

ano a empresas prestadoras de serviço público, ao abrigo de regimes legais em vigor ou que celebraram contratos com o Estado, as quais se identificam no anexo II à presente resolução e da qual faz parte integrante.

Presidência do Conselho de Ministros, 15 de novembro de 2018. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO I

(a que se referem os n.ºs 5 e 9)

Unidade: Euros	
Setor/empresa	Indemnizações Compensatórias
Cultura	
A processar pela Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros:	
TNDM — Teatro Nacional D. Maria II, E. P. E.	4 206 332,00
TNSJ — Teatro Nacional São João, E. P. E.	5 545 970,00
OPART — Organismo de Produção Artística, E. P. E.	17 559 830,00
Transportes marítimos e fluviais — Setor Público	
A processar pela Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente e da Transição Energética:	
SOFLUSA — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A.	253 000,00
TRANSTEJO — Transportes do Tejo, S. A.	1 160 000,00
<i>Total</i>	<i>28 725 132,00</i>

ANEXO II

(a que se refere o n.º 10)

Unidade: Euros	
Setor/empresa	Indemnizações Compensatórias
<i>Comunicação Social — Setor Público</i>	<i>16 091 779,00</i>
A processar pela DGTF:	
LUSA — Agência de Notícias de Portugal, S. A.	16 091 779,00
<i>Transportes rodoviários — Setor Público</i>	<i>6 183 657,00</i>
A processar pela DGTF:	
STCP — Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S. A.:	
Passe 4_18@escola.tp	1 196 200,00
Passe Sub23@superior.tp	1 402 800,00
Passe Social+	1 771 883,00
Sistema Intermodal Andante	1 812 774,00
<i>Transportes ferroviários — Setor Público</i>	<i>89 625 210,84</i>
a) A processar pelo IMT, I. P.:	
CP — Comboios de Portugal, E. P. E.:	
Passe4_18@escola.tp	662 100,00
Passe Sub23@superior.tp	1 556 400,00
Passe Social+	1 483 733,00
Sistema Intermodal Andante	170 563,00
Infraestruturas de Portugal, S. A.	77 371 909,84
b) A processar pela Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente e da Transição Energética:	
Metropolitano de Lisboa, E. P. E.:	
Passe 4_18@escola.tp	614 482,00
Passe Sub23@superior.tp	1 404 700,00
Passe Social+	1 289 600,00

Unidade: Euros	
Setor/empresa	Indemnizações Compensatórias
Metro do Porto, S. A.:	
Passe 4_18@escola.tp	445 631,00
Passe Sub23@superior.tp	2 178 100,00
Passe Social+	1 041 607,00
Sistema Intermodal Andante	1 406 385,00
<i>Transportes marítimos e fluviais — Setor Público</i>	<i>672 008,00</i>
A processar pela Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente e da Transição Energética:	
SOFLUSA — Sociedade Fluvial de Transportes, S. A.:	
Passe 4_18@escola.tp	55 020,00
Passe Sub23@superior.tp	158 500,00
Passe Social+	190 933,00
TRANSTEJO — Transportes do Tejo, S. A.:	
Passe 4_18@escola.tp	43 855,00
Passe Sub23@superior.tp	95 700,00
Passe Social+	128 000,00
<i>Transportes rodoviários — Setor Privado</i>	<i>14 667 589,00</i>
A processar pela DGTF:	
Passe 4_18@escola.tp	7 473 167,00
Passe Sub23@superior.tp	4 019 000,00
Passe Social+	2 646 445,00
Sistema Intermodal Andante	528 977,00
<i>Transportes ferroviários — Setor Privado</i>	<i>10 142 566,00</i>
A processar pela DGTF:	
Contratos de Concessão	8 480 000,00
Passe 4_18@escola.tp	248 133,00
Passe Sub23@superior.tp	1 381 100,00
Passe Social+	33 333,00
<i>Transportes aéreos — Setor Privado</i>	<i>6 371 469,00</i>
A processar pela DGTF:	
AEROVIP — Companhia de Transportes e Serviços Aéreos, S. A.	4 631 469,00
Binter Canarias, S. A.	1 740 000,00
<i>Transportes rodoviários — Administração Local</i>	<i>5 295 667,00</i>
A processar pela DGTF:	
Passe 4_18@escola.tp	1 103 700,00
Passe Sub23@superior.tp	1 903 900,00
Passe Social+	2 288 067,00
<i>Total</i>	<i>149 049 945,84</i>

111827891

FINANÇAS, PLANEAMENTO E INFRAESTRUTURAS E AMBIENTE E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Portaria n.º 298/2018

de 19 de novembro

A publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), estabeleceu a necessidade de criação de regras gerais a observar na criação e disponibilização de títulos de transporte, bem como na atualização das respetivas tarifas tendo, também, em

conta o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, relativo à contratualização de serviços públicos de transporte ferroviário, rodoviário e fluvial de passageiros.

