

[Projeto de Lei n.º 814/XV/1.ª \(PAN\)](#)

Aprova o regime jurídico de limitação de voos em rotas aéreas internas com ligação ferroviária alternativa satisfatória, assegurando a execução na ordem jurídica interna das medidas ambientais previstas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008

Data de admissão: 07/06/2023

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

ÍNDICE

- I. [A INICIATIVA](#)
- II. [APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS](#)
- III. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL](#)
- IV. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL](#)
- V. [ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR](#)
- VI. [CONSULTAS E CONTRIBUTOS](#)
- VII. [AVALIAÇÃO PRÉVIA DE IMPACTO](#)
- VIII. [ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO](#)

I. A INICIATIVA

A iniciativa em apreço visa a aprovação de um regime jurídico de limitação de voos em rotas aéreas internas com ligação ferroviária alternativa satisfatória em Portugal, com o propósito de implementar medidas ambientais previstas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008.

A proponente define alguns conceitos, como os diferentes tipos de serviços de transporte aéreo (regular, não-regular, comercial e não-comercial), bem como outros tantos termos relacionados: ‘aeroportos’ e ‘aeródromos’, e ‘transportadoras aéreas’.

A iniciativa propõe que sejam proibidos os serviços regulares e não-regulares de transporte aéreo de passageiros, comerciais ou não-comerciais, em rotas aéreas em Portugal continental que possuam uma ligação ferroviária alternativa satisfatória, cuja duração média seja igual ou inferior a três horas e meia. Para ser considerada satisfatória, uma ligação ferroviária deve cumprir determinados critérios, como a não exigência de transbordos, possuir horários regulares durante todo o ano e permitir uma estada mínima de oito horas no destino.

A definição das rotas aéreas afetadas pela proibição proposta é estabelecida anualmente por portaria conjunta dos membros do governo responsáveis pelas áreas do ambiente e das infraestruturas, após uma audição prévia das transportadoras aéreas potencialmente afetadas. Essa portaria deverá ser comunicada à Comissão Europeia e aos outros Estados-Membros da União Europeia (UE).

Existem algumas exceções à proibição, como aeronaves do Estado e das Forças Armadas, voos humanitários ou de emergência médica, aeronaves envolvidas em operações de combate a incêndios rurais ou missões de proteção civil, escalas técnicas não comerciais e voos de instrução, testes ou trabalho aéreo.

O cumprimento das regras é fiscalizado pela ANAC, que recebe comunicações das entidades gestoras aeroportuárias sobre violações do regime. A violação do regime constituirá uma contraordenação muito grave, sujeita a penalizações nos termos do regime das contraordenações aeronáuticas civis.

A iniciativa prevê também a avaliação do impacto do regime após três anos da sua entrada em vigor, com a apresentação de relatórios ao Parlamento e à Comissão Europeia sobre a mitigação das alterações climáticas, e o impacto na competitividade do turismo nacional e na economia.

O diploma entrará em vigor a 1 de janeiro de 2024 e vigorará até 31 de dezembro de 2028, sujeito a reexame conforme previsto no respetivo artigo 6.º.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa é apresentada pela Deputada única representante do Pessoas-Animais-Natureza (PAN), ao abrigo e nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º e do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)¹ (Constituição), bem como da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei.

Assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

São também respeitados os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que as mesmas parecem não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e definem concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

¹ As ligações para a Constituição e para o Regimento são direcionadas para o portal oficial da Assembleia da República.

Porém, a previsão de interdição dos serviços regulares e não-regulares de transporte aéreo de passageiros, comerciais ou não-comerciais, em rotas aéreas no território de Portugal pode ser suscetível de um eventual caso de diminuição de receitas previstas no Orçamento do Estado (OE).

Contudo, não nos é possível avaliar ou quantificar a dimensão dessa eventual diminuição de receitas, nem mesmo aferir da sua relevância para o OE.

Ainda assim, parece-nos mais cauteloso, enquanto salvaguarda do limite imposto pela «lei-travão», diferir o momento da entrada em vigor para o momento da entrada em vigor do OE subsequente à sua aprovação, sem se fixar, contudo, uma data concreta. Embora seja provável que o próximo OE entre em vigor a 1 de janeiro de 2024, a verdade é que tal não pode ser, neste momento, inequivocamente assegurado.

A matéria sobre a qual versa o presente projeto de lei enquadra-se, por força do disposto na alínea d) do n.º 1 artigo 165.º da Constituição, no âmbito da reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República. Durante o processo legislativo parlamentar poderá ser analisado se a redação da norma constante do artigo 5.º da iniciativa é suficientemente compatível com a aconselhável determinabilidade do tipo legal de contraordenação. Como refere Figueiredo Dias, «se é inevitável que a formulação dos tipos legais não consiga renunciar à utilização de elementos normativos, de conceitos indeterminados, de cláusulas gerais e de fórmulas gerais de valor, é indispensável que a sua utilização não obste à determinabilidade objetiva das condutas proibidas e demais elementos de punibilidade requeridos, sob pena de violação irremissível, neste plano, do princípio da legalidade e sobretudo da sua teleologia garantística. Nesta acepção se afirma, com razão, que a lei penal fundamentadora ou agravadora da responsabilidade tem de ser uma lei certa e determinada»².

