

PARECER N.º 86/AMT/2025

[versão não confidencial]

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) configura a análise do Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2026 da Via Navegável do Douro (VND)¹.
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 662/2025, datado de 26 de setembro de 2025, através de e-mail da mesma data, tendo por base um *dossier* inicial constituído pelo (i) Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2026 da VND, (ii) respetiva publicação em Diário da República² para efeitos de consulta pública e (iii) Memória Justificativa da Proposta de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2026 da VND.

I.2. Contexto

3. Como início de enquadramento deste processo, importará referir que o novo tarifário aplicável à receção e gestão de resíduos na VND, que entrou em vigor a 1 de abril de 2023, e, posteriormente, as suas atualizações para os anos de 2024 e 2025, foram objeto de pareceres favoráveis pela AMT.
4. A APDL detém as competências necessárias 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 efetivos 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 cometidas³.
5. Por sua vez, 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

¹ 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.

² [Diário da República, 2.ª Série, N.º 131, de 10 de julho de 2025](#).

³ Nos termos do n.º 1 do artigo 3.º do [Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro](#), na sua redação atual, transforma a APDL em sociedade de capitais exclusivamente públicos, bem como aprova os respetivos estatutos, publicados em anexo ao mesmo diploma.

ferroviárias sob sua gestão, bem como dos serviços neles prestados, e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais⁴.

6. Igualmente, o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente 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 jurisdição⁵.
7. No âmbito do diploma que regula a instalação e a utilização dos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios que escalem os portos nacionais⁶, será de referenciar, designadamente, o seguinte:
 - 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 MARPOL⁷ e nas orientações emanadas pela Organização Marítima Internacional (sigla em inglês, IMO) ao abrigo daquela convenção.

⁴ Pela alínea e) do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro.

⁵ Aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro](#), na sua redação atual.

⁶ 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 [Convenção MARPOL - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios](#).

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;
- 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 a 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 diretos⁸, 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 MARPOL⁹, 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

⁸ 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).

⁹ O Anexo V da Convenção MARPOL refere-se às regras para a prevenção da poluição por lixo dos navios.

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.

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 em 2020 do diploma que regula a instalação e a utilização dos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios que escalem os portos nacionais, 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 ano de 2026, em linha com o aumento do custo suportado 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 transportes¹⁰, tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente¹¹, 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), uma breve caracterização do mercado da VND e a análise das racionalidades: (i) dos investidores; (ii) dos profissionais/utilizadores/ consumidores; e (iii) dos contribuintes, conforme metodologia regulatória adotada pela AMT¹².

¹⁰ Nos termos da [Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto](#), na sua redação atual (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras).

¹¹ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, 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;
- Inteligência - Integra a promoção e implementação de tecnologias inovadoras, para a reconfiguração do ecossistema da mobilidade e dos transportes, numa rede multimodal, equipada com transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade e interoperabilidade plena, tirando pleno partido de soluções digitais e sistemas de transporte inteligentes.

¹² A este propósito, consultar o artigo “[Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes](#)”, de João Carvalho e Eduardo Lopes Rodrigues, na Revista Concorrência & Regulação - Autoridade da Concorrência, designadamente: “Esta metodologia inicia-se por um exercício prévio (a) de *compliance* que deve ser o mais diversificado e exaustivo possível, em todas as vertentes determinantes da função competitividade para o Ecossistema M & T, e, (b) de atualização permanente do conhecimento mais compreensivo desta realidade, a que se segue a aplicação dos seguintes três pilares estratégicos fundamentais:

A. Suprir falhas de mercado;

B. Sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação. Muitas delas geram “distorções à concorrência”, expressamente interditas pelo artigo 4.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE);

C. Promover a confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente, de três racionalidades:

- ✓ A dos Investidores
- ✓ A dos Profissionais/Consumidores/Utilizadores e/ou Cidadãos
- ✓ A dos Contribuintes.

