



Universidade de Aveiro
Ano 2020

**Micael dos Santos
Loureiro**

**O Impacto da Fiscalidade Verde: Um estudo
multicaso**



Universidade de Aveiro
Ano 2020

**Micael dos Santos
Loureiro**

O Impacto da Fiscalidade Verde: Um estudo multicaso

Dissertação apresentada à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Contabilidade - Ramo Fiscalidade, realizada sob a orientação científica do Professor Carlos Alberto Valente dos Anjos e coorientação científica do Professor Sérgio dos Santos Barreto, Professores Adjuntos do Instituto Superior de Contabilidade e Administração da Universidade de Aveiro.

Dedico este trabalho a todas as pessoas que me são importantes e me apoiaram!

O Júri

Presidente

Professora Doutora Carla Manuela Teixeira de Carvalho
Professora Adjunta, Universidade de Aveiro

Vogal arguente

Professor Doutor António Carlos Gomes Dias
Professor Auxiliar, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro

Vogal orientador

Professor Especialista Carlos Alberto Valente dos Anjos
Professor Adjunto, Universidade de Aveiro

agradecimentos

A elaboração da presente dissertação não teria sido possível sem a intervenção e o apoio incondicional de várias pessoas a quem quero expressar o meu agradecimento.

Em primeiro lugar, agradeço ao meu orientador, Professor Carlos Anjos, e ao meu coorientador, Professor Sérgio Barreto pelo seu empenho, dedicação, por todos os ensinamentos transmitidos e pelo tempo despendido para me acompanhar nesta etapa.

De seguida, aos colaboradores da AJM Consultores pelo apoio neste percurso, em especial à Sandra Ribeiro e Carla Miranda.

Aos meus colegas Paul Pereira, Miguel Pais e João Coimbra pela ajuda e incentivo.

Por fim, agradeço à minha família e à minha namorada Inês Tomaz pelo apoio incondicional que me deram, através da motivação e disponibilidade.

palavras-chave

Fiscalidade, fiscalidade verde, tributação autónoma, sustentabilidade.

resumo

Esta dissertação incide sobre um estudo realizado acerca do impacto da reforma da fiscalidade verde de 4 empresas do setor da cerâmica do distrito de Aveiro.

O objetivo do presente trabalho é analisar de que forma estas entidades têm vindo a encarar a reforma da fiscalidade verde, avaliar a eficácia dos incentivos ambientais e perceber se estas estão a adotar corretamente essas medidas.

É feito o enquadramento do tema através da revisão de literatura onde consta definições como consciencialização ambiental, impostos ambientais, duplo dividendo, reforma da fiscalidade verde, entre outros. Foi ainda efetuado um enquadramento numa vertente mais prática da reforma da fiscalidade verde em Portugal, onde são descritas as medidas fiscais adotadas. Posteriormente, foi executada uma pesquisa que pretendeu acompanhar o impacto económico da reforma nas empresas nos anos subsequentes à aprovação da mesma.

Com este estudo, foi possível compreender que a reforma da fiscalidade verde não influencia diretamente os resultados nas empresas e que a sua variação nas empresas analisadas não resulta de medidas adotadas pelas políticas fiscais. Ainda se verificou que as entidades não utilizam integralmente os benefícios disponíveis, quer seja por desconhecimento ou por outros motivos.

keywords

Taxation, green taxes, autonomous taxation, sustainability.

Abstract

This work focuses on a study carried out on the impact of the green tax reform of four companies in the ceramics sector in the district of Aveiro. The main objective of the present work is to analyze how companies have been facing the reform of green taxation, evaluate the effectiveness of environmental incentives and understand whether companies are correctly adopting these measures.

We made the framework of the theme through a literature review that includes definitions such as environmental awareness, environmental taxes, double dividends, green tax reform, among others. The theme framework was also made in a more practical aspect of the reform of green taxation in Portugal, where the adopted tax measures are described. Subsequently, research work was carried out in order to monitor the economic impact of the reform, on companies, over the years following its approval.

With this work it was possible to understand that the reform of green taxation does not directly influence the results of the companies analyzed, and that the variation in the results of companies does not result from measures adopted by tax policies. It was also possible to identify that companies do not fully utilize the benefits available, whether due to ignorance or other reasons.

Índice

Índice de Figuras	iii
Índice de Tabelas	v
Lista de Siglas e Acrónimos	vii
Introdução.....	1
I. Enquadramento Teórico.....	3
1.1 Consciência Ambiental	5
1.2 Impostos Ambientais	6
1.3 Duplo Dividendo	9
1.4 Reforma da Fiscalidade Verde.....	11
1.4.1 O caso específico de Portugal	14
1.4.2 A Evolução da Reforma.....	22
II. Metodologias da Investigação	25
2.1 Introdução e identificação do problema	27
2.2 Objetivos e justificação da Investigação	28
2.3 Opções metodológicas	30
2.4 Estudo multicaseos – O Impacto da fiscalidade Verde	32
III. Recolha e tratamento de dados.....	35
3.1 Empresa A	37
3.2 Empresa B	42
3.3 Empresa C	48
3.4 Empresa D	54
IV. Resultados Obtidos.....	59
4.1 Análise e discussão de resultados	61
Conclusão.....	65
Referências Bibliográficas e Legislação Consultada.....	67

Índice de Figuras

Figura 1 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa A	38
Figura 2 – Análise das tributações autónomas da empresa A.....	40
Figura 3 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa B	43
Figura 4 - Análise das tributações autónomas da empresa B.....	45
Figura 5 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa C	49
Figura 6 - Análise das tributações autónomas da empresa C	51
Figura 7 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa D	55
Figura 8 - Análise das tributações autónomas da empresa D	56

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Taxas de tributação autónoma de viaturas ligeiras de passageiros.....	16
Tabela 2 - Limites à dedutibilidade das depreciações.....	17
Tabela 3 - Desagravamento das taxas do ISV	19
Tabela 4 - Incentivos ao abate.....	20
Tabela 5 - Benefícios no IMI	21
Tabela 6 – Tipos de paradigmas.....	31
Tabela 7 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa A.....	37
Tabela 8 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa A	39
Tabela 9 - Comparação de dados reais com a hipótese apresentada na empresa A .	41
Tabela 10 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa B.....	42
Tabela 11 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa B	44
Tabela 12 - Dados reais da empresa B	46
Tabela 13 - Dados alternativos da hipótese 2	47
Tabela 14 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa C	48
Tabela 15 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa C.....	50
Tabela 16 - Poupança na compra de viaturas <i>plug-in</i>	52
Tabela 17 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa D	54
Tabela 18 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa D.....	56
Tabela 19 - Valor médio do rácio de cada empresa.....	61

Lista de Siglas e Acrónimos

AEA – Agência Europeia do Ambiente

APA – Agência Portuguesa do Ambiente

AT – Autoridade Tributária e Aduaneira

CAE – Classificação Portuguesa das Atividades Económicas

CA – Custo de Aquisição

CELE – Comércio Europeu de Licenças de Emissão

CNA – Comissão Nacional do Ambiente

CO₂ – Dióxido de Carbono

EBF – Estatuto dos Benefícios Fiscais

ETR – *Environmental Tax Reform*

GNV – Gás Natural Veicular

GPL – Gás de Petróleo Liquefeito

IEC – Impostos Especiais de Consumo

IMI – Imposto Municipal sobre Imóveis

IRC – Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas

IRS – Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares

ISV – Imposto sobre Veículos

IVA – Imposto sobre o Valor Acrescentado

MARN – Ministério do Ambiente e dos Recursos Naturais

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico

ONU – Organização das Nações Unidas

PAA – Programa de Ação em Matéria de Ambiente

RLP – Resultado Líquido do Período

TA – Tributações Autónomas

UE – União Europeia

Introdução

A presente dissertação tem como principal objetivo analisar o impacto da Reforma da fiscalidade verde.

No atual contexto, a redução da pegada ecológica está cada vez mais presente nas políticas públicas e de desenvolvimento económico, quer seja por força de imposições feitas pela União Europeia no sentido de reduzir a emissão de gases com efeito de estufa ou pela consciencialização da necessidade de preservar o meio ambiente. Nesse sentido, Portugal tem vindo a apresentar medidas ao longo dos anos, e em 2015, com a Lei do Orçamento de Estado de 2015, aprovou um conjunto de alterações às normas fiscais com o objetivo de incentivar à consciencialização ambiental através de benefícios fiscais e acrescer na tributação a quem não optasse pela sua aplicação. Assim, com a realização deste trabalho, pretendemos dar a conhecer os incentivos fiscais disponíveis para as empresas Portuguesas, compreender se foram eficazmente aplicados e ainda, avaliar o conhecimento das empresas acerca desta temática.

O sector privado atravessa atualmente um período de grande instabilidade, caracterizado por desafios particularmente adversos. Numa altura em que é necessário implementar políticas públicas determinadas em estimular a atividade produtiva, as alterações fiscais da reforma da fiscalidade verde terão um papel fundamental para a recuperação económica.

A Fiscalidade Verde deverá funcionar como estímulo à inovação e ao desenvolvimento sustentável, permitindo dessa forma a conciliação entre a proteção do ambiente e o crescimento económico. A relação entre política ambiental e fiscal vai permitir ajustar o sistema fiscal a uma economia mais competitiva, inovadora e eficiente.

O trabalho encontra-se dividido em quatro capítulos, sendo o primeiro destinado a um breve enquadramento teórico do tema onde é descrito o conceito de imposto ambiental, bem como a análise da sua evolução. Ainda neste primeiro capítulo consta também uma análise das medidas aplicadas em Portugal com a reforma da fiscalidade.

O segundo capítulo surge como um elo entre o enquadramento do tema e o estudo de caso. Neste capítulo, descrevemos o problema em estudo, a justificação deste, quais as opções metodológicas adotadas e, por fim, uma descrição da realização do estudo de caso.

O terceiro capítulo diz respeito ao estudo de caso, onde são evidenciados e analisados os resultados obtidos. Aqui, serão estudadas quatro empresas do setor cerâmico do distrito de Aveiro com o objetivo de averiguar se as medidas aplicadas

com a reforma da Fiscalidade Verde tiveram impacto financeiro. Para tal, recolhemos dados das empresas, antes e depois da reforma, para comparar os resultados das empresas em ambos os períodos.

No quarto capítulo apresentamos os resultados obtidos e uma breve discussão dos mesmos.

Por último, descrevemos as principais conclusões do estudo realizado.

I. Enquadramento Teórico

1.1 Consciência Ambiental

Num passado recente, o planeta e o seu meio envolvente eram considerados pelo homem como uma fonte de recursos naturais para a sua própria satisfação, o ser humano explorava esses recursos pois considerava-se que estava numa posição superior face aos restantes seres vivos deste planeta.

O desenvolvimento económico e social da espécie humana é demasiado importante, mas o que se verificou foi que, em algumas situações, para não comprometer o desenvolvimento, foram colocados em causa os recursos naturais do planeta. Esses comportamentos estão a mudar, mas deixaram grandes marcas na humanidade.

Surgiu então a necessidade de encontrar um ponto de equilíbrio entre o desenvolvimento económico e social, e a utilização de recursos. A definição de desenvolvimento sustentável surge na Assembleia Geral das Nações Unidas no ano de 1987 num relatório denominado *Our Common Future* e vai ao encontro desse problema.

“Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.”(ONU, 1987, p. 37)

Por outras palavras, o desenvolvimento sustentável é um modo de crescimento que satisfaz as necessidades das gerações atuais sem comprometer as gerações futuras a satisfazerem as suas próprias necessidades. Ou seja, a sustentabilidade permite o crescimento económico e social garantindo sempre a preservação do ambiente.

A consciência ambiental é a forma como compreendemos o meio ambiente, as ações realizadas em relação a ele e os impactos causados a curto, médio e longo prazos. Visto isto, podemos referir que é indispensável para a prática do desenvolvimento sustentável porque, para poder exercer práticas sustentáveis para o meio ambiente, é preciso compreendê-lo e ao impacto que elas podem vir a ter. Ainda acerca deste assunto, a consciência ambiental ajuda-nos a refletir sobre as problemáticas do meio ambiente para posteriormente podermos agir em função disso, e dessa forma, dar o primeiro passo de transformar as medidas em ações, através da sensibilização da população em geral.

Os países mundiais deparam-se com a necessidade de estimular o crescimento económico e social, e garantir que esse crescimento não comprometa a sustentabilidade ambiental. Nesse sentido, os impostos ambientais surgiram como sendo as principais medidas políticas a contribuir para o desenvolvimento sustentável.

No caso da União Europeia, ao longo dos últimos anos, têm vindo a ser adotadas medidas indo ao encontro desses objetivos, como é o caso do Tratado da União Europeia, a Estratégia Europa 2020 e o 7º Programa de Ação em matéria de Ambiente

(PAA) que apresentam políticas para preservar o meio ambiente, a saúde humana, os recursos naturais e ainda diversas formas de tornar o crescimento sustentável mais eficiente.

A legislação ambiental sofreu alterações significativas, mais concretamente ao nível dos impostos, mas nem só, foram também realizados progressos na área jurídica que, de certa forma, permitiram controlar os níveis de poluição ou de utilização excessiva de recursos naturais, através da implementação de medidas de controlo e de punição, caso não sejam respeitados os limites.

1.2 Impostos Ambientais

A exploração económica em demasia dos recursos naturais tem vindo a colocar em causa a sustentabilidade do planeta. A poluição, a desflorestação, a destruição de ecossistemas, entre outros, têm vindo a causar problemas à humanidade em geral, surgindo assim a necessidade de defender o nosso meio ambiente.

A nível europeu e mundial, são muitos os países que, desde o século passado, têm unido forças no sentido de contrariar o consumo e a poluição excessiva, impondo entraves, especialmente ao nível económico.

O conceito de imposto ambiental é cada vez mais adjacente no dia a dia. Segundo Fullerton, Leicester e Smith (2008, p.424) definem como sendo “um imposto baseado em emissões poluentes”. Contudo, no sentido de completar a definição, os impostos ambientais apenas merecem essa definição se forem mencionados como tal em artigos legislativos (Määttä, 2006). Mais direcionado para um raciocínio relacionado com as consequências ambientais e não com o fato gerador, surge a definição de Soares (2004), em que o imposto ambiental é :

“aquele gravame que se aplica a bens que provocam poluição quando são produzidos, consumidos ou eliminados ou a atividades que geram um impacto ambiental negativo, visando modificar o preço relativo daqueles ou os custos associados a estas e/ou obter receita para financiar programas de proteção ou de recuperação do equilíbrio ecológico”.

Os impostos ambientais surgem no sentido de concretizar dois tipos de objetivos, e dessa forma, podemos dividi-los em impostos próprios e impróprios.

Os primeiros pretendem promover uma alteração dos comportamentos dos contribuintes. Ou seja, adotam uma finalidade extrafiscal, pois utilizam a tributação como um meio para reduzir a pegada ambiental.

No sentido inverso, os segundos visam essencialmente a vertente orçamental do estado e destinam-se a cobrir os gastos da política ambiental. Estes assumem uma finalidade fiscal, gerar receitas, como qualquer outro imposto. Contudo, não podemos descartar nenhum tipo, porque ambos são fundamentais para as políticas ambientais e fiscais, tendo em conta que é necessário agir sobre os comportamentos do ser humano na pegada ambiental e as receitas geradas são essenciais na economia.

Os impostos ambientais, quando mal orientados, podem traduzir-se em custos excessivos de tributação e pouca evolução em termos de retrocesso da pegada ambiental. Nesse sentido, é importante distinguir as suas diferenças.

Os *taxes on measured emissions* incidem diretamente sobre as emissões, ou seja, é aplicada uma taxa em função do nível de emissões lançada para a atmosfera. Apesar de ser um método direto, Fullerton et al. (2008, p.440) defendem que *“Environmental taxes based directly on measured emissions can, in principle, be very precisely targeted to the policy’s environmental objectives”*, ou seja, no que diz respeito aos objetivos ambientais, este é o imposto mais eficiente, porque a base tributável é proporcional às emissões do contribuinte. Porém, a utilização deste tipo de impostos pode ser influenciada pelos elevados custos na medição das emissões.

Os *Tax on a market good that is related to emissions* são impostos que não incidem diretamente sobre as emissões, mas sim com a venda de bens ou produtos que estejam relacionados com o impacto ambiental a longo-prazo. *“Environmental taxes of this sort may have lower administrative costs than taxes based on measured emissions”*(Fullerton et al., 2008, p. 440). São exemplos desses impostos, os que incidem sobre baterias, fertilizantes, ou algo que apesar de não produzir emissões, é prejudicial ao ambiente. Em Portugal o caso mais conhecido é a contribuição sobre os sacos de plásticos leves, que entrou em vigor com a Lei do Orçamento de Estado de 2015.

Ao nível das vantagens da aplicação de impostos ambientais, Soares (2004) ao debruçar-se sobre esta temática, refere que

“a crença no facto de que, além de gerarem benefícios ambientais, os tributos ecológicos são capazes de remover outras ineficiências introduzidas na economia pelo sistema fiscal em vigor, permitindo que o financiamento público se realize a um custo menor do que aquele que tem hoje, levou alguns a falar de um duplo dividendo”.

