

**Fábia FERNANDES, Ana DINIS, Liliana PEREIRA, André
CARVALHO**

*Políticas Fiscais Sustentáveis nas Empresas Táxis: proposta de
modelo de avaliação do Benefício Fiscal em Sede de ISV*

DOI: [https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705\(36\)2024.ic-19](https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705(36)2024.ic-19)

Secção I

Investigação Científica*

* Os artigos presentes nesta secção foram sujeitos a processo de revisão segundo o método *blind peer review* / The articles in this section have undergone a blind peer review process.

Políticas Fiscais Sustentáveis nas Empresas Táxis: proposta de modelo de avaliação do Benefício Fiscal em Sede de ISV

Sustainable tax policy for taxi companies: a proposal for an evaluation model of Vehicle Tax Incentive

Fábia FERNANDES¹

Ana DINIS²

Liliana PEREIRA³

André CARVALHO⁴

RESUMO: Assumindo as empresas táxis uma parte integrante da categoria de transporte público, e sublinhando a relevância destas no quotidiano das sociedades, é de elevada importância o estudo sobre a necessidade de intervenção do Governo português, por forma a guiar e impulsionar a transformação sustentável destas empresas. Assim, entender a efetiva aplicabilidade de uma medida adotada pelo Governo, por via da utilização de instrumento extrafiscal em sede de ISV (o Benefício Fiscal presente no artigo 53.º, do Código do Imposto Sobre os Veículos), levará à compreensão e recolha de informações relevantes para a perceção de vantagens e limitações que determinada medida origina. Deste modo, o presente estudo irá consolidar a vertente teórica intrínseca ao benefício fiscal em causa e a vertente prática referente à proposta de um modelo de avaliação de benefícios fiscais (adaptado do Relatório do Grupo de Trabalho de 2019)⁵, tendo como finalidade apurar lacunas inerentes a determinada medida, tendo como foco o benefício fiscal presente no art.º 53.º, do CISV. Os resultados apontam que existe uma disparidade no acesso à política fiscal em estudo entre regiões, distritos e municípios.

PALAVRAS-CHAVE: Fiscalidade Verde; Benefício Fiscal; Empresas Táxis; Sustentabilidade; Transportes.

ABSTRACT: Assuming taxi companies as an integral role of the public transport category and emphasising their importance in the daily lives of societies, it is highly important to study the need for intervention by the Portuguese

¹ Research Centre on Accounting and Taxation: Barcelos, Portugal (CICF_IPCA). ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0002-1684-266X>

² Research Centre on Accounting and Taxation: Barcelos, Portugal (CICF_IPCA). ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3945-5726>.

³ Research Centre on Accounting and Taxation: Barcelos, Portugal (CICF_IPCA). ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-0211-6205>.

⁴ Research Centre on Accounting and Taxation: Barcelos, Portugal (CICF_IPCA). ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7896-0947>.

⁵ OLIVEIRA, Francisca Guedes et al., 2019. Os Benefícios Fiscais Em Portugal, Grupo de Trabalho para o Estudo dos Benefícios. Lisboa: *Centro de Estudos Fiscais e Aduaneiros e Autoridade Tributária e Aduaneira*, Ministério das Finanças, p. 39. ISBN 978-972-653-188-3. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=estudo-dos-beneficios-fiscais-em-portugal>

Government, to guide and drive their sustainable transformation. Therefore, understanding the effective applicability of the measure adopted by the Government, using an extra-fiscal instrument in terms of Vehicle Tax (the Tax Benefit contained in article 53, of the Portuguese Vehicle Tax Code), will lead to understanding and collecting relevant information for perceiving the advantages and limitations inherent to a given measure. In this regard, this study will consolidate the theoretical aspect intrinsic to the tax benefit under study and the practical aspect relating to the proposed tax benefit assessment model (adapted from the 2019 Working Group Report), with the aim of determining the gaps inherent of a given measure, focusing on the tax benefit present in article 53.^o, of the VTC. The results show that there are disparities between regions, districts and municipalities in terms of access to the tax policies studied.

KEYWORDS: Green Taxation; Tax Benefit; Taxi Companies; Sustainability; Transports.

NOTA INTRODUTÓRIA

Tendo em consideração a crescente preocupação com o meio ambiente e com o futuro do planeta, o conceito de sustentabilidade tem vindo a elevar a sua relevância nas diversas dimensões (ambiental, social e económica). A necessidade urgente de preservação dos recursos naturais, da redução dos impactos negativos da atividade humana no ecossistema e da promoção de um desenvolvimento sustentável (ou seja, equilibrado), tem-se revelado um fator impulsionador para a “implementação da sustentabilidade” na sociedade. A procura por soluções sustentáveis subdivide, conseqüentemente, o problema em diversos setores, nomeadamente o foco na transformação sustentável do setor dos transportes que, com a crescente urbanização e o aumento da necessidade de mobilidade inerente à mesma, se demonstra merecedor de elevada atenção por parte dos Estados e Governos dos vários países, inclusive Portugal.

Assim, este estudo tem como finalidade a análise e avaliação, num contexto regional e local, do benefício fiscal presente no artigo 53.^o do CISV, direcionado à aquisição de veículos sustentáveis por parte das empresas táxis e veículos afetos à atividade de aluguer, sendo proposto um modelo de avaliação de benefícios fiscais, por forma a questionar a aplicabilidade (correta ou incorreta) e o impacto (alcançado ou aquém do previsto) do benefício em estudo.

1. Fiscalidade e Benefícios Fiscais

Considerando o Estado como uma estrutura socioeconómica, portadora de diversas funções ao serviço do cidadão, este deve assegurar a obtenção de

meios/recursos (receita pública) para, assim, conseguir satisfazer as necessidades públicas (despesa pública), seja na provisão de bens ou de serviços.

Neste contexto, o conceito de fiscalidade advém do poder do Estado em tributar os cidadãos com o intuito de recolher receitas⁶. Porém, consoante a realidade socioeconómica, o Estado deve utilizar instrumentos que lhe permitam equilibrar desigualdades e reduzir externalidades e, por vezes, abdicar de uma parte das suas receitas (através do sistema tributário nacional) para obter o efeito desejado.

Nas palavras de JOSÉ CASALTA NABAIS⁷ pode-se, portanto, definir “o direito económico tributário como o conjunto de normas jurídicas que regula a utilização dos instrumentos tributários, isto é, dos tributos e dos benefícios fiscais, com o principal objetivo de obter resultados extrafiscais, mormente em sede de política económica e social”. Evidencia, o autor, e com o qual concordamos que

“o direito económico tributário integra a disciplina jurídica da extrafiscalidade, um conjunto de normas que apenas formalmente integram o direito fiscal, já que têm por finalidade principal ou dominante a consecução de determinados resultados económicos ou sociais e não a obtenção de receitas para fazer face às despesas públicas”, onde se inclui, com certeza, “a preocupação ambiental”.

Exemplo de um instrumento de políticas públicas, são os benefícios fiscais enunciados na Tabela 1, que visam atingir objetivos para além do sistema fiscal, tal como definido nos termos do art.º 2º, n.º 1 do Estatuto dos Benefícios Fiscais (doravante EBF), sendo um instrumento extrafiscal de grande poder.

Tabela 1: Tipologia de Benefícios Fiscais

Isenções

Reduções de taxa

Deduções à coleta

Amortizações e reintegrações aceleradas

Entre outras medidas fiscais que obedecem às características enunciadas no n.º 1º do art.º 2.º do EBF

Os benefícios fiscais são, portanto, designados de despesa fiscal, nos termos do n.º 3 do art.º 2.º do EBF. Enquanto despesa fiscal, os benefícios fiscais devem estar previstos no Orçamento do Estado para que seja possível a

⁶ SANTOS, Paulo, 1999. A Fiscalidade e a Cidadania. Lisboa: *Fiscália, Revista da Direção Geral dos Impostos*, 21, p. 26-31.

