



INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO

Portaria n.º 38/2021

de 16 de fevereiro

Sumário: Cria as taxas de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas.

A implementação de uma estratégia consistente tendo em vista a redução das emissões poluentes e com o objetivo de se transitar para uma economia mais sustentável tem estado no centro das preocupações do XXII Governo Constitucional. O investimento na ferrovia, a redução tarifária nos transportes públicos e a aposta nas energias renováveis em detrimento dos combustíveis fósseis são uma marca dos últimos anos.

As preocupações com o ambiente têm sido abordadas por diversas instituições internacionais: da Comissão Europeia à Organização das Nações Unidas, do Fundo Monetário Internacional à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico, são várias as organizações internacionais que destacam a importância de dotar os Estados dos meios necessários para responder a este desafio.

Foram estas preocupações que estiveram na base da aprovação no Orçamento do Estado para 2021 da taxa de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas, prevista no artigo 390.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro.

O transporte aéreo representava, em 2019, mais de 3 % das emissões de gases com efeito de estufa a nível comunitário. Para além de ser um dos setores mais poluentes, é um dos que mais tem aumentado as suas emissões. Apesar das melhorias ao nível da tecnologia dos aviões, o setor emitia em 2019 mais 70 % do que em 2005 e, segundo a International Civil Aviation Organization, se nada for feito até 2050, as emissões poluentes da aviação poderão quadruplicar.

É importante ter em conta que o setor do transporte aéreo beneficia de um enquadramento fiscal vantajoso, contemplando isenções ao nível do imposto sobre os combustíveis e do imposto sobre o valor acrescentado dos bilhetes internacionais.

Ao mesmo tempo, é necessário reconhecer que o transporte aéreo é muito relevante para a economia nacional, garantindo que o país tem boas ligações ao resto do mundo, dinamizando o turismo e estando diretamente ligado a centenas de milhares de postos de trabalho.

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.

A taxa sobre os bilhetes tem a vantagem de ser facilmente aplicável e de ser perceptível pelos utilizadores. Para além disso, tem um enquadramento legal favorável a nível europeu e é já aplicada em oito países europeus: Alemanha, Áustria, França, Holanda, Itália, Noruega, Reino Unido e Suécia. Acrescente-se ainda que um estudo do Banco Europeu de Investimentos, de setembro de 2019, concluiu que 82 % dos portugueses é favorável a uma taxa sobre a aviação, bem acima da média comunitária (72 %). Portugal é mesmo o segundo país, apenas atrás da Croácia, onde uma maior percentagem da população apoia esta solução.

Por sua vez, o investimento na rede de portos comerciais tem ido além do desenvolvimento das infraestruturas portuárias, fazendo Portugal diferenciar-se e construir valor através da afirmação dos seus portos como plataformas logísticas globais dos grandes operadores mundiais e da sua transformação em *hubs* aceleradores de negócios e tecnologia, eficientes, inteligentes e sustentáveis, liderando a inovação no *green shipping*.

As Diretivas comunitárias, transpostas para a legislação nacional, determinam que a partir de 1 de janeiro de 2020 não podem ser utilizados combustíveis navais cujo teor de enxofre exceda 1,5 % em massa, no mar territorial português, zona económica exclusiva e zonas de controlo da



poluição incluídas em zonas de controlo das emissões de SOx, e, desde 1 de janeiro de 2010, que os navios atracados em portos nacionais, dando à tripulação tempo suficiente para terminar uma eventual operação de substituição do combustível o mais depressa possível depois da atracagem e o mais tarde possível antes da partida, não podem utilizar combustíveis navais cujo teor de enxofre seja superior a 0,1 % em massa.

Todavia, quer no segmento do turismo de cruzeiros em particular, quer nos demais segmentos da atividade económica em geral, importa que Portugal continue a apostar na redução das emissões de gases com efeito de estufa.

Ao mesmo tempo, é urgente reconhecer que o setor do turismo de cruzeiros é muito relevante para a economia regional, dinamizando o turismo e estando diretamente ligado a centenas de postos de trabalho diretos e indiretos. De acordo com a CLIA — Europe, Cruise Lines International Association, em 2018, os impactos diretos da indústria dos cruzeiros situaram-se nos 258 milhões de euros, em Portugal.

A criação de uma taxa de carbono, processada pela autoridade portuária por meios simplificados digitais por via da Fatura Única Portuária, é uma solução equilibrada que permite colocar os passageiros dos navios de cruzeiros, quer estejam em trânsito, em embarque ou desembarque, a contribuírem para projetos que tornam a economia ambientalmente mais sustentável através do Fundo Ambiental.