A autora considera indispensável ter em conta as duas vertentes do imposto ambiental, fiscal e extrafiscal, referindo a importância que os impostos têm no ambiente e também para as receitas públicas.

Relativamente às contrariedades destes, podemos verificar que existem em maior número do que as vantagens, apesar de terem menor peso na tomada de decisão, não pela sua insignificância, mas sim pelo superior impacto das vantagens. Dessa forma, apresentamos diversas desvantagens da aplicação dos impostos ambientais direcionadas aos objetivos do mesmo, quer sejam eles económicos ou ambientais.

Atividades de prevenção de danos - neste tipo de situações, as consequências do imposto ambiental são piores caso as atividades alternativas sejam mais poluentes, ou causem maior impacto do que aquelas que são taxadas. Por exemplo, um benefício que incentive a reduzir o desperdício de um determinado resíduo tóxico pode originar que as empresas tentem esconder o produto, quer através de aterros ou queimadas ilegais.

Competitividade - A competitividade de diversos mercados pode ser afetada, principalmente em mercados internacionais, onde os sistemas fiscais que regulam os impostos ambientais são diferentes. No sentido de reduzir a sua tributação ambiental, muitas empresas tendem a adotar medidas que se traduzem em custos de produção, e nesse caso perdem competitividade para as entidades de países em que o sistema fiscal ambiental é menos rigoroso.

Eficiência - Por diversas vezes, a eficiência dos impostos ambientais é colocada em causa devido à forma como são aplicados e sobre o que incidem. Por exemplo, quando o dano ambiental varia consoante a fonte das emissões, um imposto ambiental uniforme pode ser ineficaz. Outra das situações que coloca em causa a viabilidade deste tipo de impostos é a precisão, ou neste caso a falta dela, com que se calcula as emissões para lhe ser aplicada uma taxa.

Os impostos são indispensáveis, essencialmente onde se verifica que exista uma necessidade de regulamentar os comportamentos ambientais. Contudo, em alguns casos, outras opções podem tornar-se menos dispendiosas e, por vezes, mais simples e de melhor regulação. *“In other cases, an outright ban might be substantially easier to implement and enforce than a tax rate that requires fine measurement”* (Fullerton et al., 2008, p. 439).

Uma estrutura fiscal ambiental demasiado elaborada e complexa, nem sempre se traduz em eficácia, isto porque estes tipos de sistemas fiscais tendem a ser complexos e dispendiosos. Por outro lado, os limites fiscais aplicados aos produtos podem ser

constantemente alvo de litígio social, ou seja, esses limites através da qual se aplica a taxa são alvos de contestação o que pode originar a sua erosão.

1.3 Duplo Dividendo

Nos últimos anos, os impostos ambientais ganharam relevância em países da Organização de Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) que os tem vindo a adotar cada vez mais, tendo em conta que, a receita gerada pelos por estes, permite reduzir outros tipos de impostos, tais como os que incidem sobre o rendimento e capital. E é no seguimento desse pressuposto que muitos governos têm vindo a aplicar posteriormente reformas fiscais ambientais no sentido de diminuir a carga fiscal dos contribuintes e a diminuição do desemprego.

“The “double-dividend hypothesis” suggests that increased taxes on polluting activities can provide two kinds of benefits.”(Fullerton & Metcalf, 1997, p. 221)

O fenómeno do “duplo dividendo” surge porque se verifica dois tipos de benefícios com esta substituição de impostos. Em primeiro, porque origina melhorias ambientais, e em segundo porque melhora a eficiência económica e a competitividade da economia. Os impostos ambientais geram ganhos ambientais pois incidem sobre atividades que originam perdas económicas.

O debate sobre o duplo dividendo tem levantado diversas questões acerca da sua definição. As opiniões dividem-se, os autores europeus definem como uma redução no desemprego (Van der Ploeg & Bovenberg, 1996). Numa outra perspetiva, Goulder (1994) refere que o duplo dividendo é uma redução no custo distorcivo do sistema fiscal.

Goulder (1994) distingue o duplo dividendo em três formas:

- **forma fraca:** a utilização das receitas de um imposto ambiental para financiar reduções nas taxas marginais de um imposto distorcivo existente, origina poupanças de custo relativamente ao caso em que as receitas são devolvidas aos contribuintes do imposto sob a forma *lump sum*, isto é, um imposto de montante fixo, o único imposto que não gera ineficiência na afetação de recursos da economia;
- **forma intermédia:** é possível encontrar pelo menos um imposto distorcivo que possa ser substituído por um imposto ambiental a custos nulos ou negativos;

- **forma forte:** pode fazer-se uma substituição de qualquer imposto distorcivo típico ou representativo a custos nulos ou negativos.

Ainda Goulder (1994), defende que existe uma harmonia acerca do primeiro dividendo, ao invés do segundo dividendo que tem sido alvo de alguma controvérsia. Refere ainda que, os impostos distorcivos já existentes podem interagir com os impostos ambientais, e que o segundo dividendo só se verifica mediante consoantes circunstâncias.

Segundo a OECD (2000, p.36), o impacto da substituição de impostos do trabalho ou de capitais por impostos ambientais pode repartir-se em três componentes:

- *a primary welfare gain* - um efeito positivo no bem estar que resulta dos benefícios ambientais da substituição dos impostos;
- *a revenue-recycling effect* – um efeito de reciclagem de receitas, que é positivo quando as receitas proporcionadas pelos impostos ambientais são “recicladas” na economia através de cortes em impostos distorcivos;
- *a tax interaction effect* - um efeito negativo de interação entre impostos, uma vez que o imposto ambiental é cobrado numa base mais estreita do que o imposto que vem parcialmente substituir.

Para concluir acerca desta temática, Alves e Palma afirmam no seu *working paper* que:

“a qualidade ambiental é um bem público, que beneficia a todos, o trabalho, sendo o único factor de produção, vai acabar por suportar todo o imposto necessário ao financiamento público. Os impostos ambientais não vêm aumentar a eficiência uma vez que diminuem o poder de compra e distorcem a composição do cabaz de compras do consumidor ou do processo produtivo. O imposto ambiental reduz a poluição, mas induz os agentes a evitarem o imposto, obrigando o governo a aplicar impostos mais altos para financiar os seus gastos.” (as cited in Chiroleu-assouline, 2001, p. 11)

1.4 Reforma da Fiscalidade Verde

Nestes últimos anos, as políticas ambientais têm vindo a afirmar-se no seio da comunidade política internacional, consequência de uma consciência ecológica que permitiu não só ter a perceção da escassez de recursos naturais, mas também de que existe uma necessidade de tirar proveito da mesma.

É preciso recuar aos anos 80 e 90 para os problemas ambientais começarem a ganhar um lugar de relevância. A Organização das Nações Unidas (ONU) a par com a OCDE foram os pioneiros e reguladores nesta temática. Contudo, nunca se chegou a aprovar uma Reforma Fiscal Ambiental comum a todos os estados-membros, porque nunca se verificou uma unanimidade por parte dos mesmos, apesar de se ter reconhecido a importância da fiscalidade como uma ferramenta ambiental.

Nesse contexto, não havendo regulação específica e comum, apenas compete à União Europeia (UE) fazer recomendações aos seus estados membros através da publicação de diretivas, que depois, cada país adapta para os seus ordenamentos jurídicos. Surge como exemplo a Diretiva nº 2012/27/UE de 25 de outubro de 2012, aprovada pela UE, em que os Estados-Membros se comprometeram, até 2020, reduzir as emissões de gases com efeitos de estufa em 20 % e aumentar a eficiência energética, garantindo que, em cada país, 20% do cabaz energético é gerado a partir de fontes de energia renováveis. Esse tipo de recomendações acerca da política fiscal ambiental passou a ser conhecido como *Green Tax Reform* ou *Environmental Tax Reform* (ETR).

“Environmental tax reform (ETR) is a reform of the national tax system where there is a shift of the burden of taxation from conventional taxes, for example on labour, to environmentally damaging activities, such as resource use or pollution.”(EEA, 2005, p. 84)

A definição apresentada pela Agência Europeia do Ambiente (AEA) acerca da reforma fiscal ambiental consiste na reformulação dos sistemas fiscais, dando particular importância os impostos ambientais, substituindo, desta forma, grande parte da tributação tradicional sobre as empresas (rendimentos e capitais) e rendimentos do trabalho.

As primeiras reformas fiscais ambientais surgiram nos anos 90 nos países nórdicos. A Finlândia em 1990, seguindo-se de Suécia e Dinamarca, em 1991 e 1993, respetivamente. Estes países foram os primeiros a reformular todo o seu sistema fiscal, quer através da imposição de novos impostos ambientais, quer da alteração dos já existentes. Os exemplos nórdicos foram seguidos pelos países da Europa central, apenas alguns anos depois, a Holanda e o Reino Unido em 1996 e Alemanha de 1999.

Em seguida podemos verificar alguns dos países em que a reforma fiscal ambiental teve mais impacto:

Alemanha – A reforma fiscal alemã surgiu em 1999 e consistia em dois objetivos primordiais. O primeiro, o da proteção ambiental, através da redução de gases efeitos de estufa, como meio de atenuação das mudanças climáticas. A segunda é a redução das contribuições de trabalhadores e entidades no sentido de reduzir os custos de produção e aumentar o emprego. A reforma alemã incidiu essencialmente sobre a tributação dos combustíveis de transporte (gasolina e gasóleo).

“As regards the impact of the scheme, proponents argue that it has been very successful and cite the example of reductions in levels of car use (in kilometres per year terms).” (EEA, 2005, p. 91). Ou seja, no que diz respeito ao impacto, os críticos afirmam que a reforma foi bem conseguida e dão como exemplo a diminuição na utilização de carros.

Reino Unido – Foi em 1996 que se verificou a introdução de taxas ambientais no Reino Unido, sendo que foi uma reforma progressiva, isto porque, em 1996 foi introduzido o imposto sobre os aterros, em 2001, o imposto sobre as alterações climáticas, e em 2002, o imposto sobre a exploração mineira. Uma das grandes diferenças da reforma fiscal ambiental do Reino Unido face aos outros países, foi a criação de fundos específicos provenientes da receita gerada pelos impostos ambientais. Esses fundos, destinam-se a financiar projetos de investigação e a apoiar os objetivos das taxas ambientais.

Suécia – Como foi referido anteriormente, a Suécia foi um dos países pioneiros na introdução da reforma fiscal ambiental. O governo sueco implementou uma reforma chamada de *“2000 Spring Fiscal Policy Bill”*, que consistia em tributar 30 mil milhões de coroas suecas num período de 10 anos, que teria efeito a partir de 2001.

“By 2003, tax shifts of more than 8 billion Swedish krona (870 million euros) had been implemented.” (EEA, 2005, p. 95)

Principais alterações no sistema fiscal sueco:

- Redução do imposto sobre o rendimento anual de 200 coroas suecas;
- Redução de 0.12% nas contribuições para a segurança social;
- Aumento dos impostos sobre os gases tóxicos em cerca de 18%;
- Aumento no preço dos combustíveis em 0.10 coroas suecas devido ao aumento da taxa sobre produtos petrolíferos;
- Aumento da taxa sobre os pesticidas, faz aumentar o preço dos mesmos em 10 coroas suecas por quilograma;
- Aumento do imposto sobre o consumo elétrico industrial em 0,005 coroas suecas.

Para o governo sueco, a implementação da reforma fiscal ambiental é um processo progressivo, isto porque necessita de atualizações constantes, e para isso, fazem estudos periódicos ao seu sistema fiscal com o objetivo de encontrar lacunas, bem como obter dados relativamente à pegada ecológica. Por exemplo, alguns desses estudos permitiram fornecer dados importantes relativamente ao dióxido de carbono (CO₂), isto porque a taxa aplicada ao CO₂ foi um fator decisivo na expansão da bioenergia, mais concretamente na produção de calor, que por sua vez permite mover motores a combustão.

Em suma, na europa existe a necessidade de implementar gradualmente as reformas fiscais ambientais, tal como o caso da suécia, a longo prazo, pois dessa forma, as indústrias vão-se ajustando a uma carga fiscal potencialmente maior ao invés de se deslocarem para outros países.

De acordo com EEA (2005, p. 98) os impostos sobre a energia parecem ser o caminho mais promissor para transferir a carga fiscal do trabalho para o meio ambiente. Contudo, os aumentos destes impostos devem ser feitos com moderação, pois a curto prazo pode afetar os agregados com baixos rendimentos e com consumo de eletricidade acima da média, mesmo quando os impostos sobre a energia sejam compensados com a redução dos impostos sobre o rendimento ou contribuições para a segurança social.

1.4.1 O caso específico de Portugal

Nos tempos que correm, tem sido cada vez mais atual o tema da sensibilização ambiental como ferramenta essencial para se atingir uma mudança de atitudes no que diz respeito à proteção do meio ambiente, sendo esta temática cada vez mais discutida em vários setores da sociedade. Surge assim a necessidade de os países imporem barreiras no sentido de reduzir a poluição ambiental. No setor político, uma das medidas aplicadas inicialmente pelas organizações internacionais e posteriormente por Portugal, foi a Reforma da Fiscalidade Verde que surge em 2015.

É preciso recuar até ao século XIX para encontrar as primeiras políticas ambientais em Portugal, na Constituição de 1822, atribuía-se o dever de as câmaras municipais plantarem árvores nos baldios e terrenos concelhios. Num passado mais recente, em 1971, tendo em vista a Conferência de Estocolmo, surge, em Portugal, a primeira estrutura estatal para o Ambiente, a Comissão Nacional do Ambiente (CNA), e mais tarde, em 1974 é criada a Secretaria de Estado do Ambiente.

A política governamental do ambiente sofre uma grande modificação em 1990, através da criação do Ministério do Ambiente e dos Recursos Naturais (MARN) que detinha uma maior capacidade de intervenção face à Secretaria de Estado. O novo ministério foi criado com a aprovação do Decreto-Lei nº 94/90, de 20 de março. Posteriormente é publicado em Diário da República o Decreto-Lei nº 187/93 de 24 de maio que definia a orgânica do MARN, que consistia na aglutinação, dentro do novo Ministério, de um conjunto de serviços originários, essencialmente, do Ministério do Planeamento e da Administração do Território.” (Decreto-Lei n.º 187/93, 1993, p. 2806)

Cinco anos depois da criação do novo ministério, e já quase a cair no esquecimento, surge a aprovação em conselho de ministros do “Plano Nacional da Política do Ambiente” onde constavam os objectivos e acções específicas do MARN e instrumentos para a implementação da política do ambiente.

Até ao final de 2014, a tributação ambiental em Portugal consistia essencialmente nos impostos sobre produtos petrolíferos e no setor automóvel, o que de certa forma restringe o sistema ambiental tendo como incidência o nível de poluição, debruçando-se sobre esta temática, Borrego (2018, p.10), refere que “a fiscalidade ambiental portuguesa encontrava-se dispersa, sob a forma de normas *ad hoc*”.

Em 2015, surge a Reforma da Fiscalidade Verde em Portugal, com a publicação do Decreto-Lei n.º 82-D/2014, de 31/12, que começou a produzir efeito a partir do dia 1 de janeiro de 2015 e pretendia ser a maior reforma fiscal ambiental alguma vez existente em Portugal. Neste caso a reforma fiscal ambiental não se limita apenas à poluição, aborda

áreas tais como a energia, gestão de resíduos, biodiversidade e planeamento de território. Com a publicação do Decreto-Lei n.º 82-D/2014, de 31/12, consiste numa reformulação do sistema fiscal, refletindo-se ao nível dos diversos impostos já em vigor. Como refere Borrego (2018, p.10) “traduzem maioritariamente em aditamentos de novas regras, mas sempre integradas nos impostos pré-existentes”

Noutro sentido, esta legislação, beneficia em termos fiscais os comportamentos mais sustentáveis, através da atribuição de benefícios fiscais e penaliza também fiscalmente as atitudes nocivas para o ambiente.

Um dos principais objetivos da reforma da fiscalidade verde, como já foi referido anteriormente, foca-se em reorientar o comportamento do contribuinte ao nível da pegada ecológica, de forma que possam obter proveito disso através da redução da sua carga fiscal. Ou seja, o contribuinte tem a opção de aplicar medidas mais sustentáveis e de menor impacto para o ambiente através de uma maior eficiência na utilização de recursos e da diminuição da dependência energética do exterior.

A Reforma da Fiscalidade Verde surge com o objetivo da obtenção do triplo dividendo: - proteger o ambiente e reduzir a dependência energética do exterior; - fomentar o crescimento e emprego; - contribuir para a responsabilidade orçamental e para a redução dos desequilíbrios externos. No sentido de cumprir com o triplo dividendo, as receitas geradas pela fiscalidade verde serão atribuídas aos incentivos à mobilidade sustentável, conservação da natureza e floresta e ao financiamento do desagravamento do imposto sobre o rendimento das pessoas singulares (IRS) das famílias.

