



GRUPO PARLAMENTAR

PROJETO DE LEI N.º 324/XV/1.^a

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

Exposição de Motivos

As Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, com uma situação geográfica particular, insular e arquipelágica, estão inevitavelmente dependentes de um sistema de transportes eficiente que atenua a sua condição ultraperiférica, situação essa que é reconhecida pela União Europeia, e que esteve na origem de alguns apoios especiais desenhados para o efeito.

Desde logo, e seguindo uma prática continuada, no âmbito da Lei n.º 75-B/2020 de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento de Estado para o ano de 2021, se prevê no seu 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.



GRUPO PARLAMENTAR

Acrescem já a nível regional e no âmbito do transporte aéreo os apoios dados pelo Governo Açoriano, que concede atualmente um suporte financeiro significativo para o sistema geral de transporte, e que num ano típico pode chegar a 25 milhões de euros, com subsídios anuais diretos aos operadores principais, SATA-Air Açores, Atlânticoline, e Transmaçor.

Não constituindo as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira um mercado competitivo devido às suas especificidades e descontinuidades, este carece de outras intervenções que lhe confirmem um carácter de continuidade na prestação do serviço de transportes baseado em níveis de regularidade, capacidade de oferta e preços adequados, e que contribuam para harmonizar as significativas diferenças quando consideradas individualmente as suas ilhas, independentemente da sua dimensão.

Desde logo a eficácia da Lei n.º 7/2022 de 10 de Janeiro - Proibição das práticas de bloqueio geográfico e de discriminação nas vendas eletrónicas para os consumidores das regiões autónomas, está intimamente relacionada com um modelo de custos de transportes de mercadorias com princípios e valores com equivalência quando comparados com os custos incorridos no território continental português.

Dada a especificidade do transporte marítimo para e entre ilhas, o modelo da cabotagem insular instituído pelo Decreto-Lei fl.9 7/2006, de 4 de janeiro, considera o transporte marítimo de mercadorias entre os portos do



GRUPO PARLAMENTAR

continente e os portos das Regiões Autónomas um serviço público, fixando um conjunto de obrigações que se aplicam a qualquer armador que queira operar neste mercado.

O sector de transporte marítimo nos arquipélagos 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 constitucional e inalienável da continuidade territorial.

Assim torna-se indispensável e imprescindível a subsidiação destes sobrecustos estruturais e permanentes, de forma regular, continuada no tempo e ajustada às circunstâncias e evolução das realidades e dos custos estruturais associados, aliás numa lógica de complemento ao que já sucede com o serviço aéreo já estabilizado para a região.

Entre 2007 e 2013, a região beneficiou de um financiamento anual da Comissão Europeia de 5 milhões de euros, destinado à melhoria do serviço de transporte marítimo de cabotagem nos Açores, por ter verificado que as características das instalações portuárias, as frotas existentes e as condições climatéricas e marítimas tinham custos adicionais face a outras regiões autónomas dos estados membros, e que, para a garantia do serviço público necessitavam de estímulos extras para a sua correta orientação, tendo-se revelado muito adequada nesse domínio.



GRUPO PARLAMENTAR

A assertividade desta experiência, pelos inúmeros efeitos positivos gerados, quer em termos de coesão e verdadeira continuidade territorial, quer de melhoria das condições gerais de vida destas populações, recomendam a replicação e instituição da medida num contexto agora de maior estabilidade e continuidade, no âmbito da contribuição para o aumento da competitividade dos custos de transporte, cumprindo as obrigações de serviço público para o transporte marítimo de cabotagem em que se enquadra.

A urgência e premência desta abordagem funda-se também na prevalência e subsistência das 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 o peso e contributo incontornável do custo do transporte de mercadorias nas trocas comerciais e com forte impacto direto e determinante no desenvolvimento económico.

Assim, entende-se adequado, aliás à semelhança do que acontece em outras realidades arquipelágicas europeias, estabelecer uma comparticipação anual pelo período de cinco anos, a suportar pelo Orçamento da República, de acordo com a métrica comparativa anual para os custos de transporte terrestre de mercadorias em território continental equivalente e na modalidade mais favorável, revista e atualizada no final de cada período de



GRUPO PARLAMENTAR

acordo com os dados oficiais registados em plataforma eletrónica dedicada para o efeito, reconhecidos como válidos e aferidos anualmente pela AdC.

