Decreto-Lei n.º 53/2019

de 17 de abril

O Programa do XXI Governo Constitucional prevê a introdução do conceito legal de porto seco, visando potenciar a concentração e o desembaraço das mercadorias que circulam entre armazéns de depósito temporário, aumentando a competitividade dos portos e do setor exportador e importador nacional.

Pelo Despacho n.º 3734/2018, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 73, de 13 de abril, foi determinada a criação de um grupo de trabalho com a missão de apresentar propostas de alterações legislativas, regulamentares e tecnológicas necessárias à implementação do conceito de porto seco e à simplificação das transferências de mercadorias entre os portos comerciais do Continente e os portos secos, através de soluções integradas de tratamento da informação por via eletrónica com total controlo da circulação dos contentores entre o terminal marítimo e o porto seco.

O processo do *Brexit* veio acelerar a necessidade de rápida concretização do disposto no presente decreto-lei, posicionando os portos portugueses como elementos naturais de ligação do Reino Unido à União Europeia.

Os portos secos são elementos-chave em redes logísticas complexas, atuando como nós interiores para a concentração de mercadorias, depósitos de contentores vazios e outros serviços logísticos de valor acrescentado. Estes *hubs* interiores permitem a concentração dos volumes necessários para ligações intermodais frequentes diretas com portos e outros terminais intermodais.

De modo a que estas redes sejam eficientes, é necessária uma integração multimodal sólida ao nível da infraestrutura, operacional e de gestão da informação. Para isso é fundamental assegurar que os portos secos sejam coordenados integradamente com os portos marítimos e com todas as diferentes partes interessadas envolvidas nas operações multimodais, como os terminais marítimos, os agentes marítimos e os operadores de transporte terrestres.

Paralelamente, tem-se verificado em diversos países que a competitividade dos portos secos e das redes logísticas em que estão inseridos depende significativamente da redução e eliminação de estrangulamentos administrativos e da simplificação da transferência de mercadorias entre depósitos sob fiscalização aduaneira.

As regras e os procedimentos em matéria aduaneira para toda a União Europeia estão previstos na legislação aduaneira em vigor, nomeadamente no Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (CAU), no Regulamento Delegado (UE) n.º 2015/2446, da Comissão, de 28 de julho de 2015, e no Regulamento de Execução (UE) n.º 2015/2447, da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelecem regras pormenorizadas e de execução das disposições do CAU.

Tendo em conta os ganhos resultantes da implementação da Janela Única Portuária em todos os portos portugueses, em articulação com o módulo marítimo do Sistema de Tratamento Integrado dos Meios de Transporte e das Mercadorias da Autoridade Tributária e Aduaneira, considera-se da maior importância que a sua evolução para a Janela Única Logística, que concretiza uma medida SIMPLEX+ e a estratégia do Governo para a área do mar, continue a ser realizada em articulação com os requisitos aduaneiros e, desta forma, permita a obtenção de um elevado conjunto de sinergias para os operadores económicos no âmbito do novo conceito de porto seco.

A implementação do conceito de porto seco comporta inúmeros benefícios ao nível do incremento da capacidade das autoridades competentes atuarem sobre a execução dos processos de transporte, dada a maior visibilidade de toda a cadeia logística, da otimização das operações multimodais, por via da partilha da informação, e da redução dos custos de contexto, designadamente do número global de viagens em vazio e de tempos de espera e congestionamento da saída das mercadorias.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei estabelece o conceito de porto seco e define as regras, os procedimentos e a desmaterialização necessários para a sua implementação.

2 — O presente decreto-lei aplica-se ao transporte contentorizado ou outro de mercadorias entre os depósitos existentes nos portos marítimos e os depósitos que funcionem como porto seco e entre estes, desde que estejam constituídos como armazéns de depósito temporário autorizados nos termos da legislação aduaneira.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Armazém de Depósito Temporário (ADT)», o local autorizado pelas autoridades aduaneiras ao abrigo do artigo 148.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (CAU), para a armazenagem de mercadorias em depósito temporário;

b) «Janela Única Logística (JUL)», a plataforma eletrónica para a facilitação da troca de informação segura entre as entidades envolvidas, permitindo a gestão complexa de vários formatos de ficheiros e de diferentes fluxos de informação ao longo da cadeia de transporte, estando igualmente preparada para a recolha unificada de atos declarativos dentro da filosofia *Single Window*;

c) «*Hinterland*», o espaço de influência de um porto marítimo, do qual as cargas movimentadas têm origem ou destino, assumindo uma importância comercial de grande relevo na carga contentorizada;

d) «Operador económico», a entidade responsável pela movimentação de mercadorias e de contentores e pela prestação de atos declarativos ou de serviços associados;

e) «Operador de transporte no *hinterland*», a entidade responsável pelo transporte rodoviário, ferroviário ou fluvial entre os depósitos existentes nos portos marítimos e nos portos secos;

f) «Sistema de Tratamento Integrado dos Meios de Transporte e das Mercadorias (SDS)», o sistema eletró-

