I SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Quinta-feira, 15 de outubro de 2020 Número 201

ÍNDICE

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto-Lei n.º 87/2020:

Assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) n.º 2015/757, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de CO_2 provenientes do transporte marítimo. 2

Declaração de Retificação n.º 40/2020:

Retifica a Portaria n.º 204-A/2020, de 25 de agosto, do Gabinete do Secretário de Estado das Pescas, que altera as Portarias n.os 112/2020, de 9 de maio, 113/2020, de 9 de maio, e 114/2020, de 9 de maio 10

Ambiente e Ação Climática

Portaria n.º 244/2020:

Fixa a tarifa aplicável aos centros eletroprodutores que utilizam resíduos urbanos como fonte de produção de eletricidade em instalações de valorização energética, na vertente de queima de resíduos sólidos urbanos indiferenciados provenientes de Sistemas de Gestão de Resíduos Urbanos. 13

Região Autónoma dos Açores

Decreto Legislativo Regional n.º 26/2020/A:

Desafetação do domínio público marítimo, por motivos de interesse público, de parcela de terreno situado na freguesia de Vila do Porto, ilha de Santa Maria 15

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 87/2020

de 15 de outubro

Sumário: Assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) n.º 2015/757, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de CO_2 provenientes do transporte marítimo.

O 5.º Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC) salienta que as evidências científicas relativas à influência da atividade humana sobre o sistema climático são mais fortes do que nunca e que o aquecimento global do sistema climático é inequívoco. O mais recente relatório especial do IPCC confirma que os impactos negativos das alterações climáticas já estão a acontecer, concluindo que limitar o aquecimento global a 1,5°C, de acordo com o objetivo estabelecido pelo Acordo de Paris, requer a transformação sem precedentes das sociedades e reduções urgentes e profundas de emissões em todos os setores de atividade.

Por ocasião da 22.ª sessão da Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (COP22), Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade das suas emissões até ao final da primeira metade do século (2050), traçando desta forma uma visão clara relativamente à descarbonização profunda da economia nacional. O Plano Nacional Integrado Energia e Clima (PNEC), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho, estabelece novas metas, mais ambiciosas, de redução de emissões de gases com efeito de estufa a nível nacional. Alicerçado nos instrumentos de política climática no horizonte 2020/2030, já existentes, designadamente no Programa Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC 2020/2030), o PNEC integra as políticas e medidas a aplicar ao setor dos transportes, nas quais se incluem medidas direcionadas especialmente ao transporte marítimo, nomeadamente dinamizar a transferência do transporte de mercadorias para a via marítima e incentivar a utilização de transportes marítimos (navios e embarcações) movidos a combustíveis menos poluentes.

Neste contexto, o transporte marítimo assume particular relevância pelo seu impacto nas alterações climáticas e na qualidade do ar, enquanto fonte de emissão de dióxido de carbono (CO_2) e de outros poluentes atmosféricos como óxidos de azoto (NO_x), óxidos de enxofre (SO_x), metano (CH_4), partículas e negro de fumo, não obstante ser o meio mais eficiente, do ponto de vista energético, para a movimentação de mercadorias na economia global, segundo a Organização Marítima Internacional (OMI). Apesar de o transporte marítimo gerar 2,5 % das emissões globais (1000 Mt CO_2e) em 2012, estima-se que estas possam aumentar entre 50 % e 250 % até 2050, dependendo do desenvolvimento económico e energético futuro, o que não é compatível com os objetivos estabelecidos no Acordo de Paris. Nesse seguimento, a nível europeu foi adotada a opção de criação de um regime de monitorização, comunicação e verificação (regime MRV) das emissões de CO_2, baseado no consumo de combustível dos navios, como primeira etapa de uma abordagem faseada de inclusão das emissões dos transportes marítimos no compromisso de redução dos gases com efeito de estufa assumido a nível europeu, procedendo-se, numa fase posterior, à definição de instrumentos que permitam a atribuição de um custo a essas emissões. No âmbito deste regime deve ser conservado a bordo dos navios um documento de conformidade em formato de certificado eletrónico ou em suporte de papel, emitido por um verificador para demonstrar o cumprimento das obrigações de monitorização, comunicação de informações e verificação.

O presente decreto-lei assegura a execução e garante o cumprimento na ordem jurídica nacional do Regulamento (UE) 757/2015, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo, que impõe aos Estados-Membros a criação de um regime de sanções a aplicar em caso de incumprimento das obrigações impostas pelo mesmo, bem como dos seguintes regulamentos conexos: Regulamento de Execução (UE) 2016/1927, da Comissão, de 4 de novembro de 2016, sobre os modelos para os planos de monitorização, relatórios de emissões e documentos de conformidade e Regulamento Delegado (UE) 2016/2072, da Comissão, de 22 de setembro de 2016, relativo às atividades de verificação e à acreditação dos verificadores.

Para a operacionalização das medidas previstas no presente decreto-lei e nos Regulamentos citados, define-se o elenco das entidades administrativas competentes, e institui-se um regime sancionatório aplicável em caso de incumprimento das obrigações estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 757/2015, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015.

Foram ouvidos os órgãos do 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

1 — O presente decreto-lei assegura a execução, na ordem jurídica nacional, do Regulamento (UE) 2015/757, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo [Regulamento (UE) 2015/757], bem como dos seguintes regulamentos de desenvolvimento:

a) Regulamento de Execução (UE) 2016/1927, da Comissão, de 4 de novembro de 2016 [Regulamento de Execução (UE) 2016/1927], sobre os modelos para os planos de monitorização, relatórios de emissões e documentos de conformidade previstos nos termos do Regulamento (UE) 2015/757;

b) Regulamento Delegado (UE) 2016/2072, da Comissão, de 22 de setembro de 2016 [Regulamento Delegado (UE) 2016/2072], relativo às atividades de verificação e à acreditação dos verificadores nos termos do Regulamento (UE) 2015/757.

