



Fiscalidade verde. O que pode pesar na sua carteira

Até 15 de Agosto, está em discussão pública o anteprojecto de reforma da fiscalidade verde. Estas 40 propostas de alteração ao sistema fiscal em vigor e 26 recomendações específicas pretendem redesenhar ou criar medidas fiscais mais amigas do ambiente. De acordo com as contas da Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde, a receita fiscal deverá rondar os 200 milhões de euros no primeiro ano, que poderão ser compensados na redução de outros impostos. A verdade é que a boa intenção destas propostas poderá trazer um novo aumento dos impostos, especialmente na área dos transportes e da energia. Conte com uma subida de preços nos combustíveis, bilhetes de avião e imposto sobre veículos se a fiscalidade verde avançar. As notícias são mais animadoras no que respeita ao regresso do incentivo ao abate de veículos e à utilização dos transportes públicos. Taxar cada saco plástico em 10 cêntimos foi uma das propostas mais debatida e que também levantou alguma polémica

SÓNIA PERES PINTO somia.pinto@ionline.pt



Combustíveis e bilhetes de avião mais caros

Se a tributação do carbono avançar, haverá um agravamento do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP), com reflexos directos no preço dos combustíveis e, consequentemente, na economia nacional, alerta a Associação de Defesa do Consumidor (Deco). O objectivo da proposta é reduzir as emissões de carbono e a comissão responsável pelo anteprojecto afirma que, em países onde a medida já foi implementada (Alemanha, Dinamarca, França, Holanda, entre outros), a "redução anual [das emissões] foi de cerca de 1%". Um valor que a própria comissão admite "não gerar um impacto substancial" ao nível do pretendido, apesar da "ligeira melhoria na eficiência energética". Viajar de avião também pode tornar-se mais caro. Está a ser estudada a criação de um imposto sobre o transporte aéreo de passageiros. A ideia é aplicar uma taxa de 3 euros por cada bilhete vendido. A medida, tendo como base o número de passageiros das estatísticas da ANA, poderá render entre 35 a 41 milhões de euros anuais.

Imposto sobre veículos sobe e volta incentivo ao abate

O agravamento do imposto sobre veículos (ISV) em função das emissões de CO₂ é outra medida em análise. No que se refere aos carros a gasóleo, por exemplo, quer-se criar um novo escalão para as emissões de CO₂ inferiores a 95 g/km. No entanto, se não houver uma verdadeira reestruturação de todo o cálculo do ISV, a proposta dará origem a carros mais caros. Já para os taxistas, está a ser pensada uma revisão do limite de CO₂ para efeitos de concessão do benefício fiscal. A hipótese é baixar de 175 para 160 g/km, com um desconto de 70% sobre o ISV. Visando renovar o parque automóvel nacional, pretende-se repor o incentivo fiscal ao abate de veículos em fim de vida, que vigorou até 2010. O benefício incidia sobre o ISV e era atribuído a quem comprasse um carro novo, dando em troca o antigo para abate. O desconto variava entre 750 e 1000 euros, consoante o automóvel antigo tivesse mais de 10 ou 15 anos. Mas a proposta não indica se esses valores serão mantidos. Haverá mais benefícios fiscais na compra de carros eléctricos, híbridos, a GPL e a GNV.



Associações falam em impostos "encapotados"

Governo descarta acusações e diz que folga pode servir para baixar IRS e impostos ao consumo

Criar "impostos encapotados" é desta forma que várias associações vêem o conjunto de propostas avançadas pela Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde. A opinião é unânime: se estas medidas avançarem vão prejudicar a retoma económica e penalizar ainda mais os consumidores portugueses.

Para o bastonário da Ordem dos Técnicos Oficiais de Contas, Domingues Azevedo, estas medidas vão sobrecarregar mais uma vez os portugueses com impostos, esquecendo os "verdadeiros causadores dos problemas ambientais". No entender do mesmo, devia ser reposto o "princípio-sagrado de que quem polui é que deve pagar e não quem sofre as consequências da poluição". Ou seja, os portugueses têm de ter preocupações com a defesa do ambiente, mas alertou que o princípio do "poluidor-pagador" deve permanecer válido.

Se as propostas avançarem vão permitir ao Estado arrecadar 200 milhões no primeiro ano

Hélène Godego-Salazar

Também o presidente do Automóvel Clube de Portugal (ACP), Carlos Barbosa, diz que as medidas são completamente "surrealistas" e foram feitas por professores catedráticos, "que vivem num 'bunker'" e não conhecem a realidade do país. Ao mesmo tempo, desvaloriza as medidas que passam pela promoção de veículos eléctricos e o incentivo à aquisição de bicicletas. "A história das bicicletas e dos carros eléctricos é mais uma das coisas para inglês ver e que são umas brincadeiras. Em Portugal não se vende um carro eléctrico e as pessoas não andam de bicicleta porque o país é extremamente acidentado. Não há o costume de andar de bicicleta como nos países nórdicos", explicou o presidente do ACP. Já em relação à proposta de regresso dos incentivos ao abate de carros, o presidente do ACP disse que é a única medida positiva, mas insuficiente.

