

[Projeto de Lei n.º 324/XV/1.ª \(PSD\)](#)

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

Data de admissão: 28 de setembro de 2022

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

ÍNDICE

- I. [A INICIATIVA](#)
- II. [APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS](#)
- III. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL](#)
- IV. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA](#)
- V. [ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR](#)
- VI. [CONSULTAS E CONTRIBUTOS](#)

I. A INICIATIVA

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

Atendendo à exposição de motivos, as especificidades e descontinuidades territoriais em que as duas regiões autónomas se encontram face a Portugal continental, são um dos motivos pelos quais o sistema geral de transportes nas ilhas não constitui um mercado competitivo, não obstante a dependência das regiões autónomas de um sistema eficiente que permita atenuar a sua condição ultraperiférica.

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».

Os proponentes assinalam que as especificidades da Região Autónoma dos Açores são reconhecidas pela União Europeia, referindo que, entre 2007 e 2013, a região tinha beneficiado de um financiamento anual de 5 milhões de euros 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 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.

Assinala-se, que o artigo 9.º da iniciativa atribui competência fiscalizadora ao [Instituto da Mobilidade e dos Transportes \(I.M.T., I.P.\)](#), com vista a «assegurar o cumprimento do disposto na presente lei, bem como o processamento das contraordenações».

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

A iniciativa legislativa em apreço é apresentada pelos Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata (PSD), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#) (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do

[Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento),¹ 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.

A iniciativa toma 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 exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Observa os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e parece não infringir princípios constitucionais.

Apesar de ser previsível que os artigos 5.º e 7.º do projeto de lei gerem custos adicionais para a lei do Orçamento do Estado, o artigo 10.º remete a respetiva produção de efeitos para a data de entrada em vigor da lei de Orçamento do Estado posterior à sua publicação, mostrando-se assim acautelado o limite à apresentação de iniciativas previsto no n.º 2 do artigo 167.º da Constituição e, igualmente, no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento, designado «lei-travão».

A iniciativa deu entrada em 27 de setembro de 2022, tendo sido junta [a ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Foi admitida a 28 de setembro, data em que baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciada na reunião plenária desse mesmo dia.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título da presente iniciativa legislativa 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](#).²

¹ Textos consolidados da Constituição e do Regimento disponíveis no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

² Texto consolidado da lei formulário disponível no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

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 formulário.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 10.º deste projeto de lei estabelece que a sua entrada em vigor ocorrerá «no dia seguinte à sua publicação», 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».

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

Nos termos do disposto no n.º 1 do [artigo 13.º](#) da Constituição, «todos os cidadãos têm a mesma dignidade social e são iguais perante a lei», statuindo-se ainda no 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 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.

Também o artigo 10.º do [Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira](#)³ veio consagrar o princípio da continuidade territorial determinando que este «assenta na necessidade de corrigir as desigualdades estruturais, originadas pelo afastamento e pela insularidade, visando a plena consagração dos direitos de cidadania da população madeirense, vinculando, designadamente, o Estado ao seu cumprimento, de acordo com as suas obrigações constitucionais». O n.º 1 do artigo 124.º e o artigo 127.º do Estatuto estabelecem, ainda, que «os princípios da solidariedade e da continuidade territorial vinculam o Estado a suportar os custos das desigualdades derivadas da insularidade no respeitante aos transportes», sendo que «o Estado adota, de acordo com as regras da União Europeia e a legislação aplicável, medidas tendentes a, em conformidade com os princípios da solidariedade e da continuidade territorial, baixar o custo efetivo do transporte marítimo e aéreo de passageiros e mercadorias interinsular e entre as ilhas do arquipélago e o continente, ouvindo o Governo Regional». A solidariedade nacional «vincula o Estado a suportar os custos das desigualdades derivadas da insularidade, designadamente no respeitante a transportes, comunicações, energia, educação, cultura, saúde e segurança social, incentivando a progressiva inserção da Região em espaços económicos amplos, de dimensão nacional ou internacional» (n.º 1 do artigo 103.º).

Por sua vez, o [Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores](#)⁴ veio determinar 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

³ Texto consolidado retirado do sítio na *Internet* da Comissão Nacional de Eleições. Consultas efetuadas a 13/10/2022.

⁴ Texto consolidado retirado do sítio na *Internet* da Comissão Nacional de Eleições. Consultas efetuadas a 13/10/2022.

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 e 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».

