

INFRAESTRUTURAS

Portaria n.º 242/2023

de 28 de julho

Sumário: Terceira alteração à Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, que cria as taxas de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas.

O n.º 1 do artigo 390.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, determinou que «[e]m 2021, o Governo introduz uma taxa de carbono para o consumidor de viagens aéreas, marítimas e fluviais, no valor de 2 € por passageiro, a qual incide sobre a emissão de títulos de transporte aéreo comercial de passageiros com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português e sobre a atracagem dos navios de passageiros nos terminais portuários localizados em território de Portugal continental para abastecimento, reparação, embarque ou desembarque de passageiros, respetivamente», tendo a regulamentação necessária ao cumprimento do disposto no referido artigo ocorrido por via da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro.

Entretanto, o artigo 184.º da Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro, veio alargar o âmbito da referida taxa, determinando a necessidade de o Governo, a partir de julho de 2023, introduzir uma taxa de carbono para o consumidor de viagens aéreas em aeronaves com capacidade máxima de até 19 lugares, com um mecanismo de apuramento baseado na capacidade da aeronave e na distância percorrida pelo voo.

Em consequência, foi publicada a Portaria n.º 110/2023, de 21 de abril, que procedeu à segunda alteração da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, passando a estar abrangidos pela taxa de carbono os consumidores de viagens aéreas em aeronaves com capacidade máxima até 19 lugares.

Sucede que a entrada em vigor desta última portaria, ocorrida a 1 de julho de 2023, suscitou no setor da aviação civil diversas dúvidas quanto ao âmbito de incidência da nova taxa, tendo diversas organizações representativas da aviação geral manifestado posições de enorme preocupação quanto ao impacto deste novo tributo, em especial no que respeita à utilização de aeronaves em várias atividades que, em rigor, não se enquadram no âmbito do transporte aéreo, seja comercial ou não comercial.

Considerando que importa clarificar, de forma inequívoca, a *ratio legis* desta nova taxa, dissipando dúvidas inerentes ao âmbito deste novo tributo, importa proceder à alteração da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, na versão dada pela Portaria n.º 110/2023, de 21 de abril.

Com efeito, têm sido suscitadas dúvidas e contestada a eventual ou aparente possibilidade de aplicação da nova componente da taxa de carbono, aprovada pelo referido artigo 184.º, a determinados voos que não se destinam ao transporte aéreo, tais como os voos de teste, voos de exame, voos de treino, voos de competição desportiva, voos para proficiência, voos de posicionamento ou voos *ferry* para manutenção.

Tendo presente a análise do âmbito de aplicação da taxa de carbono em vigor desde 1 de julho de 2023, importa atender aos fundamentos que estiveram na génese da criação da mesma — e, bem assim, na génese da criação da taxa de carbono em vigor desde 2021 — e que determinam, necessariamente, o respetivo âmbito de aplicação.

Com efeito, as taxas de carbono criadas para o setor da aviação e atualmente em vigor, conforme previstas na Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, na sua redação atual, em concreto nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 9.º, têm, na sua génese, a intenção de tributação do transporte aéreo de passageiros.

Com a criação desta taxa pretendeu-se tributar unicamente o transporte aéreo de passageiros, visando obter, através desta tributação, um contributo para projetos de natureza ambiental e, desse modo, procurar compensar os danos ambientais causados por aqueles meios de transporte.

De facto, a taxa de carbono criada pela Lei n.º 75.º-B/2020, de 31 de dezembro, e regulamentada pela Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 9.º, na

sua redação atual, é aplicável ao «consumidor de viagens aéreas», incidindo a mesma sobre «os bilhetes do transporte aéreo comercial de passageiros» com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português.

Assim, e nos termos que resultam do preâmbulo da referida Portaria n.º 38/2021, a criação desta taxa inseriu-se na estratégia de redução de emissões poluentes, com o objetivo de alcançar uma economia mais sustentável.

Com efeito, revelou-se essencial intervir neste setor, uma vez que «o transporte aéreo representava, em 2019, mais de 3 % das emissões de gases com efeito de estufa a nível comunitário» e, ademais, «o setor do transporte aéreo beneficia de um enquadramento fiscal vantajoso» e «o transporte aéreo é muito relevante para a economia nacional».

