



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

PRESIDÊNCIA DO GOVERNO

GABINETE DO PRESIDENTE

Exma. Senhora  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o  
Presidente da Assembleia da República  
Dra. Joana Drummond Borges  
Palácio de São Bento  
Praça da Constituição de 1976  
1249 – 068 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
e-mail	2023-05-31	SAI-GAPS/2023/607	2023-06-22

**ASSUNTO: PROJETO DE LEI N.º 798/XV/1ª (CH), QUE ESTABELECE O PROGRAMA DE SUBSIDIAÇÃO À CABOTAGEM MARÍTIMA ENTRE OS ARQUIPÉLAGOS DOS AÇORES E DA MADEIRA E ENTRE ESTES E O CONTINENTE, E ESTABELECE CONDIÇÕES PARA O ACESSO AO MESMO**

Nos termos do dever de audição dos órgãos de governo próprio das regiões autónomas, fixado no n.º 2 do artigo 229.º da Constituição da República Portuguesa e no artigo 117.º do Estatuto Político – Administrativo da Região Autónoma dos Açores, e no seguimento da mensagem de correio eletrónico datada de 31 de maio de 2023, encarrega-me Sua Excelência o Presidente do Governo Regional de acusar a receção do projeto de Lei, supra referenciado, informando que, atendendo ao teor do mesmo, o Governo Regional emite o seguinte parecer:

1. O presente projeto de Lei tem por objeto a *“criação do Programa de Subsidiação à Cabotagem Marítima, sistema de apoio financeiro, constituído por subsídios diretos às empresas de navegação que operam nos Arquipélagos da Madeira e dos Açores, destinado a apoiar o transporte marítimo entre as ilhas dos Açores e da Madeira, bem como entre estas regiões autónomas e o continente português, visando o equilíbrio económico e a justiça tarifária, e ajudar a cobrir os custos operacionais do transporte marítimo.”*

2. Salvo melhor opinião, entende-se que, por uma questão de racionalidade e para melhor clareza, coerência e simplificação legislativa, este programa de subsidiação à cabotagem marítima deveria ser integrado no Decreto-Lei nº 7/2006, de 4 de janeiro, que regula o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem nacional, ao invés de se criar um novo diploma legal.



**REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**  
**PRESIDÊNCIA DO GOVERNO**  
GABINETE DO PRESIDENTE

3. Antes de mais, cumpre chamar a tenção que a criação do sistema de apoio à cabotagem marítima previsto no projeto de diploma constitui um auxílio de Estado que terá de ser notificado à Comissão Europeia.

4. Depois, importa chamar a atenção que, O transporte marítimo de mercadoria nos Açores encontra-se liberalizado, exceto entre as ilhas das Flores e do Corvo, operando numa base comercial e sem subsídios governamentais.

5. Em resultado da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro, **o transporte marítimo entre os portos de um Estado-membro (cabotagem marítima) foi liberalizado a partir de 1 de janeiro de 1999**. No entanto, este regulamento previa que fossem criadas condições de serviço público quando o interesse estratégico de um Estado ou Região o justificasse. Assim, para o caso concreto dos Açores, **o Governo português, pelo Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, optou por considerar o transporte marítimo de mercadorias efetuado entre os portos do continente e os portos da RAA um serviço público**, fixando um conjunto de obrigações para o transporte marítimo de mercadorias que se aplicam a qualquer armador que queira operar neste mercado, sem compensação.

6. O regime jurídico da cabotagem nacional, fixado no referido diploma legal, estabelece, entre outras, as seguintes obrigações: efetuar ligações semanais entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores e vice-versa; estabelecer itinerários que garantam uma escala quinzenal em todas as ilhas, com meios adequados; praticar fretes iguais entre o Continente e cada uma das ilhas.

7. Atualmente encontram-se a operar neste mercado três armadores, que de forma concertada garantem o abastecimento de todas as ilhas, o que permite oferecer mais ligações do que aquelas a que se encontram obrigados pelo referido Decreto-Lei nº 7/2006, nomeadamente às ilhas de S. Miguel, Terceira, Faial, Pico e S. Jorge, que possuem ligações semanais.

