



**APDL**

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS  
DOURO • LEIXÕES • VIANA

## **NOTA EXPLICATIVA**

**Projeto de Regulamento de Tarifas 2025 dos portos de Leixões  
e Viana do Castelo**

Junho de 2024

## 1. Enquadramento

O Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente (RSTPC), aprovado pelo Decreto-Lei nº 273/2000, de 9 de Novembro, prevê no artigo 9º que é competência das Administrações Portuárias (APs) a elaboração e aplicação dos regulamentos de tarifas relativos às taxas por si praticadas e devidas como contraprestação de fornecimento de bens e prestação de serviços e pela utilização do domínio público sob sua jurisdição, bem como, aprovar a fixação, atualização e publicitação das taxas correspondentes.

No uso das atribuições e competências conferidas pelo artigo 3.º, n.º 1, n.º 2, alínea e), do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro na sua atual redação, e pelas alíneas c), d) e r) do artigo 10.º dos seus Estatutos com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, pelo artigo 2.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, e pelo artigo 9.º do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, pelo artigo 23.º n.º 3 do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, o Conselho de Administração da APDL deverá apresentar o «Projeto de Regulamento de Tarifas 2025 dos Portos de Leixões e Viana do Castelo», tendo em vista a sua submissão 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.

A presente nota explicativa pretende acompanhar o «Projeto de Regulamento de Tarifas 2025 dos Portos de Leixões e Viana do Castelo» em consonância com o previsto na Deliberação nº 1025/2018 da AMT, que aprova as “Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5º dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.”, publicada no Diário da República Nº 183, 2ª série de 21 de setembro de 2018. De acordo com as Linhas de Orientação referidas, a proposta de atualização tarifária deve ser remetida à AMT até 30 de agosto, sendo precedida da referida Consulta Pública.

## 2. Opções de política tarifária

Tendo em consideração o previsto nas linhas orientadoras referidas acima, a APDL pode propor uma atualização tarifária correspondente à variação prevista do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) de 2024, desde que apresente uma Taxa de Rentabilidade Bruta Média inferior à Taxa de Rentabilidade de Referência determinada pelas linhas orientadoras.

De acordo com o cálculo efetuado, a APDL apresenta uma Taxa de Rentabilidade Bruta Média de +6,23%, que é inferior à Taxa de Rentabilidade de Referência, a qual se fixou em +27,93% conforme detalhado no quadro seguinte.

DIMENSÃO		VALOR
(1) Taxa base (taxa de juros comerciais - cfr. DL 62/2013)		
• Referencial do BCE	4,25%	
• Acréscimo previsto no §5º do artigoº 102.º, do Código Comercial	12,00%	16,25%
(2) Taxa de variação do IHPC (previsão do BdP)		
• Taxa prevista para o Ano N – aplicado o fator 1.....	2,50%	
• Taxa prevista para o Ano N+1 – aplicado o fator 0,5	2,10%	3,55%
(3) Cobertura do risco de mercado e do reforço da estrutura: % de (1) 0,5x16,25%	8,13%	8,13%
<b>(4) Taxa de Rentabilidade de Referência (1) + (2) + (3)</b>		<b>27,93%</b>

Fonte:

<https://www.global-rates.com/pt/taxa-de-juros/bancos-centrais/1001/taxa-de-juros-europeia-ecb-refinancing-rate/>

[https://www.dgtf.gov.pt/media/doc/Aviso\\_14922\\_TSJM\\_2\\_semestre\\_2023.pdf](https://www.dgtf.gov.pt/media/doc/Aviso_14922_TSJM_2_semestre_2023.pdf)

<https://www.bportugal.pt/publicacao/boletim-economico-junho-2024>

Deste modo, e tendo em consideração o previsto nas linhas orientadoras referidas, a APDL propõe a atualização de tarifas relacionadas com a exploração dos portos de Leixões e Viana do Castelo de montante igual ao da taxa de variação do índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) de 2024 que, de acordo com a previsão do Boletim Económico de junho do Banco de Portugal, se situará nos +2,5%.

