

PARECER N.º 14/AMT/2024

[versão não confidencial]

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) configura a análise, nos termos da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, do Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 da Via Navegável do Douro (VND).
2. O presente projeto de regulamento foi submetido pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL), a coberto do seu Ofício. n.º 162/2024, datado de 26 de fevereiro de 2024, e enviado por mensagem de correio eletrónico de 27 de fevereiro de 2024, tendo por base um *dossier* inicial constituído pelo (i) Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 da VND, (ii) respetiva publicação em Diário da República¹ para efeitos de consulta pública e (iii) Memória Descritiva do Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 da VND.
3. Integra ainda o objeto deste parecer os esclarecimentos adicionais prestados pela APDL, através do e-mail da sua Direção de Estudos e Planeamento, de 27 de março de 2024, em resposta a solicitação efetuada pela AMT, pelo e-mail da Direção de Regulação datado de 5 de março de 2024, que incluem: (i) O documento dos esclarecimentos adicionais, concretamente sobre a fundamentação da atualização das taxas direta e indireta; (ii) o anúncio do concurso público, publicado no Jornal Oficial da União Europeia², para a Aquisição de Serviços de Recolha de Resíduos Sólidos nas áreas Portuárias da VND; e (iii) a primeira modificação objetiva do Contrato N.º

¹ Diário da República, 2.ª Série, N.º 243, de 19 de dezembro de 2023.

² Jornal Oficial da União Europeia, JO/S S212, de 3 de novembro de 2023 (669341-2023-PT).

4500025835/2021 relativo à Aquisição de Serviços de Recolha de Resíduos Oleosos e Perigosos de Embarcações e Equipamentos Portuários na APDL, S.A..

I.2. Contexto

4. A APDL detém as competências necessárias, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, na sua redação atual³, para assegurar o regular funcionamento dos portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo e da VND, nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efeitos e de exploração portuária, e ainda as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias, bem como o exercício de competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a ser cometidas.
5. Por sua vez, na alínea e) do n.º 3 do mesmo artigo, e no âmbito das suas atribuições, à APDL são conferidas competências para fixação de taxas e tarifas a cobrar pela utilização dos portos, da VND e das infraestruturas ferroviárias sob sua gestão, bem como dos serviços neles prestados, e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais.
6. Igualmente, o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, na sua redação atual, estabelece competências às autoridades portuárias para elaborar e aplicar os regulamentos relativos às taxas por si praticadas e devidas como contraprestação de fornecimento de bens e prestações de serviços, e pela utilização do domínio público sob sua jurisdição.
7. No âmbito do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro⁴, que transpõe para a legislação nacional a Diretiva (UE) 2019/883, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, tendo em vista uma maior proteção do meio marinho, será de referenciar, designadamente, o seguinte:

³ O Decreto-Lei n.º 335/98 transforma a APDL em sociedade de capitais exclusivamente públicos, bem como aprova os respetivos estatutos, publicados em anexo ao mesmo diploma.

⁴ O Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, regula a instalação e a utilização de meios portuários de receção de resíduos provenientes de navios que escalem portos nacionais, de modo a aumentar a proteção do meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos no mar, assegurar o bom funcionamento do tráfego marítimo, melhorar a disponibilidade e utilização de meios portuários de receção adequados e a entrega de resíduos nesses meios e implementar medidas de controlo, monitorização e redução do lixo marinho, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/883, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019.

- 7.1.** Aplica-se a todos os navios, qualquer que seja o seu pavilhão, que escalem ou operem em qualquer porto nacional, com exceção dos navios dedicados a serviços portuários, navios de guerra, unidades auxiliares de marinha e dos navios pertencentes ou operados pelo Estado e utilizados, no momento considerado, exclusivamente para fins de serviço público não comercial.
- 7.2.** Sem prejuízo das exceções previstas no diploma, os resíduos provenientes de navios são entregues num meio portuário de receção de resíduos, disponível num porto nacional, previamente à largada do navio.
- 7.3.** A gestão dos resíduos recolhidos em portos deve ocorrer de forma ambientalmente correta, nos termos do normativo nacional e da União Europeia (UE) aplicável, devendo, para o efeito, a autoridade portuária assegurar que os resíduos são recolhidos de forma separada nos portos, de modo a facilitar a preparação para a reutilização, reciclagem e outras formas de valorização, e sendo que a recolha seletiva e valorização nos meios portuários de receção seja efetuada de acordo com as categorias definidas na Convenção MARPOL⁵ e nas orientações emanadas pela Organização Marítima Internacional (sigla em inglês, IMO) ao abrigo daquela convenção.
- 7.4.** Neste âmbito, a autoridade portuária, neste caso concreto, a APDL, deve assegurar:
- A existência e disponibilidade de meios portuários para a receção de resíduos provenientes de navios, adequados às necessidades dos navios que escalem ou operem no respetivo porto, designadamente de forma direta ou indiretamente, por concessão ou licenciamento da atividade, ou através das entidades gestoras das instalações portuárias que integrem o porto;
 - A implementação, em articulação com outras entidades com competências na matéria, de procedimentos associados à utilização dos meios portuários de receção de resíduos simples e rápidos, a fim de incentivar os operadores de transporte marítimo à sua utilização e evitar atrasos indevidos aos navios;

⁵ Convenção MARPOL - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Navios.

- A existência de medidas de segurança suficientes para evitar riscos para as pessoas e para o ambiente no acompanhamento das operações de entrega e receção de resíduos;
- A formação necessária para aquisição de conhecimentos essenciais de manuseamento e gestão de resíduos, com especial atenção no que respeita à saúde e segurança associados a materiais perigosos, e para que os requisitos de formação sejam regularmente atualizados de modo a dar resposta aos desafios da inovação tecnológica;
- A fiscalização da receção e descarga dos respetivos resíduos no porto e a criação de procedimentos que permitam receber comunicações relativas a alegadas insuficiências dos meios portuários de receção;
- A prestação de informação aos operadores de transporte marítimo, aos operadores dos meios portuários de receção e a outros interessados sobre as prescrições que lhes são aplicáveis nos termos do presente diploma;
- A devida colaboração com a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), no âmbito das ações de verificação realizadas por esta, enquanto entidade responsável pela coordenação global da implementação e fiscalização do cumprimento do diploma, facilitando o acesso às instalações portuárias e aos respetivos meios de receção de resíduos e a consulta da documentação considerada pertinente.