De acordo com aquele enquadramento, os serviços públicos de transporte de passageiros devem ser contratualizados entre autoridades de transportes e operadores de transporte público de passageiros, pelo que se considera imprescindível estabelecer regras gerais nesta fase, para que todos os serviços de transportes estejam efetivamente contratualizados ao abrigo destas disposições legais.

Com a presente portaria aprovam-se regras gerais, no âmbito das quais as autoridades de transportes podem definir regras específicas para títulos e tarifas de transporte a aplicar em determinado território ou operador, as quais são aprovadas por instrumento regulamentar, administrativo ou contratual, sem prejuízo do cumprimento de regras gerais de âmbito nacional e europeu que, a cada momento, estejam em vigor, bem como da supervisão e aferição da respetiva conformidade legal pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Foram ouvidas a Autoridade da Mobilidade e Transportes, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e no n.º 1 do artigo 38.º e n.º 1 do artigo 40.º do RJSPTP, manda o Governo, pelos Secretários de Estado do Tesouro, das Infraestruturas e Adjunto e da Mobilidade, o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1 — A presente portaria estabelece regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte aplicáveis aos serviços de transporte público coletivo de passageiros, no âmbito da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), bem como à fixação das respetivas tarifas.

2 — As disposições da presente portaria não se aplicam a:

a) Serviços de transporte de passageiros expresso e alta qualidade ao abrigo das alíneas *b)* e *c)* do artigo 16.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;

b) Serviços ferroviários de transporte de passageiros regionais, inter-regionais e de longo curso, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 35/2015, de 6 de março.

3 — Para os efeitos da presente portaria, entende-se por:

a) «Operador de serviço público», tal como definido no RJSPTP;

b) «Entidade gestora do sistema de bilhética», a entidade, pública ou privada, responsável pela operacionalização dos subsistemas tecnológicos que suportam a venda, gestão, monitorização e controlo da bilhética de

um sistema de transportes, no âmbito de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo, de uma ou mais autoridade de transportes;

c) «Sistema tarifário», conjunto de títulos, tarifas, suportes e respetivas regras de utilização definidas pela autoridade de transportes competente, que condicionam e disciplinam o acesso ao sistema de mobilidade e transportes, influenciam os pressupostos de contratos de serviço público, de redistribuição de receitas entre operadores e o nível de recursos públicos necessários à sua manutenção e desenvolvimento;

d) «Suporte do Título de Transporte», o elemento físico, em cartão ou papel, com ou sem componentes eletrónicos, ou a aplicação desmaterializada integrada em dispositivo eletrónico, que identificam e permitem validar o título de transporte e autorizar a viagem;

e) «Tarifa», o preço de venda ao público de um título de transporte, liquidado em numerário ou através de débito em conta bancária ou através de cartão de suporte com saldo de um montante pré-pago, entre outros;

f) «Taxa de atualização tarifária», a percentagem máxima de aumento médio a autorizar em procedimentos de atualização tarifária e que incidem sobre as tarifas do sistema em vigor;

g) «Título de transporte», elemento que confere o direito à utilização de serviços públicos de transporte de passageiros, explorados por um ou mais operadores, de um ou mais modos de transporte, válido numa ou mais linhas, ou em áreas geográficas determinadas, podendo resultar da iniciativa de um ou mais operadores ou de contratualização e/ou imposição de autoridade de transportes.

Artigo 2.º

Entidades competentes

1 — São entidades competentes para a coordenação, implementação e fiscalização das disposições da presente portaria:

a) As autoridades de transportes, referidas nos artigos 5.º a 8.º do Capítulo II do RJSPTP;

b) A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), de acordo com o estabelecido no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro.

2 — O Estado, enquanto autoridade de transportes, é representado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.).