Adicionalmente, na sequência de interações havidas com a DOPS e DCMC e de análises/benchmarkings efetuados, foram estabilizadas um conjunto de medidas a introduzir na proposta de Regulamento de tarifas 2025 dos portos de Leixões e Viana do Castelo, nomeadamente:

#### A. TUP Navio:

1. Acrescer ao texto no ponto 2. do artigo 10º: "2. A taxa de uso do porto aplicável ao navio beneficia de reduções nas condições seguintes, que cessam se o navio estiver em imobilização comercial..."
2. Eliminar na alínea b) do nº 2 do artigo 10º o último escalão de redução para linha regular/cabotagem nacional (55%), passando a redução máxima a ser de 45%.

#### B. Reboque:

1. Alterar na alínea a) do nº 3 do artigo 15º a lógica de faturação de reboque para manobra diferenciando navios pequenos (<10000 GT, que demoram menos tempo na manobra) e navios maiores (>10000 GT) e incorporando uma margem de 5% para acautelar eventuais alterações comportamentais;
2. Eliminar a alínea d) do ponto 3. do artigo 15º que refere "Caso a embarcação ou navio utilize o cabo de rebocador, acresce 5% às taxas horárias da alínea a)", uma vez que esse valor é quase sempre aplicado, incorporando essa receita na tarifa normal prevista na alínea a);
3. Alterar a alínea e) no sentido de considerar que a manobra pressupõe uma duração máxima de duas horas e que caso seja ultrapassada será cobrado 50% dos valores a fixar por manobra, aplicando-se por períodos de meia hora.

#### C. Gestão de Resíduos:

1. Clarificar a redação da alínea b) do nº 2 do artigo 27º;
2. Introdução de tabela e alteração de redação nas notas ao quadro constante da alínea c) do nº 4.

D. Para o segmento de Cruzeiros:

1. Simplificação dos indicadores considerados no desconto na TUP a companhias de cruzeiro considerando apenas o número de escalas. Em 2025 será:
  - a. 1º Indicador - entre 5 e 10 escalas: 7%
  - b. 2º Indicador - entre 11 e 20 escalas: 10%
  - c. 3º Indicador - superior a 21 escalas: 15%
2. Clarificação na alínea g) do número 2. do artigo 10º acrescentando na parte final "...passageiros transportados";
3. Eliminar a "Redução - Navios Passageiros - porto anterior ou posterior porto nacional";
4. Clarificação no n.º 1 do art.º 17º-A acrescentando: "A tarifa de tráfego de passageiros é devida pelos serviços prestados a estes no âmbito de escalas de navios de cruzeiro pelas ....";
5. Extensão à Estação de Passageiros da tarifa pela disponibilização de serviços em horário extraordinário: "Às tarifas a ser cobrada nos termos dos números anteriores acresce a tarifa pela disponibilização de serviços no Terminal de Cruzeiros e na Estação de Passageiros aplicável a escalas que terminem após as 23h59 ou iniciem antes das 05h00 no valor de 600 € por período das 00h00 às 5h00 e por embarcação."

### 3. Justificação da Política Tarifária

Os pontos seguintes detalham cada uma das alterações indicadas na secção anterior, respetivamente:

A. TUP Navio:

1. A opção por cessar as reduções à TUP se o navio estiver em "imobilização comercial" pretende dar resposta a situações pontuais (como por exemplo, um navio arrestado dentro do porto) em que se considera não fazer sentido dar benefícios comerciais quando o navio não está a operar comercialmente. O impacto desta alteração é esporádico.
2. Eliminar o último escalão de redução para linha regular/cabotagem nacional (55%), passando a redução máxima a ser de 45%, que pretende ajustar ao nível de descontos aplicados pelos restantes portos portugueses, de acordo com a comparação efetuada, em que se constata que 55% era o desconto mais elevado a nível nacional.

