

OS INCENTIVOS FISCAIS EM MATÉRIA DE FISCALIDADE VERDE

*José de Campos Amorim**

1. Introdução

A Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro, conhecida por Lei da Fiscalidade Verde, altera e cria um conjunto de novas normas fiscais ambientais, em muitos aspetos impulsionadas pela legislação comunitário e os compromissos internacionais assumidos pelo Estado português, tendo em vista, por um lado, reorientar os comportamentos dos cidadãos e penalizar fiscalmente os comportamentos mais nocivos e, por outro, aumentar as fontes de receita fiscal. Esta reforma fiscal ambiental não pretende resolver todos os problemas ambientais, mas contribuir para um ambiente mais saudável, conjuntamente com outras políticas relacionadas direta ou indiretamente com as questões ambientais¹.

Esta reforma da tributação ambiental, acompanhada por sucessivas alterações legislativas, cuja mais recente releva da Lei n.º 114/2017, de 29/12, altera um conjunto de normas fiscais a nível, nomeadamente, do Código do IRS, do Código do IRC, do Código do IVA, do Código do IML, do Código do Imposto sobre Veículos, do Código dos Impostos Especiais de Consumo e do Estatuto dos Benefícios Fiscais. Com estas alterações, pretende-se, por um lado, reduzir ou redistribuir a carga fiscal, mas também promover alterações de comportamentos das pessoas singulares e coletivas e assim promover um crescimento económico sustentável.

Nesta reforma foram introduzidos vários incentivos fiscais ambientais, em especial a dedução do IVA nos veículos de turismo elétricos, híbridos *plug-in*, GPL e GNV, a aplicação de uma taxa sobre os sacos de

* Professor Coordenador de Direito Fiscal no ISCAP.

¹ ABREU, Lúcia Carvalho, *Fiscalidade e protecção do ambiente*, in *I Congresso de Direito Fiscal*, Vida Económica, Porto, 2011, p.244.

plástico leves, a possibilidade das organizações não-governamentais de ambiente (ONGAs) poderem usufruir de uma quota equivalente a 0,5% do imposto sobre o rendimento das pessoas singulares, a aplicação de uma taxa de carbono nos setores não incluídos no regime do Comércio Europeu de Licenças de Emissão, o agravamento das taxas de Imposto sobre Veículos (ISV) nos veículos a gasolina e gasóleo em função das emissões de CO₂, o incentivo ao abate de veículos em fim de vida na aquisição de um veículo elétrico (tendo vigorado até final de 2015), o apoio à utilização de *bike-sharing* e ao *car-sharing* (art.º 59.º-B do EBF), a introdução de um regime fiscal mais favorável aos prédios destinados à produção de energias renováveis, aos prédios rústicos que proporcionem serviços de ecossistema, aos prédios afetos ao abastecimento público de água, de saneamento e de gestão de resíduos urbanos detidos pelos municípios, às áreas florestais aderentes a ZIF ou submetidas a planos de gestão florestal e aos prédios rústicos integrados na bolsa de terras.

Trata-se de mais uma reforma ambiental² em que estão previstas algumas medidas fiscais em matéria ambiental nos setores fundamentais da energia, água, resíduos, transportes, ordenamento do território, florestas e biodiversidade, que de seguida passamos a analisar. São aqui abordados, sucintamente, as principais medidas e alguns dos aspetos fiscais relacionados com os sectores económicos que estão mais diretamente ligados às questões ambientais.

2. Benefícios fiscais às organizações não governamentais de ambiente (ONGA)

A Lei n.º 35/98, de 18 de julho³, alterada pela Lei da Fiscalidade Verde, vem definir o estatuto das organizações não-governamentais de ambiente, permitindo a estas organizações, com efetiva atividade e registo ininterrupto junto do Instituto de Promoção Ambiental (IPAMB) há pelo menos cinco anos, usufruir do benefício fiscal de uma quota equiva-

² A tributação ambiental foi mencionada pela primeira vez no âmbito de uma reforma fiscal que teve lugar em 2000. Cf. SOARES, Cláudia Dias, "A inevitabilidade de se avançar para a tributação ambiental... também em Portugal", *Revista da Ordem dos Advogados*, Ano 64, nº1/2, 2004, p. 485.

³ A Lei n.º 35/98, de 18 de julho, define o estatuto das organizações não governamentais de ambiente e revoga a Lei n.º 10/87, de 4 de abril.

lente a 0,5% do imposto sobre o rendimento das pessoas singulares, conforme previsto no n.º 5 do art.º 14.º da Lei da Fiscalidade Verde.

