



|   |   |   |  |   |   |   |
|---|---|---|--|---|---|---|
| <p><b>3</b> milhões de euros</p> <p>Despesa anual de</p> <p><b>Incentivo ao abate de carros.</b> Por cada carro velho que seja dado para abate, o consumidor tem um desconto no ISV ao comprar uma nova viatura, que pode ir dos 1000 aos 3500 euros.</p> | <p><b>2</b> milhões de euros</p> <p>Despesa anual de</p> <p><b>Dedução do valor dos passes no IRS.</b> Na compra de passe de transportes públicos, o consumidor tem uma dedução no IRS com um teto máximo de 250 euros por ano.</p> | <p><b>35 e 41</b> milhões de euros</p> <p>Receita anual entre</p> <p><b>Imposto sobre o transporte aéreo de passageiros.</b> O consumidor paga uma taxa de 3 euros ao comprar um bilhete de avião ou pacote de viagens.</p> | <p><b>35</b> milhões de euros</p> <p>Receita anual de</p> <p><b>Sacos plásticos taxados a 10 cêntimos.</b></p> | <p><b>Desconto de 10%</b> nos prédios destinados a habitação e desconto de 5% nos restantes prédios.</p> <p><b>Alargamento do benefício em sede de IMI para edifícios que utilizem energias renováveis.</b></p> | <p><b>Impacto "difícil de estimar"</b></p> <p><b>Incentivo à aquisição de bicicletas.</b> Dedução simplificada de IRC e IRS às empresas que recorram a sistemas de "bike-sharing" para promover esta solução entre o seu pessoal.</p> | <p><b>Se o valor do CO<sub>2</sub> subir para 30 euros por tonelada, a gasolina 95 sobe para 5,74%. O gasóleo aumenta 7,68% com a tonelada de CO<sub>2</sub> a 30 euros.</b></p> <p><b>Taxa de carbono cobrada aos consumidores de produtos petrolíferos.</b> O aumento varia consoante a cotação da tonelada de dióxido de carbono. O preço da gasolina 95 aumenta 0,96%; se for assumida uma cotação do CO<sub>2</sub> de 5 euros por tonelada.</p> |
|---|---|---|--|---|---|---|

# Fiscalidade verde agrava gasolina mas reduz IRS

## As novas medidas "verdes" do Governo

A Comissão para a Reforma Fiscal Verde propõe 40 medidas para reduzir a dependência energética do exterior e promover padrões de produção e de consumo mais sustentáveis, fomentando, ao mesmo tempo, o empreendedorismo e a criação de emprego.

**Reforma.** As propostas da Comissão para a Reforma Fiscal Verde dividem opiniões. Se os incentivos à utilização de renováveis são aplaudidos, o aumento de impostos é malvisto

RAFAELA BURD RELVAS

Uma taxa sobre o dióxido de carbono poderá refletir-se num aumento de até 8% no preço dos combustíveis. Em contrapartida, o custo de um passe mensal de transportes públicos pode vir a diminuir no IRS, até um teto anual máximo de 250 euros. Estas são duas das 40 medidas propostas pela Comissão para Reforma Fiscal Verde, publicadas no anteprojeto de reforma da fiscalidade verde.

Divulgado ontem, o documento já divide opiniões. Se, por um lado, se aplaudem os incentivos à substituição de energias tradicionais por renováveis, o aumento de impostos é malvisto até no Governo. "Compensações inteligentes que

permitam moderar o IRS, sim, agressões a setores essenciais da economia que estão neste momento a começar a confiar e a crescer, não, obrigado", criticou Cecília Meireles, do CDS.

