



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei n° 1604/2023

Processo Número: **35763/2023** | Data do Protocolo: 21/11/2023 16:16:39

Autoria: **Eduardo Suplicy**

Assinaturas Indicadas:

Ementa: **Institui a Taxa de Preservação Ambiental - TPA como medida de mitigação de danos causados por aeronaves privadas, particulares e executivas no Estado de São Paulo**



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100310035003400370038003A004300, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



Projeto de Lei

Institui a Taxa de Preservação Ambiental - TPA como medida de mitigação de danos causados por aeronaves privadas, particulares e executivas no Estado de São Paulo

Art. 1º Fica instituída a Taxa de Preservação Ambiental - TPA com o objetivo de mitigação e compensação de danos ambientais decorrentes de operações de aeronaves que atuam na aviação particular e executiva no Estado de São Paulo.

Parágrafo único – As aeronaves compreendidas no caput deste artigo são aquelas certificadas para o Serviço Aéreo Privado e Táxi-Aéreo pela Agência Nacional de Aviação Civil que executam aterrissagem ou decolagem no Estado de São Paulo.

Art. 2º Não são passíveis da taxação prevista nesta lei as operações das seguintes categorias:

- I - Instrução;
- II - Serviço Aéreo Especializado;
- III - Aviação Experimental; e
- IV - Demais categorias de interesse público.

Parágrafo único – Aeronaves em prestação de serviço a entes governamentais, em missões humanitárias ou em atenção a procedimentos de saúde são consideradas de interesse público.

Art. 3º A TPA é devida por pessoa física ou a pessoa jurídica operadora do voo calculada com base no peso da aeronave a ser recolhida por operação de:

- I - Decolagem; e
- II - Aterrissagem.

§ 1º O sujeito passivo da TPA é obrigado a entregar conforme o regulamento desta Lei, relatório das aterrissagens e decolagens com a especificação do peso das aeronaves em cada operação.

§ 2º O descumprimento da providência determinada no § 1º deste artigo sujeita o infrator a multa equivalente a vinte por cento da TPA devida, sem prejuízo da exigência da obrigação principal.

§ 3º As operações previstas neste artigo geradoras da TPA compreendem todos os aeródromos e helipontos do Estado de São Paulo.

Art. 4º A TPA é devida no valor de 15 Unidades Fiscais do Estado de São Paulo do exercício vigente, por tonelada apurada como peso bruto na operação de aterrissagem ou decolagem.

Parágrafo único. As operações que comprovem o uso de combustível sustentável da aviação (SAF) terão seu valor reduzido para 10 Unidades Fiscais do Estado de São Paulo.

Art. 5º Os recursos da TPA destinam-se à atividade administrativa no exercício do poder de polícia em matéria de proteção, preservação e conservação do meio ambiente na proporção da capacidade de degradação e impacto ambiental causados pelas aeronaves de que trata esta lei e às ações de:

- I - Pagamento por prestação de serviços ambientais, em consonância com a Política Nacional de Pagamentos de Serviços Ambientais, de que trata a Lei federal nº 14.119, de 13 de janeiro de 2021;
- II - Cumprimento dos objetivos do Fundo Estadual de Prevenção e Controle da Poluição – FECOP, criado





pela Lei nº 11.160, de 18 de junho de 2002 por meio de seu financiamento;

III - Cumprimento dos objetivos do Fundo Estadual de Recursos Hídricos - FEHIDRO, criado pela Lei nº 7.663, de 30 de dezembro de 1991 por meio de seu financiamento;

IV - Cumprimento da Política Estadual de Meio Ambiente prevista na Lei 9.509/97;

V - Cumprimento da Política Estadual de Educação Ambiental prevista na Lei nº 12.780/2007;

VI - Cumprimento da Política Estadual de Mudanças Climáticas prevista Lei nº 13.798/2009;

VII - Manutenção e gestão dos parques e reservas existentes no âmbito do estadual;

VIII - Gestão da fauna silvestre, incluindo adequação de infraestrutura e manutenção do tratamento, manejo, destinação, monitoramento e inventariamento;

IX - suporte técnico e tecnológico à fiscalização e monitoramento ambiental;

X - editais que tenham por objeto projetos desenvolvidos pelo terceiro setor nos seguintes temas:

a) conservação da biodiversidade;

b) conservação e recuperação da qualidade ambiental dos recursos hídricos;

c) recuperação e proteção ambiental;

d) proteção à fauna silvestre;

e) reabilitação de áreas degradadas;

f) mudanças climáticas e redução de emissões de poluentes e gases de efeito estufa;

g) eficiência energética em edificações;

h) agricultura familiar, urbana e periurbana, incentivando a agricultura orgânica e diminuição de agrotóxicos;

i) promoção da educação ambiental formal e informal;

j) consumo sustentável e resíduos sólidos;

k) desenvolvimento de novas tecnologias para a gestão de áreas verdes; e

l) aprimoramento da gestão de áreas verdes.

Art. 6º Os procedimentos de cobrança, lançamento e sanções de que trata esta lei serão estabelecidos por regulamentação a ser realizada pelo Poder Executivo em até 90 dias após sua publicação.

Art. 7º - Fica o Governo do Estado de São Paulo autorizado a celebrar convênio com órgãos da administração pública em todos os níveis necessários ao exercício do que determina esta lei.