Ao nível da tributação do rendimento, a reforma incide essencialmente na atribuição de incentivos através de majorações atribuídas aos sujeitos passivos, como podemos verificar nos seguintes casos:

Despesas com sistemas de *car-sharing*¹ e *bike-sharing*² – com a reforma fiscal, foi criado um incentivo à utilização de programas de *car-sharing* e *bike-sharing*, através da atribuição de uma majoração em 10% dos gastos suportados por sujeitos passivos de imposto sobre os rendimentos das pessoas coletivas (IRC) e em 40% no caso de sujeitos passivos de IRS com contabilidade organizada. Para que a majoração surta efeito, deverá ser celebrado contrato com empresas que tenham por objeto a gestão de sistemas de *car-sharing* e *bike-sharing*. Ou seja, o sujeito passivo só pode deduzir as despesas com o *car-sharing* ou *bike-sharing* caso tenha celebrado contrato com a sua

¹ *Car-sharing* é um modelo de aluguer de veículos por um curto período, sem burocracias. Este método tem vindo a ganhar popularidade para deslocações breves.

² *Bike-Sharing* é um sistema de partilha de bicicletas públicas.

entidade, e ela faça gestão desse tipo de sistemas na gestão do transporte do seu pessoal. A contrapartida prende-se com o facto de que 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.

Incentivos fiscais à atividade silvícola – Segundo o Estatuto dos Benefícios Fiscais (EBF), para efeitos de determinação da taxa de IRS dos rendimentos da categoria B decorrentes de explorações silvícolas plurianuais, o montante é dividido:

- Por 12, para os rendimentos que sejam determinados com base na aplicação das regras decorrentes do regime simplificado;
- Pela soma do número de anos ou fração a que respeitem os gastos imputados ao respetivo lucro tributável para os sujeitos passivos com contabilidade organizada, nos termos previstos no Código do IRC.

Relativamente ao IRC, a reforma foca-se essencialmente nas empresas que utilizem viaturas “amigas” do ambiente, mais especificamente elétricas ou *plug-in*. Os sujeitos passivos que tenham este tipo de viaturas podem usufruir de benefícios fiscais com os gastos associados às mesmas em função do custo de aquisição (CA) das mesmas. São também atribuídos benefícios a empresas que detenham equipamentos de produção de energia eólica.

No caso das taxas de **tributação autónoma**, a reforma prevê uma redução significativa das mesmas para veículos amigos do ambiente, com grande destaque para os veículos elétricos e híbridos *plug-in*³.

Tabela 1 – Taxas de tributação autónoma de viaturas ligeiras de passageiros

Tributação Autónoma	Elétricas	Híbridas plug-in	GNV	Outras
CA inferior a 27.500 €	0%	5%	7.5%	10%
CA entre 27.500 € e 35.000 €	0%	10%	15%	27.5%
CA superior a 35.000 €	0%	17.5%	27.5%	35%

Fonte: Elaboração própria

³ Os modelos híbridos plug-in conciliam um motor de combustão e um motor elétrico. A diferença em relação aos modelos somente elétricos é que as baterias podem ser carregadas através de uma tomada (*plug-in*).

Como podemos verificar na Tabela 1, o grande destaque são as viaturas totalmente elétricas, em que as taxas de tributação são sempre nulas, independentemente do valor de aquisição da viatura.

No caso das viaturas ligeiras de passageiros híbridas *plug-in*, a reforma veio introduzir redução das taxas de 10%, 27,5% e 35% para 5%, 10% e 17,5% consoante o seu custo de aquisição seja inferior a 27.500 €, a 35.000 € e igual ou superior a 35.000 €, respetivamente. Também se verificou nas viaturas GNV (gás natural veicular) que houve uma redução das taxas aplicadas para 7%, 15% e 27.5%. Contudo, com a aprovação da Lei do orçamento de estado de 2020, as viaturas movidas a Gás de Petróleo Liquefeito (GPL) passam a deixar de ser equiparadas ao GNV e são tratadas fiscalmente como uma viatura movida a combustíveis fósseis, desta forma, o limite estabelecido de 27.500 €, passa para 25.000 €.

Aos veículos adquiridos a partir do dia 1 de janeiro de 2015, as depreciações sofreram alterações, nomeadamente, à dedutibilidade dos gastos aceites fiscalmente, como podemos verificar na Tabela 2.

Tabela 2 - Limites à dedutibilidade das depreciações

Tipo de veículo	Limite Fiscal	Depreciação anual dedutível
Elétrico	62.500 €	15.625 €
Híbrido <i>plug-in</i>	50.000 €	12.500 €
GNV	37.500 €	9.375 €
Outros	25.000 €	6.250 €

Fonte: Elaboração Própria

Em virtude desses limites estabelecidos, a Tabela 2 faz referência ao valor de depreciação anual dedutível em função da tipologia do veículo:

- 16.625 € para veículos movidos exclusivamente a energia elétrica;
- 12.500 € para veículos híbridos *plug-in*;
- 9.375 € para veículos movidos a GNV;
- 6.250 € para as restantes viaturas.

Foram ainda estabelecidas alterações ao nível das provisões para reparação dos danos de carácter ambiental, nomeadamente o alargamento da aceitação fiscal das provisões para reparação dos danos de carácter ambiental. Todos os setores de atividade têm a possibilidade de deduzirem fiscalmente as provisões constituídas para fazer face às despesas com a reparação dos danos ambientais nos locais afetos à exploração. Estes benefícios são atribuídos nos mesmos termos do que já era permitido para o setor das indústrias extrativas ou de tratamento e eliminação de resíduos.

Ao nível das energias renováveis, a reforma veio estabelecer uma taxa máxima de 8% para a depreciação dos equipamentos de energia eólica e uma diminuição da taxa de 25% para 8% nos equipamentos de energia solar. Desta forma, verifica-se um aumento de quatro para doze anos e meio a vida útil mínima para efeitos fiscais, tal como previsto para os equipamentos de energia eólica.

No campo do imposto sobre o valor acrescentado (IVA), à semelhança dos outros impostos, a reforma da fiscalidade verde debruça-se sobre os gastos suportados com as viaturas elétricas ou *plug-in*.

No caso das viaturas de turismo, as despesas relativas à aquisição, fabrico, importação, locação, utilização, transformação e reparação de viaturas de turismo elétricas ou híbridas *plug-in* passam a usufruir da dedução do IVA. Contudo, as despesas das viaturas de turismo movidas a GNV carecem de uma dedução de 50% de IVA.

Além disso, os serviços de reparação de velocípedes implementados na reforma (medida é direcionada essencialmente ao consumidor final) consiste em aplicar a taxa reduzida de IVA aos serviços de reparação de velocípedes.

O serviço público de remoção de lixos, que até então era um serviço isento de IVA, passa a estar sujeito a este imposto. Para além do imposto, é ainda aplicada uma taxa, cobrada na conta da água, pela recolha de resíduos, como televisores velhos, entre outros.

Verifica-se ainda, ao nível do imposto sobre veículos (ISV), um aumento médio de três pontos percentuais aplicada neste imposto. Contudo, há lugar a uma isenção parcial e total, bem como o desagravamento do imposto consoante a categoria do veículo e o seu nível poluente. Na Tabela 3, iremos analisar a redução das taxas em função da categoria do veículo.

Tabela 3 - Desagravamento das taxas do ISV

Desagravamento	Tipo de veículo
60%	Automóveis ligeiros de passageiros com motores híbridos.
50%	Automóveis ligeiros de utilização mista com motor a combustão, com peso bruto superior a 2.500 quilos, lotação mínima de sete lugares, incluindo o do condutor e que não apresentem tração às 4 rodas.
40%	Automóveis ligeiros de passageiros a GNV.
25%	Automóveis ligeiros de passageiros com motores híbridos plug-in com autonomia mínima no modo elétrico de 25 quilómetros.

Fonte: Elaboração Própria

De acordo com a tabela, identificamos que os 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 passaram a usufruir de uma redução de 60% da taxa do ISV.

No caso dos automóveis ligeiros de utilização mista, com peso bruto superior a 2.500 quilos, lotação mínima de sete lugares, incluindo o do condutor, e que não apresentem tração às quatro rodas, permanente ou adaptável esse desagravamento é de 50%.

As viaturas ligeiras de passageiros movidas exclusivamente a GNV também podem usufruir da diminuição, neste caso, o valor da redução fixa-se nos 40%.

O menor corte, cerca de 25%, verifica-se nas viaturas ligeiras de passageiros com motores híbridos *plug-in* com autonomia mínima no modo elétrico de 25 quilómetros.

Consequentemente, ao nível da de emissão de CO₂, até ao qual é concedida uma isenção parcial de 70% do imposto nos automóveis ligeiros de passageiros e de utilização mista, que se destinem ao serviço de aluguer com condutor e que apresentem até quatro anos de uso, é diminuído para 160 g/km.

A reforma permite ainda uma isenção total para os transportes coletivos menos poluentes com lotação de 9 lugares, pertencentes a instituições particulares de solidariedade social, utilizados em transporte dos utentes em atividades de interesse público.

Nem só de impostos se faz a reforma da fiscalidade verde, mas também de incentivos. Desta forma, com a aprovação da reforma em 2015, estabeleceu-se um conjunto de incentivos fiscais ao abate de viaturas em fim de vida, traduzidos sob forma de redução do ISV até à sua concorrência, quando aplicável ou na atribuição de subsídios.

Na Tabela 4 é possível corroborar o valor do incentivo máximo em função do tipo de veículo adquirido.

Tabela 4 - Incentivos ao abate

Incentivo	Forma e condição
4.500 €	Incentivo na compra de veículo elétrico novo sem matrícula (subsídio)
3.250 €	Redução de ISV compra de veículo híbrido plug-in novo sem matrícula
1.000 €	Incentivo na compra de veículo quadriciclo pesado elétrico novo sem matrícula (subsídio)

Fonte: Elaboração Própria

Da análise da Tabela 4 verifica-se que os incentivos fiscais sob a forma de atribuição de subsídios podem atingir valores entre 1.000€ e 4.500€ no caso de se verificar uma aquisição de um veículo quadriciclo pesado elétrico novo ou um veículo elétrico novo, respetivamente. O pedido de atribuição do subsídio deve ser realizado à Agência Portuguesa do Ambiente (APA), acompanhado da fatura pró-forma do veículo que irá comprar, entre outros documentos onde constem dados do veículo adquirido e do veículo abatido.

No caso de se verificar uma aquisição de veículo *plug-in* novo sem matrícula, o valor de incentivo pode ir até 3.250 € sob a forma de redução do ISV. Neste caso, o pedido terá de ser efetuado à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), acompanhado pela fatura pró-forma do veículo que irá comprar, entre outros documentos identificativos das viaturas (adquirida e abatida) à semelhança do caso anterior.

Na categoria dos Impostos Especiais de Consumo (IEC), os produtos petrolíferos e energéticos são adicionalmente tributados face ao período pré-reforma. O aumento da tributação resulta da aplicação de uma taxa sobre o carbono, calculada tendo em conta a cotação de carbono do ano anterior no Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE).

Com a implementação da reforma, a medida que causou mais impacto no consumidor final foi a contribuição sobre os sacos de plásticos leves. Esta norma incide sobre os sacos adquiridos pelos estabelecimentos de comércio a retalho para distribuição ao consumidor final e consiste na aplicação de uma tarifa de 0,08 € por cada saco, à qual acresce IVA à taxa legal em vigor. A contribuição incide exclusivamente sobre os sacos

de plásticos utilizados como embalagem com alças, com espessura inferior ou igual a 50 micrómetros (μm).

São sujeitos passivos da contribuição os produtores ou importadores de sacos de plásticos com sede ou estabelecimento estável no território nacional, bem como os adquirentes de sacos de plásticos a fornecedores com sede ou estabelecimento estável em qualquer outro Estado-Membro da União Europeia. A contribuição constitui encargo do consumidor final devendo os agentes económicos, que constituem a cadeia, repercutir o custo até que o mesmo seja suportado pelo consumidor final. Estão isentos os sacos de plástico que estejam em contacto direto, ou que se destinem a isso, com os alimentos (como por exemplo as frutas ou legumes), incluído o gelo.

A reforma também veio introduzir alterações no que toca à tributação do imobiliário através da isenção total ou parcial de Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI) como se encontra evidenciado na Tabela 5.

Tabela 5 - Benefícios no IMI

Categoria	Benefícios
Prédios afetos a atividades de abastecimento público de água, saneamento e gestão de resíduos urbanos	- Isenção para os prédios exclusivamente afetos à atividade de abastecimento público de água às populações, de saneamento de águas residuais urbanas e de sistemas municipais de gestão de resíduos urbanos.
Prédios urbanos objeto de reabilitação	- Alargamento, de dois para três anos, da isenção nos prédios urbanos para reabilitação urbanística; - É alterado o conceito de “reabilitação urbanística”, passando este a ter elementos relativos à classificação energética.
Prédios urbanos destinados à produção de energia a partir de fontes renováveis	- Os prédios urbanos exclusivamente afetos à produção de energia a partir de fontes renováveis passam a beneficiar de uma redução de 50% da taxa de IMI; - Este benefício vigora pelo período de cinco anos.
Outros benefícios com carácter ambiental atribuídos a imóveis	- Redução de taxa, em até 15%, para os prédios com eficiência energética; - Redução de taxa, em até 50%, para 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.

Fonte: Elaboração Própria

Ainda no que concerne ao IMI, a reforma veio alterar a fórmula de cálculo do Valor Patrimonial Tributário dos prédios urbanos. Sendo que a utilização de técnicas ambientalmente sustentáveis ativas ou passivas deixa de ser considerada como elemento minorativo subtraível ao coeficiente de qualidade e conforto.

1.4.2 A Evolução da Reforma

Aprovada em 2015, pela Lei do Orçamento de Estado, a fiscalidade verde tem vindo a sofrer alterações significativas ao longo dos anos, desde a sua implementação até à atualidade. Os impostos onde se verifica mudanças constantes são o IRC e o IVA. Nesse sentido, vários estudos têm analisado a evolução do sistema fiscal português para compreender a utilização dos impostos na redução do impacto ambiental.

Ao nível do IRC, existem várias medidas que foram revogadas com o passar dos anos pela legislação portuguesa. Exemplo disso são os incentivos às renovações de frotas de viaturas de mercadorias, que haviam entrado em vigor em 2007, num período pré-reforma. Esta norma consistia na atribuição de um incentivo para a substituição de viaturas pesadas de mercadorias mais poluentes por frotas menos poluentes.

No sentido inverso, existem medidas que, ao longo do tempo, tem sofrido uma evolução positiva, resultante de um alargamento das normas fiscais do IRC, como é o caso das normas direcionadas à mobilidade sustentável.

Os incentivos à aquisição de viaturas ligeiras de passageiros, bem como ao *car-sharing* e *bike-sharing*, desde que foram aprovados na Lei do Orçamento de Estado de 2015, têm vindo a sofrer alterações legislativas, no sentido de tornar estes incentivos mais atraentes para o sujeito passivo.

No caso do imposto sobre o valor acrescentado, é preciso recuar até aos anos noventa do século XX para verificarmos a implementação da primeira norma de fiscalidade ambiental. Ela consistia na aplicação da taxa reduzida de IVA nas transações comerciais de compra e venda de equipamentos de energia solar, eólica, geometria, medição e controlo de poluição. Ou seja, a legislação da época diminuía a tributação para a taxa mínima nas operações com equipamentos de energias renováveis. Outra das normas que consistia a redução do IVA para a taxa reduzida, eram as transações com gás natural, e à semelhança com a compra de equipamentos de energias renováveis, ambas deixaram de vigorar em 2011, apesar de fazer sentido a sua manutenção, pois incentivavam à compra/transação deste tipo de energias invés de energias menos sustentáveis.

À semelhança com o IRC, também o IVA sofreu alterações ao longo dos anos no que toca à gestão de frotas de viaturas ligeiras de passageiros. As medidas que mais impacto se têm vindo a fazer sentir, desde a sua implementação, em 2015, até a atualidade, são as que conferem a dedutibilidade, total ou parcial, do IVA nas despesas com viaturas elétricas, híbridas *plug-in* ou movidas GNV. Neste caso em concreto, diversos autores defendem que se trata apenas de uma medida fiscal e não uma medida de fiscalidade ambiental, visto que está apenas direcionada para o tipo de utilização feita pelas viaturas e não para o nível de poluição emitida. Ou seja, apenas ficam sujeitas ao incentivo as viaturas ligeiras de passageiros menos poluentes, visto que o Estado pretende regular a utilização deste tipo de viaturas, caso contrário a norma seria aplicada a todos os veículos.

A União Europeia tem vindo a desenvolver normas ao longo do tempo, com o objetivo de os Estados-Membros as adaptarem para o panorama nacional, isto porque, para além de não existir uma reforma comum entre os países da União Europeia, também não existe um órgão regulador comum a todos os países. Dessa forma, o que se tem vindo a verificar é a adoção das recomendações com significativas alterações, o que origina um novo problema, a falta de harmonização fiscal.

“A *Green Tax Reform* portuguesa mantém características tipicamente de reforma parcial, estando longe de se tornar uma reforma fiscal ambiental integrada.” (Borrego, 2018b, p. 62).