2 — O presente decreto-lei procede:

a) À primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, que regula os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações de portos nacionais;

b) À quarta alteração ao Decreto-Lei n.º 23/2012, de 1 de fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.os 153/2015, de 7 de agosto, e 108/2018, de 3 de dezembro;

c) À primeira alteração ao Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro, que articula a ação das autoridades de polícia e demais entidades competentes no âmbito dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei é aplicável a operadores marítimos que operem navios com arqueação bruta superior a 5000, no que respeita às emissões de CO_2 geradas durante as suas viagens entre o último porto de escala e um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e entre um porto de escala sob jurisdição de um Estado-Membro e o porto de escala seguinte, bem como no interior de portos de escala sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro.

2 — O presente decreto-lei não é aplicável a navios operados pela Marinha nem a unidades auxiliares da Marinha.

3 — O presente decreto-lei não é aplicável a operadores marítimos que operem navios de pesca ou de transformação de pescado, navios de madeira de construção primitiva, navios sem propulsão mecânica ou navios do Estado afetados a serviços não comerciais.

4 — Para efeitos de interpretação e aplicação do presente decreto-lei, aplicam-se as definições constantes do Regulamento (UE) 2015/757 e do Regulamento Delegado (UE) 2016/2072.

Artigo 3.º

Autoridades competentes

1 — A Agência Portuguesa do Ambiente, I. P. (APA, I. P.), é a autoridade competente, nos termos do Regulamento (UE) 2015/757, para efeitos de monitorização, comunicação e verificação das emissões de CO_2, provenientes do transporte marítimo.

2 — Compete à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), enquanto administração marítima nacional, fiscalizar a existência do documento de conformidade, previsto no artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/757, de 29 de abril, a bordo dos navios que utilizem portos nacionais e, no âmbito das suas competências, decidir a expulsão desses navios, nas situações previstas no n.º 3 do artigo 20.º daquele Regulamento.

3 — Compete ao Instituto Português de Acreditação, I. P. (IPAC, I. P.), acreditar e supervisionar os verificadores de relatórios de emissões e de planos de monitorização, nos termos fixados no Regulamento (UE) 2015/757, no Regulamento de Execução (UE) 2016/1927, e no Regulamento Delegado (UE) 2016/2072.

4 — Compete aos órgãos locais da Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) emitir a ordem de expulsão prevista no artigo 6.º

5 — A Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAMAOT), sem prejuízo das competências próprias das entidades referidas nos números anteriores, exerce a verificação do cumprimento das obrigações de monitorização e comunicação das emissões de CO_2 proveniente do transporte marítimo, nos termos previstos no presente decreto-lei.

Artigo 4.º

Cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações

1 — A partilha da informação necessária à execução do presente decreto-lei, do Regulamento (UE) 2015/757, do Regulamento de Execução (UE) 2016/1927 e do Regulamento Delegado (UE) 2016/2072, pelas entidades referidas no artigo anterior, efetua-se através da Janela Única Logística (JUL), criada pelo Decreto-Lei n.º 158/2019, de 22 de outubro, ao qual acedem, no exercício das respetivas competências.

2 — A informação referida no número anterior abrange, nomeadamente:

a) Os procedimentos relativos às escalas dos navios e de controlo da documentação e registo de medições do CO_2;

b) As situações que indiciem a prática de uma infração punível nos termos do presente decreto-lei;

c) As sanções principais e acessórias aplicadas.

3 — A APA, I. P., a DGRM, a IGAMAOT, o IPAC, I. P., a DGAM e outras entidades com competência em matéria de jurisdição portuária colaboram entre si para o estabelecimento de práticas e procedimentos administrativos que permitam executar com eficácia o disposto no presente decreto-lei, no Regulamento (UE) 2015/757, no Regulamento de Execução (UE) 2016/1927 e no Regulamento Delegado (UE) 2016/2072.

4 — Os dados e informação constantes do Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos, criado pelo Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, são partilhados com a JUL, através de mecanismos de interoperabilidade.

5 — A APA, I. P., em coordenação com as restantes entidades competentes, fica autorizada a estabelecer acordos com a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) para efeitos de partilha dos dados constantes do sistema de informação gerido por esta Agência que contenham informação relativa aos operadores marítimos, incluindo informação relativa aos dados de atividade, privilegiando-se o uso dos mecanismos de interoperabilidade informacional já estabelecidos.

6 — A publicação, divulgação e disponibilização, para consulta ou outro fim, de informações, documentos e outros conteúdos que, pela sua natureza e nos termos da legislação em vigor, possam ou devam ser disponibilizados ao público, sem prejuízo do uso simultâneo de outros meios, deve estar disponível em formatos abertos, que permitam a leitura por máquina, colocada no Portal Nacional de Dados Abertos da Administração Pública, em www.dados.gov.pt.

Artigo 5.º

Aplicação de sanções

1 — Os procedimentos nacionais de aplicação de sanções instaurados contra um determinado navio são dados a conhecer, através da JUL, pela IGAMAOT, DGRM e pelos órgãos locais da DGAM à APA, I. P., em caso de incumprimento das obrigações de monitorização e comunicação de informações.

