

Projeto de Lei n.º 782/XIV/2.ª (PSD)

Estabelece o regime de subsídio aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente

Data de admissão: 9 de abril de 2021

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.ª)

Índice

I. Análise da iniciativa

II. Enquadramento parlamentar

III. Apreciação dos requisitos formais

IV. Análise de direito comparado

V. Consultas e contributos

VI. Avaliação prévia de impacto

Elaborado por: Rita Nobre e Elodie Rocha (DAC), António Almeida Santos (DAPLEN) e Maria Leitão (DILP)

Data: 5 de maio de 2021

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

A presente iniciativa visa estabelecer um regime de subsidiação à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente.

Na exposição de motivos da iniciativa os seus autores destacam diversas especificidades da Região Autónoma dos Açores, quando comparada a regiões autónomas de outros Estados Membros, entre as quais o facto de esta se encontrar visivelmente dependente de um sistema de transportes capaz de minimizar os impactos da sua condição ultraperiférica, face a Portugal continental, e da dispersão das suas ilhas.

Mais se refere na exposição de motivos que «o sector de transporte marítimo neste arquipélago é um fator muito relevante, crucial mesmo para o desenvolvimento económico e social, e para a coesão entre as suas populações, bem como um contributo inalienável para a garantia do princípio da continuidade territorial».

Contudo, os proponentes da iniciativa chamam a atenção para as características das instalações portuárias, para as frotas existentes, bem como para as condições climáticas e marítimas daquela região.

É ainda assinalado que as especificidades da Região Autónoma dos Açores são reconhecidas pela União Europeia, referindo-se que, entre 2007 e 2013, a região tinha beneficiado de um financiamento de 5 milhões de euros, anuais, da Comissão Europeia, o qual se destinava à «melhoria do serviço de transporte marítimo de cabotagem nos Açores».

Pelos motivos que se deixam expostos, os proponentes consideram que a comparticipação «à Região Autónoma dos Açores dos montantes pagos aos operadores pela prestação de serviço público no transporte interilhas (...)», prevista no artigo 87.º da [Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro](#),¹ que aprovou o Orçamento do Estado para 2021,

¹ Diploma retirado do sítio na Internet do Diário da República Eletrónico (<https://dre.pt/>). Todas as referências legislativas são feitas para o portal oficial do Diário da República Eletrónico, salvo indicação em contrário.

é uma medida insuficiente, carecendo a Região Autónoma dos Açores de estímulos adicionais que incentivem a continuidade e estabilidade da prestação do serviço de transportes atendendo, ademais, à falta de competitividade desta região autónoma.

Assim, com a presente iniciativa os seus autores pretendem que se estabeleça «uma comparticipação anual pelo período de cinco anos, a suportar pelo Orçamento da República, revista e atualizada no final de cada período», motivo pelo qual apresentam a iniciativa em apreço.

Fazendo uma análise sucinta ao teor da iniciativa, a mesma é constituída por dez artigos, os quais regulam o seguinte:

Artigo 1.º - Estabelece o objeto da iniciativa;

Artigo 2.º - Consagra as definições legais de «cabotagem nacional», «cabotagem continental» e «cabotagem insular»;

Artigo 3.º - Regulamenta o transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular;

Artigo 4.º - Define as condições que devem ser observadas pelos armadores que efetuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o continente e a Região Autónoma dos Açores;

Artigo 5.º - Estabelece a forma como deverá ser calculado o subsídio à exploração, consagrando que «o diferencial dos preços resultantes de e para as restantes ilhas deverá ser suportado pelo Estado», devendo a subsidiação ser inscrita no Orçamento de Estado de cada ano;

Artigo 6.º - Norma referente a «Informação»;

Artigo 7.º - Norma referente ao «Observatório de Informação»;

Artigo 8.º - Norma referente às contraordenações aplicáveis no âmbito do regime previsto na iniciativa;

Artigo 9.º - Atribui competência fiscalizadora ao [Instituto da Mobilidade e dos Transportes \(I.M.T., I.P.\)](#)², relativamente ao regime previsto na iniciativa;

Artigo 10.º - Norma que estabelece a entrada em vigor do regime previsto na iniciativa, para o ano civil de 2022.