⁷ NABAIS, José Casalta, 2008. Tributos com fins ambientais. *Revista de Finanças Públicas e Direito Fiscal*, 1(4), p. 107-144.

sua quantificação e controlo (art.º 2º, nº4, do EBF). Nesse sentido, o Relatório do Orçamento do Estado para 2025 dá nota de que “a despesa fiscal do Estado tem apresentado uma tendência crescente, quer em valor absoluto quer em percentagem do Produto Interno Bruto (PIB). Contudo, para 2025, espera-se “uma ligeira inversão daquela tendência no que respeita à despesa fiscal em percentagem do PIB”. O Relatório do Orçamento do Estado para 2025 refere, ainda, que para 2025 se prevê que “a despesa fiscal do Estado ascenda a 16 680,7 milhões de euros, o que representa um aumento de 3,2% comparativamente à despesa fiscal estimada para 2024”.

É fundamental referir também que o reconhecimento dos benefícios fiscais poderá ser efetuado ou de forma automática, resultando diretamente da lei, ou dependente de reconhecimento da Autoridade Tributária (AT).

Acresce evidenciar que os benefícios fiscais devem ser devidamente determinados, bem como regulamentados quanto ao seu conteúdo e alcance normativos, não podendo ser aplicados quaisquer outros benefícios cuja sua previsão não esteja na lei, atendendo, nomeadamente ao Princípio da Igualdade Tributária (art.8º, LGT).

Os benefícios fiscais visam, assim, atingir objetivos extrafiscais capazes de ajudar a corrigir falhas de mercado, bem como apoiar a satisfação de necessidades sociais, económicas ou ambientais⁸ – art.º 2.º, nº 1, do EBF.

Embora seja também evidente a necessidade de monitorização, controlo e avaliação, o acesso aos benefícios fiscais do sistema fiscal português enfrenta diversos problemas que se traduzem numa limitação, quer por parte dos cidadãos, quer por parte das empresas, conforme sustenta o Grupo de Trabalho⁹. Ainda assim, são fundamentais na prossecução de medidas de política económica ou social por via fiscal, como evidencia JOSÉ CASALTA NABAIS¹⁰.

2. Políticas e Estratégias Internacionais de Desenvolvimento Sustentável

O agravamento das alterações climáticas e dos riscos ambientais tem alertado para a necessidade de promover um desenvolvimento com pegadas

⁸ Para maiores desenvolvimentos, OLIVEIRA, Francisca Guedes et al., 2019, ob. cit., p. 223.

⁹ cfr. OLIVEIRA, Francisca Guedes et al., 2019, ob. cit., p. 12-13.

¹⁰ NABAIS, José Casalta, 2020. Considerações sobre as despesas fiscais. Portimão: *JURISMAT, Revista Jurídica do Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes*, 12, p. 171–201.

mais ecológicas. A proteção do planeta, bem como das espécies que nele habitam (inclusive o ser humano) tem-se demonstrado um assunto prioritário a nível mundial (principalmente para com os países em desenvolvimento), colmatando, assim, os efeitos das alterações climáticas e, ao mesmo tempo, promovendo a transição sustentável (para modelos energéticos, económicos e de crescimento sustentável)¹¹. Segundo o relatório “*Our Common Future*”¹², entende-se o conceito de Desenvolvimento Sustentável como sendo “um desenvolvimento que atende às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atender às suas próprias necessidades”¹³. Contudo, a literatura tem demonstrado que o desenvolvimento (entendido como crescimento económico) é incompatível com a sustentabilidade, tendo em conta que um processo de crescimento infinito (referido na Figura 1) num planeta com recursos finitos (face às crescentes necessidades do ser humano) é impossível.

Figura 1 – Representação das Três Dimensões de Desenvolvimento Sustentável



Fonte: Adaptado de RUGGERIO¹⁴

O sistema refere três dimensões presentes no conceito de desenvolvimento sustentável: (1) Económica: o foco desta dimensão está na sustentabilidade dos sistemas económicos através do uso da natureza como fonte/fornecedor de recursos para a satisfação das necessidades da sociedade; (2) Ambiental: contrariamente à dimensão económica, esta prioriza a conservação da natureza e dos seus recursos, apontando em segundo lugar a satisfação das

¹¹ FERREIRA, Patrícia, 2018. Alterações Climáticas e Desenvolvimento. Lisboa: Fundação Fé e Cooperação. Disponível em: <https://www.plataformaongd.pt>

¹² THE WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, 1987. *Our Common Future*. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org>

¹³ RUGGERIO, Carlos Alberto, 2021. Sustainability and sustainable development: A review of principles and definitions. *Science of The Total Environment*. vol. 786, p. 147481.

¹⁴ ob. cit., RUGGERIO, Carlos Alberto, 2021.

necessidades do ser humano; (3) Social: esta vertente interliga as duas dimensões anteriormente referidas, devido ao uso de recursos naturais (por parte do ser humano) para a satisfação de necessidades e desenvolvimento de atividades económicas, essenciais para uma sociedade equilibrada e justa.

Apesar de ser fulcral a interligação destas dimensões, é notória a existência de divergências entre estas, visto que, no geral, atuam de forma independente, provocando diversos problemas (quer a nível ambiental, social ou económico). No seguimento deste pensamento, está inserido o papel do Governo, o qual se demonstra crucial, devido ao poder de criar políticas, regulamentos e incentivos, cujo objetivo será a promoção de práticas sustentáveis nas diversas áreas e setores, variando desde a conservação ambiental à igualdade social e económica¹⁵.

Abordando o tema num contexto internacional, nomeadamente num contexto europeu, os governos internacionais desempenham um papel fundamental no que diz respeito à negociação e implementação de acordos e tratados referentes a assuntos ambientais e sociais. Na Europa é notória a consciencialização, por parte dos cidadãos, respetivamente ao assunto das alterações climáticas e na importância do mesmo.

Analisando a Tabela 2, e a partir de uma única questão, presente nos inquéritos (Eurobarómetro) dos diversos anos em análise, é possível observar que a perceção dos cidadãos europeus sobre a temática das alterações climáticas atingiu a sua maior percentagem em 2019 e, apesar da mesma ser inferior nos anos de 2021 e de 2023 (cerca de 20% menos, comparativamente ao ano de 2019), surge um novo tópico: “Problemas de saúde relacionados com a poluição”.

Este pode ser entendido como um seguimento ao tema das alterações climáticas, devido às suas consequências.

Tabela 2 – Qual o maior problema que o mundo enfrenta?

	2017	2019	2021	2023
Pobreza, fome e escassez de água potável	70%	71%	54%	58%
Terrorismo internacional	62%	54%	21%	20%

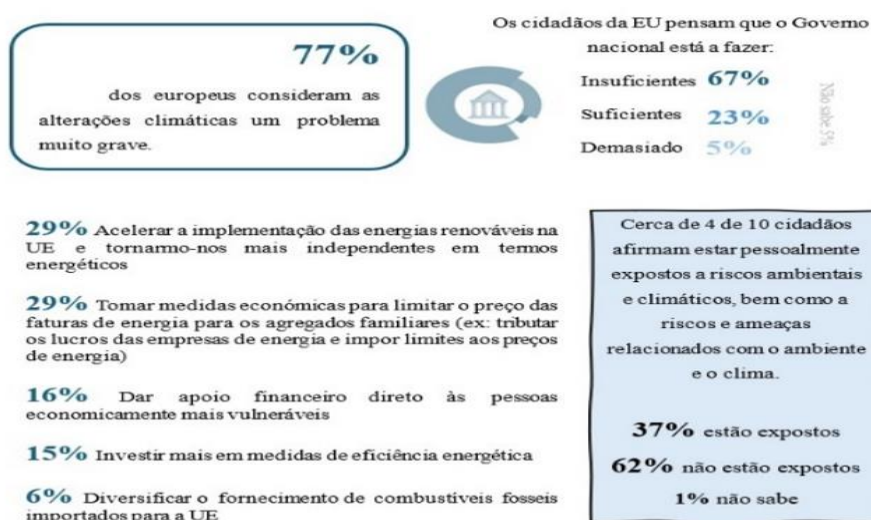
¹⁵ XAVIER, David, 2023. Política de ambiente. *Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros*. Disponível em: <https://www.sg.pcm.gov.pt/>

Alterações Climáticas	43%	61%	49%	46%
Situação Económica	34%	40%	43%	38%
Problemas de saúde relacionados com a poluição			27%	21%

Fonte: Comissão Europeia, Direção-Geral da Ação Climática, Alterações climáticas – Relatório, Serviço das Publicações da União Europeia (2017, 2019 e 2023)¹⁶

A Figura 2¹⁷ apresenta a perceção dos cidadãos europeus relativamente às alterações climáticas e à intervenção do Governo para desacelerar os seus impactos, no ano 2023.