2 — Compete à APA, I. P., notificar os procedimentos a que se refere o número anterior à Comissão Europeia, à EMSA, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira do navio.

Artigo 6.º

Ordem de expulsão

1 — Para efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 20.º do Regulamento (UE) 2015/757, de 29 de abril, compete ao órgão local da DGAM com jurisdição no local onde o navio se encontre avaliar a situação, no âmbito das suas competências, e, exceto em caso de impedimento fundamentado, ordenar a expulsão do navio que tenha sido objeto da decisão comunicada pela DGRM através da JUL, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º, de tal notificando o respetivo comandante.

2 — No caso de emissão de ordem de expulsão, o capitão do porto onde o navio se encontre notifica o respetivo comandante, logo que tenha conhecimento de tal decisão.

3 — A DGRM notifica a ordem de expulsão à Comissão Europeia, à EMSA, à APA, I. P., aos outros Estados-Membros e à administração marítima do Estado de bandeira do navio em causa.

CAPÍTULO II

Fiscalização e contraordenações

Artigo 7.º

Inspeção e fiscalização

1 — A inspeção e fiscalização, no âmbito do estabelecido no presente decreto-lei, são asseguradas pela IGAMAOT e pela DGRM nos termos das respetivas competências próprias.

2 — A fiscalização do cumprimento do presente decreto-lei compete às entidades referidas no número anterior e aos órgãos locais da Autoridade Marítima sem prejuízo das competências próprias atribuídas por lei a outras entidades.

3 — As situações que indiciem a prática de infração punível nos termos do presente decreto-lei devem ser comunicadas à IGAMAOT.

Artigo 8.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação ambiental leve, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a prática dos seguintes atos:

a) O incumprimento da metodologia prevista para o plano de monitorização e ou dos prazos para a sua apresentação ao verificador, nos termos dos n.os 2 e seguintes do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

b) O incumprimento do dever de alteração do plano de monitorização, conforme previsto no artigo 7.º do Regulamento (UE) 2015/757;

c) O incumprimento do prazo para envio do relatório de emissões, de acordo com o n.º 1 do artigo 11.º do Regulamento (UE) 2015/757;

d) A não acreditação, em relação às atividades abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2015/757, dos verificadores que avaliam os planos de monitorização, os relatórios de

emissões, a emissão dos relatórios de verificação e os documentos de conformidade, nos termos do artigo 16.º do Regulamento (UE) 2015/757;

e) O incumprimento do dever do verificador de comunicar à APA, I. P., a emissão de todos os documentos de conformidade referentes aos navios que arvorem a bandeira nacional, conforme previsto no n.º 4 do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/757, após 30 dias corridos da emissão dos mesmos.

2 — Constitui contraordenação ambiental grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, a prática dos seguintes atos:

a) O incumprimento de apresentação pelos operadores marítimos, ao verificador, do plano de monitorização de emissões em relação a cada um dos navios, no prazo previsto no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

b) O incumprimento de apresentação pelos operadores marítimos, ao verificador, do plano de monitorização de emissões, no prazo previsto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

c) O incumprimento da obrigação de monitorização, previsto no artigo 8.º do Regulamento (UE) 2015/757;

d) A inexistência ou não apresentação de plano de monitorização e ou a omissão ou falsificação da informação solicitada no âmbito dos procedimentos previstos no artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/757;

e) A inexistência ou não apresentação do relatório de emissões e ou a omissão ou a falsificação da informação solicitada no âmbito dos procedimentos previstos no artigo 11.º do Regulamento (UE) 2015/757;

f) O incumprimento da obrigação de apresentação do relatório verificado de emissões contendo as informações relativas às emissões de CO_2 e outras informações relevantes, conforme previsto no artigo 11.º do Regulamento (UE) 2015/757;

g) A omissão ou a falsificação da informação solicitada no âmbito do procedimento previsto no artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/757.

3 — Constitui contraordenação ambiental muito grave, punível nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, o incumprimento do dever de apresentação a bordo de documento de conformidade, no formato de certificado eletrónico ou em suporte de papel, nos termos do artigo 18.º do Regulamento (UE) 2015/757.

4 — A negligência é punível.

5 — A condenação pela prática das contraordenações ambientais previstas nos n.os 2 e 3 pode ser objeto de publicidade, nos termos do artigo 38.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, quando a medida concreta da coima aplicada ultrapasse metade do montante máximo da coima abstrata aplicável.

Artigo 9.º

Sanções acessórias e apreensão cautelar

1 — Sempre que a gravidade da infração o justifique, pode ainda a autoridade competente, simultaneamente com a coima, determinar a aplicação das sanções acessórias que se mostrem adequadas, nos termos previstos na Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual, consoante o tipo de contraordenação aplicável.

2 — As entidades referidas no artigo 7.º podem ainda, sempre que necessário e no âmbito das competências que lhes estão cometidas pelo presente decreto-lei, determinar a apreensão provisória de bens e documentos, nos termos do artigo 42.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto, na sua redação atual.

Artigo 10.º

Instrução de processos e aplicação de sanções

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, compete à IGAMAOT ou à DGRM, em função das respetivas competências, instruir os processos relativos às contraordenações previstas no presente decreto-lei e decidir da aplicação da coima e sanções acessórias.

2 — Quando a entidade autuante não tenha competência para instruir o processo, o mesmo é instruído e decidido pela IGAMAOT.