O autor mencionado anteriormente refere que existe uma problemática de harmonização, pois tem vindo a verificar dois tipos de reforma fiscal. A reforma integrada, consiste na transcrição na íntegra das normas sugeridas pela EU para o sistema fiscal do Estado-Membro em questão. Já a reforma parcial, consiste na manutenção do sistema já existente, apenas submetido a pequenas alterações.

Como refere Borrego, o caso português, consiste na manutenção do sistema fiscal tradicional, onde surgem algumas alterações de cariz ambiental, como é o caso da tributação das viaturas de turismo. No sistema fiscal português, poucos são os casos em que são criadas, de raiz, novas medidas ambientais, como é o caso da tributação de sacos de plástico leves.

II. Metodologias da Investigação

2.1 Introdução e identificação do problema

Para realizar um trabalho de investigação é necessário alcançar uma diversidade de etapas. Em primeiro, para a elaboração de uma pesquisa é necessário identificar o problema comum e a relevância do mesmo, para posteriormente analisar a necessidade ou não de realizar uma investigação. Isto é, para avaliar a relevância do problema, Gil afirma que é necessário elaborar uma análise prévia ao que já foi feito e investigar se a pesquisa a efetuar contribui para a aquisição de conhecimentos. (2008, p. 33)

Gil refere que, problema é qualquer questão não “solvida” e que é objeto de discussão, em qualquer domínio do conhecimento. Para ele, o problema pode ter duas interpretações, algo incomodativo, que provoca desequilíbrio, mal-estar, sofrimento, ou ainda algo que dá margem a hesitação ou perplexidade, por difícil de explicar ou resolver. Assim sendo, ele refere que existem dois tipos de problemas, científicos e não científicos. Kerlinger (1980, p. 33) afirma no seu livro que, para entender o que é um problema científico é necessário, primeiramente, que seja considerado aquilo que não é. Ou seja, identificar aqueles que não são científicos. Por exemplo: como fazer para melhor os transportes urbanos? O que pode ser feito para melhor a situação dos pobres?

Nos casos apresentados, a pesquisa científica em nada iria resolver os problemas porque neste tipo de situações os métodos científicos não conseguiriam apresentar uma resolução para a questão por se tratar de dilemas de valor ou de questões de “engenharia” como refere Kerlinger (1980, p. 33).

No caso dos problemas científicos, Gil (2008, p. 34) afirma que um problema é testável cientificamente quando envolve variáveis que podem ser observadas ou manipuladas, como por exemplo: em que medida a escolaridade influencia a preferência político-partidária? A desnutrição contribui para o rebaixamento intelectual? Nestas situações em concreto, tanto a escolaridade como a desnutrição podem ser avaliadas de forma a responder aos problemas.

Assim sendo, o ponto de partida de um trabalho de investigação assenta numa correta formulação do problema. Para tal, o mesmo tem de ser pertinente, atendendo que o objetivo é o de compreender o fenómeno que se pretende investigar.

“Os termos utilizados na formulação do problema devem ser claros, deixando explícito o significado com que estão sendo utilizados” (Gil, 2008, p. 38).

Como foi referido em capítulos anteriores, a Reforma da Fiscalidade Verde surgiu com a aprovação da Lei do Orçamento Estado em 2015. Desde então, ela tem vindo a sofrer alterações ao longo da linha temporal até a atualidade. Atualmente em 2020, passados 5

anos da sua aprovação, é pertinente fazer uma avaliação acerca do impacto que a mesma tem vindo a ter nas empresas.

De tal forma, a investigação que se vai elaborar pretende responder ao problema: como tem vindo a ser a evolução da fiscalidade verde nas entidades? Para tal, vamos estudar variáveis tais como o peso da fiscalidade verde nas empresas, de que forma tem evoluído e comparar esses valores com o período pré-reforma.

2.2 Objetivos e justificação da Investigação

A investigação surge como parte principal de um projeto de pesquisa, é uma fase indispensável de qualquer estudo que se pretenda realizar.

Luna (1988, p. 71) refere-se à pesquisa como “uma atividade de investigação capaz de oferecer e, portanto, produzir um conhecimento ‘novo’ a respeito de uma área ou de um fenómeno, sistematizando-o em relação ao que já se sabe”.

Torna-se, então, importante contextualizar conceitos-chave, tais como pesquisa, problema e investigação, pois estes são indispensáveis a qualquer trabalho de estudo, na medida em que ajudam a estabelecer o ponto de partida das metodologias aplicadas.

Numa investigação,

“É necessário que haja um problema de pesquisa e, conseqüentemente, um procedimento que gere uma informação relevante como resposta, demonstrando-se, com fidedignidade, que essa informação é decorrente do procedimento empregado e que as respostas produzidas por ele não são apenas algumas respostas possíveis, mas também as melhores, nessas circunstâncias, incluindo-se aí o referencial teórico como respaldo.”
(Rosa & Arnoldi, 2006, p. 7)

De tal forma, no seguimento da afirmação anterior, as questões de investigação devem ser formuladas e é sobre estas que todo o processo deve ser desenvolvido, para que no final, após a análise dos resultados, seja possível responder às perguntas.

Com a investigação deste trabalho, pretendemos fazer uma análise evolutiva acerca da reforma da fiscalidade, bem como o seu impacto económico nas demonstrações financeiras. Deste modo, as questões de investigações são as seguintes:

- De que forma a reforma da Fiscalidade Verde teve impacto nas empresas?
- É possível tornar a Reforma da Fiscalidade Verde mais apelativa? Se sim, como?

Justificação da investigação:

Para avaliar o impacto da reforma da fiscalidade verde nos dias atuais, surgiu a necessidade de elaborar um trabalho de pesquisa nesta área. Nesse sentido, esta investigação irá focar-se na recolha, tratamento e análise de dados de uma determinada amostragem de empresas.

A escolha nesta temática surge essencialmente devido à escassez de investigações que existem sobre a mesma. O facto de a reforma ter surgido há sensivelmente pouco tempo, cerca de cinco anos, resulta em que não existam muitos estudos sobre a sua evolução e o seu efeito nas empresas. Foi o sentido de oportunidade, de fazer algo adequado num momento oportuno, que incentivou a escolha da temática. Numa sociedade cada vez mais consciencializada para a redução da pegada ecológica, a oportunidade de elaborar uma investigação que relacionasse a fiscalidade com o ambiente foi outra dos motivos.

Para finalizar, o último motivo desta escolha, prende-se essencialmente por se tornar uma investigação de interesse socioeconómico. Os dados que pretendemos estudar, bem como a análise de resultados da investigação podem ser pertinentes numa futura tomada de decisões, quer para o cidadão comum, quer para as empresas.

O grupo das empresas escolhidas para a investigação teve em consideração o impacto económico da sua área geográfica. Ou seja, a escolha da população a estudar teve em conta a diversidade de empresas da mesma atividade no distrito de Aveiro. De tal forma, como foi referido anteriormente, os resultados da investigação podem ser pertinentes para as restantes empresas do setor nesta área geográfica.

De forma a alcançar a nossa finalidade, definimos como objetivo primordial deste trabalho, analisar e compreender as variações na economia das empresas causadas pela reforma, e dessa forma, contribuir para as sociedades comerciais no sentido de fornecer informações acerca desta temática.

Estabelecidos os conceitos de “problemática”, “questões de investigação” e “investigação” pode começar-se a delinear e programar a investigação em si, nomeadamente uma vertente mais prática da mesma, que determina de que forma vão ser obtidos os dados para análise.

2.3 Opções metodológicas

Tendo em conta as questões e a problemática acima apresentadas, é importante assumir uma posição acerca das opções metodológicas neste trabalho de investigação. No que diz respeito à recolha dos dados, esta fez-se através do contacto direto com as empresas selecionadas para que elas nos proporcionassem os dados que necessitávamos para fazer o trabalho de investigação, tais como, demonstrações financeiras, tributações autónomas (TA), taxas de depreciação aplicadas, entre outros.

Podemos afirmar que este trabalho de pesquisa assenta numa investigação quantitativa, que segundo Richardson (1999) é caracterizada pelo emprego da quantificação tanto nas modalidades de recolha de dados, quanto no tratamento destes por meio de técnicas estatísticas, desde a mais simples, às mais complexas.

Esta é principal característica que distingue as investigações quantitativa e qualitativa, sendo que esta última esta direcionada para aprofundar um determinado acontecimento, ao passo que a investigação pretender quantificar esse acontecimento.

“As principais críticas à metodologia quantitativa apontam que esta é positivista, comprometida com uma visão conservadora de sociedade e incapaz de proporcionar conhecimento dinâmico da realidade” (Brüggemann & Parpineli, 2008, p. 564)

Contrariamente ao método acima referido, surge o método qualitativo, que consiste num trabalho de interpretação e reflexão. Neste tipo de investigação prevalece o processo de investigação ao invés dos resultados.

Segundo Ferreira & Carmo (2008, p. 198), “ a investigação é descritiva”. A descrição deve ser rigorosa e resultar diretamente dos dados recolhidos. Os dados incluem transcrições de entrevistas, registos de observações, documentos escritos (pessoais e oficiais), fotografias e gravações vídeo.”

Nesta metodologia, o investigador tenta ter a mesma perspetiva e empatia de encarar os problemas da mesma forma que o autor que está a estudar, para que a sua análise seja o mais coerente possível. Dessa forma, o investigador deve adotar uma postura imparcial no que diz respeito às suas perspetivas e convicções. (Ferreira & Carmo, 2008, p. 198)

Na Tabela 6, oriunda de Ferreira & Carmo (2008), podemos confrontar os dois tipos de paradigma. A tabela inclui informações tais como características do estudo, tipos de conclusões e metodologias que permitem comparar e analisar o tipo de estudo que pretendemos realizar.

Tabela 6 – Tipos de paradigmas

Paradigma Qualitativo	Paradigma Quantitativo
Advoga o emprego dos métodos qualitativos.	Advoga o emprego dos métodos quantitativos.
Fenomenológico e <i>verstehen</i> (compreensão) “interessado em compreender a conduta humana a partir dos próprios pontos de vista daquele que atua”.	Positivismo lógico “procura as causas dos fenómenos sociais, prestando escassa atenção aos aspetos subjetivos dos indivíduos”.
Observação naturalista e sem controlo.	Medição rigorosa e controlada.
Subjetivo.	Objetivo.
Próximo dos dados: “perspetiva a partir de dentro”.	À margem dos dados; perspetiva “a partir de fora”.
Fundamentado na realidade, orientado para a descoberta, exploratório, expansionista, descritivo e indutivo.	Não fundamentado na realidade orientado para a comprovação, confirmatório, reducionista, inferencial e hipotético-dedutivo.
Orientado para o processo Válido: dados “reais”, “ricos” e “profundos”.	Orientado para o resultado. Fiável: dados “sólidos” e repetíveis.
Não generalizável: estudos de casos isolados.	Generalizável.
Holístico.	Particularista.
Assume uma realidade dinâmica.	Assume uma realidade estável.

Fonte: Elaboração Própria

De acordo com a tabela mencionada anteriormente, o estudo vai adotar um paradigma quantitativo, é de focar as principais características deste método. Segundo Ferreira & Carmo (2008, p. 196) este tipo de investigação caracteriza-se por pretender encontrar relações entre variáveis e através do tratamento estatístico dos dados recolhidos, testar teorias.

Como foi referido na Tabela 6, o paradigma quantitativo, destaca-se pela fiabilidade do seu resultado, isto resulta da rigorosa recolha de dados e do tratamento dos mesmos. Os resultados obtidos são de natureza objetiva, concretos e por isso mesmo não podem ser influenciados pela interpretação do leitor.

A investigação como sendo quantitativa implica técnicas de recolhas de dados também quantitativas. Neste sentido, é indispensável definir a população e identificar a amostra para poder estabelecer um plano de recolha de dados.

A escolha da população foi influenciada essencialmente pelo desejo de conhecer melhor o universo empresarial do distrito de Aveiro, em especial as empresas do setor da cerâmica, um dos mais representativos. Sendo assim, o critério geográfico restringe a população às empresas do setor da cerâmica do distrito de Aveiro.

Entre a população foi identificada uma amostra constituída por 4 empresas. A conveniência e a intencionalidade (*judgement*) estão na base do processo de amostragem não probabilística. Por um lado, são empresas de acesso convenientemente próximo. Por outro, foram intencionalmente escolhidas por disponibilizarem um conjunto de informação relevante para este trabalho.

A técnica de recolha de dados utilizada neste trabalho de investigação foi a análise documental ou secundária, uma vez que foram recolhidos todos os dados disponíveis nas demonstrações financeiras da população em estudo. Para tal, para além da recolha de demonstrações financeiras das empresas escolhidas, foi-nos também facilitado o acesso à plataforma SABI (Sistema de Análise de Balanços Ibéricos), esta plataforma contém os dados financeiros de empresas portuguesas e espanholas.

Esta base de dados permitiu-nos complementar a informação já recolhida das empresas da nossa amostra. Através da plataforma, dos relatórios e dos mapas obtidos, conseguimos obter dados tais como os valores das tributações autónomas, depreciações, resultado líquido do período, entre outros, quer no período pré-reforma e pós-reforma.

A opção pela análise documental como técnica de recolha de dados surgiu, porque desta forma os objetivos do estudo seriam mais bem cumpridos, assim como a relevância da informação extraída seria mais pertinente, ou seja, os dados para análise são mais precisos e consequentemente a análise de resultados será mais correta.

2.4 Estudo multicaseos – O Impacto da fiscalidade Verde

No sentido de alcançar os objetivos inicialmente previstos, existe um tipo de método que tem vindo a ganhar relevância ao nível da investigação quantitativa. O método do estudo de casos múltiplos, é uma opção válida para a nossa investigação porque uma das suas características é o facto de se associar a investigações que impliquem a análise documental e observação direta. Nesta pesquisa em particular, o estudo irá ser repetido cerca de quatro vezes com o objetivo de comparar os dados obtidos das empresas em análise.

Segundo Yin (2001, p. 32) um estudo de casos “investiga um fenómeno contemporâneo em profundidade e em seu contexto de vida real, especialmente quando os limites entre o

fenómeno e o contexto não são claramente evidentes”, ou seja, o estudo de casos permite compreender um fenómeno natural dentro de uma circunstância da vida real. Por sua vez, Patton (1990), com uma definição mais objetiva, defende que o estudo de caso é um método específico de pesquisa, recolha, organização e análise dos dados que pretende estudar uma experiência em particular, enaltecendo a singularidade e individualidade, bem como a sua complexidade.

A opção pela escolha do método de estudo de caso prende-se essencialmente pelo facto de se moldar, quer ao tipo de investigação que pretendemos fazer, bem como às questões de investigação e objetivos do estudo.

“O estudo de caso contribui, de forma inigualável, para a compreensão que temos dos fenómenos individuais, organizacionais, sociais e políticos.” (Yin, 2001, p. 21)

Em função da investigação que se pretende realizar, podemos adaptar o método do estudo, isto é, caso se pretenda fazer uma análise comparativa de elementos devemos optar por um estudo de casos múltiplos. Segundo Yin (2001, p. 67), um estudo pode conter mais de um caso único, quando isso se verificar, o estudo precisa utilizar um projeto de casos múltiplos.

Logo, o objetivo a que nos propomos é obter um padrão uniforme na análise dos resultados que nos permita elaborar uma conclusão convincente acerca das questões de investigação.

Face às outras técnicas de estudo, o estudo de multicasos surge destacado pelo facto dos resultados obtidos serem mais exatos, Yin (2001, p. 68) afirma mesmo que “as provas resultantes de casos múltiplos são consideradas mais convincentes”. No sentido inverso, a principal desvantagem que Yin (2001, p. 68) identifica prende-se com a complexidade do processo de comparação de resultados. O autor destaca que por vezes o estudante ou investigador não tem tempo, ou recursos suficientes para uma correta condução de um estudo multicasos.

Para a realização do estudo de casos múltiplos foram selecionadas 4 empresas do distrito de Aveiro. A escolha da área geográfica teve em conta o grande número de empresas industriais no distrito, nomeadamente em Aveiro, Águeda e Ovar.

As empresas da nossa amostra caracterizam-se, como já foi referido anteriormente, pela sua localização geográfica, mas não só, foram escolhidas apenas empresas com atividade no ramo da cerâmica, divisão 23 da Classificação de Atividades Económicas (CAE), grupo 233 e 234, fabricação de produtos cerâmicos para a construção e fabricação de outros produtos de porcelana e cerâmicos não refratários, respetivamente. A opção pela escolha desta população deve-se especialmente à influência deste tipo de

atividade no distrito de Aveiro. Esta cidade localizada no centro-norte de Portugal é composta por um solo rico em argila, que desde cedo se tornou matéria-prima para os oleiros que se dedicavam ao fabrico de peças em cerâmica. A industrialização começou no século XVI junto à Sé e posteriormente para onde é agora o Centro Cultural de Congressos, mas outrora fora a Fábrica Jerónimo Pereira, uma das mais importantes fábricas da história da cidade.

A análise de cada empresa começa com a apresentação de alguns dados tais como o CAE, volume de negócios (VN) e número de trabalhadores, bem como uma pequena introdução acerca da atividade, mas nunca divulgando a firma da empresa por questões de política de privacidade.