As ONGA, que tenham sido reconhecidas pelo IPAMB como pessoas coletivas de utilidade pública, podem usufruir de uma quota equivalente a 0,5% do imposto sobre rendimento de pessoas singulares, desde que essa entidade tenha requerido o respetivo benefício fiscal à Autoridade Tributária e Aduaneira. As ONGA que usufruam desta verba estão obrigadas a apresentar à AT um relatório anual do destino dado aos montantes recebidos.

As ONGA desempenham um papel fundamental na defesa do ambiente, nomeadamente na propositura de ações judiciais necessárias à prevenção, correção, suspensão e cessação de atos ou omissões de entidades públicas ou privadas que constituam ou possam constituir fator de degradação do ambiente (a); na interposição de ações judiciais para efetiva responsabilidade civil dos atos e omissões praticados neste domínio (b); no recurso contencioso de atos e regulamentos administrativos que violem as disposições legais que protegem o ambiente (c); e na apresentação de queixas ou denúncias em caso de crimes contra o ambiente (d) [art. 10.º da Lei n.º 35/98].

As outras pessoas coletivas que prossigam fins ambientais e que tenham a qualidade de pessoa coletiva de utilidade pública podem beneficiar da consignação fiscal equivalente, desde que na sua declaração de rendimentos o indiquem [n.º 7 do art. 14.º do mesmo diploma].

Compete à Autoridade Tributária e Aduaneira publicar na sua página as declarações eletrónicas de todas as entidades que se encontrem nas condições de poderem beneficiar da consignação fiscal aqui referida.

3. Novas regras de tributação autónoma das viaturas ligeiras de passageiros

São reduzidas as taxas de tributação autónoma de 10%, 27,5% e 35% para, respetivamente, 5%, 10% e 17,5%, no caso de viaturas híbridas *plug-in* e para 7,5%, 15% e 27,5%, no caso das viaturas GNV (gás natural veicular) e GPL (gases de petróleo liquefeito), sendo as taxas aplicáveis em função do custo de aquisição das viaturas (cfr. tabela *infra*).

<i>Tributação autónoma</i>	<i>Energia Elétrica</i>	<i>Híbridas plug-in</i>	<i>GPL ou GNV</i>	<i>Outros</i>
<i>CA < € 25.000</i>	<i>0</i>	<i>5%</i>	<i>7,5%</i>	<i>10%</i>
<i>CA entre € 25.000 e € 35.000</i>	<i>0</i>	<i>10%</i>	<i>15%</i>	<i>27,5%</i>
<i>CA ≥ € 35.000</i>	<i>0</i>	<i>17,5%</i>	<i>27,5%</i>	<i>35%</i>

Passam assim a beneficiar de uma redução de taxa de tributação autónoma os encargos com viaturas ligeiras de passageiros, híbridas *plug-in* e movidas a GPL ou GNV. O tipo de energia/combustível com base nos quais os veículos são movidos passou a ser um fator determinante aquando da aplicação das taxas de tributações autónomas. Como podemos verificar, com base na tabela acima apresentada, com exceção das viaturas elétricas, as viaturas híbridas *plug-in* são aquelas que apresentam as menores taxas de tributações autónomas, seguindo-se os veículos movidos a GPL ou GNV.

A tributação autónoma não visa aqui sancionar o comportamento do sujeito passivo, mas, pelo contrário, estimular opções económicas lícitas favoráveis à preservação do meio ambiente, ao mesmo tempo que pretende obter receitas para o Estado⁴.

4. Alteração dos limites às depreciações de viaturas

Com esta Lei da Fiscalidade Verde, são introduzidos novos limites à dedutibilidade das depreciações praticadas relativamente às viaturas adquiridas em períodos de tributação que se iniciem após 1 de janeiro de 2015: € 62.500, para veículos movidos exclusivamente a energia elétrica; € 50.000, para veículos híbridos *plug-in*; € 37.500, para veículos movidos a GPL ou GNV. Para as restantes viaturas, mantém-se o limite de € 25.000.

	<i>Limites (€)</i>
<i>Viaturas movidas apenas a energia elétrica</i>	<i>62.500</i>
<i>Viaturas híbridas plug-in</i>	<i>50.000</i>
<i>Viaturas movidas a GPL ou GNV</i>	<i>37.500</i>
<i>Restantes viaturas</i>	<i>25.000</i>

⁴ SOARES, Cláudia Dias, *O Imposto Ecológico – Contributo para o Estudo dos Instrumentos Económicos de Defesa do Ambiente*, Coimbra Editora, Coimbra, 2001, p. 304.