Artigo 11.º

Afetação do produto das coimas

A afetação do produto das coimas resultante da aplicação das contraordenações ambientais previstas no artigo 8.º é feita nos termos seguintes:

a) 30 % para o Fundo Ambiental;
b) 15 % para o Fundo Azul;
c) 30 % para a entidade que aplica a coima;
d) 15 % para a entidade autuante;
e) 10 % para o Estado.

CAPÍTULO III

Alterações legislativas

Artigo 12.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]
2 — [...]
3 — [...]
4 — A Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, nos termos das suas competências e da legislação em vigor, tem ainda acesso ao porto.»

Artigo 13.º

Alteração do Decreto-Lei n.º 23/2012, de 1 de fevereiro

O artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 23/2012, de 1 de fevereiro, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]
2 — [...]

a) [...]
b) [...]
c) [...]
d) [...]
e) [...]
f) [...]
g) [...]

h) [...]
i) [...]
j) [...]
k) [...]
l) [...]
m) [...]
n) [...]
o) [...]
p) [...]
q) [...]
r) [...]
s) Proceder a ações de inspeção em matérias relacionadas com navios e embarcações, sem prejuízo das atribuições de outras entidades.»

Artigo 14.º

Alteração do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro

O artigo 13.º do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 13.º

[...]

1 — [...]
2 — [...]
3 — [...]
4 — [...]
5 — [...]
6 — [...]
7 — [...]
8 — Sem prejuízo dos números anteriores, a Inspeção-Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, nos termos das suas competências e da legislação em vigor, tem a faculdade de proceder a ações de inspeção.»

CAPÍTULO IV

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 15.º

Regiões Autónomas

Os atos e os procedimentos necessários à execução do presente decreto-lei nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira competem às entidades das respetivas administrações regionais com atribuições e competências nas matérias em causa, sem prejuízo das competências exclusivas da DGRM.

Artigo 16.º

Disposição transitória

As obrigações previstas no artigo 5.º do presente decreto-lei cujo cumprimento dependa da JUL devem ser cumpridas por correio eletrónico, até à data em que as funcionalidades necessárias comecem a operar, por via eletrónica.

Artigo 17.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de outubro de 2020. — *Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira — Pedro Gramaxo de Carvalho Siza Vieira — Augusto Ernesto Santos Silva — Miguel Jorge de Campos Cruz — João Pedro Soeiro de Matos Fernandes — Pedro Nuno de Oliveira Santos — Ricardo da Piedade Abreu Serrão Santos.*

Promulgado em 7 de outubro 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Referendado em 9 de outubro de 2020.

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

113629874

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Secretaria-Geral

Declaração de Retificação n.º 40/2020

Sumário: Retifica a Portaria n.º 204-A/2020, de 25 de agosto, do Gabinete do Secretário de Estado das Pescas, que altera as Portarias n.os 112/2020, de 9 de maio, 113/2020, de 9 de maio, e 114/2020, de 9 de maio.

Nos termos das disposições da alínea *h*) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 4/2012, de 16 de janeiro, na sua redação atual, declara-se que a Portaria n.º 204-A/2020, de 25 de agosto, publicada no *Diário da República,* 1.ª série, n.º 165, de 25 de agosto de 2020, saiu com as seguintes inexatidões, que, mediante declaração da entidade emitente, assim se retificam:

1 — No artigo 2.º, onde se lê:

«Artigo 6.º

Elegibilidade dos beneficiários e destinatários dos apoios

1 — Podem beneficiar da compensação financeira prevista na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 8.º os armadores que cumpram as condições de elegibilidade previstas na legislação comunitária e nacional aplicável, nomeadamente deterem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, podendo a mesma ser aferida até à data de apresentação do primeiro pedido de pagamento.

2 — Têm acesso à compensação salarial prevista na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 8.º os pescadores que:

a) [...];
b) [...];
c) [...];
d) *(Revogado.)*

3 — [...]»

deve ler-se:

«Artigo 6.º

Elegibilidade dos beneficiários e destinatários dos apoios

1 — Podem beneficiar da compensação financeira prevista na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 8.º os armadores que cumpram as condições de elegibilidade previstas na legislação comunitária e nacional aplicável, nomeadamente deterem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, podendo a mesma ser aferida até à data de apresentação do primeiro pedido de pagamento.

2 — *(Anterior n.º 1.)*

a) [...];
b) [...];
c) [...];
d) *(Revogada.)*

3 — *(Anterior n.º 2.)*»

2 — No artigo 3.º, onde se lê:

«Artigo 6.º

Elegibilidade dos beneficiários e destinatários dos apoios

1 — Podem beneficiar da compensação financeira prevista na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 8.º os armadores que cumpram as condições de elegibilidade previstas na legislação comunitária e nacional aplicável, nomeadamente deterem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, podendo a mesma ser aferida até à data de apresentação do primeiro pedido de pagamento.

2 — Têm acesso à compensação salarial prevista na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 8.º os pescadores que:

a) [...];
b) [...];
c) [...];
d) *(Revogado.)*

3 — [...].»

deve ler-se:

«Artigo 6.º

Elegibilidade dos beneficiários e destinatários dos apoios

1 — Podem beneficiar da compensação financeira prevista na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 8.º os armadores que cumpram as condições de elegibilidade previstas na legislação comunitária e nacional aplicável, nomeadamente deterem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, podendo a mesma ser aferida até à data de apresentação do primeiro pedido de pagamento.

2 — *(Anterior n.º 1.)*

a) [...];
b) [...];
c) [...];
d) *(Revogada.)*

3 — *(Anterior n.º 2.)*»

3 — No artigo 4.º, onde se lê:

«Artigo 6.º

Elegibilidade dos beneficiários e destinatários dos apoios

1 — Podem beneficiar da compensação financeira prevista na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 8.º os armadores que cumpram as condições de elegibilidade previstas na legislação comunitária e nacional aplicável, nomeadamente deterem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, podendo a mesma ser aferida até à data de apresentação do primeiro pedido de pagamento.