Figura 2 – Sumário dos Resultados do Eurobarómetro de 2023



Fonte: Adaptado de FERREIRA¹⁸

A Figura 2 mostra que 77% dos cidadãos europeus sublinham a gravidade das alterações climáticas, por outro lado, 67% pensam que as ações/medidas implementadas pelos governos nacionais são insuficientes e, para que esta

¹⁶ DIRECTORATE-GENERAL FOR CLIMATE ACTION (EUROPEAN COMMISSION), 2023. *Climate change: report*. Publications Office of the European Union. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/653431>;

EUROPEAN COMMISSION. DIRECTORATE GENERAL FOR CLIMATE ACTION., 2021. *Climate change: report*. LU: Publications Office. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/437>.

EUROPEAN COMMISSION. DIRECTORATE GENERAL FOR CLIMATE ACTION. e KANTAR., 2019. *Climate change: report*. LU: Publications Office. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/00469>;

EUROPEAN COMMISSION. DIRECTORATE GENERAL FOR CLIMATE ACTION. e TNS OPINION & SOCIAL., 2017. *Climate change*. LU: Publications Office. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/92702>.

¹⁷ A Figura 2 foi adaptada e atualizada a partir da Figura 9 do estudo *Alterações Climáticas e Desenvolvimento*, ob. cit., FERREIRA, Patrícia, 2018.

¹⁸ ob. cit., FERREIRA, Patrícia, 2018.

percentagem diminua: (1) 29% apelam à independência energética (através da aceleração da implementação das energias renováveis); (2) 29% concordam na imposição de limites nos preços das faturas de energia para os agregados familiares; (3) 16% sugerem o apoio financeiro direto às pessoas economicamente vulneráveis; (4) 6% apoiam a diversificação do fornecimento de combustíveis fósseis importados para a União Europeia (UE).

Com o intuito de resumir os desafios que a sustentabilidade acarreta, a Figura 3 representa um sistema quadrangular, no qual cada vértice indica os diversos desafios e falhas que se interrelacionam. Assim, de forma simplificada, é possível observar, e até afirmar, que o conceito de desenvolvimento sustentável abrange muito mais do que a dimensão ambiental, tendo em conta que inclui componentes sociais e económicas. Por outro lado, entende-se a necessidade de intervenção neste sistema, sublinhando o papel dos governos nacionais e das organizações internacionais¹⁹.

Mediante as quatro dimensões apresentadas na Figura 3, os desafios retratados em cada uma, refletem as diversas necessidades que surgiram (e que têm vindo a surgir) consoante a evolução socioeconómica e tecnológica, as quais o Estado tende a não satisfazer, na totalidade, devido à escassez de recursos, bem como pela falta de proximidade para com os cidadãos de cada região²⁰.

Figura 3 – Desafios da Sustentabilidade



Fonte: Adaptado de FERREIRA²¹

¹⁹ DIREÇÃO-GERAL DO AMBIENTE (COMISSÃO EUROPEIA), 2018. Ambiente para os Europeus 65. Disponível em: <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/d499cc57-4768-11e8-be1d-01aa75ed71a1>

²⁰ GUHA, Joydeep e CHAKRABARTI, Bhaskar, 2019. Achieving the Sustainable Development Goals (SDGs) through decentralisation and the role of local governments: a systematic review. *Commonwealth Journal of Local Governance*, (22), 6855.

²¹ ob. cit., FERREIRA, Patrícia, 2018.

Assim, é notório o atraso no processo de descentralização de funções. Este conceito advém de duas ideias fundamentais: a liberdade de fazer e a capacidade de concretizar. A atribuição de competências, por parte da administração central, aos órgãos das Autarquias Locais, mediante a obtenção de recursos próprios (sejam estes financeiros, humanos ou organizacionais), permite estabelecer uma relação de proximidade aos seus cidadãos, proporcionando uma melhor e mais eficiente afetação de recursos da Administração Pública²².

3. Transição Sustentável no Setor dos Transportes: breve abordagem

3.1. Emissões de Gases de Efeito de Estufa (GEE)

Conforme referido por ANA DINIS, ANDRÉ CARVALHO E SARA LUÍS DIAS²³, o constante desenvolvimento da economia é, inevitavelmente, associado ao consumo de energia, o qual assinala um risco (crescente) para o ambiente e, sendo algo não visível a curto prazo, é de difícil perceção a gravidade das emissões de GEE por parte do cidadão comum, tendo em conta que no seu quotidiano é imprescindível a utilização de transportes, associando o tipo de veículo a que recorrem como um fator influenciador para os valores referentes às emissões de gases de dióxido de carbono (CO₂). Segundo os dados da PORDATA²⁴, no período de 2005 a 2022 do indicador relativo às emissões de CO₂, Portugal apresenta pequenas oscilações percentuais. No que diz respeito aos setores de atividade, Portugal acompanha os aumentos e diminuições dos valores evidenciados pela UE, desde 2005 até 2022, tendo em conta que, no período de 1990 a 2000, Portugal aponta subidas nos seus valores e o contrário acontece no contexto da UE. Ampliando o nosso foco para o Setor dos Transportes, é de logo evidenciado o constante aumento dos valores, seja num contexto da UE, como num contexto português. Sublinha-se o facto de a percentagem de emissões de CO₂ em Portugal encontrar-se sempre superior à média da UE, ao longo do período representado. Neste sentido, podemos aferir

²² GJIKA, Aida, 2018. Fiscal Decentralisation and Economic Growth in Transition Economies, Staffordshire University Business School. Disponível em: <https://eprints.staffs.ac.uk>

²³ DINIS, Ana Arromba, CARVALHO, André e DIAS, Sara Luís, 2023. Sustainable Taxi Fleet: An Approach to the Contribution of Green Taxation. *Taking on Climate Change Through Green Taxation*. Hershey: IGI Global. p. 241–264. ISBN 978-16-68485-92-7.

²⁴ Disponível em: <https://www.pordata.pt/pt/estatisticas/ambiente>

que Portugal tem ainda um longo processo a realizar no que diz respeito à emissão de GEE, na sua totalidade e no setor destacado.

3.2. Setor dos Transportes: impacto, inovação e o caminho para a sustentabilidade

A natureza e as suas mudanças fazem parte do planeta, contudo, as alterações climáticas mundiais são, em grande parte, influenciadas pela atividade humana, a qual acelera este processo. No seguimento, PATRÍCIA POLÁCKÁ²⁵ entende que a segurança ambiental visa proteger o meio ambiente dos impactos causados por essas mesmas atividades²⁶. A constante evolução da sociedade (na qual está incluída a urbanização), acarreta consigo a necessidade de mobilidade no quotidiano das diversas sociedades. Sendo assim, o impacto do Setor dos Transportes no ambiente apresenta um valor bastante significativo, seja na qualidade do ar, como no bem-estar das pessoas²⁷.

Atualmente, em pleno 2024, ainda são discutidos os impactos das tecnologias mais poluentes e, seguindo o foco no Setor dos Transportes, o uso de veículos a combustão tem sido uma das principais causas de poluição atmosférica. Por forma a exemplificar a contribuição deste setor nos valores de emissão de GEE, é referido que, num processo de combustão, apenas 15% do combustível é utilizado para a produção de energia e, os restantes 85% (referentes às substâncias tóxicas) vão para a atmosfera^{28,29}.

Através da Figura 4 é possível constatar que o Setor dos transportes é responsável por cerca de 25% das emissões de GEE (no contexto da UE) e, aprofundando a análise, conclui-se que a categoria dos transportes rodoviários é a principal fonte das emissões (representando de 71% no total do setor).

