

Entidade britânica Oxfam propõe reajuste de taxa por passageiro da aviação de jatos executivos da Inglaterra e reforça política de Estado de taxação da aviação executiva para arrecadação de fundos “pró-ambiente” em meio à questão ideológica, em 20.09.24

A Oxfam GB, uma entidade sem fins lucrativos que faz campanha sobre questões de pobreza e sustentabilidade, pediu ao governo do Reino Unido que introduza novos impostos sobre patrimônio de alto valor e luxo para proprietários e usuários de jatos executivos e iates.

Escrevendo no assunto, em postagem no dia 19, Charles Alcock, editor-chefe da mídia AIN, aponta que a pressão por novos impostos sobre riqueza surge enquanto o novo governo, trabalhista (Partido do Trabalho) do Reino Unido se prepara para apresentar seu primeiro orçamento em outubro. Diante de finanças públicas esgotadas, espera-se que a nova administração - do novo primeiro-ministro britânico Keir Starmer, empossado em julho - aumente os encargos tributários em várias áreas, mantendo uma promessa eleitoral de não aumentar as taxas básicas do imposto de renda ou o equivalente do Reino Unido à Previdência social. Também se espera que o orçamento possa ter como alvo indivíduos de alto patrimônio líquido de uma forma ou de outra.

Numa nota metodológica da entidade britânica (*Oxfam GB Methodology Note*) “*Taxing High-Emitting Luxury Modes of Transportation in the UK*” (Taxação de meios de transporte de luxo com altas emissões no Reino Unido) -, publicada no dia 18, a organização ativista divulgou que até £ 2 bilhões (US\$ 2,6 bilhões) extras recolhidos por aumento de tributação sobre o transporte privado de luxo poderiam ser usados para financiar o trabalho em “comunidades que sofrem os piores impactos das mudanças climáticas”.

Oxfam GB Methodology Note: Taxing High-Emitting Luxury Modes of Transportation in the UK - 18/09/2024:

<https://oxfam.app.box.com/s/vbpfoh835uikfr75r01ivh7n1iudrnj8>

A nota apresenta que este valor adicional já poderia ter sido levantado em 2023, mediante:

1 - até £ 830 milhões (US\$ 1,08 bilhões) poderiam ter sido arrecadados no Reino Unido em 2023 com a introdução de um imposto em Taxa de Passageiro Aéreo (APD - *Air Passenger Duty*) de alto valor para jatos particulares e a introdução de um imposto de propriedade de superiatses, conforme recomendado pelo relatório da Oxfam “*Payment Overdue: Fair ways to make polluters across the UK pay for climate justice*” (Pagamento atrasado: maneiras justas de fazer poluidores em todo o Reino Unido pagarem pela justiça climática).

2 - até £ 1,2 bi (US\$ 1,56 bi) em receita adicional poderiam ter sido arrecadadas no Reino Unido em 2023 com a tributação do combustível de jatos particulares, aplicando o IVA - Imposto sobre Valor Agregado (VAT - *Value Added Tax*) sobre a aviação privada e tributando os *slots* de pouso/decolagem para jatos particulares, com base em números atualizados do reporte da entidade *Green Alliance* “*Taxing private jets: raising revenue from highly polluting, luxury private aviation*” (Taxando jatos particulares: aumentando a receita da aviação privada de luxo e altamente poluente).

A *Green Alliance* recomendou essas opções de tributação distintas, aconselhando os formuladores de políticas a escolher progressivamente estas alternativas ao invés de implementar todas simultaneamente.

Especificamente sobre a aviação do transporte privado, a Oxfam estima os valores possíveis de aumento de arrecadação por meio de reajustes e novas cobranças:

1 - nova taxa mais alta Taxa de Passageiro Aéreo (APD - *Air Passenger Duty*) - “Super Taxa” - para jatos particulares - de £ 300 a £ 470 milhões (cerca de US\$ 390 mi a US\$ 610 mi),

2 - taxação de combustível de aviação (QAV) - de £ 69 a £ 231 milhões (US\$ 90 mi a US\$ 300 mi),

3 - cobrança IVA - Imposto sobre Valor Agregado (VAT - *Value Added Tax*) sobre jatos do transporte particular - de £ 384 a £ 649 milhões (cerca de US\$ 499 mi a US\$ 845 mi), e,

4 - taxação sobre *slots* aeroportuários - de horários de pouso e decolagem para jatos particulares - de £ 192 a £ 325 mi (cerca de US\$ 250 mi a US\$ 422 mi).