Ainda em matéria de depreciações, há a registar o alargamento da aplicação do Código 2250, previsto nas Tabelas Genéricas anexas ao Decreto-Regulamentar n.º 25/2009, de 14 de setembro, aos equipamentos de energia eólica, alterando-se a taxa máxima de depreciação para 8%. A taxa máxima de depreciação aplicável a equipamentos de energia solar é reduzida de 25% para 8%, o que significa que a vida útil passa de 4 para 12,5 anos, tal como previsto para os equipamentos de energia eólica. Considerando que estes equipamentos têm um período de vida útil de 8 anos, o legislador entendeu fixar uma taxa de depreciação de acordo com este período de utilidade esperada e corrigir assim o que considera ser objetivamente o período estimado. Um tal alargamento permite diluir no tempo os encargos suportados com a aquisição deste tipo de equipamento e obriga assim as empresas a fazer uma gestão fiscal diferente consoante o equipamento que pretende adquirir no futuro.

Todas as depreciações que excedam os limites acima referidos (ver tabela) não são aceites em termos fiscais, devendo ser acrescidas ao quadro 07 da Modelo 22 do IRC.

5. Novas medidas em sede de IVA

A Lei da Fiscalidade Verde Está prevê a aplicação de um conjunto de medidas em matéria de IVA. Este diploma determina a aplicação de uma taxa reduzida para os serviços de reparação de velocípedes e a eliminação da isenção de IVA no serviço público de remoção de lixo, que passa assim a estar sujeito à taxa reduzida.

No caso das viaturas de turismo, alarga-se a possibilidade de dedução do IVA na aquisição, fabrico ou importação, locação e transformação em viaturas elétricas ou híbridas *plug-in*, de viaturas ligeiras de passageiros ou mistas elétricas ou híbridas *plug-in*, cujo custo de aquisição não exceda o definido na portaria a que se refere a alínea e) do n.º 1 do artigo 34.º do Código do IRC [alínea f) do n.º 2 do art.º 21.º do CIVA], ou seja, Portaria n.º 467/2010, de 7 de julho.

Prevê-se, concretamente, a possibilidade de dedução de 50% do IVA suportado com as despesas de aquisição, fabrico ou importação, de locação e de transformação em viaturas movidas a GPL ou a GNV, de viaturas ligeiras de passageiros ou mistas movidas a GPL ou a GNV, quando consideradas viaturas de turismo, cujo custo de aquisição não exceda o

definido na portaria supra referida, na proporção de 50% [alínea g) do n.º 2 do art.º 21.º do CIVA].

De referir que só é possível a dedução do IVA se a viatura estiver afeta a uma atividade que confere direito à dedução⁵. Caso o sujeito passivo realize operações que conferem o direito à dedução e outras que não conferem esse direito, o direito à dedução deve ser efetuado de acordo com o método previsto no artigo 23.º do CIVA. O mesmo sucede se for um sujeito passivo misto e a viatura estiver exclusivamente afeta à atividade que não confere direito à dedução.

Acresce ainda que, de acordo com o consagrado na al. f) do n.º 2 do artigo 21.º do CIVA, só é possível a dedução do IVA suportado na aquisição, na locação ou na transformação das viaturas em causa, não sendo admissível a dedução do IVA aquando do uso corrente da viatura.

6. Benefícios em sede de IMI

Nesta matéria, destacam-se as seguintes inovações resultantes da aprovação da Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro, que altera uma série de disposições no CIMI e no EBF:

- (a) Deixa de ser considerada como elemento minorativo do valor patrimonial tributário dos prédios urbanos a utilização de técnicas ambientalmente sustentáveis, ativas ou passivas, para efeitos de cálculo do coeficiente de qualidade e conforto (Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro);
- (b) No que toca à segunda avaliação dos prédios urbanos, a lei vem prever que só é devida a taxa inicial pelo pedido de segunda avaliação nos casos de valor patrimonial tributário distorcido relativamente ao valor normal do mercado, que poderá ser fixada entre 7,5 e 30 unidades de conta, tendo em conta a complexidade da matéria (art. 76.º, n.º 4 do CIMI);
- (c) Quanto aos prédios afetos ao abastecimento público de água, passam a beneficiar de isenção de IMI os prédios afetos exclusivamente à atividade de abastecimento público de água às populações, de saneamento de águas residuais urbanas e de

⁵ Informação vinculativa, processo n.º 9577, despacho de 2015-12-09 e informação vinculativa, processo n.º 8 433, despacho de 2015-07-07.

