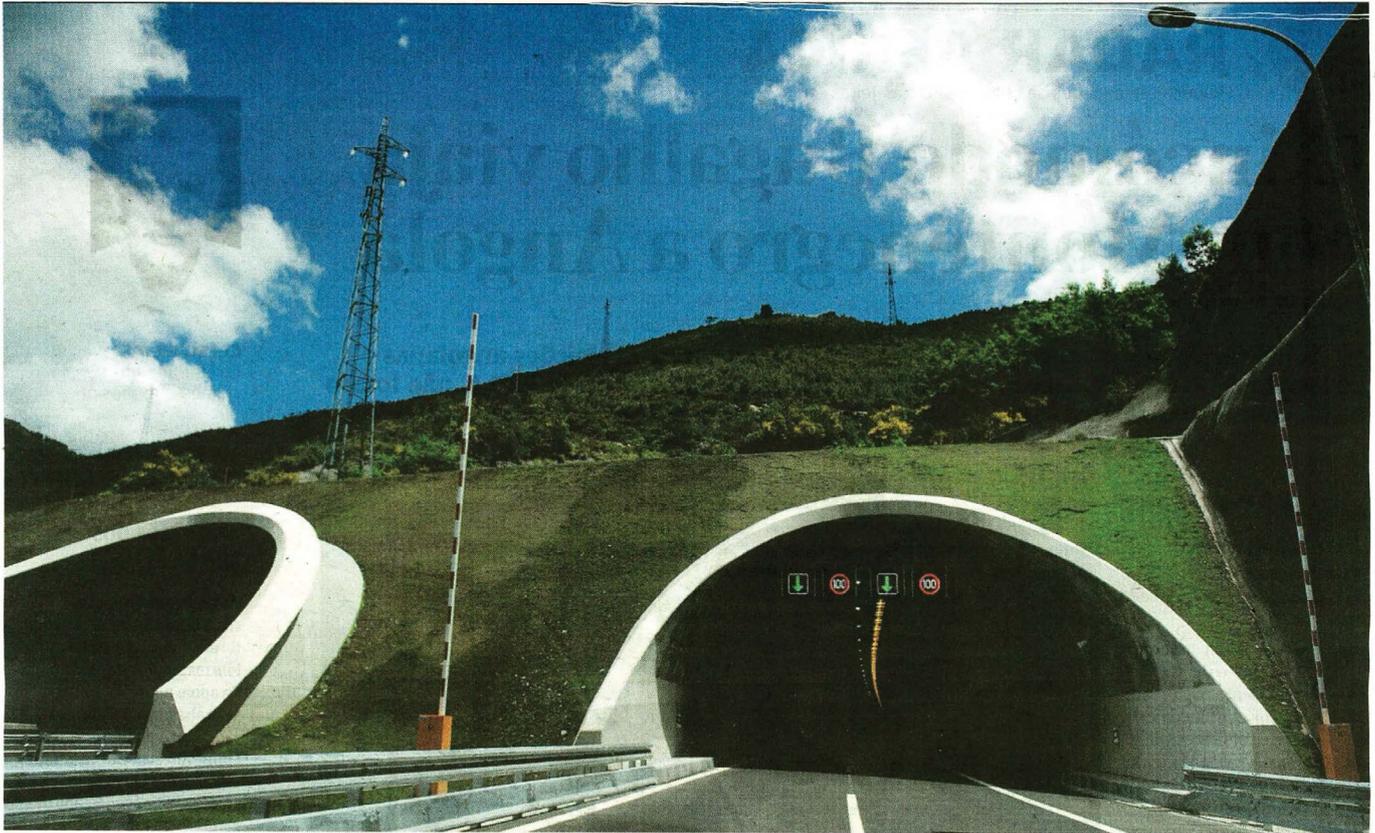


EMPRESAS

Paulo Duarte



Está previsto que a eliminação das portagens em antigas Scut entre em vigor a 1 de janeiro de 2025.