- **Enquadramento jurídico nacional**

Nos termos do disposto no n.º 1 do [artigo 13.º](#) da [Constituição da República Portuguesa](#) (Constituição) «todos os cidadãos têm a mesma dignidade social e são iguais perante a lei, estatuidando ainda o seu n.º 2 que «ninguém pode ser privilegiado, beneficiado, prejudicado, privado de qualquer direito ou isento de qualquer dever em razão, nomeadamente do seu território de origem, situação económica e condição social».

Já no que respeita aos princípios da continuidade territorial e da solidariedade nacional, o n.º 1 do [artigo 6.º](#) da Lei Fundamental prevê que «o Estado é unitário e que respeita na sua organização e funcionamento, o regime autónómico insular e os princípios da subsidiariedade», estabelecendo a alínea g) do [artigo 9.º](#) como uma das suas tarefas fundamentais, a promoção e o «desenvolvimento harmonioso de todo o território nacional, tendo em conta, designadamente, o carácter ultraperiférico dos arquipélagos dos Açores e da Madeira». Por sua vez, o n.º 2 do [artigo 225.º](#) da Constituição estabelece que «a autonomia das regiões visa a participação democrática dos cidadãos, o desenvolvimento económico-social e a promoção e defesa dos interesses regionais, bem como o reforço da unidade nacional e dos laços de solidariedade entre todos os portugueses».

Acrescenta a alínea e) do [artigo 81.º](#) que «incumbe prioritariamente ao Estado no âmbito económico e social, promover a correção das desigualdades derivadas da insularidade das regiões autónomas e incentivar a sua progressiva integração em espaços económicos mais vastos, no âmbito nacional ou internacional», incumbência esta que é reforçada no n.º 1 do [artigo 229.º](#) ao se prever que «os órgãos de soberania asseguram, em cooperação com os órgãos de governo próprio, o desenvolvimento

² <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Paginas/IMTHome.aspx>

económico e social das Regiões Autónomas, visando, em especial, a correção das desigualdades derivadas da insularidade». De referir, por fim, que os poderes das regiões autónomas estão elencados no n.º 1 do [artigo 227.º](#) da Constituição, remetendo-se para os respetivos estatutos a correspondente definição.

Assim sendo, o [Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores](#)³ (Estatuto) veio estabelecer, na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 7.º, como um dos direitos da Região, para além dos enumerados no mencionado n.º 1 do artigo 227.º da Constituição, «o direito à justa compensação e à discriminação positiva com vista à atenuação dos custos da insularidade e do carácter ultraperiférico da Região». De igual modo, determinam as alíneas *b*), *d*) e *f*) do artigo 3.º que a «Região prossegue, através da ação dos órgãos de governo próprio», os objetivos de «reforço da unidade nacional e dos laços de solidariedade entre todos os portugueses»; de «desenvolvimento económico e social da Região e o bem-estar e qualidade de vida das populações, baseados na coesão económica, social e territorial e na convergência com o restante território nacional e com a União Europeia»; e de «atenuação dos efeitos desfavoráveis da localização ultraperiférica da Região, da insularidade e do isolamento».

O princípio da solidariedade, consagrado no artigo 12.º do referido Estatuto prevê que «nos termos da Lei de Finanças das Regiões Autónomas, a Região tem direito a ser compensada financeiramente pelos custos das desigualdades derivadas da insularidade, designadamente no respeitante a comunicações, transportes, educação, cultura, segurança social e saúde, incentivando a progressiva inserção da Região em espaços económicos mais amplos, de dimensão nacional e internacional», constituindo obrigação do Estado assegurar os encargos para garantia da efetiva universalidade das prestações sociais quando não for possível assegurá-las na Região, nos termos da Lei de Finanças das Regiões Autónomas.

