



**Exmo. Senhor**

**Presidente da Assembleia Legislativa**

**Da Região Autónoma dos Açores**

Ponta Delgada, 23 de Dezembro de 2022

**Assunto: Projeto de Decreto Legislativo Regional – “Eco taxa marítima”.**

A Representação Parlamentar do PAN/Açores entrega à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e a V. Ex.<sup>a</sup>, ao abrigo das disposições estatutárias e regimentais aplicáveis, o Projeto de Decreto Legislativo Regional, melhor identificado em epígrafe, para efeitos de admissão.

Com os melhores cumprimentos,

**O Deputado,**

Pedro Neves



## **Projeto de Decreto Legislativo Regional**

### **Eco taxa marítima**

#### **Exposição de Motivos**

O turismo é concebido como um setor estratégico para a Região, sendo incontestável o seu impacto económico, social, cultural e, também ambiental.

Este segmento da economia tem apresentando um contínuo crescimento e uma considerável diversificação, destacando-se no cenário macroeconómico como um dos setores com maior desenvolvimento regional, cujo impacto é transversal em diversos outros setores económicos.

Os dados do Instituto Nacional da Estatística - INE, relativos ao primeiro semestre do ano de 2022, referem que o desempenho da atividade turística nos Açores registou um crescimento exponencial no número de hóspedes, nas dormidas e nos proveitos globais em comparação com o mesmo período do ano anterior: um aumento de 510,1% no número de hóspedes estrangeiros face ao período homólogo de 2021. Tendo sido já, em 2019, o segundo setor com maior crescimento na Região com um peso de 12,1% no Valor Acrescentado Bruto. É esperado que cresça nos próximos anos e esta cifra seja, naturalmente, ultrapassada.

Assim sendo um dos grandes motores da economia, cabendo ao turismo de cruzeiros o seu destaque pela responsabilidade que tem assumido no seu crescimento.

Na medida em que, o turismo de cruzeiro é, simultaneamente, uma forma de capitalizar a posição geoestratégica dos Açores e fonte de aumento das receitas regionais, sobretudo, em época baixa.

Os Açores deixaram de ser um ponto de passagem transatlântica, para se assumirem como local de destino de cruzeiro, para onde os passageiros viajam com o desígnio de o visitar pelo valor do seu património, sobretudo natural verde e azul – a imagem de marca dos Açores, cuja responsabilidade protecionista é responsabilidade das próprias comunidades.

No primeiro semestre do ano de 2022, a Região registou mais de 100 escalas de navios cruzeiro, cerca de 65 mil passageiros. Em dezembro de 2022 a Região alcançou novo recorde, 200 escalas, superando em cerca de 32% os números de 2017, alcançando os 128 mil passageiros e produzindo



um rendimento aproximado aos 10 milhões de euros. Porém, já no ano de 2021 foram registadas 97 escalas, e em 2019 o número de escalas foi de 88. Pelo que, em 2019 a atividade produziu um rendimento de cerca de sete milhões de euros.

A ilha de São Miguel foi a ilha com mais desembarques no ano de 2022, cerca de 81 mil passageiros, fruto das 84 escalas. Seguiu-se a ilha Terceira, com 44 escalas e 28 mil passageiros, e a ilha do Faial com 38 escalas e 12 mil passageiros. Sendo que o mês de abril foi o melhor mês de sempre, com a maior afluência devido ao registo de 43 escalas.

Ante o crescendo dos números anteriormente apresentados verifica-se a existência de uma, incontestável, tendência de crescimento do setor que se afirmou na Região e ganha cada vez mais destaque na balança do Produto Interno Bruto regional.

O Governo Regional assumiu, publicamente, a aposta na promoção da Região como local atrativo para navios cruzeiro, enquanto ferramenta para promoção e desenvolvimento da Região, aplicando e continuando, inclusivamente, investimentos no que a infraestruturas portuárias diz respeito. A par disso, a entidade exploradora dos terminais marítimos dos Açores, a *Portos dos Açores, S. A.*, integrou a maior associação de cruzeiros do mundo a *Cruise Lines International Association – CLIA*.

Perante o estado de desenvolvimento da Região enquanto destino de navios cruzeiro, que motivou a sua afirmação internacional como destino deste sector do turismo, exige-se a adoção de mecanismos que fomentem a articulação, participação e cooperação entre os vários agentes económicos, norteados pela articulação das exigências dos visitantes com as dos locais.

Deve acautelar-se a mitigação dos seus impactos sociais e ambientais, presentes e futuros, especialmente nas comunidades locais, visto serem os primeiros a serem afetados por uma estratégia que não salvaguarda a qualidade de vida daqueles que se fixam ou pretendem fixar na Região.

