

Nota justificativa

Regulamento de Tarifas da APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., 2026

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 nº6/2017, 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 na 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 nº 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. Considerando o fator habitual de atualização dos Regulamentos de Tarifas dos Portos - designadamente a previsão da taxa de inflação para o ano corrente medida pela variação homóloga do IHPC (projeção do Banco de Portugal de junho último) - propõe-se atualizar as tarifas para 2026 em 1,9%. No caso da APL este aumento justifica-se atendendo à necessidade de continuar a ajustar o nível de eficiência operacional e de fazer face aos custos estruturais com a atividade portuária.
6. Propõem-se aumentos mais expressivos nos casos das tarifas de pilotagem e equipamentos, os quais são devidamente justificados nos números seguintes. Por outro lado, na gestão de resíduos a navios, por força de um novo contrato de prestação de serviços com ajuste de preços em baixa, é refletido aos navios uma redução média de 1,35% nas rubricas da taxa direta.
7. Por fim, mencionar que a APL aderiu ao sistema *EPI – Environmental Port Index*, uma ferramenta que permite avaliar e monitorizar o desempenho ambiental dos navios de cruzeiro durante a sua permanência no porto e aplicar em conformidade benefícios operacionais ou tarifários.

A APL assume como prioridade estratégica para o sector dos cruzeiros a adoção de mecanismos de incentivo baseados em boas práticas ambientais e desempenho sustentável, em detrimento da atribuição de reduções em função da quantidade de escalas, uma vez que este negócio já se encontra consolidado em Lisboa. Procura-se assim promover uma cultura de melhoria contínua e de responsabilidade ambiental junto das companhias de navegação.

8. Tendo em conta os fatores mencionados, propõem-se em concreto as seguintes alterações no Regulamento de Tarifas para 2026:
 - a. **Atualização genérica das tarifas em 1,9%;**
 - b. **Artigo 7º (Reclamação de Faturas)** – alteração das condições de apresentação de reclamação, a qual só é aceite se realizada através da JUL – Janela Única

Logística, ou no seu impedimento, por escrito através de correio eletrónico indicado pela APL, S.A.

- c. **Artigo 10º (Reduções da TUP), B. Boas Práticas Ambientais** – aditamento de um **nº2** para a criação de reduções aos navios de passageiros em viagem de cruzeiros que submetam relatório *EPI Port Stay* válido através da plataforma **EPI – Environmental Port Index**, no prazo máximo de 3 dias após a escala, sendo a informação reportada integrada automaticamente na plataforma tecnológica em uso (JUL) para efeitos de atribuição destas reduções:

EPI Score	Redução
de 30% a 74%	3%
De 75% a 100%	7%

- d. **Artigo 10º (Reduções da TUP), D. Consolidação de tráfego portuários** – efetuam-se os seguintes esclarecimentos:
- i. **n.º1** – a redução aos navios que operam em serviço de cabotagem nacional é aplicada quando requerida;
 - ii. **n.º 2** – as reduções de escalas “frequentes” incidirão somente sobre navios de mercadorias, quando requeridas;
 - iii. **n.º 3** – a criação de linha de operador de navios de passageiros em viagem de cruzeiros, bem como a adição dos respetivos navios, requerem aprovação prévia da APL;
- e. **Artigoº13 (Pilotagem)** – aumento extraordinário das taxas de pilotagem em 8,8%, resultante do acordo entre os portos portugueses relativo à adoção de um regime de pré-reforma para pilotos, para além da atualização em 1,9%.

O exercício da profissão de piloto é exigente e fisicamente desgastante, pelo que o envelhecimento natural dos profissionais, aliado à crescente dimensão e complexidade técnica dos navios, aumenta o risco de acidentes e compromete a qualidade do serviço.

Numa profissão já marcada por elevados índices de sinistralidade e incapacidade temporária ou permanente, estes fatores incompatibilizam o exercício desta atividade com a condição física geralmente associada a pessoas com mais de 60 anos.