No mesmo sentido, atente-se ao [Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 458/93](#): «o princípio da precisão ou determinabilidade das leis implica que o legislador elabore normas jurídicas claras, susceptíveis de interpretação que conduza a um sentido

² FIGUEIREDO DIAS, Jorge – *Direito Penal, Parte Geral, Tomo I, Questões fundamentais, A doutrina geral do crime*. Coimbra : Coimbra Editora, 2004. P. 174.

inequívoco, e que tenham a suficiente densidade, de forma a constituírem uma medida jurídica capaz de alicerçar posições juridicamente protegidas dos cidadãos, traduzindo uma norma de actuação para a Administração, possibilitando, como norma de controlo, a fiscalização de legalidade e a defesa dos direitos e interesses protegidos (ensino de Gomes Canotilho, *ob. cit.*, págs. 376 e seguintes, acolhido no Acórdão nº 285/92, do Tribunal Constitucional, no *Diário da República*, I Série-A, nº 188, de 17 de Agosto de 1992, págs. 2962 e seguintes).»

Refira-se ainda que tem sido entendimento, quer doutrinal³, quer jurisprudencial, que «o direito contra-ordenacional é direito sancionatório público onde impera o princípio da legalidade, da não retroactividade e da tipicidade»⁴.

A iniciativa deu entrada a 5 de junho de 2023, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). A 7 de junho de 2023 foi admitido e baixou, na generalidade, à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.^a), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na sessão plenária no dia 7 de junho de 2023.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A [lei formulário](#)⁵ contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa legislativa traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora, em caso de aprovação, possa ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

³ FIGUEIREDO DIAS, Jorge - *Direito Penal, Parte Geral, Tomo I, Questões fundamentais, A doutrina geral do crime*. Coimbra Coimbra Editora, Reimpressão 2012, P. 155 a 168.

⁴ [Acórdão Tribunal da Relação de Évora n.º 82/12.2YQSTR.E1](#)

⁵ Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas.

O n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, dispõe que «os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas».

Em caso de aprovação, esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

No que respeita ao início de vigência, a iniciativa estabelece, no seu artigo 7.º, que a sua entrada em vigor ocorrerá «no dia 1 de janeiro de 2024», estando em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

▪ **Conformidade com as regras de legística formal**

A elaboração de atos normativos da Assembleia da República deve respeitar regras de legística formal, constantes do [Guia de Legística para a Elaboração de Atos Normativos](#)⁶, por forma a garantir a clareza dos textos normativos, mas também a certeza e a segurança jurídicas.

Nesse sentido, assinalamos que alguns conceitos definidos no artigo 2.º já se encontram definidos em outros atos normativos⁷, ainda que com alcances distintos, pelo que se deixa à consideração a adequação da utilização das definições constantes da presente iniciativa.

⁶ Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República

⁷ A título exemplificativo, identifica-se o [Decreto-Lei n.º 311/91, de 17 de agosto](#) e o [Decreto-Lei n.º 409/88, de 9 de novembro](#) quanto a «serviço regular transporte aéreo» e o [Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de janeiro](#) quanto a «serviço não-regular transporte aéreo».

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões no âmbito da legística formal, sem prejuízo da análise mais detalhada a ser efetuada no momento da redação final.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

A proteção do ambiente e da qualidade de vida é um dos direitos sociais previstos na [Constituição](#)⁸. Assim, de acordo com o [artigo 66.º](#) «Todos têm direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado e o dever de o defender.» E «Para assegurar o direito ao ambiente, no quadro de um desenvolvimento sustentável, incumbe ao Estado, por meio de organismos próprios e com o envolvimento e a participação dos cidadãos: (...) prevenir e controlar a poluição e os seus efeitos e as formas prejudiciais de erosão.»

O [Regulamento \(CE\) n.º 1008/2008](#)⁹ do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, «*relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade*» (*reformulação*) regula a concessão de licenças às transportadoras aéreas comunitárias, o direito de as transportadoras aéreas comunitárias explorarem serviços aéreos intracomunitários e a tarifação dos serviços aéreos intracomunitários.

O artigo 20.º diz respeito às «medidas ambientais». Assim, «Quando existem problemas ambientais graves, o Estado-Membro responsável pode limitar ou recusar o exercício de direitos de tráfego, em especial quando outros modos de transporte prestam um serviço de nível adequado. A medida deve ser não discriminatória, não falsear a concorrência entre transportadoras aéreas e não ser mais restritiva que o necessário

⁸ Texto consolidado retirado do sítio da Internet da Assembleia da República. Todas as referências legislativas referentes à Constituição são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 22/06/2023.

⁹ Documento consolidado retirado do portal 'EUR-Lex'. Todas as referências a diplomas comunitários são feitas para o referido portal, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada a 22/06/2023.

para sanar os problemas, e tem um prazo de validade limitado, não superior a três anos, após o qual é objeto de reexame.»

O [Decreto-Lei n.º 293/2003](#)¹⁰, de 19 de novembro, transpôs para a ordem jurídica nacional a [Diretiva n.º 2002/30/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários.

De acordo com o preâmbulo do diploma supracitado «O desenvolvimento sustentável é um dos principais objetivos da política comum dos transportes, mediante uma abordagem integrada, visando garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes e a proteção do ambiente.»

O artigo 4.º regula a 'gestão do ruído de aeronaves'. Para cada aeroporto são fixadas medidas de gestão de ruído de aeronaves, tendo em conta os critérios nele contidos.

