



Posição sobre o Projecto de Reforma da Fiscalidade Verde

Outubro 2014

Ficha técnica

Autoria: **GEOTA** - Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente

Travessa do Moinho de Vento, nº17, c/v. drt^a

1200-727 Lisboa

Portugal

Tel/Fax: +351-213956120

e-mail: geota@geota.pt

homepage: www.geota.pt

Este documento reflecte as posições do GEOTA sobre a reforma fiscal.

O trabalho de análise deste Projecto e do anterior Anteprojecto implicou 100 horas de trabalho voluntário, não contando com conhecimento pré-existente.

Equipa redactora:

Coordenação e edição: João Joanaz de Melo e António Galvão

Análise temática: António Galvão (Energia), Eduardo Zúquete (Transportes), Carlos Sacramento (Água), Vanessa Tavares (Resíduos), João Joanaz de Melo (Planeamento do Território e Biodiversidade)

Agradecimentos:

A equipa redactora agradece todo o apoio e contributos da Direcção e do Secretariado do GEOTA; agradece aos autores do relatório “Reforma Fiscal Ambiental: fiscalidade e incentivos no sector energético”, publicado pelo GEOTA em Novembro 2013; e agradece ainda à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, onde foi desenvolvida grande parte da investigação referida neste trabalho.

Conteúdo

| | |
|---|----|
| Resumo executivo..... | 3 |
| 1. Apreciação geral do Projecto | 5 |
| 1.1. Aspectos positivos e negativos..... | 5 |
| 1.2. Critérios de análise..... | 6 |
| 2. Questões e medidas essenciais..... | 7 |
| 2.1. Energia e clima..... | 7 |
| 2.2. Transportes..... | 9 |
| 2.3. Água e resíduos..... | 11 |
| 2.4. Planeamento do território e biodiversidade | 12 |
| 3. Apreciação do Projecto medida a medida..... | 14 |
| Referências | 20 |

Resumo executivo

Apreciação geral

O GEOTA partilha com o Ministério do Ambiente Ordenamento do Território e Energia (MAOTE) a convicção da importância de uma reforma fiscal ambiental. O GEOTA reconhece grande mérito à Comissão para a Reforma Fiscal Verde (CRFV): lançou-se a discussão pública num tema até agora quase tabu, os resultados têm sido publicados e discutidos. O sentido da reforma é claramente positivo, tal como a maioria das medidas propostas no Projecto.

Devemos no entanto referir como aspectos negativos: a patente falta de uma estratégia de longo prazo; a ausência de definição de metas ou prioridades, sendo desprezadas medidas essenciais; o montante que se prevê mobilizar é inferior a 5% das distorções conhecidas; a maioria dos subsídios perversos não é tocada, parecendo haver pouca vontade de enfrentar os interesses instalados; e a análise de efeitos económicos resume-se a tendências, não havendo análise de efeitos ambientais.

A análise e as propostas do GEOTA seguem as seguintes orientações: (i) identificar as medidas chave por sector; (ii) seleccionar medidas com base no seu custo-eficácia face a objectivos ambientais; (iii) eliminar os subsídios perversos e reduzir as distorções de mercado; (iv) aplicar os princípios do poluidor-pagador, utilizador-pagador e valorização dos serviços dos ecossistemas; (v) acolher também outras medidas com significado simbólico e pedagógico; (vi) excluir medidas que não tenham a ver com objectivos ambientais.

Perfilhamos o princípio da neutralidade fiscal da reforma. A receita adicional gerada deve ser aplicada com efeito socioeconómico positivo: acréscimo de impostos deve permitir redução de IRS/IRC; novas taxas devem ser “recicladas” como incentivos à eficiência de uso da energia, água, matérias primas, redução da poluição, promoção da biodiversidade e ordenamento.

Energia e clima

Incentivos à eficiência energética e substituição de fontes. Esta é a pedra de toque de qualquer política energética consequente, representando mais de 25% de potencial de poupança de energia na indústria, serviços e habitação, ao mais baixo custo e com efeitos ambientais mais positivos. A CRFV subvalorizou esta questão. **O GEOTA propõe: (1) instituir benefícios fiscais a empresas e famílias, para promover a eficiência energética, fontes alternativas e descentralização da produção, viabilizando investimentos com elevado potencial.**

Economia do carbono, poluição e ciclo de vida. A criação de uma taxa de carbono terá um efeito modesto nas emissões de GEE, mas é simbolicamente importante. No sector energético, as melhores alternativas são a eficiência e substituição por fontes mais sustentáveis; na agricultura e gestão de resíduos as questões chave são as práticas de gestão. O GEOTA defende uma abordagem holística, considerando o ciclo de vida dos produtos energéticos: além dos GEE, a tributação deve considerar outras formas de poluição e efeitos sobre o território, e penalizar usos indevidos da energia. **O GEOTA propõe: (2) reformular o ISP e outros impostos em função do ciclo de vida de cada produto energético.**

Eliminação de incentivos perversos e penalização de usos indevidos. A CRFV propõe uma redução dos benefícios na extracção de combustíveis fósseis e a criação de penalizações para actividades prejudiciais ao ambiente. Mas é pouco ambiciosa e contradiz-se ao propor também benefícios a actividades nocivas. **O GEOTA propõe: (3) eliminar ou reduzir as isenções e reduções de ISP; (4) revogar o subsídio perverso e inútil ao investimento em novas barragens e rever em baixa as garantias de potência; (5) penalizar actividades e equipamentos sumptuários, por exemplo o ar condicionado doméstico.**

Transportes

Prioridades de intervenção. Principais problemas ambientais dos transportes: (i) emissões poluentes e qualidade do ar; (ii) dependência externa do petróleo; e (iii) desordenamento do território. Daqui decorrem duas prioridades: (a) Nas áreas metropolitanas, transferência do automóvel individual para o transporte colectivo operado em rede; (b) Na longa distância, passar do uso quase exclusivo da rodovia para uma logística integrada centrada na ferrovia. Esta transição depende em parte da inteligência na gestão, mas também das prioridades e financiamento da infra-estrutura. A CRFV ignora isto. **O GEOTA propõe: (6) consignar as taxas ligadas aos transportes para a promoção do transporte colectivo e a ferrovia.**

Promover as tecnologias mais eficientes. Isto deve ser feito criando benefícios para a aquisição de veículos mais eficientes (que a CRFV atende em sede de IUC e ISV) e de penalização do consumo de energia (que a CRFV ignora). A CRFV comete um erro quando metade das suas propostas no sector do transporte se destina a beneficiar veículos individuais — eléctricos, híbridos, GN, GPL — em vez de promover o desempenho global do sistema. **O GEOTA propõe: (7) cortar os incentivos ao carro individual, nunca promovendo gastos ineficientes.**