²⁵ POLÁCKÁ, Patrícia, 2021. Segurança ambiental - um estudo de caso da República Eslovaca. Masarykova Univerzita. Disponível em: <https://is.muni.cz/th/rri9d/?info>

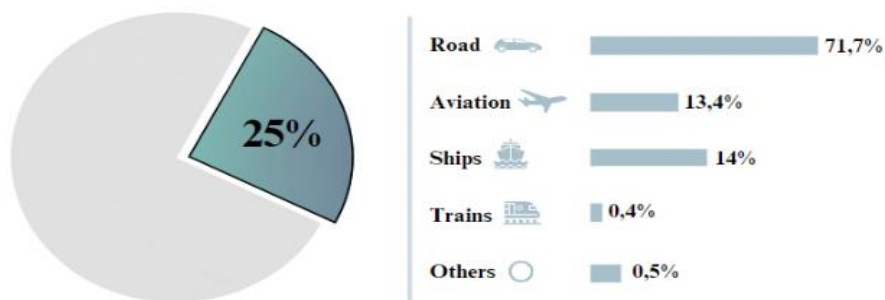
²⁶ ĎAĎOVÁ, Alena, 2023. Impact of transport on the environmental safety of Slovakia and Europe. *Transportation Research Procedia*. vol. 74, p. 1348–1351.

²⁷ AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE, 2023. *Relatório do Estado do Ambiente 2022/2023*. Disponível em: <https://rea.apambiente.pt>.

²⁸ Ou seja, um carro que viaja a cerca de 80-90 km/h, converte em média tanto oxigénio em dióxido de carbono quanto 300-350 pessoas, emitindo cerca de 800 kg de monóxido de carbono, num ano – Impacto Ambiental dos Transportes Rodoviários de 2022.

²⁹ ĎAĎOVÁ, Alena, 2023. Impact of transport on the environmental safety of Slovakia and Europe. *Transportation Research Procedia*. vol. 74, p. 1348–1351.

Figura 4 – Representação Gráfica da percentagem de Emissões de GEE do Setor dos Transportes (total e por tipo)



Fonte: Adaptado de *Mobilidade limpa e sustentável para uma UE com impacto neutro no clima*³⁰

Sabendo que os progressos de descarbonização dos transportes têm sido mais lentos do que noutros setores económicos, e que o mesmo representa $\frac{1}{4}$ das emissões de GEE, é de elevada importância o estabelecimento de metas para que haja uma mudança/transformação neste setor³¹. Em 2021, foram adotadas pelo Conselho Europeu conclusões sobre a estratégia de “Mobilidade Sustentável e Inteligente” da Comissão, nas quais se definem os objetivos da UE para tornar a mobilidade ecológica, inteligente e resiliente³².

Tendo em consideração os transportes de passageiros e de mercadoria como parte integrante e importante no setor dos transportes, é crucial que estes agregados se tornem mais eficientes e menos dependentes de combustíveis fósseis. Segundo o Conselho Europeu, o agregado que diz respeito aos veículos de passageiros é responsável por cerca de 12% do total de emissões de CO₂ na UE³³. Correto será dizer que se os governos não se preocuparem com todas as medidas tomadas no sentido de promover a sustentabilidade relativamente ao setor dos transportes, nomeadamente infraestruturas suficientes e eficientes

³⁰ Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/clean-and-sustainable-mobility/>

³¹ WHITE, William et al., 2013. The role of governments in renewable energy: The importance of policy consistency. *Biomass and Bioenergy*. vol. 57, p. 97–105.

³² Council of the European Union: General Secretariat of the Council, 2024. *Green transition: navigating social challenges for a sustainable future*. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/council-research-papers/>.

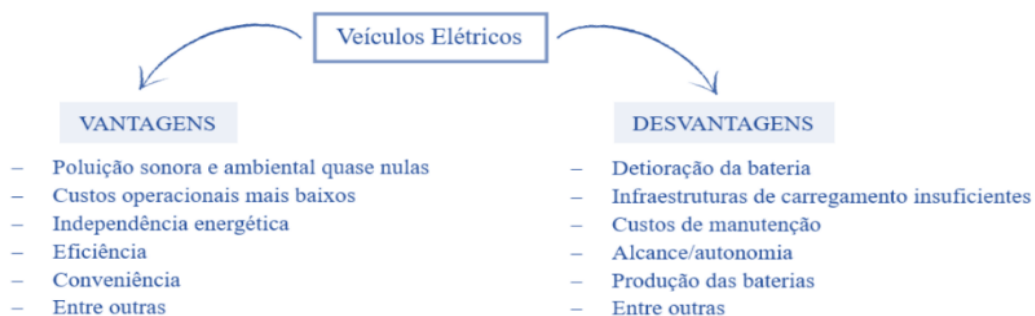
³³ No mês de março do ano de 2023, o Conselho adotou novas regras para reduzir, de forma mais acentuada, as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos, tendo ocorrido uma revisão do regulamento da UE de 2019. A realização desta revisão estabeleceu metas para a redução progressiva das emissões, definindo que, no período de 2030 a 2034, as emissões deste tipo de veículos terão de ser reduzidas em 55%, comparativamente às metas de 2021. Além desta meta, foi também referido que, a partir de 2035, todos os veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos terão de ter emissões nulas - (*Euro 7*, 2023).

(como por exemplo, os postos de carregamento de veículos elétricos), bem como financiamento para as suas construções (como por exemplo, fundos europeus), não será possível o incentivo e acompanhamento de integração à transição verde das entidades (públicas e privadas).

3.3. Limitações e Soluções inerentes à Transição Sustentável no Setor dos Transportes

Na última década, tem-se assistido ao progresso de diversos aspetos relacionados à produção de veículos elétricos e ao uso de novas tecnologias, bem como das vendas³⁴. Conforme a Figura 5, existem benefícios e desafios associados aos veículos elétricos que poderão estar relacionados com a falta de interesse por parte de algumas populações e/ou indivíduos.

Figura 5 – Vantagens e Desvantagens dos Veículos Elétricos



Fonte: Adaptado de ALANAZI³⁵

Atualmente, a maior parte dos estudos relacionados aos diferentes tipos de veículos elétricos focam o impacto do seu carregamento, no uso de fontes de carregamento provenientes de energias renováveis e na proposta de novos métodos de otimização de carregamento³⁶. Apesar dos diversos avanços tecnológicos, é possível afirmar que a representatividade dos veículos de combustíveis alternativos (categoria “Outros”) tem vindo a sofrer um aumento significativo ao longo dos anos, porém, a sua percentagem ainda se encontra bastante distante da representatividade dos veículos tradicionais (categorias “Gasóleo” e “Gasolina”). O caso de a representatividade dos veículos sustentáveis ser diminuta poderá estar relacionada com o facto da tecnologia e do conhecimento da população sobre este tipo de veículos ser um assunto

³⁴ SANGUESA, Julio A. et al., 2021. A Review on Electric Vehicles: Technologies and Challenges. *Smart Cities*. vol. 4, no. 1, p. 372–404.

³⁵ ALANAZI, Fayez, 2023. Electric Vehicles: Benefits, Challenges, and Potential Solutions for Widespread Adaptation. *Applied Sciences*. vol. 13, no. 10, p. 6016.

³⁶ SANGUESA, Julio A. et al., 2021, ob. cit. p. 372–404.

recente com muitas incertezas. Acresce que embora tenham sido realizados inúmeros estudos acerca desta temática, alguns autores questionam a efetiva sustentabilidade e o verdadeiro impacto ambiental dos veículos elétricos³⁷⁻³⁸. De forma sintetizada, poder-se-á constatar que, apesar dos recentes avanços na construção de infraestruturas de carregamento, a acessibilidade e a praticidade associadas às mesmas ficam aquém dos postos de combustível convencionais³⁹. Este facto por si só torna-se um desafio para a transição sustentável, no que diz respeito ao tipo de veículos utilizados. Outra dificuldade apresentada é a autonomia deste tipo de veículos: o entrave associado às baterias dos veículos elétricos provoca nos condutores (sobretudo aqueles que percorrem longas distâncias) incerteza sobre a eficiência e praticidade destes veículos (seja pela autonomia insuficiente, seja pela demora no carregamento).