De referir, também, o princípio da continuidade territorial e ultraperiferia, previsto no artigo 13.º do Estatuto, que determina que «os órgãos de soberania e os órgãos de governo próprio da Região, no exercício das respetivas atribuições e competências, devem promover a eliminação das desigualdades estruturais, sociais e económicas entre portugueses, causadas pela insularidade e pelo afastamento da Região e de todas

³ http://www.alra.pt/documentos/estatuto_pt.pdf

«cada uma das ilhas em relação aos centros de poder», sendo que a «condição ultraperiférica do arquipélago dos Açores em relação aos territórios nacional e comunitário, caracterizada pela insularidade, pela reduzida dimensão e relevo das ilhas, pelo clima e pela dependência económica em relação a um pequeno número de produtos, deve constituir um fator determinante na definição e condução da política interna e externa do Estado».

Sem embargo de um maior desenvolvimento do tema, no plano da União Europeia, mais adiante desenvolvido, no ponto IV da presente Nota Técnica, cumpre aqui referir que, o [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#)⁴ prevê, na alínea a) do n.º 3 do artigo 107.º, que podem ser compatíveis com o mercado interno, os auxílios destinados a promover o desenvolvimento económico das regiões ultraperiféricas, previstas no artigo 349.º deste Tratado, nas quais se inclui a Região Autónoma dos Açores. Também, o artigo 51.º do [Regulamento \(UE\) n.º 651/2014](#)⁵, da Comissão, de 16 de junho de 2014, que consagra certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do mencionado Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, estabelece que os auxílios ao transporte aéreo e marítimo de passageiros estão isentos da obrigação de notificação à Comissão Europeia, prévia à instituição ou à alteração de qualquer auxílio, desde que cumpram determinados requisitos.

Em conexão com esta matéria, importa mencionar a experiência decorrente da liberalização da cabotagem, ocorrida em 1 de janeiro de 1999, em resultado da aplicação do [Regulamento \(CEE\) n.º 3577/92](#)⁶, do Conselho, de 7 de dezembro, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados membros (cabotagem marítima)

Esta situação veio justificar a reformulação do quadro legal vigente em Portugal, «adequando-o claramente aos princípios consagrados na ordem jurídica comunitária, sem prejuízo da manutenção de obrigações de serviço público, expressas num conjunto de regras claras, precisas e não discriminatórias, que os armadores devem cumprir, por forma a assegurar a prestação de serviços de transporte marítimo regular, estável e

⁴ Diploma consolidado retirado do portal oficial [EUR-Lex](#).

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0651>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A31992R3577>

fiável, exigível pela natureza específica e ultraperiférica dos tráfegos insulares das Regiões Autónomas. Isto porque o transporte marítimo representa para estas Regiões um vetor de vital importância para a sua subsistência, desenvolvimento, fixação e bem-estar das populações, pelo que o livre acesso à prestação destes serviços deve ser efetuado no respeito pelos princípios regulamentares aplicáveis, por forma a garantir que as ilhas dos referidos arquipélagos dos Açores e da Madeira, independentemente da sua dimensão e do tráfego que gerarem, sejam adequada e eficazmente servidas»⁷.

Assim sendo, foi aprovado o [Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro](#)^{8,9}, que veio estabelecer o regime jurídico aplicável à cabotagem marítima. O artigo 2.º define «cabotagem nacional» como «o transporte de passageiros e de mercadorias efetuado entre portos nacionais, abrangendo a cabotagem continental e a cabotagem insular; «cabotagem continental» como o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias realizado entre os portos do continente; e «cabotagem insular» como o «transporte marítimo de passageiros e de mercadorias efetuado entre os portos do continente e os portos das Regiões Autónomas, e vice-versa, entre os portos das Regiões Autónomas e entre os portos das ilhas de cada uma das Regiões Autónomas».

A [Lei n.º 75-B/2020 de 31 de dezembro](#), que aprovou o Orçamento de Estado para o ano de 2021, prevê no [artigo 87.º](#) - *Obrigações de serviço público aéreo interilhas na Região Autónoma dos Açores*, que «em 2021, a comparticipação à Região Autónoma dos Açores dos montantes pagos aos operadores pela prestação de serviço público no transporte interilhas é de 10.052.445 €», procedendo o Governo à transferência do montante previsto. Determina o [artigo 88.º](#) do mesmo diploma que «durante o primeiro trimestre de 2021, o Governo publica a regulamentação necessária à execução do novo modelo do subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários e assegura os respetivos meios financeiros, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira, e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, nos termos previstos no [Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho](#), com a redação introduzida pela [Lei n.º 105/2019, de 6 de setembro](#)», que o republica.