AUTOESTRADAS

Tirar portagens das Scut obriga a renegociar contratos

Advogados dizem que deixar de cobrar portagens não basta, é preciso negociar. E alertam que não foi equacionada a resolução de contratos de prestação de serviços de cobrança nem subida do custo da manutenção.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt

As portagens nas antigas Scut do Interior e Algarve podem ser eliminadas a 1 de janeiro de 2025, mas quatro advogados especialistas em direito público,

asseguram ao Negócios que o processo é “bastante mais complexo”, já que obriga a uma renegociação dos contratos de concessão existentes. Não têm dúvidas que ao Estado vão chegar pedidos de reposição do equilíbrio económico-financeiro (REF) e alertam que, sem acordo, as concessionárias recorrerão à arbitragem. É que se a perda de receitas das portagem é o efeito mais visível da medida, há mais “custos e externalidades associados”, avisam.

Para Carlos Vaz de Almeida,

partner da sociedade Pérez-Llorca, “a questão que se coloca é ao nível da implementação e consequências da medida, pois os contratos de concessão assentam no pressuposto de que serão cobradas taxas de portagem”. Isto significa, diz, “que há todo um leque de direitos e obrigações, receitas e custos que terão de ser ponderados”. Em seu entender, “há vários elementos da equação que não foram equacionados”, dando como exemplo a necessidade de “resolução dos contratos de prestação de

serviços de cobrança de taxas de portagem e de operação e manutenção dos sistemas, incluindo possíveis indemnizações associadas”. Mas também “a perda de receitas das concessionárias, nuns casos associados à prestação de serviços que deixam de ser necessários, noutros casos pela perda de receitas de taxas de portagem (como é o caso da Beira Interior)”. E ainda os “custos acrescidos com manutenção das vias, pela expectável transferência de tráfego das vias secundárias para as autoestra-

das” e “a possível necessidade de despedimento de trabalhadores afetos à cobrança de portagens e à operação e manutenção dos sistemas”. Carlos Vaz de Almeida recorda também que “existem mecanismos de partilha de ‘upside’ de receita das taxas de portagem entre a Infraestruturas de Portugal as concessionárias”.

Probabilidade elevada de pedidos de indemnização

Para Carlos Vaz de Almeida, “existe uma probabilidade elevada de

se virem a verificar pedidos de indemnização ou de reposição do equilíbrio económico-financeiro dos contratos”, até porque em alguns “está expressamente previsto que a abolição das taxas de portagem pode constituir fundamento de REF”. O advogado recorda que o regime jurídico das parcerias público-privadas “prevê que antes de uma determinação unilateral do parceiro público suscetível de determinar um pedido de REF o parceiro público estime exatamente quais os efeitos financeiros decorrentes da medida”.

“Foi o Estado que, no passado, forçou a introdução de portagens nas Scut, obrigando a um extenso e complexo processo de renegociação dos contratos de concessão existentes. Se agora pretende abolir a cobrança de taxas de portagem, terá de se aferir, em detalhe, qual o impacto desta medida no equilíbrio económico-financeiro dos contratos de concessão”, salienta.

Negociação devia começar o mais tardar em setembro

Também Pedro Melo, sócio da Miranda & Associados, afirma que “é fácil alterar uma lei no Parlamento, mas é preciso alterar os contratos com todas as concessionárias abrangidas pela medida”. Uma negociação que o responsável entende que o Estado devia iniciar o mais tardar em setembro, se a intenção for a de que as portagens sejam abolidas no início do próximo ano.

Até agora a introdução de descontos nas taxas de portagem nestas vias tem motivado pedidos de reequilíbrio, que têm sido pagos, mas uma das consequências tem sido o recurso a tribunal arbitral por falta de entendimento entre as partes relativamente à indução de tráfego gerada pela redução dos preços. Com a eliminação total das taxas nestas concessões, que têm modelos distintos de remuneração, resume que “tem de haver negociação com o Estado”. E “se não houver entendimento vai para contencioso”, frisa. Por outro lado, Pedro Melo lembra que qualquer modificação contratual tem de obter “luz verde” do Tribunal de Contas”.