A análise de resultados vai ser realizada através de gráficos e tabelas elaboradas com os dados financeiros obtidos através da análise documental. No sentido de compreender melhor os dados fornecidos, vão também ser apresentados rácios que nos permitem avaliar melhor a evolução das políticas ambientais e fiscais aplicadas.

O processo de tratamento de dados vai ser realizado uniformemente em todas as entidades, ou seja, as tabelas, rácios ou gráficos vão ser os mesmos para as quatro empresas em análise, para que dessa forma os resultados obtidos sigam um padrão que nos permita tirar uma conclusão, caso contrário não seria possível confrontar os dados.

Para finalizar iremos fazer uma conclusão acerca das empresas, confrontando os resultados obtidos com as políticas ambientais tomadas para averiguar se estas tiveram influência no desempenho financeiro da entidade. Vai também ser feita uma análise temporal às demonstrações financeiras no sentido de analisar o período pré-reforma e pós-reforma da fiscalidade verde.

III. Recolha e tratamento de dados

3.1 Empresa A

A primeira empresa a ser analisada é uma sociedade anónima, sediada em Aveiro, daqui em diante designada por “Empresa A”. Especializada na produção de louça de porcelana utilitária e decorativa, esta entidade foi fundada na década de oitenta e opera atualmente com a atividade (CAE) 23412 - Fabricação de artigos de uso doméstico de faiança, porcelana e grés fino. Conta atualmente com 37 empregados e no exercício de 2018, teve um Resultado Líquido do Período (RLP) perto de 100.000 € e capital social de 500.000 €.

Não sendo uma das maiores empresas do setor, a empresa A, destaca-se das demais empresas, pelos seus modernos métodos tecnológicos de produção e pela flexibilidade produtiva. Só assim consegue uma variedade de portfólio e preços competitivos que a colocam numa posição competitiva no mercado.

Todos os anos, após o encerramento das contas, as empresas apresentam relatórios aos seus sócios, acionistas e investidores que pretendem saber a posição financeira das suas entidades. Os valores das demonstrações financeiras que suscitam mais interesse para os órgãos sociais são o volume de negócios e o resultado líquido do período (RLP), e por isso, serão esses indicadores que iremos desenvolver.

Indo ao encontro do nosso estudo, achamos pertinente começar a análise de resultados confrontando estas variáveis (RLP e VN) com o valor das tributações autónomas (TA).

Na Tabela 7, são analisados os valores do resultado líquido do período, volume de negócios e tributações autónomas ao longo de uma linha temporal que começa em 2014, no período pré-reforma, e termina em 2018, últimos dados disponíveis.

Tabela 7 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa A

	2014	2015	2016	2017	2018
VN	1.536.956 €	1.573.815 €	1.517.964 €	1.574.618 €	1.702.611 €
RLP	81.653 €	115.822 €	87.283 €	103.364 €	94.014 €
TA	11.174 €	3.396 €	3.541 €	4.738 €	9.292 €
Rácio= TA/RLP	13,68 %	2,93 %	4,06 %	4,58 %	9,88 %

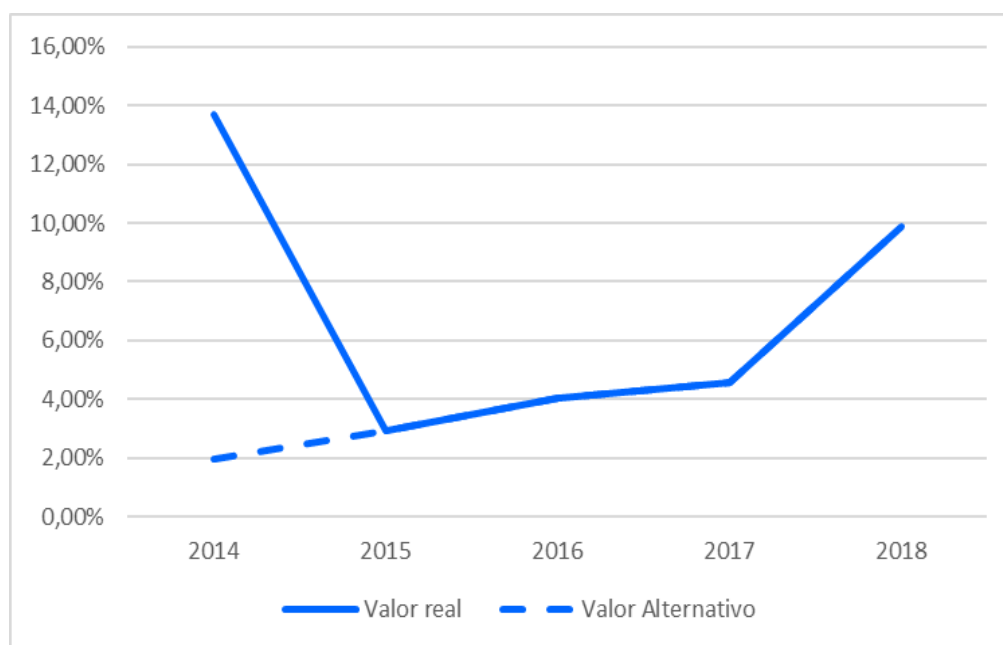
Fonte: Elaboração Própria

De acordo com os dados da Tabela 7, há uma clara discrepância nos valores das tributações autónomas entre 2014 e os restantes anos. Enquanto entre 2015 e 2018 os valores da tributação autónoma são mais baixos, aumentando progressivamente, em 2014 assiste-se a um valor extraordinariamente elevado.

Procedendo a uma análise gráfica do rácio TA/RLP, apresentado na Figura 1, podemos afirmar que o ano de 2014 é o que se considera um *outlier*⁴ em linguagem estatística, pois este não se identifica com o crescimento verificado nos restantes anos.

De acordo com as informações recolhidas na empresa em investigação, o elevado valor nas tributações autónomas no ano de 2014 está relacionado com os gastos de depreciação de uma viatura ligeira de passageiros adquirida em 2007 e cujo custo de aquisição ascende os 76.500 €. De tal forma, aplicando uma taxa de depreciação de 12,5%, os gastos de depreciação desta viatura ascenderam a 9.500 €, sendo 2014 o último ano de vida útil, o que justifica a queda abrupta para 2015.

Figura 1 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa A



Fonte: Elaboração Própria

Na Figura 1 é possível analisar a evolução do rácio TA/RLP e, como já foi referido, entre 2014 e 2015 verifica-se uma queda de 10,75%. Contudo, no sentido de encontrar um padrão de resultados, optámos por apresentar um valor alternativo às tributações do ano de 2014 em que as depreciações extraordinárias desse mesmo ano fossem

⁴ *Outlier* é o termo designado em estatística para identificar os valores que se diferenciam drasticamente dos outros, causando anomalias nos resultados obtidos.

descontadas. De tal forma, o valor calculado para as TA e para o rácio é de 1.611,50 € e 1.97%, respetivamente, o que nos permite apurar um crescimento ao longo dos anos. Esta empresa possui apenas viaturas ligeiras de passageiros movidas a gasóleo, não optando por alternativas ecológicas, o que significa que, entre 2014 e 2018, as taxas de tributações aplicadas foram as máximas.

No período entre 2015 e 2017 a taxa⁵ de variação média do rácio TA/RLP foi de 0,83%. A justificação para este crescimento associa-se ao aumento de encargos suportados com as viaturas ligeiras de passageiros, especialmente os gastos de conservação e manutenção, uma vez que durante esse período não houve aquisição de veículos nem alteração das taxas de TA.

No ano de 2018, a empresa A celebrou um contrato de aluguer de longa duração de uma viatura ligeira de passageiros onde suporta todos os riscos e vantagens inerentes à posse do ativo, e por sua vez suporta também os gastos de depreciação do mesmo. A celebração deste contrato traduziu-se num aumento para o dobro do valor das tributações autónomas, resultante das depreciações e dos encargos suportados com a nova viatura.

Dando seguimento ao nosso estudo, tornou-se oportuno repartir o valor das tributações autónomas. Nesse sentido, o que fizemos foi uma análise mais detalhada, sendo possível discriminar as respetivas categorias e identificar que tipos de encargos originaram estas tributações especiais, como é possível constatar na Tabela 8.

Tabela 8 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa A

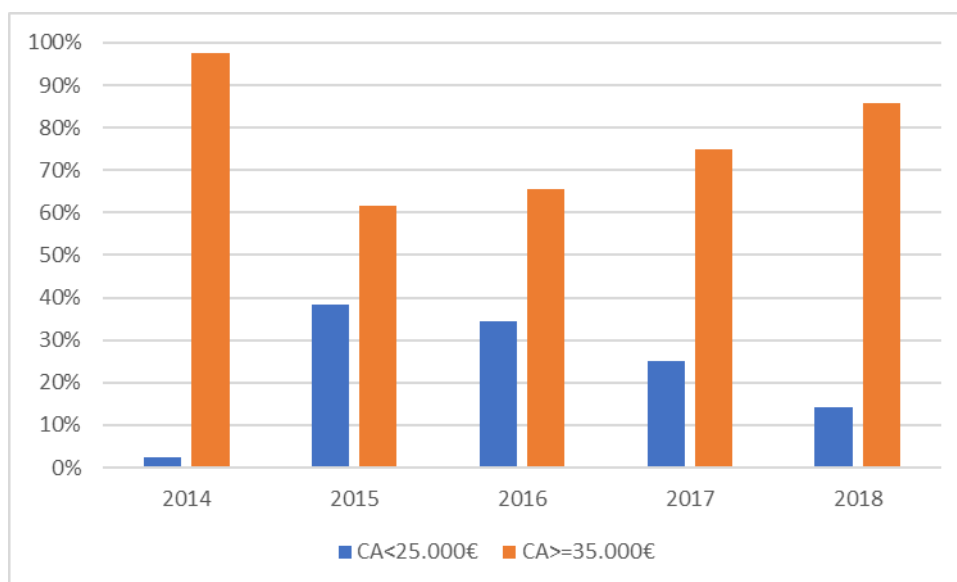
	2014	2015	2016	2017	2018
CA < 25.000 €	281 €	1.303 €	1.222 €	1.194 €	1.321 €
CA >= 35.000 €	10.893 €	2.093 €	2.319 €	3.544 €	7.971 €
Total	11.174 €	3.396 €	3.541 €	4.738 €	9.292 €

Fonte: Elaboração Própria

Neste caso em concreto, a empresa não teve outro tipo de encargos com ajudas de custo ou despesas indevidamente documentadas e por isso as tributações restringem-se apenas a encargos suportados com viaturas ligeiras de passageiros.

⁵ T.V.M. (taxa de variação) = (4,58%-2,93%) / (2017-2015)

Figura 2 – Análise das tributações autónomas da empresa A



Fonte: Elaboração Própria

A empresa em análise não pode usufruir dos benefícios fiscais associados à reforma da fiscalidade verde porque não utiliza qualquer incentivo fiscal. Neste caso, as viaturas são movidas exclusivamente a gasóleo o que significa que não se verifica qualquer alteração das taxas de tributação autónoma antes e depois da reforma. Nesse sentido, a variação ocorrida durante os anos analisados não resulta das alterações fiscais, mas sim da variação dos encargos já anteriormente suportados, decorrentes da atividade normal (depreciações, conservação, etc.).

Hipótese 1

Em alternativa às políticas de gestão adotadas pela administração, surgiu a necessidade de elaborar uma hipótese que, caso fosse adotada, originaria impacto financeiro positivo nesta entidade. De tal forma, a hipótese mais adequada às necessidades da empresa seria a aquisição de uma viatura elétrica com um custo de 36.000 € em janeiro de 2016 com o objetivo de substituir uma das viaturas a gasóleo com custo superior a 35.000 €, que hipoteticamente, seria vendida no mesmo mês.

Antes de mais, é importante salientar o benefício ao nível da dedutibilidade do IVA suportado na aquisição da viatura, que, neste caso, sendo a fatura de 36.000 € o valor do benefício é de cerca de 6731 €. Para além disso, é dedutível o IVA suportado nas futuras despesas de utilização, transformação e reparação dessa viatura. Numa entidade com a dimensão como o caso em análise, este tipo de incentivo torna-se significativo em termos de liquidez financeira para a empresa.

Outra das variáveis em análise é a dedutibilidade das depreciações suportadas. Como a viatura se encontra dentro dos limites estabelecidos pela legislação, que é 62.500 €, passam a ser aceites como gasto fiscal a totalidade das depreciações, no valor de 15.625 € caso seja aplicado a taxa máxima.

Em seguida iremos confrontar as tributações autónomas reais com o valor das tributações no caso de a empresa ter adotado a hipótese apresentada, bem como analisar a sua variação.

Tabela 9 - Comparação de dados reais com a hipótese apresentada na empresa A

	2014	2015	2016	2017	2018
Trib. Autónomas da hipótese	11.174 €	3.396 €	1.408 €	1.194 €	8.035 €
Trib. Autónomas reais	11.174 €	3.396 €	3.541 €	4.738 €	9.292 €
Variação	0	0	-2.133 €	-3.544 €	-1.257 €

Fonte: Elaboração Própria

Como a hipótese só tem efeito a partir do ano de 2016, quando é adquirida a nova viatura, nos primeiros dois anos, as tributações autónomas não sofrem alterações. Nos anos subsequentes foram subtraídos todas a tributações suportadas com a viatura vendida e não foram adicionados montantes, já que os encargos com a nova viatura elétrica não são tributados. Tendo em conta os dados da Tabela 9, podemos calcular que a variação ocorrida em 2016, 2017 e 2018 representa cerca de 2.44%, 3.43% e 1.34% do resultado líquido do período, respetivamente. Desta forma, com a aplicação de uma medida prevista na reforma, a empresa poderia poupar um montante de 6.934 € que, tendo em conta que se refere apenas a encargos, visto que esta viatura já se encontra totalmente depreciada, é um valor acima do que era esperado.

Em suma, acerca da primeira empresa analisada, o grande destaque que podemos concluir é que a empresa não utilizou políticas da fiscalidade verde, porque, apesar de não ter adquirido qualquer equipamento que lhes permitisse usufruir de benefícios fiscais, os equipamentos já existentes também estão excluídos da atribuição desses benefícios.

Ao longo dos três anos de análise, os incentivos ocorreram de diversas variantes, começando pela dedução do IVA logo no momento da aquisição (6.731 €) e nas tributações autónomas (6.934 €). Não esquecendo os benefícios nas depreciações e na isenção do pagamento de ISV, este último, não podemos calcular o valor de benefício porque ele não existe, mas comparando com um veículo a gasóleo de valor homólogo,

a poupança seria de aproximadamente de 7.400 €. No total, o valor de incentivos atribuídos ascende os 21.000 € que representa 7% dos resultados líquidos obtidos nos anos de análise.

Para finalizar, o valor que suscita mais interesse é aquele que foi anteriormente apresentado, a poupança em função dos resultados. O valor calculado, 7%, é indiscutivelmente elevado, tendo em conta que se trata apenas da troca de um veículo.

3.2 Empresa B

A segunda empresa a ser analisada, designada por “empresa B” é uma empresa sediada na zona oeste do distrito de Aveiro, dedica-se à produção de cerâmica de decoração para casa e jardim e é atualmente é classificada com a atividade (CAE) 23412 – Fabricação de artigos de uso doméstico de faiança, porcelana e grés fino. Fundada no ano de 1978, a empresa B começou com um negócio de família e tornou-se numa referência regional de cerâmica de decoração. Produzem diariamente cerca 10.000 peças combinando a mais recente tecnologia de produção com o *know-how* dos seus funcionários.

Em 2018, esta sociedade anónima tinha um capital social de 1.200.000 €. contava com 55 funcionários.

Na Tabela 10 evidenciamos a evolução das tributações autónomas ao longo dos anos de estudo. Antes de começar a análise, não podemos deixar de verificar que, tendo em conta a dimensão da empresa B face a empresa A (anteriormente analisada), os valores apresentados são significativamente superiores.

Tabela 10 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa B

	2014	2015	2016	2017	2018
VN	1.143.824 €	2.032.336 €	2.080.881 €	2.097.667 €	2.968.278 €
RLP	61.859 €	31.687 €	35.617 €	23.996 €	353.761 €
TA	6.947 €	7.962 €	5.720 €	9.027 €	9.215 €
Rácio= TA/RLP	11,23 %	25,13 %	16,06 %	37,62 %	2,60 %

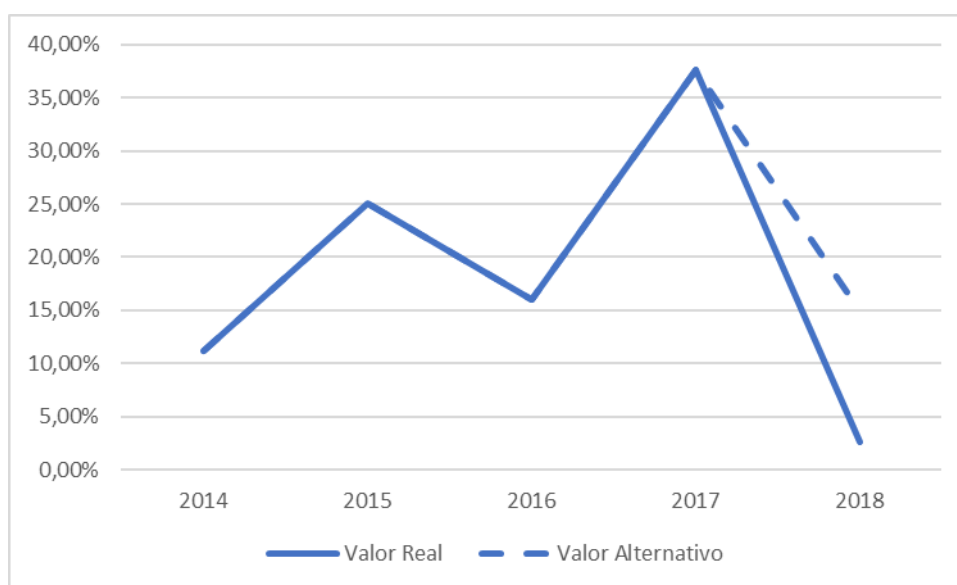
Fonte: Elaboração Própria

Numa análise inicial, o valor que se destaca é o resultado líquido do período do ano de 2018, contudo, a variação deste valor face aos anos anteriores não está diretamente relacionada com a fiscalidade verde, mas sim com um aumento em cerca de 900.000 € no valor do volume de negócios.