⁷ Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro.

⁸ Versão consolidada.

⁹ O [Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro](#), foi alterado pelo [Decreto-Lei n.º 137/2015, de 30 de julho](#).

Efetivamente, o n.º 5 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, na sua redação atual, estabelece que a apresentação dos documentos e comprovativos da elegibilidade pode ser feita «através da internet, em termos a regulamentar por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes».

A presente iniciativa, considerando que subsistem «assimetrias nos níveis de desenvolvimento económico e social entre as várias ilhas e, conseqüentemente, um acesso desequilibrado e precário das populações aos bens e serviços, com peso incontornável nas trocas comerciais e impacto direto e determinante no desenvolvimento económico», entende como «adequado estabelecer uma comparticipação anual pelo período de cinco anos, a suportar pelo Orçamento da República, e revista e atualizada no final de cada período». Para o efeito «será inscrito anualmente no Orçamento de Estado o montante global de 10 milhões de euros, o qual será atualizado em cada ano em função da execução do ano anterior, após validação do I.M.T., I.P., dos dados da atividade, e parecer da [Autoridade da Concorrência](#) (AdC)¹⁰ sobre a correta formulação de preços pelos operadores, em linha com o princípio da livre e sã concorrência».

A terminar importa mencionar que o I.M.T., I.P. é um instituto público integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio, enquanto a AdC é uma entidade administrativa independente, criada em 2003, com poderes transversais sobre a economia portuguesa para a aplicação das regras de concorrência, em coordenação com as entidades reguladoras setoriais.

II. Enquadramento parlamentar

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

¹⁰ <http://www.concorrenca.pt/vPT/Paginas/HomeAdC.aspx>

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP) sobre iniciativas e petições, não se verificou a existência de qualquer iniciativa pendente versando sobre matéria idêntica ou conexa.

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da AP não se verificou a existência de qualquer iniciativa ou petição, versando sobre matéria idêntica ou conexa, nas últimas duas legislaturas (XII e XIII).

III. **Apreciação dos requisitos formais**

- **Conformidade com os requisitos constitucionais, regimentais e formais**

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#)¹¹ (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

Assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Observa igualmente os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os

¹¹ As ligações para a Constituição e para o Regimento são feitas para o portal oficial da Assembleia da República.

princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Nota-se que a redação do n.º 1 do artigo 8.º é demasiado ampla no que respeita à definição do que são contraordenações no âmbito desta iniciativa; por razões de segurança jurídica – e porque estamos perante direito sancionatório -, é aconselhável que sejam identificadas as condutas concretas que consubstanciam contraordenações.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 7 e foi admitido a 9 de abril de 2021, tendo baixado na generalidade à Comissão de Agricultura e Mar (7.ª) . No mesmo dia, por despacho de S. Ex.ª o Presidente da Assembleia da República. Foi anunciado na Sessão Plenária do dia 14 de abril. No dia 26 de abril de 2021 a iniciativa foi redistribuída à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.ª), com conexão à 7.ª Comissão.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A [lei formulário](#) estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa, pelo que deverá ser tida em conta no decurso do processo da especialidade na Comissão e aquando da redação final.

O título da presente iniciativa legislativa – “Estabelece o regime de subsídio aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente” - traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, embora possa ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

Com efeito, caso se pretenda tornar o título mais conciso, sugere-se que seja analisada em apreciação na especialidade a possibilidade de o iniciar pelo substantivo, eliminando o verbo que o antecede, como recomendam, sempre que possível, as regras de legística formal¹².

¹² Duarte, D., Sousa Pinheiro, A. *et al* (2002), *Legística*. Coimbra, Editora Almedina, pág. 200.

Assim, caso a iniciativa seja aprovada na generalidade, coloca-se à consideração da Comissão a seguinte redação para o título:

“Regime de subsidiação aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente”

Em caso de aprovação esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República*, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro.

Quanto à entrada em vigor da iniciativa, esta terá lugar no início do ano civil de 2022, nos termos do artigo 10.º deste projeto de lei, mostrando-se assim conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos “*entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação*”. Contudo, para não deixar quaisquer dúvidas, a redação da norma pode ser alterada para a data – concreta - de 1 de janeiro de 2022.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em análise não nos suscita outras questões no âmbito da lei formulário.