Penalizar a sobrecapacidade e reduzir carga fiscal. 1000 km de auto-estradas (40% da rede), na maioria ex-SCUT, têm um tráfego muito inferior ao previsto pelas concessionárias, beneficiando de pagamentos sumptuários do Estado, que assume todos os riscos. **O GEOTA propõe: (8) um imposto sobre o excesso de capacidade de auto-estradas mal planeadas, recuperando parte das rendas perversas. As receitas devem permitir reduzir o IRS.**

Bicicletas. A mobilidade suave é incontornável. A bicicleta deve ser vista como meio autónomo e como complemento ao transporte público, ainda que não como transporte de massas. **O GEOTA propõe: (9) simplificar e generalizar os incentivos à bicicleta.**

Água e resíduos

Taxas de recursos hídricos (TRH). As medidas propostas pela CRFV vão genericamente no bom sentido, promovendo uma melhor gestão dos recursos hídricos. Ficou por aplicar no entanto o princípio do poluidor-pagador. **O GEOTA propõe: (10) aplicar taxas de poluição hídrica.**

Taxas de gestão de resíduos (TGR). A CRFV propõe, bem, a tributação dos sacos de plástico. Este conceito pode ser estendido a outro material de embalagem. A abordagem *pay as you throw* (PAYT) representa a melhor prática na gestão de resíduos. Subsistem dificuldades técnicas, dados os investimentos necessários e os hábitos correntes. **O GEOTA propõe: (11) penalizar o excesso de embalagem; (12) incentivar os sistemas PAYT, pela penalização de práticas geradoras de resíduos ou por incentivos às entidades gestoras.**

Planeamento do território e biodiversidade

Valorização dos serviços dos ecossistemas. O território rural e silvestre gera serviços essenciais: além da produção agro-florestal, a regulação do ciclo hídrico, a paisagem, a biodiversidade, a prevenção de riscos. A CRFV refere estes valores e propõe reforço do Fundo Geral Municipal para as autarquias com espaços naturais. O conceito pode ir mais longe. **O GEOTA propõe: (13) criar um Fundo de Conservação da Natureza para projectos locais e o pagamento de contrapartidas aos donos dos terrenos pelo serviço público prestado.**

Penalização da especulação imobiliária. A especulação tem sido uma das grandes causas do desordenamento. **O GEOTA propõe: (14) taxar terrenos urbanizáveis como sendo para construção; (15) acabar com as isenções fiscais aos promotores imobiliários.**

Florestas. A CRFV propõe, mal, penalizar “abandono” da floresta. **O GEOTA propõe: (16) incentivar a floresta de espécies autóctones; (17) promover o associativismo florestal.**

1. Apreciação geral do Projecto

1.1. Aspectos positivos e negativos

O GEOTA congratula o Ministério do Ambiente Ordenamento do Território e Energia pela criação da Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde (CRFV). O GEOTA defende os princípios da reforma fiscal ambiental há mais de quinze anos e partilha com o MAOTE o reconhecimento da elevada importância desta abordagem

O trabalho da CRFV tem sido meritório: lançou-se a discussão pública num tema até agora quase tabu, os resultados têm sido publicados e discutidos de forma aberta pela Comissão.

O presente parecer incide sobre o “Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde” (CRFV 2014), colocado a discussão pública em Setembro 2014. Recorre ainda a outras fontes de informação, com destaque para publicações científicas e para o relatório do GEOTA sobre a fiscalidade ambiental no sector energético (GEOTA 2013).

Dos resultados apresentados até agora, podemos destacar os seguintes aspectos positivos:

- A CRFV defende bem a necessidade, oportunidade, méritos e orientação geral da “reforma fiscal verde”;
- A maioria das propostas são positivas e justificadas. Os sectores mais consistentes são as águas e resíduos (os outros, mais complexos, são tratados de forma menos sistemática e coerente);
- Há uma preocupação de pragmatismo e de apresentação de propostas viáveis, evidente no critério de selecção de medidas prioritárias: “existia informação suficiente e capacidade para desenvolver um trabalho analítico e jurídico adequado, no prazo disponível de três meses”;
- É defendida uma metodologia de “reciclagem” da receita fiscal adicional em prol da redução de encargos fiscais como o IRS, e de investimento na eficiência energética.

Existe no entanto um conjunto de aspectos negativos que devem ser assinalados:

- É patente a ausência de uma estratégia geral. É certo que os exíguos meios e prazo à disposição da Comissão não permitiam ter uma grande expectativa para o primeiro pacote de medidas. Ainda assim, seria de esperar uma estratégia coerente a curto e a longo prazo, que não existe: não há definição de prioridades ou faseamento;
- Não há uma definição de metas: a quantificação de valores envolvidos é incipiente, mas o Projecto prevê mobilizar apenas 200 M€/ano, quando estudos anteriores identificam distorções de 3 000 M€/ano (EEA 2013) a 4 300 M€/ano (GEOTA 2013). Ou seja, o montante envolvido na RFV será inferior a 5% das distorções conhecidas;
- Os subsídios perversos (“incentivos desadequados” nas palavras da CRFV) são largamente ignorados, apesar de referidos como “primeira preocupação” nos princípios orientadores da própria CRFV. Parece haver pouca disponibilidade para enfrentar os interesses instalados;
- A análise de efeitos económicos das medidas é escassa (limitada à análise da taxa de carbono), e a análise de efeitos ambientais é inexistente. É igualmente inexistente qualquer análise de custo/eficácia das diversas medidas.

1.2. Critérios de análise

A análise do Projecto e as propostas do GEOTA obedecem às seguintes orientações:

- (i) Identificar as medidas chave por sector;
- (ii) Seleccionar medidas primariamente com base no seu custo/eficácia face a objectivos ambientais. Em especial, criar incentivos para alavancar medidas desejáveis de elevado potencial que não estão hoje a ser aplicadas devido a barreiras específicas;
- (iii) Reduzir as distorções de mercado e eliminar os subsídios perversos de forma sistemática;
- (iv) Aplicar os princípios do poluidor-pagador, utilizador-pagador e valorização dos serviços dos ecossistemas na modelação das taxas e impostos;
- (v) Acolher ainda medidas com significado simbólico (ainda que com efeitos imediatos modestos), para a mudança de mentalidades numa perspectiva pedagógica;
- (vi) Excluir desta reforma medidas que nada tenham a ver com objectivos ambientais.

Defendemos ainda o princípio da neutralidade fiscal. Toda a receita adicional gerada deve ser reinvestida na sociedade, com efeitos socioeconómicos positivos: acréscimo de impostos deve ter como contrapartida a redução de IRS ou IRC; novas taxas devem ser “recicladas” como incentivos à eficiência de uso da energia, água, matérias primas, redução da poluição, promoção da biodiversidade e ordenamento.

2. Questões e medidas essenciais

2.1. Energia e clima

A reforma da fiscalidade verde no sector da energia deve acima de tudo promover a eficiência energética e o baixo impacte dos sistemas energéticos numa perspectiva de ciclo de vida.

O GEOTA concorda e apoia várias medidas propostas pela CRFV, destacando-se a tributação do carbono e a oneração fiscal de bens ambientalmente nocivos.