2 — Têm acesso à compensação salarial prevista na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 8.º os pescadores que:

a) [...];
b) [...];

c) [...];
d) *(Revogado.)*

3 — [...].»

deve ler-se:

«Artigo 6.º

Elegibilidade dos beneficiários e destinatários dos apoios

1 — Podem beneficiar da compensação financeira prevista na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 8.º os armadores que cumpram as condições de elegibilidade previstas na legislação comunitária e nacional aplicável, nomeadamente deterem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social, podendo a mesma ser aferida até à data de apresentação do primeiro pedido de pagamento.
2 — *(Anterior n.º 1.)*

a) [...];
b) [...];
c) [...];
d) *(Revogada.)*

3 — *(Anterior n.º 2.)*»

Secretaria-Geral, 12 de outubro de 2020. — A Secretária-Geral Adjunta, *Catarina Romão Gonçalves*.

113634506

AMBIENTE E AÇÃO CLIMÁTICA

Portaria n.º 244/2020

de 15 de outubro

Sumário: Fixa a tarifa aplicável aos centros eletroprodutores que utilizam resíduos urbanos como fonte de produção de eletricidade em instalações de valorização energética, na vertente de queima de resíduos sólidos urbanos indiferenciados provenientes de Sistemas de Gestão de Resíduos Urbanos.

A remuneração dos centros eletroprodutores que utilizam resíduos urbanos para a produção e fornecimento de energia elétrica à rede elétrica de serviço público tem, atenta a sua direta repercussão nas tarifas fixadas para o serviço de gestão de resíduos urbanos, sido estabelecida com recurso a tarifas garantidas, cujo sobrecusto tem sido suportado pelo Sistema Elétrico Nacional (SEN).

No entanto, este modelo de subsidiação cruzada entre dois setores distintos não potencia a racionalidade e eficiência económicas, traduzidas na adesão entre custos induzidos e valores tarifários pelos respetivos utilizadores.

Assim, e tendo presente que o período transitório de manutenção do regime de tarifas garantidas vigente está prestes a esgotar-se, importa assegurar um regime remuneratório que evite flutuações tarifárias expressivas e abruptas no setor dos resíduos, mas que, e conforme determinado no Decreto-Lei n.º 35/2013, de 28 de fevereiro, garanta, simultaneamente, a sustentabilidade económica e social dos custos assumidos pelo SEN.

Deste modo, determina-se um modelo remuneratório assente na participação em mercado à qual acresce uma bonificação limitada no tempo e variável em função do cumprimento de determinadas metas de tratamento de resíduos.

Determina-se, ainda, que o sobrecusto representado por esta bonificação é tendencialmente suportado por mecanismos de financiamento externos ao SEN, visando-se, dentro do possível, a neutralidade financeira deste mecanismo para os consumidores de eletricidade.

Foi ouvida a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos.

Assim:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto e da Energia, ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 35/2013, de 28 de fevereiro, e da subalínea *iv*) da alínea *d*) do n.º 1 do Despacho n.º 12149-A/2019, de 17 de dezembro, do Ministro do Ambiente e da Ação Climática, publicado no *Diário da República,* 2.ª série, n.º 243, de 18 de dezembro de 2019, na sua redação atual, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria fixa a tarifa aplicável aos centros eletroprodutores previstos nas alíneas *b*) e *c*) do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 35/2013, de 28 de fevereiro, que utilizam resíduos urbanos como fonte de produção de eletricidade em instalações de valorização energética, na vertente de queima de resíduos sólidos urbanos indiferenciados provenientes de Sistemas de Gestão de Resíduos Urbanos.

Artigo 2.º

Tarifa

1 — A tarifa aplicável corresponde ao preço de fecho do mercado diário, afeto à área portuguesa do Mercado Ibérico de Eletricidade (MIBEL), tal como publicado pelo Operador do Mercado Ibérico, polo espanhol (OMIE), nas horas de produção dos centros eletroprodutores abrangidos, acrescido de uma bonificação correspondente à diferença entre este e a tarifa fixada no

Anexo II do Decreto-Lei n.º 189/88, de 27 de maio, na redação que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 168/99, de 18 de maio, e alterada pelo Decreto-Lei n.º 339-C/2001, de 29 de dezembro.

2 — A bonificação referida no número anterior é progressivamente reduzida mediante a aplicação dos seguintes coeficientes:

a) 1 em 2020;
b) 0,75 em 2021;
c) 0,50 em 2022; e
d) 0,25 em 2023.

3 — A bonificação é ainda reduzida em 50 % caso o titular do centro eletroprodutor não cumpra as metas que lhe estejam fixadas no Plano Estratégico para os Resíduos Urbanos (PERSU), nomeadamente as de desvio de biorresíduos.

4 — A tarifa fixada no n.º 1 vigora até 31 de dezembro de 2023.

Artigo 3.º

Processamento

1 — Ao abrigo do disposto no n.º 6 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 76/2019, de 3 de junho, o Comercializador de Último Recurso (CUR), com atribuições à escala do Continente, assegura a aquisição da energia elétrica produzida pelos produtores em regime especial que utilizam resíduos sólidos urbanos, na vertente de queima, para a produção e injeção de eletricidade na rede elétrica de serviço público, nos termos previstos no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 76/2019, de 3 de junho.