Para efeitos de aprovação de uma decisão relativa a restrições de operação, as informações especificadas no anexo ao Decreto-Lei n.º 293/2003 são tomadas em conta, na medida do possível e se tal se justificar, no que diz respeito às restrições de operação em questão e às características do aeroporto. (artigo 5.º)

O [Decreto-Lei n.º 10/2004](#), de 9 de janeiro, aprovou o regime aplicável às contraordenações aeronáuticas civis. De acordo com o seu preâmbulo «A aviação civil constitui um sector de atividade económica em constante evolução e de complexidade crescente, o que impõe, para ser eficaz, a necessidade de um regime de contraordenações próprio. Acresce que a liberalização dos mercados e a liberdade de circulação das pessoas e dos equipamentos obriga a um esforço dos meios, por parte do Estado, para a prevenção e sanção dos múltiplos ilícitos suscetíveis de ocorrerem no sector da aviação civil.»

¹⁰ Texto consolidado retirado do sítio da *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nacionais são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada a 22/06/2023.

O [Decreto-Lei n.º 40/2015](#), de 16 de março, aprovou os estatutos da [ANAC](#)¹¹, anteriormente designado Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., em conformidade com o regime estabelecido na Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprova a lei-quadro das entidades administrativas independentes.

A ANAC exerce funções de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil e rege-se de acordo com o disposto no direito internacional e europeu, na Lei-Quadro das entidades reguladoras, nos seus estatutos e na demais legislação setorial aplicável.

A [Lei n.º 67/2013](#), de 28 de agosto, que aprova a lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo (lei-quadro das entidades reguladoras) veio reconhecer como entidade reguladora, para efeitos de aplicação do regime jurídico ali contido, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.).

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ Âmbito da União Europeia

Nos termos do disposto no artigo 4.º, 2, e) e g) do [Tratado sobre o Funcionamento da UE](#) as matérias relativas ao ambiente e aos transportes pertencem à esfera de competências partilhadas entre a União e os Estados-Membros, desenvolvendo, quanto aos transportes em particular, o âmbito da ação da União no Título VI, entre os artigos 90.º a 100.º. Acresce, o artigo 6.º, a) endossa à União competência para coordenar, apoiar ou completar a ação dos Estados-Membros no fito da proteção e melhoria da saúde humana.

Nesse âmbito, no que é respeitante ao estabelecimento de uma política comum de transportes, de acordo com o disposto no artigo 90.º e o artigo 100.º, n.º 2, o *Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,*

¹¹ <https://www.anac.pt/vPT/Generico/Paginas/Homepage00.aspx> Consultas efetuadas a 22/06/2023.

podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos, as quais deliberam após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

No Livro Branco de setembro de 2001, intitulado «[A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções](#)»¹², a Comissão analisou os problemas e os desafios da política europeia de transportes e apresentou um pacote de 60 medidas que visavam pôr termo à relação entre o crescimento económico e o aumento do volume de tráfego, bem como combater o crescimento desigual dos modos de transporte. Em 2006, na sua comunicação «[Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente - Revisão intercalar do Livro branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes](#)», a Comissão introduz novos instrumentos tendo em vista alcançar os objetivos formulados.

No âmbito da criação do [mercado único da aviação](#), o [Regulamento \(CE\) n.º 1008/2008](#)¹³ estabelece regras comuns de exploração dos serviços aéreos na UE, incluindo a concessão de licenças às transportadoras aéreas da UE e a transparência de preços, além de prever que os Estados-Membros podem regular a distribuição do tráfego aéreo entre aeroportos que satisfaçam, nomeadamente, as seguintes condições:

- Sirvam a mesma cidade ou conurbação;
- Sejam servidos por uma infraestrutura de transporte adequada e sejam ligados entre si e à cidade ou conurbação que sirvam por serviços de transporte público frequentes, fiáveis e eficientes;
- A decisão de regulação da distribuição do tráfego aéreo respeita os princípios da proporcionalidade e da transparência e baseia-se em critérios objetivos.

Nos termos do artigo 19.º do Regulamento¹⁴, qualquer decisão de regulação da distribuição do tráfego aéreo entre os aeroportos interessados deve respeitar os

¹² Os resultados do debate sobre o futuro dos transportes a longo prazo (numa perspetiva de 20 a 40 anos), lançado no Livro Branco, foram apresentados na comunicação da Comissão intitulada «[Um futuro sustentável para os transportes: rumo a um sistema integrado, baseado na tecnologia e de fácil utilização](#)».

¹³ O Regulamento (UE) [2020/696](#) e os Regulamentos Delegados (UE) [2020/2114](#) e [2020/2115](#) da Comissão alteram temporariamente o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 a fim de ajudar as companhias aéreas e os aeroportos a fazer face à redução acentuada do tráfego aéreo provocada pela pandemia da COVID-19.

¹⁴ [Avaliação do Regulamento \(CE\) n.º 1008/2008](#).

princípios da proporcionalidade e da transparência e ser baseada em critérios objectivos, devendo o Estado-Membro interessado informar a Comissão da sua intenção de regular a distribuição do tráfego aéreo ou de alterar a regra de distribuição do tráfego em vigor, a quem cabe decidir se estão ou não reunidos os critérios.