Estas racionalidades são não aditivas, embora as suas dinâmicas se possam reforçar mutuamente, devendo a sua avaliação ser efetuada de forma integrada numa Visão Holística das mesmas.”

II.1. Análise de Compliance

- 14.** O tarifário aplicável à receção e gestão de resíduos na VND, que entrou em vigor a 1 de abril de 2023¹³, e, posteriormente, as suas atualizações para os anos de 2024 e 2025, foram objeto de pareceres favoráveis pela AMT, como já referido, tendo em conta o enquadramento e a *compliance* com a legislação aplicável, bem como dando 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/consumidores 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 regulamentar¹⁴.
- 15.** A apreciação da AMT é norteada por princípios e regras gerais, nomeadamente:
- 15.1.** Não discriminação, garantindo a inexistência de discriminação entre os utilizadores, sem prejuízo da possibilidade de modulação de taxas por motivos de interesse público e geral;
- 15.2.** 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, 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;
- 15.3.** Participação, em que o funcionamento do sistema e da estrutura de tarifação, e, se necessário, da qualidade dos serviços prestados, deve ser ínsito em regulamento e sujeito a consulta pública nos termos da lei.

¹³ 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.

¹⁴ Pareceres [N.º 95/AMT/2022, de 29 de dezembro de 2022](#), [N.º 14/AMT/2024, de 19 de abril de 2024](#) e [N.º 87/2024, de 19 de dezembro de 2024](#), sobre os Projetos de Regulamentos de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos da Via Navegável do Douro para, respetivamente, 2023, 2024 e 2025.

16. Da leitura do Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2026 da VND, verifica-se que o mesmo segue exatamente o mesmo articulado do regulamento homólogo atualmente em vigor, e sendo que:

16.1. Apenas se registam alterações nos valores da Taxa Indireta, os quais foram atualizados em 5% no projeto agora apresentado, de modo a refletir o aumento do custo do serviço no preço cobrado aos utilizadores da VND, decorrente do contrato em vigor para a recolha de resíduos sólidos nas áreas portuárias da VND.

16.2. A Taxa Direta não foi objeto de atualização, na medida em que não foi observado um aumento dos custos do contrato para a prestação de serviços de recolha de resíduos oleosos e perigosos na VND.

17. De acordo com o exposto na Memória Descritiva do Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2026 da VND, apresentada pela APDL:

17.1. *“Em 2024 procedeu-se a uma atualização das tarifas de receção e gestão de resíduos da VND, justificada pela(o):*

- A mais do que duplicação do número de instalações portuárias com meios de receção e gestão de resíduos – passado de 7 para 15 – em linha com o previsto no novo Plano de Receção e Gestão de Resíduos da VND para o período 2022-2026 (PRGR 2026);*
- A introdução da recolha seletiva de Biorresíduos;*
- O aumento dos preços praticado pelas empresas subcontratadas pela APDL para a execução do serviço”.*

17.2. Neste contexto, procedeu-se em 2024 *“à atualização das taxas indireta e direta, respetivamente, em 65% e 14,5%, em linha com o aumento do custo suportado pela APDL com a prestação do serviço”.*

17.3. Por sua vez, em 2025, *“a APDL apenas atualizou a Taxa Direta em 5%, em linha com a atualização do custo suportado na sequência do novo contrato para a Recolha de Resíduos Oleosos e Perigosos na VND. A Taxa Indireta não sofreu qualquer atualização”.*

17.4. *“De modo a assegurar que as tarifas a praticar no decurso do ano 2026 permitam a recuperação pelos custos incorridos pela APDL com a prestação dos serviços*

associados à receção e gestão de resíduos, esta Administração Portuária propõe a adoção das seguintes medidas de atualização tarifária:

- *"Taxa Indireta*

O contrato em vigor para a Recolha de Resíduos Sólidos nas áreas portuárias da VND foi celebrado no início de 2024 e tem a duração de três anos.

Prevê que os preços unitários dos serviços prestado podem ser revistos anualmente com uma atualização de 5% após o 1º ano vigência do contrato.