Por outro lado, a CRFV subvalorizou os incentivos ao investimento em eficiência energética e a substituição de fontes, incluindo a produção descentralizada, que se constata serem as questões fundamentais neste sector. Estudos disponíveis demonstram que existe um elevado potencial de eficiência e substituição por explorar, correspondendo a 25% ou mais dos consumos (Lopes e Melo 2011, Grilo 2012, Brazão 2012, GEOTA 2013; cf. Tabelas 1, 2 e 3).

Tabela 1 — Potenciais de poupança de energia na habitação, por alojamento (adap. Lopes e Melo 2011, Grilo 2012)

| Potenciais de poupança por alojamento | | | | Investimento (k€) | | | Retorno (anos) | |
|---------------------------------------|-----------|------------|---|-------------------|-----------|------------|----------------|----------|
| Tipo de medida | (GJ/ano) | (%consu.) | (k€/ano) | Cen.BAU | Priv.RFA | Publ.RFA | Cen.BAU | Cen.RFA |
| Mudança de hábitos | 0,6 | 2% | 0,1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Subst. equipamentos | 6,3 | 23% | 0,5 | 1,6 | 1,1 | 0,5 | 3,2 | 2,2 |
| Solar térmico | 4,3 | 15% | 0,2 | 2,0 | 1,4 | 0,6 | 10 | 7 |
| Benef. construção | 2,8 | 10% | 0,5 | 13 | 9,4 | 4,0 | 27 | 19 |
| Todas as medidas | 14 | 50% | 1,3 | 17 | 12 | 5,1 | 13 | 9 |
| Consumo actual | 28 | 100% | Cenário RFA: 30% de incentivo no investimento | | | | | |

Tabela 2 — Potenciais de poupança de energia na habitação, totais nacionais (GEOTA 2013)

| Potenciais de poupança agregados a nível nacional | | | | Investimento (G€) | | | Retorno (anos) | |
|---|-------------|------------|---|-------------------|-----------|-----------|----------------|----------|
| Tipo de medida | (Mtep/ano) | (%consu.) | (G€/ano) | Cen.BAU | Priv.RFA | Publ.RFA | Cen.BAU | Cen.RFA |
| Mudança de hábitos | 0,06 | 2% | 0,4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Subst. equipamentos | 0,60 | 23% | 2,0 | 6,4 | 4,5 | 1,9 | 3,2 | 2,2 |
| Solar térmico | 0,41 | 15% | 0,8 | 8,0 | 5,6 | 2,4 | 10 | 7 |
| Benef. construção | 0,27 | 10% | 2,0 | 54 | 38 | 16 | 27 | 19 |
| Todas as medidas | 1,34 | 50% | 5,2 | 68 | 48 | 20 | 13 | 9 |
| Opção 1: PNAEE 2013 | 0,35 | 13% | 1,2 | 3,7 | 2,6 | 1,1 | 3,2 | 2,2 |
| Opção 2: -20% base | 0,54 | 20% | 1,8 | 5,7 | 4,0 | 1,7 | 3,2 | 2,2 |
| Consumo actual | 2,68 | 100% | Cenário RFA: 30% de incentivo no investimento | | | | | |

Tabela 3 — Potenciais de poupança identificados em auditorias energéticas na indústria (Brazão, 2012)

| Concretizados | Potencial poupança | Custo/eficácia | Retorno | |
|----------------------|--------------------|---------------------|----------------|---------|
| Segmento industrial: | (% do consumo) | €/(tep poupado/ano) | (anos) | |
| Energia intensivo | 6% | 900 | 3,1 | |
| Pequenas indústrias | 9% | 1100 | 2,1 | |
| Não concretizados | Potencial poupança | Custo/eficácia | Retorno (anos) | |
| Segmento industrial: | (% do consumo) | €/(tep poupado/ano) | Cen.BAU | Cen.RFA |
| Energia intensivo | 2% | 3600 | 5,2 | 3,1 |
| Pequenas indústrias | 23% | 1800 | 4,3 | 2,1 |

Cenário RFA: subida do ISP (~2x) e concessão de valor equivalente como incentivo à eficiência

No sector doméstico e serviços, o tipo de investimento com melhor custo-eficácia é a substituição de equipamentos; mas o potencial mais elevado encontra-se na substituição de fontes, designadamente por energia solar, e nas melhorias de arquitectura e construção que favorecem a climatização passiva. No sector industrial, há uma miríade de medidas a aplicar, variando com o subsector. Note-se que o maior potencial de poupança se concentra nas PME — que representam 99% do número de empresas e 60% dos consumos de energia do sector (indústria transformadora excepto produção de energia), com potenciais de poupança elevados mas que não são hoje abrangidas por regimes de incentivos.

As causas da não concretização destes investimentos estão estudadas e são claras: falta de informação, períodos de retorno um pouco elevados (os investimentos com potencial mais interessante têm retornos de 4 a 7 anos) e/ou dificuldades de acesso ao crédito pelas famílias e pelas pequenas e médias empresas (PME). Donde, para além de informação bem divulgada, são indispensáveis incentivos para garantir a concretização destes potenciais.

Ao nível da substituição de fontes, o maior potencial futuro é na energia fotovoltaica. O fotovoltaico é hoje competitivo para auto-consumo e espera-se que dentro de poucos anos seja competitivo com a electroprodução convencional, especialmente no modo produtor-consumidor ou “prosumer” (Gonçalves 2014). Tal como na eficiência energética, o investimento em fotovoltaico só será interessante a curto prazo com algum incentivo.

Os sinais errados nos modelos de tributação devem ser corrigidos de forma sistemática, porque além do efeito económico imediato têm um importante significado simbólico e pedagógico. Nesta lógica, concordamos com a CRFV na recusa de diversos incentivos perversos, propostos ou existentes; em especial concordamos com a eliminação de benefícios a algumas actividades agressivas para o ambiente como a prospecção de petróleo e a indústria extractiva. No entanto, a CRFV negligenciou aplicar este princípio de forma sistemática, omitindo dois casos gritantes:

- ISP: as actuais isenções constituem um sinal profundamente errado ao mercado, ascendendo a cerca de 150 M€/ano (EEA 2013). A CRFV anotou esta distorção no relatório, mas não fez propostas concretas para a corrigir;
- Subsídio ao investimento em novas barragens, decorrente da Portaria 251/2012, ascendendo a 30 M€/ano. Este é o paradigma dos subsídios perversos — altamente danoso para o ambiente, com efeitos socioeconómicos negativos, sem qualquer utilidade pública, é um imposto extorsionário sobre os consumidores-contribuintes, em benefício dos concessionários das barragens (cf. GEOTA 2013). A CRFV criticou este subsídio perverso, mas inexplicavelmente não propôs a sua revogação.