Conforme melhor desenvolvido *infra*, no ponto referente ao enquadramento jurídico da União Europeia da iniciativa em análise, p [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#)⁵ 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 incluem as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

⁵ Diploma consolidado retirado do portal oficial [EUR-Lex](#). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas são feitas para o referido portal. Consultas efetuadas a 13/10/2022.

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](#), 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 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»⁶. Assim sendo, foi aprovado o [Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro](#)^{7,8,9}, que veio estabelecer o regime jurídico aplicável à cabotagem marítima, diploma que foi alterado pelo [Decreto-Lei n.º 137/2015, de 30 de julho](#). 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 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

⁶ Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro.

⁷ Texto consolidado retirado do sítio na *Internet do Diário da República Eletrónico*. Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 13/10/2022.

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](#).

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, disposição que foi mantida em vigor pelo [artigo 69.º da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho](#), que aprovou o Orçamento do Estado para 2022. 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. Posteriormente, o [Decreto-Lei n.º 28/2022, de 24 de março](#), estabeleceu um regime transitório para a atribuição do subsídio social de mobilidade, 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.

Na [Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 56/2021/A, de 16 de novembro](#), relativa ao modelo alternativo de transporte marítimo de mercadoria nos Açores, pode-se ler, nomeadamente, que «a economia açoriana está estrangulada pelos transportes, sucedendo-se as queixas dos nossos empresários sobre as dificuldades que sentem quanto ao escoamento dos produtos da pesca, da agricultura e da pecuária, bem como quanto aos atrasos verificados na mercadoria vinda do continente, ora por falta de capacidade de carga, ora porque os horários não estão devidamente articulados, ora porque simplesmente o navio não vem. (...) O atual modelo de transportes marítimos, em que a cabotagem insular é realizada por três operadores (...) Apesar destas empresas que operam nos Açores não serem subsidiadas pelo orçamento da Região, são, na realidade, pagas pelo dinheiro dos açorianos, uma vez que os produtos chegam às prateleiras dos espaços comerciais a preços mais elevados por via desse sobrecusto. (...) Também o transporte e distribuição de carga interilhas pode ser um fator de desenvolvimento da economia regional, potenciando os negócios com empresas locais que poderão ser, por esta via, tão competitivas como qualquer outra empresa do continente». Assim sendo, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores recomendou ao Governo Regional que realizasse um estudo de viabilidade económica, de diferentes modelos de transporte

marítimo de mercadorias, que contemplasse o transporte do continente para os Açores e a distribuição e transporte de carga interilhas.

De acordo com as notas de imprensa de [11 de julho de 2022](#) e de [4 de outubro de 2022](#) da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas «foi já lançado o procedimento de ajuste direto para a aquisição de serviços de *Elaboração de Estudo sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias na Região Autónoma dos Açores*». A Secretária de Estado afirma pretender «trabalhar para a criação sustentada de um verdadeiro mercado interno, que potencie a nossa coesão interna e o desenvolvimento da economia local das 9 ilhas de forma harmonizada, e este estudo é um passo determinante em todo o processo. O procedimento tem um preço base de 70 mil euros, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, e um prazo de execução de 240 dias, tendo sido convidadas empresas especializadas na área dos transportes marítimos».

Porque conexas menciona-se, ainda, a [Lei n.º 7/2022, de 10 de janeiro](#)¹⁰, diploma que visa proibir o bloqueio geográfico e a discriminação injustificados, assim como outras formas de discriminação nas vendas em linha baseadas, direta ou indiretamente, no local de residência ou de estabelecimento do consumidor.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA

▪ Âmbito da União Europeia

A [Política dos transportes](#) 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), os objetivos dos Tratados são prosseguidos no âmbito de uma política comum dos transportes. No que diz respeito ao [transporte marítimo](#), 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, 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](#) (PMI).

¹⁰ [Trabalhos preparatórios](#).

Em 2009, na sua [Comunicação sobre os Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018](#), 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.

Relembre-se, que o primeiro pacote legislativo para o setor marítimo remonta a 1986, sendo constituído pelo [Regulamento \(CEE\) n.º 4055/86](#) que visa abolir as restrições aplicáveis aos armadores comunitários, o [Regulamento \(CEE\) n.º 4057/86](#) relativo às práticas tarifárias desleais nos transportes marítimos e o [Regulamento \(CEE\) n.º 4056/86](#) que permite combater as medidas “protecionistas” dos países terceiros, tendo este sido revogado pelo [Regulamento \(CE\) n.º 1419/2006](#) 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, já anteriormente referido, [Regulamento \(CEE\) n.º 3577/92](#), de 7 de dezembro de 1992, relativo 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, 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 \(cabotagem marítima\)](#), 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](#) 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](#)”, 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 vantagem fiscal deve ser concedida associada à bandeira de um Estado-Membro da UE e limitada às atividades de transporte marítimo.