Referido anteriormente, os veículos sustentáveis (sobretudo os veículos 100% elétricos) apresentam diversos desafios e, tendo em consideração empresas cujo bem essencial de serviço é/são os veículos (como por exemplo as empresas táxis), as limitações intrínsecas aos mesmos elevam o seu impacto na aquisição de veículos mais sustentáveis. Desafios como o custo de aquisição, a autonomia insuficiente, a escassez de infraestruturas de carregamento e a demora do mesmo, devem ser colmatados através de medidas e estratégias governamentais que têm como finalidade impulsionar a transição sustentável neste tipo de empresas, começando pelo seu principal meio de serviço, os veículos. Para que estes desafios sejam superados, o Setor Público tem um papel crucial no incentivo para a aquisição de veículos mais sustentáveis, podendo recorrer ao uso de instrumentos como: (1) Políticas que facilitem a entrada de veículos elétricos no mercado; (2) Aplicação de taxas nos combustíveis fósseis; (3) Controlo das emissões de CO₂; (4) Financiamento e criação de estruturas de carregamento (públicas e privadas); (5) Incentivos monetários e subsídios de suporte para a investigação e desenvolvimento do

³⁷ SANGUESA, Julio A. et al., 2021, ob. cit. p. 372–404, referem três etapas, as quais devem ser consideradas na avaliação da sustentabilidade deste tipo de veículos: processo de fabrico, uso e tempo de vida e processo de depósito e reciclagem.

³⁸ GONÇALVES, Nuno Miguel Borges, 2020. *Motivações e barreiras à compra de viaturas elétricas em Portugal*. Politécnico de Leiria. Disponível em: <https://online.ipleiria.pt/handle/10400.8/5079>.

³⁹ SANTOS, Diana, 2015. *Estudo para a Implementação de Infraestruturas de Carregamento de Veículos Elétricos*. Universidade Nova de Lisboa. Disponível em: <https://run.unl.pt/handle/10362/16360>.

setor dos veículos elétricos. Porém, “a incerteza política e a criação de políticas tornam-se complicadas para o mercado dos veículos elétricos”⁴⁰.

4. Benefício Fiscal à Aquisição de Veículos Sustentáveis – o Caso Português em Sede de ISV

4.1. A Lei da Reforma da Fiscalidade Verde

O princípio do “poluidor pagador” tem como pressuposto a responsabilização da pessoa (coletiva ou individual) relativamente às consequências das suas ações poluidoras para com os recursos naturais públicos⁴¹. No ano de 1990, foi realizada uma investigação em torno do impacto da introdução de um sistema fiscal sustentável, em comparação com a implementação de quotas de emissão de GEE. Verificou-se, assim, que a aplicação da tributação ambiental é mais vantajosa e, que, segundo um estudo realizado por Sandmo⁴², a forma mais adequada de garantir o cumprimento do princípio previamente referido, será através deste sistema de tributação, podendo proporcionar uma transformação nas ações do ser humano (exemplo: o cidadão poderá optar por energias limpas/renováveis em vez de recorrer a energias fósseis)⁴³. A Reforma da Fiscalidade Verde (RFV) (Lei nº 82 – D/2014 de 31/12), que entrou em vigor em 2015, englobou alterações a um conjunto de normas fiscais ambientais nos setores da energia e emissões, dos transportes, da água, dos resíduos, do ordenamento do território e das florestas e biodiversidade⁴⁴. Assim, a RFV teve como intuito contribuir para a inovação e eficiência na utilização de recursos e visou concretizar, de forma eficiente, metas e objetivos internacionais (como por exemplo os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS), diversificando as fontes de receita, enquadradas na neutralidade do sistema fiscal e de

⁴⁰ ALANAZI, Fayez, 2023. Electric Vehicles: Benefits, Challenges, and Potential Solutions for Widespread Adaptation. *Applied Sciences*. vol. 13, no. 10, p. 6016.

⁴¹ TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO EUROPEIA, 2021. 12: Princípio do poluidor pagador: aplicação incoerente nas políticas e ações ambientais da EU. Disponível em: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/polluter-pays-principle-12-2021/pt/>

⁴² SANDMO, Agnar, 2003. Environmental Taxation and Revenue for Development. *New Sources of Development Finance* 1. Oxford: Oxford University Press. p. 33–57.

⁴³ BORREGO, Ana Clara, 2016. DIPLOMA DA FISCALIDADE VERDE – FINALMENTE UMA FISCALIDADE AMBIENTAL INTEGRADA EM PORTUGAL? *Revista de Gestão Social e Ambiental*. vol. 10, no. 3, p. 51–68.

⁴⁴ Lei n.º 82-D/2014, 2024. Diário da República n.º 252/2014, 2o Suplemento, Série I de 2014-12-31.

competitividade económica sustentável⁴⁵. A RFV inclui medidas como: (1) Incentivos aos veículos de melhor desempenho ambiental, como por exemplo a dedução do IVA em veículos de turismo sustentáveis; (2) Promoção do uso de transportes públicos, a qual poderá diminuir o congestionamento e o valor de emissões de CO₂ por pessoa; (3) Imposto Sobre Veículos (ISV): este ponto pode atenuar de duas formas. A primeira tem a ver com o agravamento do imposto dos veículos a combustão (gasóleo ou gasolina), tendo em conta as emissões de CO₂. Por outro lado, poderá ser criado um benefício fiscal que apoie a aquisição de veículos sustentáveis⁴⁶.

4.2. Benefício Fiscal: Táxis e Veículos afetos à atividade de aluguer

É possível afirmar que o Diploma da Fiscalidade Verde teve um especial impacto em Portugal, num conjunto de isenções (totais ou parciais) no ISV em razão do nível de poluição associados aos veículos⁴⁷. Poder-se-á, então, dar como exemplo as diversas alterações realizadas no artigo 53^o, do CISV, no decorrer dos anos. Atualmente, este artigo prevê que beneficiam de 70% de isenção do montante de imposto, os veículos ligeiros de passageiros e de utilização mista afetos ao serviço de táxi (aluguer com condutor) de letra “A” e “T”. O acesso ao benefício é destinado a veículos que apresentem até 4 anos de uso⁴⁸ e os seus níveis de emissões de CO₂ NEDC ou WLTP⁴⁹ sejam, respetivamente, inferiores a 160 g/km ou 184 g/km, corroborados pelo respetivo certificado de conformidade. Caso equipados com motores, cujo consumo seja exclusivamente a gás natural ou energia elétrica e/ou motores híbridos, os veículos que atendam às características anteriormente referidas, ficam isentos na sua totalidade (n^o 2 do art.^o 53.^o, do CISV). Para obterem o estatuto de entidade beneficiária, é exigida uma inscrição prévia na Autoridade Aduaneira. Tal como referido, foram realizadas diversas alterações, mas, tendo em conta a RFV, apenas serão referidas as que estão presentes na Lei n^o 64-B/2011, de

⁴⁵ DIAS, Paulo Varela e SANTOS, Iara Cardoso, 2023. Green Tax: A Bibliometric Analysis. *Taking on Climate Change Through Green Taxation*. Hershey: IGI Global. p. 154–178. ISBN 978-1-66848-592-7.

⁴⁶ DINIS, Ana Arroomba, CARVALHO, André e DIAS, Sara Luís, 2023. Sustainable Taxi Fleet: An Approach to the Contribution of Green Taxation. *Taking on Climate Change Through Green Taxation*. Hershey: IGI Global. p. 241–264. ISBN 978-1-66848-592-7.

⁴⁷ BORREGO, Ana Clara, 2016. DIPLOMA DA FISCALIDADE VERDE – FINALMENTE UMA FISCALIDADE AMBIENTAL INTEGRADA EM PORTUGAL? *Revista de Gestão Social e Ambiental*. vol. 10, no. 3, p. 51–68.

⁴⁸ Contados desde a atribuição da primeira matrícula e respetivos documentos.

⁴⁹ NEDC e WLTO são métodos de medição dos gases de CO₂.

30/12 e na Lei nº 82-D/2014, de 31/12. Embora a percentagem de isenção do imposto não tenha apresentado mudanças, no número um do artigo 53º do CISV, os valores associados à emissão de CO2 foram alterados, na Lei nº 82-D/2014 comparativamente à Lei nº 64-B/2011. Os veículos afetos a este benefício, passam a ter de apresentar níveis de emissão de CO2 inferiores a 160 g/km, em vez de 175 g/km. Esta alteração poderá ser justificada pela crescente preocupação sobre os níveis de emissão de GEE (especialmente de CO2) emitidos pelos veículos tradicionais, dando ênfase à aquisição de veículos sustentáveis por parte das empresas e dos cidadãos. Assim, em consequência desta evolução, foi necessário ocorrer uma adaptação aos problemas da atualidade, passando a existir duas classificações dos níveis de CO2 (NEDC e WLTP), com valores distintos (160 g/km e 184 g/km, respetivamente).

