Juntos pelo Povo
ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

PROJETO DE LEI N.º 733/XVII/1.ª

Cria o Regime Nacional de Compensação dos Sobrecustos do Transporte Marítimo de Mercadorias entre o continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores e nas ligações interilhas

Exposição de motivos

A insularidade tem um custo. Esse custo não pode continuar a ser suportado exclusivamente pelos cidadãos e pelas empresas das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

Grande parte dos bens consumidos nas Regiões Autónomas depende do transporte marítimo, incorporando custos adicionais de frete, operações portuárias, movimentação de carga, energia, conservação e logística que não existem, ou não assumem dimensão equivalente, no território continental. Esses custos repercutem-se inevitavelmente no preço final dos produtos e contribuem para um custo de vida estruturalmente superior. A geografia não pode transformar-se numa penalização económica permanente.

A Constituição da República Portuguesa reconhece as especificidades decorrentes da insularidade e estabelece o princípio da solidariedade nacional, impondo ao Estado responsabilidades acrescidas na correção das desigualdades estruturais decorrentes da localização ultraperiférica das Regiões Autónomas.

O transporte marítimo assume, neste contexto, uma importância estratégica. O estudo económico-financeiro relativo a uma linha regular de transporte de passageiros e carga rodada entre a Madeira e o continente reconhece precisamente o contributo das ligações marítimas para a coesão territorial, redução das assimetrias, resiliência do sistema de transportes e desenvolvimento económico.

O problema, contudo, ultrapassa a existência ou não de uma determinada ligação marítima.

Estamos perante o custo estrutural de abastecer territórios portugueses separados do continente pelo mar.

Esse custo afeta diretamente o poder de compra das famílias, mas também a competitividade das empresas regionais. As empresas da Madeira e dos Açores suportam igualmente custos acrescidos quando pretendem colocar os seus produtos no continente ou noutros mercados, encontrando-se numa situação de desvantagem competitiva provocada exclusivamente pela sua localização geográfica.

A continuidade territorial não pode, por isso, limitar-se à mobilidade dos passageiros.

Também existe continuidade territorial quando garantimos que uma família residente no Funchal, em Porto Santo, em Ponta Delgada ou noutra ilha não paga mais pelos mesmos bens apenas porque esses produtos tiveram de atravessar o mar.

Outros Estados-Membros da União Europeia desenvolveram mecanismos destinados a compensar os custos adicionais associados à insularidade. **Em Espanha, o artigo 7.º da Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, prevê um sistema financiado pelo Orçamento do Estado destinado** a **compensar até 100 % do custo efetivo do transporte de mercadorias, remetendo** para **regulamentação a definição dos beneficiários, das modalidades de apoio, do método de cálculo e dos custos-tipo.**

Esta solução enquadra-se no estatuto das Regiões Ultraperiféricas reconhecido pelo artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e nas regras da União Europeia em matéria de auxílios de Estado. O presente projeto adota igualmente uma solução de lei-quadro, reservando para regulamentação os aspetos operacionais e assegurando que a concessão dos apoios respeita os limites e procedimentos europeus aplicáveis.

É chegada a hora de Portugal assumir a mesma responsabilidade relativamente à Madeira e aos Açores.

O presente projeto de lei cria, por isso, um Regime Nacional de Compensação dos Sobrecustos do Transporte Marítimo de Mercadorias, instituindo um verdadeiro Subsídio de Mobilidade de Mercadorias.

Pretende-se compensar, de forma progressiva, transparente e objetiva, os custos adicionais diretamente relacionados com o transporte marítimo de mercadorias entre o continente e as Regiões Autónomas, **em ambos os sentidos,** bem **como, quando necessário, nas ligações interilhas.**

A compensação poderá abranger o frete marítimo, operações portuárias, taxas diretamente relacionadas com a carga, recargos de combustível, transporte frigorífico e outros custos logísticos objetivamente imputáveis à condição **insular. O apoio será limitado ao menor valor entre o custo efetivamente suportado e o custo** de referência **aplicável, prevenindo** situações de sobrecompensação.

Mas existe uma condição essencial: o dinheiro público não pode servir apenas para subsidiar operadores, transportadores ou intermediários.

O apoio público tem de produzir efeitos na economia real.

A redução dos custos de transporte deve refletir-se, sempre que objetivamente verificável, no custo de colocação dos produtos nos mercados regionais, contribuindo para baixar os preços pagos pelos consumidores. É precisamente essa preocupação que consta do documento de origem desta iniciativa.