B. Reboque:

1. Alterar a lógica de faturação de reboque para manobra (em vez de à hora), incorporando na receita da tarifa, a receita que vinha sendo obtida acima de uma hora, procurando ajustar à prática das manobras. É atribuída uma duração máxima de duas horas, reduzindo em algumas situações a pressão que se vinha a observar para manter as manobras abaixo de uma hora e evitar situações de oneração com o período seguinte de meia hora quando a manobra apenas excede alguns minutos.
2. A inclusão do cabo de rebocador que atualmente é pago à parte, com um acréscimo de 5%, pretende simplificar o tarifário dado que, na realidade, quase todas as manobras usam cabo de rebocador.
3. É igualmente clarificada a forma de contagem de tempo, adaptando-a a prática corrente e prevendo os casos em que os rebocadores fazem múltiplos serviços seguidos sem retorno ao cais. Caso seja ultrapassada a duração máxima de duas horas será cobrado 50% dos valores a fixar por manobra, aplicando-se por períodos de meia hora. A duração de manobra superior a 2 horas é muito excecional e sem impacto relevante na receita, mas fica acautelada a possibilidade de existência destas situações.

#### C. Gestão de Resíduos:

As alterações efetuadas na Gestão de Resíduos pretendem apenas clarificar a redação não tendo qualquer impacto na receita.

#### D. Para o segmento de Cruzeiros:

1. A simplificação dos indicadores considerados no desconto a companhias de cruzeiro considerando apenas o número de escalas (e não adicionalmente no número de passageiros e no GT) pretende ajustar a estratégia de desconto concentrando-se no principal “driver” de receita.
2. A clarificação na alínea g) do número 2. do artigo 10º está relacionada com a definição de *turnaround* e não afeta a receita.
3. A eliminação da “Redução - Navios Passageiros - porto anterior ou posterior porto nacional” pretende alinhar o tarifário com a legislação europeia que não permite o favorecimento do tráfego de um estado-membro face aos restantes.
4. A clarificação no n.º 1 do art.º 17º-A pretende tornar claro que a aplicação da tarifa sobre passageiros apenas se aplica em escalas de cruzeiros e não tem impacto na receita.
5. A extensão à Estação de Passageiros da tarifa pela disponibilização de serviços em horário extraordinário pretende responder à constatação que a necessidade de abertura em horário extraordinário se aplica a ambos os locais que servem escalas de cruzeiros. O impacto esperado na receita é esporádico e residual.

#### 4. Consulta Pública

Através de deliberação de 27/06/2024, o Conselho de Administração da APDL aprovou o referido «Projeto de Regulamento de Tarifas 2025 dos Portos de Leixões e Viana do Castelo» anexo com indicação de que seja promovida a Consulta Pública através da publicação em Diário da República nos termos do disposto nos artigos 100.º e 101.º do Código do Procedimento Administrativo.

Face ao enquadramento efetuado no ponto 1, e em alinhamento com os procedimentos previstos pelo regulador setorial, destacamos que na elaboração do «Projeto de Regulamento de Tarifas 2025 dos Portos de Leixões e Viana do Castelo» foi tida em consideração:

- o IHPC – Índice Harmonizado de Preços no Consumidor de +2,5% estimado no Boletim Económico de junho do Banco de Portugal para o final de 2024;
- as orientações sobre a política tarifária dos portos fixadas pela AMT para Administrações Portuárias, de promoverem atualizações tarifárias, caso tenham registado taxas de rentabilidade inferiores à Taxa de Rentabilidade de Referência, como é o caso da APDL;
- a necessidade de garantir receitas que permitam gerar fluxos para financiar os investimentos e assegurar o cumprimento dos rácios de rentabilidade e eficiência operacional impostos pela tutela acionista.

Leça da Palmeira, 27 de junho de 2024

**Anexo:**

Projeto de Regulamento de Tarifas 2025 dos Portos de Leixões e de Viana do Castelo