Tal atualização teve lugar já em 2025, pelo que, de modo a refletir o aumento do custo do serviço no preço cobrado aos utilizadores da VND, propõe-se uma atualização da Taxa Indireta, a praticar em 2026, em 5%.

- *"Taxa Direta*

O atual contrato de prestação de serviços de Recolha de Resíduos Oleosos e Perigosos na VND foi celebrado no final de 2024, tendo a duração de um ano, sendo renovável por mais um ano mediante acordo entre as partes.

Até ao presente momento, o prestador do serviço não solicitou qualquer pedido de atualização dos preços contratuais.

Assim, para o ano 2026 propõe-se a manutenção dos valores da Taxa Direta praticados em 2025."

18. 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:

18.1. *"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.”.*

18.2. *“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.”.*

19. A tarifa de receção e gestão de resíduos integra as seguintes componentes:

19.1. Taxa Indireta, cobrada a todos os navios independentemente da entrega de resíduos num meio portuário de receção;

19.2. Taxa Direta, cobrada em função da quantidade e tipologia de resíduos entregues num meio portuário de receção.

20. No que reporta à Taxa Indireta, o Decreto-Lei n.º 102/2020¹⁵, estabelece de forma clara que todos os custos com a disponibilização de meios portuários de receção e tratamento dos resíduos provenientes dos navios, com exceção dos resíduos de carga, sejam cobertos mediante a cobrança de uma taxa aos navios.

20.1. Simultaneamente, determina que, de modo a incentivar ao máximo a entrega de resíduos do Anexo V da Convenção MARPOL, com exceção dos resíduos de carga, não poderá ser cobrada taxa direta sobre os mesmos.

¹⁵ Ver Nota de Rodapé 6.

20.2. Consequentemente, os custos com a prestação daquele serviço têm de ser recuperados pela autoridade portuária através da cobrança da Taxa Indireta.

20.3. A Taxa Indireta é diferenciada por tipo de escala, sendo proposto um aumento de 5% para os respetivos valores relativamente ao tarifário em vigor em 2025, concretamente:

- Para escalas fluviais, sendo o valor definido em função da classe de embarcação, comprimento fora a fora da mesma (sigla em inglês, LOA¹⁶) e do tipo de navegação (com ou sem eclusagem), assumindo os seguintes valores unitários por cada dia de duração da escala (Quadro 1):

Quadro 1 – Taxa Indireta em Escalas Fluviais

Classe embarcação	Comprimento de fora a fora (LOA)	Unidade	Tipo de navegação	
			Com Eclusagem	Sem Eclusagem
A	LOA > 60m	dia / escala *	86,79 €	43,40 €
B	35m < LOA ≤ 60m		34,71 €	17,36 €
C	15m < LOA ≤ 35m		13,02 €	4,34 €
D	12m < LOA ≤ 15m		4,34 €	2,60 €
E	6m < LOA ≤ 12m		1,73 €	0,87 €
F	LOA ≤ 6m		0,53 €	0,26 €

* 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.

- Em escalas flúvio-marítimas: 173,58 €.

20.4. A Taxa Direta será cobrada em função das quantidades de resíduos efetivamente entregues pelas embarcações, não se aplicando aos resíduos do Anexo V da Convenção MARPOL, exceto se o volume dos mesmos exceder a capacidade máxima de armazenamento a bordo.

As taxas aplicáveis às diferentes tipologias de resíduos, e que constam do Quadro 2, que configuram a manutenção dos valores em vigor em 2025, e que tinham sido determinadas tendo por base o custo efetivo da sua recolha,

¹⁶ LOA – Length Overall.

transporte e tratamento, acrescido de uma margem destinada a suportar os restantes custos com a prestação do serviço que não são cobertos pela Taxa Indireta.