7.5. A autoridade portuária assegura que os custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, com a exceção dos resíduos da carga, sejam cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios, que inclui obrigatoriamente uma componente designada “Taxa Indireta” e outra componente eventual designada “Taxa Direta”.

7.6. Os sistemas de recuperação dos custos não podem constituir um incentivo para que os navios descarreguem os seus resíduos no mar, pelo que as autoridades portuárias devem aplicar os seguintes princípios em fase de conceção e aplicação dos sistemas de recuperação de custos nos portos:

- Todos os navios pagam uma Taxa Indireta, independentemente da entrega de resíduos num meio portuário de receção, e, sendo o caso, uma Taxa Direta, consoante a quantidade e tipologia de entrega de resíduos num meio portuário de receção;
- A Taxa Indireta cobre (i) os custos administrativos indiretos e (ii) uma parte significativa dos custos operacionais diretos⁶, que representa pelo menos 30% do total da média dos custos diretos da entrega efetiva de resíduos, por navio, durante o ano anterior, podendo, igualmente, ser tidos em conta os custos relativos ao volume de tráfego esperado no ano seguinte;
- A Taxa Direta cobre a parte dos custos que não seja coberta pela Taxa Indireta em função dos tipos e das quantidades de resíduos efetivamente entregues pelo navio, de acordo com os custos efetivos ou estimados atendendo à quantidade e tipologia da entrega de resíduos efetivamente verificada;
- De modo a prever o máximo incentivo possível para a entrega de resíduos do Anexo V da Convenção MARPOL, relativo às regras de prevenção da poluição por lixo dos navios, com a exceção dos resíduos da carga, e a fim de assegurar o direito de entrega sem quaisquer encargos adicionais em função do volume dos resíduos entregues, não é cobrada Taxa Direta sobre esse tipo de resíduos, exceto se o volume entregue exceder a capacidade máxima de armazenamento a bordo.

7.7. As taxas podem ser diferenciadas de acordo com os seguintes critérios:

- Categoria, tipo e dimensão do navio;
- Prestação de serviços a navios fora das horas normais de funcionamento do porto;
- Natureza perigosa dos resíduos.

⁶ Nos termos do Anexo VI do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, sobre as categorias de custos e receitas relacionadas com o funcionamento e gestão dos meios portuários de receção (custos diretos, custos indiretos e receitas líquidas).

- 7.8.** As taxas serão reduzidas, tendo como critérios (i) o tipo de atividade em que o navio é utilizado, em especial quando se trata do transporte marítimo de curta distância, e (ii) a conceção, equipamento e exploração do navio demonstrem que o navio produz quantidades reduzidas de resíduos e que os gere de forma sustentável e respeitadora do ambiente.
- 8.** Neste enquadramento, o Plano de Receção e Gestão de Resíduos (PRGR) para a VND estabelece as regras de criação e utilização dos meios portuários de receção de resíduos e sua gestão subsequente, definindo igualmente as condições de entrega dos resíduos pelas embarcações, com o principal objetivo de proteger as massas de água da VND contra os efeitos negativos das descargas de resíduos provenientes dos navios que utilizam os seus portos.
- 9.** Assim, tornou-se necessária a existência de um regime tarifário consentâneo com a prestação, pela APDL, dos decorrentes serviços de gestão dos resíduos produzidos pelas embarcações, corporizando o princípio do poluidor-pagador, de modo a garantir a sustentabilidade financeira da operação.
- 9.1.** Nesse sentido, entrou em vigor em 29 de novembro de 2019 o Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos da VND, o qual veio definir as tarifas a cobrar pela receção de resíduos nas instalações portuárias definidas para o efeito, bem como o seu posterior transporte, deposição, tratamento e destino final.
- 9.2.** Posteriormente, no âmbito da monitorização da aplicação do regulamento tarifário, a APDL entendeu ser possível promover uma redução de 30% da tarifa aplicável à receção e gestão de águas sanitárias, tendo em vista fomentar a utilização do serviço, desincentivando dessa forma a realização de descargas poluentes em meio fluvial, redução essa que passou a vigorar a partir de 1 de setembro de 2020.
- 9.3.** A publicação do referido Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, veio definir novas regras relativas à criação e à utilização dos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios, de modo a aumentar a proteção do meio aquático.
- 9.4.** Conforme já descrito, este diploma legal, para além de estabelecer um conjunto de obrigações da autoridade portuária ao nível da disponibilidade de meios portuários para a receção de resíduos provenientes de navios, consagrou igualmente o direito à cobrança de taxas pelas autoridades portuárias, a fixar em

regulamento de tarifas da autoridade portuária, destinadas a suportar, de acordo com o princípio do poluidor-pagador, os custos dos meios portuários de receção, incluindo o tratamento e a eliminação dos resíduos gerados em navios.

- 10.** Esta prerrogativa materializou-se na definição de um novo regime financeiro, o que conduziu à necessidade da APDL elaborar um novo tarifário aplicável à receção e gestão de resíduos na VND, o qual entrou em vigor a 1 de abril de 2023, propondo agora aquela Administração Portuária a sua atualização para o corrente ano de 2024, em consequência do aumento dos preços das empresas subcontratadas pela APDL para a execução da recolha, encaminhamento e deposição dos resíduos gerados na VND, conforme explanação apresentada na análise efetuada no capítulo seguinte.

II. PARECER DA AMT

11. O presente parecer é emitido pela AMT no exercício das suas atribuições de regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável⁷, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, no sistema portuário nacional e, neste caso particular, no desenvolvimento da atividade comercial da VND.
12. Inscreve-se no cumprimento da missão da AMT e fundamenta-se nas atribuições previstas na alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos seus estatutos.
13. Assim, a análise que será desenvolvida nas seções seguintes, envolve o enquadramento e a *compliance* com os instrumentos de direito nacionais e da União Europeia (UE), bem como a análise das Racionalidades: (i) dos Investidores; (ii) dos Profissionais/Utilizadores/ Consumidores; e (iii) dos Contribuintes.