Em 2011, o Livro Branco intitulado «[Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos](#)»¹⁵, estabeleceu 40 pontos de intervenção específicos e apresentou uma lista de 131 iniciativas concretas para a próxima década destinadas a construir um sistema de transportes competitivo, visando eliminar os principais estrangulamentos e permitindo a circulação eficiente e segura de pessoas e mercadorias em toda a UE. As propostas visam reduzir a dependência da UE do petróleo importado, descarbonar no essencial a logística nos grandes centros urbanos, até 2030, bem como reduzir em 60% as emissões de carbono provenientes dos transportes até 2050. Esta estratégia é complementada por iniciativas como:

- O [programa Horizonte 2020](#), que apoia a investigação e a inovação em matéria de transportes inteligentes, ecológicos e integrados;
- O [Mecanismo Interligar a Europa](#)¹⁶, que disponibiliza financiamento a projetos transnacionais de infraestruturas de transporte;
- O [Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica em 2050](#), sendo o setor dos transportes fundamental para a concretização deste objetivo;
- Várias medidas de [eficiência energética](#) destinadas a reduzir a utilização de energia primária da Europa em 20 % até 2020.

Na sua «[Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro](#)», a Comissão identifica dez áreas emblemáticas e são definidos vários marcos para ilustrar a trajetória do sistema europeu de transportes rumo a uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, demonstrando o nível de ambição necessário para as futuras políticas da UE.

¹⁵ Em 1 de julho de 2016, a Comissão apresentou um [relatório](#) sobre os progressos obtidos na execução do programa decenal do Livro Branco de 2011.

¹⁶ A 14 de junho de 2021, o Conselho adotou o [programa da UE Mecanismo Interligar a Europa 2.0](#) (MIE 2.0), no valor de 33,71 mil milhões de euros, destinado a financiar o desenvolvimento de infraestruturas sustentáveis e de elevado desempenho nos domínios dos transportes, do digital e da energia. Esta segunda edição do programa decorrerá de 2021 a 2027.

No contexto do [Pacto Ecológico Europeu](#), foi aprovada a [Lei Europeia em matéria de Clima](#) que define e estabelece o regime para as medidas a tomar pela UE e seus Estados-Membros com vista a reduzir progressivamente as emissões e alcançar a neutralidade climática até 2050, tendo sido adotado, em julho de 2021, um pacote de propostas (também conhecido como «[pacote Objetivo 55](#)»), destinado a adequar as políticas da UE em matéria de clima, energia, utilização do solo, transportes e tributação à redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Algumas das propostas abrangem plena ou parcialmente os transportes aéreos, entre as quais:

- uma [proposta de revisão do regime europeu de comércio de licenças de emissão](#)¹⁷ ([Diretiva 2003/87/CE](#)) para suprimir progressivamente as licenças de emissão gratuitas para a aviação e um alinhamento com o Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional;
- uma [proposta de revisão do regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos](#), que prevê, nomeadamente, que as aeronaves tenham acesso a eletricidade limpa nos principais aeroportos;
- uma [proposta de regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável](#) (ReFuelEU aviação). Este acordo inclui o requisito de que 2 % do combustível para aviação a jato seja sustentável até 2025, passando o valor de referência para 70 % até 2050;
- Uma [proposta de alteração da Diretiva Tributação da Energia](#) (Diretiva 2003/96/CE), que eliminaria a isenção fiscal para o querosene.

Por fim, cumpre referir que os Estados-Membros da UE têm vindo a trabalhar no desenvolvimento de regras e objetivos comuns de gestão do espaço aéreo europeu no âmbito do [Céu Único Europeu](#), uma vez que a gestão eficiente do tráfego aéreo deverá ajudar a reduzir as emissões do setor e a garantir ganhos suficientes em termos de capacidade e relação custo-eficácia. Em junho de 2021, o Conselho definiu a sua [posição sobre a reforma do Céu Único Europeu](#), cujo pacote é composto por uma [proposta alterada de reformulação do Regulamento Céu Único Europeu \(SES 2+\) e a](#)

¹⁷ [Diretiva \(UE\) 2023/958](#) do Parlamento Europeu e do Conselho de 10 de maio de 2023 que altera a Diretiva 2003/87/CE no que diz respeito à contribuição da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global.

[proposta de regulamento que altera o regulamento de base da Agência Europeia para a Segurança da Aviação \(AESA\).](#)

▪ **Âmbito internacional**

Países analisados

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a: Espanha e França.

ESPANHA

Neste país, a aprovação, em 2021, da [Estrategia 2050, fundamentos y propuestas para una Estrategia Nacional de Largo Plazo](#)¹⁸, pelo Governo recomenda, no âmbito do objetivo de transformar a mobilidade, reduzindo as emissões do sector dos transportes espanhol para 2Mt331 até 2050, reduzir o impacto ambiental do transporte aéreo através da introdução de uma taxa de passageiro frequente ou a criação de taxas sobre os bilhetes de avião em função da proximidade do destino, nele incluindo a proibição de voos nos trajetos que podem ser efetuados por comboio em menos de 2,5 horas¹⁹.

Neste sentido, o governo apresentou o [Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible](#)²⁰, cuja tramitação pode ser vista [aqui](#)²¹, caducada com a queda do Governo.

FRANÇA

¹⁸ Texto disponível no portal governamental, retirado daqui: https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2021/200521-Estrategia_Espana_2050.pdf. Consultas efetuadas a 22/06/2023.

¹⁹ P. 198.

²⁰ Texto disponível no site do parlamento, retirado daqui: https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/A/BOCG-14-A-136-1.PDF#page=1. Consultas efetuadas a 22/06/2023.