3 — São entidades responsáveis pelo cumprimento das disposições da presente portaria:

- a)* Operadores de transporte público de passageiros;
- b)* Entidades gestoras de sistemas de bilhética.

Artigo 3.º

Competências das autoridades de transportes

1 — Compete às autoridades de transportes, o planeamento, definição e aprovação, por instrumento legal, regulamentar, administrativo e contratual, dos títulos e tarifas de transportes e das regras específicas relativas ao sistema tarifário, incluindo a respetiva atualização, critérios de distribuição de receitas e de bilhética a vigorar nos serviços de transporte público de passageiros sob sua jurisdição, bem como o pagamento de compensações de âmbito tarifário, quando a elas haja lugar.

2 — A aprovação de títulos e tarifas de transportes, bem como de regras específicas relativas ao sistema tarifário e de bilhética a vigorar em áreas geográficas, operadores e serviços de transporte comuns a diversas autoridades de transportes, deve resultar da articulação entre estas entidades e enquadradas em contrato interadministrativo.

CAPÍTULO II

Títulos e Tarifas de Transporte

Artigo 4.º

Títulos de Transporte

1 — Os operadores devem disponibilizar títulos de transporte intermodais e/ou monomodais, na definição dada pelas alíneas x) e y) do artigo 3.º do RJSPTP.

2 — Os títulos de transporte são válidos para os serviços para os quais são adquiridos, e no mínimo, tendo em conta as circunstâncias concretas, são disponibilizados na forma de:

a) Títulos de transporte intermodais ou monomodais de utilização ocasional, válidos para uma viagem ou por um período de tempo determinado;

b) Títulos de transporte intermodais ou monomodais de utilização mensal ou de 30 dias consecutivos, válidos para um número ilimitado de viagens.

3 — Podem ser disponibilizadas outras configurações de títulos e tarifas de transporte, designadamente, títulos para um número limitado de utilizações, títulos com diferentes validades temporais ou de utilização não consecutiva, com bases tarifárias definidas em função da distância, do tempo, de zona(s) ou mistas, títulos com descontos tarifários de quantidade ou de âmbito social, de promoção da intermodalidade, de integração de outros serviços de mobilidade, ou de utilização frequente, no formato pré-comprados, pré-pagos, pós-pagos ou carregamentos eletrónicos e em numerário.

4 — Podem ser praticados descontos comerciais ou promocionais, designadamente em função do número de viagens ou de negócios jurídicos que celebre com entidades públicas ou privadas e ou com passageiros, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 70/2007, de 26 de março, na sua atual redação, que regula as práticas comerciais com redução de preços.

Artigo 5.º

Criação de títulos e tarifas de transporte

1 — A criação de um título de transporte e fixação da respetiva tarifa deve, tendencialmente, ter em conta, entre outros, a promoção de:

a) Igualdade de tratamento e de oportunidades para operadores e passageiros;

b) Transparência e objetividade na aprovação e atualização de tarifas de transportes;

c) Eficiência na afetação de recursos e a equidade das tarifas praticadas;

d) Viabilidade económica, financeira, ambiental e social, das atividades dos operadores e de incentivos ao desempenho eficiente;

e) Qualidade e segurança do serviço, a distância e o tempo de percurso e outros fatores relevantes, internos ou externos aos operadores e à operação de serviços de transportes;

f) Objetivos de política tarifária concorrencial, social, ambiental, de ordenamento do território e coesão, bem como de financiamento do sistema de transportes e de mobilidade;

g) Intermodalidade e integração tarifária, sempre que esta se afirme como uma solução de maior eficiência e eficácia para o funcionamento e acesso à rede de transportes.

2 — A criação ou extinção de títulos de transporte deve ser precedida de uma análise por parte da autoridade de transportes competente que evidencie as alternativas de opção tarifária dos passageiros, sendo que não deverão implicar a imposição de um aumento tarifário superior ao que tenha sido fixado num determinado ano, salvo situações devidamente fundamentadas.

Artigo 6.º

Atualização tarifária regular

1 — A atualização regular das tarifas dos títulos de transporte é efetuada anualmente, no início de cada ano civil, tendo em conta a Taxa de Atualização Tarifária (TAT), sem prejuízo de outras atualizações tarifárias previstas nos termos do artigo 8.º

2 — A TAT a estabelecer por cada Autoridade de Transporte para vigorar no ano n, terá como valor máximo a taxa de variação média do Índice de Preços no Consumidor (IPC), exceto habitação, nos 12 meses que decorrem entre outubro do ano n-2 e setembro do ano n-1, ou 0, quando aquela taxa de variação média do IPC, exceto habitação, for negativa.