O objetivo fundamental desta lei é, portanto, simples, reduzir o custo da insularidade e, através dele, reduzir o custo de vida na Madeira e nos Açores.**Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado do Juntos Pelo Povo apresenta o seguinte Projeto de Lei:**

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei cria o Regime Nacional de Compensação dos Sobrecustos do Transporte Marítimo de Mercadorias entre o território continental e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, **em ambos os sentidos, e nas ligações interilhas que sejam abrangidas nos termos da presente lei,** adiante designado por Regime de Compensação.

Artigo 2.º

Finalidades

O Regime de Compensação prossegue as seguintes finalidades:

a) Mitigar os sobrecustos estruturais resultantes da insularidade e ultraperiferia;

b) Promover a continuidade territorial e a coesão económica e social;

c) Reduzir o custo de abastecimento das Regiões Autónomas;

d) Contribuir para a redução do custo de vida das respetivas populações;

e) Melhorar a competitividade das empresas sediadas nas Regiões Autónomas;

f) Apoiar o escoamento dos produtos produzidos ou transformados nas Regiões Autónomas;

g) Reduzir as assimetrias entre o território continental e as Regiões Autónomas.

Artigo 3.º

Subsídio de Mobilidade de Mercadorias

1 - É criado o Subsídio de Mobilidade de Mercadorias, destinado à compensação dos **custos adicionais de** transporte marítimo **decorrentes da insularidade e ultraperiferia, nos termos da** presente lei.

2 - O subsídio aplica-se:

a) Ao transporte de mercadorias do território continental para as Regiões Autónomas;

b) Ao transporte de mercadorias das Regiões Autónomas para o território continental;

c) Às situações específicas de transporte interilhas que venham a ser consideradas indispensáveis para evitar uma dupla penalização decorrente da dispersão arquipelágica.

3 - A compensação pode atingir até 100 % dos custos elegíveis, **sem prejuízo** dos limites **previstos na presente lei** e **no** direito da União **Europeia aplicável.**

Artigo 4.º

Custos elegíveis

São suscetíveis de compensação, **quando efetivamente suportados e diretamente imputáveis ao transporte marítimo abrangido pelo regime,** designadamente:

a) O frete marítimo;

b) Os custos diretamente conexos com o frete;

c) Os custos de carga, descarga, estiva, desestiva e movimentação portuária;

d) As taxas portuárias diretamente associadas às mercadorias;

e) Os custos de segurança e proteção diretamente imputáveis ao transporte;

f) Os recargos de combustível;

g) Os custos adicionais associados ao transporte frigorífico ou a necessidades especiais de conservação;

h) Outros custos logísticos diretamente resultantes da insularidade que sejam definidos na regulamentação da presente lei.

Artigo 5.º

Custos de referência

1 - O Governo estabelece e atualiza periodicamente custos-tipo ou custos de referência para efeitos do cálculo da **compensação, de acordo com critérios objetivos e transparentes.**

2 - Os custos de referência são diferenciados entre a Região Autónoma da Madeira e a Região Autónoma dos Açores e podem ser adaptados às especificidades de cada ilha e cadeia logística.

3 - A compensação é calculada sobre o menor dos valores entre **o custo efetivamente suportado e comprovado pelo beneficiário e o custo de referência aplicável.**

4 - **Para efeitos da determinação dos custos de referência podem ser consideradas, entre outras, as seguintes unidades:**

a) Tonelada;

b) Metro linear;

c) Contentor;

d) Unidade de carga.

Artigo 6.º

Beneficiários

1 - Podem beneficiar do regime as pessoas singulares ou coletivas que **exerçam atividade económica na respetiva Região Autónoma e** suportem efetivamente os custos elegíveis previstos na presente lei.

2 - A regulamentação **concretiza as categorias de beneficiários,** os procedimentos de candidatura e os mecanismos de **pagamento, em função da natureza e do sentido do transporte.**

3 - É proibida qualquer compensação que exceda **os limites previstos no artigo anterior ou no direito da União Europeia aplicável.**

Artigo 7.º

Bens prioritários

Na primeira fase de execução são prioritariamente abrangidos:

a) Bens alimentares e outros bens essenciais;

b) Medicamentos e equipamentos de saúde;

c) Materiais de construção;

d) Matérias-primas;

e) Fatores de produção;

f) Produtos agrícolas, agroalimentares e industriais produzidos ou transformados nas Regiões Autónomas.