II.1. Análise de Compliance

⁷ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.

14. O tarifário aplicável à receção e gestão de resíduos na VND, que entrou em vigor a 1 de abril de 2023⁸, foi objeto de parecer favorável pela AMT, tendo em conta o enquadramento e a *compliance* com a legislação aplicável, bem como que dava “*uma resposta favorável no que se refere ao equilíbrio entre as diferentes racionalidades basilares e estruturantes da metodologia de regulação económica independente da AMT (a dos investidores; a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes), sem prejuízo do reforço deste quadro, através do cumprimento das recomendações feitas pela AMT e da verificação da manutenção deste equilíbrio através do necessário acompanhamento da execução regulamentar*”⁹.

14.1. A apreciação da AMT foi norteada por princípios e regras gerais, nomeadamente:

- Não discriminação, garantindo a inexistência de discriminação entre os utilizadores, sem prejuízo da possibilidade e de modulação de taxas por motivos de interesse público e geral;
- Diferenciação dos serviços e das taxas: (i) Possibilidade de fixação de taxas diferenciadas, em função da capacidade e/ou congestionamento da VND, da qualidade e do âmbito desses serviços e dos respetivos custos ou de qualquer outra justificação objetiva e transparente; (ii) possibilidade de diversificação da qualidade e do âmbito de determinados serviços ou de acesso aos mesmos por utilizadores, com o objetivo de prestar serviços personalizados; e (iii) possibilidade de determinação de critérios pertinentes, objetivos e transparentes e não discriminatórios, quando o número de utilizadores interessados for superior ao número de utilizadores possível, devido a limitações de capacidade e questões de segurança;
- Participação, em que o funcionamento do sistema e da estrutura de tarifação, e, se necessário, da qualidade dos serviços prestados, deve ser insito em regulamento e sujeito a consulta pública nos termos da lei.

⁸ O Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2023 da Via Navegável do Douro, que foi publicado no Diário da República, 2.ª Série, N.º 23, de 1 de fevereiro de 2023, dispunha que entrava em vigor dois meses após a sua publicação em Diário da República.

⁹ Parecer N.º 95/AMT/2022, de 29 de dezembro de 2022, sobre o Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos da Via Navegável do Douro para 2023.

- 14.2.** Relevava igualmente o facto da APDL ter apresentado “*as estimativas de montantes das tarifas propostas, calculadas em função do número de escalas estimado por classe de embarcação (Taxa Indireta) e da quantidades de resíduos recolhidos (Taxa Direta)*” e que, segundo as estimativas daquela Administração Portuária, “*os valores propostos para a tarifa, são os estritamente necessários para recuperar os custos associados à prestação do serviço com a receção e gestão dos resíduos da VND*”.
- 15.** Nesse mesmo parecer, relativo ao regulamento de tarifas de receção e gestão de resíduos da VND para 2023, a AMT recomendou à APDL:
- 15.1.** A monitorização da aplicação do tarifário, em função dos dados reais de tráfego, das escalas e das recolhas de resíduos que vierem a ser registadas.
- 15.2.** Que, decorrido um ano sobre a aplicação do regulamento, procedesse à elaboração de um relatório sobre a referida monitorização, dando do mesmo conhecimento à AMT, por forma a aferir-se da eventual necessidade de introdução de alguns ajustes na metodologia ou nos valores ora apresentados pela APDL.
- 16.** Da leitura do Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de resíduos 2024 da VND, verifica-se que o mesmo segue exatamente o mesmo articulado do regulamento homólogo que ainda se encontra em vigor desde abril de 2023, registando-se apenas alterações nos valores das várias tarifas, as quais foram atualizadas no projeto agora apresentado, garantindo, em termos genéricos, a conformidade com a legislação aplicável, sem prejuízo da necessidade da análise sequente em termos de *compliance* com o regime financeiro do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, relativo aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios.
- 17.** Conforme exposto na memória descritiva do projeto de regulamento de tarifas de receção e gestão de resíduos 2024 da VND, apresentada pela APDL, a proposta encontra-se influenciada pelos seguintes acontecimentos:
- 17.1.** “*A entrada em vigor do novo Plano de Receção e Gestão de Resíduos da VND para o período 2022-2026 (PRGR 2026), que veio elevar o nível de serviço prestado pela APDL, assegurando que, em cada um dos seis segmentos da VND*

(troço flúvio-marítimo e respetivas albufeiras a montante), há, pelo menos, uma instalação portuária (IP) com meios de receção e gestão de resíduos.

Tal obriga a um incremento do meios portuários para a entrega dos resíduos provenientes de navios dos utilizadores da VND, permitindo a receção e gestão de vários fluxos de resíduos, nomeadamente, resíduos indiferenciados, resíduos de embalagens, águas oleosas, águas residuais, resíduos perigosos e resíduos especiais.

Assim, o presente plano abrange um total de 15 instalações portuárias (cerca de 21% das IP da VND), face às 7 instalações portuárias que integravam o PRGR anterior (cerca de 10% das IP da VND), mais do que duplicando o número de portos abrangidos pelo serviço”.

17.2. *“O Regime Geral de Gestão de Resíduos, aprovado pelo Decreto-Lei nº 102-D/2020¹⁰, veio estabelecer a obrigatoriedade da recolha seletiva de Biorresíduos até 31/12/2023. Assim, a APDL, enquanto entidade responsável pela gestão de resíduos urbanos na VND, vê-se obrigada a proceder à disponibilização de serviços de recolha desta tipologia de resíduos na VND”.*

17.3. *“Durante o ano 2023, as empresas subcontratadas pela APDL para execução da recolha, encaminhamento e deposição dos resíduos gerados na VND determinaram um aumento do preço de prestação do serviço, motivado pelo aumento generalizado dos custos de operação, em particular dos custos de transporte. Tal incremento já teve impacto nos contratos em vigor durante 2023 e far-se-á sentir, previsivelmente com mais intensidade, nos contratos a celebrar durante o ano 2024”.*

18. De acordo com a APDL:

18.1. *“O contrato para execução do serviço de recolha de resíduos oleosos e perigosos na VND sofreu, ainda em 2023, uma atualização dos valores contratuais unitários*

¹⁰ O Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, aprova o regime geral da gestão de resíduos, o regime jurídico da deposição de resíduos em aterro e altera o regime da gestão de fluxos específicos de resíduos, transpondo as Diretivas (UE) 2018/849, 2018/850, 2018/851 e 2018/852.

de 14,5%, justificado pelo aumento generalizado e imprevisível dos custos de transporte”.