A referida comparticipação anual estabelecer-se-á sem prejuízo das conclusões do estudo, a realizar pelo Governo Regional dos Açores, de viabilidade económica de diferentes modelos de transporte marítimo de mercadorias, nos termos do disposto na Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 56/2021/A, de 16 de novembro.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo-assinados apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei estabelece o regime de subsídio aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e da Madeira, e entre estas e o continente.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto na presente lei, entende-se por:



GRUPO PARLAMENTAR

- a) «Cabotagem nacional» o transporte de passageiros e de mercadorias efetuado entre portos nacionais, abrangendo a cabotagem continental e a cabotagem insular;
- b) «Cabotagem continental» o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias realizado entre os portos do continente;
- c) «Cabotagem insular» o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias efetuado entre os portos do continente e os portos da Região Autónoma dos Açores, e vice-versa entre os portos da Região Autónoma dos Açores e o continente, e entre os portos das ilhas da Região Autónoma dos Açores.

Artigo 3.º

Transportes na cabotagem insular

1 - O transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular é livre para armadores nacionais e comunitários com navios que arvoem pavilhão nacional ou de um Estado membro, desde que os navios preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem no Estado membro em que estejam registados, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 7/2006 de 4 de janeiro.

Artigo 4.º

Plataforma eletrónica de registo dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada

1 - Os armadores nacionais e comunitários que efetuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira devem ainda satisfazer, cumulativamente, as seguintes condições:

a) Procederem ao lançamento e preenchimento dos dados requeridos em plataforma eletrónica online, com interface para aplicação móvel, que servirá de sistema base comum e repositório de toda a informação submetida pelos operadores a exercerem o transporte no âmbito da cabotagem insular;

b) O conceito de preço de transporte sujeito a subsídio, deve incorporar desagregadamente todos os elementos que formam a fatura de transporte emitida, entre outros, o frete, os serviços e taxas portuárias e o BAF;

c) As informações a submeter na plataforma eletrónica devem conter entre outros dados, a identificação detalhada da carga, a origem e destino, incluindo destinos intermédios, a quantidade e o valor declarado;

d) Os armadores, devem declarar ainda na informação submetida na plataforma eletrónica, eventuais apoios à exploração e subsídio ao investimento recebida no âmbito da atividade de transporte de mercadorias com as regiões autónomas e referente a cada ano económico completo;

Artigo 5.º

Subsídio à exploração

1 – Os armadores devem praticar para cada ilha e para cada porto nacional, o mesmo preço do transporte para a mesma mercadoria, independentemente do porto nacional ou ilha de origem ou destino;

2 – A métrica comparativa anual deve ser o mesmo preço final do transporte para o cliente da mesma carga geral, para a maior distância entre o porto de referência de Lisboa e o ponto mais afastado em território continental nacional, considerando o transporte terrestre da mesma carga geral e na modalidade economicamente mais favorável. O diferencial dos preços resultante deverá ser suportado pelo Estado.

3 – Para o transporte inter ilhas a métrica comparativa anual deve ser aferida equivalentemente para os custos de transporte terrestre de mercadorias em território continental na modalidade mais favorável, considerando o transporte terrestre da exata mesma carga geral para a mesma distância incorrida sobre o mar entre as ilhas de cada arquipélago a que diz respeito o transporte a realizar. O diferencial dos preços resultante deverá ser suportado pelo Estado.

4 - Para a subsidiação referida nos pontos anteriores, será inscrito anualmente no Orçamento de Estado o montante global de 50 milhões de euros, que corresponde a uma estimativa de comparticipação do diferencial dos preços do transporte de mercadorias por via marítima das ilhas das



GRUPO PARLAMENTAR

Regiões Autónomas dos Açores e Madeira, de acordo com os dados mais recentes desta atividade publicados pelo INE no relatório Estatísticas dos Transportes e Comunicações.