2 — A Agência Portuguesa do Ambiente, I. P., transmite à Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) a informação necessária à aplicação do disposto no n.º 3 do artigo anterior.

3 — A ERSE procede ao cálculo anual do valor da bonificação atribuída nos termos da presente portaria, acrescida dos valores a receber pelo CUR, calculados nos termos do Regulamento Tarifário.

4 — Os valores calculados nos termos do número anterior são transferidos para o CUR pelo Fundo Ambiental, em função da dotação orçamental anualmente definida para este efeito, até ao dia 31 de dezembro do ano seguinte ao ano a que se referem os valores, sendo o eventual remanescente suportado pelo SEN.

5 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o CUR celebra contrato de compra e venda da energia elétrica com os titulares dos centros eletroprodutores abrangidos.

6 — O contrato referido no número anterior é proposto pelo CUR e aprovado pela ERSE.

Artigo 4.º

Entrada em vigor e produção de efeitos

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

2 — O disposto no artigo 2.º produz efeitos a 15 de outubro de 2020.

O Secretário de Estado Adjunto e da Energia, *João Saldanha de Azevedo Galamba,* em 14 de outubro de 2020.

113640654

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Assembleia Legislativa

Decreto Legislativo Regional n.º 26/2020/A

Sumário: Desafetação do domínio público marítimo, por motivos de interesse público, de parcela de terreno situado na freguesia de Vila do Porto, ilha de Santa Maria.

Desafetação do domínio público marítimo, por motivos de interesse público, de parcela de terreno situada na freguesia de Vila do Porto, ilha de Santa Maria

A associação Clube Naval de Santa Maria foi constituída em 27 de junho de 1988 e tem a sua sede no lugar do Cais, freguesia e concelho de Vila do Porto.

O seu certificado de denominação foi emitido a 15 de março de 1988 pelo Registo Nacional de Pessoas Coletivas, conferindo-lhe a forma jurídica de associação.

Esta associação tem como objetivo o desenvolvimento de atividades náuticas na ilha, procurando levar mais longe o nome de Santa Maria, mas contribuindo, igualmente, para a dinâmica de ocupação de tempos livres dos jovens e para o recreio da população local e visitantes da ilha.

A associação Clube Naval de Santa Maria foi declarada como associação de utilidade pública em 12 de junho de 1997, por despacho do Presidente do Governo Regional dos Açores, publicado, com a referência D/PG/97/44, no *Jornal Oficial*, 2.ª série, n.º 25, de 24 de junho de 1997.

De acordo com os Estatutos da associação Clube Naval de Santa Maria, registados no Cartório Notarial de Vila do Porto, em 28 de junho de 1988, esta associação de utilidade pública, tem a natureza de coletividade desportiva e recreativa cultural.

Pela Resolução n.º 109/89, de 19 de setembro, o Governo Regional, autorizou a cedência, a título definitivo e gratuito, de duas parcelas de terreno integradas no domínio privado da Região, com a área aproximada de 430 m^2, sitas ao Calhau do Peixe, em Vila do Porto, ao Clube Naval de Santa Maria, destinadas à implantação e edificação da respetiva sede social.

Todavia, dada a existência na ilha de Santa Maria, na zona afeta à Administração Portuária, de uma parcela de terreno com área semelhante, na qual se encontrava implantada a antiga Lota, naquela data já desativada, o Clube Naval de Santa Maria propôs à Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada uma permuta destas parcelas pelas parcelas que lhe haviam sido cedidas pela Região Autónoma dos Açores a título definitivo e gratuito, por auto de cessão de 10 de janeiro de 1990.

O Clube Naval de Santa Maria fundamentou a sua pretensão alegando que as parcelas objeto da permuta eram mais adequadas à implantação e edificação da sua sede social, já que a respetiva localização, a nascente do Parque de Resguardo de Embarcações, permitia um melhor desempenho das suas atividades náuticas.

Em consequência, pela Resolução n.º 44/95, de 23 de março, foi autorizada, pelo Governo Regional, a referida permuta de terrenos, situados em Vila do Porto, na ilha de Santa Maria, entre a Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada e o Clube Naval de Santa Maria.

Todavia, como as parcelas de terreno a permutar pela Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada se encontram localizadas em área afeta à Administração Portuária e integradas no domínio público marítimo, a Resolução n.º 178/95, de 19 de outubro, atribuiu ao Clube Naval de Santa Maria já não a cedência a título definitivo e gratuito mas apenas o direito de uso privativo da parcela de terreno afeta à Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada, e à qual se referia a Resolução n.º 44/95, de 23 de março, para instalação da sede social do Clube Naval de Santa Maria, mediante contrato administrativo de concessão, por tempo indeterminado, realizado no termos da lei em vigor naquela data.

Esta situação jurídica tem impedido o Clube Naval de Santa Maria de realizar melhoramentos e segurança da respetiva sede, bem como a sua adequação a novos requisitos exigidos por lei para os desportos e atividades náuticas de recreio, ou ainda o acesso a fundos comunitários

disponíveis e ao respetivo alcance, porque não possuem um direito real sobre os terrenos onde a sua sede se encontra edificada.

O contexto referido é passível de ser alterado através da realização entre a Região Autónoma dos Açores e o Clube Naval de Santa Maria de um contrato de cedência realizado a título definitivo e gratuito.