4.3. Enquadramento do Benefício Fiscal nas Empresas Táxis

A introdução de transportes sustentáveis nas sociedades é um objetivo crucial para o desenvolvimento sustentável, contudo, a aquisição deste tipo de veículos é considerada um custo elevado para as empresas e para os cidadãos. Atualmente, o processo de inovação das empresas táxis é visto como um passo fulcral para a transformação dos transportes públicos. Como tal, o apoio do Estado a estas empresas tem como função guiar e impulsionar a aquisição de veículos sustentáveis, bem como a escolha por parte da sociedade⁵⁰.

Assim, foi introduzido previamente o art.º 53.º do CISV, no qual é apresentado um benefício fiscal que visa apoiar as empresas táxis a cumprir o objetivo mencionado e, para melhor perceção do impacto causado pelo mesmo, foram analisadas variáveis relativas ao número de entidades que usufruíram do benefício fiscal em estudo e o total de benefício fiscal acedido pelas empresas táxis com base na sua sede, por Região, Distrito e Município.

Foi possível então analisar no período de 2015 a 2022 que a região com maior número de entidades beneficiárias sediadas é “Lisboa e Vale do Tejo” (48%). Seguidamente, a região Norte apresenta cerca de 37% do número de empresas táxis beneficiárias (art.º 53.º, do CISV), podendo afirmar que nas restantes regiões o número de entidades beneficiárias é bastante inferior.

⁵⁰ Fiscalidade verde | Agência Portuguesa do Ambiente, 2021. Disponível em: <https://apambiente.pt>

A Tabela 3 apresenta a informação de entidades beneficiárias, por distrito. A partir destes valores, poderão ser retiradas conclusões mais concretas acerca da relação entre “número de entidades” e o “total de benefício fiscal” acedido pelas mesmas no período de 2015 a 2022.

Tabela 3 – Entidades beneficiárias e Total de benefício fiscal acedido, por Distrito

Região/NUT II	Distrito	Nº de Entidades	Total de Benefício Fiscal (2015-2022)
Norte	Braga	31	105.330,39€
	Bragança	8	39.943,65€
	Porto	61	234.444,06€
	Viana do Castelo	9	38.517,63€
	Vila Real	3	11.951,36€
Total Norte		112	430.187,09€
Centro	Aveiro	2	8.991,94€
	Castelo Branco	2	7.201,41€
	Coimbra	1	3.552,18€
	Guarda	1	5.672,34€
	Leiria C ⁵¹	6	24.667,14€
	Viseu	3	10.963,53€
Total Centro		15	61.048,54€
Lisboa e Vale do Tejo	Leiria LVT ⁵²	3	9.946,68€
	Lisboa	135	475.309,48€
	Santarém	5	15.364,54€
	Setúbal	17	50.394,47€
Total Lisboa e Vale do Tejo		160	551.015,17€
Alentejo	Évora	10	37.700,27€
	Beja	2	9.730,80€
Total Alentejo		12	46.431,07€
Algarve	Faro	14	57.305,84€
Região Autónoma da Madeira	Funchal	2	13.321,68€
	Total	315	1.159.309,39€

De uma forma sintetizada, é possível destacar os distritos de Lisboa, Porto e Braga, quer pelo número de entidades beneficiárias sediadas, quer pelo montante de benefício fiscal acedido por estas entidades, no período de 2015 a 2022: (1) Lisboa apresenta o maior número de entidades beneficiárias (135 entidades), bem como o montante de benefício fiscal mais elevado (475.309,48€), representando cerca de 43% e 41%, respetivamente; (2) Porto é o segundo distrito com maior número de entidades beneficiárias (61 entidades), embora apresente uma diferença de 74 empresas táxi comparativamente a Lisboa. É de realçar que,

⁵¹ Leiria da Região Centro.

⁵² Leiria da Região de Lisboa e Vale do Tejo.

mesmo possuindo um menor número de entidades beneficiárias sediadas, o montante de benefício fiscal acedido por estas empresas foi de 234.444,06€, o que equivale a um valor médio de 3.843,35€ por empresa táxi (obtendo, assim, um valor médio superior por entidade, comparativamente ao distrito de Lisboa); (3) Braga apresenta uma elevada disparidade de entidades beneficiárias sediadas em relação a Lisboa, totalizando 31 empresas táxis. Relativamente ao montante de benefício fiscal acedido (105.330,39€), este não apresenta diferenças significativas face aos distritos acima mencionados; (4) No que diz respeito aos restantes distritos, é possível observar o número reduzido de entidades beneficiárias e, por consequência, o montante de benefício fiscal acedido. Evidencia-se o facto de o distrito de Faro apresentar um valor de benefício fiscal superior ao do distrito de Setúbal, apesar de o mesmo possuir menor número de entidades beneficiárias. Tendo por base os 18 distritos e os 308 municípios portugueses, e considerando os valores das entidades beneficiárias, é possível destacar os municípios de Lisboa (com 38 entidades beneficiárias e um montante de benefício fiscal acedido de 160.873,90€), Sintra (com 28 entidades beneficiárias e um montante de benefício fiscal acedido de 93.090,26€), Vila Nova de Gaia (com 16 entidades beneficiárias e um montante de benefício fiscal acedido de 75.454,36€), Amadora (com 15 entidades beneficiárias e um montante de benefício fiscal acedido de 46.754,79€) e Odivelas (com 14 entidades beneficiárias e um montante de benefício fiscal acedido de 52.269,87€) por obterem o maior número de entidades beneficiárias e, por outro lado, o montante de benefício fiscal acedido superior aos restantes municípios. Além dos municípios mencionados, pode ser referido o município de Braga pelo seu número de entidades beneficiárias (14), embora o montante de benefício fiscal acedido tenha sido inferior ao do município de Odivelas (também com 14 entidades).

Em suma, as análises realizadas aos diferentes níveis (regional, distrital e local) revelam a existência de disparidades entre Regiões e dentro das mesmas. Estas refletem a concentração populacional e económica nas áreas destacadas, podendo também estar presente as diferentes capacidades de acesso e afetação dos incentivos provenientes do Estado⁵³. Surge assim, a necessidade de políticas mais equilibradas e direcionadas, cuja finalidade seja atenuar as

⁵³ MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO, 2021. Recuperar Portugal, Construindo o futuro. Plano de Recuperação e Resiliência. Disponível em: <https://recuperarportugal.gov.pt/prr/> .

desigualdades entre regiões e, conseqüentemente, entre distritos, promovendo uma distribuição mais equitativa dos recursos públicos e, por outro lado, incentivar a aquisição/adoção de veículos sustentáveis em todo o país⁵⁴.

5. Modelo de Avaliação de Benefícios Fiscais

Realizado o estudo ao Benefício Fiscal (art.º 53.º do CISV) afeto a empresas táxis na aquisição de veículos sustentáveis, foi necessário desenvolver um mecanismo de avaliação que complementasse os dados com questões essenciais para a perceção do impacto (esperado ou diminuto) da criação e aplicação de determinado benefício fiscal. Assim, mediante a adaptação do modelo de avaliação presente no documento do Grupo de Trabalho⁵⁵ face ao benefício em estudo (art.º 53.º, do CISV) seria possível retirar, de forma sintetizada e completa, conclusões quanto à intervenção (necessária ou não) do Estado, à adoção do benefício fiscal como instrumento político, à divulgação (in)suficiente do instrumento utilizado, à sua eficácia, entre outras.

No relatório do Grupo de Trabalho (2019), o modelo de avaliação é dividido em três conjuntos: (1) análise de contexto, na qual é questionada a intervenção e a adoção de uma política fiscal (no caso a utilização do benefício fiscal); (2) controlo instrumental, onde é questionada a utilização (adequada ou não) do benefício fiscal como instrumento político, bem como da modalidade aplicada; (3) controlo operacional, no qual são questionadas a eficácia e a eficiência do benefício fiscal, resultando (caso sejam conferidas todas as questões) na criação ou manutenção do benefício fiscal.