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

A [Política dos transportes](#)¹³ é uma das políticas comuns da União Europeia (UE) há mais de 30 anos. Nos termos do disposto no artigo 90.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ([TFUE](#)¹⁴), os objetivos dos Tratados são prosseguidos no âmbito de uma política comum dos transportes. No que diz respeito ao [transporte marítimo](#)¹⁵, o n.º 2 do artigo 100.º do TFUE estipula que “o *Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,*

¹³ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/123/politica-comum-dos-transportes-panoramica>

¹⁴ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_3&format=PDF

¹⁵ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/124/transportes-maritimos-abordagem-estrategica>

podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos”, aplicando o princípio da livre prestação de serviços e visando garantir o respeito pelas regras da concorrência, constituindo ainda um elemento essencial da [Política Marítima Integrada](#)¹⁶ (PMI).

Em 2009, na sua [Comunicação sobre os Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018](#)¹⁷, a Comissão Europeia identificou um conjunto de desafios para a UE no setor dos transportes marítimos, designadamente no contexto de mercados globalizados e com uma maior pressão concorrencial, os recursos humanos, prática e conhecimento especializado marítimo, o objetivo de alcançar um transporte marítimo sem resíduos nem emissões, a exploração do potencial do transporte marítimo a curta distância e a investigação e inovação marítimas.

O primeiro pacote legislativo para o setor marítimo remonta a 1986, sendo constituído pelo [Regulamento \(CEE\) n.º 4055/86](#)¹⁸ que visa abolir as restrições aplicáveis aos armadores comunitários, o [Regulamento \(CEE\) n.º 4057/86](#)¹⁹ relativo às práticas tarifárias desleais nos transportes marítimos e o [Regulamento \(CEE\) n.º 4056/86](#)²⁰ que permite combater as medidas “protecionistas” dos países terceiros, tendo este sido revogado pelo [Regulamento \(CE\) n.º 1419/2006](#)²¹ que alargou o respetivo âmbito de forma a incluir os serviços de cabotagem e os serviços internacionais de *tramp*.

Relativamente aos serviços de cabotagem, o [Regulamento \(CEE\) n.º 3577/92](#)²², de 7 de dezembro de 1992, referente à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros, garante que, dentro de um determinado Estado-Membro da UE, as companhias de navegação ou os nacionais estabelecidos noutros Estados-Membros da UE tenham o direito de oferecer serviços de transporte marítimo, desde que preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse país. Este Regulamento estabelece, designadamente,

¹⁶ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/121/politica-maritima-integrada-da-uniao-europeia>

¹⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0008&from=PT>

¹⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:31986R4055>

¹⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31986R4057>

²⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31986R4056>

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32006R1419>

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124065>

que os Estados-Membros da UE podem sujeitar o direito de prestação de serviços de transporte a obrigações de serviço público ou podem celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos no interesse da manutenção de serviços de cabotagem adequados entre o continente e as respetivas ilhas e entre as próprias ilhas. Além disso, prevê que sempre que a abertura do mercado à cabotagem resulte em problemas que ameacem a sobrevivência financeira das companhias de navegação, a Comissão pode introduzir medidas de salvaguarda.

Na [Comunicação da Comissão sobre a Interpretação do Regulamento \(CEE\) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros \(cabotagem marítima\)](#)²³, são alteradas e substituídas as anteriores comunicações interpretativas da Comissão de 2003 e 2006, esclarecendo-se o âmbito de aplicação do princípio da livre prestação de serviços no setor da cabotagem marítima, definindo os seus beneficiários e enumerando os serviços abrangidos pelo regulamento. Fornece ainda orientações sobre a aplicação, aos serviços de cabotagem marítima, do [Regulamento \(CE\) n.º 1370/2007](#)²⁴ relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.