Mas para que a solução desenhada possa ser juridicamente possível, primeiramente, terá de haver uma desafetação das parcelas integradas em área do domínio público marítimo, a realizar nos termos da lei.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores decreta, nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa e do n.º 1 do artigo 37.º do Estatuto Político-Administrativo, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

1 — Pelo presente diploma, os terrenos integrados em área de domínio público marítimo representados na planta constante do anexo I do mesmo e que dele faz parte integrante são objeto de desafetação do domínio público marítimo, por motivos de interesse público.

2 — Os terrenos dominiais referidos no número anterior e que são objeto de desafetação pelo presente diploma passam a integrar o domínio privado da Região Autónoma dos Açores.

Artigo 2.º

Procedimentos

Os elementos a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º do Decreto Legislativo Regional n.º 8/2020/A, de 30 de março, são os constantes do anexo II do presente diploma e que dele fazem parte integrante.

Artigo 3.º

Cedência

1 — Verificada a desafetação do domínio público marítimo e a sua integração no domínio privado regional, os terrenos objeto do presente diploma podem ser objeto de contrato de cedência a título definitivo e gratuito a realizar com a associação Clube Naval de Santa Maria, nos termos que forem aprovados por resolução do Governo Regional.

2 — O contrato de cedência referido no número anterior é realizado com observância do Regime Jurídico da Gestão dos Imóveis do Domínio Privado da Região Autónoma dos Açores, aprovado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 11/2008/A, de 19 de maio, alterado e republicado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 8/2017/A, de 10 de outubro.

3 — O contrato de cedência referido no n.º 1 deve prever, obrigatoriamente, a possibilidade de reversão dos terrenos.

Artigo 4.º

Registo

A cedência referida nos artigos anteriores está sujeita a registo, nos termos da alínea *v*) do artigo 2.º do Código do Registo Predial.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no primeiro dia útil seguinte à data da respetiva publicação.

Aprovado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 10 de setembro de 2020.

A Presidente da Assembleia Legislativa, *Ana Luísa Luís.*

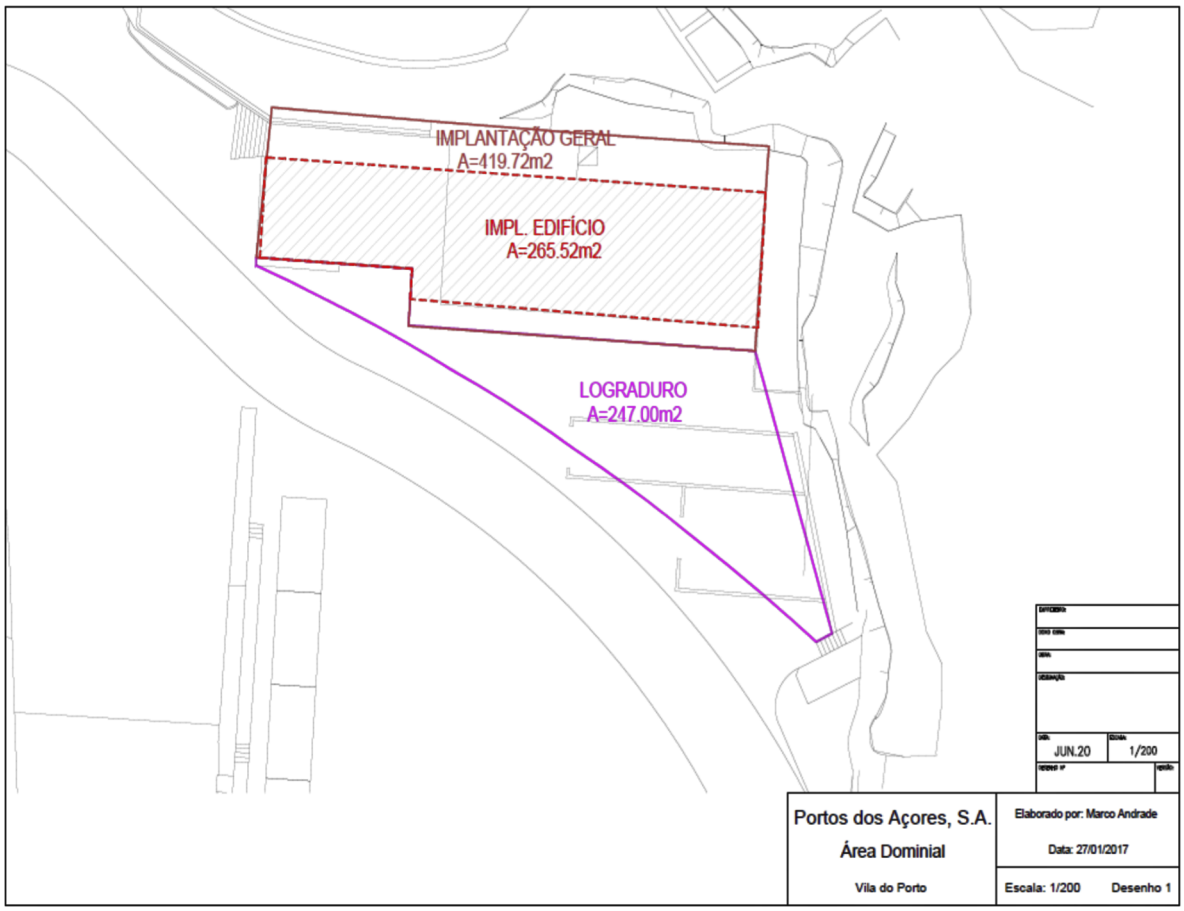
Assinado em Angra do Heroísmo em 8 de outubro de 2020.

Publique-se.