Quadro 2 – Taxa Direta

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)	87,21 €/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)	96,23 €/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	66,16 €/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 máxima de armazenamento a bordo do navio)	
C. Resíduos domésticos especiais – pirotécnicos expirados	2 020,84 € para recolhas até 30 Kg, após o que acresce 22,91 €/kg
C. Resíduos domésticos especiais – pilhas, baterias, lâmpadas, tonners e tinteiros	43,30 €/200 L
C. Resíduos domésticos especiais – outros resíduos	Tarifa pontual ⁽⁸⁾
E. Cinzas de incineração	57,74 €/200 L
F. Resíduos operacionais - materiais filtrantes contaminados, filtros de óleo, embalagens contaminadas, absorventes e óleos usados	
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	108,26 €/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	108,26 €/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 conforme exemplificado na tabela abaixo apresentada:

Volume recolhido (m ³)	Tempo de bombagem (h)
≤ 10	3
> 10 e ≤ 15	4
> 15 e ≤ 20	5
> 20 e ≤ 25	6
> 25 e ≤ 30	7
> 30 e ≤ 35	8
> 35 e ≤ 40	9
> 40 e ≤ 45	10
> 45 e ≤ 50	11
> 50 e ≤ 55	12
> 55 e ≤ 60	13
> 60 e ≤ 65	14
> 65 e ≤ 70	15
> 70 e ≤ 75	16
> 75 e ≤ 80	17
> 80 e ≤ 85	18
> 85 e ≤ 90	19

- (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%.

21. As estimativas de receita para 2026, provenientes das Taxas Indireta e Direta, foram efetuadas com base em previsões de movimentação de embarcações e de volume de resíduos recolhidos para 2026, tendo por base os valores observados no decurso de 2024 e 2025 (até agosto), concretamente (Quadros 3 e 4):

Quadro 3 – Projeção de Tráfego Anual, de base ao apuramento da Taxa Indireta

Classe embarcação	Comprimento de fora a fora (LOA)	Nº de escalas	
		Com Eclusagem	Sem Eclusagem
A	LOA > 60m	1 048	313
B	35m < LOA ≤ 60m	362	1 398
C	15m < LOA ≤ 35m	552	23 021
D	12m < LOA ≤ 15m	76	298
E	6m < LOA ≤ 12m	134	2 728
F	LOA ≤ 6m	19	107

Quadro 4 – Projeção de Quantidades de Resíduos, de base ao apuramento da Taxa Direta

Tipo de Resíduo	Qtd. (m3)
Águas sanitárias	7 100
Hidrocarbonetos líquidos	32

22. Por sua vez, os custos previsionais considerados foram os seguintes:

22.1. Custos de subcontratação, que são os custos associados aos contratos celebrados com prestadores de serviços especializados na gestão de resíduos;

22.2. Custos de estrutura, que envolvem os custos de operação, manutenção e gestão do serviço, determinados a partir de informação histórica constante do sistema interno de contabilidade analítica da APDL.

23. Numa análise previsional, aplicando as novas tarifas propostas às projeções de tráfego, bem como os mencionados custos previsionais, obtém-se o resultado de exploração previsional para 2026 constante do quadro seguinte, onde também são apresentados os resultados reais de 2024 e estimados para o corrente ano:

Quadro 5 – Resultados de Exploração associados à Receção e Gestão de Resíduos

[confidencial]