18.2. *“No que respeita ao contrato de prestação do serviço de recolha de resíduos sólidos na VND, o mesmo terminará no decurso de 2024, tornando-se necessário proceder a uma nova consulta ao mercado para seleção de um novo prestador. De acordo com dados disponíveis, o novo contrato a celebrar deverá acarretar um incremento do custo para a APDL em 65%, motivado pelo alargamento do âmbito do serviço prestado aos utilizadores da VND, conforme foi já acima explicitado, e, igualmente, pelo aumento generalizado do custo dos fatores produtivos”.*

19. Face a este previsível e significativo aumento dos custos a suportar pela APDL, durante o ano 2024 e seguintes, com a prestação do serviço de receção e gestão de resíduos na VND, a APDL considera que é inevitável um incremento das tarifas cobradas aos utilizadores, de modo a assegurar a disponibilidade e a sustentabilidade do mesmo.

20. Deste modo, de acordo com os dados disponíveis e visando assegurar a recuperação dos custos incorridos pela APDL com a prestação do serviço, aquela Administração Portuária propôs a seguinte atualização tarifária:

20.1. *“Taxa Indireta: atualização das tarifas em 65% atendendo ao aumento previsto do custo com o serviço de recolha de resíduos sólidos”.*

20.2. *“Taxa Direta: atualização das tarifas em 14,5% em linha com o aumento já confirmado do custo com o serviço de recolha de resíduos oleosos e perigosos”.*

21. A APDL identifica as seguintes tipologias de custos que concorrem para a definição das tarifas a praticar pela autoridade portuária pelo serviço de receção e gestão de resíduos das embarcações:

21.1. Custos diretos: Custos operacionais diretos decorrentes da entrega efetiva dos resíduos dos navios, nomeadamente:

- Custo com a recolha, transporte e adequado encaminhamento para tratamento, dos resíduos produzidos a bordo das embarcações que circulam na VND;

- Outros custos de operação, tais como, custos de disponibilização, manutenção e limpeza dos meios portuários de receção (contentores, tanques), seguros, etc.;
- Custos de administração relacionados com o planeamento, gestão e controlo da atividade de receção de resíduos e a decorrente articulação com os utilizadores (operadores marítimo-turísticos) e operadores de resíduos, incluindo custos com pessoal;
- Custos com a faturação dos serviços e emissão do certificado de receção de resíduos, incluindo custos com pessoal.

21.2. Custos indiretos: Custos administrativos indiretos decorrentes da gestão do sistema portuário, designadamente:

- Elaboração, aprovação e atualização dos planos de receção e gestão de resíduos, incluindo eventuais serviços de consultoria;
- Disponibilização de sistemas informáticos portuários, de comunicações, de análise estatística e custos de mão-de obra associados;
- Organização dos procedimentos de adjudicação de contratos públicos para a disponibilização de meios portuários de receção;
- Outros gastos orgânicos imputáveis à tarifa.

22. Estes custos afiguram-se consentâneos com as categorias de custos relacionados com o funcionamento e gestão dos meios prontuários de receção identificados no Anexo VI do mencionado Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, concretamente:

22.1. Custos diretos, que são os custos operacionais diretos decorrentes da entrega efetiva dos resíduos dos navios, incluindo o custo dos seguintes elementos: (i) Disponibilização de meios portuários de receção, incluindo contentores, tanques, ferramentas de tratamento, batelões, camiões, receção de resíduos e instalações de tratamento; (ii) concessões ou licenciamento do espaço ou do serviço, se aplicável, ou aquisição ou locação do equipamento necessário para o funcionamento dos meios portuários de receção; (iii) funcionamento efetivo dos

meios portuários de receção, designadamente a recolha dos resíduos do navio, transporte dos resíduos desde o meio portuário de receção até ao local de tratamento final, manutenção e limpeza dos meios portuários de receção, custos de pessoal, incluindo horas extraordinárias, eletricidade, análise dos resíduos e seguros; (iv) preparação para a reutilização, reciclagem ou eliminação final dos resíduos, incluindo a sua recolha seletiva; e (v) administração, nomeadamente de faturação e emissão para o navio do certificado de receção de resíduos e comunicação de informações.

22.2. Custos indiretos, ou seja, os custos administrativos indiretos decorrentes da gestão do sistema portuário, incluindo o custo dos seguintes elementos: (i) Elaboração e aprovação dos planos de receção e gestão de resíduos, incluindo eventuais auditorias aos planos e respetiva aplicação; (ii) atualização dos planos de receção e gestão de resíduos, incluindo os custos da mão-de-obra e eventuais custos de serviços de consultoria; (iii) organização dos procedimentos de consulta para a reavaliação do plano de receção e gestão de resíduos; (iv) gestão de sistemas de notificação e de recuperação dos custos, incluindo a aplicação de taxas reduzidas aos navios “verdes”, disponibilização de sistemas informáticos portuários, análise estatística e custos da mão-de-obra associados; (v) organização dos procedimentos de adjudicação de contratos públicos para a disponibilização de meios portuários de receção, bem como emissão das autorizações necessárias para a disponibilização de meios portuários de receção nos portos; (vi) comunicação de informações aos utilizadores do porto, através da distribuição de folhetos e cartazes, colocação de sinalização e cartazes no porto ou publicação de informações no sítio Internet do porto e transmissão eletrónica da informação; (vii) gestão dos sistemas de gestão de resíduos, nomeadamente regimes de Responsabilidade Alargada do Produtor, reciclagem e candidatura a fundos nacionais/regionais e sua aplicação; e (viii) outros custos administrativos, designadamente custos de monitorização e comunicação eletrónica das isenções.