5- O montante global anual de subsidiação será atualizado em cada ano em função da execução real do ano anterior, após validação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes-I.M.T., I.P., dos dados da atividade, e parecer da AdC-Autoridade da Concorrência sobre a correta formulação de preços pelos operadores, em linha com o princípio da livre e sã concorrência e demais variáveis de mercado e atividade.

Artigo 6.º

Informação

1 – Cabe ao I.M.T., I.P. recolher toda a informação no âmbito da cabotagem nacional de forma a:

- a) Acompanhar as condições de realização dos transportes efetuados na cabotagem insular, verificando através das informações inseridas e disponibilizadas na plataforma eletrónica online a implementar pelo I.M.T, I.P. para o efeito, o seu ajustamento ao cumprimento das disposições da presente lei;
- b) Avaliar o cumprimento das obrigações de serviço público previstas na Decreto-Lei n.º 7/2006 de 4 de janeiro;
- c) Validar os valores incorridos e determinar os pagamentos devidos pela subsidiação prevista no artigo 5º;



GRUPO PARLAMENTAR

d) Elaborar relatórios semestrais da atividade desenvolvida ou com inferior periodicidade se as circunstâncias o aconselharem.

2 - Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, compete ao I.M.T., I.P. adotar as medidas propostas pelo observatório de informação no âmbito das competências a estas atribuídas nos termos 7.º da presente lei.

3 - Tendo em vista o cumprimento dos objetivos definidos no número anterior, os armadores que pratiquem a cabotagem nacional são obrigados a manter o I.M.T., I.P. permanentemente informado das operações de transporte que efetuem, sem prejuízo do direito à confidencialidade ou à reserva de informação inerente à sua gestão comercial.

Artigo 7.º

Observatório de informação

1 - Para efeitos de avaliação do previsto nas alíneas a) a c) do n.º 1 do artigo anterior, é criado um observatório de informação, que funciona no âmbito do I.M.T., I.P., que integra representantes da Região Autónoma dos Açores e da Madeira, a indigitar pelos governos regionais, e que será presidido pelo presidente daquele Instituto ou por quem o represente.

2 - Ao observatório de informação compete:

a) Avaliar o cumprimento das condições previstas nas alíneas a) a c) do n.º 1 do artigo anterior;

- b) Propor as medidas consideradas necessárias, conforme previsto na alínea b) do artigo anterior;
- c) Emitir parecer sobre todas as questões que lhe forem colocadas;
- d) Elaborar relatórios semestrais da atividade desenvolvida ou com inferior periodicidade se as circunstâncias o recomendarem;
- e) Proceder a elaboração e envio de relatório anual da atividade desenvolvida, incluindo indicadores de qualidade de serviço, preços praticados, subsídios à exploração pagos aos operadores e demais dados caracterizadores de toda a atividade desenvolvida, objeto da cabotagem insular, para apreciação e parecer da AdC-Autoridade da Concorrência.

3 - O observatório de informação reúne ordinariamente uma vez por semestre e extraordinariamente quando convocado pelo seu presidente, por sua iniciativa ou mediante solicitação de um dos representantes das Regiões Autónomas dos Açores ou da Madeira.

Artigo 8.º

Contraordenações

- 1 - Constitui contraordenação, punível com coima, qualquer infração ao disposto na presente lei, incluindo a prática negligente.
- 2 - É aplicável às contraordenações previstas na presente lei o regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82,



GRUPO PARLAMENTAR

de 27 de outubro, com a redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 1 de setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

Artigo 9.º

Competência sancionatória

1 - Compete ao I.M.T., I.P. assegurar o cumprimento do disposto na presente lei, bem como o processamento das contraordenações, cabendo ao seu presidente a aplicação das respetivas coimas, sem prejuízo do disposto no artigo 8.º.

2 - O montante das coimas aplicadas reverte em 40% para o I.M.T., I.P. e em 60% para o Estado.

Artigo 10.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos com a entrada em vigor da lei do Orçamento do Estado do ano subsequente ao da publicação do presente diploma.

As/Os Deputadas/os do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata



GRUPO PARLAMENTAR

Assembleia da República, 27 de setembro de 2022

Os Deputados,