



Proposta de Lei n.º 38/XV/1.^a

(Orçamento do Estado para 2023)

PROPOSTA DE ADITAMENTO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Deputada Única e o abaixo assinada apresenta a seguinte proposta de aditamento à Proposta de Lei n.º 38/XV/1.^a:

«Artigo 139.º-A

Taxa de carbono sobre as viagens aéreas em aeronaves com capacidade máxima de até 19 lugares

1 - Em 2023, o Governo introduz, a partir de julho, uma taxa de carbono para o consumidor de viagens aéreas em aeronaves com capacidade máxima de até 19 lugares, inclusive, cujo valor será encontrado através da aplicação da seguinte fórmula: «Valor final = TC × CP × L × (D +1)».

2 - Para efeitos do presente artigo, considera-se:

- a) «TC», valor da taxa de carbono criada pelo artigo 390.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, e regulamentada pela portaria a que se refere o n.º 5 do artigo 390.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro;
- b) «CP», coeficiente de poluição per capita agravado, cujo valor se fixa em 10;
- c) «L», capacidade máxima de lugares da aeronave utilizada, segundo a configuração de fábrica; e
- d) «D», unidade de milhar da distância percorrida, em quilómetros, entre o aeroporto de partida em território nacional e o aeroporto de destino final, arredondado à primeira casa decimal;



3 - A taxa mencionada no n.º 1 incide sobre cada voo comercial e não comercial com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português em aeronaves com capacidade máxima para passageiros de até 19 lugares, inclusive.

4 - A taxa é cobrada e liquidada pelos proprietários de aeronave ou pelos operadores de aeronave ou pelas transportadoras aéreas que realizem os voos e procedam à comercialização do voo, respetivamente.

5 - A receita da taxa reverte para o Fundo Ambiental, sem prejuízo do direito a uma comparticipação por parte das entidades que participem na cobrança da taxa, para ações de financiamento na área da ferrovia, dos passes de transportes públicos e na redução de emissões de CO₂ (índice 2) dos transportes coletivos, incluindo da aviação, designadamente na aplicação em políticas públicas de apoio à investigação pública para a transição energética do setor.

6 - A taxa prevista no presente artigo não se aplica às aeronaves totalmente elétricas, aos serviços de transporte abrangidos por obrigações de serviço público, aos voos de Estado, de instrução, de emergência médica e de busca e salvamento e às descolagens na sequência de aterragens por motivos de ordem técnica, meteorológica ou contingência similar.

7 - Compete ao membro do Governo responsável pela área da aviação aprovar a nova regulamentação e as adaptações à regulamentação existente necessárias ao cumprimento do disposto no presente artigo no prazo de 90 dias após a entrada em vigor da presente lei.

Palácio de São Bento, 11 de novembro de 2022.

A Deputada Única,

Inês de Sousa Real



Objetivos:

O Orçamento do Estado de 2021 introduziu a taxa de carbono sobre as viagens aéreas no valor de 2 euros por cada passageiro. A introdução da taxa foi avaliada de forma positiva por um estudo elaborado pelo Centro de Investigação sobre Economia Portuguesa do Instituto Superior de Economia e Gestão, entregue na Assembleia da República. No entanto, a introdução da taxa, que entrou em vigor há 1 ano e 3 meses, e a posterior avaliação permitiu identificar uma lacuna legislativa: a taxa de carbono não é aplicada a quem é dono de um avião e é aplicada de forma defeituosa a todo o setor da aviação executiva.

É importante corrigir a aplicação da taxa à aviação executiva, geradora de injustiça ambiental, social e económica. A poluição média per capita de um passageiro de aviação executiva é 10 vezes superior a um passageiro da aviação comercial, sendo que este valor pode ser até 14 vezes superior.

Estima-se ainda que numa viagem de quatro horas um passageiro de um voo executivo polui tanto como o cidadão médio da União Europeia num ano inteiro, com alguns estudos a apontarem a aviação executiva como uma das atividades individuais mais poluentes que um cidadão pode praticar.

Parte da receita cobrada deverá ser utilizada para as ações de investimento do Fundo Ambiental, sendo que haverá a preocupação de compensar as entidades envolvidas na cobrança da taxa, com parte da receita angariada.