23. Tal como previsto nos princípios do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, relativos aos sistemas de recuperação dos custos nos portos, a APDL cobra a Taxa Indireta a todos os navios, independentemente da entrega de resíduos num meio portuário de receção, e cobra a Taxa Direta em função da quantidade e tipologia de resíduos entregues num meio portuário de receção.

24. Os valores propostos cobrar para a Taxa Indireta no novo tarifário para 2024, apresentados na tabela seguinte, correspondem sensivelmente a um aumento de +65%¹¹ relativamente aos valores do tarifário ainda em vigor:

A Taxa Indireta é diferenciada por tipo de escala:

- **Escalas fluviais:** em função da classe de embarcação, do comprimento da mesma, e do tipo de navegação (com ou sem eclusagem), assumindo os seguintes valores unitários por cada dia de duração da escala:

Classe embarcação	Comprimento de fora a fora (LOA)	Unidade	Tipo de navegação	
			Com Eclusagem	Sem Eclusagem
A	LOA > 60m	dia / escala *	82,66 €	41,33 €
B	35m < LOA ≤ 60m		33,06 €	16,53 €
C	15m < LOA ≤ 35m		12,40 €	4,13 €
D	12m < LOA ≤ 15m		4,13 €	2,48 €
E	6m < LOA ≤ 12m		1,65 €	0,83 €
F	LOA ≤ 6m		0,50 €	0,25 €

* Para os navios que efetuam exclusivamente escalas de curta duração (inferior a 1 hora) dentro da mesma albufeira, a taxa é aplicada por dia de operação.

Nos restantes casos a taxa aplica-se por cada dia de duração da escala.

- **Escalas fluvio-marítimas:** 165,31 € por escala

¹¹ Observam-se pequenas variações, entre +65,0% e +66,7%, em função da dimensão do navio (comprimento fora-a-fora) e de uso ou não de eclusagem, com uma moda de +65,3%.

25. Os valores da Taxa Direta, que serão cobrados em função das quantidades de resíduos efetivamente entregues pelas embarcações, com exceção dos resíduos do Anexo V da Convenção MARPOL (lixo dos navios), exceto se o volume dos mesmos exceder a capacidade máxima de armazenamento a bordo, foram uniformemente incrementados em +14,6% (pese embora a memória descritiva da APDL refira 14,5%), e cujos valores são apresentados na tabela seguinte:

Tipo de resíduo	Euros ⁽¹⁾
MARPOL Anexo I (Não incluídos na taxa indireta)	
Resíduos de hidrocarbonetos líquidos (lamas, águas de porão, óleos usados, águas de lastro e águas de lavagem de tanques contaminadas com hidrocarbonetos)	83,06 €/m ³ (2), (3), (4), (5), (6)
MARPOL Anexo II (Não incluídos na taxa indireta)	
Águas de lavagem de tanques e águas de lastro contaminadas com Substâncias Líquidas Nocivas (NLS)	91,65 €/m ³ (2), (3), (4), (5), (6)
Outros	Tarifa pontual (2), (3), (4), (5), (6), (8)
MARPOL Anexo IV (Não incluídos na taxa indireta)	
Águas sanitárias	63,01 €/m ³ (2), (3), (4), (5), (6)
MARPOL Anexo V - (Lixo – excluindo resíduos de carga) (Resíduos incluídos na taxa indireta, desde que entregues devidamente triados e que não ultrapassem a capacidade de armazenamento a bordo do navio)	
C. Resíduos domésticos especiais – pirotécnicos expirados	1 924,61 € para recolhas até 30 Kg, após o que acresce 22,91 €/kg
C. Resíduos domésticos especiais – pilhas, baterias, lâmpadas, tonners e tinteiros	41,24 €/200 L
C. Resíduos domésticos especiais – outros resíduos	Tarifa pontual ⁽⁸⁾
E. Cinzas de incineração	
F. Resíduos operacionais - materiais filtrantes contaminados, filtros de óleo, embalagens contaminadas, absorventes e óleos usados	54,99 €/200 L
F. Outros resíduos operacionais	Tarifa pontual ⁽⁸⁾
MARPOL – Anexo V (Lixo – resíduos de carga) (Não incluídos na taxa indireta)	
J. Resíduos de carga, prejudiciais para o meio marinho (HME) – Águas de lavagem de porões	103,10 €/m ³ (2), (3), (4), (5), (6)
J. Outros resíduos de carga, prejudiciais para o meio marinho (HME)	Tarifa pontual ⁽⁸⁾
K. Resíduos de carga não perigosos (não-HME) – Águas de lavagem de porões	103,10 €/m ³ (2), (3), (4), (5), (6)
K. Outros Resíduos de carga não perigosos (não-HME)	Tarifa pontual ⁽⁸⁾
MARPOL – Anexo VI (Não incluídos na taxa indireta)	
Resíduos do tratamento de efluentes gasosos (scrubbers)	Tarifa pontual ⁽⁸⁾
Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contenham essas substâncias	Tarifa pontual ⁽⁸⁾
Outros resíduos não abrangidos pela MARPOL	
Resíduos pescados passivamente	Gratuito

(1) O cancelamento da recolha de quaisquer resíduos terá de ser efetuado com uma antecedência mínima de 3 horas em relação à hora de recolha. O não cancelamento dentro do prazo referido implica o pagamento de 286,40 €;

(2) Será cobrada uma tarifa mínima equivalente a 10 m³ de resíduos por serviço;

(3) O tempo de bombagem para a remoção de qualquer resíduo líquido é de: 3 h até 10 m³ + 1 h/5 m³

(4) Será acrescido 45,82 € por cada hora suplementar ao tempo de bombagem indicado na tabela;

(5) Sempre que seja necessário um sistema de bombagem exterior ao navio, será cobrado 350 € por cada período de tempo limite de bombagem

(6) Sempre que haja necessidade de permanência de um veículo para a recolha de resíduos durante a estadia do navio, será cobrado 1 031,04 € por cada dia de imobilização;

(7) Não inclui mercadoria contaminada nem resíduos radioativos;

(8) Ao valor faturado à APDL pelo prestador de serviço, será acrescentado 25%.