- sistemas municipais de gestão de resíduos urbanos (art. 44.º, n.º 1, al. p) do EBF);
- (d) No que caso dos prédios urbanos objeto de reabilitação, é alargado o prazo de isenção de IMI de dois para três anos, e passa a estar incluído no conceito de prédio o requisito da classificação energética do prédio (art. 45.º, n.º 2, al. b) do EBF);
 - (e) Relativamente aos prédios urbanos destinados à produção de energia a partir de fontes renováveis, estes passam a beneficiar de uma redução de 50% da taxa de IMI a partir do ano em que se verifique essa afetação. Esta isenção deve ser reconhecida pelo Chefe do Serviço de Finanças onde se situa o prédio, mediante requerimento a apresentar no prazo de 60 dias, a contar da data de verificação do facto determinante de isenção. Este benefício vigora pelo período de cinco anos (art.º 44.º-A do EBF);
 - (f) Além disso, para prédios urbanos com eficiência energética, os municípios, mediante deliberação da assembleia municipal, podem fixar uma redução de até 15% da taxa do IMI (art.º 44.º-B do EBF);
 - (g) Também para os prédios rústicos integrados em áreas classificadas que proporcionem serviços de ecossistema não apropriáveis pelo mercado, e que sejam reconhecidos como tal pelo Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P., os municípios podem, mediante deliberação da assembleia municipal, fixar uma redução de até 50% da taxa do IMI. Estes benefícios também vigoram pelo período de cinco anos (art. 44.º-B, n.º 3 do EBF).

7. Benefícios em sede de IMT

Em relação à isenção prevista para a aquisição dos prédios urbanos objeto de reabilitação, tal como em sede de IMI, é aumentado o período de tempo de dois para três anos, a contar da data de aquisição, desde que no prazo desses três anos o adquirente inicie as respetivas obras (art.º 45.º, n.º 2, al. b) do EBF).

Também, é alterado o conceito de reabilitação urbanística, passando o mesmo a incluir um requisito adicional relativo à classificação energética do prédio (art.º 45.º, n.º 3 do EBF). Esta classificação visa informar

o cidadão acerca da eficiência energética do prédio, através da emissão de um Certificado Energético (CE) que classifica cada imóvel em função do seu desempenho energético segundo uma escala pré-definida de 8 classes (A+, A, B, B-, C, D, E e F), em que a classe A+ corresponde a um edifício com melhor desempenho energético e a classe F corresponde a um edifício de pior desempenho energético.

Este Certificado Energético permite obter um incentivo fiscal. De acordo com o art. 44.º-B, n.º 1 do EBF, “os municípios, mediante deliberação da assembleia municipal, podem fixar uma redução até 25 % da taxa do imposto municipal sobre imóveis a vigorar no ano a que respeita o imposto, a aplicar aos prédios urbanos com eficiência energética.”

8. Medidas de apoio ao transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias

Para efeitos de determinação do lucro tributável de IRC e da categoria B do IRS (para sujeitos passivos com contabilidade organizada), são majorados os gastos suportados com a aquisição de eletricidade, GNV e GPL para o abastecimento de veículos (cfr. art.º 59.º-A do EBF). No caso dos veículos elétricos, os gastos são considerados em 130% do seu valor e, no caso do GNV e GPL, em 120% do respetivo montante.

São elegíveis para este benefício os gastos suportados com o abastecimento de: (a) veículos de transporte público de passageiros com lotação igual ou superior a 22 lugares; (b) veículos de transporte rodoviário de mercadorias, público ou por conta de outrem, com peso bruto igual ou superior a 3,5 t; (c) veículos afetos ao transporte de táxi. Em qualquer dos casos, os sujeitos passivos deverão estar devidamente licenciados para operar na área e os veículos deverão encontrar-se registados como ativo fixo tangível.

9. Medidas de apoio à utilização de sistemas de *car-sharing* e *bike-sharing*

Os gastos suportados por sujeitos passivos de IRC e por sujeitos passivos de IRS com contabilidade organizada resultantes da utilização de sistemas de *car-sharing* e *bike-sharing* são majoráveis em 10% e 40%, respetivamente.

Este benefício é cumulável com o benefício relativo à aquisição de passes de transportes públicos coletivos previsto no Código do IRC, tendo como limite € 6.250 por trabalhador dependente (cfr. n.º 3 do art.º 59.º-B do EBF).