Importa definir as estruturas de gestão do crescimento sustentável do setor, planificando-o de forma a garantir a perpetuação da unicidade do património natural da Região enquanto requisito dos galardões turísticos que têm muito a têm honrado.

O artigo científico *Impactos ambientais e na saúde humana do turismo de cruzeiros: uma revisão*, da revista *Marine Pollution Bulletin*, 2021, mostra que o sector turístico dos cruzeiros, apesar dos progressos técnicos, continua a ser uma fonte de poluição aérea, marítima e terrestre, com impacto



nos habitats, áreas e espécies vulneráveis, e uma fonte potencial de riscos para o bem-estar da saúde humana, animal e ambiental. Pois, por exemplo, estudos apontam que um cruzeiro emite cerca de 289 gramas de CO<sub>2</sub>/Km/passageiro e que este transporte produz 0,2% das emissões mundiais de CO<sub>2</sub>.

Embora os navios de cruzeiro constituam uma pequena percentagem da indústria naval global, calcula, o estudo suprarreferido, que cerca de 24% de todos os resíduos originários da navegação provêm deste setor.

Os investigadores alertam, ainda, para o facto de um navio de cruzeiro que transporte 2700 passageiros poder produzir uma tonelada de resíduos por dia, e podendo ter uma pegada de carbono superior a 12 mil automóveis.

Daí que existam alertas e mandatos mundiais para se proceder à elaboração de legislação que permita combater o impacto da poluição gerada pelos navios cruzeiro na saúde humana e dos oceanos.

A sustentabilidade do turismo implica o uso eficiente dos recursos, o respeito pela autenticidade e identidade sociocultural e viabilidade das atividades económicas, com vista à execução dos *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030*, do *Acordo de Paris sobre as Alterações Climáticas* e do *Pacto Ecológico Europeu*.

Na medida em que, o turismo tem um peso significativo no PIB, com implicações diretas nas metas do crescimento económico, consumo e produção sustentáveis bem como no uso sustentável dos oceanos e recursos marinhos. É, por isso, uma atividade comprometida com o desenvolvimento sustentável.

A par disso, a estratégia nacional para o turismo - *Estratégia Turismo 2027*, identifica a sustentabilidade como “a” vantagem competitiva do turismo. Neste contexto surge o *Plano Turismo + Sustentável 20-23*, e a adesão ao «*Global Sustainable Tourism Council*» (GSTC) e ao *Pacto Português para os Plásticos*, que reforçam a importância do turismo no desenvolvimento sustentável. A *Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade para 2030*, assume igual importância na estratégia nacional para o turismo.

A sustentabilidade e garantia das atividades implica investimento, que acarreta um aumento da despesa pública, em especial na prevenção e mitigação da degradação e a sobrecarga, em especial, das áreas mais procuradas, face ao impacto da “pegada turística”. E a criação de tributos ambientais permitem manter os níveis de qualidade da oferta, sem prejuízo de a tornar mais acessível, inclusiva,



funcional e sustentável, principalmente, do ponto de vista ambiental, através de investimentos continuados nos domínios da paisagem, da preservação da biosfera e da proteção da biodiversidade.

Nesse sentido, é urgente a criação e aplicação de um tributo com carácter ambiental para atenuar as externalidades negativas, produzidas pelos visitantes marítimos oriundos do exterior da Região, contribuindo para o desenvolvimento e sustentabilidade do destino, minimizando o impacto da carga turística e o esforço da despesa pública.

**A Representação Parlamentar do PAN/Açores, ao abrigo das disposições estatutárias e regimentais aplicáveis, apresenta o seguinte Projeto de Decreto Legislativo Regional:**

## **Projeto de Decreto Legislativo Regional**

### **Eco taxa marítima**

#### **CAPÍTULO I**

#### **Disposições gerais**

##### **Artigo 1.º**

##### **Objeto e âmbito de aplicação**

- 1- O presente diploma cria uma taxa regional, designada de eco taxa marítima que é devida pelos passageiros sem domicílio fiscal na Região, que desembarquem em navio de cruzeiro em escala nos terminais da Região.
- 2- A eco taxa tem como finalidade o financiamento de utilidades geradas pela realização de despesa pública com atividades e investimentos relacionados com a atividade turística, com especial enfoque nas zonas de maior procura e afluência turística.
- 3- Exceciona-se da aplicação do presente diploma o serviço de transporte marítimo de passageiros inter-ilhas abrangidos por obrigações de serviço público.