26. Numa análise previsional, aplicando as novas tarifas propostas a um tráfego idêntico ao registado no ano de 2023, e considerando os custos previsionais de subcontratação associados aos contratos celebrados com os prestadores de serviço especializados na gestão da resíduos, bem como os custos de estrutura, incluindo custos de operação, manutenção e gestão do serviço determinados a partir da informação histórica constante no sistema interno de contabilidade analítica, a APDL apresenta a seguinte conta de exploração previsional para 2024, bem como as homólogas de 2023 (estimativa) e de 2022 (real):

Tarifa	<i>Euros</i>		
	2022 Real	2023 Estimativa	2024 Previsão
<u>Rendimentos de Exploração</u>	458 233	587 298	824 657
Taxa Indireta	-	299 248	494 667
Taxa Direta	-	288 050	329 990
<u>Gastos de Exploração</u>	-515 448	-609 404	-815 816
CMVMC			
FSE	-473 302	-564 358	-765 996
Subcontratos Recolha de Resíduos	-424 591	-505 895	-700 319
- Resíduos Sólidos	-245 421	-243 745	-400 000
- Resíduos Líquidos	-179 170	-262 150	-300 319
Outros gastos de operação	-15 326	-14 510	-12 976
Gastos Orgânicos (economato, viaturas, edifícios, comunicações, consultorias, promoção, etc.)	-33 385	-43 954	-52 700
Gastos com o Pessoal	-17 713	-18 530	-22 827
VND - Div. de Planeamento e Controlo da Navegação	-9 988	-10 580	-14 543
VND - Div. de Manutenção de Infraestruturas	-7 725	-7 950	-8 284
VND - Div. Dominial	0	0	0
Outros Gastos de Exploração	-24 433	-26 517	-26 993
Gastos de apoio - imputação interna	-21 182	-21 182	-21 182
Gastos de gestão - imputação interna	-2 664	-2 664	-2 664
Outros Gastos	-587	-2 671	-3 147
EBITDA	-57 214	-22 106	8 841
Gastos de depreciação e amortização	-27 358	-31 042	-30 881
EBIT	-84 572	-53 148	-22 040

- 26.1.** Esta conta de exploração previsional aponta para um resultado operacional (EBITDA) positivo de cerca de 9 mil €, melhorando as valores deficitários de 2022 e 2023, assegurando a sustentabilidade do serviço de receção de resíduos da VND e prosseguindo o objetivo de recuperar os custos associados à disponibilização de estruturas e serviços concretos, reservados a uma determinada atividade económica, permitindo que os encargos tidos com os serviços prestados possam ser ressarcidos por via de cobrança das respetivas tarifas.
- 26.2.** Contudo, a margem de cerca de 1% gerada pela operação revela-se insuficiente para garantir a recuperação do investimento realizado, uma vez que o resultado após depreciações e amortizações (EBIT) continua a apresentar-se negativo, apesar de expressivamente melhor que nos anos anteriores.
- 26.3.** Importa assinalar que existe ainda o risco de a prestação do serviço poder ser deficitária, caso o nível de tráfego em 2024 se revele inferior a 2023, que foi tomado como referência.
- 27.** Importa ainda assinalar que a APDL submeteu o Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 VND a Consulta Pública, nos termos do disposto nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA) aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, tendo para o efeito publicado o Projeto de Regulamento n.º 1331/2023 no Diário da República, 2.ª Série, n.º 243, de 19 de dezembro de 2023, concedendo aos interessados um prazo de 30 dias úteis para a apresentação de comentários, sugestões e contributos ao mesmo.
- Findo o referido prazo, a APDL não rececionou qualquer pronúncia relativa à consulta efetuada.
- 28.** Após a análise da documentação apresentada inicialmente pela APDL, e em face dos aumentos significativos propostos para as tarifas direta (+14,6%) e indireta (+65%), a AMT solicitou aquela Administração Portuária, em 5 de março de 2024, que fosse facultada, de forma detalhada e devidamente evidenciada, a informação que suporta a atualização tarifária apresentada, para além da que já consta na memória descritiva anteriormente submetida.

29. A APDL apresentou os esclarecimentos adicionais em 27 de março de 2024, anexando ainda o anúncio do concurso público, publicado no Jornal Oficial da União Europeia, para a Aquisição de Serviços de Recolha de Resíduos Sólidos nas áreas Portuárias da VND e a primeira modificação objetiva do Contrato N.º 4500025835/2021 relativo à Aquisição de Serviços de Recolha de Resíduos Oleosos e Perigosos de Embarcações e Equipamentos Portuários na APDL, S.A..

30. Releva desses elementos complementares para a Taxa Indireta o seguinte:

30.1. A recolha de resíduos sólidos nas áreas portuárias da VND encontrava-se assegurada por um contrato de prestação do serviço que vigorou desde 1 de fevereiro de 2021, por um período de 36 meses, com um valor anual de 242 mil €.

Tornou-se, assim, necessário proceder a uma nova consulta ao mercado, tendo sido considerados os seguintes fatores na determinação do preço base do procedimento a lançar:

- O custo associado ao contrato em vigor à data (celebrado em 2021);
- A estimativa de aumento do preço de prestação do serviço, tomando como referência o pedido de revisão extraordinária de preços solicitado pelo fornecedor em 2023, com o propósito de responder ao aumento abrupto e excepcional dos custos com matérias-primas, materiais, mão-de-obra e equipamentos de apoio;
- O aumento do número de instalações portuárias onde é prestado o serviço, decorrente da entrada em vigor do PRGR 2026, tendo passado de 7 para 15 instalações portuárias;
- A disponibilização aos utilizadores de um novo serviço de recolha de biorresíduos, previsto no anteriormente mencionado Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro.

30.2. Desta forma, a APDL chegou a uma estimativa do custo anual do serviço de 400 mil €, discriminado da seguinte forma, que representa um incremento de +65% relativamente ao contrato de 2021:

Componentes	Valor anual
Valor do contrato de 2021	242 000 €
Aumento do preço do serviço	61 000 €
Novos locais de recolha	51 000 €
Recolha de Biorresíduos	46 000 €
Total	400 000 €

30.3. Em face do exposto, a APDL lançou um concurso público, com publicação no Jornal Oficial da União Europeia, com um valor base de 1,2 milhões de € para um período de três anos.