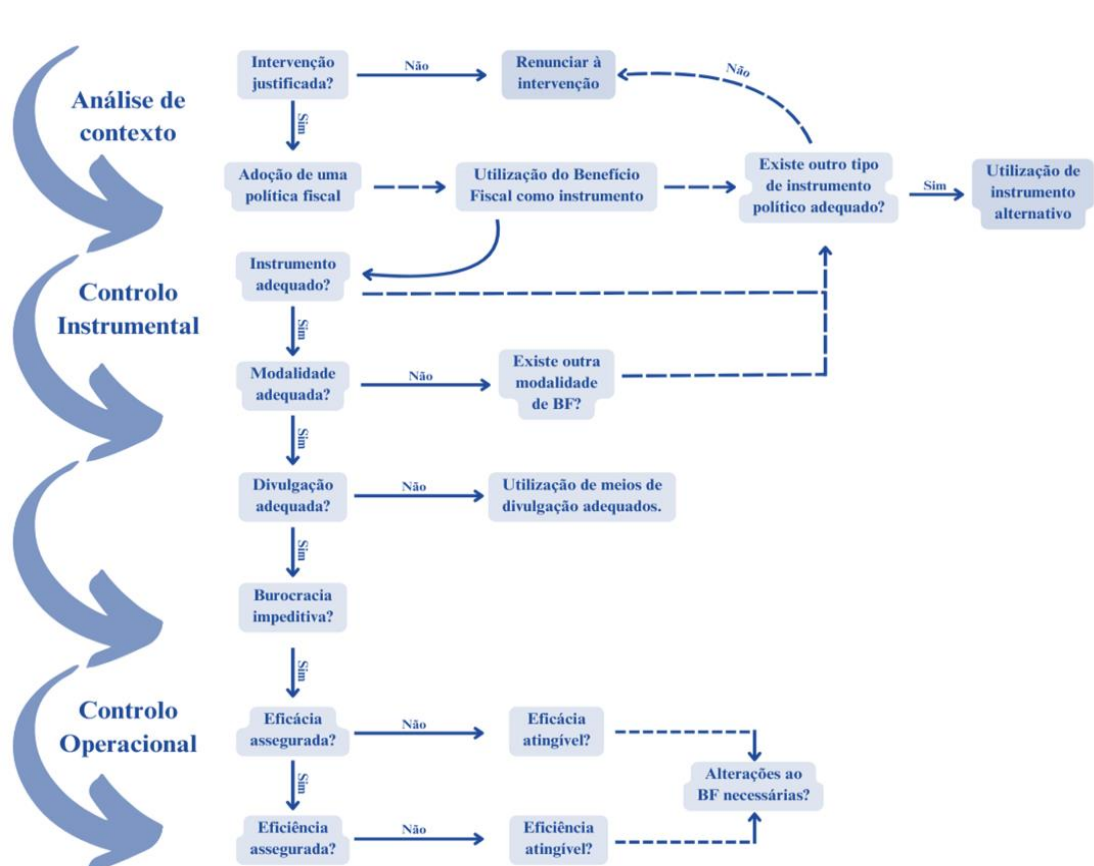
Por forma a adequar o processo de avaliação ao benefício em estudo (art.º 53.º, do CISV), considerou-se essencial acrescentar três pontos ao modelo de avaliação (previamente mencionado): a divulgação, a burocracia e as alterações. Estes pontos advêm do facto de o benefício fiscal em causa já ter entrado em vigor e da sua aplicabilidade conceder/permitir interligar a teoria (conceito de benefício fiscal, a despesa prevista, o impacto esperado, entre outros) com a realidade do mesmo (a efetiva despesa associada ao benefício, a adesão por parte das empresas ou cidadãos, o impacto causado, entre outros) – Figura 6.

⁵⁴ Reduzir as desigualdades - ODS 10, 2022.

⁵⁵ Para maiores desenvolvimentos, cfr. OLIVEIRA, Francisca Guedes et al., 2019, ob. cit., p. 39.

Como é possível observar na Figura 6, os pontos anteriormente referidos foram inseridos (de forma ponderada) nos diferentes conjuntos existentes no modelo anterior à adaptação, tendo como finalidade a obtenção de uma avaliação direcionada e apropriada do benefício afeto a empresas táxis na aquisição de veículos sustentáveis.

Figura 6 – Proposta de Modelo de Avaliação de Benefícios Fiscais



Fonte: Adaptado do Relatório do Grupo de Trabalho: “Os Benefícios Fiscais em Portugal”⁵⁶

A implementação de determinada política fiscal tem por base a consideração de vários fatores (condição económica, objetivos políticos, entre outros), por forma a atingir o(s) objetivo(s) pré-definidos. O não conhecimento por parte dos *stakeholders* (cidadãos e/ou empresas) afetos à concretização dos mesmos e, problemas como a dispersão e a complexidade das políticas públicas demonstram ser, por si só, um desafio⁵⁷. A questão da divulgação está intrínseca ao conhecimento (ou não conhecimento) por parte dos *stakeholders*, tornando a perceção da forma (adequada ou não) de como é realizada, um ponto importante

⁵⁶ ob. cit., OLIVEIRA, Francisca Guedes et al., 2019, p. 39.

⁵⁷ OECD STUDIES ON PUBLIC ENGAGEMENT FOCUST, 2009. The Citizen Participation Policy Programme, Finland. OCDE: OECD Publishing. ISBN 9789264048867. Disponível em: <https://www.oecd-ilibrary.org>.

na avaliação de determinada política fiscal⁵⁸. No que diz respeito à burocracia, esta é retratada como um fator impeditivo no acesso aos benefícios fiscais e a outros apoios provenientes do Estado. Embora necessária, tendo em conta a despesa fiscal (ou seja, a perda de receita pública) e o dever de fiscalização e controlo (art.º 2.º, nº4 e art.º 7.º, do EBF) intrínsecos ao conceito de benefício fiscal, existem opiniões contrárias à existência da mesma. Por fim, o ponto referente às alterações está relacionado com as alterações legislativas frequentes associadas às políticas de despesa fiscal, fortemente impulsionadas pela constante evolução social e tecnológica. O processo de criação de determinada medida (no caso, de um benefício fiscal) poderá ser demorado e dispendioso⁵⁹ e, tendo em conta os diversos problemas associados aos Benefícios Fiscais, como o facilitismo na sua criação, a dispersão por legislação avulsa (transformando o sistema complexo e pouco transparente), o não esclarecimento dos objetivos extrafiscais de determinado benefício, os constrangimentos na obtenção de informações e dados relevantes para a avaliação do benefício fiscal em vigor, entre outros⁶⁰, a adaptação de um benefício fiscal já existente será, a priori, mais conveniente e vantajosa do que a criação de outro benefício.

Considerações Finais

Partindo do estudo da efetiva aplicabilidade de uma medida adotada pelo Governo, por via da utilização de instrumento extrafiscal em sede de ISV (o Benefício Fiscal presente no artigo 53º, do Código do Imposto Sobre os Veículos), este trabalho tem como principais objetivos o estudo da eficiência administrativa, a aproximação aos cidadãos, o incentivo ao desenvolvimento regional e o aumento da participação pública. Além disso, o surgimento deste conceito advém do facto das decisões poderem ser tomadas o mais perto possível dos cidadãos a quem se dirigem, ou seja, pelo nível administrativo mais próximo, sendo a falta de coordenação e de comunicação entre os diferentes níveis de Administração Pública um desafio à concretização dos objetivos mencionados.

⁵⁸ LIMA, Marisa, 2020. O Papel da Burocracia na Administração Pública: Estudo de Caso dos Procedimentos Concursais nas Autarquias Locais. Universidade de Coimbra. Disponível em: <https://estudogeral.uc.pt>

⁵⁹ CAPANO, Giliberto et al. (orgs.), 2019. Making Policies Work: First- and Second-order Mechanisms in Policy Design. Reino Unido: Edward Elgar Publishing.

⁶⁰ ob. cit., OLIVEIRA, Francisca Guedes et al., 2019, p. 39.