Em matéria de auxílios estatais, a Comissão adotou, em 1997, um quadro jurídico que autorizava os Estados-Membros a implementar mecanismos de auxílios estatais no setor marítimo, tendo este sido confirmado através da Comunicação da Comissão intitulada “[Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos](#)”²⁵, onde são especificadas as ajudas compatíveis, em especial as que visam promover a inscrição de navios nos registos dos Estados-Membros ou o seu reingresso num registo sob pavilhão de um deles. Estas orientações abrangem todos os auxílios concedido aos transportes marítimos pelos Estados-Membros da UE ou através de fundos públicos, incluindo todos os benefícios financeiros, sob qualquer forma, financiados pelas autoridades públicas, alargando-se às empresas públicas e aos bancos controlados pelo Estado. Para cumprir o objetivo de aumentar a competitividade das frotas da UE no mercado mundial dos serviços de transporte marítimo, qualquer

²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A52014DC0232>

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>

²⁵ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52004XC0117(01))

vantagem fiscal deve ser concedida associada à bandeira de um Estado-Membro da UE e limitada às atividades de transporte marítimo.

Enquanto região ultraperiférica²⁶ (RUP) da UE, a Região Autónoma dos Açores beneficia de regras adaptadas no que diz respeito aos auxílios estatais com finalidade regional²⁷, às condições de acesso aos fundos estruturais e aos programas horizontais da UE, tendo em vista apoiar o desenvolvimento económico e a criação de emprego nestas regiões. Assim, o Regulamento (UE) n.º 651/2014²⁸, conhecido como o Regulamento Geral de isenção por categoria (RGIC), declara certas categorias de auxílio estatal compatível com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado. A isenção visa reduzir os encargos administrativos das autoridades nacionais e locais e incentivar os governos da UE a direcionarem os auxílios para o crescimento económico sem conferir aos beneficiários uma vantagem competitiva desleal. Abrange, entre outros, medidas de auxílios regionais, auxílios sociais ao transporte para habitantes de regiões periféricas, auxílios a infraestruturas de banda larga e a infraestruturas locais. O RGIC foi alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2017/1084²⁹ que alargou o seu âmbito de aplicação aos auxílios às infraestruturas portuárias e aeroportuárias.

No que concerne aos serviços portuários, em 2013, a Comissão apresentou um pacote de medidas para a sua liberalização, através da Comunicação intitulada “Portos: um motor para o crescimento”³⁰ e, em 2017, foi adotado o Regulamento (UE) n.º 2017/352³¹ que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, tem por objetivo criar condições de concorrência equitativas no setor, proteger os operadores portuários contra as incertezas e criar um clima mais propício a um investimento público e privado eficiente. Este Regulamento define as condições em que é aplicável o princípio da livre prestação de serviços, nomeadamente, o tipo de exigências mínimas que podem ser impostas para fins de segurança ou de proteção ambiental, as circunstâncias em que o número

²⁶ https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/policy/themes/outermost-regions/

²⁷ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/101/auxilios-estatais-com-finalidade-regional>

²⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32014R0651>

²⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32017R1084>

³⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52013DC0295>

³¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32017R0352> A COM (2013) 296 foi objeto de apreciação por parte da Assembleia da República – [parecer CAE](#).

de operadoras pode ser limitado e o respetivo procedimento de seleção. Introduce, igualmente, um novo mecanismo para a gestão de queixas e litígios entre as partes interessadas do setor portuário, obrigando ainda todos os fornecedores de serviços portuários a prestar aos trabalhadores³² uma formação adequada.

No âmbito do [Quadro Financeiro plurianual de 2021-2027](#)³³, a Comissão Europeia consagrou as especificidades das regiões ultraperiféricas cobrindo um vasto leque de políticas, que inclui a coesão, a investigação e as políticas de agricultura e pescas, nomeadamente com recurso ao novo instrumento [InvestEU](#)³⁴ e ao [Mecanismo Interligar a Europa](#)³⁵ (MIE) que prevê um apoio reforçado nos co-financiamentos a projetos na área dos transportes nas regiões ultraperiféricas, incluindo portos marítimos e estradas urbanas.