No que diz respeito às tributações autónomas, existe uma tendência de crescimento no período pós reforma, ou seja, a partir de 2015, verificou-se um crescimento do valor das tributações que vai ao encontro das políticas da reforma da fiscalidade verde que assentam num agravamento das taxas de tributação.

Ainda acerca da evolução das tributações autónomas, surgiu a necessidade de analisar o ano de 2016 pelo facto de este não seguir a tendência de crescimento. Após uma análise mais detalhada a esse período, tendo em conta a modelo 22, concluímos que a diminuição do valor das tributações autónomas provém, essencialmente, de uma redução dos encargos com viaturas ligeiras com custo de aquisição superior a 35.000 €. Visto que existe apenas uma viatura enquadrada nesta categoria, e está totalmente depreciada, os encargos suportados são resultantes da utilização normal da viatura (gasolina, conservação, etc.). Nesse sentido, a conclusão a que chegámos foi que o valor das tributações autónomas de 2016 é resultado de uma redução nas despesas suportadas com uma viatura adquirida em 2002 com um custo de aquisição de 98.930 €.

Figura 3 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa B



Fonte: Elaboração Própria

Na Figura 3, acima representada, é possível analisar a evolução do rácio TA/RLP, desde logo identificando uma amplitude de cerca de 35% entre o menor valor (2014) e o maior valor (2017). No entanto, e recorrendo aos dados da tabela 10, podemos concluir que a variável que mais afeta este rácio é o resultado líquido do período, e que esta discrepância se deve na sua grande maioria à variação dos resultados do exercício. O ano de 2018 é um desses casos, para além das tributações autónomas quase não sofrerem alterações face ao ano anterior, o rácio cai cerca de 30%, resultado do aumento exponencial do resultado líquido do período.

Este gráfico, à semelhança da empresa A, também ele contém um *outlier* que, neste caso é o ano de 2018. De tal modo, sentimos a necessidade de encontrar um valor alternativo ao resultado líquido do período que traduzisse um padrão nos resultados.

Após o cálculo do valor alternativo, que ascende a 61.813 €, tendo em conta a média dos anos anteriores do estudo, apuramos que o novo rácio era cerca de 14,91%.

Em suma, o objetivo destes cálculos alternativos não é contrariar os dados reais, mas sim obter uma referência (neste caso do resultado líquido do período) que posteriormente nos permita avaliar o impacto dos valores reais das tributações autónomas sem ser influenciado por um *outlier*. Neste caso em particular, a conclusão a que chegamos é que no período pós reforma, ou seja, de 2015 a 2018, as tributações autónomas tiveram mais influência no resultado líquido do período, que pode estar relacionado com o agravamento das políticas fiscais.

Em seguida, iremos discriminar o valor das tributações autónomas no sentido de analisar o seu crescimento e posteriormente identificar quais as políticas fiscais com maior impacto na empresa.

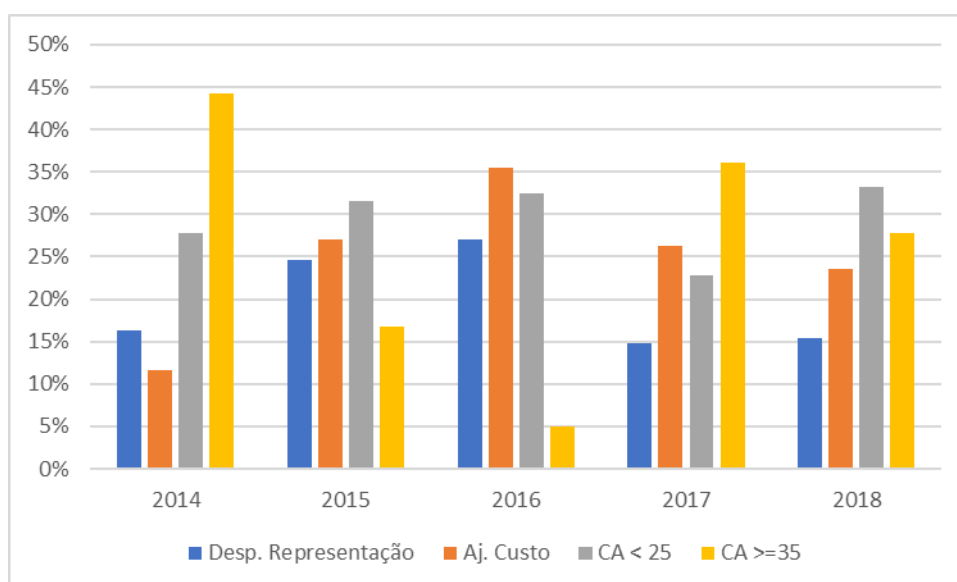
Tabela 11 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa B

	2014	2015	2016	2017	2018
Despesas de Representação	1.128 €	1.960 €	1.542 €	1.334 €	1.422 €
Ajudas de Custo	808 €	2.151 €	2.034 €	2.371 €	2.170 €
CA < 25.000€	1.932 €	2.517 €	1.861 €	2.061 €	3.064 €
CA >= 35.000€	3.079 €	1.335 €	283 €	3.262 €	2.559 €
Total	6.947 €	7.962 €	5.720 €	9.027 €	9.215 €

Fonte: Elaboração Própria

A Tabela 11 representa uma repartição do valor das tributações autónomas ao longo dos anos em análise. Assim, podemos verificar que a entidade é tributada autonomamente pelos encargos suportados com as viaturas ligeiras de passageiros que possui, mas também pela atribuição de ajudas de custo aos seus funcionários calculadas com base nos quilómetros percorridos em viatura própria. Para além destes, também os encargos suportados com as despesas de representação foram tributados. Nesta categoria foram considerados todas as despesas suportadas com refeições, viagens, passeios e espetáculos oferecidos a clientes ou fornecedores. Não confundir com despesas de deslocação do pessoal da empresa, pois estas são custo normal. Em seguida, na Figura 4 é possível verificar o peso de cada tipo de encargos teve sobre o total das tributações autónomas, bem como acompanhar a sua evolução ao longo dos anos.

Figura 4 - Análise das tributações autónomas da empresa B



Fonte: Elaboração Própria

Começando por analisar os encargos com viaturas ligeiras de passageiros com custo de aquisição inferior a 25.000 € (barra cinzenta no gráfico), podemos afirmar que os encargos e consequentemente as tributações autónomas se mantém intacto à exceção de 2017 que foi ligeiramente inferior. Esta variação é justificada com o facto de 2017 ser o único ano em que não houve gastos de depreciação com viaturas ligeiras de passageiros, isto porque, 2016 foi o último ano de depreciação de uma viatura adquirida em 2012.

No que diz respeito às viaturas ligeiras de passageiros com custo de aquisição superior ou igual a 35.000 € a variação ocorrida não está relacionada com os gastos de depreciação porque todos os veículos enquadrados nesta categoria encontram-se totalmente depreciados. De tal forma, a variação resulta dos gastos de conservação, reparação, seguros, combustíveis, entre outros e não está relacionada com a reforma da fiscalidade verde em 2015. De referir que, as taxas de tributação autónoma não sofreram alterações ao longo dos anos porque a empresa em análise não se enquadra nos benefícios atribuídos.

Hipótese 1

Tendo em conta a dimensão da empresa e as suas necessidades, a hipótese que apresentamos como sendo alternativa às políticas adotadas na empresa é a aquisição de painéis fotovoltaicos para produção própria de energia. O que pretendemos avaliar é o impacto positivo que esta medida teria em termos fiscais, mais concretamente ao nível das depreciações. A aquisição de painéis fotovoltaicos ocorreria em janeiro de 2014 e teria um custo de 200.000 € e permitiria uma poupança de 30% no consumo de energia⁶.

Na Tabela 12 constam os valores reais de encargos com a eletricidade e com os gastos de depreciação, pois são nestas contas que vamos concentrar a nossa análise.

Tabela 12 - Dados reais da empresa B

	2014	2015	2016	2017	2018
Gastos – Eletricidade	98.475 €	127.815 €	135.917 €	139.113 €	133.541 €
Gastos - Depreciação	216.050 €	433.152 €	398.547 €	376.142 €	371.869 €
Total	314.525 €	560.967 €	534.464 €	515.255 €	505.410 €

Fonte: Elaboração Própria

O benefício atribuído para as empresas que optem pelo investimento em equipamentos de energia solar é a redução da taxa máxima de depreciação de 25% para 8%

⁶ Os valores do custo de aquisição e da poupança no consumo de energia foram obtidos através de uma empresa real que efetuou um investimento semelhante e que nos proporcionou essa informação.

significando que a vida útil para efeitos fiscais deste tipo de equipamentos passa de 4 para 12,5 anos da mesma forma que os equipamentos de energia eólica.

Esta medida vai permitir que sejam imputados os gastos de depreciação na demonstração de resultados por mais anos do que o que era anteriormente previsto.

Em seguida, na Tabela 13, são apresentados os dados tendo em conta a hipótese apresentada, considerando a redução no consumo de eletricidade e um aumento nos gastos de depreciação, visto que agora existe mais um ativo fixo tangível que não existia anteriormente. Por fim é apurado o valor que seria permitido poupar caso a hipótese se viesse a verificar.

Tabela 13 - Dados alternativos da hipótese 2

	2014	2015	2016	2017	2018
<i>Gastos - Eletricidade</i>	68.933 €	89.471 €	95.142 €	97.379 €	93.479€
<i>Gastos - Depreciação</i>	266.050 €	449.152 €	414.547 €	392.142 €	387.869 €
<i>Total</i>	334.983 €	538.623 €	509.689 €	489.521 €	481.348 €
<i>Poupança</i>	-20.458 €	22.345 €	24.775 €	25.734 €	24.062 €

Fonte: Elaboração Própria

Os gastos de eletricidade apresentados na tabela foram calculados segundo uma estimativa tendo em conta a possível poupança de energia que o investimento permitiria encaixar. Após uma análise ao consumo energético, o valor apurado para a redução do consumo seria de cerca de 30%.

Os gastos de depreciação foram calculados de dois métodos diferentes. Em 2014 ao valor das depreciações reais foi adicionado 25% do custo de aquisição, visto que em 2015 a vida útil do bem era de 4 anos. De 2015 em diante, e com as novas políticas fiscais adotadas, a vida útil do bem passou de 4 para 12,5 anos. Nesse sentido, aos gastos de depreciação reais foram adicionados a depreciação do bem que agora é de 8% do custo de aquisição.

Em suma, a poupança total ascende a 76.458 € e apenas no ano de 2014 se verifica um impacto económico negativo que é compensado nos anos seguintes.

Nesta hipótese apresentada, a reforma da fiscalidade verde teria impacto na tomada de decisão porque caso o investimento fosse realizado os encargos poderiam ser compensados com a redução dos gastos de depreciação.

3.3 Empresa C

A empresa C é uma sociedade anónima sediada nos arredores do distrito de Aveiro destinada à produção de louça cerâmica, classificada com a atividade (CAE) 23420 - Fabricação de artigos cerâmicos para usos sanitários.

Esta empresa faz parte de um grupo de empresas fundado em 1991 e que desde então se tem vindo a destacar pela qualidade da loiça produzida e atualmente exporta para todos os continentes.

É uma empresa com uma dimensão consideravelmente superior às empresas anteriormente analisadas, pois para além de ser detentora de outras empresas do setor ou relacionadas, também é detentora de uma marca com forte presença no mercado nacional e internacional.

Em 2018, último ano de análise, a empresa contava com 274 colaboradores, um capital próprio de 5.400.000 € e um resultado líquido do exercício que ascendia a 2.350.000 €. À semelhança das empresas anteriormente analisadas, a análise de dados começa com a evolução do valor das tributações autónomas desde 2014, bem como o cálculo do peso das mesmas no resultado líquido do período, como é possível verificar na Tabela 14.

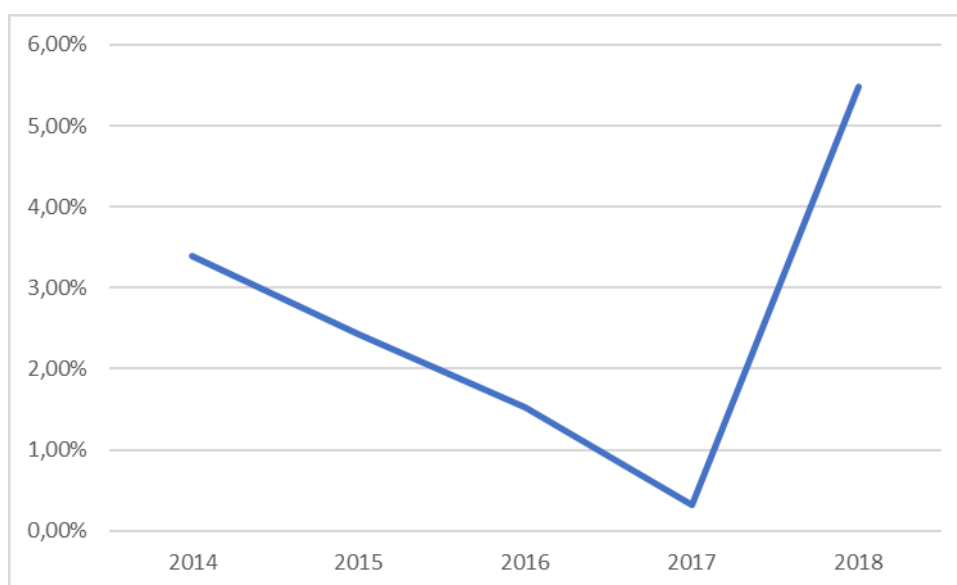
Tabela 14 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa C

	2014	2015	2016	2017	2018
VN	33.634.452 €	37.443.056 €	38.199.169 €	41.047.983 €	33.301.764 €
RLP	913.157 €	1.359.159 €	2.029.386 €	12.262.665 €	2.353.982 €
TA	30.992 €	32.923 €	31.068 €	39.079 €	129.156 €
Rácio= TA/RLP	3,39 %	2,42 %	1,53 %	0,32 %	5,49%

Fonte: Elaboração Própria

De acordo com os dados da Tabela 14, e começando por analisar o volume de negócios, podemos afirmar que o mesmo não sofreu variações significativas ao longo dos anos em análise. Contudo, o mesmo não se pode verificar no resultado líquido do período, visto que em 2017, o valor é largamente superior aos outros anos. Por consequência, o rácio calculado para esse ano é considerado um *outlier*. Já no que diz respeito ao ano de 2018, o rácio apurado sofreu uma variação positiva resultado do exponencial crescimento do valor das tributações autónomas em 2018, que até então não tinham apresentado variações significativas. Na Figura 5 é possível verificar a evolução do rácio ao longo dos anos em análise.

Figura 5 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa C



Fonte: Elaboração Própria

Partindo para uma análise mais detalhada ao gráfico da figura, há uma clara evidência para os dois últimos anos, por se verificar uma discrepância significativa nos valores dos rácios obtidos nesses anos. No caso do ano de 2017, no que às tributações autónomas diz respeito, não se verificou uma variação muito relevante. Contudo, ao analisar a outra variável que constitui o rácio, o resultado líquido do período, constatamos que ele cresceu para valores seis vezes superiores ao ano anterior. Após uma análise mais detalhada às contas da empresa, chegamos a conclusão de que, no ano de 2017, a empresa C obteve rendimentos resultantes de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos, num valor largamente superior aos restantes anos em análise, que de certa forma justifica o elevado resultado líquido do período e consequentemente, o valor mais baixo do rácio.

Em 2018, a variável que mais influencia o rácio calculado são as tributações autónomas, com valores perto de cento e trinta mil euros. Nesse ano, a empresa C suportou gastos com a atribuição de bónus a administradores no valor de 250.000 € que são tributados autonomamente à taxa de 35%. Nesse sentido, a empresa pagou cerca de 87.500 € de tributações autónomas apenas resultante da atribuição dos prémios, como é possível verificar na Tabela 15, onde são discriminados os valores das tributações autónomas.