Estas quatro taxações somariam uma arrecadação de £ 945 milhões a £ 1,675 bilhões (US\$ 1,229 bi a US\$ 2,178 bi), com as parciais de [1] APD, de até £ 470 milhões (cerca de US\$ 610 mi) - 28,1%, [2] taxa sobre QAV, de até £ 231 milhões (cerca de US\$ 300 mi) - 13,8%, [3] IVA, de até £ 649 milhões

(cerca de US\$ 845 mi) - 38,7%, e [4] taxação sobre *slots* aeroportuários, de até £ 325 mi (cerca de US\$ 422 mi) - 19,4%.

De acordo com a EBAA - *European Business Aviation Association* (Associação da Aviação Executiva Européia), no seu Anuário 2023, foram 207.848 movimentos (partidas e chegadas) totais de aviação executiva no Reino Unido em 2023. Desses movimentos, 6% foram operações aeromédicas e de natureza especial e 1,6% foram governamentais e militares. Subtraindo essas, a movimentação restante somou 192.052 partidas/chegadas. Como o APD é cobrada por ocupação (e não movimentos de partida e chegada), na prática pela partida, para fins de arrecadação (base de apuração) a movimentação para apuração foi de 96.026 vôos.

Adicionalmente na estatística da EBAA, estima-se que cada vôo de aviação executiva tenha um número médio de passageiros de 4,7.

Dado que vôos domésticos (41,2%) e internacionais-europeus (51,2%) estão sob o mesmo preço de Banda (£ 78/pax, ou US\$ 101), e vôos internacionais-extraeuropeus (7,6%) estão sob a Banda B (£ 574/pax., ou US\$ 746), uma introdução de uma APD de alta taxa reajustada em 10 vezes os preços de banda atuais poderia ter arrecadado £ 470 milhões (US\$ 610 mi), aponta a Oxfam.

A tabela da nota da Oxfam abaixo mostra os dados da EBAA de receitas decorrentes da taxa atual de APD, que serve de base para projeções para possíveis receitas futuras:

Origin and destination type	Percentage of movements	Number of flights	Estimated number of passengers (4.7 according to EBAA)	Current highest applicable APD	Current revenue
Domestic	41.20%	39,563	185,944	£78	£14,503,656
Europe	51.20%	49,165	231,076	£78	£18,023,961
Extra-Europe	7.60%	7,298	34,300	£574	£19,688,434
Total	100.00%	96,026	451,321		£52,216,051

A tabela abaixo mostra os cálculos para chegar às sobreceitas estimadas decorrentes da taxa de APD proposta pela Campanha para um Transporte Melhor (CBT - *Campaign for Better Transport*), bem como a “Super-taxa” (do reajuste de 10x, ou 900%, das taxas APD atuais) alternativa proposta pela Oxfam, com o total projetado de até £ 470 milhões (cerca US\$ 610 mi) por cobrança de Taxa de Passageiro Aéreo (APD - *Air Passenger Duty*) para jatos:

APD super rate recommended by CBT	Projected revenue APD super rate recommended by CBT	Additional revenue using CBT rates	Alternative super rate (10x rate)	Projected revenue alternative super rate	Additional revenue using alternative super rate
£780	£145,036,564	£130,532,907	£780	£145,036,564	£130,532,907
£780	£180,239,613	£162,215,652	£780	£180,239,613	£162,215,652
£780	£26,754,318	£7,065,884	£5,740	£196,884,337	£177,195,904
	£352,030,495	£299,814,443		£522,160,514	£469,944,463

A Oxfam esclarece que a receita adicional foi calculada subtraindo a APD aplicável mais alta atual da “Supe Taxa” APD proposta e multiplicando esse valor pelo número estimado de passageiros. E que apenas duas taxas APD foram incluídas nos cálculos da tabela acima, com base nos dados da EBAA:

- os vôos do Reino Unido para a Europa continental foram principalmente para a França ou Suíça (Genebra). Como tal, estes vôos se enquadram na banda APD A (0 – 2.000 milhas).
- os vôos extraeuropeus foram principalmente para o EUA.