O objetivo é, pois, reunir meios que possibilitem o investimento em setores verdes através do Fundo Ambiental, financiando as atividades das autoridades portuárias competentes no que diz respeito à segurança e condições de navegabilidade e realização de campanhas regulares de medição da qualidade do ar, bem como compensar os municípios onde se localizam os terminais que recebem os navios de passageiros pelos custos em que incorram com ações de limpeza, não sendo, por isso, o objetivo reduzir o número de navios que toque os portos nacionais.

Assim, manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, no uso das competências delegadas pelo Despacho n.º 11146/2020, de 2 de novembro, e 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, que aprova o Orçamento do Estado para o ano de 2021, o seguinte:

CAPÍTULO I

Objeto

Artigo 1.º

Objeto

O presente regime procede à criação das taxas de carbono sobre as viagens marítimas e aéreas, como contrapartida pela emissão de gases poluentes e demais externalidades ambientais negativas provocadas por estes meios de transporte, e determina as condições da sua aplicação.

CAPÍTULO II

Taxa de carbono sobre viagens marítimas

Artigo 2.º

Taxa de carbono sobre viagens marítimas

É criada uma taxa de carbono sobre os navios de passageiros, como definido nos termos do Decreto-Lei n.º 93/2020, de 3 de novembro, que atraiem nos terminais localizados em território de Portugal continental, doravante designada de taxa, e determina as condições da sua aplicação.

Artigo 3.º

Incidência objetiva e subjetiva

1 — A taxa incide sobre a atracagem de navios de passageiros movidos a energia fóssil nos terminais localizados em território de Portugal continental para abastecimento, reparação, embarque ou desembarque de passageiros.

2 — Estão sujeitos à taxa os armadores dos navios de passageiros ou os respetivos representantes legais.

Artigo 4.º

Taxa

1 — A taxa de carbono sobre os navios de passageiros é devida no momento da atracagem, nos termos do artigo anterior.

2 — A taxa tem um valor de 2 (dois) euros por passageiro, em trânsito, desembarque ou embarque.

3 — A taxa não dispensa o pagamento das demais taxas devidas às autoridades portuárias ou a outras entidades nos termos do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente e demais normas tarifárias.

Artigo 5.º

Isenções

1 — Ficam isentos da taxa:

- a) As crianças com menos de 2 anos;
- b) Os navios de passageiros entrados no porto exclusivamente para mudança de tripulação ou para desembarque de doentes ou mortos, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
- c) Os navios de passageiros que arribam ao porto para desembarcar náufragos, tripulantes ou passageiros em perigo de vida ou que precisem de ser socorridos, não fazendo outra operação de serviço;
- d) Os navios *ro-ro* de passageiros, como definido nos termos do Decreto-Lei n.º 93/2020, de 3 de novembro;
- e) O transporte fluvial de passageiros.

2 — Os tripulantes dos navios de passageiros estão isentos da taxa, não estando incluídos na transmissão devida do movimento de passageiros referida no artigo 6.º

3 — Os navios de passageiros que façam operação de «turnaround» nos portos nacionais beneficiam de uma redução de 50 % no valor da taxa.

Artigo 6.º

Encargo da taxa de carbono sobre viagens marítimas

1 — A taxa de carbono sobre viagens marítimas constitui encargo do adquirente final, devendo os agentes económicos inseridos na cadeia comercial repercutir o encargo económico da taxa, para o seu adquirente, a título de preço.

2 — O valor da taxa de carbono sobre viagens marítimas é obrigatoriamente discriminado na fatura.

3 — Não é aplicável ao n.º 1 o regime previsto no Decreto-Lei n.º 166/2013, de 27 de dezembro, relativamente à venda com prejuízo.

Artigo 7.º

Liquidação e cobrança

1 — A taxa é liquidada e cobrada imediatamente após a prestação do serviço de uso do porto.

2 — A prestação de serviços referida no número anterior é precedida de requisição a efetuar por formulários uniformizados e transmissão eletrónica de dados, designadamente através do sistema

de informação Janela Única Logística, e nos termos definidos nas normas legais e regulamentares aplicáveis, incluindo as normas que configuram o Regulamento de Exploração do Porto, sendo da responsabilidade dos requisitantes o pagamento das respetivas tarifas.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, o movimento de passageiros deve ser entregue à autoridade portuária, no prazo de 3 (três) dias após a escala do navio de passageiros, sob pena de, sem prejuízo de processo contraordenacional, a autoridade portuária competente proceder à emissão da fatura tendo por referência as capacidades do respetivo navio conforme constam do registo da International Maritime Organization.

