

Projeto de Lei n.º 361/XV/1.ª (BE)

Título: Introduce limitações e restrições à aterragem e descolagem de jatos privados em território nacional

Data de admissão: 17 de outubro de 2022

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
- VI. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

Elaborada por: Patrícia Grave (DAC), Isabel Pereira (DAPLEN) e Cristina Ferreira e Rui Brito. (DILP) Luís Silva (BIB)

Data: 16.11.2022

I. A INICIATIVA

A presente iniciativa visa introduzir limitações e restrições à aterragem e descolagem de voos privados em território nacional.

De acordo com a exposição de motivos, o proponente fundamenta esta intenção no entendimento de que os voos de jato privado têm um impacto significativo na emissão de gases com efeito de estufa, e de que os jatos privados constituem um fator de agravamento do congestionamento do aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, transportando muito menos pessoas que um voo regular, recorrendo a exemplos internacionais para fornecer contexto.

A iniciativa define como jato privado a “*aeronave impulsionada por motor de propulsão a jato ou a turbina, utilizada por particular seu proprietário ou sob frete comercial*”, proibindo a sua aterragem ou descolagem em território português a partir de 30 de junho de 2023, com exceção de aterragens de emergência, voos de emergência médica e de evacuação médica ou outros motivos médicos, voos relativos à segurança nacional, e jatos militares e jatos pertencentes ao Estado e designados para um serviço público.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa legislativa em apreço é apresentada pelos Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)¹ (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como

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

dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa toma 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, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Observa os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e parece não infringir princípios constitucionais.

A iniciativa deu entrada em 19 de outubro de 2022, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Foi admitida a 20 de outubro, data em que baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª) por despacho do Presidente da Assembleia da República, e anunciada na reunião plenária do dia 21 de outubro, encontrando-se agendada na generalidade, conjuntamente com outras iniciativas de matéria conexa, para a reunião plenária do dia 2 de dezembro.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), de ora em diante designada como lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa, e que, por isso, deverão ser tidas em conta no decurso do processo da especialidade na comissão ou na redação final.

A presente iniciativa legislativa apresenta um título - «Introduz limitações e restrições à aterragem e descolagem de jatos privados em território nacional» - que traduz sinteticamente o seu objeto em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, podendo, em caso de aprovação, ser objeto de aperfeiçoamento.

Em caso de aprovação em votação final global, deve ser publicada sob a forma de lei na 1.ª série do Diário da República, conforme o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da *lei formulário*.

No que respeita ao início de vigência, o projeto de lei refere, no seu artigo 6.º, que a sua entrada em vigor ocorrerá com a publicação do Orçamento do Estado posterior à sua aprovação, estando em conformidade com o n.º 1 do artigo 2.º da citada *lei formulário*, que prevê que os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

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

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

O direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado, tal como o direito à proteção da saúde, constituem dois direitos constitucionalmente protegidos que constam do catálogo dos direitos e deveres económicos, sociais e culturais da [Constituição da República Portuguesa](#), respetivamente nos [artigos 64.º](#) e [66.º](#)².

O transporte aéreo não regular internacional encontra-se regido pelo [Decreto-Lei n.º 274/77](#), de 4 de julho³, cuja redação atual resulta das alterações introduzidas pelos [Decretos-Leis n.º 156/79](#), de 29 de maio, [n.º 213/88](#), de 17 de junho, e [n.º 208/2004](#), de 19 de agosto.

Nos termos do n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 274/77, de 4 de julho, «serviço aéreo não regular consiste no voo ou série de voos operados sem sujeição a normas governamentais sobre regularidade, continuidade e frequência e destinados a satisfazer necessidades específicas de transporte de passageiros e respetiva bagagem ou de carga em aeronaves utilizadas por conta de um ou mais fretadores, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento».

² Todas as referências à Constituição são feitas para o portal da [Assembleia da República](#), salvo indicação em contrário.

³ Diploma retirado do sítio na *Internet* do [Diário da República Eletrónico](#). Todas as referências legislativas nesta parte da nota técnica são feitas para o portal oficial do Diário da República Eletrónico, salvo indicação em contrário. Consulta efetuada em 03/11/2022.