24. Observa-se que o resultado de exploração real de 2024, [confidencial] €, é melhor que o anteriormente estimado [confidencial] €¹⁷, e que a estimativa para o corrente ano de 2025 aponta para a inversão do défice de exploração anterior, passando para um valor positivo de [confidencial] €, com suporte no crescimento do número de escalas de embarcações marítimo-turísticas e o consequente aumento do volume de resíduos recolhidos.
25. A previsão para 2026 aponta no sentido de um crescimento de [confidencial] dos resultados de exploração, atingindo [confidencial] €, assinalando ainda a APDL que *“desenvolverá esforços no sentido de continuar a melhorar o nível de serviço prestado, com a disponibilização de mais meios de receção de resíduos, em mais cais ao longo da via e com uma maior diversidade de tipologias de resíduos abrangidas, contribuindo para uma crescente sustentabilidade da atividade marítimo-turística na VND, sem descuar o equilíbrio económico da mesma”*.
26. Importa anotar que os rendimentos da Taxa Indireta previstos para 2026, correspondem a sensivelmente dois terços dos custos de exploração estimados para 2025, pelo que é cumprido o requisito constante do item ii) da alínea a) do n.º 5 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 102/2020, relativo aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, em que a Taxa Indireta cobre, entre outros, uma parte significativa dos custos diretos que representa, pelo menos, 30% do total da média dos custos diretos da entrega de resíduos, por navio, durante o ano anterior.
27. Assinala-se, ainda, que a APDL submeteu o Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2026 da VND a Consulta Pública, nos termos do disposto nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA)¹⁸, tendo para o efeito publicado o Projeto de Regulamento n.º 826/2025 em Diário da República, concedendo aos interessados um prazo de 30 dias úteis para a apresentação de comentários, sugestões e contributos ao mesmo.

Findo esse prazo, a APDL não rececionou qualquer pronúncia relativa à consulta efetuada.

28. Considera-se que a Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2026 da VND está em *compliance* com a legislação aplicável, sem prejuízo das

¹⁷ Aquando da apresentação do Projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos 2025 para a VND.

¹⁸ Aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro](#), na sua redação atual.

recomendações suscitadas na próxima seção relativa à análise centrada na racionalidade dos investidores, dos profissionais/utilizadores/consumidores e dos contribuintes, na medida em que:

- 28.1.** No que respeita à fundamentação da proposta e face aos dados, considera-se que foram remetidos os dados disponíveis neste momento, que repercutem os custos previsionais a incorrer pela APDL nos serviços a prestar e na disponibilização de infraestruturas aos utilizadores.
- 28.2.** Afigura-se ser o presente projeto de regulamento de tarifas adequado, atenta a realidade atual, na medida em que as contas de exploração previsionais apontam no sentido da inversão do défice de exploração anterior associado aos serviços de receção e gestão de resíduos na VND, atingindo-se a sustentabilidade financeira do serviço.
- 28.3.** O incremento dos valores das tarifas reflete exclusivamente o aumento dos custos dos prestadores de serviço à APDL no âmbito da recolha de resíduos sólidos (Taxa Indireta), ou seja, +5%, sendo que já é superior à previsão mais atualizada, efetuada pelo Banco de Portugal¹⁹, do índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) reportado ao corrente ano de 2025, que é de +2,2%.
- 28.4.** É convicção da APDL que a presente proposta de atualização tarifária permitirá assegurar a disponibilidade dos meios portuários necessários à receção de resíduos na VND, fomentando a recolha de resíduos produzidos pelas embarcações, a qual se prevê que continue a crescer.

II.2. Breve Caracterização do Mercado da Via Navegável do Douro

29. A VND é a única via navegável interior nacional integrada na rede principal da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), apresentando, sucintamente, as seguintes características:

- 29.1.** 208 km de comprimento, em território nacional, que se estende da foz do Rio Douro até à fronteira com Espanha em Barca D'Alba/Veja Terrón.

¹⁹ [Boletim Económico. Banco de Portugal \(Outubro, 2025\).](#)

- O canal de navegação apresenta uma largura mínima de 40 m em leito rochoso e 60 m em leito aluvionar, bem como uma profundidade compreendida entre 2 m e 4 m, com exceção de alguns troços.
- Este canal está dotado de diversos equipamentos e serviços, designadamente, de assinalamento fluvial/marítimo, monitorização do rio/caudais/cotas, comunicações (VHF e AIS), gestão de tráfego, carta náutica, ajudas à navegação e planeamento e controlo.

29.2. Integra cinco albufeiras e eclusas, concretamente de Crestuma, Carrapatelo, Régua, Valeira e Pocinho, não esquecendo o troço flúvio-marítimo entre a foz do rio Douro e a barragem de Crestuma.