Tabela 15 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa C

	2014	2015	2016	2017	2018
Outras despesas/ Aj. De Custo	6.012 €	6.055 €	5.002 €	5.026 €	5.593 €
CA < 25.000 €	2.516 €	3.527 €	4.689 €	8.297 €	14.600 €
CA >=25.000 € e <35.000 €	1.618 €	1.176 €	0 €	0 €	0 €
CA >=35.000 €	20.846 €	22.165 €	21.378 €	25.756 €	21.463 €
Gastos com bónus atribuídos	0 €	0 €	0 €	0 €	87.500 €
Total	30.992 €	32.923 €	31.068 €	39.079 €	129.156 €

Fonte: Elaboração Própria

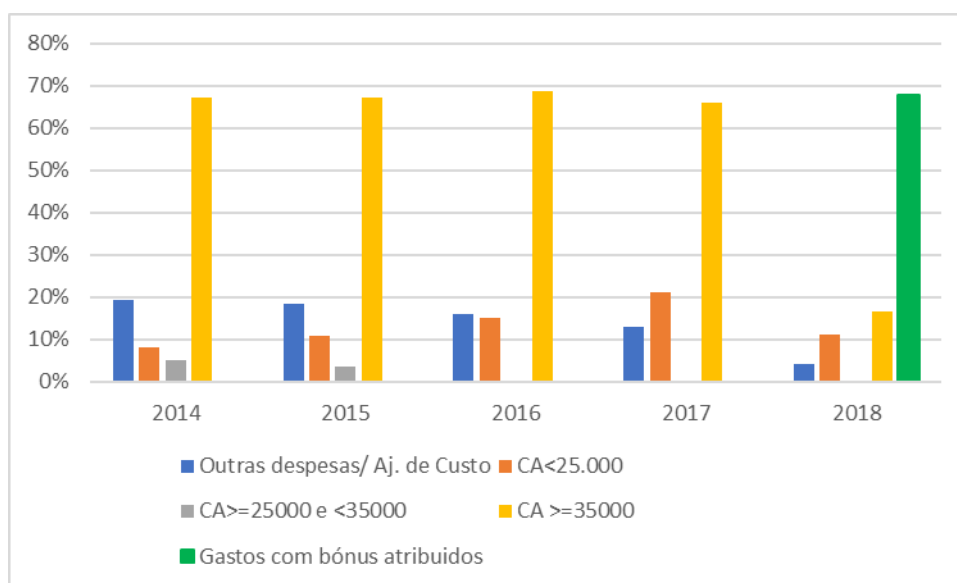
Como é possível verificar na Tabela 15, existem alguns valores que apresentam diferenças face aquilo que consideramos como expectável, como é o caso das tributações autónomas com as despesas suportadas com viaturas ligeiras de passageiros com custo de aquisição inferior a 25.000 € nos anos de 2017 e 2018. Ao longo dos anos já se tinha vindo a verificar um crescimento com as tributações suportadas com estas viaturas, contudo nos dois últimos anos o crescimento foi mais acentuado, resultado da aquisição de 4 viaturas ligeiras de passageiros no ano de 2017. Outra das categorias que se destaca são as tributações dos encargos com viaturas ligeiras de passageiros com custo de aquisição entre 25.000 € e 35.000 €, pois a partir do ano de 2016 não houve qualquer encargo com estas viaturas.

A partir do ano de 2016, as viaturas ligeiras de passageiros ao serviço da empresa C, encontravam-se fora dos parâmetros desta categoria, ou seja, tinham, custo inferior a 25.000 € ou superior e igual a 35.000 €.

Em seguida, é apresentado na Figura 6 um gráfico que avalia o peso de cada classe de tributações suportadas em função do total. Este tipo de gráfico permite-nos analisar se se verifica um equilíbrio das tributações ou existe alguma classe que se destaca e, de

tal forma, possibilita-nos ter uma opinião acerca das decisões tomadas pela administração da empresa. No caso da empresa C, com exclusão do ano de 2018, que foi um ano atípico, os resultados obtidos foram muito similares e a conclusão a que chegamos é que as viaturas de passageiros com custo de aquisição superior a 35.000 € são responsáveis por cerca de dois terços das tributações anuais. Com esta informação, a administração da empresa C poderia ter optado por tomar decisões que fossem ao encontro de reduzir esta discrepância, nomeadamente medidas como a substituição dos veículos por opções alternativas sujeitas a uma menor carga fiscal, visto que as viaturas que possuem não estão incluídas nas categorias sujeitas a redução das taxas.

Figura 6 - Análise das tributações autónomas da empresa C



Fonte: Elaboração Própria

Como foi referido anteriormente, o ano de 2018 foi um ano atípico devido à atribuição de bónus que foram tributados autonomamente, de tal forma, esses encargos resultaram numa alteração aos valores que até então vinham a ser constantes. Apesar de o valor das tributações autónomas com as viaturas ligeiras de passageiros com custo de aquisição superior a 35.000 € não sofrer variações significativas, no ano de 2018 representa menos de 20% do total das tributações, ao invés dos 70% dos anos anteriores.

Hipótese 1

No caso da empresa C, as hipóteses que iremos apresentar como alternativa às medidas tomadas pela gestão, vão ao encontro de algumas decisões tomadas pela empresa. A empresa C adquiriu, no ano de 2017, quatro viaturas ligeiras de passageiros a gasóleo para fazer face as suas necessidades de transporte, nesse sentido, iremos apresentar uma opção alternativa, suscetível de incentivos fiscais, que se encontre dentro dos valores suportados pela empresa.

Dessas quatro viaturas adquiridas, uma delas destina-se ao transporte de pessoal, uma vez que é de nove lugares, de tal forma, o *car-sharing* é uma alternativa que também iremos apresentar.

As viaturas ligeiras de passageiros adquiridas no ano de 2017 tiveram um custo de aquisição de cerca de 23.000 € cada, e tendo em conta o mercado atual de veículos novos, a única hipótese alternativa que se encontre dentro do gasto real suportado são as viaturas *plug-in* uma vez que os elétricos são ligeiramente superiores.

Na Tabela 16 são apresentados os gastos reais suportados com aquisição das viaturas de passageiros a gasóleo, referentes ao ano de 2017, confrontados com os gastos da hipótese das viaturas *plug-in*.

Tabela 16 - Poupança na compra de viaturas *plug-in*

	Preço s/ IVA	IVA n/ dedutível	IUC	Total
Viaturas Gasóleo	69.000 €	15.870 €	395 €	85.265 €
Viaturas Plug-in	65.160 €	0 €	395 €	65.555 €
Poupança	3.840 €	15.870 €	0 €	19.710 €

Fonte: Elaboração Própria

Começando por analisar o preço sem IVA das viaturas adquiridas, verificamos uma diminuição no caso das viaturas *plug-in* que está relacionado com o ISV suportado na compra. No caso das viaturas *plug-in*, o desagravamento será de 60%, logo, tendo em conta os valores reais suportados, a poupança de ISV verificada na fatura da compra é de 1.280 € por viatura (3.200 € - 60%).

No caso da dedutibilidade do IVA das viaturas *plug-in*, o valor é integralmente dedutível logo a poupança seria a totalidade do imposto.

As viaturas *plug-in* são equiparadas a viaturas a gasolina no que concerne ao apuramento do IUC a pagar, logo não se verifica poupança ano nível deste imposto.

Em suma, a possível poupança na data da aquisição, sem considerar os benefícios nos gastos de conservação e manutenção, ascendia a 19.710 €, cerca de 23% do valor verdadeiramente suportado.

Outra das alternativas que apresentada é o *car-sharing*, que assenta num conjunto de incentivos fiscais destinados a empresas e particulares no sentido de estimular a partilha de viaturas, reduzindo a circulação de veículos e conseqüentemente a pegada ecológica. No caso da empresa C, como uma das viaturas adquiridas em 2017 foi uma viatura ligeira de passageiros de 9 lugares destinada ao transporte de pessoal, o *car-sharing* surge como opção.

Na cidade de Aveiro são poucas as empresas que disponham deste serviço, apenas algumas rent-a-car que funcionam através de aplicações. São consideradas despesas com sistemas de *car-sharing* as realizadas pelas empresas, mediante contrato celebrado com empresas que tenham por objeto a gestão de sistemas de *car-sharing*. As empresas com contabilidade organizada, que realizem despesas com sistemas de *car-sharing*, podem considerar essas despesas em 110%, o que significa uma majoração de 10%.

No caso da empresa C, para saber o valor da majoração é necessário calcular o valor do serviço da empresa de *car-sharing* e para tal tivemos por base o valor do serviço para uma carrinha com características semelhantes. O preço por minuto de utilização da viatura é de cerca de 50⁷ cêntimos por minuto. Considerando uma utilização média de 1 hora por dia e cerca de 150 dias por ano, o valor anual da fatura é de 4.500 €. O valor considerado gasto do período de tributação, para efeitos da determinação do lucro tributável é de 4.950 €, o valor inicial acrescido de 10% relativamente à majoração.

A maior entrave a este tipo de alternativa é a dificuldade em encontrar empresas no distrito de Aveiro que possuam esse tipo de serviços, bem como a existência de carrinhas semelhantes afetas a este tipo de serviço. No serviço normal de *car-sharing*, quando deixamos de utilizar o veículo ele fica disponível imediatamente para outras pessoas, ou seja, se nos deslocarmos numa carrinha *car-sharing*, nada garante que mais tarde ela esteja novamente disponível e para além disso, ainda está só desenvolvido para mobilidade urbana. De tal forma, este serviço deixa-nos limitados e dependentes da disponibilidade e é, tendo em conta as necessidades da empresa, uma opção inviável.

⁷ Valor obtido após consulta de uma empresa de rent-a-car do distrito de Aveiro.

3.4 Empresa D

A última empresa a ser analisada neste estudo de casos é uma sociedade anónima sediada na zona este do distrito de Aveiro e daqui em diante vai ser designada de “Empresa D”.

Constituída no ano de 1989 esta entidade dedica-se à fabricação de artigos de uso doméstico de faiança, porcelana e grés fino operando com o CAE – 23412. No ano de 2018, esta sociedade anónima contava com cerca de 115 colaboradores e com um capital social de 125.000 €.

Não sendo uma das maiores empresas do setor, ainda assim, no mesmo ano, disponha de um volume de negócios que ascendia a três milhões de euros e um resultado líquido de período de mais de 280.000 €.

Esta sociedade atravessa atualmente um processo de recuperação, visto que nos exercícios económicos de 2015 e 2016 apresentou resultados líquidos negativos na ordem de um milhão de euros. Nesse sentido, têm vindo a ser tomadas medidas pela gestão para regredir os efeitos causados pelos resultados negativos.

Para realizar um estudo de casos mais consistente e fiável, é necessário realizar uma análise que siga o mesmo padrão para todas as empresas em estudo, pois só assim é possível fazer uma correta comparação de todos os dados das empresas. De tal forma, a Tabela 17, à semelhança das entidades analisadas, apresenta a evolução do valor das tributações autónomas e o peso das mesmas no resultado líquido do período.

Tabela 17 - Cálculo do rácio TA/RLP da empresa D

	2014	2015	2016	2017	2018
<i>VN</i>	2.768.300 €	802.719 €	1.950.133 €	2.990.960 €	5.008.446 €
<i>RLP</i>	101.720 €	-736.826 €	-289.216 €	284.661 €	1.174.346 €
<i>TA</i>	372	393	362	721	720
<i>Rácio=</i> <i>TA/RLP</i>	0.37 %	-	-	0.25%	0.06%

Fonte: Elaboração Própria

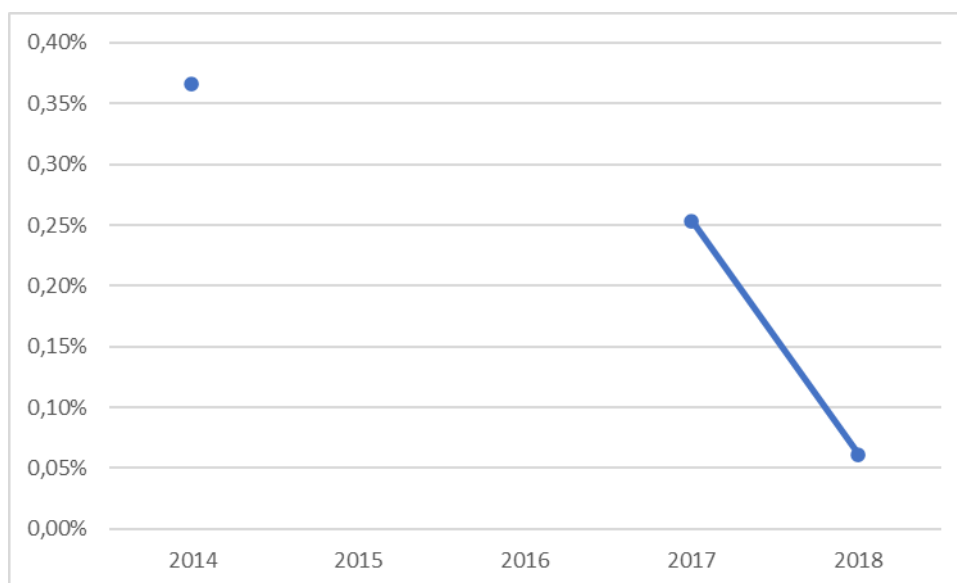
Após uma abordagem inicial à tabela acima apresentada, podemos concluir que existem 3 situações que se destacam face às outras empresas e por isso a análise do gráfico vai focar-se nessas situações particulares.

A primeira situação é a existência de dois períodos económicos com resultados negativos, que até então não tínhamos verificado nas empresas anteriores. Numa análise inicial, admite-se como uma possibilidade que os resultados negativos possam estar relacionados com as quebras no volume de negócios que se verificaram nesses anos.

A segunda situação é a inexistência de rácios para os anos de 2015 e 2016, que está relacionado com os resultados negativos acima identificados. Os rácios apurados para esses anos seriam negativos porque os denominadores da fórmula (RLP) também o eram. Nesse caso, os valores apurados não teriam interesse para o estudo de caso.

Por fim, na terceira situação referimos os valores obtidos no cálculo do rácio, que são significativamente inferiores aos restantes apurados neste estudo de caso.

Figura 7 - Evolução do Rácio TA/RLP da empresa D



Fonte: Elaboração Própria

Na análise à Figura 7, onde estão representados os valores apurados para o rácio, há uma notável diminuição do peso das tributações autónomas no resultado líquido do período, nos anos em que foi possível apurar. Esta redução não é influenciada pelo valor das tributações, que até seguem uma tendência inversa, de aumento, mas sim com o crescimento do resultado líquido do período. Os ganhos líquidos da empresa passaram de aproximadamente cem mil euros para mais de um milhão de euros.

De seguida, com recurso à .

Tabela 18, iremos fazer uma repartição das tributações autónomas e, posteriormente, uma análise da sua evolução ao longo dos anos no sentido de apurar se pode estar relacionado com as políticas/medidas impostas pela Reforma da Fiscalidade Verde.

Tabela 18 - Discriminação das Tributações Autónomas da empresa D

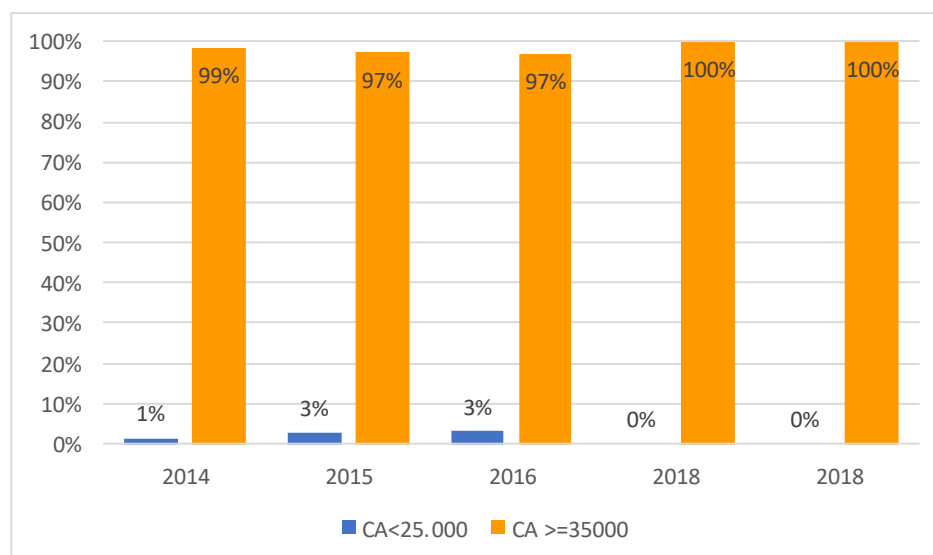
	2014	2015	2016	2017	2018
CA < 25.000 €	6 €	11 €	11 €	-	-
CA >=35.000 €	367 €	382 €	351 €	721 €	720 €
Total	372 €	393 €	362 €	721 €	720 €

Fonte: Elaboração Própria

Numa análise ao gráfico apresentado, podemos concluir que a empresa D apresenta claramente valores inferiores às restantes empresas analisadas. Neste caso em particular as tributações suportadas pela empresa dizem respeito apenas a encargos suportados com as viaturas de passageiros. As tributações resultantes de encargos com viaturas com custo de aquisição inferior a 25.000 € são valores quase insignificantes até ao ano de 2017 em que a viatura foi vendida.

