

Meio: Boletim do Contribuinte

Data: 12-04-2016

Os impostos especiais de consumo no OE 2016: “quo vadis” fiscalidade?

A Lei do Orçamento de Estado (LOE) para 2016 agrava os Impostos Especiais de Consumo (IEC), ou seja, impostos sobre consumos específicos, os quais, no caso português, oneram álcool e bebidas alcoólicas, tabacos manufacturados, produtos petrolíferos e energéticos, veículos automóveis e sacos de plástico.

No caso do ISP, as taxas da gasolina sem chumbo foram aumentadas 6 cêntimos por litro e a tributação do gasóleo sofreu um aumento, de 5% no preço de

venda ao público. E a primeira questão que se coloca é a de saber se a previsão do Governo é exequível, uma vez que a receita total do ISP, em 2016, sendo de € 3.434.200.000 compara com € 2.933.000.000 em 2015 (valores que incluem a Contribuição para o Setor Rodoviário, para o Fundo de Carbono e para o Fundo Florestal Permanente). Para alguns especialistas, este valor será dificilmente alcançável, sendo as previsões demasiado otimistas, considerando outros que a meta fixada é alcançável pela aplicação da taxa de 6 cêntimos aos consumos anuais de gasolina e gasóleo, desde que não se verifiquem desvios de consumo significativos.

No Imposto Sobre Veículos (ISV), o aumento médio das taxas é de 12%. Os veículos mais eficientes, compreendidos no primeiro escalão da componente ambiental, sofrem uma redução do imposto sempre que o montante apurado da componente ambiental seja inferior à parcela a abater prevista na terceira coluna da Tabela A.

Estes dados são suficientes para concluir que algumas das comparações que referem, por exemplo, que modelos como o Renault Mégane 1.2TC vão sofrer um aumento de tributação global de 15,95%, enquanto modelos como o Lamborghini Aventador sofrem um aumento de 12,47% - embora corretas em termos percentuais esquecem que, em termos absolutos, os primeiros modelos terão um aumento de cerca

de € 100, enquanto, por exemplo, os modelos desportivos de luxo sofrem um agravamento de cerca de € 7 000.

Relativamente à receita do Imposto Sobre a Venda de Veículos (ISV), a LOE 2016 prevê um montante de € 660.600.000, quando a receita cobrada em 2015 foi de € 573.407.916. Aqui, caso as alterações ao imposto de selo não provoquem restrições significativas na concessão de crédito e nas consequentes aquisições de veículos novos, o aumento percentual pode ser suficiente para atingir a receita prevista.

A opção, por seu lado, de agravar a tributação indireta e desagrar a direta, via nomeadamente a redução de sobretaxa, parece uma medida adequada de política fiscal. Vivemos em economia globalizada e a globalização, por aumentar a concorrência, pressiona agentes económicos e Estados a eliminarem, ou reduzirem, os fatores que prejudicam a sua competitividade. Razão pela qual se entende, na impossibilidade, ou dificuldade, de se reduzirem as despesas, que os Estados diminuam a tributação direta e aumentem aqueles outros impostos que não apresentam as mesmas limitações, sendo nivelados nas fronteiras, tributando produtos importados e desonerando os exportados. Não é, pois, por acaso que os países escandinavos têm seguido este caminho nas suas reformas fiscais mais recentes.

Tal situação é, porém, alvo de críticas, por aumentar a regressividade do sistema fiscal, dado que implica tributação transversal, por todos os consumidores, e, portanto, mais fortemente aqueles que têm níveis de rendimento menos elevados. Mas esta conclusão, se óbvia no caso do IVA, enquanto imposto geral, que tributa todos os consumos, não é tão verdadeira, todavia, no caso dos IEC. Para além da receita fiscal, estes prosseguem importantes objetivos extrafiscais, estando em causa a tributação do consumo de produtos não essenciais, mesmo nocivos para a saúde ou para o ambiente, sendo necessário imputar a tais consumidores os custos que lhes estão associados, em obediência ao princípio da equivalência que é consagrado nos Códigos respetivos. Por isso, têm os IEC sido usados, nos países desenvolvidos, para prosseguir importantes objetivos de política energética, para alcançar maior racionalização de alguns consumos e para prosseguir fins ambientais, quer para compensar falhas de mercado, quer para reduzir emissões de CO₂, como claramente sucede com o ISV e, em menor escala, no ISP: a tributação destes produtos não onera todos os consumidores, apenas quem fuma, quem bebe, quem guia ou quem utiliza os sacos de plástico.

Sendo que estas medidas, sobre a fatura petrolífera e, em menor escala, sobre a compra de veículos, podem contribuir para a redução do défice da balança comercial, assim como para um desejável aumento da quota das energias renováveis, que o país possui em abundância e só serão competitivas com petróleo e combustíveis mais caros.

Rogério Fernandes Ferreira (sócio fundador da RFF Advogados)

Mannel Teixeira Fernandes (consultor da RFF Advogados)

Sérgio Brigas Afonso (advogado sénior da RFF Advogados)

www.rffadvogados.pt