3 — No conjunto dos títulos e tarifas de transportes a disponibilizar pelo operador ou autoridade de transportes ao passageiro, o aumento médio não pode ultrapassar o valor da TAT.

4 — A atualização a aplicar em cada tarifa não pode ser superior a 1,5 vezes a TAT, com exceção do efeito exclusivamente resultante da aplicação das operações de arredondamento necessárias e previstas.

5 — A atualização tarifária incide sobre a última tarifa, calculada à milésima, antes de efetuado o arredondamento para a tarifa de venda ao público.

6 — As tarifas de venda ao público resultam do arredondamento para os 5 cêntimos de euro mais próximos através da aplicação das seguintes operações de arredondamento sequenciais:

a) Arredondamento para duas casas decimais: caso a 3.ª casa decimal seja inferior a 5, proceder-se-á ao arredondamento por defeito e se for igual ou superior a 5, proceder-se-á ao arredondamento por excesso;

b) Arredondamento aos 5 cêntimos de euro mais próximos das tarifas resultantes da operação de arredondamento apresentada na alínea anterior.

7 — O arredondamento referido no número anterior só é aplicável quando existam razões técnicas e operacionais justificadas.

Artigo 7.º

Procedimentos para a implementação de alterações tarifárias

1 — Até 30 de outubro de cada ano, a AMT divulga e publicita no seu sítio da Internet, sem prejuízo de outros meios considerados adequados, o valor máximo da TAT a vigorar para o ano seguinte, tal como estabelecido no n.º 2 do artigo anterior.

2 — Até 15 de novembro de cada ano, as Autoridades de Transporte divulgam e publicitam, pelo meios considerados adequados, o valor da TAT a vigorar para o ano

seguinte nos serviços de transporte da sua área geográfica, estabelecida nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo anterior e tendo em conta o n.º 2 do artigo 3.º

3 — Até 1 de dezembro de cada ano, os operadores apresentam às autoridades de transportes, todas as tarifas em vigor e a disponibilizar no ano seguinte, com os respetivos valores à milésima, antes e depois do efeito de aplicação da TAT.

4 — No caso dos títulos de transporte que conferem direito à utilização de serviços de transportes em mais de um operador ou da responsabilidade de mais de uma autoridade de transportes, devem as entidades responsáveis articular-se entre si para a apresentação de valores harmonizados para as tarifas dos referidos títulos de transporte.

5 — Até 15 de dezembro de cada ano, as autoridades de transportes verificam a conformidade das tarifas propostas pelos operadores e/ou pelas entidades responsáveis pela gestão do sistema tarifário.

6 — Em caso de inconformidade, as autoridades de transportes notificam o operador para proceder à respetiva correção, sob pena de impedimento de praticar as tarifas em causa e manutenção daquelas que se encontrem em vigor.

7 — Caso não seja cumprida a determinação de correção de inconformidades no prazo fixado pela autoridade de transportes competente, esta comunica tal facto à AMT, para efeitos dos competentes procedimentos contraordenacionais e sancionatórios.

8 — As tarifas resultantes da aplicação da atualização tarifária a que houver lugar entram em vigor em 1 de janeiro de cada ano, salvo decisão fundamentada da autoridade de transportes competente, em função de circunstâncias específicas, nomeadamente de âmbito local.

9 — Incumbe aos operadores a divulgação de todos os títulos de transporte a disponibilizar e respetivas tarifas, incluindo tarifas sociais ou com bonificações ou descontos, nos locais de venda ao público e nos respetivos sítios na Internet, sem prejuízo de outros meios de divulgação tidos por adequados, pelo menos 10 dias antes da sua entrada em vigor.

10 — A ausência da verificação de conformidade das tarifas por parte de uma autoridade de transportes nos prazos referidos ou de uma notificação nos termos do n.º 6, possibilita ao operador disponibilizar as tarifas, calculadas de acordo com a presente portaria, a 1 de janeiro, sem prejuízo dos poderes de supervisão e de fiscalização das entidades competentes, nomeadamente da AMT.