A ARESP mostra-se a favor do ambiente, mas contra a possibilidade de criar mais impostos e mais taxas. "Deparamo-nos com a proposta de criação de novos impostos, taxas e custos de contexto, aplicáveis a um sector que é hoje líder das exportações de serviços, que ainda

está a tentar sair da crise, e com os quais não podemos deixar de reagir veementemente contra", salienta a associação, acrescentando ainda que "as propostas de uma taxa municipal de ocupação turística e de um imposto sobre o transporte aéreo de passageiros são inconcebíveis e inaceitáveis".

Uma opinião partilhada pela Associação dos Hotéis e Empreendimentos Turísticos do Algarve (AHETA) ao defender que "não existe uma relação directa" entre o desenvolvimento da actividade turística e práticas nocivas para o meio ambiente que "só por si justifiquem penalizar o sector com o lançamento de mais impostos".

PARTIDOS CONTRA Os partidos não ficaram alheios a estas críticas. O PS também fala em aumento de impostos "num momento em que os portugueses atravessam tantas dificuldades e têm uma carga fiscal tão elevada, essa medida não parece correcta". Já a vice-presidente do grupo parlamentar do CDS Cecília Meireles qualificou de "preocupantes" algumas propostas da fiscalidade verde, argumentando que podem agredir "sectores essenciais da economia que estão neste momento a começar a crescer".

Apesar das acusações, a Comissão para a Reforma da Fiscalidade Verde continua a rejeitar que esta proposta contemple aumento de impostos. O líder desta comissão, Jorge Vasconcelos lembra mesmo que "o princípio da neutralidade fiscal significa que não há aumento de impostos. Este tem de ser compensado pela redução de outros impostos, de tal forma que o nível total de impostos permanece o mesmo".

Já o ministro, Jorge Moreira da Silva, garantiu que vai analisar a proposta, mas também afasta um aumento da carga fiscal. O governante afirmou ainda que o mandato atribuído à comissão que preparou a proposta visava que as medidas que viessem a ser avançadas se traduzissem "numa total neutralidade fiscal, procurando identificar um conjunto de oportunidades para desagravar outros impostos".

De acordo com Moreira da Silva, se esta reforma sempre avançar, poderá servir para baixar o IRS e os impostos ao consumo.

Benefício fiscal para passes e aquisição de bicicleta

Está também a ser estudado a dedução máxima de 250 euros no IRS dos custos suportados pelo consumidor com os transportes públicos. "É difícil que avance, tendo em conta as medidas apresentadas pela comissão de reforma do IRS. Mas se tiver luz verde, a medida trará benefícios directos para quem usa diariamente o comboio, o metro, o autocarro, o barco ou o eléctrico", revela a Deco. Nesta matéria, as empresas também podem sair a ganhar, através da dedução dos gastos que suportam com a aquisição de passes de transportes colectivos para os colaboradores. Mas a fiscalidade verde não pode implicar perdas para o Estado. Por isso, é proposta a generalização da taxa de tributação autónoma de 10% aplicada às ajudas de custo pagas aos funcionários (nomeadamente nas deslocações em transporte próprio). Outra ideia é beneficiar, em sede de IRC e de IRS, a aquisição de bicicletas por sujeitos passivos com contabilidade organizada.

Neutralidade fiscal e medidas desadequadas

Para a Deco, "uma das limitações iniciais deste pacote é a sua neutralidade fiscal, ou seja, o Estado não pode perder receitas". Segundo a associação, "nessas situações, é o consumidor que paga a factura, contribuindo para o aumento do encaixe público de impostos. Com a agravante de não existir nenhum mecanismo que obrigue a totalidade das receitas a serem aplicadas no sector ambiental. Ou seja, nada impede que o dinheiro seja injectado noutras despesas do Estado". Apesar de algumas propostas serem inovadoras, não se adaptam à realidade nacional. É o caso da criação de uma taxa de congestionamento nas grandes cidades, já existente em países como a Finlândia e a Suécia. "Em Portugal, a rede de transportes públicos não é atractiva, nem em termos financeiros nem de mobilidade. Residir fora dos centros urbanos é uma necessidade que resulta do mercado imobiliário, não uma opção. Para a maioria das famílias, usar o carro é a única forma de conciliar a vida pessoal com a profissional", salienta.