



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.234, DE 2025

(Da Sra. Sâmia Bomfim)

Institui a Contribuição de Responsabilidade Climática sobre Transporte Aéreo de Luxo, incidente sobre jatos privados e passagens aéreas em classes executivas e superiores, e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº _____, de 2025

(Da Sra. SÂMIA BOMFIM)

Institui a Contribuição de Responsabilidade Climática sobre Transporte Aéreo de Luxo, incidente sobre jatos privados e passagens aéreas em classes executivas e superiores, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei institui a Contribuição de Responsabilidade Climática sobre Transporte Aéreo de Luxo (CRC-TAL), com a finalidade de financiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e promover a justiça ambiental.

Art. 2º A contribuição tem natureza tributária e será devida nas seguintes hipóteses:

I – por passageiro, em voos comerciais em classe executiva, primeira classe ou congêneres;

II – por operação de aeronave de uso privado, inclusive jatos executivos, fretamentos sob demanda e voos não regulares.

Art. 3º A base de cálculo da contribuição será:

I – nos voos comerciais, o valor nominal do bilhete por passageiro;

II – nos voos privados, a estimativa de emissão de dióxido de carbono (CO₂), calculada com base na aeronave utilizada, na distância percorrida e na quantidade de passageiros a bordo.



Parágrafo único. Regulamento do Poder Executivo disporá sobre as fórmulas de cálculo, categorias de aeronaves e parâmetros técnicos, com base em metodologia reconhecida internacionalmente.

CAPÍTULO II

ALÍQUOTAS E COBRANÇA

Art. 4º A contribuição será calculada com as seguintes alíquotas:

I – 5% (cinco por cento) sobre o valor do bilhete em classe executiva ou superior em voos domésticos;

II – 10% (dez por cento) sobre o valor do bilhete em classe executiva ou superior em voos internacionais;

III – R\$ 500,00 (quinhentos reais) por tonelada de CO₂ estimada emitida por jato privado em voos domésticos;

IV – R\$ 1.000,00 (mil reais) por tonelada de CO₂ estimada emitida por jato privado em voos internacionais.

§ 1º As alíquotas previstas nos incisos III e IV poderão ser atualizadas anualmente pelo Poder Executivo, observado o limite de variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

§ 2º A contribuição deverá ser recolhida pela companhia aérea e pelo operador da aeronave privada, que devem apurar o montante devido ao final de cada trimestre, fazendo o pagamento até o último dia útil do mês subsequente ao do encerramento do período de apuração.

CAPÍTULO III

EXCLUSÕES E ISENÇÕES

Art. 5º Não se subsume à hipótese de incidência da CRC-TAL:

I – a operação de aeronaves movidas integralmente por fontes de energia não emissoras de carbono, certificadas por autoridade competente;

II – voos que não impliquem emissão direta ou indireta de gases de efeito estufa, conforme parâmetros técnicos definidos em regulamento.



Art. 6º São isentas da CRC-TAL as operações que, embora subsumidas à hipótese de incidência, estejam enquadradas nas seguintes condições:

I – voos realizados por aeronaves a serviço de operações de segurança pública, defesa civil, resgate, saúde pública ou missões humanitárias;

II – voos operados por organizações internacionais em missões oficiais reconhecidas pelo Poder Executivo.

CAPÍTULO IV

INCENTIVOS AMBIENTAIS

Art. 7º Terão direito à redução de 50% do valor da contribuição:

I – operadores que utilizarem combustível sustentável de aviação (SAF) certificado em proporção superior a 50% (cinquenta por cento);

II – aeronaves híbridas ou elétricas com autonomia operacional superior a 500 km e emissão inferior a 50% (cinquenta por cento) da média setorial.

CAPÍTULO V

DESTINAÇÃO DOS RECURSOS

Art. 8º A arrecadação da CRC-TAL será vinculada ao Fundo Nacional sobre Mudança do Clima – FNMC, instituído pela Lei nº 12.114, de 9 de dezembro de 2009.

Parágrafo único. No mínimo 30% (trinta por cento) dos recursos deverão ser destinados a ações de adaptação climática em municípios com baixo Índice de Desenvolvimento Humano e alta vulnerabilidade ambiental.

CAPÍTULO VI

FISCALIZAÇÃO E PENALIDADES



Art. 9º A fiscalização será exercida conjuntamente pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Art. 10º O não recolhimento da contribuição no prazo legal sujeitará o contribuinte a multa de cem por cento do valor devido, sem prejuízo da cobrança do tributo e de outras sanções administrativas.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 11. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, podendo firmar convênios com organismos internacionais para harmonização de regras.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor em 1º de janeiro de 2026.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por finalidade instituir a Contribuição de Responsabilidade Climática sobre Transporte Aéreo de Luxo (CRC-TAL), tributo de natureza extrafiscal que incide sobre operações aéreas que envolvam alto grau de emissão de gases de efeito estufa, especialmente voos em jatos privados e bilhetes em classe executiva ou superior.

A medida insere-se no esforço global de enfrentamento da emergência climática, em consonância com os compromissos assumidos pelo Brasil no âmbito do Acordo de Paris (Decreto nº 9.073, de 2017) e da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (Resolução A/RES/70/1 da ONU). Trata-se de instrumento de justiça tributária e ambiental, que busca responsabilizar proporcionalmente aqueles que, por meio do uso intensivo de transporte aéreo de alto padrão, contribuem significativamente para a intensificação das emissões de carbono.

Dados recentes da organização International Council on Clean Transportation (ICCT) demonstram que jatos privados podem emitir até 50



vezes mais CO₂ por passageiro do que modais coletivos ou ferroviários. Além disso, passageiros em classes premium geram, em média, o triplo das emissões associadas a um assento na classe econômica, em razão do maior espaço individual, da carga embarcada e do consumo diferenciado de bordo.

Inspiram esta iniciativa as medidas já implementadas ou em curso em países como França, Reino Unido, Espanha e Barbados, que vêm adotando tributos específicos ou sobretaxas sobre voos não essenciais, como forma de financiar ações climáticas e desincentivar o consumo excessivo de recursos ambientais por parcelas minoritárias e privilegiadas da população. Destaca-se, nesse contexto, a criação recente da coalizão internacional por tributação climática justa, anunciada durante a conferência “Summit for a New Global Financing Pact”, em Sevilha, em junho de 2025.

A contribuição ora proposta observa os princípios constitucionais da capacidade contributiva (art. 145, § 1º, da CF), da função extrafiscal dos tributos (art. 3º, II, do CTN) e da eficiência ambiental. Prevê, ademais, mecanismos de incentivo à transição energética no setor da aviação, mediante redução de alíquotas para aeronaves movidas a combustíveis sustentáveis ou com baixa emissão de carbono, estimulando a inovação tecnológica verde.

A arrecadação da CRC-TAL será integralmente destinada ao Fundo Nacional sobre Mudança do Clima – FNMC, assegurando que os recursos arrecadados sejam aplicados em ações concretas de mitigação, adaptação e financiamento climático, com prioridade para municípios mais vulneráveis socioambientalmente.

Importa destacar que a proposta respeita a competência tributária da União para instituir contribuições especiais (art. 149 da Constituição Federal), não implicando bitributação com o ICMS incidente sobre combustível ou com o IRRF incidente sobre atividades de transporte.

Por todo o exposto, confiamos na sensibilidade dos nobres Parlamentares para a aprovação desta iniciativa, que busca combinar justiça social, responsabilidade ambiental e coerência fiscal, em linha com os desafios e compromissos do século XXI.



Sala das Sessões, em 2 de julho de 2025.

Deputada SÂMIA BOMFIM
PSOL/SP





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 12.114, DE 9 DE DEZEMBRO DE 2009	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:200912-09:12114
--	---

FIM DO DOCUMENTO