Para o efeito, deve ser celebrado um contrato com as empresas que tenham por objeto a gestão de sistemas de *car-sharing* e *bike-sharing*, com o intuito de colmatar necessidades de mobilidade nas deslocações casa-trabalho do seu pessoal. A entidade com a qual seja celebrado o contrato não pode encontrar-se em relação de grupo, domínio, ou simples participação e o benefício deverá ser atribuído com carácter geral.

10. Majoração das despesas com frotas de velocípedes para uso dos trabalhadores

As despesas com frotas de velocípedes para uso de trabalhadores são majoradas em 20% do valor correspondente a despesas com aquisição, reparação e manutenção de frotas de velocípedes em benefício dos funcionários da empresa.

Para tal, os velocípedes deverão ser mantidos durante, pelo menos, 18 meses e deverão ser atribuídos à generalidade dos trabalhadores (cfr. art.º 59.º-C do EBF).

Além disso, está previsto a possibilidade de os serviços de reparação de velocípedes passarem a usufruir da aplicação da taxa reduzida de IVA, de acordo com a verba 2.31 da lista I anexa ao CIVA.

11. Incentivos fiscais à atividade silvícola

a. Em sede de IRS e de IRC

Em matéria de incentivo fiscal à atividade silvícola, para efeitos de determinação da taxa de IRS a aplicar aos rendimentos da categoria B, os rendimentos de explorações silvícolas plurianuais são divididos: (a) por 12, para os sujeitos passivos tributados de acordo com o regime simplificado; (b) pela soma do número ou fração a que respeitem os gastos imputados ao respetivo lucro tributável para os sujeitos passivos com contabilidade organizada [cfr. art.º 59.º-D, n.º 1, alíneas a) e b)].

Como outro incentivo financeiro, podemos apontar aqui as contribuições financeiras dos proprietários e produtores florestais aderentes

a uma zona de intervenção florestal (ZIF), destinadas ao fundo comum constituído pela respetiva entidade gestora, que são majorados em 30% para efeitos de determinação do lucro tributável dos sujeitos passivos de IRC e IRS com contabilidade organizada. Para tal, a produção silvícola ou florestal deve estar submetida a um plano de gestão florestal elaborado, aprovado e executado nos termos do regime jurídico dos planos de ordenamento, de gestão e de intervenção de âmbito florestal. O montante máximo da majoração não pode exceder 8/1000 do volume de negócios do exercício em que são efetuadas as contribuições (cfr. n.ºs 12 e 13 do art.º 59.º-D do EBF).

b. Em sede de IMT e de IS

Ficam isentas de IMT e IS as aquisições de prédios ou parte de prédios rústicos de áreas florestais abrangidas por uma ZIF. Esta isenção aplica-se igualmente a prédios contíguos, caso estes sejam abrangidos por uma ZIF, num período de três anos contados a partir da data de aquisição. Esta isenção deixa de ser aplicável se, após um período de três anos, os prédios não forem abrangidos por uma ZIF (n.º 2 do art.º 59.º-D do EBF).

Ficam também isentas de IMT e IS as aquisições de prédios ou partes de prédios rústicos destinados à exploração florestal que sejam confinantes com prédios rústicos submetidos a plano de gestão florestal, elaborado de acordo com o regime jurídico dos planos de ordenamento, de gestão e de intervenção de âmbito florestal, desde que o adquirente seja proprietário do prédio rústico confinante (n.º 3 do art.º 59.º-D do EBF). O aproveitamento destes benefícios fiscais depende de reconhecimento por parte do chefe do serviço de finanças da área do prédio mediante apresentação de requerimento em data anterior à aquisição dos prédios (n.º 4 do art.º 59.º-D do EBF).

c. Em sede de IMI

Beneficiam de isenção de IMI os prédios rústicos que correspondam a áreas florestais aderentes a uma ZIF, bem como os prédios destinados à exploração florestal, submetidos a plano de gestão florestal elaborado de acordo com o regime jurídico dos planos de ordenamento, de gestão

e de intervenção de âmbito florestal [Decreto-Lei n.º 16/2009, de 14 de janeiro].

A isenção inicia-se no ano em que o prédio seja abrangido por uma ZIF ou em que seja submetido ao plano de gestão florestal acima referido. Caso o prédio deixe de estar abrangido por uma ZIF ou termine a vigência do plano de gestão florestal, a isenção cessa.