Uma estimativa atualizada de valores de 2023 sugere que, ao implementar as opções de tributação adicionais para jatos particulares, atualizando os números com base no resumo da *Green Alliance*, até £ 1,205 bilhões em receita adicional poderiam ter sido geradas no Reino Unido para ação climática, divididas entre as cobranças:

- de taxa sobre combustível de jato particular (QAv), até £ 231 milhões (US\$ 300 mi) em receita adicional,
- de Imposto sobre Valor Agregado (IVA), até £ 649 milhões (US\$ 844 mi) em receita adicional, e,
- de taxa incidente sobre *slots* de pouso e decolagem, até £ 325 milhões (US\$ 422 mi) em receita adicional.

As quatro taxações previstas somariam uma arrecadação extra (ao APD) de £ 945 milhões a £ 1,675 bilhões (US\$ 1,229 bi a US\$ 2,178 bi).

Pela projeção da Oxfan, em termos da arrecadação pela aviação executiva, o total 2023 ajustado poderia chegar à cifra anual de £ 1,727 bilhões:

- de APD, de até £ 522,16 milhões, cerca de US\$ 679 mi (30,2%),
- de taxa sobre combustível de jato particular (QAv), de até £ 231 milhões (US\$ 300 mi) em receita adicional (13,4%),
- de Imposto sobre Valor Agregado (IVA), de até £ 649 milhões (US\$ 844 mi) em receita adicional (37,6%), e,
- de taxa incidente sobre *slots* de pouso e decolagem, de até £ 325 milhões (US\$ 422 mi) em receita adicional (18,8%).

A Oxfan avalia que aproximadamente £ 69 milhões a £ 231 milhões (US\$ 90 mi a US\$ 300 mi) em receita adicional poderiam ter sido arrecadadas com a tributação do combustível (QAv), sobre jatos do transporte particular.

A *Green Alliance* propôs um imposto sobre o combustível de jato particular com três taxas possíveis por litro de querosene: 30P, 50P e £1, por litro. Com base no consumo de combustível de jatos particulares em 2023, que totalizou aproximadamente 230 milhões de litros da amostragem parcial de 192.052 vôos “líquidos” (excluindo as categorias do transporte aeromédico e de natureza especial, bem como vôos governamentais e militares) partindo e pousando no Reino Unido, a receita gerada por esta cobrança somaria, conforme taxa aplicada:

- de £ 69,2 milhões (US\$ 90 mi) pela taxa de 30 P/litro,
- de £ 115,4 milhões (US\$ 150 mi) pela taxa de 50 P/litro, e,
- de £ 230,9 milhões (US\$ 300 mi) pela taxa de £ 1/litro,

Esses números estão alinhados com as estimativas iniciais da *Green Alliance*, que previram um consumo de 200 milhões de litros de combustível de aviação e receitas correspondentes de £ 60 milhões, £ 100 milhões e £ 200 milhões para as respectivas (3) taxas sobre combustível.

A “Campanha para um Transporte Melhor” (CBT - *Campaign for Better Transport*) pede que a aviação privada “perca seu *status* de isenção de IVA”, e a *Green Alliance* sugeriu um IVA de 20% para jatos particulares, com base em um custo médio de £ 10.000 (US\$ 10.000) para vôos domésticos ou com destino à Europa, por extrapolação da rota mais comum Londres-Paris com custo médio entre £ 7.000 (US\$ 9.100) e £ 13.000 (US\$ 16.900). Como a CBT indicou, o IVA seria aplicável sempre que um jato particular decolasse ou pousasse no Reino Unido.