A reforma da fiscalidade verde deve ainda promover a eficiência e o baixo impacte na transformação, produção e transporte de energia. Devem ser estudados mecanismos que considerem emissão de outros poluentes além de GEE, emissão poluente para outros meios, consumo e uso de recursos, incluindo transformação irreversível do território — uma abordagem holística que considere o ciclo de vida do produto energético.

Medidas fundamentais

Proposta 1 — Criar incentivos ao investimento em eficiência energética e substituição de fontes. Estes incentivos podem revestir diversas formas. Propomos duas: (a) Dedução de 30% dos investimentos em eficiência energética e substituição de fontes, em sede de IRS ou IRC; (b) Criação de um mecanismo de juros bonificados para facilitar o acesso das famílias e das PME ao crédito bancário para este tipo de operação.

Proposta 2 — Aplicar o conceito do ciclo de vida à tributação da energia. Propomos três fórmulas complementares: (a) Inclusão na fórmula de cálculo do ISP das emissões estequiométricas (dependentes da composição do combustível), designadamente do CO₂ e SO₂; (b) Aplicação do princípio do poluidor-pagador a outras emissões atmosféricas, com base na monitorização, normas de emissão ou licenças atribuídas; (c) Penalização de impactes ambientais como a degradação territorial.

Proposta 3 — Reduzir ou eliminar as isenções ao ISP. Nesta matéria propomos seguir como referência as recomendações da Agência Europeia do Ambiente (EEA 2013).

Proposta 4 — Eliminar o incentivo ao investimento em novas barragens e rever as garantias de potência. Propomos a revogação imediata da Portaria nº 251/2012 de 20 Agosto. Os incentivos ao investimento em novas barragens devem ser totalmente eliminados. O mecanismo de garantia de potência deve ser revisto em baixa, de forma fundamentada, com base nas necessidades efectivas de segurança do sistema e com critérios transparentes.

Proposta 5 — Penalizar o desperdício e usos indevidos. Devem ser identificados e tributados os usos excessivos e sumptuários da energia, e.g. o ar condicionado doméstico.

2.2. Transportes

Os problemas ambientais fundamentais no sector dos transportes são três: (i) emissões poluentes e qualidade do ar nas cidades; (ii) dependência externa por força do uso quase exclusivo de combustíveis fósseis, em especial derivados do petróleo; e (iii) efeitos sobre o ordenamento (ou desordenamento) do território.

A resposta a estes três problemas pode resumir-se a duas prioridades essenciais:

- a) Tráfego pendular casa-trabalho: transferir os utentes do automóvel individual para o transporte colectivo, em especial nas áreas metropolitanas. Isto só é possível com um pacote de medidas integradas, onde avultam a intermodalidade, o reordenamento do sistema tarifário, o financiamento aos sistemas de transportes públicos e a atribuição de meios de intervenção, incluindo planeamento, às autoridades metropolitanas de transportes. Nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto propomos uma meta de 50% para o uso do transporte colectivo nas deslocações pendulares diárias, que a experiência nacional e internacional nos demonstra ser atingível (Venâncio 2012, Ferro 2013);
- b) Tráfego de longa distância, passageiros e carga: transferência modal da rodovia (e do avião) para a ferrovia. Isto passa pela definição de uma estratégia nacional de transportes, que de todo não existe. A espinha dorsal de tal sistema deverá ser a ferrovia moderna norma ERTMS, ancorada nas principais cidades, portos e plataformas logísticas. No transporte de mercadorias propomos como meta 20% por ferrovia.

Toda esta problemática foi essencialmente ignorada pela CRFV.

Adicionalmente, deve ser promovida a eficiência tecnológica dos sistemas de transportes. A esta matéria, relevante embora não tão importante como as anteriores, a CRFV concedeu alguma atenção; embora nem sempre escolhendo os melhores instrumentos. Aqui o princípio orientador fundamental, que a CRFV não seguiu, é privilegiar sempre o desempenho, e não uma tecnologia específica, e privilegiar os incentivos que maximizam o resultado com o mínimo investimento público.

O papel da reforma fiscal verde é essencial, porque será simultaneamente a principal fonte de financiamento para as transições estruturais, e o sinal ao mercado sobre a evolução que se pretende para o sistema e as opções de investimento e desenvolvimento a tomar.

A taxa de congestionamento é uma sugestão interessante mas afigura-se de difícil aplicação, especialmente em Lisboa, por duas principais razões: (i) a configuração geográfica da Área Metropolitana de Lisboa (AML) que limita o acesso por terra a um arco de 120° e, no arco restante, duas pontes; (ii) os transportes de Lisboa sofrerem de uma filosofia de concorrência em vez de coordenação e complementaridade (veja-se a difícil ligação entre as redes da Refer e do Metro, os 3000 (!) diferentes títulos de transporte, os numerosos equipamentos colectivos sem ligação a meios pesados, as demoras inaceitáveis nas correspondências).

O modelo de portagem do acesso ao interior das cidades requer a prévia existência de um sistema de transporte coordenado, denso, com altas frequências, acesso obrigatório dos grandes geradores de tráfego aos meios pesados e com correspondências estudadas para redução dos inconvenientes de transbordo, que se apresente como alternativa concorrencial ao transporte individual (TI). Parte do problema é software (tarifário, horários, optimização de meios, informação ao utilizador), parte hardware (novas infra-estruturas). Nenhum destes problemas mereceu atenção da CRFV, o que é estranho sabendo-se que a transferência modal do transporte individual para o colectivo é o domínio com maior potencial para a redução de GEE e redução da dependência externa de combustíveis fósseis.

O estado actual da tecnologia não tornam atractiva para o grande público a viatura individual movida a electricidade, como é demonstrado por vários estudos e pela fraca penetração no parque de veículos de aluguer. Não faz sentido, pela má eficácia-custo, promover o TI eléctrico ou a gás (Lopes MM 2011). Já nos transportes colectivos a situação é diferente: comboio, metropolitano, eléctrico e troleicarro podem ser soluções interessantes de tracção eléctrica, especialmente nos centros urbanos e acessos suburbanos, onde o congestionamento e a poluição têm os seus pontos altos. Argumentos a favor: absorção do excesso de electroprodução, poluição do ar e sonora mínimas, retoma de um nicho de indústria de que ainda há cultura (carroçarias e catenária). Redes de troleicarros podem apresentar desempenhos interessantes, sem o ónus elevado investimento dos meios mais pesados.

Na rede viária temos hoje em Portugal uma situação iníqua: 1000 km de auto-estradas (40% da rede), na maioria ex-SCUT, têm um tráfego que não justificaria mais do que um itinerário complementar (Mendes 2012). Estes estudos de tráfego foram incompetentes ou feitos com pressupostos fantasiosos. O programa de concessões SCUT foi mal dirigido desde o início. Em primeiro lugar, foi iniciado sem qualquer avaliação prévia sobre a sua economia, eficiência e eficácia, face ao modelo tradicional, via orçamento do Estado. Na fase de concurso, houve vários aspectos obscuros que contribuíram para o enfraquecimento da competitividade e comparabilidade das propostas e do respeito pelos princípios da concorrência e igualdade entre os concorrentes (TC 2003, 2012). Diferentes fontes indicam que os pagamentos do Estado às ex-SCUT serão de 700 a 1200 M€/ano durante pelo menos 15 anos.