O Representante da República para a Região Autónoma dos Açores, *Pedro Manuel dos Reis Alves Catarino.*

ANEXO I

(a que se refere o n.º 1 do artigo 1.º)



Prédio sito no Cais de Vila do Porto, Vila do Porto, ilha de Santa Maria

ANEXO II

(a que se refere o artigo 2.º)

A — A identificação completa do bem, do fim público que lhe estava associado e do fim privado a que se destina:

1 — Pela Resolução n.º 178/95, de 19 de outubro, é autorizado «o direito de uso privativo da parcela de terreno afeta à Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada e a que se refere a Resolução n.º 44/95, de 23 de março, para instalação da sede social do Clube Naval de Santa Maria, mediante contrato administrativo de concessão, nos termos dos artigos 17.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 468/71, de 5 de novembro, e por prazo indeterminado, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 20.º daquele decreto-lei, com a redação dada pelo artigo único do Decreto-Lei n.º 53/74, de 15 de fevereiro, uma vez que o investimento a realizar assim o justifica».

2 — Na sequência desta resolução, foi outorgado contrato de concessão datado de 27 de fevereiro de 1996.

3 — A parcela de terreno em causa é composta pela área total de 666,72 m^2, área de implantação do edifício de 265,52 m^2, área de implantação geral de 419,72 m^2 e área descoberta de 247 m^2.

4 — Em relação ao fim público que estava associado ao bem, o mesmo encontra-se concessionado, através de contrato de concessão, conforme identificado no n.º 2, para «instalação da sua sede social, onde poderá realizar as atividades relacionadas com o seu objeto social».

5 — Assim sendo, o fim privado a que se destina a cedência é exatamente o mesmo que vinha a ser exercido até agora ao abrigo do contrato de concessão, ou seja, para instalação da sede do Clube Naval de Santa Maria, para exercício de atividades ao abrigo do respetivo objeto, nomeadamente o desenvolvimento das atividades náuticas na ilha de Santa Maria, sendo, inclusivamente, uma instituição de utilidade pública conforme a declaração de utilidade pública D/PG/97/44, de 12 de junho de 1997, publicada no *JORAA*, 2.ª série, n.º 25, de 24 de junho de 1997.

B — A demonstração da existência de um fim de interesse público geral melhor prosseguido através da integração daquela parcela no domínio privado.

1 — A associação Clube Naval de Santa Maria tem como objetivo o desenvolvimento das atividades náuticas na ilha, tendo já implementado diversas modalidades, levando assim mais longe o nome de Santa Maria, contribuindo igualmente pela ocupação de tempos livres dos jovens. Foi declarada como instituição de utilidade pública através da declaração de utilidade pública D/PG/97/44, de 12 de junho de 1997, publicada no *JORAA*, 2.ª série, n.º 25, de 24 de junho de 1997.

2 — O plano de atividades desta instituição para 2020 inclui:

Continuar a promover e a proporcionar aos Marienses atividades náuticas de caráter lúdico e desportivo que reforcem a tradicional ligação entre a comunidade e o mar;

Estimular a autonomia e dinamismo das diferentes secções desportivas do Clube;

Envolver mais os sócios na vida associativa e incentivar a sua participação nos eventos sociais e desportivos do Clube;

Enfatizar a responsabilidade social do Clube Naval de Santa Maria através de atividades pedagógicas, ambientais e de promoção turística;

Continuar o processo de consolidação orçamental do Clube e assegurar, sempre que possível, a autossustentação económica dos eventos a realizar.

3 — Neste enquadramento, o Clube Naval de Santa Maria tem como atividades regulares um conjunto alargado de provas lúdicas e desportivas, que decorrem regularmente ao longo do ano e são dinamizadas pelas diferentes secções, ações de formação, bem como jantares e festas temáticas.

O Clube promove grandes eventos, entre os quais algumas provas de referência, tais como o «Torneio Açoriano de Corrico de Barco» e o «Torneio de Corrico Feminino de Barco», assim como outras que já se vincularam ao panorama local e regional, tais como o «Santa Maria Shootout» e a «Regata Baleeira».

Esta instituição apresenta também novos projetos, entre os quais projetos que visam a melhoria das instalações do Clube, criação de novas vertentes de atividade e uma maior integração da ação do Clube Naval de Santa Maria na vida sociodesportiva e cultural da sociedade mariense.

4 — No Clube Naval de Santa Maria existem as secções de pesca de barco, vela ligeira, botes baleeiros, atividades subaquáticas, canoagem e formação nas áreas de mergulho, navegação de recreio e vela.

5 — Esta instituição promove, ainda, diversas atividades pedagógicas, ambientais e de promoção turística, tais como colaboração com a Escola Básica Integrada de Santa Maria (EBISMA), bem como outras escolas do arquipélago, e associações de caráter cultural e desportivo em atividades náuticas, parceria com o Parque Natural de Ilha na recuperação da vida marinha e colaboração com a Autoridade Marítima Nacional na campanha «Cidadania marítima».

6 — A sede do Clube Naval necessita de obras de reabilitação e apetrechamento de caráter urgente com recurso a programas comunitários. As obras em causa consistem na manutenção da sede, melhoramentos na área da segurança e adequação a vários requisitos necessários para o exercício da sua atividade.

7 — O Clube Naval apenas pode beneficiar daqueles fundos, cumprindo com os vários requisitos para o respetivo recurso, desde que a sede do Clube esteja na sua propriedade, o que atualmente não acontece, sendo apenas beneficiário de um contrato de concessão.

113624843

I SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: http://dre.pt

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt
Tel.: 21 781 0870
Fax: 21 394 5750