Esta isenção deverá ser reconhecida pelo chefe do serviço de finanças onde se situa o prédio, mediante requerimento a apresentar no prazo de 60 dias contados da verificação do facto determinante de isenção. Se o pedido for apresentado após este prazo, a isenção aplica-se a partir do ano seguinte ao da sua apresentação (n.ºs 7, 8 e 9 do art.º 59.º-D do EBF).

12. Alteração da taxa de ISV

Aumenta em média 3% a taxa da componente cilindrada aplicável aos automóveis de passageiros, incluindo os ligeiros de utilização mista e ligeiros de mercadorias (tabela A), aos ligeiros de mercadorias de caixa fechada (máximo 3 lugares), sem caixa e caixa aberta com lotação superior a 3 lugares, aos veículos fabricados antes de 1970 (tabela D) e aos motociclos, triciclos e quadriciclos (tabela C); a taxa da componente ambiental dos veículos constantes da tabela A; a parcela a abater das tabelas A e B.

A taxa do ISV é alterada em função do tipo de veículo, sendo aplicável uma taxa intermédia correspondente às percentagens a seguir indicadas do imposto resultante da aplicação da tabela A:

- (i) 60%, aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos preparados para o consumo no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar, quer de gasolina ou de gasóleo;
- (ii) 50%, aos automóveis ligeiros de utilização mista, com peso bruto superior a 2.500 kg, lotação mínima de sete lugares, incluindo o do condutor, e que não apresentem tração às quatro rodas, permanente ou adaptável;
- (iii) 40%, aos automóveis ligeiros de passageiros que utilizem exclusivamente como combustível GPL ou gás natural;

- (iv) 25%, aos automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos *plug-in*, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 25 km (cfr. art.ºs 7.º e 8.º do CISV).

A taxa de ISV é assim agravada em relação a todo um conjunto de automóveis de passageiros, incluindo os ligeiros de utilização mista e os ligeiros de mercadorias.

13. Acréscimo de tributação em sede de IEC

Os produtos petrolíferos e energéticos, sujeitos ao imposto sobre emissões⁶ e dele não isentos, sofrem um acréscimo de tributação, passando a estar sujeitos a um adicionamento resultante da aplicação de uma taxa de carbono, de acordo com fatores de adicionamento (cfr. art.º 92.º-A do CIEC).

O valor da taxa a vigorar em cada ano é indexada à cotação do carbono apurada no leilão do Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) do ano anterior.

O fator de adicionamento passa a ser de 2,271654 para a gasolina e de 2,453658 para o gasóleo, podendo abranger petróleo, carvão, gás natural, coque ou GPL fuelóleo (cf. art.º 92.º-A, n.º 1 e Portaria n.º 384/2017, de 28 de dezembro).

14. A contribuição sobre os sacos de plástico leves

Os sacos de plástico leves⁷ passam a estar sujeitos a uma contribuição de € 0,08 (+ IVA) – cfr. art.º 38.º da Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro –, com a finalidade⁸ de promover uma alteração de comportamento, no sentido da redução do consumo de sacos de plástico. A contribuição é

⁶ NABAIS, José Casalta, “Tributos com fins ambientais”, *Revista de Finanças Públicas e Direito Fiscal*, Ano I, nº4, 2009, p. 17.

⁷ Os sacos de plástico leves têm uma espessura inferior ou igual a 50 microns e são menos resistentes e mais facilmente fragmentáveis, não sendo passíveis de ser reutilizados ou, pelo menos, reutilizáveis menos vezes.

⁸ Maria Odette Batista de Oliveira defende um imposto baseado na sua finalidade. Cf. OLIVEIRA, Maria Odette Batista de, “Os impostos ambientais: alguns aspectos da sua temática”, *Fiscalidade*, Revista de Direito e Gestão Fiscal, nº 19/20, 2004, p. 94-95.

exigível na introdução ao consumo e constitui um encargo do adquirente final, devendo os agentes económicos inseridos na cadeia comercial repercutir o encargo económico da contribuição para o seu adquirente, a título de preço (Cf. Portaria n.º 286-B/2014, de 31 de dezembro). Parte da receita resultante é destinada a reforçar o Fundo de Conservação da Natureza e financiar projetos nos municípios que integram áreas classificadas, nomeadamente, através do programa *natural.pt*.

Estão especialmente isentos do pagamento desta contribuição os sacos de plástico que estejam em contacto com os géneros alimentícios, incluindo o gelo; os sacos de plástico que sejam objeto de exportação pelo sujeito passivo; os sacos expedidos ou transportados para outro Estado-membro da União Europeia pelo sujeito passivo ou por um terceiro por conta deste e os que são utilizados para donativos em instituições de solidariedade social.