A mobilidade suave é incontornável. Proteger o ciclista do tráfego automóvel é meritório e recomendável, bem como integrar progressivamente a bicicleta nos processos de renovação urbana e nos hábitos quotidianos. Um nicho especialmente interessante é a complementaridade transporte colectivo/bicicleta (cf. Madruga P 2012). Daqui decorre a utilidade de promover a aquisição, uso e manutenção de bicicletas. Por outro lado, não se deve depositar fé excessiva na expressão da bicicleta como transporte de massas; também investir maciçamente em ecopistas pode não ser custo-eficaz e não corresponde ao papel da bicicleta num sistema integrado de transportes.

Medidas fundamentais

Proposta 6 — Reciclar receitas fiscais para a promoção do transporte colectivo. Grande parte da receita fiscal associada aos transportes deve ser entendida como uma taxa pela utilização de recursos públicos (caso do ISP, ISV, IUC). Parte significativa dessa receita deve ser consignada à viabilização e a novos investimentos no transporte colectivo e na transição para uma logística integrada centrada na ferrovia moderna.

Proposta 7 — Cortar benefícios ao automóvel individual. Devem ser totalmente eliminados os benefícios aos “carros de empresa” e drasticamente reduzidos outros benefícios ao uso do automóvel individual, designadamente os apoios a tecnologias específicas (carros eléctricos, híbridos, GNV, GPL). A diferenciação entre tecnologias deve decorrer do seu desempenho em indicadores objectivos, e não de forma apriorística.

Proposta 8 — Criar imposto sobre o excesso de capacidade das concessões rodoviárias. Os concessionários das ex-SCUT gozam de condições contratuais indevidamente favoráveis, baseadas em projecções de tráfego empoladas, definidas pelos concessionários em proveito próprio. Este imposto deve ser desenhado com dois princípios simples: (i) incidência do imposto proporcional à diferença entre o tráfego previsto e o tráfego real; (ii) recuperação de 50% da actual despesa do Estado com as ex-SCUT. A receita deste imposto deve ser usada integralmente para reduzir a carga fiscal sobre as famílias em sede de IRS.

Proposta 9 — Facilitar a aquisição de bicicletas. A aquisição, uso e manutenção de bicicletas deve ser incentivada, de forma facilitada e generalizada.

2.3. Água e resíduos

A maioria das propostas da CRFV centram-se em ajustamentos à taxa de recursos hídricos, sendo a generalidade das propostas adequadas.

No entanto, a CRFV deixou de fora uma das questões chave da boa gestão da água: a aplicação do princípio do poluidor-pagador. A proposta de estudar um sistema de licenças de emissão é positiva, mas é uma matéria complexa. Seria mais simples avançar desde já para uma taxa de poluição, incidindo sobre os poluentes principais. É uma medida que tem tanto de pedagógica como efeito directo.

A implementação de um imposto sobre sacos de plástico deveria ser mais ampla, incidindo em qualquer tipo de embalagens, com agravamento sobre os materiais com maior pegada ambiental, como os plásticos; de modo a incentivar o consumidor a optar por produtos com embalagens mais ecológicas e em menor quantidade, e o produtor a reduzir a quantidade de embalagens e investir em materiais menos nocivos para o ambiente.

A abordagem *pay as you throw* (PAYT), apesar das actuais dificuldades técnicas, é a que faz mais sentido a longo prazo, quer em termos económicos, ambientais ou de incentivo a boas práticas, pelo que deve ser incentivada de forma inequívoca. Isto só será possível com medidas de incentivo, dado o custo significativo do investimento neste tipo de modelo.

Medidas fundamentais

Proposta 10 — Aplicar o princípio poluidor-pagador às emissões hídricas. Devem ser taxados os poluentes principais, muitos dos quais já são monitorizados. Na ausência de monitorização regular, podem usar-se como referência para as taxas os valores constantes nas licenças de emissão.

Proposta 11 — Penalizar o excesso de embalagem. Estender o conceito da taxa de sacos de plástico a outros tipos de embalagem.

Proposta 12 — Incentivar sistemas de gestão de resíduos tipo PAYT. As entidades gestoras devem receber incentivos para melhorar a eficácia dos sistemas de gestão de resíduos, seja ao nível da produção, da recolha e reciclagem, ou do tratamento e destino final, de acordo com o princípio *pay as you throw*.

2.4. Planeamento do território e biodiversidade

O planeamento territorial compreende espaços de diversas naturezas: urbano (onde se destacam os usos sociais), agro-florestal (onde se destaca a produção para uso humano directo) e silvestre (onde se destaca a produção de serviços dos ecossistemas, desde a salvaguarda da biodiversidade à regulação do ciclo hídrico, prevenção de riscos e paisagem).

O planeamento territorial tem uma dimensão regulatória, que em Portugal já tem algumas décadas mas não tem sido muito eficaz; e uma dimensão de mercado, que só agora está a dar os primeiros passos. Alguns indicadores do grau de desordenamento do nosso território: 1,5 casas por família; 800 000 fogos devolutos; 1% do território declarado como área urbanizável sem qualquer perspectiva de concretização; frequentes conflitos entre obras públicas e privadas, e espaços classificados por motivo de conservação da natureza. Subsiste um grande desequilíbrio nas finanças locais: grande parte dos mecanismos de receita tem favorecido objectivamente o desordenamento (Prates e Melo 2007).

Estudos já existentes (Prates e Melo 2009, Madruga L 2008) demonstram que existe um largo potencial para a criação de incentivos à boa gestão do território e conservação da natureza para os vários actores (autarquias, proprietários, empresas). Sempre que possível deve ser seguido o critério de valorizar os serviços dos ecossistemas e os serviços públicos. Para concretizar estes objectivos, será necessário promover a harmonização e troca de dados entre as esferas públicas de gestão do território (planeamento, cadastro, registo predial, finanças).

Uma das grandes causas do desordenamento territorial nas últimas décadas foi a especulação fundiária e a apropriação de mais-valias privadas de decisões administrativas: o valor de mercado depende do planeamento, sem que o proprietário tenha feito nada para o merecer. Ainda hoje a grande maioria dos terrenos “urbanizáveis” paga IMI como terreno rústico (porque não têm pedidos formais de alteração do uso), continuando a funcionar como uma bolsa especulativa. O resultado é uma malha urbana pouco densa e incoerente. A bolha imobiliária foi uma das causas da crise, e esvaziou-se parcialmente na esteira da crise. É altura de acabar de deflacionar esta bolha, devolvendo o espaço urbano à sua dimensão adequada, como é preconizado na nova lei de bases do ordenamento.