#### **CAPÍTULO II**

#### **Eco-taxa marítima**

##### **Artigo 2.º**

##### **Incidência e valor**



- 1- A eco-taxa marítima é devida por passageiro sem domicílio fiscal na Região, com idade igual ou superior a 10 anos, que desembarque de navio de cruzeiro ou embarcação de recreio, em escala, nos terminais localizados na Região, salvo isenções previstas no artigo 3.º.
- 2- A eco-taxa marítima tem o valor unitário de (euros) 3/passageiro que desembarque em navio de cruzeiro ou embarcações de recreio em escala nos terminais da Região.
- 3- Quando os passageiros desembarquem em mais que um terminal regional, é cobrado apenas o primeiro desembarque.

### **Artigo 3.º**

#### **Isenções**

Quando apresentado documento comprovativo, estão isentos do pagamento da eco-taxa marítima os seguintes:

- a) Passageiros cujo desembarque seja motivado por tratamentos médicos a realizar nas unidades hospitalares localizadas na Região ou Unidades de Saúde de Ilha, incluindo isolamento profilático, estendendo-se esta isenção a um acompanhante, desde que apresentem documento comprovativo de marcação ou prestação de serviços médicos, ou documento equivalente, com menção aos dias em que os tratamentos são realizados;
- b) Os membros, incluindo atletas, dos clubes desportivos durante a época desportiva e desde que a dormida se fique a dever à prática desportiva;
- c) Passageiros desalojados ou despejados;
- d) Estudantes do ensino profissionalizante, ensino secundário ou ensino superior que se encontrem a frequentar estabelecimento de ensino com sede na Região e cuja deslocação seja por motivos académicos;
- e) As pessoas com deficiência ou com incapacidade, temporária ou permanente, para o trabalho igual ou superior a 60%;
- f) Os passageiros que atraquem por motivos de ordem técnica, meteorológica ou de força maior.

### **Artigo 4.º**

#### **Liquidação, cobrança e pagamento**

- 1- A liquidação e arrecadação da eco-taxa marítima é da competência da entidade incumbida da exploração dos terminais de navios de cruzeiro e de embarcações de recreio na Região.

- 2- A eco-taxa marítima é paga no momento do desembarque, numa única prestação, mediante emissão de fatura-recibo, em nome do passageiro ou da entidade que procede ao pagamento, com referência expressa à sua não sujeição a IVA, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado.

### **CAPÍTULO III**

#### **Entrega e finalidade da eco taxa marítima**

##### **Artigo 5.º**

###### **Entrega**

- 1- As entidades exploradoras devem apresentar uma declaração do valor cobrado, até ao último dia do mês seguinte ao da sua cobrança, salvo quando a entidade exploradora se encontrar isenta de IVA ou quando optar pela entrega trimestral da eco-taxa.
- 2- Os valores declarados no número anterior e cobrados a título de eco taxa marítima são entregues à Direção Regional com competência em matéria de ambiente pelas entidades exploradoras no prazo de 10 dias contados da data em que seja disponibilizada a informação para a respetiva entrega.
- 3- São devidos juros de mora, à taxa legal em vigor, às entidades exploradoras que procedam à entrega da eco taxa marítima para além da do prazo estipulado.
- 4- A falta de entrega do valor cobrado a título de eco-taxa marítima no prazo indicado, implica a extração de certidão de dívida e o envio aos serviços competentes, para efeitos de execução fiscal.
- 5- A cessação de atividade não exonera as entidades exploradoras das obrigações anteriormente assumidas, incluindo a entrega dos valores arrecadados.

##### **Artigo 6.º**

###### **Preservação ambiental**

- 1- A Direção Regional com competência em matéria do ambiente deve utilizar os valores arrecadados com a cobrança da eco taxa marítima para apoiar projetos de entidades, públicas ou privadas, que tenham como objetivo a preservação ambiental.
- 2- Aos passageiros é disponibilizada informação sobre o objetivo da cobrança da eco taxa marítima, designadamente a preservação ambiental.



- 3- A Direção Regional com competência em matéria do ambiente disponibiliza relatório anual com menção aos valores arrecadados e valores aplicados nos projetos.

### **Artigo 7.º**

#### **Relatório sobre o impacte ambiental e económico**

Decorridos 16 meses da vigência do presente diploma, o Governo Regional entrega, na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, um relatório sobre o impacte ambiental e económico da aplicação da eco taxa marítima nos primeiros doze meses da sua vigência, com menção à possibilidade de se proceder à revisão do valor cobrado.

