

## **Nota justificativa**

### **Regulamento de Tarifas**

#### **da APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., 2022**

1. Nos termos do art.º 10.º do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 129/2010, de 7 de dezembro e pelo Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro, as taxas unitárias a cobrar pelas autoridades portuárias devem ser atualizadas tendo em perspetiva os custos totais inerentes à disponibilidade e ao uso dos meios operacionais e humanos integrados nas unidades operacionais prestadoras dos serviços portuários ou fornecedoras de bens, devendo, também, ter em consideração o tarifário praticado pelos portos estrangeiros concorrentes e o índice de preços no consumidor.
2. A fixação e a atualização das taxas devem ser efetuadas de modo que os custos totais dos serviços prestados a um tipo ou classe de navio ou categoria de carga não sejam indevidamente suportados respetivamente por um outro tipo ou classe de navio ou categoria de carga.
3. O n.º 4 do art.º 10.º estabelece que compete às autoridades portuárias aprovar ou propor a atualização anual das taxas, de acordo com as suas competências, tal como previsto nas al. d) do n.º 2 do art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de novembro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 334/2001, de 24 de dezembro), e Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março.
4. Sucede que nos termos dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), definidos pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, retificado pela Declaração de Retificação n.º 33/2014, de 2 de julho e alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro, compete àquela entidade, entre outros, definir regras e princípios

gerais relativos à estrutura de custeio e formação de preços e tarifas nos setores regulados, emitindo parecer sobre as propostas de regulamentos de tarifas e outros instrumentos tarifários, designadamente quando estas se encontrem relacionadas com obrigações de serviço público.

5. Em sede da APP foi decidido considerar como racional de atualização para o estabelecimento dos Regulamentos de Tarifas dos Portos de 2022, a taxa de inflação de 0,7% medida pela variação homóloga do IHPC (de acordo com projeção do Banco de Portugal atualizada a 16 de junho 2021). No caso da APL este aumento justifica-se perante a necessidade de continuar a ajustar o nível de resultados operacionais e fazer face aos custos estruturais decorrentes da atividade portuária.
6. Não obstante, em algumas tarifas específicas, a APL vê-se obrigada a propor aumentos mais expressivos, os quais serão nos pontos seguintes devidamente justificados.
7. Por imperativos de transparência, entendeu-se integrar no Regulamento de Tarifas da APL as taxas previstas em diplomas avulsos e que são cobradas pela Administração Portuária aos navios, designadamente, a taxa do Instituto de Socorros a Náufragos, as taxas de emissão e renovação do certificado de isenção de pilotagem e a taxa de carbono (neste último caso será mantido o artigo 16º-A do regulamento de tarifas vigente).
8. No que respeita ao conteúdo do Regulamento de Tarifas, procedeu-se assim às seguintes alterações:
  - a. artº6 – deixa de ser fixado o valor mínimo de 50 euros por processo de cobrança coerciva de fatura e passa a acrescer à importância da fatura um valor equivalente às despesas administrativas e custas judiciais inerentes ao respetivo processo;