Artigo 8.º

Afetação da receita

1 — A receita resultante da aplicação da taxa é distribuída da seguinte forma:

a) 50 % do valor para o Fundo Ambiental, constituindo sua receita própria, nos termos da alínea l) do n.º 1 do artigo 4.º do disposto no Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, na sua redação atual;

b) 25 % do valor para a autoridade portuária com competência para a cobrança da taxa;

c) 25 % do valor para o município onde esteja localizado o terminal.

2 — A autoridade portuária transfere a percentagem da receita resultante da aplicação da taxa devida nos termos do número anterior para o Fundo Ambiental e para município até ao dia 8 do mês seguinte ao do pagamento referido no artigo 6.º, não podendo estas ser sujeitas a cativação, retenção ou compensação.

CAPÍTULO III

Taxa de carbono sobre viagens aéreas

Artigo 9.º

Taxa de carbono sobre viagens aéreas

Nos termos do n.º 1 do artigo 390.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, é criada uma taxa de carbono sobre os bilhetes do transporte aéreo comercial de passageiros com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português, doravante designada por taxa.

Artigo 10.º

Definições

Para os efeitos do presente regime, entende-se por:

a) «Aeródromo», uma área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa no mar ou flutuante, destinada no todo ou em parte à realização de aterragens, descolagens ou manobras de superfície de aeronaves;

b) «Aeroporto», o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo comercial internacional;

c) «Passageiro», qualquer pessoa transportada ou a transportar numa aeronave com o consentimento do transportador, estando excluídos os membros da tripulação;

d) «Transporte aéreo comercial», uma operação de aeronave realizada para transportar passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou outra retribuição;

e) «Transportadora aérea», uma empresa titular de uma licença de exploração válida, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, ou titulares de uma licença de exploração, ou equivalente, proveniente de países terceiros;

f) «Tripulação», a tripulação de um determinado voo, incluindo a tripulação de cabina, a tripulação técnica ou ao seu serviço.

Artigo 11.º**Incidência objetiva**

1 — A taxa incide sobre todos os negócios jurídicos que atribuam a um passageiro um título de transporte aéreo comercial que lhe permita deslocar-se a bordo de uma aeronave movida a energia fóssil com partida de um aeroporto ou aeródromo situado em território português.

2 — Estão também incluídos no número anterior, designadamente, os contratos de transporte realizados mediante a compra de bilhetes de avião, as reservas de pacotes de férias ou a atribuição de voos bónus através de um sistema de prémios oferecidos por um operador aéreo ou de um qualquer outro tipo de oferta ou prémio, incluindo prémios obtidos no âmbito de um jogo ou competição.

Artigo 12.º**Incidência subjetiva**

1 — A taxa incide sobre os passageiros do transporte aéreo, sendo cobrada pelas transportadoras aéreas que procedam à comercialização, nos termos do artigo anterior, de um título de transporte para voo comercial, com partida dos aeroportos e aeródromos situados em território português.

2 — No caso de um voo comercializado numa única transação legal, que envolva várias etapas operadas por diferentes transportadoras aéreas, a taxa é cobrada pela transportadora aérea que opera a partida de Portugal.

3 — Caso o voo sobre o qual incide a taxa seja comercializado por várias transportadoras aéreas, a cobrança é realizada pela transportadora que, de facto, opera o voo.

Artigo 13.º**Taxa**

A taxa tem o valor fixo de 2 (dois) euros, por cada passageiro transportado nos termos dos artigos anteriores.

Artigo 14.º**Isenções**

Nos termos do n.º 4 do artigo 390.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, ficam isentos da taxa os títulos de transporte que sejam utilizados:

- a) Por crianças com menos de dois anos;
- b) Para voos realizados com destino nos aeroportos e aeródromos situados nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores;
- c) Para voos com destino ao território nacional e partida nos aeroportos e aeródromos situados nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores;
- d) Por passageiros de aeronaves que, por motivos de ordem técnica, meteorológica ou contingência similar, sejam forçados a aterrar num aeroporto ou aeródromo situado em território português;
- e) Por serviços de transporte aéreo abrangidos por obrigações de serviço público.