15. Novas regras aplicáveis à Taxa de Gestão de Resíduos (TGR)

A Taxa de Gestão de Resíduos (TGR), que vigora desde 2007, criada pelo Regime Geral da Gestão de Resíduos publicado pelo Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro (art. 58.º), sofreu várias alterações, sendo a mais recente a resultante da publicação Lei n.º 82-D/2014. A TGR visa melhorar o comportamento de operadores económicos e consumidores finais, no sentido da redução da produção de resíduos e dos custos ambientais que lhes estão associados, tendo em vista o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de gestão de resíduos.

Também, é introduzida uma parcela não dedutível na TGR, com vista a estabelecer um regime de penalizações aos Sistemas de Gestão de Resíduos Urbanos (SGRU) no caso de desvio às metas individuais definidas no Plano Estratégico para os Resíduos Sólidos Urbanos - PERSU 2020 (A – metas de retomas de recolha seletiva, B – metas para deposição de Resíduos Urbanos Biodegradáveis – RUB de aterro, e C – metas de preparação para reutilização e reciclagem). Esta nova parcela de TGR, não repercutível na tarifa (TGR-NR), de avaliação bianual em 2016, 2018 e 2020, terá uma aplicação progressiva, isto é, um aumento significativo ao longo dos anos de avaliação do cumprimento das referidas metas. A taxa passou a ser diferenciada por operação de gestão de resíduos e

indexada à operação de deposição em aterro, que pagará 100% da taxa a definir.

Foi ainda estabelecido o enquadramento legal para a possibilidade de atribuição de isenções de aplicação da TGR em casos excecionais (específicos e/ou limitados no tempo), que não ponham em causa os objetivos ambientais e/ou quando a aplicação de TGR não tem implicações na modelação de comportamentos. Os casos onde a solução técnica é imposta por lei, e portanto o agente não tem liberdade de modificar o seu comportamento, são nomeadamente: (i) a incineração obrigatória dos Resíduos Hospitalares do Grupo IV (decorrente do Despacho n.º242/96 da Ministra da Saúde, datado de 5 de julho); e (ii) a deposição em aterro dos RCDA – resíduos de construção e demolição contendo amianto (decorrente da Portaria n.º 40/2014 de 17 de fevereiro).

Estas alterações resultam da necessidade de alinhamento da política nacional de resíduos urbanos com o cumprimento das metas comunitárias. O objetivo é garantir um nível de proteção ambiental e de saúde humana, através do uso de processos, tecnologias e infraestruturas adequadas, bem como promover oportunidades de desenvolvimento económico nesta área.

16. Revisão da Taxa de Recursos Hídricos

A Taxa de Recursos Hídricos (TRH) encontra-se regulada pela Decreto-lei n.º 97/2008, de 11 de junho. Esta taxa é devida pela utilização de recursos hídricos, quando resulta da utilização privativa de águas do domínio público hídrico do Estado (DPHE) - Componente A; de descargas, diretas ou indiretas, de efluentes para os recursos hídricos, suscetíveis de causar impactes significativos - Componente E; da extração de materiais inertes do DPHE - Componente I; da ocupação de terrenos ou planos de água do DPHE - Componente O; da utilização de águas, qualquer que seja a sua natureza ou regime legal, sujeitas a planeamento e gestão públicos, suscetíveis de causar impacto significativo - Componente U; e da utilização privativa de águas, qualquer que seja a sua natureza ou regime legal, pelos sistemas de água de abastecimento público - Componente S.

Esta taxa incide sobre: (a) A utilização privada de águas do domínio público hídrico do Estado; (b) A descarga, direta ou indireta, de efluentes

sobre os recursos hídrico; (c) A extração de materiais inertes do domínio público hídrico do Estado; (d) A ocupação de terrenos ou planos de água do domínio público hídrico do Estado; (e) A utilização de águas, qualquer que seja a sua natureza ou regime legal, sujeitas a planeamento e gestão públicos, suscetível de causar impacto significativo (art.º 4 deste diploma).