Estas eclusas permitem vencer o desnível de 125 m do rio Douro entre o mar e Barca D'Alba, todas com uma largura de 12,1 m e um comprimento ao longo do eixo longitudinal que varia entre 86 m e 92 m, permitindo, em todas elas, a operação de um navio com 80 m de comprimento, 11,4 m de boca e 3,8 m de calado.

29.3. Suporta a atividade marítimo-turística, o transporte de mercadorias para os portos comerciais existentes (Várzea do Douro e Sardoura) e a náutica de recreio e desportiva, compreendendo um total de 70 instalações portuárias, entre cais principais, secundários e terciários.

30. Tendo por base os elementos disponíveis no Relatório e Contas relativo ao exercício de 2024 da APDL, poderá sintetizar-se no quadro seguinte a evolução do tráfego na VND.

Quadro 6 – Tráfego na Via Navegável do Douro (2022-2024)

Tipo de Tráfego	2022	2023	2024	Δ% (24/23)
Passageiros (10 ⁶)	1,13	1,25	1,38	10,6%
Escalas de Navios (mercadorias)	9	10	9	-10,0%
Mercadorias (10 ³ ton)	13	9	7	-22,5%

31. A VND dispõe atualmente de 17 instalações portuárias com capacidade de recolha de resíduos, conforme apresentado no Quadro 7).

Quadro 7 – Locais de Recolha de Resíduos na Via Navegável do Douro

Áreas e locais da VND	Designação do porto / cais / terminais	M-I *	M-II *	M-IV *	M-V *						M-VI *		
		Águas oleosas	Substâncias nocivas	Águas residuais	Resíduos indiferenciados	Resíduos de embalagens	Biorresíduos	Resíduos Têxteis	Resíduos volumosos	OAU	Resíduos perigosos	Substâncias que empobrecem a camada de ozono e equipamentos que contêm essas substâncias	Resíduos de tratamento de afluentes gasosos
Estuário (troço fluvio-marítimo)	Cais exterior da Afurada				■	■							
	Secil	■		■	■	■				■			
Albufeira de Crestuma	Cais do Leverinho				■	■							
	Cais de Entre-os-Rios				■	■							
	Porto Comercial de Sardoura	■		■	■	■				■			
	Cais de Bitetos				■	■							
Albufeira do Carrapateiro	Cais da Pala				■	■							
	Cais da Régua				■	■							
	Porto Comercial de Lamego	■		■	■	■	■			■			
Albufeira da Régua	Cais da Foz do Távora	■		■	■	■				■			
	Cais de Sabrosa (Pinhão)				■	■							
	Cais do Pinhão				■	■							
Albufeira da Valeira	Cais de São Xisto				■								
	Cais da Senhora da Ribeira				■								
	Cais da Foz do Sabor				■	■							
Albufeira do Pocinho	Cais do Pocinho	■		■	■	■				■			
	Cais de Barca d'Alva				■	■							
* Nomenclatura do MARPOL (cf. Plano de Receção e Gestão de Resíduos da VND)													

* Nomenclatura do MARPOL (cf. Plano de Receção e Gestão de Resíduos da VND)

■ - RECOLHA DEDICADA (A PEDIDO NA JUP/JUL)

■ - SERVIÇO PERMANENTE (CONTENTORES- RESI. SÓLIDOS)

■ - SERVIÇO PERMANENTE (CONTENTORES- RESI. SÓLIDOS), LIMITADO A EMBARCAÇÕES ATÉ 60 METROS DE LOA

31.1. No ano de 2023 foram efetuadas as seguintes recolhas de resíduos na VND:

- 254 recolhas de águas sanitárias, correspondendo a um volume de 5,9 mil m³;
- 741 toneladas de resíduos sólidos urbanos nas áreas portuárias.

31.2. Para o período de vigência do PRGR da VND 2022-2026, estima uma produção anual crescente de resíduos decorrentes das atividades desenvolvidos nesta via navegável interior que poderá atingir cerca de 1,9 mil toneladas em 2026.