nico da Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) onde são rececionadas e processadas as formalidades declarativas inerentes à entrada e saída dos navios dos portos nacionais e as formalidades declarativas inerentes à entrada e saída de mercadorias dos depósitos onde se encontram sob fiscalização aduaneira;

g) «Terminal marítimo», a infraestrutura portuária com interface de carga e descarga de navios, capacidade de armazenagem de contentores e outras mercadorias e interface de transporte de e para o *hinterland*, autorizado pelas autoridades aduaneiras como armazém de depósito temporário;

h) «*Terminal Operating System* (TOS)», o sistema eletrónico dos titulares dos depósitos existentes nos terminais marítimos e dos depósitos que funcionem como porto seco, podendo fazer parte das aplicações que constituem a JUL;

i) «Trânsito», o regime aduaneiro que permite a circulação de mercadorias sob fiscalização aduaneira de um ponto para outro do território aduaneiro da União Europeia.

Artigo 3.º

Porto seco

1 — Considera-se um porto seco uma infraestrutura logística de concentração de carga situada no corredor de serviço de uma região comercial ou industrial conectada com um ou vários portos marítimos através de serviços de transporte ferroviário, rodoviário ou fluvial, oferecendo serviços especializados entre este e os destinos finais das mercadorias.

2 — O porto seco é preferencialmente orientado para a contentorização e intermodalidade, disponibilizando serviços logísticos e instalações necessárias para os agentes e integradores de carga.

Artigo 4.º

Objetivos

A implementação do conceito de porto seco prossegue os seguintes objetivos:

a) Facilitar e potenciar a utilização do regime de transferências de mercadorias entre armazéns de depósito temporário previsto na legislação aduaneira, agregando os portos secos e os portos marítimos;

b) Utilizar uma solução integrada de tratamento da informação, por via eletrónica, com total controlo logístico da circulação das mercadorias e dos contentores entre os nós intermodais da rede em que o porto seco se engloba, bem como dos meios de transporte utilizados.

Artigo 5.º

Transferência de mercadorias entre os portos marítimos e os portos secos

A transferência de mercadorias entre os portos marítimos e os portos secos, e entre estes, em regime de transferência de mercadorias entre armazéns de depósito temporário autorizados para o efeito ou em regime de trânsito, é efetuada nos termos previstos na legislação aduaneira.

Artigo 6.º

Utilização da Janela Única Logística

Para a implementação do porto seco é utilizada a JUL, que, em integração com os TOS dos operadores económicos aderentes e no cumprimento dos requisitos aduaneiros, disponibiliza uma solução central de tratamento da informação, com total controlo logístico da circulação das mercadorias ao nível dos nós da rede e dos meios de transporte utilizados.

Artigo 7.º

Requisitos dos *Terminal Operating System*

1 — Os TOS dos titulares dos depósitos existentes nos terminais marítimos e dos depósitos que funcionem como porto seco têm de suportar os procedimentos descritos nos artigos seguintes, permitindo que, por processos eletrónicos, os mesmos troquem informações com outros operadores económicos e cumpram as respetivas obrigações declarativas perante as autoridades aduaneiras.

2 — O cumprimento das obrigações declarativas perante a autoridade aduaneira é efetuado através do envio de mensagens estandardizadas definidas pela AT para o sistema informático desta, publicadas no respetivo sítio na Internet.

3 — Os requisitos tecnológicos para as trocas de informação entre operadores económicos e entre a JUL e os TOS são fixados pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos e publicitados no respetivo sítio na Internet.

CAPÍTULO II

Procedimentos

Artigo 8.º

Procedimentos de circulação de mercadorias introduzidas no território nacional

1 — Na sequência da introdução de mercadorias no território nacional por via marítima, os operadores económicos envolvidos podem optar pelos seguintes regimes de transferência de mercadorias em depósito temporário:

a) Circulação ao abrigo do regime de circulação entre armazéns de depósito temporário autorizados, suportado por tecnologia de controlo da circulação das mercadorias entre os nós intermodais ao longo do trajeto de transferência e entre o terminal marítimo e o porto seco no *hinterland,* complementada com processos digitais suportados na JUL;

b) Circulação ao abrigo do regime aduaneiro de trânsito, complementada com processos digitais suportados na JUL.

2 — Para efeitos do regime previsto na alínea *a*) do número anterior, os armazéns de depósitos temporários envolvidos obtêm a respetiva autorização da AT, nos termos regulados no CAU.

3 — No âmbito das obrigações declarativas de movimentação entre armazéns de depósito temporário ao abrigo do regime referido na alínea *a*) do n.º 1:

a) O titular do ADT de onde as mercadorias são transportadas utiliza a JUL e o TOS para receber do operador de transporte no *hinterland* o plano de circulação para as mercadorias, reportar as saídas das mercadorias e receber do titular do ADT de destino a confirmação de que as mercadorias concluíram o plano de circulação;

b) O titular do ADT para onde as mercadorias são transportadas utiliza a JUL e o TOS para enviar ao titular do ADT de partida a confirmação de que as mercadorias concluíram o plano de circulação;

c) Os titulares dos ADT referidos nas alíneas anteriores cumprem as suas obrigações declarativas perante a AT no sistema eletrónico desta a partir do TOS.

