



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

PROJETO DE LEI Nº DE 2022

Institui a Taxa de Preservação Ambiental - TPA como medida de mitigação de danos causados por aeronaves privadas, particulares e executivas na cidade 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 na cidade de São Paulo.

§ 1º 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 na cidade de São Paulo.

§ 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.

§ 3º Aeronaves em prestação de serviço a entes governamentais, em missões humanitárias ou em atenção a procedimentos de saúde são consideradas de interesse público.

Art. 2º 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 da cidade de São Paulo.

Art. 4º A TPA é devida no valor da quadra 61 do setor 002 (Praça da Sé), fixado pela Planta Genérica de Valores do exercício vigente, multiplicado pelo coeficiente de 0,050 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 coeficiente reduzido para 0,035.

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, conforme estabelecido no § 1º do artigo 160 da Lei no 16.050, de 2014;

II - manutenção e gestão dos parques existentes e parques propostos constantes do Quadro 7 da Lei no 16.050, de 2014;

III - realização de melhorias na infraestrutura de áreas verdes do Município;

IV - implementação do Sistema de Áreas Protegidas, Áreas Verdes e Espaços Livres - SAPAVEL, incluindo implantação de novos parques;



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

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

VI - produção de mudas (arbóreas, herbáceas, arbustivas e medicinais), aquisição de equipamentos e material para modernização das atividades e manutenção das estruturas de apoio dos Viveiros e Herbário Municipal;

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

VIII - planos, projetos e programas relacionados às questões de mudanças climáticas;

IX - editais que tenham por objeto projetos desenvolvidos pelo terceiro setor nos seguintes temas previstos na Política Ambiental do Município de São Paulo:

- 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

§ 1º Será reservado ao menos 15% do valor arrecadado por meio de TPA para programas que efetivem o previsto no inciso I deste artigo.

§ 2º A administração dos recursos arrecadados por meio de TPA devem ser administrados através do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - FEMA.

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

Art. 8º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões,

Eduardo Matarazzo Suplicy
Vereador



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” 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 respectivamente. Trata-se de fator que perde apenas para o diesel na posição de operação mais poluidora em fontes móveis.

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 privados e helicópteros ao público que puder dispor 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 município 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 cidade, um a cada 45 segundos, o que coloca 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.



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Aeródromo	Aviação Comercial			Aviação Geral		
	Operações 2019	Operações 2020	Operações 2021	Operações 2019	Operações 2020	Operações 2021
SBBE	28.383	18.071	22.162	8.882	11.462	14.220
SBBH	1.936	142	12	35.158	29.687	39.841
SBBR	120.742	63.008	78.253	19.487	17.838	21.365
SBCF	99.721	45.788	62.917	1.863	1.246	1.942
SBCG	12.760	6.467	8.406	5.642	4.110	5.039
SBCT	61.237	25.321	27.597	8.502	8.286	9.391
SBEG	28.589	19.826	22.009	11.334	12.409	16.340
SBFI	17.371	6.415	7.179	4.105	2.704	3.202
SBFL	30.937	15.079	17.575	12.127	11.561	15.528
SBFZ	47.514	22.413	27.061	9.264	8.862	10.460
SBGL	94.532	34.409	26.225	6.551	4.102	5.416
SBGO	28.854	12.909	17.510	27.871	26.331	32.260
SBGR	273.464	150.574	158.148	17.687	7.000	8.658
SBJR	243	341	-	84.832	65.925	83.269
SBJV	5.927	2.080	2.168	2.606	2.686	3.237
SBKP	113.325	73.109	95.630	4.499	4.758	5.172
SBLO	10.175	3.857	5.016	13.901	12.254	13.144
SBMO	15.282	9.095	14.776	2.826	2.947	3.388
SBMT	-	70	-	67.955	49.626	59.748
SBNF	15.761	7.912	11.100	15.515	14.159	15.784
SBPA	66.871	30.278	37.558	12.578	9.346	10.680
SBPJ	6.002	2.449	3.632	5.543	4.855	6.200
SBRF	71.113	40.646	63.585	9.258	8.533	9.497
SBRJ	83.736	47.827	58.686	24.422	14.379	21.447
SBRP	14.984	6.700	6.592	14.398	11.715	17.444
SBSJ	922	193	18	18.750	15.043	22.193
SBSL	12.916	6.653	7.986	5.056	5.753	7.426
SBSP	174.463	62.109	74.220	46.482	42.168	53.467
SBSV	56.619	31.245	42.984	17.594	16.086	20.302
SBUL	12.194	5.537	7.534	15.417	14.027	14.252
SBUR	1.491	389	862	4.539	4.254	4.622
SBVT	27.813	14.439	18.305	16.589	13.361	15.278
Outros	223.807	94.681	184.689	168	75	578
Total	1.759.684	860.032	1.110.395	551.401	457.548	570.790



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Somadas, as operações da aviação geral apenas dos aeródromos da cidade de São Paulo superam em 30% a atividade da própria aviação comercial.

O projeto visa inserir 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 à atividades correlatas do Fundo Especial de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, o FEMA, 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, um custo de aproximadamente R\$400,00 por tonelada emitida por avião ou helicóptero voltado ao transporte individual, valor considerado baixo frente aos custos exorbitantes dessa atividade. O cálculo proposto leva em conta a similaridade de referências aplicadas aos trabalhadores ambulantes que utilizam o espaço urbano para as suas atividades regulares através do Termo de Permissão de Uso. O preço público dessa atividade leva em conta o valor venal de uma quadra de referência na Planta Genérica de Valores, aplicado o coeficiente de aproximadamente um terço. Para os aviões e helicópteros, altamente poluidores, propõe-se um coeficiente de 0,050 (ou um vigésimo) por tonelada apurada na operação de pouso e decolagem. Tal fator se reduz para 0,035 no caso de uso de combustíveis sustentáveis, uma preocupação crescente da indústria de aviação.