

AGENDA ESCONDIDA NA COMPONENTE AMBIENTAL DO IMPOSTO AUTOMÓVEL?

* Luís M. S. Oliveira

Na proposta de Orçamento de Estado para 2006 foi incluída a modificação da tributação automóvel, no sentido de incorporar uma componente ambiental. Trata-se de medida há muito justificada, dada a necessidade de fazer os adquirentes de veículos ligeiros de passageiros suportar (internalizar) um custo que presentemente é diluído pelo conjunto da sociedade, o custo da poluição. Ou seja, há que reconhecer que, além dos custos que a utilização de um automóvel faz suportar ao respectivo proprietário ou utilizador (combustíveis, manutenção, amortização, etc.), há outros que recaem sobre a sociedade em geral, e não sobre quem beneficia daquela utilização. São, por isso, tais custos designados por “externalidades negativas”, e abrangem, além dos relacionados com a poluição, outros ainda, como os de congestionamento e sinistralidade. A respectiva internalização justifica-se ainda sob outra perspectiva, a do equilíbrio entre modos de transporte, desde logo, públicos e privados, mas também entre os que apresentam mais e menos externalidades, isto é, entre os mais e os menos sustentáveis.

No âmbito limitado que constitui objecto da nossa análise, o da tributação automóvel, impõe-se, efectivamente, caminhar no sentido do abandono de uma base tributável assente unicamente na cilindrada, para passar a ter em conta a externalidade ambiental, para já as emissões de CO₂.

Deveria, aliás, ir-se bem mais longe, como o impor a previsível adopção das propostas da Comissão Europeia. A nossa repartição da carga fiscal, entre imposto de matrícula (o IA) e imposto de circulação (o imposto municipal sobre veículos, mais conhecido como o selo do carro) é fortemente penalizadora da renovação do nosso parque automóvel, bem como, e é por esta vertente que o tema tem dimensão comunitária, do funcionamento do mercado interno, uma vez que coloca entraves fiscais à transferência de viaturas de passageiros entre Estados-membros. Assim, o que a Comissão propõe é, por um lado, a introdução do elemento CO₂ na base de cálculo, quer do imposto de matrícula, quer do imposto de circulação, e, por outro, a abolição faseada do primeiro. Em Portugal, uma alteração deste tipo será uma reforma de fundo difícil de gerir, quer porque implica interferir na repartição de receitas entre o Estado central e os municípios (enquanto a receita do IA é estatal, a do imposto municipal sobre veículos, como a própria designação do imposto deixa perceber, é dos municípios), quer porque impõe o correlativo reforço de mecanismos e de meios de combate à evasão fiscal, que tenderá a ganhar muito maior amplitude num imposto de circulação.

Parece, portanto, voltando ao nosso tema, que a modificação introduzida na proposta do OE, tímida embora, vai no bom sentido. Lê-se mesmo no Relatório que “o Imposto Automóvel apresenta potencialidades para ser utilizado como um instrumento de política ambiental através da penalização fiscal dos veículos mais poluentes e do aligeiramento da respectiva carga fiscal para os veículos menos poluentes e mais eficientes em termos energéticos”.

Concluir assim, porém, tomando por boa aquela declaração de intenções, seria pura ingenuidade. É que a Proposta do OE contém duas tabelas para a consideração na base tributável das emissões poluentes de CO₂, uma para viaturas a gasóleo, outra para as que usam gasolina. Exemplificando, de forma simples, enquanto uma viatura a gasóleo com emissões de CO₂ de 180g/Km ficará sujeita a uma taxa marginal, na componente ambiental, de 28,71 euros por g/Km, uma a gasolina com igual emissão estará sujeita a uma taxa marginal, na mesma componente, de 6,70 euros por g/Km. Como salientou, em conferência de imprensa, o presidente da ACAP, o IA sobre os carros a gasóleo sobe, em média, 7,7% e nos carros a gasolina 3,8%, face aos preços de 2005.

Porquê, pergunta o leitor. Afinal, CO2 não é sempre CO2, independentemente de ser gerado pela combustão do gasóleo ou da gasolina? Não é igual a externalidade negativa que todos suportamos com cada unidade emitida? Não anuncia o Relatório do OE a intenção de penalizar fiscalmente os veículos mais poluentes? Obviamente, todas estas interrogações têm resposta positiva.

A razão para a existência de duas tabelas encontra-se, provavelmente, noutra lado: "A Galp Energia é proprietária das duas refinarias existentes em Portugal – Matosinhos e Sines. No seu conjunto, as duas refinarias importam 317 mil barris de petróleo bruto por dia, sendo que a sua capacidade de laboração largamente excede as necessidades da empresa e do País em termos de gasolina – cujo excedente é exportado, essencialmente para os EUA – mas não é suficiente para fazer face às necessidades do País em gasóleo, o qual é importado" (excerto do Relatório da Estrutura de Missão para a Avaliação da Refinaria de Matosinhos da Galp Energia).

Esta hipótese explicativa parece sair reforçada pela leitura do próprio *site* da Galp Energia: "A distorção da procura registada no mercado de combustíveis rodoviários, traduzida num crescente e significativo aumento de consumo de gasóleo em detrimento das gasolinas, vai implicar um novo reajustamento processual do aparelho refinador, que maximize a obtenção de destilados intermédios, estando já em fase de conclusão o respectivo "feasibility study".

Então, e as preocupações ambientais? Ficam, de todo, por demonstrar. O que parece decorrer de uma análise mais fina é que as duas tabelas do IA mais não reflectem que a vontade de contrariar a chamada dieselização do parque automóvel, pelos seus efeitos negativos na balança comercial do País e na conta de exploração da Galp Energia.

* *Advogado*