A partir das conclusões retiradas, é evidenciada a carência de intervenção e apoio do Estado, bem como da falta de comunicação das necessidades que surgem com a transição sustentável dos transportes por parte dos cidadãos e/ou empresas aos seus municípios e vice-versa. Podendo este fator ser crucial para a implementação de medidas e estratégias direcionadas e focadas na satisfação de necessidades específicas de cada município, como é o caso da carência de incentivos financeiros e/ou fiscais na aquisição de veículos sustentáveis ou de infraestruturas de carregamento exclusivas para veículos das empresas táxis.

Em suma, a transição sustentável no Setor dos Transportes deve ser um assunto aprofundado, sendo um passo importante a perceção da importância intrínseca ao serviço de transporte de passageiros (empresas táxis) nesta transição. É de sublinhar o facto da intervenção dos municípios, nomeadamente, ao nível da divulgação de benefícios fiscais ser um ponto a melhorar para, conseqüentemente, o Estado conseguir, efetivamente, causar impacto positivo de forma equilibrada e justa em todo o país, considerando a verdadeira eficácia na implementação de benefícios fiscais ambientais.

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e Tecnologia, I.P., no âmbito dos projetos UIDB/04043/2020 e UIDP/04043/2020.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE, 2023. *Relatório do Estado do Ambiente 2022/2023*. Disponível em: <https://rea.apambiente.pt>.

ALANAZI, Fayez, 2023. Electric Vehicles: Benefits, Challenges, and Potential Solutions for Widespread Adaptation. *Applied Sciences*. vol. 13, no. 10, p. 6016.

BORREGO, Ana Clara, 2016. Diploma da fiscalidade verde – finalmente uma fiscalidade ambiental integrada em Portugal? *Revista de Gestão Social e Ambiental*. vol. 10, no. 3, p. 51–68.

CAPANO, Giliberto et al. (orgs.), 2019. *Making Policies Work: First- and Second-order Mechanisms in Policy Design*. Reino Unido: Edward Elgar Publishing.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION: GENERAL SECRETARIAT OF THE COUNCIL, 2024. Green transition: navigating social challenges for a sustainable future. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/council-research-papers/>

ĎAĎOVÁ, Alena, 2023. Impact of transport on the environmental safety of Slovakia and Europe. *Transportation Research Procedia*. vol. 74, p. 1348–1351.

DIAS, Paulo Varela e SANTOS, Iara Cardoso, 2023. Green Tax: A Bibliometric Analysis. *Taking on Climate Change Through Green Taxation*. Hershey: IGI Global. p. 154–178. ISBN 978-1-66848-592-7.

DINIS, Ana Arromba, CARVALHO, André e DIAS, Sara Luís, 2023. Sustainable Taxi Fleet: An Approach to the Contribution of Green Taxation. *Taking on Climate Change Through Green Taxation*. Hershey: IGI Global. p. 154–178. ISBN 978-1-66848-592-7.

DIREÇÃO-GERAL DO AMBIENTE (COMISSÃO EUROPEIA), 2018. Ambiente para os Europeus 65. Disponível em: <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/d499cc57-4768-11e8-be1d-01aa75ed71a1>

DIRECTORATE-GENERAL FOR CLIMATE ACTION (EUROPEAN COMMISSION), 2023. *Climate change*. Publications Office. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/653431> .

EUROPEAN COMMISSION. DIRECTORATE GENERAL FOR CLIMATE ACTION., 2021. *Climate change*. LU: Publications Office. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/437> .

EUROPEAN COMMISSION. DIRECTORATE GENERAL FOR CLIMATE ACTION. e KANTAR., 2019. *Climate change*. Publications Office. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/00469> .

EUROPEAN COMMISSION. DIRECTORATE GENERAL FOR CLIMATE ACTION. e TNS OPINION & SOCIAL., 2017. *Climate change*. Publications Office. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2834/92702> .

FERREIRA, Patrícia, 2018. Alterações Climáticas e Desenvolvimento. Lisboa: Fundação Fé e Cooperação. Disponível em: <https://www.plataformaongd.pt>

GJIKA, Aida, 2018. Fiscal Decentralisation and Economic Growth in Transition Economies. Disponível em: <https://eprints.staffs.ac.uk>

GONÇALVES, Nuno Miguel Borges, 2020. Motivações e barreiras à compra de viaturas elétricas em Portugal. Politécnico de Leiria [dissertação]. Disponível em: <https://iconline.ipleiria.pt/handle/10400.8/5079>

GUHA, Joydeep e CHAKRABARTI, Bhaskar, 2019. Achieving the Sustainable Development Goals (SDGs) through decentralisation and the role of local governments: a systematic review. *Commonwealth Journal of Local Governance*, (22), 6855.

LIMA, Marisa, 2020. O Papel da Burocracia na Administração Pública: Estudo de Caso dos Procedimentos Concursais nas Autarquias Locais. Universidade de Coimbra [dissertação]. Disponível em: <https://estudogeral.uc.pt>

MINISTÉRIO DO PLANEAMENTO, 2021. Recuperar Portugal, Construindo o futuro. Plano de Recuperação e Resiliência. Disponível em: <https://recuperarportugal.gov.pt/prr/>

NABAIS, José Casalta, 2020. Considerações sobre as despesas fiscais. Portimão: *JURISMAT, Revista Jurídica do Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes*, 12, p. 171–201.

NABAIS, José Casalta, 2008. Tributos com fins ambientais. *Revista de Finanças Públicas e Direito Fiscal*, 1(4), p. 107–144.

OECD STUDIES ON PUBLIC ENGAGEMENT FOCUST, 2009. The Citizen Participation Policy Programme, Finland. OCDE: OECD Publishing. ISBN 9789264048867. Disponível em: <https://www.oecd-ilibrary.org>

OLIVEIRA, Francisca Guedes et al., 2019. Os Benefícios Fiscais Em Portugal, Grupo de Trabalho para o Estudo dos Benefícios. Lisboa: Centro de Estudos Fiscais e Aduaneiros e Autoridade Tributária e Aduaneira, Ministério das Finanças, p. 39. ISBN 978-972-653-188-3. Disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=estudo-dos-beneficios-fiscais-em-portugal>

POLÁCKÁ, Patrícia, 2021. Segurança ambiental - um estudo de caso da República Eslovaca. Masarykova Univerzita [dissertação]. Disponível em: <https://is.muni.cz/th/rr9d/?info>

RUGGERIO, Carlos Alberto, 2021. Sustainability and sustainable development: A review of principles and definitions. *Science of The Total Environment*. vol. 786, p. 147481.

SANDMO, Agnar, 2003. Environmental Taxation and Revenue for Development. New Sources of Development Finance 1. Oxford: Oxford University Press. p. 33–57.

SANGUESA, Julio A. et al., 2021. A Review on Electric Vehicles: Technologies and Challenges. *Smart Cities*. vol. 4, no. 1, p. 372–404.

SANTOS, Diana, 2015. *Estudo para a Implementação de Infraestruturas de Carregamento de Veículos Elétricos*. Universidade Nova de Lisboa [dissertação]. Disponível em: <https://run.unl.pt/handle/10362/16360>

SANTOS, Paulo, 1999. A Fiscalidade e a Cidadania. *Lisboa: Fiscália, Revista da Direção Geral dos Impostos*, 21, p. 26-31

THE WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT, 1987. *Our Common Future*. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org>

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO EUROPEIA, 2021. 12: *Princípio do poluidor pagador: aplicação incoerente nas políticas e ações ambientais da UE*. Tribunal de Contas da União Europeia. Disponível em: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/polluter-pays-principle-12-2021/pt/>

WHITE, William et al., 2013. The role of governments in renewable energy: The importance of policy consistency. *Biomass and Bioenergy*. vol. 57, p. 97–105.

XAVIER, David, 2023. Política de ambiente. Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros. Disponível em: <https://www.sq.pcm.gov.pt/>

Legislação

Lei n.º 82-D/2014, 2024. Diário da República n.º 252/2014, 2º Suplemento, Série I de 2014-12-31.

Data de submissão do artigo: 13/09/2024

Data de aprovação do artigo: 16/12/2024

Edição e propriedade:

Universidade Portucalense Cooperativa de Ensino Superior, CRL

Rua Dr. António Bernardino de Almeida, 541 - 4200-072 Porto

Email: upt@upt.pt