Considerando a amostragem de 192.052 movimentos da aviação privada de/para o Reino Unido registrados no anuário da EBAA 2023, excluindo as categorias do transporte aeromédico e de natureza especial, bem como vôos governamentais e militares, esse IVA de 20% poderia ter arrecadado aproximadamente £ 384,1 milhões (US\$ 499 mi) em receita adicional, indica a Oxfan.

Usando um método alternativo para calcular o custo médio para vôos domésticos ou com destino à Europa, o valor aumentou para aproximadamente £ 16.900 (US\$ 21.970). Assim, o recurso que poderia ser arrecadado pela cobrança de IVA sobre a aviação privada aumentaram para £ 649,1 milhões (US\$ 844 mi). Isso está de acordo com os números da CBT, que estimou até £ 623 milhões em 2022.

Um método alternativo para calcular o custo médio de voo por jato do transporte particular de/para o Reino Unido envolveu a análise de preços para três rotas comuns, [i] Londres para Paris, [ii] Nice para Londres e [iii] Londres para Ilha Walney (ilha na costa oeste da Inglaterra, no extremo oeste da Baía de Morecambe, no mar da Irlanda) e o estabelecimento do custo médio para cada categoria de jatos:

- turboélice - custo de voo de £ 7.690 (US\$ 10.000),
- jato leve - custo de £ 10.310 (US\$ 13.400),
- jato médio - custo de £ 16.345 (US\$ 21.250), e,
- jato pesado - custo de £ 30.218 (US\$ 39.284).

Esses preços, como referência para preços atualizados do setor para jatos particulares, foram obtidos do site *Private Fly*:

<https://www.privatefly.com/>

Estes custos foram então ponderados de acordo com a distribuição das 528 aeronaves baseadas no Reino Unido e suas categorias registradas, conforme o anuário EBAA 2023, para o Reino Unido, sendo:

- turboélice (36%),
- jato leve (17%),
- jato médio (13%), e,
- jato pesado (34%).

Este cálculo de valor médio ponderado resultou custo para voo de jatos do transporte particular no Reino Unido em 2023 de £ 16.920 (US\$ 22.000, aproximadamente).

O consumo de combustível foi estimado em voo típico Londres-Paris, de aproximadamente 340 km (185 MN). Um consumo médio estimado de combustível por voo foi definido em 864,52 kg.

Quatro das aeronaves predominantes, conforme o relatório anual EBAA 2023, foram consideradas representativas de cada categoria de jato e ainda bimotor turboélice:

- bimotor turboélice King Air 200, com um consumo de combustível de 435 kg, na rota,
- jato EMBRAER *Phenom 300* (jato leve), com um consumo médio de combustível de 551 kg na rota,
- jato Cessna *Citation Excel* (jato médio), com um consumo de combustível de 643 kg, na rota, e,
- jato *Global Express/Global 6000* (jato cabine larga), com um consumo de combustível de 1.547 kg, na rota.

Estes consumos de combustível foram então ponderados de acordo com a distribuição das 528 aeronaves baseadas no Reino Unido e suas categorias registradas, conforme o anuário EBAA 2023, para o Reino Unido, sendo:

- turboélice (36%),
- jato leve (17%),
- jato médio (13%), e,
- jato pesado (34%).

Assim, um consumo médio estimado de combustível por voo foi definido em 864,52 kg [pelo blog: 859,84 kg ~ 860 kg].

O uso da ferramenta *Small Emitters Tool* indicou um consumo total aproximado de combustível de 166.031.864 kg de combustível QAv, equivalente a cerca de 230.933.459 litros de combustível de jato, para a amostragem de 192.052 voos (excluindo as categorias do transporte aeromédico e de natureza especial, bem como voos governamentais e militares) partindo e pousando no Reino Unido. Esta conversão foi feita usando um conversor de peso de combustível.