Em matéria de florestas, a CRFV propõe apenas penalizar o “abandono” das florestas, o que não faz sentido: é inaplicável e não atinge a raiz dos múltiplos problemas, onde avultam a dinâmica demográfica negativa, a monocultura e práticas de gestão desadequadas. É necessário apostar numa intervenção pela positiva, com base no conceito da retribuição pelos serviços dos ecossistemas.

Medidas fundamentais

Proposta 13 — Consignar parte das receitas urbanas a fins de conservação da Natureza.

Em concreto, o GEOTA propõe que parte das receitas fiscais geradas pelo espaço urbano, em particular as receitas adicionais resultantes da criação do IMI e da actualização das matrizes, sejam destinadas à conservação da Natureza, com três destinos: (a) Reforço do Fundo Geral Municipal e sua distribuição de acordo com as áreas protegidas e Rede Natura; (b) Criação de um Fundo de Conservação da Natureza obrigatoriamente destinado a projectos locais; (c) Pagamento de contrapartidas, eventualmente sob a forma de crédito de imposto, aos proprietários ou usufrutuários dos terrenos que geram esses serviços.

Proposta 14 — Áreas urbanizáveis devem pagar IMI como terrenos para construção. Genericamente, mais valias privadas resultantes de actos administrativos devem ser eliminadas ou pesadamente taxadas.

Proposta 15 — Acabar com as isenções de IMI para os operadores imobiliários. Se não há condições para a urbanização ou construção — porque não há nem procura nem direitos adquiridos, ou porque os detentores dos direitos não podem ou não querem fazê-lo — esse espaço deve ser devolvido a outros usos ou outros operadores, incluindo a possibilidade de aquisição por instituições públicas. A especulação deve ser penalizada.

Proposta 16 — Promover a floresta de espécies autóctones. A floresta de espécies autóctones deve ser incentivada, na medida dos serviços gerados por estes ecossistemas — regulação do ciclo hídrico, salvaguarda da biodiversidade, amenidades paisagísticas, entre outros. Os incentivos devem ser desenhados para ultrapassar as barreiras existentes, pelas dificuldades de investimento e a insuficiente rentabilidade de curto prazo.

Proposta 17 — Promover o associativismo florestal. É imperativo promover melhores práticas de gestão florestal. Tendo em conta a estrutura fundiária, a dinâmica demográfica negativa e o absentismo de muitos proprietários, a melhor forma de alcançar este objectivo é incentivar de forma consistente o associativismo florestal, que já existe mas está ainda a dar os primeiros passos.

3. Apreciação do Projecto medida a medida

Simbologia:

Nº CRFV: PR = proposta de revisão; R = recomendação

Apreciação: 😊 positiva; 😐 discutível ou fora do âmbito da RFV; 😞 negativa

| Área/sector | Nº CRFV | Medidas | Apreciação do GEOTA | |
|--------------------|---------|--|---------------------|---|
| Energia e emissões | PR 1 | Tributação do carbono | 😊 | Ok. Esta é uma medida necessária como sinal ao mercado, ainda que o efeito na redução de emissões de GEE seja modesto. Será interessante em sectores como a agricultura e gestão de resíduos. Como refere a CRFV, é essencial ser conjugada com a reformulação do ISP. |
| | PR 2 | Provisão para reconstituição do meio ambiental | 😞 | RECUSAR. Esta medida favorece apenas a actividade das empresas alvo (e.g. indústria extractiva e gestão de resíduos), é desfavorável para o ambiente e representa um prejuízo para o erário público. A única justificação é de natureza contabilística; ainda que aceitável, deve ser excluída do âmbito da RFV. |
| | PR 3 | Amortização de equipamento eólico e fotovoltaico | 😊 | O efeito ambiental da medida não parece relevante. No entanto, esta clarificação pode ser importante para a gestão financeira e os valores propostos parecem razoáveis. |
| | PR 4 | Isenção de ISP sobre electricidade | 😞 | RECUSAR. Não há qualquer motivo para criar isenções de ISP – pelo contrário, devia-se acabar com elas! |
| | R 1 | Tributação carbono CELE e ARCE | 😊 | Ok. É uma medida relevante como sinal ao mercado. |
| | R 2 | Criação de certificados de eficiência energética (<i>white certificates</i>) | 😊 | Em teoria a medida é interessante. O modelo de implementação tem de ser estudado com cuidado para garantir ganhos de eficiência, uma vez que o poder de decisão é concentrado nos grandes agentes do sector da energia. São necessárias outras medidas, mais custo-eficazes e disseminadas. |
| | R 3 | Despesas com a reconstituição de jazidas | 😊 | Ok. Concordamos com a posição da comissão: este regime deve acabar, pois é prejudicial para o ambiente. |
| | R 4 | Oneração de bens ambientalmente nocivos | 😊 | Ok. Concordamos com a posição da comissão. Além dos efeitos directos, é uma medida simbólica e pedagógica. Recomendação requer densificação. |

| Área/sector | Nº CRFV | Medidas | Apreciação do GEOTA | |
|-------------|---|---|---|---|
| Transportes | PR 5 | Imposto sobre o transporte aéreo de passageiros | 😊 | Não há razão para a aviação ser discriminada positivamente. Devia ser estendido ao transporte de carga. |
| | PR 6 | Aumentar para 62500 € valor carros eléct. beneficiados | ☹️ | RECUSAR. É errado beneficiar o veículo individual, apenas a tecnologia, e o valor proposto é inaceitavelmente sumptuário. |
| | PR 7 | Limitar a 50000 € valor carros plug-in beneficiados | ☹️ | ERRADO. É errado beneficiar o veículo individual, apenas a tecnologia, e o valor proposto é inaceitavelmente sumptuário. |
| | PR 8 | Aumentar para 37500 € valor carros a gás beneficiados | ☹️ | RECUSAR. É errado beneficiar o veículo individual, apenas a tecnologia, e o valor proposto é inaceitavelmente sumptuário. |
| | PR 9 | Tributação de carros GPL e GNV | ☹️ | RECUSAR. Não é correcto favorecer carros só pela tecnologia. |
| | PR 10 | Tributação de carros plug-in | ☹️ | RECUSAR. Não é correcto favorecer carros só pela tecnologia. |
| | PR 11 | Vales de transporte público colectivo | 😊 | Ok. Importante para as famílias quer financeira quer simbolicamente. |
| | PR 12 | Dedução em IRC de custos com transporte público | 😊 | Ok. Importante para as famílias e empresas, quer financeira quer simbolicamente. |
| | PR 13 | Majoração fiscal de custos com combustíveis no transporte público | ☹️ | RECUSAR. A intenção é boa mas este não é um bom método: desincentiva a eficiência. O transporte público deve ser apoiado de outros modos. |
| | PR 14 | Agravamento das taxas de ISV com emissões de CO ₂ | 😊 | Ok. Positivo na renovação do parque e na redução da poluição. |
| | PR 15 | Revisão do limite de CO ₂ dos táxis | 😊 | Ok. Positivo na renovação do parque e na redução da poluição. |
| | PR 16 | Dedução do IVA viaturas eléctricas, GPL, GNV | ☹️ | RECUSAR. Não há motivo para tal beneficiação de veículos eléctricos ou híbridos. |
| | PR 17 | Tributação ISV/IUC p/ veículos GPL, GNV e eléctricos | ☹️ | RECUSAR. Não há motivo para tal beneficiação de veículos eléctricos, híbridos, GPL e GNV. |
| | PR 18 | Incentivo fiscal ao abate de veículos em fim de vida | 😊 | Positivo na renovação do parque e na redução da poluição. No entanto, há que calibrar o montante para não se tornar um incentivo excessivo ao “carro novo”. |
| | PR 19 | Incentivo à aquisição de bicicletas | 😊 | Ok. Simbólico. O processo deve ser descomplicado: é irrelevante se a bicicleta é para lazer ou transporte. |
| PR 20 | Incentivo ao car-sharing e bike-sharing | 😊 | Sim mas... Provavelmente mais simbólico que outra coisa. | |