Art. 8º - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.





JUSTIFICATIVA

O “Inventário de emissões e remoções antrópicas de gases de efeito estufa do Município de São Paulo de 2003 a 2009, com atualização para 2010 e 2011 nos setores Energia e Resíduos”, realizado pela prefeitura da capital paulista, assume a referência do IPCC — Intergovernmental Panel on Climate Change de emissão de carbono para fontes móveis na cidade de São Paulo. Os dados demonstram que, ainda que seja difícil apurar a quantidade de carbono emitida por aeronaves na cidade, a Gasolina de Aviação e o Querosene de Aviação tem um fator de emissão de 70.000 kgCO₂ / TJ e 71.500 kgCO₂ / TJ (TJ = Terajoule) respectivamente. Trata-se de fator que perde apenas para o diesel na posição de operação mais poluidora em fontes móveis.

Já o “1º Inventário de Emissões Antrópicas de Gases de Efeito Estufa Diretos e Indiretos do Estado de São Paulo”, publicado pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo em 2011, demonstra que o Querosene de Aviação, foi responsável pela emissão de 5.592 GG CO₂ (1 GG = 1.000 toneladas) no ar do Estado de São Paulo no ano de 2008, último dado disponível, incluídas as emissões da aviação comercial. Tais emissões corresponderam a 7,02% das emissões de combustíveis no estado.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) separa as atividades aeronáuticas entre a aviação comercial, que oferece voos agendados e regulares por meio de empresas aéreas comuns, da aviação geral, responsável por 70% do tráfego aéreo segundo o Anuário Brasileiro da Aviação Civil 2022, organizado pelo Instituto Brasileiro da Aviação. Na aviação geral encontram-se as operações voltadas à aviação privada e de táxi aéreo, serviços que atendem sob demanda ao transporte particular por meio de aviões e helicópteros privados aos consumidores que dispõe dos recursos necessários ao seu pagamento.

Tendo em conta que se trata de atividade altamente poluente, e voltando-se à necessidade de manter o bom desenvolvimento da aviação comercial que atende milhões de pessoas todos os anos, este projeto volta-se a cobrar taxa que pretende compensar e mitigar os danos da atividade causada pela aviação privada de caráter executivo, exclusiva aos cidadãos com maior capacidade contributiva. É sabido que a propriedade de jatos, helicópteros e outras aeronaves, além de barcos de luxo, não é tributada no Brasil. Este projeto pretende promover maior justiça tributária na medida em que visa, não resolver a tributação sobre a propriedade, mas exercer o poder de polícia ambiental facultado ao estado pela legislação para sanar danos causados pela emissão de gases do efeito estufa, além de ruídos que contribuem para a poluição sonora.

Segundo a Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero, 2.200 voos de helicóptero são realizados todos os dias na capital, um a cada 45 segundos, o que coloca a cidade de São Paulo na liderança mundial do tráfego deste tipo de aeronave. Soma-se a isso a informação de que os aeroportos de Congonhas e de Campo de Marte são responsáveis por 20% do total de operações da aviação geral no país, somando mais de 100 mil operações no ano de 2021, também de acordo com o Instituto Brasileiro de Aviação.

Com dados disponíveis a partir de 2022, no mesmo anuário é possível identificar que os aeródromos de Congonhas, Campo de Marte, Guarulhos, Viracopos, Jundiaí, São José dos Campos, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Presidente Prudente e São Roque (este último, um aeroporto privado exclusivo para aviação privativa), com 129.789 operações ao ano, somam pouco mais de 20% da atividade privada de aeronaves em todo o Brasil, demonstrando forte concentração em relação país e aos locais de emissão.

O projeto visa inserir o Estado de São Paulo, portanto, na vanguarda da justiça climática ao propor uma forma de taxação que não apenas significa ônus à práticas poluidoras de cidadãos de maior capacidade contributiva como, também, destinar os recursos arrecadados às atividades de preservação e recuperação ambiental, a partir do financiamento de iniciativas que visam o cumprimento das políticas de educação ambiental, mudanças climáticas e ambiental em geral, através do qual é possível empreender ações como a criação e manutenção de parques e áreas verdes, o pagamento por serviços ambientais por catadores, a promoção da agricultura familiar sustentável, a recuperação de áreas degradadas e assim por diante.





A taxa aqui proposta significará, na prática, no ano de 2023, um custo de R\$513,90 por tonelada emitida por avião ou helicóptero voltado ao transporte individual, valor considerado baixo frente aos custos exorbitantes dessa atividade. Para este cálculo, toma-se como base a Unidade Fiscal do Estado de São Paulo, regulada por legislação própria, equivalente, no presente ano, a R\$34,26, multiplicado por 15, a cada tonelada informada para a operação. A cobrança cai para R\$342,60, (UFESP*10) no caso de uso de combustíveis sustentáveis (SAF - Sustainable Aviation Fuel), uma preocupação crescente da indústria de aviação e que tem levado a inovações e desenvolvimento tecnológico crescente.

Eduardo Suplicy - PT



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 3100360031003500340037003A005000

Assinado eletronicamente por **Eduardo Suplicy** em 21/11/2023 16:05

Checksum: **6C0848B2A4CB024253EB8B6F9105CF5637695E6DB0EC07B87CB485CAC7C982DC**



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100360031003500340037003A005000, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.