A proposta de uma taxa de carbono é uma das mais contestadas. Para o presidente do Automóvel Clube de Portugal, Carlos Barbosa, é "evidente" que "o diesel vai ser o mais afetado", e em "proporções completamente anormais". Na prática, a taxa varia consoante a cotação da tonelada de dióxido de carbono. Com o preço do carbono a 5 euros a tonelada, o preço da gasolina 95 subiria 0,96%, passando este aumento a ser de 2,87% ou 5,74% no caso de o preço do carbono ser de 15 ou 30 euros, respetivamente. O gasóleo de aqueci-

mento seria 1,28%, 3,84% e 7,68% mais caro.

### Abate do carro dá desconto

Uma das propostas que traz benefícios ao consumidor é a reintrodução do incentivo fiscal ao abate de veículos em fim de vida. O incentivo funcionaria sob a forma de descontos no imposto sobre veículos (ISV), que pode variar entre os 1000 e os 3500 euros, dependendo da viatura. Assim, por cada carro velho que fosse dado para abate, o consumidor teria um desconto no ISV ao comprar uma nova viatura. Um elétrico novo, por exemplo, beneficiaria do incentivo máximo, de 3500 euros. Já um carro cujo nível de emissão de CO<sub>2</sub> não ultrapasse 100 gramas por quilómetro teria um desconto de 1000 euros. Esta é,

para Carlos Barbosa, "a única medida que é boa. Ainda assim, crítica o teto de 3500 euros, que no passado chegava aos 5000.

### Sacos plásticos a 10 cêntimos

A Comissão propõe ainda que os sacos plásticos, incluindo biodegradáveis, sejam taxados a 10 cêntimos, para travar a entrega destes sacos. A proposta motivou a oposição da Associação Portuguesa de Empresas de Distribuição, que considera que o valor é "elevado e exagerado" e alerta para os efeitos negativos da criação de mais um imposto sobre o consumo. O anteprojeto vai estar em consulta pública até 15 de agosto. Depois disso, a Comissão fará a proposta definitiva ao Governo, que irá submeter o documento final ao Parlamento.

### INCENTIVO

#### Prédios "eficientes" pagam menos IMI

A atual legislação já beneficia os prédios que utilizam energia proveniente de fontes renováveis, mas a Comissão quer um imposto municipal sobre imóveis ainda menor para estes edifícios. A proposta é que o benefício de IMI represente uma redução, por prédio destinado à habitação, de aproximadamente 10% do respetivo valor patrimonial tributável e, no caso dos demais prédios abrangidos, de aproximadamente 5%. Além das fontes renováveis, será também valorizado o aproveitamento de águas residuais ou de águas tratadas.

### 3 PERGUNTAS A...

## Prós

1. Quais são os principais pontos positivos deste anteprojeto?
2. O aumento de impostos pode atrasar a retoma de alguns setores?
3. Pode haver neutralidade fiscal para os consumidores?



**NUNO SEQUEIRA**  
Presidente da Quercus

Há taxação, mas é contrabalançada com benefícios. Por exemplo, a taxação aos combustíveis é compensada com um incentivo à utilização de renováveis.

O Governo não deverá avançar de forma precipitada num ano de eleições. Achaamos que deve haver bom senso e uma aplicação gradual destas medidas.

Um carro elétrico paga-se mais no início, mas menos ao ano, o contrário com o gasóleo. Gastando mais agora, há neutralidade ao fim de 10 anos.

## Contras

1. Quais são os principais pontos negativos deste anteprojeto?
2. Que efeitos têm as medidas na economia?
3. Que alternativas há ao aumento de taxas para os consumidores?



**DOMINGUES AZEVEDO**  
Bastonário da Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas

A responsabilidade do poluidor é transferida para o cidadão comum. O imposto sobre o CO<sub>2</sub> nada tem que ver com ambiente, é um aumento de imposto puro.

O consumo interno será afetado pelo aumento de impostos. A taxa sobre o CO<sub>2</sub> afeta uma questão importantíssima: a necessidade de mobilidade.

Pôr a responsabilidade nas empresas que poluem sempre foi o princípio consagrado anteriormente, e é o que deveria ser feito.