4 — No regime previsto na alínea *b*) do n.º 1, a circulação das mercadorias só pode ocorrer após serem efetuadas as formalidades declarativas do titular do regime de trânsito através do sistema eletrónico da AT nos termos regulados no CAU.

Artigo 9.º

Outros procedimentos inerentes à introdução das mercadorias no território nacional

Sem prejuízo do cumprimento das formalidades perante as autoridades aduaneiras previstas na legislação aduaneira, em relação às mercadorias introduzidas no território nacional por via marítima são definidos os seguintes fluxos de informação desmaterializados entre operadores económicos ao longo da cadeia logística, desde o anúncio da descarga do transporte marítimo até ao movimento final para o importador:

a) No planeamento das operações de descarga do navio, os agentes económicos envolvidos enviam ao terminal marítimo, através da JUL, os anúncios e as ordens de descarga de contentores;

b) Aquando da execução das operações de descarga do navio, o terminal marítimo disponibiliza às companhias de navegação ou aos seus representantes, através da JUL, as listas de descarga parciais e finais do navio;

c) Na circulação das mercadorias entre o terminal marítimo e o porto seco por via ferroviária, rodoviária ou fluvial, os operadores económicos envolvidos gerem, através dos seus sistemas eletrónicos e da JUL, o anúncio de escalas de transporte, o planeamento e execução de carga do transporte utilizado no terminal marítimo, a execução do processo de transporte e o planeamento e execução da descarga no porto seco de destino, podendo o transporte envolver a passagem por portos secos intermédios;

d) No movimento entre o depósito temporário de destino e o recebedor, o porto seco, o operador de transporte no *hinterland* e os operadores económicos envolvidos enviam através da JUL os anúncios, o planeamento e a execução de circulação para a última milha, incluindo a confirmação de entrega.

Artigo 10.º

Procedimentos de circulação de mercadorias a retirar do território nacional

1 — Para efeitos da saída de mercadorias do território nacional por via marítima, os portos secos e os operadores económicos envolvidos podem optar, através da JUL, pela desmaterialização do controlo total da circulação das mercadorias e dos contentores entre os nós intermodais da rede e respetivas integrações, bem como pela sincronização multimodal de operações entre várias entidades.

2 — Sem prejuízo do cumprimento das formalidades perante as autoridades aduaneiras previstas na legislação aduaneira e da disponibilização de autorizações, na circulação de mercadorias referida no número anterior são definidos, desde o exportador até ao movimento final de carga no transporte marítimo, os seguintes fluxos de informação ao longo da cadeia logística:

a) No movimento entre o exportador e o porto seco de origem, o porto seco, o operador de transporte no *hinterland* e os operadores económicos envolvidos enviam, através da JUL, os anúncios, o planeamento e a execução de circulação para a primeira milha, incluindo a confirmação de entrega;

b) Na circulação das mercadorias entre o porto seco e o terminal marítimo por via ferroviária, rodoviária ou fluvial, os operadores económicos envolvidos gerem, através dos seus sistemas eletrónicos e da JUL, o anúncio das escalas de transporte, o planeamento e execução de carga do transporte utilizado no porto seco, a execução do processo de transporte e o planeamento e execução da descarga no terminal marítimo de destino, podendo o transporte envolver a passagem por portos secos intermédios;

c) No planeamento de operações de carga do navio, os agentes económicos envolvidos enviam ao terminal marítimo, através da JUL, os anúncios e as ordens de carga de contentores;

d) Na execução de operações de carga do navio, o terminal marítimo envia, através da JUL, as listas de descarga parciais e finais do navio, que são disponibilizadas às companhias de navegação ou aos seus representantes.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 11.º

Período de adaptação

Os titulares dos depósitos existentes nos terminais marítimos e dos depósitos que funcionem como portos secos e os operadores de transporte no *hinterland* devem, até 31 de dezembro de 2019, adaptar os seus sistemas eletrónicos para suportar os fluxos de informação eletrónicos previstos no presente decreto-lei e colocá-los em funcionamento com cada porto nacional em que a JUL esteja operacional.

Artigo 12.º

Regiões Autónomas

O disposto no presente decreto-lei é aplicável às Regiões Autónomas, sem prejuízo da sua adequação às especificidades regionais.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia 1 de julho de 2019.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de março de 2019. — *Augusto Ernesto Santos Silva — Mário José Gomes de Freitas Centeno — Marta Alexandra Fartura Braga Temido de Almeida Simões — Pedro Nuno de Oliveira Santos — Ana Paula Mendes Vitorino.*

Promulgado em 2 de abril de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Referendado em 8 de abril de 2019.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

112213774