Neste contexto, foi entendido que «a criação de uma taxa de carbono sobre as viagens aéreas é a solução mais equilibrada, que permite, simultaneamente, colocar os passageiros do transporte aéreo a contribuírem para projetos que tornam a economia ambientalmente mais sustentável através do Fundo Ambiental, enquanto, pelo seu valor nominal, a taxa terá as consequências económicas residuais para o setor».

Posteriormente, a Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro, determinou a introdução de uma taxa de carbono para o «consumidor de viagens aéreas» em aeronaves com capacidade máxima de até 19 lugares. Neste âmbito, a Portaria n.º 110/2023, de 21 de abril, alterou a referida Portaria n.º 38/2021, mantendo, no entanto, a incidência da taxa «sobre o consumidor de viagens aéreas» em voo comercial e agora também em voo não comercial, passando a ser considerado como consumidor de viagens aéreas, não só o passageiro, mas também o fretador da aeronave e o proprietário da mesma.

Atento o exposto, importa afirmar e clarificar que as taxas de carbono acima descritas têm subjacente a intenção de tributação do transporte aéreo de passageiros, não se aplicando as mesmas a voos que não tenham aquela natureza ou finalidade, ou seja, não devem os voos que não configuram «transporte aéreo de passageiros» estar sujeitos à incidência da taxa de carbono, por não ser essa a teleologia inerente à finalidade das normas que criaram a taxa de carbono.

Neste sentido, é de concluir que não se encontram abrangidos pela presente taxa, designadamente, voos de teste, voos de exame, voos de treino, voos de competição desportiva, voos de ultraleves — que apenas podem ser legalmente realizados para atividades de desporto e recreio, voos para manutenção da proficiência das tripulações, voos de posicionamento ou voos *ferry* para manutenção.

Neste contexto, ressalva-se apenas que os únicos voos que, apesar de não configurarem «transporte aéreo de passageiros», se encontram abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente taxa são aqueles previstos na parte final da alínea c) do artigo 10.º da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, na sua redação atual, ou seja, «o voo não comercial sem passageiros a bordo da aeronave, em que o proprietário opte por realizar ou operar o mesmo com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português, mesmo como o tripulante de voo». Com efeito, apesar de se tratarem de voos que não configuram «transporte aéreo de passageiros», os mesmos foram expressamente ressalvados na referida norma.

Por fim importa ainda clarificar que, de acordo com a definição de «Voo local» constante no n.º 6 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, como sendo «um voo que não implique transporte de passageiros, correio e/ou carga entre diferentes aeroportos ou outros pontos de aterragem autorizados», o mesmo não se encontra sujeito à taxa de carbono, situação que implicitamente já resultava da aplicação componente D da fórmula de cálculo da taxa de carbono, prevista na alínea d) do n.º 2 do artigo 184.º da Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro, não sendo suscetível de se aplicar a referida taxa, dado que, não existe uma viagem entre duas infraestruturas aeroportuárias distintas que permita aplicar na totalidade a fórmula de cálculo, não tendo sido igualmente a *ratio legis* a aplicação parcial da mesma, ou seja, determinar o cálculo da taxa por desconsideração de alguma das componentes que integram a fórmula.



Assim:

Assim, manda o Governo, pelo Ministro das Infraestruturas, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 5 do artigo 390.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, e no n.º 7 do artigo 189.º da Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria procede à terceira alteração à Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, alterada pelas Portarias n.ºs 110/2022, de 10 de março, e 110/2023, de 21 de abril, que cria as taxas de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas.

Artigo 2.º

Alteração à Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro

O artigo 10.º da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, na sua redação atual passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

[...]

[...]

a) [...]

b) [...]

c) 'Consumidor de viagens aéreas', para efeitos da taxa prevista na alínea b) do artigo anterior, considera-se o passageiro, o fretador e o proprietário da aeronave movida a energia fóssil com capacidade máxima para passageiros de até 19 lugares, sobre quem recai o encargo económico da taxa, quando a aeronave seja utilizada na atividade de transporte aéreo de passageiros em voo comercial ou não comercial com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português, incluindo o voo não comercial sem passageiros a bordo da aeronave, em que o proprietário opte por realizar ou operar o mesmo como tripulante de voo;

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) [...]

h) [...]

i) [...]

j) [...]»

Artigo 3.º

Produção de efeitos

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, produzindo efeitos a 1 de julho de 2023.

O Ministro das Infraestruturas, *João Saldanha de Azevedo Galamba*, em 21 de julho de 2023.

116720696