Artigo 8.º

Outras atualizações tarifárias

1 — Podem ser determinadas atualizações tarifárias extraordinárias, pelas autoridades de transportes competentes, nas seguintes situações:

a) Causas imprevisíveis, variações anormais das componentes integrantes dos custos de exploração e/ou ponderação de componentes dos custos do transporte público, e imperativos de sustentabilidade económica e financeira;

b) Necessidades de reestruturação, simplificação, transparência, harmonização e convergência tarifárias, sem prejuízo de fixação de tarifas transitórias de adaptação.

2 — Os contratos de prestação de serviço público de transportes de passageiros, celebrados antes da entrada em vigor da presente portaria, podem estabelecer regras específicas de fixação e atualização de tarifas.

3 — Aos contratos de prestação de serviço público de transportes de passageiros celebrados a partir da data de entrada em vigor da presente portaria, são aplicáveis as regras

de fixação e atualização de tarifas previstas no artigo 6.º, sem prejuízo da possibilidade de atualizações tarifárias extraordinárias, a realizar nos termos dos n.ºs 1 e 4 do presente artigo.

4 — Se em resultado de uma atualização tarifária, nos termos do presente artigo, for ultrapassada a TAT e tal implicar um acréscimo de compensações tarifárias por disponibilização de tarifários sociais ou bonificados suportadas pelo Orçamento do Estado, a referida atualização fica sujeita a autorização prévia por parte dos membros do governo responsáveis pelas áreas das finanças e da mobilidade.

Artigo 9.º

Regulação e supervisão

As matérias objeto da presente portaria estão sujeitas à regulação e supervisão da AMT, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Artigo 10.º

Informação

1 — Sem prejuízo do cumprimento do dever de informação e comunicação previsto no artigo 22.º do RJSPTP e da obrigação prevista no n.º 9 do artigo 7.º da presente portaria, os operadores ou as entidades responsáveis pela gestão do sistema tarifário informam as autoridades de transporte competentes sobre todos os tarifários efetivamente disponibilizados, bem como qualquer alteração no sistema tarifário vigente, de forma a permitir a sistemática monitorização e fiscalização do cumprimento das disposições aplicáveis.

2 — As autoridades de transportes divulgam, no respetivo sítio da internet, a aprovação de títulos de transporte e tarifas.

3 — As autoridades de transportes comunicam à AMT os instrumentos legais, regulamentares, contratuais e administrativos que disciplinem regras de âmbito tarifário, para os efeitos do artigo anterior.

Artigo 12.º

Entidades gestoras de sistemas de bilhética

1 — As entidades gestoras de sistemas de bilhética estão sujeitas à supervisão e fiscalização das entidades públicas competentes referidas no n.º 1 do artigo 2.º da presente portaria, devendo prestar-lhes toda a colaboração necessária, designadamente, na implementação, monitorização e fiscalização dos sistemas de bilhética e tarifário, bem como, cumprir as regras técnicas e orientações legais relativas à transmissão e armazenamento de dados ou outras que estejam definidas em instrumento legal ou contratual das autoridades de transportes competentes.

2 — As plataformas eletrónicas de suporte dos sistemas de bilhética podem centralizar a informação sobre cartões, passageiros e transações, cumprindo a legislação em vigor sobre proteção de dados e proteção de informação confidencial ou segredo de negócio.

CAPÍTULO III

Disposições Sancionatórias, Transitórias e Finais

Artigo 13.º

Incumprimento

O incumprimento das regras estabelecidas na presente portaria constitui a prática de contraordenação prevista e

punida nos termos do artigo 46.º do RJSPTP, sem prejuízo das sanções por incumprimento de regras previstas em contrato de prestação de serviços público e em legislação e regulamentação nacional e europeia de âmbito tarifário.