Os encargos suportados com viaturas ligeiras de valor superior a 35.000 € originaram tributações autónomas que tem vindo a crescer ao longo dos anos. Nos anos de 2015 e 2016 houve uma diminuição dos encargos com estas viaturas, apesar das tributações quase não sofrerem alteração, isto está relacionado com o facto da empresa D ter tido prejuízos fiscais nesses anos, o que originou um aumento de 10% nas taxas de tributações autónomas já existentes.

Figura 8 - Análise das tributações autónomas da empresa D



Fonte: Elaboração Própria

Na Figura 8, podemos verificar que as despesas com as viaturas ligeiras de passageiros representam quase a totalidade dos encargos suportados com as tributações autónomas. Isto deve-se ao facto de esta empresa aplicar políticas de gestão com o objetivo de reduzir o número de viaturas sujeitas a este tipo de tributação.

Hipótese 1

No caso da empresa D, a hipótese alternativa às políticas de gestão que iremos apresentar está relacionada com os gastos suportados com o transporte de mercadorias. Por vezes, as empresas têm de cumprir com tarefas, riscos e custos associados à transação de bens consoante o contrato previamente estabelecido. Nesse sentido, as empresas fazem-se munir de viaturas pesadas para fazer deslocar os seus bens até ao local pretendido e dessa forma, cumprir com os *incoterms*⁸ negociados.

A reforma da Fiscalidade Verde prevê medidas de apoio para as sociedades que suportem gastos com o transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias, para tal os encargos suportados com essas viaturas só podem ser de eletricidade, GPL e GNV e serão majorados em 130% e 120%, respetivamente.

Desta forma, são elegíveis para o benefício, os gastos suportados com o abastecimento de:

- Veículos de transporte público de passageiros com lotação igual ou superior a 22 lugares;
- Veículos de transporte rodoviário de mercadorias, público ou por conta de outrem, com peso bruto igual ou superior a 3,5 toneladas;
- Veículos afetos ao transporte de táxi.

Neste caso em particular, os benefícios serão aplicados a viaturas pesadas que a empresa D alocaria ao transporte de mercadorias. A opção em concreto seria de um veículo pesado de mercadorias totalmente elétrico com autonomia para cerca de 100 km com a carga máxima (4920kg).

Para calcular o gasto suportado por cada carga da viatura tivemos por base o armazenamento elétrico das suas baterias, 13.80 kWh, e o preço médio da eletricidade para os anos em análise, cerca de 0,1752 €⁹ por kWh. De tal forma, o preço apurado para cada 100 quilómetros de utilização é de 2,42 €. Assumindo um carregamento por dia durante todos os dias úteis do ano, o valor anual apurado era de 605 €.

Para que seja possível comparar os benefícios da utilização de uma viatura elétrica torna-se indispensável fazer a comparação com uma viatura convencional a gasóleo,

⁸ *Incoterms* são os termos internacionais do comércio e definem os direitos e obrigações do importador e do exportador durante uma transação internacional.

⁹ Dados retirados da base de dados PORDATA.

com características semelhantes. Considerando um preço médio do gasóleo de 1.27 €⁹ para os anos em análise e um consumo médio anunciado pela marca de 10,6 l/100km, significa que a viatura custaria 13,46 € por cada 100 km, 3365 € por ano.

Ou seja, considerando que não existe mais despesas suportadas durante o ano, a opção elétrica permite uma poupança de cerca de 2760 €.

Em termos de efeitos fiscais, a poupança não termina por aqui, no caso da viatura pesada elétrica, para calcular o lucro tributável, é possível considerar 130% do valor dos gastos suportados. Ou seja, a majoração permite considerar 3588 € para efeitos de lucro tributável e conseqüentemente menos IRC a pagar.

Em suma, a opção pela aquisição de uma viatura pesada elétrica traduz-se mais exequível face a opção convencional. Apesar do custo de aquisição ser superior face ao gasóleo, a marca refere que os benefícios fiscais e a poupança de gastos permitem recuperar a diferença em três anos.

IV. Resultados Obtidos

4.1 Análise e discussão de resultados

No estudo de casos realizado, o que se pretendia apurar era a variação dos resultados económicos das empresas em análise e conciliar com as medidas da reforma da fiscalidade verde aplicadas. Em cada entidade analisada, começámos por apresentar alguns dados como, o CAE, número de funcionários e volume de negócios. De seguida, apresentámos um rácio sob forma de quociente entre as tributações autónomas e o resultado líquido do período, sendo o seu objetivo identificar o peso das mesmas nos resultados da entidade. Ao longo dos anos em análise, seria de esperar que, caso se adotassem políticas com incentivos fiscais, o rácio teria uma tendência de diminuição (menos tributações e mais resultado líquido).

Como é possível verificar na Tabela 19, a empresa D foi a que apresentou um rácio inferior às restantes, sendo que as tributações autónomas eram quase insignificantes nos resultados da sociedade.

Tabela 19 - Valor médio do rácio de cada empresa

	Empresa A	Empresa B	Empresa C	Empresa D
Média do rácio TA/RLP	7,03 %	18,53 %	2,63 %	0,23%

Fonte: Elaboração Própria

Contudo, os valores obtidos permitem comparar empresas com valores absolutos muito distintos. É evidente que as variações, quer do numerador, quer do denominador, desta fração impactam o valor apurado do rácio. Para além disso, as empresas não aplicaram políticas exequíveis de incentivos fiscais e as variáveis do rácio, nomeadamente o resultado líquido do período, era bastante volúvel de uns anos para os outros sem razão aparente.

Logo depois, foram discriminados os valores das tributações autónomas. Este processo tinha como objetivo principal acompanhar as diferentes categorias existentes, bem como a sua evolução com o decorrer do tempo. Caso as empresas optassem por veículos sujeitos a incentivos fiscais, nomeadamente a redução das taxas de tributação autónoma, seria expectável uma diminuição dessas tributações no valor global.

Para finalizar a análise de cada empresa, e no sentido de enaltecer mais o estudo, optámos por apresentar hipóteses onde fossem consideradas políticas de gestão mais

sustentáveis e amigas do ambiente e, conseqüentemente, sujeitas a benefícios fiscais. O objetivo destas medidas alternativas era confrontar os dados financeiros reais da empresa com os benefícios fiscais da hipótese apresentada e, dessa forma, ser possível apurar o impacto financeiro que as mesmas teriam caso fossem aplicadas.

Após uma análise aos dados tratados, a principal semelhança que encontramos nas empresas apresentadas foi que, todas elas optaram por manter as suas políticas de gestão no que diz respeito às viaturas, ou seja, escolheram manter as já existentes, não adquirindo ou substituindo por alternativas suscetíveis de incentivos fiscais. Nesse sentido, existe um conjunto de fatores, desenvolvidos posteriormente, que podem justificar estas escolhas.

A falta de liquidez pode ser um fator relacionado com a falta de investimento. Desta forma, as empresas optam por manter as viaturas por não possuírem meios financeiros líquidos, e além disso, o retorno a médio-longo prazo influencia a tomada de decisão dos órgãos sociais, que pretendem investimentos com retorno direto.

Por outro lado, na maioria dos casos, as viaturas ligeiras de passageiros são destinadas a uso exclusivo dos administradores, que por sua vez, fazem dela a sua viatura pessoal. Nesse sentido, as viaturas são escolhidas em função das necessidades pessoais, não atribuindo grande importância ao seu tratamento fiscal.

As viaturas elétricas ou *plug-in* estão, ainda que cada vez menos, sujeitas aos preconceitos que giram à sua volta. Por diversas vezes são colocados em causa fatores como a fiabilidade, autonomia, facilidade de carregamento, entre outras objeções. Todavia, o processo de aceitação pela sociedade em geral tem vindo a ser gradual ao longo dos anos, enquanto as marcas tentam eliminar os principais entraves à compra destas viaturas. Atualmente já é possível adquirir um veículo elétrico com a mesma autonomia, pelo mesmo preço dum viatura convencional, com um tempo de carregamento reduzido e com a mesma performance. Contudo, quando decorria o ano de 2015, o mercado destas viaturas era significativamente inferior ao atual, sendo que poucas marcas estavam representadas e não ofereciam as mesmas condições e características do que atualmente.

Acerca das medidas direcionadas para o investimento com as energias renováveis, também verificamos alguma relutância por parte dos administradores em optarem por estas soluções. À semelhança das medidas acima referidas, a justificação principal prende-se com a liquidez necessária para realizar o investimento. A aquisição de painéis fotovoltaicos, ou de outros equipamentos de produção de energia renovável requer meios financeiros líquidos que, em diversos casos, a empresa pode não possuir ou não ter forma de contrair empréstimos para suportar o investimento.

Outro dos motivos está relacionado com a recuperação do investimento. Como podemos ver na investigação, a poupança nestes casos é instantânea porque nos meses subsequentes a empresa deixa de suportar gastos com eletricidade. Contudo, a poupança acumulada até a recuperação total do investimento é um processo lento e gradual.

Indo ao encontro do que foi referido, concluímos que a reforma da fiscalidade verde não teve impacto nas empresas analisadas porque as medidas fiscais criadas não foram sequer aplicadas, quer tenha sido por opção das empresas ou por impossibilidade das mesmas. Nesse sentido, o presente estudo serve para constatar que o que está em causa é a ineficiência da gestão por não usufruírem dos incentivos que a reforma proporciona.

Conclusão

A presente dissertação teve por finalidade a análise da fiscalidade verde no ambiente empresarial. Assim, foi elaborado um estudo de multicasos direcionado ao setor cerâmico no distrito de Aveiro.

Neste trabalho pretendeu-se dar resposta a duas questões essenciais no enquadramento do tema: - compreender se a reforma da fiscalidade verde tem vindo a ter impacto económico nas empresas e perceber se as medidas estão a ser implementadas eficientemente.

Relativamente às 4 empresas analisadas, o impacto financeiro da reforma da fiscalidade verde foi praticamente nulo porque as empresas analisadas não se encontravam abrangidas pelas medidas fiscais criadas nem realizaram operações, durante o período analisado, suscetíveis de benefícios fiscais. De qualquer das formas, os resultados obtidos no estudo não podem ser, de todo, generalizados à população em geral, pois apesar da escolha ter tido em consideração empresas com perfis diversificados, a dimensão da amostra não permite extrapolações estatisticamente sustentadas.

No que diz respeito à eficiência da reforma da fiscalidade verde, o estudo permitiu concluir que a eficiência das políticas adotadas gera alguma controvérsia, pois analisando os dados obtidos, concluímos que as medidas são maioritariamente direcionadas para pessoas coletivas. Para além disso, grande parte das políticas implementadas, destinadas para as empresas estão relacionadas com os principais impostos suportados. Ou seja, as principais alterações que a reforma implementou são ao nível dos impostos sobre rendimento e sobre valor acrescentado.

No sentido de complementar o estudo, foram conjeturadas medidas que poderiam ser adotadas no âmbito da reforma da fiscalidade verde, complementando as já existentes e contribuindo para uma maior abrangência da comunidade em geral. Começando pelo consumidor final, poderiam ser atribuídos incentivos à comunidade pela prática da reciclagem. Por exemplo, através de protocolos com empresas privadas, o estado poderia atribuir *vouchers* aos clientes que seriam descontados em supermercados, restaurantes ou outras áreas da restauração.

Outro dos incentivos apresentados está relacionado com o acesso ao crédito por parte das empresas. A proposta consiste em atribuir incentivos através redução de juros para as empresas que apresentassem maior desenvolvimento sustentável. Para tal, o estado teria de efetuar protocolos com as entidades bancárias e as empresas seriam selecionadas através de um processo de candidatura.

Não sendo só de incentivos que se traduzem as nossas propostas, surgiu também uma melhoria ao nível das tributações que apresentamos de seguida. A sugestão é direcionada para o setor alimentar e consiste na criação de um imposto que incidisse sobre alimentos com forte impacto ambiental, cujo a sua produção está direta ou indiretamente associada à poluição ambiental. Por exemplo, os cremes de avelã são produzidos através da extração de óleo de palma e, em alguns países como o Brasil e a Malásia estão a proceder a uma massiva desflorestação para a plantação de palmeiras. Portanto, poderia ser criada uma taxa aplicada a este tipo de alimentos que se traduzisse numa redução do consumo, e conseqüentemente, na diminuição da desflorestação.

Este trabalho permitiu afirmar que esta matéria está ainda sujeita a melhorias e, existe a necessidade de distinguir o esforço realizado por cada empresa sob forma de as retribuir consoante esse esforço. É necessária uma adaptação das normas fiscais para que transformem a fiscalidade verde num processo motivador de mudança do paradigma ambiental em Portugal.

No que concerne às dificuldades encontradas na realização da dissertação, o principal entrave esteve relacionado com a recolha de dados. Com a atual situação pandémica da Covid-19, alguns funcionários das empresas que contactei encontravam-se em teletrabalho, estando dessa forma limitados ao acesso a algumas das informações que precisávamos.

Para concluir, no que diz respeito às limitações do estudo, chegámos à conclusão de que o sistema fiscal português, mais concretamente a fiscalidade verde, deveria ser objeto de uma atualização profunda que a permitisse tornar-se mais abrangente da sociedade em geral, ao invés do atual sistema demasiado direcionado para a tributação dos rendimentos. Contudo, consideramos que o trabalho realizado seja útil para eventuais futuras investigações de maior escala. Seria interessante analisar se o impacto nas quatro empresas estudadas seria o mesmo de uma população maior.

Referências Bibliográficas e Legislação Consultada

- Borrego, A. (2018a). Diploma of green taxation - Finally an environmental taxation integrated in Portugal ?, (February).
- Borrego, A. (2018b). Diploma of green taxation - Finally an environmental taxation integrated in Portugal ? *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 10(January 2016), 51–68.
- Brüggemann, O. M., & Parpineli, M. ângela. (2008). Utilizando as abordagens quantitativa e qualitativa na produção do conhecimento. *Revista Escola Enfermagem USP*, 42, 563–568.
- Chiroleu-assouline, M. (2001). Le double dividende. Les approches théoriques. *Revue Française d'économie*. <https://doi.org/10.3406/rfeco.2001.1510>
- Decreto-Lei n.º 187/93 (1993). Portugal.
- EEA. (2005). Market-based instruments for environmental policy in Europe. *EEA Technical Report*, 8, 155.
- Ferreira, M. M., & Carmo, H. (2008). *Metodologia da Ivestigação: Guia para Auto-Aprendizagem* (2nd ed.). Universidade Aberta.
- Fullerton, D., Leicester, A., & Smith, S. (2008). *Environmental Taxes*.
- Fullerton, D., & Metcalf, G. (1997). *Environmental Taxes and the Double-Dividend Hypothesis: Did You Really Expect Something for Nothing?*
- Gil, A. C. (2008). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. (E. Atlas, Ed.) (6th ed.).
- Goulder, L. (1994). *Environmental Taxation and the "Double Dividend": a Reader's Guide*.
- Kerlinger, F. (1980). *Metodologia da pesquisa em ciências sociais: Um tratamento conceitual*. Editora Pedagógica e Universitária LTDA.
- Luna, S. (1988). *O falso conflito entre as tendências metodológicas*. (S. Paulo, Ed.).
- Määttä, K. (2006). *Environmental Taxes: An Introductory Analysis*. Finland: Edward Elgar Pub.
- OECD. (2000). *Environmentally Related Taxes in OECD Countries*.

ONU. (1987). *Our Common Future*.

Patton, M. Q. (1990). *Qualitative Evaluation and Research Methods* (3rd ed.). Sage Publications.

Richardson, R. J. (1999). *Pesquisa Social - Métodos e Técnicas*. Editora Atlas.

Rosa, M., & Arnoldi, M. (2006). *A entrevista na pesquisa qualitativa: mecanismos para validação dos resultados*. (Autêntica, Ed.) (2nd ed.).

Soares, C. (2004). A inevitabilidade de se avançar para a tributação ambiental... também em Portugal. *Revista Da Ordem Dos Advogados*, 64, 678.

Van der Ploeg, F., & Bovenberg, A. L. (1996). Optimal taxation, public goods and environmental policy with involuntary unemployment. *Journal of Public Economics*, 62(1–2), 59–83.

Yin, R. K. (2001). *Estudo de caso: planejamento e métodos* (2nd ed.).

Legislação Consultada

Lei n.º 82-D/2014. Diário da República n.º 252/2014, 2º Suplemento, Série I de 2014-12-31

Lei n.º 82-B/2014. Diário da República n.º 252/2014, 1º Suplemento, Série I de 2014-12-31

Lei n.º 68-A/2015. Diário da República n.º 84/2015, Série I de 2015-04-30

Lei n.º 2/2020. Diário da República n.º 64/2020, Série I de 2020-03-31

Diretiva nº 2012/27/EU. Parlamento Europeu e do Concelho, de 2012-10-25