²¹ Informação disponível no site do parlamento, retirada daqui: https://www.congreso.es/es/proyectos-de-ley?p_p_id=iniciativas&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&iniciativas_mod_e=mostrarDetalle&iniciativas_legislatura=XIV&iniciativas_id=121%2F000136. Consultas efetuadas a 22/06/2023.

Em França, a aprovação da [Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021](#)²² portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets determinou, no seu [article 145](#), que os serviços aéreos regulares de transporte público de passageiros são proibidos em todas as ligações aéreas no território francês, sempre que o itinerário seja igualmente assegurado pela rede ferroviária nacional sem ligação e por vários trajetos diários com uma duração inferior a duas horas e meia.

As condições de aplicação desta medida seriam especificadas por um Decreto do Conselho de Estado, nomeadamente as características das ligações ferroviárias em causa, que devem assegurar um serviço adequado, e as condições de derrogação a esta proibição quando a maioria dos serviços aéreos se destinar ao transporte de passageiros em ligação ou puder ser considerada como assegurando um transporte aéreo com baixo teor de carbono.

O diploma determinava ainda que, no prazo de um ano a contar da promulgação da lei, o Governo apresentará um relatório ao Parlamento sobre a possibilidade de alargar o regime previsto no II do [Article L. 6412-3](#) do [Code des transports](#) aos serviços nacionais de transporte de mercadorias com partida ou chegada ao aeroporto de Paris-Charles de Gaulle, quando o trajeto for igualmente assegurado por um serviço ferroviário com uma duração inferior a duas horas e meia, que pode ser lido [aqui](#)²³.

Assim, no presente ano, o [Décret n° 2023-385 du 22 mai 2023](#)²⁴ précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de deux heures trente, aditou o [Article R. 330-6-1](#) ao [Code de l'aviation civile](#), com a seguinte redação:

Os serviços regulares de transporte aéreo público de passageiros proibidos pelo [Article L. 6412-3](#) do [Code des transports](#) são aqueles para os quais uma ligação ferroviária

²² Diploma retirado do portal oficial Legifrance.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

²³ Documento disponível no site oficial do parlamento, retirado daqui: https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion-dvp/16b0681_rapport-information. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

²⁴ Diploma retirado do portal oficial Legifrance.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

substituível assegura, em cada sentido, um trajeto de menos de duas horas e meia e que apresentam as seguintes características:

- 1º A viagem deve ser efetuada entre estações que sirvam as mesmas cidades que os respetivos aeroportos em causa. Todavia, quando o mais importante desses dois aeroportos, em termos de tráfego médio nos últimos sete anos, for diretamente servido por um serviço ferroviário de alta velocidade, a estação considerada para efeitos da aplicação do disposto no presente número é a que serve esse aeroporto;
- 2º O serviço é assegurado sem mudança de comboio entre estas estações, várias vezes por dia e com um serviço satisfatório, na aceção do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, incluindo a acessibilidade das tarifas ferroviárias alternativas. Para o efeito, as frequências devem ser suficientes e os horários adequados, tendo em conta as necessidades de transporte dos passageiros que utilizam esta rota, nomeadamente em termos de conectividade e de intermodalidade, bem como as alterações de tráfego decorrentes da proibição;
- 3º A rota deve permitir que os passageiros permaneçam mais de oito horas no local durante o dia, durante todo o ano.

Antes de cada época aeronáutica, o ministro responsável pela aviação civil efetuará uma avaliação para determinar as rotas aéreas potencialmente afetadas para as quais existe um serviço ferroviário alternativo satisfatório. Informará as transportadoras potencialmente afetadas das rotas aéreas suscetíveis de serem interditas.

Organizações internacionais

NAÇÕES UNIDAS

A Assembleia Geral das Nações Unidas adotou a [Resolução 72/201212 em dezembro de 2017](#)²⁵, que destaca a ligação entre a transformação dos transportes e a realização dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Também no âmbito das Nações Unidas, foram realizadas duas Conferências Mundiais sobre Transportes Sustentáveis. A primeira em 2016, em [Ashgabat](#)²⁶ (Turquemenistão) e a segunda em 2021, em [Pequim](#)²⁷ (China).

Como documento preparatório para esta última, publicou o relatório interinstitucional [Sustainable Transport, Sustainable Development](#)²⁸, que define o lugar e a importância da questão dos transportes sustentáveis no contexto da Agenda 2030 e do Acordo de Paris e apresenta os principais progressos, desafios e formas de atingir a sua transformação.

Países analisados

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a: Espanha e França.

ESPANHA

Neste país, a aprovação, em 2021, da [Estratégia 2050, fundamentos y propuestas para una Estrategia Nacional de Largo Plazo](#)²⁹, pelo Governo recomenda, no âmbito do objetivo de transformar a mobilidade, reduzindo as emissões do sector dos transportes espanhol para 2Mt331 até 2050, reduzir o impacto ambiental do transporte aéreo através da introdução de uma taxa de passageiro frequente ou a criação de taxas sobre

²⁵ Documento disponível aqui: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N17/465/78/PDF/N1746578.pdf?OpenElement>. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

²⁶ Informação disponível aqui: <https://sustainabledevelopment.un.org/Global-Sustainable-Transport-Conference-2016>. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

²⁷ Informação disponível aqui: <https://www.un.org/en/conferences/transport2021>. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

²⁸ Informação disponível aqui: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

²⁹ Texto disponível no portal governamental, retirado daqui: https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2021/200521-Estrategia_Espana_2050.pdf. Consultas efetuadas a 22/06/2023.

os bilhetes de avião em função da proximidade do destino, nele incluindo a proibição de voos nos trajetos que podem ser efetuados por comboio em menos de 2,5 horas³⁰.