8. O modelo existente tem a virtude de conciliar de forma satisfatória os interesses das diferentes ilhas e dos armadores, permitindo o abastecimento regular das ilhas com menor volume de tráfego, que atenta a sua dimensão, não teriam a frequência que hoje têm, sem qualquer custo para o erário público, dominando os objetivos de natureza equitativa e de coesão social no espaço regional, relegando-se para segundo plano os objetivos de eficiência na afetação de recursos.



**REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**  
**PRESIDÊNCIA DO GOVERNO**  
GABINETE DO PRESIDENTE

9. No âmbito do modelo atual, a ilha de S. Miguel, mesmo que indiretamente, paga um frete superior para que todas as ilhas tenham acesso aos bens nas mesmas condições de preço.

10. Relativamente ao **transporte marítimo de passageiros**, foi celebrado com a empresa pública Atlânticoline, na sequência de um concurso público internacional, um contrato de fornecimento de serviços públicos, com obrigações de serviço público, em conformidade com o disposto no n.º 3, do artigo 2.º, e no n.º 1, do artigo 4.º, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92, de 7 de dezembro, que engloba o serviço público de transporte marítimo regular de passageiros e viaturas entre as ilhas do Faial, Pico e São Jorge e de passageiros entre as ilhas das Flores e Corvo, bem como o serviço de transporte marítimo sazonal de passageiros e viaturas, no período compreendido entre junho e setembro, entre todas as ilhas do Grupo Central.

11. Assim, parece-nos que deve ser feita uma distinção entre o subsídio para o transporte de **mercadorias**, que deve ser pago aos armadores, e o subsídio para o transporte de **passageiros**, que deve ser pago ao Governo Regional, porquanto, o transporte de passageiros é efetuado pela Atlânticoline, em regime de exclusividade, recebendo esta empresa uma compensação financeira do Governo Regional.

12. Com este projeto de lei prevê-se que:

- O modelo da cabotagem insular passe a ter um custo, a suportar pelo Estado, quando atualmente não tem qualquer custo para o erário público;
- A ilha de S. Miguel deixe de suportar grande parte dos custos do modelo, pois o valor do frete passa a ser inferior, atendendo a que os armadores passam a receber um apoio;
- As restantes ilhas também beneficiem de um valor de frete inferior, mas os problemas de regularidade e frequência, que são as questões mais críticas para as ilhas com menor volume de tráfego, também deverão ser abordados no diploma.

13. **Pelo exposto, sugere-se que no artigo 2.º** deve ser feita a distinção entre o subsídio para o transporte de mercadorias, que deve ser pago aos armadores, e o subsídio para o transporte de passageiros, que deve ser pago ao Governo Regional, porquanto, o transporte de passageiros é efetuado pela Atlânticoline, em regime de exclusividade, recebendo esta empresa uma compensação financeira do Governo Regional.



## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

### PRESIDÊNCIA DO GOVERNO

GABINETE DO PRESIDENTE

**14.** Deve ser retirado do artigo 4.º a referência ao transporte marítimo de passageiros, porquanto, o tarifário de referência encontra-se fixado no respetivo caderno de encargos.

**15.** Em alternativa à criação de um subsídio nos termos propostos no diploma em análise, sugere-se que a verba a inscrever no Orçamento de Estado seja direcionada para impor obrigações de serviço público para as ilhas com menor volume de tráfego, com pagamento de uma indemnização compensatória, a qual seria disponibilizada para todos os armadores comunitários, cumprindo-se, desta forma, o estabelecido no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro, e, estando, portanto, isenta de notificação à Comissão Europeia. Desta forma, resolver-se-iam os problemas de regularidade e frequência para as ilhas de menor dimensão e simultaneamente viabilizar-se-ia uma redução do frete para a ilha de S. Miguel.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor do Centro de Consulta e Estudos Jurídicos da Presidência do Governo Regional dos  
Açores

Carlos Pinto Lopes