Enquanto [regiões ultraperiféricas](#) (RUP) da UE, as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira beneficiam de regras adaptadas no que diz respeito aos [auxílios estatais com finalidade regional](#), 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 651/2014](#), 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](#)

[2017/1084](#) 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](#)” e, em 2017, foi adotado o [Regulamento \(UE\) n.º 2017/352](#)¹¹ 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 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 trabalhadores¹² uma formação adequada.

No âmbito do [Quadro Financeiro plurianual de 2021-2027](#), 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](#)¹³ e ao [Mecanismo Interligar a Europa](#)¹⁴ (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 medidas¹⁵ para dar resposta às dificuldades enfrentadas pelo setor marítimo. Acresce,

¹¹ <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](#).

¹² 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.

¹³ https://europa.eu/investeu/home_en Esta Iniciativa foi objeto de apreciação por parte da Assembleia da República – [parecer CAE](#).

¹⁴ 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

¹⁵ Designadamente [Orientações em matéria de proteção da saúde, repatriamento e formalidades de viagem dos marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios](#), que instam os Estado-Membros a criarem

para fazer face às [consequências económicas da crise pandémica](#)¹⁶, a Comissão publicou um [quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal](#), 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.

Na sequência da pandemia e dos seus impactos nos transportes, o Parlamento Europeu aprovou uma [Resolução sobre os transportes e o turismo em 2020 e nos anos seguintes](#), 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.

Por fim, cumpre referir que, em maio de 2022, a Comissão adotou uma [estratégia renovada para as regiões ultraperiféricas](#), com vista a tirar proveito das suas potencialidades, através de investimentos e reformas adequadas, incidindo em cinco pilares:

- Dar prioridade às pessoas, melhorando as condições de vida nas regiões ultraperiféricas, garantindo a qualidade de vida, combatendo a pobreza, desenvolvendo oportunidades para os jovens;
- Aproveitar as vantagens únicas de cada região, como a biodiversidade, a [economia azul](#) ou o potencial de investigação;
- Favorecer uma transformação económica sustentável, respeitadora do ambiente e com impacto neutro no clima, no quadro da transição ecológica e digital;
- Reforçar a cooperação regional das regiões ultraperiféricas com os países e territórios vizinhos;

uma rede de portos para mudanças rápidas de tripulação; o [Regulamento \(UE\) n.º 2020/698](#), relativo 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; e o [Regulamento \(UE\) n.º 2020/697](#), que altera o Regulamento (UE) 2017/352 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.

¹⁶ 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>

- Reforçar a parceria e o diálogo com as regiões ultraperiféricas, nomeadamente através do apoio específico à respetiva capacidade administrativa e de medidas de sensibilização para intensificar a sua participação nos programas da UE.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

▪ Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), não se verificou a existência, neste momento, de qualquer iniciativa ou petição pendente versando diretamente sobre matéria idêntica com a da presente iniciativa.

▪ Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Na mesma base de dados constatou-se que na XIV Legislatura foi apresentado o [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», tendo esta iniciativa caducado em 28 de março de 2022, com o fim da legislatura. Este projeto de lei é, agora, renovado com a presente iniciativa.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ Consultas obrigatórias

Regiões Autónomas

O Presidente da Assembleia da República promoveu, a 29 de setembro de 2022, a audição do Governo e da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e do Governo e da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, para emissão de parecer, nos termos do artigo 142.º do RAR, e para os efeitos do n.º 2 do artigo 229.º da Constituição.

Os pareceres do Governo da Região Autónoma dos Açores e da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores encontram-se disponíveis [na página eletrónica da](#)

Projeto de Lei n.º 324/XV/1.ª (PSD)

[presente iniciativa](#). Os restantes contributos serão disponibilizados na referida página logo que sejam rececionados.

- **Consultas facultativas**

Atendendo ao disposto no artigo 5.º da iniciativa, a respeito da [Autoridade da Concorrência](#) (AdC), bem como à competência sancionatória atribuída ao [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.](#) (IMT) ao abrigo do artigo 9.º da iniciativa, em 20 de outubro, foi solicitado parecer a estas entidades.

Adicionalmente, atendendo à matéria em causa, a Comissão poderá, se assim o deliberar, solicitar parecer, nomeadamente, à [Associação de Armadores da Marinha de Comércio](#), bem como a outras entidades representativas do setor.