II.3. Análise Centrada nas Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes

32. A AMT tem conferido, tal como consta dos seus sucessivos instrumentos de gestão, especial 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.

II.3.1. Racionalidade dos Investidores

33. 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 as 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.

34. Importa assinalar que, no ano de 2024, a APDL promoveu uma extensão do âmbito da atividade de recolha de resíduos na VND, materializada pelo acréscimo de oito novas instalações portuárias com disponibilidade deste serviço, passando, assim, a abranger 15 portos ao longo da via navegável.

De igual modo, foi introduzido um novo serviço de recolha seletiva de biorresíduos.

- 35.** Note-se, também, 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 uma taxa específica para o efeito
- 36.** Por sua vez, não obstante continuar a trabalhar na melhoria do serviço prestado, a APDL entende não proceder à atualização da Taxa Direta para o ano 2026, já que não prevê que o encargo contratual com a recolha de resíduos oleosos e perigosos na VND venha a sofrer qualquer acréscimo.
- 37.** No caso da Taxa Indireta, e conforme anteriormente exposto, a atualização dos valores em +5% corresponde ao acréscimo de custo incorrido pela APDL com o prestador dos serviços de recolha de resíduos sólidos.
- 38.** A atualização das tarifas relativas à receção e gestão de resíduos na VND para 2026, nos termos propostos, constitui um fator importante para consolidar a sustentabilidade da prestação do serviço de receção e gestão de 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, 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.
- 39.** Por sua vez, 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, conforme recomendação da AMT em pareceres anteriores no âmbito de edições prévias deste regulamento tarifário.
- 39.1.** A este propósito, será de referir que, com base nos reportes de monitorização da aplicação dos tarifários da VND, concretamente de utilização desta via navegável interior e de receção e gestão de resíduos, têm sido produzidos, pela AMT, relatórios periódicos de monitorização da implementação dos respetivos regulamentos tarifários²⁰.
- 39.2.** No relatório reportado aos exercícios de 2023 e 2024, de entre as respetivas conclusões, consta a avaliação positiva quanto à implementação da política

²⁰ Relatórios disponíveis na [Página Eletrónica da AMT](#).

tarifária da VND, considerando-se que a mesma é um instrumento de garantia de qualidade, previsibilidade e estabilidade da atividade económica da VND, pese embora se constate que a APDL ainda não implementou a plenitude das recomendações da AMT, prevendo-se que tal venha a ser possível a curto prazo.

39.3. De entre as recomendações constantes desse último relatório da AMT, poderão destacar-se as seguintes, com maior relevância para a perspetiva do investidor:

- Implementação de um sistema de contabilidade analítica de apuramento dos gastos e rendimentos por tarifa na unidade de negócio da VND;
- Acompanhamento da evolução da atividade da VND de forma permanente, efetuando novas projeções caso a situação se altere e se justifique algum ajustamento, tendo sempre presente a necessidade de refletir os potenciais impactos, com o melhor conhecimento disponível à data;
- Se prossiga a atividade de forma a garantir que o sistema portuário sob gestão da APDL se robusteça e seja facilitador da retoma da atividade económica da região e do país, aumentando a sua capacidade e competitividade no apoio aos agentes económicos seus parceiros;
- Prosseguimento do objetivo estratégico de equilíbrio económico-financeiro da unidade de negócio da VND, sem descuar a vertente ambiental;
- Apresentação, até ao final do corrente ano de 2025, de um plano de implementação das recomendações formuladas até ao final do novo período de referência para a plena implementação da nova política tarifária da VND, ou seja, 31 de dezembro de 2027, que deverá incluir um cronograma com as previsões de implementação das recomendações.

40. Nesta medida, a APDL deve dar 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 remeter à AMT, logo que disponível, o relatório de monitorização relativamente à aplicação do tarifário correspondente a 2025.

41. Em face do exposto, e sem prejuízo dessa monitorização, a avaliação do impacto no âmbito da racionalidade dos investidores é positiva.

