REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO DOS ASSUNTOS FISCAIS

INTERVENÇÃO

Senhor Presidente,

Senhoras e Senhores Deputados,

A Assembleia da República discute hoje um conjunto de iniciativas relacionadas com a preocupação com o aumento do preço de venda ao público de combustíveis fósseis, em particular do gasóleo e da gasolina.

O Governo intervém neste debate para sublinhar a sua oposição quanto à forma como se pretende discutir este tema, desligando o mesmo do contexto da sustentabilidade das contas públicas e, principalmente, da sustentabilidade ambiental do País e, já agora, do próprio Planeta.

Mas vamos por partes.

O Governo tomou uma decisão, para o exercício orçamental de 2016, no sentido de aumentar as taxas unitárias do ISP da Gasolina e do Gasóleo em 6 cêntimos.

Tomámos esta decisão num contexto em que não havia revisão das taxas unitárias há 8 anos. Tomámos esta decisão num contexto de ajustamento do ISP à redução do IVA cobrado por litro de combustível. Tomámos esta decisão num contexto que teve em consideração – e cito o que na altura deixámos escrito na Portaria –

os impactos negativos adicionais ao nível ambiental e no volume das importações nacionais causados pelo aumento do consumo.

Senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

Os pressupostos da decisão que tomámos são claros, estão escritos e falam por si. As revisões periódicas foram feitas ao longo de 2016, tal como dissemos que o iríamos fazer.

E quero recordar aqui, hoje, que acompanhámos esta decisão, em 2016, com a introdução de uma medida da maior importância no apoio à nossa economia e, consequentemente, às famílias portuguesas:

Introduzimos o designado Gasóleo Profissional para o Transporte Rodoviário de Mercadorias, uma reivindicação de anos, que devolve hoje, por cada litro de gasóleo abastecido, cerca de 14 cêntimos por litro às empresas transportadoras.

E dispenso-me, senhoras e senhores Deputados, de detalhar os efeitos – que são por demais evidentes – que esta medida tem na fatura final dos bens que são transacionados na economia e que, por essa via, beneficia as famílias portuguesas, bem como a competitividade das nossas empresas exportadoras.

Senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

Palavra dada é palavra honrada. Os pressupostos das decisões são claros e a sua materialização é verificável.

E, senhoras e senhores Deputados, em 2017, no quadro do Orçamento do Estado, deixámos claro – e cito novamente, desta vez o Relatório do OE 2017 – "uma descida da tributação sobre a gasolina com contrapartida numa subida de igual montante da tributação do gasóleo".

E fizemo-lo no quadro de aproximação do ISP vigente em Portugal ao praticado na média dos países ocidentais da União Europeia.

E a aproximação das taxas unitárias do ISP do Gasóleo às taxas unitárias do ISP da Gasolina – procurando seguir a tendência europeia – justificou-se, para além das razões ambientais subjacentes, com a introdução do gasóleo profissional – que já referi – e que, do ponto de vista do Governo, tal como dissemos e escrevemos, reduz a justificação para a diferença de tributação entre o gasóleo e a gasolina, tendo-se indicado, no preâmbulo da Portaria que aprovava as taxas de ISP para 2017 – volto a citar - *"esta correção deverá ser gradual, pois ao longo dos anos houve em*

Portugal, tal como noutros países europeus, um incentivo à utilização individual de veículos movidos a gasóleo, eventualmente mais poluentes do que aqueles que funcionam a gasolina, com as inevitáveis consequências ambientais.

Senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

A posição do Governo sempre foi clara. Não vale a pena tentar interpretações que apenas querem servir um debate que não tem qualquer utilidade para os portugueses.

O Governo cumpriu e cumpre sempre a sua palavra. Ponto final.

Senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

As iniciativas hoje em discussão na Assembleia da República não podem, como já tive ocasião de dizer, ser debatidas fora do contexto da sustentabilidade das contas públicas e, em particular, fora do contexto da sustentabilidade ambiental do País.

As iniciativas apresentadas configuram, em nosso entender, medidas avulsas, desligadas do contexto de qualquer política pública, seja orçamental ou ambiental.

Trata-se, ainda para mais, de iniciativas que têm como resultado a perda imediata de receita, sem que haja qualquer garantia de diminuição direta do preço de venda ao público dos combustíveis.

Repito: a diminuição das taxas unitárias de ISP, no quadro do mercado liberalizado dos combustíveis, não confere qualquer garantia da sua integral repercussão no preço de venda ao público dos combustíveis.

Mas, Senhor Presidente, Senhoras e Senhores Deputados,

A perda de receita fiscal associada às iniciativas em discussão coloca-nos um problema de sustentabilidade das nossas contas públicas.

Estamos a falar de uma perda de receita considerável, que importa que todos tenhamos presente, porque todos temos muito presente o esforço que fizemos nos últimos anos e que nos permitiu evitar sanções da União Europeia, sair do procedimento por défice excessivo, diminuir os custos de financiamento da República e, consequentemente, ter uma trajetória de reposição de rendimentos, diminuição de impostos diretos e reposição de direitos.

É este caminho sustentável que queremos manter. E é este caminho sustentável de reposição de rendimentos e de direitos que todos devemos ter bem presente na discussão destas iniciativas.

E, senhor Presidente,
Senhoras e Senhores Deputados,

Mas é igualmente importante não desligar esta discussão da sustentabilidade ambiental.

As políticas públicas não podem dar sinais contraditórios. Não podemos estar comprometidos com as metas da descarbonização e da redução dos Gases com Efeito de Estufa e, ao mesmo tempo, termos uma política que favorece o uso de combustíveis fósseis, em particular dos mais poluentes.

A transição do Transporte Individual para o Transporte Público e para outros modos suaves de mobilidade é um desígnio de todos, sendo a política fiscal um importante suporte para as mesmas.

Mas a política fiscal, se mal utilizada, também pode constituir um sinal em sentido contrário.

E, senhoras e senhores Deputados, as iniciativas aqui em discussão constituem um sinal da política fiscal contrário aos objetivos de termos uma mobilidade mais sustentável.

O que hoje é proposto é perder receita fiscal, sem qualquer contrapartida, mesmo para o consumidor final. É abdicar de receita, em detrimento de utilizar a receita para a concretização de políticas públicas de mobilidade e de ambiente que pretendemos promover.

Do lado do Governo há toda a disponibilidade para debater a fiscalidade dos combustíveis associada às políticas de mobilidade no Orçamento do Estado para 2019.

Uma discussão integrada e não avulsa. Uma discussão que permita assegurar a sustentabilidade das contas públicas e, tão ou mais importante ainda, a sustentabilidade do nosso sistema de mobilidade e, consequentemente, do ambiente.

É isto que os Portugueses esperam de nós.

Muito obrigado.