Artigo 15.º**Encargo da taxa de carbono de carbono sobre viagens aéreas**

1 — A taxa de carbono sobre viagens aéreas constitui encargo do adquirente final, devendo os agentes económicos inseridos na cadeia comercial repercutir o encargo económico da taxa, para o seu adquirente, a título de preço.

2 — O valor da taxa de carbono sobre viagens aéreas é obrigatoriamente discriminado na fatura.



3 — Não é aplicável ao n.º 1 o regime previsto no Decreto-Lei n.º 166/2013, de 27 de dezembro, relativamente à venda com prejuízo.

Artigo 16.º

Liquidação e cobrança

1 — A taxa é liquidada e cobrada pelas transportadoras aéreas referidas no artigo 11.º no momento da emissão do título de transporte.

2 — A entrega da taxa é efetuada pelas entidades referidas no n.º 1 à Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), até ao dia 20 do mês seguinte ao embarque do passageiro, com base em formulário próprio a disponibilizar pela ANAC.

3 — A liquidação prevista no número anterior pode ser corrigida pela ANAC, nos prazos previstos na lei geral tributária com as devidas adaptações, caso sejam verificados erros ou omissões que determinem a exigência de um valor superior ao liquidado pela transportadora aérea.

4 — As certidões de dívida emitidas pela ANAC constituem títulos executivos e a sua cobrança coerciva é feita pela Autoridade Tributária e Aduaneira, nos termos previstos no Código de Procedimento e de Processo Tributário (CPPT).

5 — Pelo custo correspondente ao processamento da gestão da cobrança da taxa, a ANAC tem direito a uma comparticipação correspondente a 3 %, a qual deve ser deduzida do montante mensal a ser transferido pela ANAC para o Fundo Ambiental.

Artigo 17.º

Transportadoras aéreas não estabelecidas em território nacional

1 — As transportadoras aéreas não residentes, sem estabelecimento estável em território nacional, que aqui pratiquem negócios sujeitos à presente taxa e que disponham de sede, estabelecimento estável ou domicílio noutro Estado membro da União Europeia podem proceder à nomeação de um representante com residência em território nacional.

2 — As transportadoras aéreas não residentes, sem estabelecimento estável em território nacional, que aqui pratiquem negócios sujeitos à presente taxa e que não disponham de sede, estabelecimento estável ou domicílio noutro Estado-Membro da União Europeia estão obrigados a nomear um representante com residência em território português.

3 — O representante a que se referem os números anteriores deve cumprir todas as obrigações decorrentes da aplicação do presente regime, e é devedor das taxas que se mostrem devidas pelos negócios realizados pelo representado.

4 — As transportadoras aéreas não estabelecidas em território nacional são solidariamente responsáveis com os respetivos representantes pelo pagamento da taxa.

Artigo 18.º

Afetação da receita

1 — A receita resultante da aplicação da taxa de carbono sobre as viagens aéreas constitui receita própria do Fundo Ambiental, nos termos da alínea l) do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto.

2 — AANAC transfere para o Fundo Ambiental, com periodicidade mensal e na sua totalidade, até ao dia 15 do mês seguinte ao do pagamento referido no n.º 2 do artigo 14.º as receitas relativas à taxa, não podendo estas ser sujeitas a cativação, retenção ou compensação, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 14.º



CAPÍTULO IV

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 19.º

Infrações

Ao incumprimento das obrigações tributárias previstas neste regime é aplicável o Regime Geral das Infrações Tributárias, aprovado pela Lei n.º 15/2001, de 5 de junho, na sua redação atual.

Artigo 20.º

Direito subsidiário

Em tudo o que não contrarie as disposições deste regime, são subsidiariamente aplicáveis as disposições da lei geral tributária, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, de 17 de dezembro, na sua redação atual, e do Código de Procedimento e de Processo Tributário, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/99, de 26 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 21.º

Produção de efeitos

O presente regime produz efeitos a partir de 1 de julho de 2021, sendo as taxas de carbono sobre viagens marítimas e aéreas devidas relativamente aos factos tributários ocorridos em ou após aquela data.

Artigo 22.º

Avaliação de impactos

Para efeitos de acompanhamento do impacto económico e ambiental do presente regime, o Governo apresenta à Assembleia da República, até 30 de setembro de 2022, um estudo sobre o impacto das taxas de carbono sobre viagens marítimas e aéreas na mitigação das alterações climáticas, na competitividade do turismo nacional e na economia, com vista a eventuais ajustamentos ao presente regime.

O Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações, *Hugo Santos Mendes*, em 2 de fevereiro de 2021.

113951062