31. No que concerne à Taxa Direta, a APDL celebrou em 2021 um contrato com o fornecedor [confidencial] para a prestação do serviço de recolha de resíduos oleosos e perigosos de embarcações e equipamentos portuários na VND, na qual se tinham estabelecido preços unitários para os diferentes tipos de resíduos, contudo, em 2023, o fornecedor solicitou a reposição do equilíbrio financeiro do contrato, com o fundamento no aumento generalizado e imprevisível dos preços do custo dos transportes, o qual se materializou em +14,56% dos valores unitários contratuais, com efeitos a partir de 1 de junho de 2023.

Os valores desta modificação contratual, cujos custos são suportados pela APDL, justificam a atual proposta de aumento da Tarifa Direta.

32. Assinale-se, ainda, que a APDL refere ter realizado, em 21 de novembro de 2023, uma reunião com os representantes dos utilizadores da VND, na qual foi apresentada a proposta de atualização tarifária para 2024, bem como os motivos que lhe estão subjacentes, tendo os mesmos manifestado a sua compreensão e anuência com a necessidade da sua realização.

Para além desse facto, e conforme já referido anteriormente, não foi recebida qualquer pronúncia no âmbito da consulta pública relativa ao Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 da VND, que ocorreu entre meados de dezembro de 2023 e o final de janeiro de 2024 (30 dias úteis).

33. Considera-se que a Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 da VND está em *compliance* com a legislação aplicável, sem prejuízo das recomendações suscitadas na próxima seção relativa à análise centrada nas

Racionalidade dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes, na medida em que:

- 33.1.** No que respeita à fundamentação da proposta e face aos dados apresentados (na comunicação inicial e complementados pelos esclarecimentos adicionais), consideram-se que foram remetidos os dados disponíveis neste momento, que repercute, os custos previsionais a incorrer pela APDL nos serviços a prestar e na disponibilização de infraestruturas aos utilizadores.
- 33.2.** Afigura-se ser o presente projeto de regulamento de tarifas adequado, atenta a realidade atual.

II.2. Análise Centrada nas Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes

- 34.** A AMT confere a maior atenção a uma *praxis* regulatória amiga do investimento, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia, residindo o ponto central, neste caso, na capacidade de criar um ambiente incentivador do investimento produtivo para o crescimento sustentado da competitividade do sistema portuário nacional em geral e em particular na atividade económica associada à navegação na VND, no quadro da formação, desenvolvimento e consolidação do Mercado Interno de Transportes, enquanto mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes.
- 35.** No âmbito específico dos Investidores, há que ter em consideração os diversos segmentos que operam no sistema portuário nacional e em particular na VND, designadamente os investidores diretos nas infraestruturas e nos serviços portuários, os investidores em serviços de mobilidade e de transporte, com relevo para os operadores da atividade marítimo-turística e de transporte de mercadorias que utilizem aquela via navegável, bem como às empresas dedicadas à recolha, transporte e tratamento de resíduos, e ainda todos os que numa perspetiva geral colhem benefícios indiretos para a sua atividade, como sejam, nomeadamente, as diversas atividades comerciais ligadas ao turismo no Rio Douro e ainda os carregadores (empresas importadoras e exportadoras através dos portos nacionais e VND).

Neste contexto, importa também a ponderação dos benefícios económicos para a região Norte, em que a VND se insere, sendo que a concretização da melhoria das condições em matéria de receção e gestão de resíduos gerados pela atividade portuária e de navegação nesta via navegável, é suscetível de gerar impactos positivos nos diversos tipos de investidores identificados.

- 36.** Importa assinalar que no âmbito do PRGR 2026, é aumentado de 7 para 15 o número de instalações portuárias onde é prestado o serviço de recolha de resíduos sólidos, bem como passa a ser disponibilizado aos utilizadores um novo serviço de recolha de biorresíduos, tal como previsto no já citado Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, que, só per si, representam 61,4% do aumento dos custos, e consequente atualização dos valores, associados à Taxa Indireta (+65%).
- 37.** Importa notar que os resíduos sólidos incluem particularmente o lixo, o qual não é objeto de cobrança pela Taxa Direta, tendo em vista prever o máximo incentivo possível para a entrega destes resíduos nas incitações portuárias de receção, condicionando expressivamente esta taxa específica.
- 38.** No caso da Taxa Direta, e conforme anteriormente exposto, a atualização dos valores em +14,6% corresponde ao acréscimo de custo contratual incorrido pela APDL, desde meados do ano passado, com o prestador do serviço de recolha de resíduos oleosos e perigosos de embarcações e equipamentos portuários na VND.
- 39.** A melhoria dos serviços em matéria de receção e gestão de resíduos nas instalações portuárias, contribui para a prossecução dos objetivos da Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas (ONU), para o Desenvolvimento Sustentável¹², bem como do Pacto Ecológico Europeu¹³ e, ainda, para os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, constantes da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia (CE)¹⁴.

¹² Resolução da ONU “Transformar o nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável”, com 17 Objetivos, desdobrados em 169 Metas, que entrou em vigor a 1 de janeiro de 2016.

¹³ COM(2019) 640 final, de 11 de dezembro de 2019 - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Pacto Ecológico Europeu.

¹⁴ COM(2020) 789 final, de 8 de dezembro de 2020 - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – “Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – Pôr os Transportes Europeus na Senda do Futuro”.

Assinale-se, igualmente, que a VND integra a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), sendo que, de acordo com a proposta de revisão do Regulamento (UE) n.º 1315/2013¹⁵, relativo às orientações para o desenvolvimento dessa rede, os portos de navegação interior, entre diversos outros requisitos, devem estar equipados com os meios necessários para melhorar o desempenho ambiental das embarcações nos portos, incluindo meios de receção, instalações de desgaseificação, medidas de apoio à diminuição do ruído e medidas de redução da poluição atmosférica e na água.