<https://e6bx.com/unit-converter/fuel/>

A Oxfan apresenta que suas estimativas se basearam nas mesmas ferramentas utilizadas pela *Green Alliance* - como a ferramenta "*Small Emitters Too*", da Eurocontrol, com atualização em 2023:

<https://www.eurocontrol.int/tool/>

A *Green Alliance* sugere um imposto de £ 1.000 (US\$ 1.300) por *slots* de partida e pouso para jatos particulares, o equivalente a 10% do custo médio de £ 10.000 (US\$ 13.000) de um voo. Considerando a amostragem de 192.052 movimentos da aviação privada registrados no anuário da EBAA 2023, excluindo as categorias do transporte aeromédico e de natureza especial, bem como voos governamentais e militares, essa cobrança poderia ter arrecadado aproximadamente £ 192 milhões para 2023 no Reino Unido.

Usando o método alternativo para calcular o custo médio dos voos de £ 16.900 (US\$ 21.970), a taxa sobre *slots* de partida e pouso poderia ser definido em £ 1.690 (US\$ 2.197). Assim, o recurso que poderia ser arrecadado pela cobrança sobre *slot* aeroportuário poderia aumentar a arrecadação para £ 324,5 milhões (US\$ 422 mi) em 2023 no Reino Unido

A BBGAA - *British Business & General Aviation Association* (associação da aviação geral e executiva da Inglaterra) refutou firmemente a base para as propostas de impostos da Oxfam.

“Lemos as declarações da Oxfam e as fontes de suas alegações. Infelizmente, achamos que as declarações são factualmente incorretas e acolhemos um diálogo aberto com a Oxfam e outros para que a indústria da aviação geral e empresarial possa ser representada de forma adequada e justa”, disse a presidente do grupo, Aoife O'Sullivan. “Aeronaves privadas, seus usuários e a indústria que atende à aviação privada estão todos sujeitos a impostos no Reino Unido da maneira normal. É simplesmente falso dizer o contrário”, completou O'Sullivan.

De acordo com a EBAA, novos impostos sobre a aviação executiva-corporativa seriam ineficazes na redução das emissões de carbono dos voos. “Embora compartilhemos a urgência em abordar as mudanças climáticas, temos preocupações de que as medidas fiscais propostas podem não atingir efetivamente os resultados ambientais desejados e podem ter consequências não intencionais”, divulgou a EBAA (sediada em Bruxelas) em uma declaração por escrito.

A EBAA destacou que a aviação executiva-corporativa já está sujeita a vários impostos e encargos, incluindo taxas de uso de aeroportos e espaço aéreo e taxas ambientais específicas sob o programa de redução de carbono ETS e CORSIA. Argumentou-se que impostos mais altos poderiam diminuir os esforços para introduzir tecnologia destinada a reduzir a pegada ambiental da aviação, além de tornar o setor de aviação executiva da Europa menos competitivo.

No seu post no dia 19, Charles Alcock, editor-chefe da mídia AIN, escreveu que os pedidos de novos impostos - novas taxações - sobre proprietários de bens de alto poder aquisitivo e patrimônio estão ganhando força em outros países europeus (além da Inglaterra) e também no Brasil.

Em abril de 2024, a Oxfam se juntou a dois outros grupos de pressão, Avaaz e WeMoveEurope, para pedir ao Parlamento Europeu que aceitasse as propostas da “*Citizens Initiative for a European Wealth Tax*” (Iniciativa Cidadã para uma taxa sobre a riqueza europeia). Um protesto do lado de fora do prédio do parlamento em Bruxelas (Bélgica) incluiu um grande jato executivo inflável como símbolo de suposto excesso de riqueza.

No início deste mês, a EBAA e a GAMA - *General Aviation Manufacturers Association* (Associação de Fabricantes da Aviação geral) publicaram um manifesto de política conjunta pedindo que os governos europeus apoiassem mais positivamente seus esforços para descarbonizar a indústria. Os grupos defenderam ações como incluir processos de *book-and-claim* para compensações de carbono de combustível de aviação sustentável no regulamento *ReFuelEU*, da Comissão Europeia. [EL]