| Área/sector | Nº CRFV | Medidas | Apreciação do GEOTA | |
|-------------|---------|---|---------------------|--|
| Transportes | PR 21 | Revogação da taxa para conversão de veículos para eléctrico | ☺ | Alcance e custo-eficácia pouco claros. |
| | R 5 | Criação de taxa de congestionamento nas grandes cidades | ☺ | A intenção é boa mas são necessárias medidas complementares que criem um nível de serviço dos transportes públicos substancialmente melhor que o presente. |
| | R 6 | Aproximação da tributação do gasóleo à gasolina | ☺ | Parece fazer sentido em termos de mercado, embora tenha pouca relevância ambiental. |
| | R 7 | Incentivo ao abate de máquinas agrícolas | ☺ | Ok. |
| | R 8 | Eco-taxa para actividades de lazer motorizadas | ☺ | Ok. |
| | R 9 | Subsídio às deslocações em bicicleta | ☺ | Ok. |
| | R 10 | Alargamento de isenção aos biocombustíveis | ☺ | A intenção é boa mas a questão é complexa. A rever. |
| Água | PR 22 | Reforçar coeficiente de escassez | ☺ | Ok. Medida essencial para a boa gestão e prevenção do desperdício. |
| | PR 23 | Eliminar isenções e reduções de TRH (artº 8º) | ☺ | Ok. |
| | PR 24 | Actualizar isenção técnica (artº 15º) | ☺ | Ok. |
| | PR 25 | Incentivo à redução de perdas de água | ☺ | Ok. |
| | PR 26 | Incentivo à reutilização de AR tratadas | ☺ | Ok. |
| | PR 27 | Alterar coef. eficiência para a agricultura | ☺ | Ok. |
| | PR 28 | Agravar TRH para meios sensíveis | ☺ | Ok. Falta uma definição clara dos meios sensíveis e como opera a taxa. |
| | PR 29 | Clarificar actualização da TRH através do IPC | ☺ | Ok. |
| | PR 30 | Transparência da gestão do fundo de recursos hídricos | ☺ | Ok. Essencial para a credibilidade destes fundos. |

| Área/sector | Nº CRFV | Medidas | Apreciação do GEOTA | |
|-------------|---------|---|---------------------|---|
| Água | PR 31 | Eliminar diferenças comp. <i>A</i> e <i>U</i> entre sistemas | ☺ | Ok. Uma questão de equidade. |
| | PR 32 | Beneficiar certificação | ☹ | A intenção é boa mas o mecanismo de aplicação não é claro. |
| | PR 33 | Cobrança coerciva da TRH pela AT | ☺ | Ok. |
| | PR 34 | Especificidades da aquacultura e piscicultura | ☹ | A especificidade é real, mas alcance não é claro e não parece ter sido levado em conta a poluição gerada pela actividade. |
| | PR 35 | Rever incentivos às novas barragens | ☹ | POUCO EXIGENTE. A questão levantada pela CRFV é muito pertinente, mas não foi suficientemente longe. O incentivo às novas barragens é perverso e deve ser totalmente eliminado. |
| | R 11 | Recolha de água da chuva e certificação de eficiência hídrica | ☺ | Ok. |
| | R 12 | Ajustamento da componente ocupação da TRH | ☺ | Sim mas. A orientação parece correcta mas o critério não é claro. Actividades destrutivas, p.e. albufeiras, devem ser mais penalizadas. |
| | R 13 | Ajustar comp. <i>A</i> e <i>U</i> da TRH na energia hidroeléctrica. | ☹ | POUCO EXIGENTE. Medida essencial para boa gestão e equidade, dados os impactes da hidroelectricidade. Devia ser uma proposta de revisão e não mera recomendação — cf. Anteprojecto. |
| | R 14 | Aplicar a TRH nos Açores e Madeira | ☺ | Ok. |
| | R 15 | Criar mercado de licenças de poluição | ☺ | Ok. Esta é uma medida muito importante, uma das formas de concretizar o princípio do poluidor-pagador. |
| | R 16 | Incidir a TRH sobre a poluição difusa | ☺ | Ok. Claramente necessário, embora a sua complexidade requeira mais estudo. |
| | R 17 | Incentivar ligação da indústria aos sistemas | ☹ | O real incentivo é o custo/eficácia garantidos os objectivos. Atenção aos sistemas sobredimensionados. |
| | R 18 | Incentivar redes separativas | ☺ | Ok. Nas redes novas isto é obrigatório. Nas antigas é preciso modernizar. |
| | R 19 | Corrigir aplicação do IVA no sector | ☺ | Ok. |
| Resíduos | PR 36 | Imposto sobre sacos de plástico | ☺ | Ok. Poderia ser aplicado de uma forma muito mais ampla, para todo o tipo de embalagens. |
| | PR 37 | Corrigir aplicação do IVA no sector | ☺ | Ok. |
| | PR 38 | Cobrança coerciva da TGR pela AT | ☺ | Ok. |