Neste sentido, o governo apresentou o [Projecto de Ley de Movilidad Sostenible](#)³¹, cuja tramitação pode ser vista [aqui](#)³², caducada com a queda do Governo.

FRANÇA

Em França, a aprovação da [Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021](#)³³ portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets determinou, no seu [article 145](#), que os serviços aéreos regulares de transporte público de passageiros são proibidos em todas as ligações aéreas no território francês, sempre que o itinerário seja igualmente assegurado pela rede ferroviária nacional sem ligação e por vários trajetos diários com uma duração inferior a duas horas e meia.

As condições de aplicação desta medida seriam especificadas por um Decreto do Conselho de Estado, nomeadamente as características das ligações ferroviárias em causa, que devem assegurar um serviço adequado, e as condições de derrogação a esta proibição quando a maioria dos serviços aéreos se destinar ao transporte de passageiros em ligação ou puder ser considerada como assegurando um transporte aéreo com baixo teor de carbono.

O diploma determinava ainda que, no prazo de um ano a contar da promulgação da lei, o Governo apresentará um relatório ao Parlamento sobre a possibilidade de alargar o regime previsto no II do [Article L. 6412-3](#) do [Code des transports](#) aos serviços nacionais de transporte de mercadorias com partida ou chegada ao aeroporto de Paris-Charles de

³⁰ P. 198.

³¹ Texto disponível no site do parlamento, retirado daqui: https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/A/BOCG-14-A-136-1.PDF#page=1. Consultas efetuadas a 22/06/2023.

³² Informação disponível no site do parlamento, retirada daqui: https://www.congreso.es/es/proyectos-de-ley?p_p_id=iniciativas&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&iniciativas_mod_e=mostrarDetalle&iniciativas_legislatura=XIV&iniciativas_id=121%2F000136. Consultas efetuadas a 22/06/2023.

³³ Diploma retirado do portal oficial Legifrance.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

Gaulle, quando o trajeto for igualmente assegurado por um serviço ferroviário com uma duração inferior a duas horas e meia, que pode ser lido [aqui](#)³⁴.

Assim, no presente ano, o [Décret n° 2023-385 du 22 mai 2023](#)³⁵ *précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de deux heures trente*, aditou o [Article R. 330-6-1](#) ao [Code de l'aviation civile](#), com a seguinte redação:

Os serviços regulares de transporte aéreo público de passageiros proibidos pelo [Article L. 6412-3](#) do [Code des transports](#) são aqueles para os quais uma ligação ferroviária substituível assegura, em cada sentido, um trajeto de menos de duas horas e meia e que apresentam as seguintes características:

- 1° A viagem deve ser efetuada entre estações que sirvam as mesmas cidades que os respetivos aeroportos em causa. Todavia, quando o mais importante desses dois aeroportos, em termos de tráfego médio nos últimos sete anos, for diretamente servido por um serviço ferroviário de alta velocidade, a estação considerada para efeitos da aplicação do disposto no presente número é a que serve esse aeroporto;
- 2° O serviço é assegurado sem mudança de comboio entre estas estações, várias vezes por dia e com um serviço satisfatório, na aceção do artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, incluindo a acessibilidade das tarifas ferroviárias alternativas. Para o efeito, as frequências devem ser suficientes e os horários adequados, tendo em conta as necessidades de transporte dos passageiros que utilizam esta rota, nomeadamente em termos de conectividade e de intermodalidade, bem como as alterações de tráfego decorrentes da proibição;
- 3° A rota deve permitir que os passageiros permaneçam mais de oito horas no local durante o dia, durante todo o ano.

³⁴ Documento disponível no site oficial do parlamento, retirado daqui: https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion-dvp/16b0681_rapport-information. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

³⁵ Diploma retirado do portal oficial Legifrance.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

Antes de cada época aeronáutica, o ministro responsável pela aviação civil efetuará uma avaliação para determinar as rotas aéreas potencialmente afetadas para as quais existe um serviço ferroviário alternativo satisfatório. Informará as transportadoras potencialmente afetadas das rotas aéreas suscetíveis de serem interditas.

Organizações internacionais

NAÇÕES UNIDAS

A Assembleia Geral das Nações Unidas adotou a [Resolução 72/201212 em dezembro de 2017](#)³⁶, que destaca a ligação entre a transformação dos transportes e a realização dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Também no âmbito das Nações Unidas, foram realizadas duas Conferências Mundiais sobre Transportes Sustentáveis. A primeira em 2016, em [Ashgabat](#)³⁷ (Turquemenistão) e a segunda em 2021, em [Pequim](#)³⁸ (China).

Como documento preparatório para esta última, publicou o relatório interinstitucional [Sustainable Transport, Sustainable Development](#)³⁹, que define o lugar e a importância da questão dos transportes sustentáveis no contexto da Agenda 2030 e do Acordo de Paris e apresenta os principais progressos, desafios e formas de atingir a sua transformação.

