

11/9/2017

## Rever os custos e os preços nos portos portugueses

O recuo do projeto do novo terminal de contentores do Barreiro dá a entender que nos próximos anos o setor portuário não vai ter novos investimentos substanciais. O Barreiro não avançará sem nova avaliação ambiental e o mesmo pressuposto se aplica aos novos terminais em Leixões e Sines. Nesta legislatura teremos, pois, o novo investimento em Leixões nos terminais já existentes, em resultado das renegociações contratuais. Quanto a novos terminais, teremos porventura a abertura de concursos. A ver.

Ao menos que se dê então um sentido útil a este compasso de espera.

Aproveitando, por exemplo, para rever muitas das regras do setor que andam bem necessitadas que o legislador lhes dê atenção. Começando pelo Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais, aprovado pelo já maduro Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.

O Regime Tarifário fixa as regras relativas à cobrança pelas administrações portuárias de prestações pecuniárias por conta de diferentes contraprestações. Foi no seu momento um instrumento útil de ordenação de um setor onde pululavam taxas e tarifas como um verdadeiro caleidoscópio. Mas tem revelado os seus próprios problemas. E se já era antes desejável, a sua revisão tornou-se, entretanto, obrigatória com o novo Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos.

Desde logo, o Regime Tarifário usa indistinta e incorretamente a designação de “taxa”, mesmo quando algumas dessas contraprestações são efetivamente serviços portuários concretos – ou seja, são preços. Seria bom tratar diferentes realidades jurídicas de forma diferente.

Mais grave é o défice de transparência e de racionalidade económica que se instalou a coberto do Regime Tarifário. O regime legal estabelece com detalhe a estrutura de todos os possíveis preços e taxas; todos são definidos na lei de forma objetiva, competindo às AP's aplicar essa tabela ao caso concreto, fixando os valores monetários para as estruturas definidas. Porém, o regime tarifário é omissivo quanto à metodologia para apuramento desses valores em concreto, que na verdade são os que determinam o nível de preços e taxas a aplicar. Esta omissão é provavelmente explicada pelo facto do objetivo ser o de maximizar a

receita das AP's, deixando-lhes a liberdade de irem tão longe quanto possível. Mas nada garante que as AP's estejam a cobrar mais, ou menos, do que os custos efetivamente suportados. O Regime Tarifário resulta desse modo algo obscuro e de difícil perceção para o sujeito passivo. Esta situação é inaceitável para o pagador e incompatível com as normas europeias.

Finalmente, o anterior Governo impôs a extinção da TUP Carga e em alguns portos e as AP's sentiram bem a sua falta na coluna das receitas – em particular, onde a operação portuária ainda não está integralmente concessionada. Para “compensar” essa falta, algumas AP's foram puxando pela criatividade e lançando umas novas taxas que não se sabe bem como encaixar no catálogo do Regime Tarifário. Sem dúvida que essas “taxas” acodem a uma preocupação real e legítima – o défice de financiamento das Administrações –, mas não parece aceitável que se adotem respostas que não escapem ilesas ao crivo do princípio da legalidade.

Por tudo isto e em resumo, sem prejuízo de o regulador dever ir olhando para este assunto, impõe-se uma intervenção legislativa.

por Tiago Souza d'Alte

**Por:**

**Fonte:**