Na sequência da pandemia provocada pela COVID-19, foram adotadas várias medidas para dar resposta às dificuldades enfrentadas pelo setor marítimo:

- [Orientações em matéria de proteção da saúde, repatriamento e formalidades de viagem dos marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios](#)³⁶, que instam os Estado-Membros a criarem uma rede de portos para mudanças rápidas de tripulação;
- [Regulamento \(UE\) n.º 2020/698](#)³⁷, de 25 de maio de 2020, que estabelece medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de certos controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes;

³² No que diz respeito às condições de trabalho, cumpre referir a [Diretiva 1999/63/CE](#) e a [Diretiva 1999/95/CE](#), a Diretiva 2012/32/UE relativa ao nível mínimo de formação e a Diretiva (UE) 2019/1159 relativa ao reconhecimento mútuo dos certificados. Além disso, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) adotou a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (CTM), cuja aplicação é feita através da [Diretiva 2009/13/CE](#) e que altera a referida Diretiva 1999/63/CE.

³³ https://ec.europa.eu/regional_policy/pt/policy/themes/outmost-regions/#1

³⁴ https://europa.eu/investeu/home_en Esta Iniciativa foi objeto de apreciação por parte da Assembleia da República – [parecer CAE](#).

³⁵ Regulamento (UE) n.º 1316/2013 que cria o Mecanismo Interligar a Europa. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM%3A3207_2

³⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0414%2801%29&qid=1607017066793>

³⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32020R0698>

- [Regulamento \(UE\) n.º 2020/697](#)³⁸, de 25 de maio de 2020, que altera o Regulamento (UE) 2017352 para permitir à entidade gestora de um porto ou à autoridade competente, maior flexibilidade na cobrança das taxas de utilização da infraestrutura portuária neste contexto.

Cumprindo ainda referir que, para fazer face às [consequências económicas da crise pandémica](#)³⁹, a Comissão publicou um [quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal](#)⁴⁰, o qual foi atualizado várias vezes a fim de ter em conta a evolução da situação, que permite aos Estados-Membros da UE prestar assistência às empresas, para além das possibilidades disponíveis ao abrigo das atuais regras nesta matéria, o que levou à adoção de uma série de medidas a nível de toda a economia e algumas medidas setoriais específicas.

Acresce, o Parlamento Europeu aprovou, na sequência da pandemia e dos seus impactos nos transportes, uma [Resolução sobre os transportes e o turismo em 2020 e nos anos seguintes](#)⁴¹, apelando a que se apoiem os setores dos transportes e do turismo de forma célere a curto e a longo prazo, a fim de garantir a sua sobrevivência e competitividade, tendo sido aprovados, desde março de 2020, várias resoluções legislativas destinadas a combater os efeitos imediatos da pandemia neste setor.

V. Consultas e contributos

Regiões Autónomas

O Presidente da Assembleia da República promoveu, a 9 de abril de 2021, a audição dos órgãos de governo próprio das regiões autónomas dos Açores e da Madeira, através de emissão de parecer no prazo de 20 dias, nos termos do artigo 142.º do Regimento da Assembleia da República, e para os efeitos do n.º 2 do artigo 229.º da Constituição.

³⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32020R0697>

³⁹ Comunicação da Comissão sobre Quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID-19. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A52020XC0320%2803%29>

⁴⁰ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/covid_19.html

⁴¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0169_PT.html

Os pareceres, se e quando forem enviados, serão disponibilizados na página da [iniciativa](#).

Consultas facultativas

Atendendo à matéria em causa, a Comissão poderá, se assim o deliberar, solicitar parecer às seguintes entidades:

- (i) [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.](#) (IMT)
- (ii) [Autoridade da Concorrência](#) (AdC)
- (iii) [Associação de Armadores da Marinha de Comércio](#)

VI. Avaliação prévia de impacto

- **Avaliação sobre impacto de género**

De acordo com a informação constante na ficha de Avaliação Prévia de Impacto de Género ([AIG](#)) da iniciativa, junta pelos autores, considera-se que a iniciativa legislativa tem uma valoração neutra, dado que a totalidade das categorias e indicadores analisados, assumem essa valoração.

- **Linguagem não discriminatória**

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso.

Sem prejuízo de uma análise mais detalhada, na apreciação na especialidade ou na redação final, nesta fase do processo legislativo a redação do projeto de lei não nos suscita qualquer questão relacionada com a linguagem discriminatória em relação ao género.