Artigo 8.º

Repercussão económica do apoio

1 - O regime deve assegurar que a compensação pública contribua efetivamente para reduzir os custos associados à colocação dos produtos nos mercados das Regiões Autónomas.

2 - O Governo implementa mecanismos de acompanhamento destinados a avaliar a repercussão da compensação nos preços praticados ao consumidor.

3 - Sempre que se demonstre a utilização abusiva ou fraudulenta do apoio, há lugar à restituição das quantias indevidamente recebidas, sem prejuízo das demais responsabilidades legalmente aplicáveis.

Artigo 9.º

Especificidades arquipelágicas

Na aplicação do regime são **consideradas, quando elegíveis,** as despesas adicionais resultantes da dispersão geográfica e das sucessivas operações de transporte **interilhas** necessárias ao abastecimento **ou ao escoamento** de **mercadorias, atendendo às especificidades de cada arquipélago.**

Artigo 10.º

Setores económicos estratégicos

O regime deve atender especialmente aos setores económicos particularmente afetados pelos custos de ultraperiferia, designadamente:

a) Agricultura;

b) Pescas;

c) Indústria transformadora;

d) Produção agroalimentar regional;

e) Outros setores considerados estratégicos para a economia das Regiões Autónomas.

Artigo 11.º

Proibição de sobrecompensação

1 - A aplicação do regime fica sujeita à proibição de sobrecompensação dos custos efetivamente suportados.

2 - **A compensação não é cumulável com outros** apoios públicos **que cubram os mesmos custos, salvo** quando **o regime aplicável admita a cumulação e desde que não** resulte **sobrecompensação.**

3 - **O disposto no número anterior não prejudica a aplicação de regras de não cumulação ou de cumulação mais restritivas previstas noutros regimes de apoio nacionais, regionais ou europeus.**

Artigo 12.º

Participação das Regiões Autónomas

A definição e atualização dos custos de referência e demais elementos essenciais do regime são precedidas da audição:

a) Dos Governos Regionais da Madeira e dos Açores;

b) Das autoridades portuárias;

c) Das associações empresariais;

d) Dos operadores económicos e transportadores;

e) Das organizações representativas dos consumidores.

Artigo 13.º

Financiamento

1 - O financiamento do regime é assegurado através de dotação específica inscrita anualmente no Orçamento do Estado.

2 - Podem ainda ser mobilizadas verbas provenientes de fundos europeus ou de outros instrumentos financeiros nacionais ou europeus legalmente admissíveis.

3 - O financiamento previsto no presente artigo concretiza o princípio da solidariedade nacional perante os custos permanentes decorrentes da insularidade e ultraperiferia.

Artigo 14.º

Avaliação e fiscalização

1 - O Governo procede anualmente à avaliação do regime.

2 - A avaliação incide, nomeadamente, sobre:

a) A evolução dos custos de transporte;

b) Os preços dos bens essenciais;

c) O custo de vida das populações;

d) A competitividade das empresas regionais;

e) O volume de mercadorias transportadas;

f) O volume das exportações das Regiões Autónomas.

3 - O relatório anual de avaliação é publicado no Portal do Governo.

Artigo 15.º

Direito da União Europeia

1 - **Os** apoios previstos na presente **lei são concedidos nos termos e dentro dos limites previstos no direito da União Europeia aplicável às** Regiões **Ultraperiféricas e aos auxílios de Estado.**

2 - **A concessão dos apoios fica dependente do cumprimento prévio das obrigações de comunicação, notificação ou autorização que sejam exigidas pelo direito da União Europeia.**

Artigo 16.º

Regulamentação

O Governo regulamenta a presente lei no prazo de 180 dias após a sua **publicação, designadamente quanto às mercadorias e categorias de beneficiários abrangidas, critérios de elegibilidade, custos de referência, procedimentos de candidatura e pagamento, mecanismos de controlo e acompanhamento e articulação com outros apoios públicos.**

Artigo 17.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

1 - A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

2 - As disposições com impacto orçamental produzem efeitos com a entrada em vigor do Orçamento do Estado subsequente à sua publicação.

Palácio de São Bento, 02 de setembro de 2026

Juntos Pelo Povo - JPP

O Deputado Único,

Filipe Martiniano Martins de Sousa