Da leitura conjugada do artigo 4.º do decreto-lei com o disposto nas [Portarias n.º 129/79](#), de 22 de março, e [n.º 466/87](#), de 3 de junho, os voos classificam-se, consoante a frequência, em voos isolados, de pequena série e de grande série e, consoante os objetivos determinantes, em voos de emergência, de táxi, para uso próprio, para trabalhadores emigrados, de carga, ou para viagens turísticas. Estes últimos desdobram-se em viagens com tudo incluído, voos de inscrição antecipada, voos para acontecimento especiais, voos de afinidade e voos para estudantes (anexo I da portaria).

A competência para autorização dos voos de grande série pertence ao secretário de estado com a tutela dos transportes e comunicações e os restantes à Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) (artigo 8.º). Os pedidos de autorização para grandes séries de voos implicando a operação de doze ou mais voos num mesmo período, deverão ser apresentados até 15 de janeiro para séries a executar no verão seguinte (1 de abril a 31 de outubro) e até 1 de setembro para séries a executar no Inverno seguinte (1 de novembro a 31 de março).

No entanto, os voos que façam escala puramente técnica no território português, os voos de emergência, os voos de táxi intraeuropeus, os voos para uso próprio e os voos isolados de qualquer categoria de âmbito intraeuropeu, estão apenas sujeitos a simples notificação prévia (artigo 5.º).

Os critérios para autorização dos voos não regulados devem ter em conta a idoneidade técnica e financeira do transportador; a sua justificação face às necessidades do mercado e a compatibilidade das condições oferecidas para a sua realização com o desenvolvimento são e ordenado da indústria do transporte aéreo. No caso dos voos de carga, dever-se-á atender em particular à adequação da oferta dos serviços aéreos regulares. A autorização pode ficar sujeita a limites máximos de capacidade de transporte e a limites de preços, podendo a recusa da autorização fundamentar-se também na ausência de reciprocidade de tratamento dos transportadores portugueses. (artigo 9.º).

No sítio da [ANAC](#) encontra-se disponível informação suplementar sobre voos não regulares.

A [ICAO](#)⁴ disponibiliza, online, uma [calculadora de emissões de carbono](#), através da qual se pode quantificar a pegada ecológica das viagens aéreas.

IV.

V. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ Âmbito internacional

O enquadramento internacional é apresentado para os seguintes Estados-Membro da União Europeia: Espanha e França.

ESPAÑA

Em Espanha, foi recentemente notícia nos órgãos de comunicação social a tentativa francesa de regular a utilização de jatos privados, apresentando-se como exemplos os seguintes: [El País](#)⁵, [Cinco Dias](#)⁶ (*El País*), [Publico](#)⁷.

Neste contexto, foi apresentada pelo Grupo Parlamentar do Podemos no final do transato mês de outubro ao Congresso dos Deputados uma [Proposición no de Ley](#)⁸ para “Regular el uso de los 'jets privados' con el objetivo último de eliminar su utilización”, cuja [tramitação](#)⁹ ainda decorre. Nesta iniciativa parlamentar, de efeitos semelhantes aos Projetos de Resolução do parlamentarismo português, recomenda-se ao governo que adote um conjunto de medidas, que colhem das propostas legislativas francesas, relativas à substituição dos voos de curta duração pela ferrovia e a regulação/eliminação dos voos de jatos privados.

⁴ Acrónimo inglês da Organização da Aviação Civil Internacional (<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>).

⁵ <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2022-09-11/jets-privados-por-que-un-004-de-las-emisiones-globales-provoca-tanto-escandalo.html>

⁶ https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/08/25/opinion/1661427660_390705.html

⁷ <https://www.publico.es/sociedad/errejón-propone-prohibir-jets-privados-plan-anticrisis.html>

⁸ https://www.congreso.es/public_oficiales/L14/CONG/BOCG/D/BOCG-14-D-520.PDF (pág. 48-9)

⁹ https://www.congreso.es/busqueda-de-iniciativas?p_p_id=iniciativas&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&_iniciativa_s_mode=mostrarDetalle&_iniciativas_legislatura=XIV&_iniciativas_id=161%2F004542

Também no Congresso dos Deputados, em setembro havia sido apresentada pelo mesmo GP uma [Pregunta al Gobierno con respuesta escrita](#)¹⁰ sobre [Implantación de tasas específicas para los aviones o 'Jets' privados](#), a qual teve uma [resposta negativa](#) por parte do governo espanhol.

Assim, atualmente na legislação espanhola sobre o [sector aéreo](#), aplica-se a [Ley 48/1960, de 21 de julio](#)¹¹, sobre *Navegación Aérea*, a qual define no [art.º 2º](#) o princípio de liberdade de voo das aeronaves nacionais e de aeronaves estrangeiras ao abrigo de Tratados ou Convénios com outros estados, ou autorização especial. O [Capítulo XI](#) regula o tráfico aéreo e o [Capítulo XVIII](#) inclui as aeronaves de turismo no campo de aplicação deste diploma.