Equilibrar contratos por perda de receita e aumento de custo

A mesma obrigatoriedade é apontada por José Luís Moreira da Silva, sócio da SRS Advogados, que recorda que no passado esta entidade teceu críticas ao Estado.



Há todo um leque de direitos e obrigações, receitas e custos que terão de ser ponderados.

CARLOS VAZ DE ALMEIDA
Partner da Pérez-Llorca

Pagámos para pôr portagens e vamos pagar para as tirar. O que verdadeiramente encarece as PPP é mudar de opinião.

DIOGO DUARTE CAMPOS
Partner da PLMJ



O responsável avisa que para abolir as portagens nas ex-Scut “não basta entrar em vigor legislação”, já que “quando há um contrato que prevê determinada situação económico-financeira e esta é alterada por ato legislativo, o concedente tem que reequilibrar o contrato pela perda de receita ou aumento de custos”.

Lembrando que já no passado, designadamente para introduzir portagens nas Scut, os contratos tiveram de ser renegociados, Moreira da Silva fala na experiência de litigância pelo facto de “os valores que as concessionárias apresentam não serem aceites pelo Estado”, tendo se ser provada “a receita a menos ou os custos a mais”.

Nestes processos, explica, a concessionária tem seis meses para apresentar o caso e o pedido de REF, admitindo que a negociação “pode demorar o seu tempo”, mas deixa claro que “sem acordo irá para arbitragem”.

Receita de portagens é o valor mais relevante, não o único

Diogo Duarte Campos, partner da PLMJ, assegura que este processo de eliminação das portagens tem “uma complexidade maior do

que parece”. Recordando que quando foram introduzidas nas ex-Scut – em 2010 e 2011 – “a primeira coisa que Governo fez foi falar com as concessionárias e chegou a acordo com todas”, não vê razões “para que agora não faça o mesmo e imponha as alterações”. “Acho possível que haja acordo e não resulte em litigância se o Governo quiser negociar. E vai implicar pagamentos seja em dinheiro ou extensão de prazo”, frisou, salientando o aumento do risco de cobrança e do custo da operação.

É que se quando foi para introduzir portagens nestas vias era preciso investimento para instalar os pórticos, o mesmo “acontece agora, ao contrário”.

Notando que no caso da concessão Beira Interior a receita é da concessionária, sublinha que mesmo as vias que são remuneradas por disponibilidade têm sempre pagamentos indexados ao tráfego ou partilha de benefícios com a IP, para avisar que “se a perda de receita das portagens é o montante mais relevante, não é o único”.

“Não é só a receita que se tira à IP, provavelmente vai ter de indemnizar as concessões pela prestação de serviços”, cujos contratos “têm valores relevantes”. Como explica, as concessionárias criaram empresas de gestão de cobrança de portagens, que contrataram equipas, cujos contratos são pelo prazo das concessões, e vão ficar sem objeto”. A capacidade da IP para processar essa cobrança e a perda de know how desta indústria de pagamentos que “estava a crescer e a exportar” são outras questões que levanta.

Por outro lado, diz que sem portagens estas vias passarão a ter mais tráfego, frisando que “integra o contrato de concessão o contrato de operação e manutenção (O&M)”, que tem agora “também de ser revisado”. É que “mais tráfego gera mais despesa de O&M e faz com que os níveis de disponibilidade sejam mais difíceis de atingir”, aponta, defendendo ou um aumento do valor ou a revisão desses níveis. “Há muitas prestações de serviços com impacto no equilíbrio que foi acordado no passado”, assegura. Em seu entender, a alteração dos contratos de concessão tem também de obter a aprovação dos bancos já que “anexos aos contratos de concessão estão os contratos de financiamento”.

“Pagámos para pôr portagens e vamos pagar para as tirar”, afirma Diogo Duarte Campos, concluindo que “o que verdadeiramente encarece as PPP é mudar de opinião”. ■

Fim das portagens nas Scut obriga a renegociar contratos

Especialistas em direito público avisam que as concessionárias recorrerão à arbitragem se não tiverem um acordo de reposição do equilíbrio económico-financeiro.

EMPRESAS 12 e 13