³⁶ Documento disponível aqui: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N17/465/78/PDF/N1746578.pdf?OpenElement>. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

³⁷ Informação disponível aqui: <https://sustainabledevelopment.un.org/Global-Sustainable-Transport-Conference-2016>. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

³⁸ Informação disponível aqui: <https://www.un.org/en/conferences/transport2021>. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

³⁹ Informação disponível aqui: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf. Consultas efetuadas a 21/06/2023.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

▪ Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)

A pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP) devolveu as seguintes iniciativas versando sobre matéria conexa à da presente iniciativa:

- Projeto de Lei n.º 360/XV/1ª (BE) - [Proíbe voos fantasma de ou para Portugal](#)
Rejeitado pelo Plenário em 2022-12-02
Contra:PS, PSD, CH, IL
A Favor: PCP, BE, PAN, L
- Projeto de Lei 361/XV/1 (BE) - [Introduz limitações e restrições à aterragem e descolagem de jatos privados em território nacional](#)
Rejeitado pelo Plenário em 2022-12-02
Contra:PS, PSD, CH, IL
Abstenção:PCP
A Favor: BE, PAN, L
- Projeto de Lei n.º 362/XV/1ª (BE) - [Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis](#)
Rejeitado pelo Plenário em 2022-12-02
Contra:PS, CH
Abstenção:PSD, IL
A Favor: PCP, BE, PAN, L
- Projeto de Lei 697/XV/1(BE) - [Valorização da ferrovia e criação do programa nacional de viagens em transportes públicos coletivos](#)
Rejeitado pelo Plenário em 2023-04-14
Contra:PS
Abstenção:PSD, CH, IL, PCP
A Favor: BE, PAN, L

▪ Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Da pesquisa efetuada à mesma base de dados foi possível averiguar a existência das seguintes iniciativas sobre matéria conexa na XIV Legislatura:

- Projeto de Lei 145/ XIV/1ª (PAN) - [Determina a restrição da realização de voos noturnos, salvo por motivo de força maior](#)

Projeto de Lei n.º 814/XV/1.ª (PAN)

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

- Projeto de Lei 212/XIV/1ª (BE) - [Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis](#)
Rejeitados pelo Plenário em 2021-11-19
Contra:PS, CDS-PP, IL
Abstenção:PSD
A Favor: BE, PCP, PAN, PEV, Cristina Rodrigues (Ninsc), Joacine Katar Moreira (Ninsc)
- Projeto de Lei 222/XIV/1ª (PEV) - [Interdição de voos noturnos salvo por motivo de força maior](#)
Iniciativa Caducada a 2022-03-28

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

Atendendo à matéria em causa a Comissão pode, se assim o deliberar, consultar a IP– Infraestruturas de Portugal, a ANAC, as associações ambientalistas Quercus e Zero, e as estruturas sindicais representativas dos sectores ferroviário e aeronáutico.

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

EUROPEAN FEDERATION FOR TRANSPORT AND ENVIRONMENT – **Private jets** [Em linha] : **can the super rich supercharge zero-emission aviation?**. Brussels : European Federation for Transport and Environment, 2021. [Consult. 19 jun. 2023]. Disponível em WWW: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=141619&img=29818&save=true>>.

Resumo: Segundo este relatório, o acentuado aumento do impacto climático da aviação é causado por um grupo altamente minoritário: «apenas 1% das pessoas causa 50% das emissões globais da aviação». Esse grupo é definido pelos autores como os «super-ricos, que viajam em jatos particulares para distâncias super-curtas». Os dados recolhidos indicam que «as emissões de CO2 dos jatos particulares europeus

Projeto de Lei n.º 814/XV/1.ª (PAN)

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

dispararam nos últimos anos, com um aumento de 31% entre 2005 e 2019, mais rápido do que as emissões da aviação comercial». Na Europa, o Reino Unido e a França lideram no ranking europeu do tráfico de aviação privada, no qual Portugal ocupa a 9.ª posição. Em 2019, por exemplo, 10% dos voos com origem em França foram em jatos privados, sendo que metade dessas viagens envolveram percursos de menos de 500 km. Também de acordo com este relatório, os voos em jato privado são 5 a 14 vezes mais poluentes, por passageiro, que os voos comerciais, e 50 vezes mais poluentes que o comboio. A alternativa de ligação por comboio de alta velocidade coloca-se, segundo os autores, em 70 a 80% das 10 rotas mais populares de jatos privados.

FABER, Jasper ; RAPHAËL, Sander – **CO2 emissions of private aviation in Europe** [Em linha]. Delft : CE Delft, 2023. [Consult. 19 jun. 2023]. Disponível em WWW: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=143194&img=31339&save=true>>.

Resumo: O presente relatório fornece uma visão geral detalhada da aviação privada e das emissões de CO2 associadas para a UE27, Noruega, Suíça e Reino Unido. Lista voos privados, por distância percorrida, registados nos anos de 2020, 2021 e 2022, mostrando que a maioria cobre distâncias de 251 a 500 quilómetros. Apresenta ainda as emissões de CO2 das dez rotas mais movimentadas, detalhando as emissões de CO2 das dez rotas mais movimentadas com menos de 500 e 100 quilómetros. De acordo com os autores, parte considerável das rotas usadas com maior frequência em voos de curta distância teriam boas alternativas por ligação ferroviária. Em relação a Portugal, o relatório denuncia um crescimento de 740 voos privados em 2020 para 7994 em 2022, com o correspondente crescimento das emissões de CO2 de 5,065 para 65,323 toneladas. Nestes quantitativos, merece destaque o aeroporto de Faro como local de partida, seguido, a distância considerável, do aeroporto de Lisboa e do Aeródromo Municipal de Cascais.