| Área/sector | Nº CRFV | Medidas | Apreciação do GEOTA | |
|---------------------------------------|---------|--|---------------------|---|
| Resíduos | PR 39 | Tirar referência aos “custos administrativos” | ☺ | Ok. |
| | PR 40 | Alinhar TGR com hierarquia de gestão resíduos | ☺ | Ok. |
| | PR 41 | Parte das receitas da TGR deve financiar o sector | ☺ | Ok. |
| | PR 42 | Diferenciar TGR conforme certificação | ☹ | A ideia é interessante, mas a implementação apresenta dificuldades. É relevante distinguir entre certificações, e saber se há melhoria continua. |
| | PR 43 | Valor mínimo e actualização TGR | ☺ | Ok. |
| | PR 44 | Repercussão da TGR | ☺ | Ok. |
| | PR 45 | Transparência da gestão das receitas da TGR | ☺ | Ok. Essencial para a credibilidade destes fundos. |
| Urbanismo e planeamento do território | PR 46 | Eficiência energética e uso da água em prédios urbanos | ☹ | A ideia é interessante mas o critério não é claro. Actual RCCTE é distorcedor: beneficia o ar condicionado, em detrimento da construção bioclimática. |
| | PR 47 | Benefícios a prédios afectos a energia renovável | ☹ | Justificação não parece suficiente, critério ambiental não é claro. O impacte é muito diferente conforme o tipo de energia. |
| | PR 48 | Isonção IMI abastecimento de água | ☹ | Justificação não parece suficiente. É um custo que deve ser repercutido nos consumidores. |
| | PR 49 | Benefícios para reabilitação urbana | ☺ | Ok. Renovação urbana deve ser incentivada. |
| | PR 50 | Redistribuição da derrama | ☹ | Esta proposta não tem nada a ver com a RFV; devia estar noutra sede. |
| | PR 51 | Determinação da taxa de IMI | ☹ | A ideia parece positiva mas o critério e o alcance ambiental não são claros. |
| | R 20 | Prédios devolutos há mais de um ano | ☹ | Faz sentido penalizar os prédios devolutos. Esta proposta não tem nada a ver com a RFV; devia estar noutra sede. |
| | R 21 | Taxa municipal de ocupação turística | ☺ | Sim mas. A receita deve ser consignada de forma clara. |
| Florestas | PR 52 | Agravamento de IMI em prédios com áreas florestais abandonadas | ☹ | RECUSAR. Aplicação difícil e ineficaz, argumentos fracos. IMI não é a ferramenta adequada. Medida ignora as questões essenciais: tipo de mata, práticas de gestão, demografia, associativismo. |
| | PR 53 | Beneficiar prédios na bolsa de terras | ☺ | Ok. |

| Área/sector | Nº CRFV | Medidas | Apreciação do GEOTA | |
|----------------|---------|--|---------------------|---|
| Florestas | PR 54 | Prédios famílias de baixo rendimento | ☺ | Alcance não é claro, medida parece irrelevante e fora do âmbito da RFV. |
| | PR 55 | Aumento da isenção técnica IMI | ☹ | RECUSAR. Contraditório com a lógica de ligação do IMI rústico ao cadastro. |
| | R 22 | Extensão do RFAI pessoas singulares | ☺ | A ideia parece boa mas o alcance e implicações não são claros. |
| Biodiversidade | PR 56 | Prédios rústicos em áreas classificadas | ☹ | POUCO ALCANCE. O benefício de IMI em prédios rústicos é insignificante. A intenção é boa mas são necessários outros mecanismos mais eficazes. |
| | PR 57 | Afectar parte da taxa sobre sacos de plástico a FCNB | ☺ | Ok. Nota: a totalidade desta taxa deve ser alocada a fins ambientais. |
| | R 23 | Reforçar transferências financeiras ecológicas | ☺ | Ok. Este mecanismo é importante, como incentivo e simbolicamente, para os municípios e outros actores: proprietários, FCNB. Aumentar o montante e corrigir distribuição. |
| | R 24 | Produção/consumo sustentável de alimentos | ☺ | Ok. Era bom ir além dos estudos... |
| Outras | PR 58 | Transparência na gestão dos fundos ambientais | ☺ | Ok. |
| | PR 59 | Possibilidade de consignação de IRS a ONGA | ☺ | Ok. Muito importante quer simbolicamente quer como mecanismo de financiamento das ONGA. |
| | R 25 | Transferência de contribuição audiovisual | ☺ | A ideia é boa mas esta recomendação não tem nada a ver com a RFV; devia ser feita noutra sede. |

Referências

- Brazão A (2012), Políticas para a promoção da eficiência energética na indústria portuguesa. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Novembro 2012
- CRFV (2014), *Projeto de Reforma da Fiscalidade Verde*, 15 Setembro 2014. Trabalho realizado pela Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde para o Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia. 293 p+anexos.
- EEA (2013), Environmental fiscal reform — illustrative potential in Portugal. *Conference “Green taxation: a contribution to sustainability”*, MAMAOT/MF, Lisbon, 30 April 2013. European Environment Agency, Staff Position Note SPN13/01.
- Ferro F (2013), *Relação entre a estrutura territorial e opções de mobilidade sustentável: caso-estudo Barreiro*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Maio 2013.
- GEOTA (2013), *Reforma Fiscal Ambiental: fiscalidade e incentivos no sector energético*. GEOTA, Novembro 2013. Apoios: Zephyros e FLAD.
- Gonçalves V (2014), *O caminho para a viabilidade económica e ambiental da energia fotovoltaica*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Junho 2014.
- Grilo J (2012), *Avaliação do potencial de poupança de energia na habitação em Portugal*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Novembro 2012.
- Lopes MM (2011), *Avaliação do potencial de difusão do veículo eléctrico na AML*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Outubro 2011.
- Lopes TP, Melo JJ (2011). Potential energy savings in the climatization of residential buildings in Portugal. In: Silva R, Tomé E (Eds), *Proceedings of MSKE 2011 — International Conference on Managing Services in the Knowledge Economy*, 834-844. CLEGI/U. Lusíada.
- Madruga L (2008), Avaliação dos serviços ambientais da propriedade rústica. Relatório no âmbito do projecto EcoTerra, IMAR@FCT-UNL, financiamento FCT-MCTES e CM Tavira. 89 p.
- Madruga P (2012), *Estratégias de planeamento de mobilidade ciclável e avaliação da transferência modal – caso de estudo em Almada*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Maio 2012.
- Mendes MM (2012), *Análise da eficácia da avaliação de impactes da rede nacional de auto-estradas*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Novembro 2012.
- Prates J, Melo JJ (2007). O Modelo EcoTerra – instrumentos económicos para melhorar o ordenamento do território. *9ª Conferência Nacional do Ambiente (CNA 2007)*. Universidade de Aveiro, 18-20 Abril 2007.
- Prates J, Melo JJ (2009). EcoTerra Model – application of environmental fiscal reform in local government financing in Portugal. In: Cottrell J, Milne JE, Ashiabor H, Kreiser L, Deketelaere K (Eds), *Critical Issues in Environmental Taxation: International and Comparative Perspectives: Volume VI*, 699-715. Oxford University Press, UK. ISBN 978-0-19-956648-8.
- TC (2003), *Relatório de Auditoria nº 14/2003 - 2ª Secção: Auditoria às concessões rodoviárias em regime de portagem SCUT*. Tribunal de Contas. Disponibilizado em 2003/05/29
- TC (2012), *Relatório de Auditoria nº 15/2012 - 2ª Secção: Auditoria ao modelo de gestão, financiamento e regulação do sector rodoviário*. Tribunal de Contas. Disponibilizado em 2012/05/31
- Venâncio FM (2013), *Influência dos tarifários de transportes colectivos na repartição modal dos transportes na AML*. Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, FCT-UNL, Junho 2013.