FRANÇA

Conforme referido na exposição de motivos da iniciativa, foi entregue na Assembleia Nacional Francesa, em 20 de setembro deste ano, uma [Proposition de loi visant à interdire l'usage des jets privés au sein du territoire français, nº 259](#)¹², cujo texto original poderá ser consultado [aqui](#). Esta iniciativa foi apresentada pelo líder dos ecologistas, Julien Bayou, tendo tido eco na [imprensa](#)¹³.

Os preceitos enunciados nessa iniciativa são semelhantes aos agora propostos pela iniciativa objeto desta nota técnica, pretendendo essa iniciativa legislativa alterar o [Code des transports](#)¹⁴, introduzindo limitações ao atual direito de livre circulação em território francês das aeronaves consagrado no [art.º L6211-1](#).

No ano transato, a [Loi nº 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets](#) previa no Capítulo IV, artigos 142º a 147º, algumas medidas relativas ao combate às alterações climáticas no setor da aviação. Especificamente, o [art.º 145º](#) deste diploma modificava o [art.º L6412-3](#) do

¹⁰ https://www.congreso.es/busqueda-de-iniciativas?p_p_id=iniciativas&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&_iniciativa_s_mode=mostrarDetalle&_iniciativas_legislatura=XIV&_iniciativas_id=184/094037

¹¹ Diplomas consolidados retirado do portal oficial [boe.es](#). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas em 02/11/2022.

¹² https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/dossiers/interdiction_jets_privés

¹³ https://www.liberation.fr/politique/lf-i-depose-une-proposition-de-loi-pour-interdire-les-jets-privés-sur-le-territoire-français-20220912_35JEQF2NSND55DGAPRMFT4IRCQ/

¹⁴ Diplomas consolidados retirado do portal oficial [legifrance.gouv.fr](#). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas em 02/11/2022.

[Code des transports](#), introduzindo restrições aos voos internos quando existam alternativas ferroviárias. No entanto, ao aplicar-se esta disposição legal ao transporte aéreo público, regular e não regular, não se aplicava aos aviões privados, como dava conta [outra notícia](#)¹⁵.

VI. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

▪ Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)

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

- Projeto de Lei n.º 360/XV/1ª (BE) - [Proíbe voos fantasma de ou para Portugal](#)
- Projeto de Lei n.º 362/XV/1ª (BE) - [Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis](#)

▪ Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Da pesquisa efetuada à mesma base de dados foi possível averiguar a existência das seguintes iniciativas sobre matéria idêntica 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 212/XIV/1ª (BE) - [Interdita a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis](#)

Rejeitados na Reunião Plenária n.º 26 (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](#)

¹⁵ <https://www.lemag-juridique.com/categories/divers-12204/articles/jets-prives-les-possibilites-dune-reglementation-plus-strict-3175.htm>

Iniciativa Caducada a 2022-03-28

VII. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ Consultas facultativas

Atendendo à matéria em causa a Comissão pode, se assim o deliberar, consultar a ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, a ANA- Aeroportos de Portugal, as associações ambientalistas Quercus e Zero, as operadoras de jatos privados, e as estruturas sindicais representativas do sector.

Pode, ainda, ser solicitada a consulta às Regiões Autónomas.

VIII. 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. 10 nov. 2022]. Disponível em WWW:<URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=141619&img=29818&save=true>>.

Resumo: O impacto climático da aviação é desproporcional e está a crescer rapidamente, sendo em grande parte causado por um grupo muito pequeno de pessoas. Apenas 1% das pessoas causam 50% das emissões globais da aviação. Este relatório expõe o papel colossal desempenhado pelos super-ricos que embarcam em jatos particulares para distâncias muito curtas.

As emissões de CO2 dos jatos privados europeus aumentaram nos últimos anos, com um acréscimo de 31% entre 2005 e 2019, o que representa um aumento mais rápido do que as emissões da aviação comercial. O covid-19 interrompeu temporariamente esse crescimento, mas, quando comparado com à aviação comercial, a utilização de jatos privados conseguiu recuperar muito mais rapidamente. Embora a maioria dos europeus ainda estivesse confinada, em agosto



de 2020, na época de pico para viagens em jatos particulares, o setor já tinha recuperado totalmente.