FERREIRA, Francisco – Os limites da sustentabilidade do transporte aéreo. **Brotéria**. Lisboa. ISSN 0870-7618. Vol. 190, n.º 4 (abr. 2020), p. 398-408. Cota: RP-483.

Resumo: Ao mesmo tempo que apresenta o transporte aéreo como um dos elementos caracterizadores da sociedade global e de consumo, o autor questiona até que ponto o crescimento do setor é legítimo, face ao elevado consumo de combustíveis fósseis e à consequente pegada ecológica: «a aviação é um dos setores onde as emissões de

gases com efeito estufa (GEE) mais crescem e é o modo de transporte mais intensivo em termos de impacto climático», sendo que «as emissões da aviação mais que duplicaram nos últimos vinte anos e o setor é responsável por cerca de 4,9% do aquecimento global causado pelo homem». Para o autor, é fundamental que se tomem medidas, nomeadamente tendentes a uma diminuição da procura: «como atualmente é difícil reduzir as emissões do setor da aviação, é correto perguntar-se se todos devemos voar menos como forma de reduzir as emissões. Voar menos pode significar utilizar um modo de transporte mais sustentável, como o comboio. [...] Quaisquer que sejam os meios para alcançar uma redução da procura, tal não deve ser um assunto tabu. As emissões da aviação estão a subir a uma taxa muito elevada para serem ignoradas e os decisores políticos não podem continuar a defender o crescimento interminável do setor».

FILHÓ, Armando Manuel Mendes – **Estudo do impacto da aviação na neutralidade carbónica em 2050** [Em linha] : **desenvolvimento de quatro cenários de evolução das emissões na aviação civil em Portugal até 2050**. Lisboa : [s.n.], 2022. [Consult. 19 jun. 2023]. Disponível em WWW: <URL:<https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=143197&img=31340&save=true>>.

Resumo: A presente dissertação de mestrado perspetiva a questão das emissões de gases com efeito de estufa provenientes da aviação civil no contexto do compromisso, assumido por Portugal, de atingir a neutralidade carbónica em 2050. Segundo o autor, «à exceção do efeito recente da pandemia de COVID-19, a aviação não só não tem reduzido as suas emissões, como é esperado um crescimento constante até 2050, tanto dos passageiros transportados como do total de emissões». A partir desta realidade, são criados quatro cenários de desenvolvimento do setor: «três cenários com tendências menos favoráveis ao cumprimento das metas, e um cenário mais ambicioso que praticamente atinge a redução necessária. O trabalho conclui que é possível a aviação, mediante desenvolvimento tecnológico e com limitação do crescimento dos passageiros, ser compatível com o cumprimento da neutralidade carbónica em 2050». O autor considera que «em termos de alternativas, o meio de transporte com menores emissões é o comboio, por contraste com os navios e com os aviões. No entanto, na União Europeia entre 1990 e 2014, o consumo de energia no setor do transporte ferroviário sofreu uma redução de 44,9%, consequência da diminuição da procura pelos

comboios. Esta diminuição é sustentada com a estimativa de que os passageiros transportados pelas companhias aéreas *low-cost* são em 40% provenientes da substituição de outros meios de transporte e 60% incentivados pelos preços praticados».

UNIÃO EUROPEIA. Agência Europeia do Ambiente – **Train or plane?** [Em linha] : **transport and environment report 2020**. Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2021. [Consult. 19 jun. 2023]. Disponível em WWW: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=143199&img=31342&save=true>>.

Resumo: Na ótica da escolha ecologicamente mais correta, o presente relatório avalia o impacto das viagens de comboio e de avião, para concluir que o «comboio é o melhor e mais sensato meio de transporte». É objetivo deste trabalho informar os decisores sobre a situação atual e o impacto ambiental das viagens ferroviárias e aéreas de passageiros na Europa, e analisar, complementarmente, em que medida a escolha do meio de transporte e os seus impactos ambientais se relacionam com o contexto político existente. Importa aos autores apurar que fatores influenciam o desempenho ambiental futuro desses meios de transporte e que políticas e ações podem promover escolhas ambientalmente mais sustentáveis. Exploram as diferentes variáveis, para avaliar as possibilidades de conexão reais entre 20 pares de grandes cidades europeias, com diferentes distâncias entre si, em diferentes partes da Europa e com vários níveis de qualidade na oferta de conexões por comboio.

VIEILLEDENT, Catherine – Le rail, locomotive de la mobilité future en Europe? **Futuribles** [Em linha]. N.º 448 (mai/juin 2022), p. 23-39. [Consult. 19 jun. 2023]. Disponível em WWW: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=140255&img=31364&save=true>>.

Resumo: A União Europeia tem o projeto ambicioso de atingir a neutralidade carbónica em 2050, com um objetivo intermédio de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em 55% até 2030. Attingir essa meta depende da evolução de alguns setores estratégicos, designadamente o dos transportes, responsável por mais de 25% do total de emissões na União Europeia. Segundo a autora, «para descarbonizar este setor, é preciso apostar sobretudo nos transportes públicos e nos menos emissores, entre os



quais o ferroviário ocupa um lugar privilegiado mas insuficientemente apoiado pelos políticos e investidores europeus».