Artigo 14.º

Disposições transitórias

Para efeitos de aplicação das atualizações tarifárias referentes ao ano de 2019, devem ser consideradas as seguintes datas alternativas ao disposto no artigo 7.º da presente portaria:

- a) Dia 20 de novembro para o disposto no n.º 1 do artigo 7.º;
- b) Dia 30 de novembro para o disposto no n.º 2 do artigo 7.º
- c) Dia 8 de dezembro para o disposto no n.º 3 do artigo 7.º

Artigo 15.º

Norma revogatória

Com a entrada em vigor da presente portaria, e nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 6.º e da alínea e) do artigo 16.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e do disposto no n.º 1 do artigo 38.º e n.º 1 do artigo 40.º do RJSPTP, são revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro;
- b) A Portaria n.º 951/99, de 29 de outubro, alterada pela Portaria n.º 102/2003, de 27 de janeiro, e a Portaria n.º 798/94, de 7 de setembro.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado do Tesouro, *Álvaro António da Costa Novo*, em 15 de novembro de 2018. — O Secretário de Estado das Infraestruturas, *Guilherme Waldemar Goulão dos Reis d'Oliveira Martins*, em 15 de novembro de 2018. — O Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade, *José Fernando Gomes Mendes*, em 13 de novembro de 2018.

111825841

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 29/2018/M

Proposta de lei à Assembleia da República que procede à alteração do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de dezembro.

O «Mel de Cana-de-açúcar» é um produto tradicional da Região Autónoma da Madeira obtido, exclusivamente, pela clarificação, depuração e concentração do suco de guarapa ou suco de cana-de-açúcar (*saccharum officinarum*), até à obtenção de um produto estável, livre de

cristalização e que desde sempre tem sido utilizado na gastronomia madeirense, principalmente como ingrediente fundamental na confeção de produtos da doçaria regional, entre os quais o bolo-de-mel de cana e as broas-de-mel de cana.

No sentido de salvaguardar a genuinidade e de proteger de adulterações, tanto o «Bolo de Mel de Cana-de-açúcar» como as «Broas de Mel de Cana-de-açúcar», quer, naturalmente, o produto que lhes confere a essência distintiva, o «Mel de Cana-de-açúcar», o Governo Regional da Madeira criou as marcas «Mel de Cana da Madeira» e «Broas de Mel de Cana da Madeira», bem como os respetivos selos de autenticação, através do Decreto Legislativo Regional n.º 20/2006/M, de 12 de junho.

A produção de cana-de-açúcar tem uma importância relevante para a economia regional, contribuindo para o rendimento de um número significativo de agricultores e suas famílias, desenvolvendo-se num território ultraperiférico condicionado por um conjunto de adversidades que afetam profundamente a competitividade de grande parte das empresas aí instaladas, nomeadamente as do setor agroindustrial. Segundo o último Recenseamento Geral da Agricultura (2009), na Região Autónoma da Madeira existem 1.114 explorações com cana sacarina, que contribuíram para a existência de uma atividade agroindustrial na Região.

Este produto, o mel-de-cana, que resulta da transformação da cana-de-açúcar, tem vindo a ser considerado como produto da indústria do açúcar (concorrendo no mercado com o «melaço», subproduto da indústria açucareira fundamentalmente de países terceiros), ainda que não esteja abrangido pelo estabelecido no âmbito da legislação europeia relativa à organização comum no mercado do açúcar (Regulamento (CE) n.º 318/2006, de 20 de fevereiro), que entretanto passou a estar integrada na Organização comercial dos mercados Agrícolas (COM Única), inicialmente aprovada pelo Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento e do Conselho, de 17 de dezembro, e, como tal, não consta da lista dos produtos abrangidos pela OCM Única, constante da Parte III do Anexo I do referido Regulamento.

Embora a produção do mel-de-cana tenha por base a mesma matéria-prima que a dos açúcares e de melaço, a tecnologia utilizada é semelhante à que se verifica na produção de outros sumos concentrados de frutos, devendo ser considerado um produto equivalente aos xaropes de sumos ou concentrados de sumos, para efeitos de enquadramentos em sede de aplicação de IVA.

Por outro lado, o mel-de-cana é utilizado como um produto equiparado ao mel de abelhas, pois ambos apresentam características próprias e propriedades nutritivas distintas que justificam a sua utilização na doçaria tradicional regional, em vários usos medicinais e como suplemento alimentar.

Uma vez que o mel de abelhas beneficia já da aplicação da taxa reduzida de IVA (verba 1.8 — Mel de abelhas, da Lista I anexa ao Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado), deve o mel-de-cana, para todos os efeitos, obter idêntico tratamento em sede de IVA.

Assim, nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de junho, revisto e alterado pelas Leis n.ºs 130/99, de 21 de agosto, e 12/2000, de 21 de junho, a Assembleia Le-