Diante deste cenário, a Associação dos Portos de Portugal decidiu adotar um regime de pré-reforma, visando proteger estes trabalhadores e garantir a segurança e eficiência do serviço público.

A medida terá um custo estimado de 18,7 milhões de euros, considerando todos os portos nacionais e um horizonte temporal de 10 anos para a sua concretização.

Cada Administração Portuária terá assim de apresentar uma proposta de atualização extraordinária das tarifas de pilotagem, para além da atualização ordinária decorrente da aplicação do índice de atualização previsto nas orientações da AMT, por forma a assegurar numa década a neutralidade financeira desta iniciativa.

No caso da APL, o custo estimado é de cerca de 5,2 milhões de euros, sendo necessário um aumento extraordinário de 8,8%, em 2026, para que as receitas de pilotagem durante os 10 anos possam acomodar o impacto desta medida.

- f. **Artigo 15º (Reduções e Isenções de Pilotagem) nº 5** - supressão da **alínea b)** aplicável aos navios de passageiros do mesmo operador em viagem de cruzeiro, por sequência acumulada de escalas nos 365 dias de calendário anteriores, atendendo à mudança de prioridade estratégica na atribuição de reduções, cujo objetivo é valorizar o compromisso e desempenho ambiental das companhias de navegação e navios em detrimento do volume de escalas;
- g. **Artigo 15º (Reduções e Isenções de Pilotagem) nº 7, alínea b)** – a isenção por apresentação de certificado de isenção de pilotagem aplica-se desde que não se faça uso do serviço de pilotagem;
- h. **Artigos 20º a 22º (Equipamentos de Manobra, Transporte Marítimo e Terrestre, Equipamentos de Combate a Incêndios, Conservação do Ambiente e Diversos)** - aumento extraordinário em 10% da tarifa de uso de equipamentos específicos das operações portuárias, de forma a fazer face aos custos de manutenção e atendendo, também, aos valores praticados no mercado por outros operadores;
- i. **Artigos 27º (Taxa Direta de Resíduos), nº2** – aditamento de uma **alínea e)** com vista à cobrança da taxa direta nas situações em que a descarga de resíduos

justifica a limpeza adicional do cais para reposição das condições de higiene e segurança no porto.

A cobrança pelos contentores utilizados na recolha de resíduos, para além da própria taxa associada à limpeza do cais, visa incentivar a adoção de boas práticas na descarga de resíduos por parte dos navios. Contribui para a redução de custos operacionais e para a manutenção das boas condições do cais, beneficiando todos os utilizadores.

- j. **Artigos 27º (Taxa Direta de Resíduos), nº 3** – Reestruturação da taxa direta no sentido de englobar os resíduos do Anexo V da Convenção Marpol, e não só os de classes A, B e C deste anexo. Os valores das diferentes rubricas que compõem a taxa direta são reduzidos em média 1,35% em resultado do ajuste de preço praticado pelo operador de gestão de resíduos;
- k. **Artigo 28º (Serviço de Recolha de Resíduos), nº 1** – Redução da antecedência necessária para a requisição do serviço, de 6 para 3 horas, em consonância com capacidade de resposta exigida no novo contrato de prestação de serviços de recolha.
- l. **Artigo 28º (Serviço de Recolha de Resíduos)** – aditamento de um novo nº 2 com esclarecimento das condições de separação por tipologia e correto acondicionamento de resíduos, com o intuito de promover os processos de reciclagem, recuperação ou eliminação adequados, reduzindo custos e impactes ambientais.
- m. **Artigo 28º (Serviço de Recolha de Resíduos)** – aditamento de um novo nº 3 com esclarecimento das condições de entrega de resíduos alimentares, atendendo à obrigatoriedade de utilização de contentores dedicados, de modo a cumprir requisitos sanitários que evitem riscos de contaminação cruzada e problemas de saúde pública.

Esta medida é imprescindível para garantir a segurança das operações portuárias desenvolvidas nos terminais, bem como a limpeza e higiene dos pavimentos dos cais.
- n. **Artigo 28º (Serviço de Recolha de Resíduos)** – renumeração do atual nº2 e subsequentes.