São sujeitos passivos da taxa de recursos hídricos todas as pessoas, singulares ou coletivas, que realizem as utilizações referidas no ponto anterior estando, ou devendo estar, para o efeito munidas dos necessários títulos de utilização (n.º 1 do art.º 5.º do mesmo diploma). O encargo económico desta taxa repercute-se no utilizador final, nos termos do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 97/2008, sendo incluído na fatura emitida pelas entidades exploradoras/distribuidoras dos recursos hídricos. Tal taxa constitui parte do valor tributável da operação – cfr. alínea a) do n.º 5 do artigo 16.º do Código do IVA. Sobre esta operação incide IVA à taxa reduzida (6% no Continente e 5% nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira), por inclusão na verba 1.7 da Lista I anexa ao CIVA, sem prejuízo da aplicação de taxa diferente a outros bens ou serviços que possam ser discriminados na fatura, devendo ser observadas as regras de faturação previstas no Código do IVA, designadamente, no art.º 36.º. As Administrações das Regiões Hidrográficas (ARH) não estão sujeitas à tributação em sede de IVA, tal como decorre do n.º 2 do art.º 2.º do Código do IVA. Em consequência, a nota de liquidação da taxa de recursos hídricos emitida pelas ARH não deve conter IVA.

17. Conclusão

Esta reforma fiscal não pretende resolver todos os problemas ambientais, mas contribuir para uma mudança de paradigma, incentivando os cidadãos, através de benefícios fiscais, a alterarem os seus comportamentos e assim participar num crescimento económico sustentável.

De entre as várias medidas destinadas a incentivar um comportamento ecológico dos cidadãos e das empresas, destacam-se a redução das taxas de tributação autónoma para veículos a GPL ou híbridos, a isenção em sede de ISV, de IUC para veículos híbridos, elétricos ou a GPL, a dedução do IVA à aquisição, transformação e reparação de viaturas elétri-

cas, híbridas ou a GPL, o aumento do limite do custo de aquisição tido com referência para a aceitação fiscal das depreciações de veículos elétricos, a GPL ou híbridos e o apoio a projetos de conservação da natureza e de produção florestal. Do lado das medidas menos positivas com impacto negativo para as empresas, registamos o aumento do imposto sobre produtos petrolíferos, o agravamento das taxas do ISV em função do nível de CO₂ e a falta de um método de distribuição mais justa e equitativa das receitas fiscais em função do tipo de bem ou serviço e o seu impacto na sociedade.

Estas medidas, que fazem parte da política fiscal do Estado, foram pensadas no sentido de orientar as pessoas para a prática de comportamentos mais responsáveis do ponto de vista ambiental, em muitos aspetos impostas pela legislação comunitário e os compromissos internacionais assumidos pelo Estado português, com o objetivo de contribuir para um desenvolvimento económico sustentável.

Bibliografia

- ABREU, Lúcia Carvalho, *Fiscalidade e protecção do ambiente*, in *I Congresso de Direito Fiscal*, Vida Económica, Porto, 2011.
- NABAIS, José Casalta, "Tributos com fins ambientais", *Revista de Finanças Públicas e Direito Fiscal*, Ano I, nº4, 2009.
- OLIVEIRA, Maria Odete Batista de, "Os impostos ambientais: alguns aspectos da sua temática", *Fiscalidade*, Revista de Direito e Gestão Fiscal, nº 19/20, 2004.
- SOARES, Cláudia Dias, *O Imposto Ecológico – Contributo para o Estudo dos Instrumentos Económicos de Defesa do Ambiente*, Coimbra Editora, Coimbra, 2001.
- SOARES, Cláudia Dias, "A inevitabilidade de se avançar para a tributação ambiental... também em Portugal", *Revista da Ordem dos Advogados*, Ano 64, nº1/2, 2004.
- SOARES, Cláudia Dias, "O enquadramento constitucional dos tributos ambientais: sua natureza e regime", *Revista de Finanças Públicas e Direito Fiscal*, ano 7 nº1, 2014.

Outros materiais consultados

- REFORMA FISCALIDADE VERDE, disponível em: http://www.crescimentoverde.gov.pt/wp-content/uploads/2014/10/ReformaFiscalidadeVerde_GreenTaxReform_emagazine.pdf
- FISCALIDADE E IMPOSTO AMBIENTAL, disponível em: <http://repositorio.ipl.pt/bitstream/10400.21/2433/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20final%20completa.pdf>
- JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA, n.º 2009/C 259 E/16, Livro Verde sobre instrumentos de mercado para fins da política ambiental e de políticas conexas, Resolução do Parlamento Europeu de 24 de Abril de 2008 (2007/2203(INI)), disponível em: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:259E:FULL:PT:PDF>
- AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE, disponível em: <http://www.apambiente.pt/index.php?ref=17&subref=1104>