### **CAPÍTULO IV**

#### **Fiscalização**

### **Artigo 8.º**

#### **Fiscalização**

- 1- Cabe à Inspeção Regional das Atividades Económicas a fiscalização do cumprimento do presente diploma.
- 2- A entidade fiscalizadora pode requerer informações às entidades exploradoras, realizar visitas ao local e fiscalizar aos dados declarados em sede de autoliquidação, diretamente ou através de entidade mandatada para o efeito.
- 3- As entidades exploradoras devem manter arquivados, pelo período de 1 ano, os documentos comprovativos referidos nos artigos 3.º a 8.º, podendo, durante este período, ser exigida a sua consulta pela entidade fiscalizadora.

### **Artigo 9.º**

#### **Contraordenações**

- 1- Constituem contraordenações sancionadas com coima:
  - a) A inexatidão ou falsidade dos elementos fornecidos para a liquidação da taxa;
  - b) A ausência de comunicação ou inexatidão de dados;
  - c) A não transferência dos valores arrecadados nos prazos previstos;
  - d) A não conservação dos documentos referidos nos artigos 3.º, 5.º e 6.º;
  - e) A falta de comunicação da cessação da atividade.





- 2- As contraordenações previstas no número 1, nas alíneas a) a e) do presente artigo são puníveis com coima de (euros) 500 a (euros) 10.000 para pessoas singulares, e de (euros) 1000 a (euros) 40000 para pessoas coletivas.
- 3- A negligência é punível.
- 4- O pagamento das coimas não dispensa os infratores do dever de reposição da legalidade.
- 5- A competência para instaurar, instruir e decidir os processos de contraordenação, bem como aplicação das coimas e sanções acessórias, é da Inspeção Regional das Atividades Económicas.

### **Artigo 10.º**

#### **Produto das coimas**

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

- a) 10 % para a entidade que levantou o auto;
- b) 30 % para a entidade que instruir o processo e aplicar a coima, e
- c) 60 % para a Região Autónoma dos Açores.

## **CAPÍTULO V**

### **Disposições finais**

### **Artigo 11.º**

#### **Regulamentação**

O Governo Regional procede à regulamentação do presente diploma no prazo de 20 dias a contar da sua publicação.

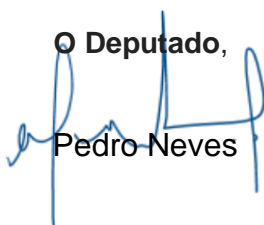
### **Artigo 12.º**

#### **Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor 10 dias após a sua publicação.

Ponta Delgada, 23 de Dezembro de 2022

O Deputado,



Pedro Neves

# Avaliação Prévia de Impacto de Género

## 1 - Identificação de iniciativa

Projeto de Decreto Legislativo Regional – “Eco taxa marítima”.

## 2 - Descrição da situação de partida sobre a qual a iniciativa vai incidir

A iniciativa visa a criação de uma taxa regional, designada de eco-taxa marítima que é devida pelos passageiros sem domicílio fiscal na Região, que desembarquem em navio de cruzeiro ou embarcações de recreio em escala nos terminais da Região. E tem como finalidade o financiamento de utilidades geradas pela realização de despesa pública com atividades e investimentos relacionados com a atividade turística, com especial enfoque nas zonas de maior procura e afluência turística.

## 3 - A iniciativa consiste num ato normativo de carácter meramente repetitivo e não inovador?

Sim  Não  Nota: Em caso de resposta afirmativa o preenchimento da ficha encontra-se concluído.

## 4 - Previsão de resultados a alcançar e valoração do impacto de género

Categorias / Indicadores	Avaliação			Valoração			
	Sim	Não	N/A	Positivo	Neutro	Negativo	
<b>1 Direitos:</b>							
1.1	A iniciativa afetará os direitos das mulheres ou dos homens de forma direta ou indireta?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:							
<b>2 Acesso:</b>							
2.1	O número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da iniciativa é igual?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:							
2.2	A iniciativa permite que os homens e mulheres participem de igual modo?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:							
<b>3 Recursos:</b>							
3.1	Homens e mulheres têm o mesmo acesso aos recursos (tempo, financeiros, informação) necessários para poderem beneficiar da aplicação da iniciativa?	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:							
3.2	A iniciativa promove uma distribuição igual de recursos entre homens e mulheres?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:							
<b>4 Normas e Valores:</b>							
4.1	Caso a iniciativa entre em vigor, os estereótipos de género, bem como as normas e valores sociais e culturais, irão afetar homens e mulheres de forma diferente?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:							
4.2	Os estereótipos e certos valores serão uma barreira para mulheres ou homens quando tentarem maximizar os benefícios que lhes são concedidos pela iniciativa?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Notas:							
<b>Totais:</b>		1	3	3	4	3	0

## 5 - Conclusão/propostas de melhoria