- 40.** A atualização das tarifas relativas à receção e gestão de resíduos na VND para 2024, nos termos propostos, constitui uma condição necessária à sustentabilidade da prestação do serviço de receção e resíduos na VND, cumprindo com os diversos requisitos da legislação nacional e direito da UE, e garantindo o cumprimento do regime financeiro do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, relativo aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que determina que a autoridade portuária deve assegurar que os custos de exploração de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, com a exceção dos resíduos da carga, sejam cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios.
- 41.** Segundo as estimativas da APDL, os valores propostos no Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 da VND são os estritamente necessários para recuperar os custos associados à prestação do serviço de receção e gestão de resíduos na VND, contudo, importa que seja efetuada a monitorização da aplicação do tarifário, em função dos dados reais de tráfego, das escalas e das recolhas de resíduos que vierem a ser registados.

Será de notar que a presente necessidade de monitorização já tinha sido identificada pela AMT e recomendada à APL, no âmbito do parecer relativamente ao regulamento homólogo para 2023, apesar de, apenas agora, ter passado um ano sobre a aplicação do tarifário de 2023, e sobre o qual deverá a APDL apresentar à AMT o respetivo relatório de monitorização.

¹⁵ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (Documento COM(2021) 812 final, de 14 de dezembro de 2021)

- 42.** Nesta medida, será de recomendar à APDL que dê continuidade à prossecução da monitorização da aplicação do presente tarifário, em função dos dados de tráfego e recolhas de resíduos que vierem a ser concretizados, e os consequentes resultados de exploração, bem como remeta à AMT:
- 42.1.** Logo que disponível, o relatório de monitorização relativamente à aplicação do tarifário correspondente a 2023.
- 42.2.** O relatório de monitorização do novo tarifário agora proposto para 2024, com um período de referência não superior a um ano, mas que, caso venha a ser submetida antes desse prazo uma nova proposta de atualização do tarifário relativo à receção e gestão de resíduos na VND, esse relatório de monitorização acompanhe essa proposta.
- 43.** Em face do exposto, e sem prejuízo das recomendações constantes do ponto anterior, a avaliação do impacto no âmbito da Racionalidade dos Investidores é positiva.
- 44.** No âmbito desta Racionalidade dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores, os quais, procuram soluções de mobilidade mais inclusiva, mais eficiente e mais sustentável, neste caso particular para as atividades marítimo-turísticas o transporte de mercadorias na VND, a melhoria dos serviços de recolha e gestão de resíduos nesta via navegável, designadamente aumentando a quantidade de infraestruturas que disponibiliza estes serviços bem como novos serviços (recolha de biorresíduos), conduz a benefícios para a sociedade e economia local, seja tornando a navegabilidade e a utilização das instalações portuárias mais sustentável, particularmente em termos ambientais, seja gerando um potencial de geração sustentada de maior atividade económica e emprego, designadamente na área da recolha, transporte e tratamento de resíduos.
- 45.** Pese embora o aumento significativo das tarifas de recolha e gestão de resíduos (+65% na Taxa Indireta e +14,6% na Taxa Direta), e como também já assinalado, a proposta de novo tarifário para 2024 foi apresentada aos representantes dos utilizadores da VND, que, conforme relatado pela APDL, mostraram a sua compreensão e anuência com a sua necessidade.

No entanto, a sensibilidade desta matéria, reforça a necessidade de monitorização da aplicação do tarifário associado à recolha e gestão de resíduos na VND, garantindo que

os valores do novo tarifário são os estritamente necessários para recuperar os custos inerentes a esse serviço.

46. Neste contexto, a atualização tarifária proposta para 2024 também se revela ajustada na perspetiva dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores.
47. Finalmente, no que reporta à Racionalidade dos Contribuintes, a presente alteração tarifária potencia um maior equilíbrio nos resultados de exploração da APDL, não apresentando qualquer consequência negativa sobre a dívida pública e, conseqüentemente, sobre a carga fiscal.
48. Por sua vez, o aumento do número de instalações e de serviços relacionados com a recolha e gestão de resíduos na VND, e num paradigma de maior sustentabilidade económica das entidades que prestam esses serviços, potenciando a respetiva atividade económica e emprego, contribui para a geração de mais impostos, quer a nível das pessoas singulares, quer a nível das pessoas coletivas, que alimentam o Orçamento do Estado, sendo suscetível de gerar benefícios líquidos na perspetiva dos Contribuintes.

III. RECOMENDAÇÕES E DETERMINAÇÕES

- 49.** Em face do antedito, a AMT recomenda à APDL que dê continuidade à monitorização da aplicação do Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos da VND, seja do ainda em vigor, seja do novo proposto vigorar a partir de 2024, com os consequentes resultados de exploração.
- 50.** Neste contexto, determina-se que a APDL, remeta à AMT:
- 50.1.** Logo que disponível, o relatório de monitorização relativamente à aplicação do tarifário correspondente a 2023.
 - 50.2.** O relatório de monitorização do novo tarifário agora proposto para 2024, com um período de referência não superior a um ano, mas que, caso venha a ser submetida antes desse prazo uma nova proposta de atualização do tarifário relativo à receção e gestão de resíduos na VND, esse relatório de monitorização acompanhe essa proposta.

IV. CONCLUSÕES

51. Para além das conclusões que foram ficando sedimentadas ao longo deste Parecer, afigura-se-nos oportuno realçar, no pleno cumprimento das atribuições e poderes da AMT, a importância de serem disponibilizados meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios na VND, em conformidade com o normativo nacional e da UE aplicável, sendo que os respetivos custos devem ser cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios.
52. Em face de tudo o que antecede, e nos termos e para os efeitos previstos da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, a AMT aprecia favoravelmente e **aprova** o Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2024 da VND.
53. Não obstante, sublinha-se a necessidade de se seguir a recomendação e se cumprirem as determinações efetuadas nos pontos **49 e 50**, no sentido de garantir a monitorização da aplicação do regulamento de tarifas em apreço, designadamente em termos de *compliance* com o regime financeiro do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, relativo aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios .

Lisboa, 19 de abril de 2024