- b. artº7, nº3 – a emissão de nota de crédito sobre faturas reclamadas por erro do cliente, nomeadamente de preenchimento de documentação, passa a ser debitada em 50 euros por situação verificada ao invés de ser por erro reiterado;
- c. artº9, nº7 – é aditada a informação de que acresce à TUP o valor de 2,5% a título de taxa do Instituto de Socorros a Náufragos, prevista no Dec. Lei n.º 68/2001, de 23 de fevereiro;
- d. artº10, D n.º 3b) – para efeitos da aplicação desta alínea, a percentagem dos passageiros a considerar passa a ser relativa à lotação máxima da ficha IMO do navio ao invés do número de passageiros a bordo;
- e. artº10, E n.º 2b) – o requisito da arqueação bruta dos navios de 20.000GT ou superior associado à atribuição da redução de interesse estratégico ao serviço de linha, é revisto para 30.000GT ou superior, de modo a ajustar à realidade atual dos navios e sua tendência crescente de tamanho e arqueação bruta;
- f. artº13 – estabelece-se um aumento de 2% nas taxas dos serviços de pilotagem e um mínimo cobrável calculado com base numa arqueação bruta de 500GT. O serviço de Pilotagem tem sido um centro de resultados deficitário, situação reconhecida também pela AMT em parecer emitido sobre a proposta de tarifário da APL para 2019 (Ofício 3127-CA/2018, DS/DAPP, de 21 de novembro). Considerando ainda que as respetivas taxas não foram atualizadas no último ano, pretende-se paulatinamente, nos próximos anos, desagrar esta situação, compensando igualmente os crescentes custos operacionais e de estrutura. O valor mínimo taxável, de cerca de 193€ para o comum das operações, retira a possibilidade de fornecimento de serviços abaixo do seu preço de custo, considerando a utilização de unidades específicas do trem naval da APL e de recursos e pessoal técnico de várias valências (controlo portuário VTS, Pilotagem, segurança, etc.);
- g. artº15 – salvaguarda-se que as taxas de pilotagens são reduzidas até ao valor estipulado como mínimo taxável para estes serviços;

- h. artº15, n.º7 – é aditada a alínea b) relativa ao certificado de isenção de pilotagem, emitido ao abrigo da Portaria n.º 434/2022, de 22 de abril com a redação dada pela Portaria n.º 150/2009, de 9 de fevereiro, e respetivas taxas de emissão e renovação;
- i. Capítulos VI e VII – são atualizados em 2% os valores das tarifas relativas a uso de equipamento e fornecimento de serviços (artºs20 a 23). No n.º2 do artigo 23º é, em adicional, melhorada a redação no sentido de esclarecer que a tarifa de inspeção técnica de segurança é cobrada pela deslocação de cada técnico. Quanto à atualização das tarifas, a mesma justifica-se face ao aumento dos custos operacionais, de manutenção, de reparação, bem como, dos custos administrativos, de certificação e de formação técnica. Excetua-se desta atualização a taxa devida pelo uso de passadiços, em atenção às dificuldades sentidas e necessária retoma do setor de cruzeiros nesta fase de pandemia;
- j. Capítulo VIII – procede-se a um aumento de 13,5% da taxa variável de resíduos de modo a reverter aos navios a atualização de preços do prestador de serviços no âmbito do respetivo Contrato de Concessão, em vigor desde 1 de julho de 2021, tendo a APL suportado este aumento durante o segundo semestre deste ano. Este incremento de preços é o resultado do agravamento da taxa pela incineração de resíduos da entidade destinatária e o incremento de custos de serviço e processuais em toda a cadeia de resíduos no contexto atual de pandemia;
- k. Saliente-se que, no seguimento da aprovação da Diretiva Europeia 2019/883, de 17 de abril e da publicação do Decreto-Lei n.º102/2020, de 9 de dezembro, torna-se necessário proceder a uma profunda alteração da estrutura de tarifário sobre a recolha de resíduos de navios. Neste sentido e, tendo os diversos portos do Continente mostrado interesse em ter uma base consensual para a definição da estratégia a adotar, até para evitar reclamações por parte dos armadores, as Administrações Portuárias estão a trabalhar em conjunto este tema a fim de

apresentarem uma proposta que reflita não só a legislação vigente, como uma harmonização interportos;

- l. Serão assim adotados a nível nacional, novos procedimentos operacionais com custos acrescidos e uma alteração profunda do conceito da taxa fixa e taxa variável, sujeitos a aprovação da DGRM, entidade responsável pela implementação do novo quadro legislativo, pelo que até ao final do corrente ano são expectáveis alterações adicionais ao projeto de Regulamento de Tarifas 2022 que agora se apresenta;
- m. artº30 – considera-se adequado diminuir a redução de 60% para 50% sobre a TUP para os navios em estacionamento prolongado (“lay-up”), ponderando a escassez de locais apropriados para o efeito e o impacto da sua ocupação prolongada nas infraestruturas portuárias.