II.3.2. Racionalidade dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores

- 42.** No âmbito da racionalidade dos profissionais/utilizadores/consumidores, os quais, procuram soluções de mobilidade mais inclusiva, mais eficiente, mais sustentável e mais inteligente, neste caso particular para as atividades marítimo-turísticas e 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, 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.
- 43.** 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 Sustentável²¹, bem como do Pacto Ecológico Europeu²² 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)²³.

Tal com anteriormente assinalado, a VND integra a rede principal da RTE-T, sendo que, de acordo com o Regulamento (UE) n.º 2024/1679²⁴, 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 de resíduos, instalações de desgaseificação, medidas de redução do ruído e medidas de redução da poluição atmosférica e da água.

²¹ 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.

²² [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.

²³ [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](#)".

²⁴ [Regulamento \(UE\) 2024/1679](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, 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.

44. A presente atualização tarifária relativa à receção e gestão de resíduos na VND encontra-se inserida na Política Tarifária para a VND, a qual foi submetida a consulta pública.
45. No âmbito do mencionado relatório periódico de monitorização da implementação dos regulamentos tarifários da VND em 2023 e 2024 (ver ponto 39), a AMT apresenta igualmente recomendações particularmente relevantes na perspetiva dos utilizadores e consumidores dos serviços prestados na VND, nomeadamente de receção e gestão de resíduos, que importa ter presente, designadamente:
- 45.1. No processo de consulta, se justifique com maior robustez a elaboração de estimativas e previsões de forma a melhorar o seu grau de aderência à realidade.
- 45.2. Adoção de medidas adicionais no sentido da promoção da participação ativa dos utilizadores/operadores no processo de consulta anual dos regulamentos de tarifas, envolvendo-os na elaboração dos *dossiers* de consulta, designadamente no que se refere às previsões dos números de embarcação e passageiros, de forma que a percentagem de participação seja no mínimo de 50% dos utilizadores/operadores da VND.
- 45.3. Promoção de um inquérito, de forma a apurar o grau de satisfação dos serviços prestados aos utilizadores/operadores e passageiros pelas infraestruturas disponibilizadas pela APDL no âmbito da VND, em 2025 e 2026.
- 45.4. Contribuição para a progressiva melhoria das condições técnicas, operacionais e ambientais da VND, através da discriminação positiva das tarifas de circulação na VND, estimulando assim a adoção de práticas que promovam a utilização de embarcações ambientalmente mais eficazes na defesa do meio ambiente.
46. Neste contexto, e desde que também sejam implementadas as recomendações da AMT constantes do ponto anterior, a atualização tarifária proposta para 2026 também se revela ajustada na perspetiva dos profissionais/utilizadores/consumidores.

II.3.3. Racionalidade dos Contribuintes

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, consequentemente, 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 atualmente em vigor, seja do novo, proposto a vigorar a partir de 2026, com os consequentes resultados de exploração.

50. Neste contexto, determina-se que a APDL remeta à AMT:

- 50.1. Até ao final do corrente ano de 2025, e tal como consta do relatório, da AMT, de monitorização da implementação do Regulamento de Tarifas da VND, para os exercícios de 2023 e 2024, um plano de implementação das recomendações formuladas até ao final do novo período de referência para a plena implementação da nova política tarifária da VND, ou seja, 31 de dezembro de 2027, incluindo um cronograma com as previsões de implementação das recomendações constantes dos relatórios periódicos de monitorização da implementação dos regulamentos tarifários da VND;
- 50.2. Logo que disponível, mas antes da apresentação da próxima proposta de revisão tarifária, o relatório de monitorização relativamente à aplicação do tarifário da VND correspondente a 2025, naturalmente incluindo a componente de recolha e gestão de resíduos nesta via navegável interior.

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 2026 da VND.
53. Não obstante, esta aprovação está condicionada ao cumprimento das determinações e ponderação da recomendação constantes do capítulo antecedente, 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, 27 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino