

**MINISTÉRIO DAS FINANÇAS  
MINISTÉRIO DO TURISMO E TRANSPORTES**

**Portaria Conjunta n.º 39/2025  
de 27 de novembro**

**Sumário:** Procede à regulamentação das taxas de carbono sobre as viagens marítimas e aéreas.

**PREÂMBULO**

O Estado, o setor privado e os demais agentes económicos encontram-se, mais do que nunca, confrontados com o desígnio de adotar políticas adequadas e compatíveis com os novos padrões Ambientais, Sociais e de Governação (ESG, na sigla em inglês).

A República de Cabo Verde é das menores emissoras de gases efeitos de estufa e apresenta o turismo como um dos mais atrativos e maior setor em desenvolvimento.

Por outro lado, considerando que o arquipélago de Cabo Verde devido à sua posição geográfica e insularidade, é dos países mais afetado pelas alterações climáticas, embora seja um dos países com uma das mais baixas emissões de gases com efeito de estufa per capita do mundo, logo, apresentando uma pegada de carbono comparativamente baixa, justifica-se a cobrança de uma taxa ao nível do transporte de passageiros.

Logicamente, tal, potencia que uma taxa de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas, cumpra eficazmente com objetivos de internalização dos custos sociais decorrentes da emissão de gases efeitos de estufa, porquanto é reconhecido que o transporte (sob qualquer forma, mas ainda para mais efetuada com recurso a veículos que não utilizem energias 100% verdes, o que é naturalmente o caso da aviação civil e marítima), contribui significativamente para a poluição ambiental. Assim sendo, a criação deste tipo de taxas pode auxiliar o financiamento de iniciativas ou projetos para uma transição energética mais eficiente.

Dando continuidade à defesa do interesse público (numa ótica global e perante a já denominada emergência climática), a indução de comportamentos a par da responsabilização dos agentes económicos com base no princípio do utilizador-pagador tem ao nível dos impostos indiretos, em geral, e na tributação setorial do carbono aliados imprescindíveis.

Em função da pressão exercida pela opinião pública e, bem assim, pela necessidade de adoção de políticas mitigadoras do aquecimento global, a generalidade dos Estados tem vindo a implementar ou alargar os respetivos modelos de tributação do carbono (instituindo os denominados “*carbon taxes*”). A realidade comparada é clara no sentido de introdução deste tipo de taxas (destaque para Portugal, Alemanha, Áustria, França, Países Baixos, Itália, Noruega, Suécia, o Reino Unido, entre outros), funcionado a taxa de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas, como uma forma de combater e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa.

Independentemente do modelo instituído ou das qualificações jurídico-tributárias associadas, a tributação do carbono não escapa à regra mais elementar em sede de tributação indireta, segundo a qual é o consumo efetivo de certos produtos (logo, o destinatário final) que deve ser onerado, porque apenas neste cenário se poderá implementar - ainda que liminarmente - uma alteração de comportamento, tomada de consciência ou correção de falha de mercado.

Neste contexto, um aspeto transversal a este tipo de tributação (sob a forma de ICE, ou outros) é a sua natureza dita corretiva, assente numa lógica de construção Pigouviana, cujo propósito consiste em induzir os sujeitos passivos a internalizar uma externalidade associada ao consumo de determinados produtos.

Visando repor o nível de eficiência no mercado - em especial, a eficiência no consumo - também aqui preocupações de sustentabilidade fundamentam a exigência de uma prestação que onere os contribuintes na medida dos custos por estes provocados.

Deste modo, paralelamente à função fiscal, uma função extrafiscal dos Impostos sobre Consumos Especiais tem prevalecido, de onde resulta que este tipo de impostos é utilizado não apenas como uma forma (em princípio, legítima) de angariação de receita fiscal, mas também de indução e modelação de comportamentos que atinge, com uma expressão crescente, as atividades ricas em produção/emissão ou em consumo de carbono.

Enquanto um dos elementos químicos mais abundantes no planeta, o carbono é libertado na decorrência de diversos processos naturais, mas ainda industriais (tais como a produção de condutores elétricos, térmicos, mecânicos, plásticos, óleos, entre outros). O carbono é amplamente utilizável por ser um composto que permite a formação de diversas moléculas como sejam o dióxido de carbono (em conjunto com o oxigénio) ou os hidrocarbonetos (em conjunto com o hidrogénio), estes últimos indiscutivelmente essenciais ao nível da produção de energia e transporte (aqui na forma de combustíveis derivados do petróleo e do gás natural).

Numa lógica similar àquela da qual decorre a necessidade de diversos produtos serem sujeitos a Impostos sobre Consumo Especiais (por exemplo, Estados-Membros da União Europeia), o alarme provocado pela presente crise climática suscita a importância da fiscalidade verde, nomeadamente em prol de um desejável aumento da “receita fiscal carbónica”, onde o carbono é tributado nos mais diversos produtos, aplicações e utilizações.

Como consequência, antevemos duas óticas sobre as quais a referida “receita fiscal carbónica” deverá ser analisada. Por um lado, com a generalização do contexto ESG, os policy-makers intensificam a adoção de políticas de mitigação no consumo de carbono e procedem a um aumento no peso dos impostos que incidem sobre este.

Importa, entretanto, reconhecer que o transporte aéreo e marítimo é muito relevante para a economia nacional, garantindo que o país tenha boas ligações ao resto do mundo, dinamizando o

turismo e estando diretamente ligado a centenas de milhares de postos de trabalho. De igual modo, o setor beneficia de uma tributação vantajosa especialmente no que se refere aos combustíveis.

A criação de uma taxa de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas é a solução mais equilibrada que permite, simultaneamente, colocar os passageiros a contribuírem para projetos que tornam a economia ambientalmente mais sustentável, 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.

Nesse sentido, o artigo da 80.º da Lei n.º 45/X/2024, de 30 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para o ano económico de 2025, cria uma taxa de carbono no valor de 550\$ (quinhentos e cinquenta escudos) tendente a financiar exclusivamente ações de mitigação e adaptação dos efeitos das alterações climáticas. Mas, remete para diploma próprio os temas respeitantes a liquidação, cobrança e pagamento, bem como o desenvolvimento de outras normas procedimentais.

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pelo n.º 3 do artigo 264.º, da Constituição

Manda o Governo pelo Ministro das Finanças e o Ministro do Turismo e Transportes o seguinte:

## Capítulo I

### Disposição geral

#### Artigo 1.º

#### Objeto

O presente diploma procede à regulamentação das taxas de carbono sobre as viagens marítimas e aéreas, criadas pelo artigo 80.º da Lei n.º 45/X/2024, de 30 de dezembro, que aprova o orçamento de estado para o ano de 2025, 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

### **Taxas de carbono sobre as viagens marítimas**

#### Artigo 2.º

#### **Taxa de carbono**

O artigo 80.º, da Lei n.º 45/X/2024, de 30 de dezembro, que aprova o orçamento de estado para o ano de 2025, cria uma taxa de carbono sobre os navios de passageiros que atraquem nos terminais localizados em território nacional, doravante designada de taxa.

#### Artigo 3.º

#### **Incidência objetiva e subjetiva**

1 - A taxa incide sobre a atracagem de navios de passageiros movidos a energia fóssil no primeiro terminal localizado em território cabo-verdiano para abastecimento, reparação, embarque ou desembarque de passageiros.

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

#### Artigo 4.º

#### **Taxa**

1 - A taxa de carbono sobre os navios de passageiros é devida no momento da atracagem no primeiro terminal localizado no território nacional, nos termos do artigo anterior.

2 - A taxa tem um valor de 550\$00 (quinhentos e cinquenta escudos) 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 Tarifário da ENAPOR, S.A dos e demais normas tarifárias.

#### Artigo 5.º

#### **Isenções**

1 - Ficam isentos da taxa:

a) As crianças com menos de 2 (dois) anos;

- b) Os navios de passageiros abrangidos por obrigações de serviço público de transporte inter ilhas;
- c) Os navios de passageiros que efetuem transportes inter ilhas;
- d) Os navios de passageiros entrados no porto exclusivamente para o desembarque ou mudança de tripulação ou para desembarque de doentes, náufragos ou mortos, durante o tempo estritamente necessário para o efeito;
- e) A taxa prevista no presente artigo não se aplica às atracagens por motivos de ordem técnica, meteorológica, força maior ou contingência similar não abrangidas na alínea anterior.

### 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.

### 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 da Janela Única Portuária, 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) 95% do valor para o Fundo Climático Ambiental, constituindo sua receita própria, nos termos da Lei n.º 44/X/2024, de 23 de dezembro;
- b) 5% do valor para a autoridade portuária com competência para a cobrança da taxa, como contrapartida ao custo de processamento da gestão de cobrança da taxa;

2 -A autoridade portuária transfere a percentagem da receita resultante da aplicação da taxa devida nos termos do número anterior para o Fundo Climático e Ambiental até ao dia 15 do mês seguinte ao do pagamento referido no artigo 6.º, não podendo estas ser sujeitas a cativação, retenção ou compensação.

## Capítulo II

### **Taxas de carbono sobre as viagens aéreas**

## Artigo 9.º

### **Taxa de carbono**

O artigo 80.º, da Lei n.º 45/X/2024, de 30 de dezembro, que aprova o orçamento de estado para o ano de 2025, cria uma taxa de carbono sobre os bilhetes do transporte aéreo comercial de passageiros com partida dos aeroportos situados em território cabo-verdiano, 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 de transportes aéreos titular de uma licença de exploração válida.*

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 situado em território cabo-verdiano.

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 situados em território cabo-verdiano.

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 Cabo Verde.

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 550\$00 (quinhentos e cinquenta escudos), por cada passageiro transportado nos termos dos artigos anteriores.

**Artigo 14.º****Isenções**

1 - Ficam isentos da taxa os títulos de transporte que sejam utilizados:

- a) Por crianças com menos de 2 (dois) anos;
- b) Para voos realizados entre os aeroportos e aeródromos situados no território nacional (voos entre ilhas);
- c) 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 cabo-verdiano; e
- d) 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.

**Artigo 16.º****Liquidação e cobrança**

1 - A taxa é liquidada e cobrada pelas transportadoras aéreas referidas no artigo 12.º no momento da emissão do título de transporte.

2 - A entrega da taxa é efetuada pelas entidades referidas no n.º 1 à Agência da Aviação Civil (AAC), até ao dia 15 do mês seguinte ao embarque do passageiro, com base em formulário próprio a disponibilizar pela AAC.

3 - A liquidação prevista no número anterior pode ser corrigida pela AAC, 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 AAC constituem títulos executivos e a sua cobrança coerciva é feita pela Autoridade Tributária e Aduaneira, nos termos previstos no Código de Processo Tributário (CPT).

#### 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 estão obrigados a nomear um representante com residência em território nacional.

2 - O representante a que se refere o número anterior 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.

3 - 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 é distribuída da seguinte forma:

- a) 95% do valor para o Fundo Climático Ambiental, constituindo sua receita própria, nos termos da Lei n.º 44/X/2024, de 23 de dezembro;
- b) 5% do valor para a AAC como contrapartida ao custo de processamento da gestão de cobrança da taxa;

2 - A AAC transfere para o Fundo Climático e Ambiental, com periodicidade mensal, a percentagem da receita resultante da aplicação da taxa devida nos termos do número anterior até ao dia 20 do mês seguinte ao do pagamento referido no artigo 16.º, não podendo estas ser sujeitas a cativação, retenção ou compensação.

**Artigo 19.º****Infrações**

Ao incumprimento das obrigações tributárias previstas neste regime é aplicável o Regime Geral das Contraordenações aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 9/95, de 27 de outubro, na sua redação atual, bem como as demais disposições legais aplicáveis

**Artigo 20.º****Direito subsidiário**

Em tudo o que não contrarie as disposições deste regime, são subsidiariamente aplicáveis as disposições do Código Geral Tributária, aprovado pela Lei n.º 47/VIII/2013, de 20 de dezembro, na sua redação atual, e do Código de Processo Tributário, aprovado pela Lei n.º 48/VIII/2013, de 20 de dezembro, na sua redação atual.

**Artigo 21.º****Entrada e vigor**

A presente Portaria entra em vigor a partir de 1 de abril de 2026.

**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 31 de março de 2027, 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.

Gabinete do Vice-Primeiro Ministro e Ministro das Finanças, e do Ministro do Turismo e Transportes, na Praia, aos 25 de novembro 2025. — O Vice-Primeiro Ministro e Ministro das Finanças, *Olavo Avelino Garcia Correia* e o Ministro do Turismo e Transportes, *José Luís Sá Nogueira*.