



Boletim **FISCAL**

www.jornaleconomico.pt



ÍNDICE

- 2** A guerra na Ucrânia veio criar uma ainda maior instabilidade nos mercados dos combustíveis, acendendo os debates sobre a fiscalidade e prometendo acelerar a transição energética.
- 3** Entrevista: “[Aumentos dos combustíveis] exigem uma aceleração da transição energética”
- 4** Fique a par das novidades fiscais e contributivas desde o final do mês de fevereiro
- 6** Especialistas respondem a questões concretas sobre as soluções criadas para minimizar os aumentos dos preços dos combustíveis
- 7** Calendário Fiscal: conheça as datas relevantes para o cumprimento das suas obrigações fiscais e contributivas em abril
- 8** Opinião: A dimensão fiscal do preço dos combustíveis - uma temática constante

EDITORIAL

Correr atado a uma bola de chumbo fiscal



Ricardo Santos Ferreira
Subdiretor
do Jornal Económico

O conflito desencadeado pela invasão russa da Ucrânia acelerou o ritmo de crescimento dos preços dos combustíveis, com repercussões na generalidade dos sectores, e nas cadeias de valor, afetando, no final, os orçamentos das empresas e das famílias. Esta subida de preços não constitui uma novidade absoluta, mas sim o acelerar de uma tendência que já vinha de trás, dos anos que vivemos em pandemia, porque os limites à mobilidade e ao desenvolvimento obrigaram ao encolhimento da oferta, que depois não recuperou ao mesmo ritmo da procura, o que levou ao aumento dos preços. Em Portugal, em 2021, o preço da gasolina subiu cerca de 22%, no conjunto do ano, enquanto o do gasóleo aumentou cerca de 24%; este ano, com o eclodir da

guerra – que tem como interveniente a Rússia, o principal fornecedor de petróleo à Europa –, o preço do gasóleo aumentou mais de 30% e do da gasolina 20%. Este tem sido o principal impulsionador das pressões inflacionistas, que nos fazem recuar até ao último quartel do século passado.

Nesta história, em Portugal, a inflação não é o único imposto escondido que vai correndo o poder de compra, porque mais de metade do custo de um litro de combustível são impostos, sobre os produtos petrolíferos (ISP) e sobre o valor acrescentado (IVA), com a particularidade de este último incidir, também, sobre o primeiro, o que faz com que aumente a arrecadação fiscal sempre que o preço de base aumenta. Isto ajuda a

que Portugal esteja no terço superior na lista dos países da União Europeia com os combustíveis mais caros, o que torna a economia menos competitiva.

Todos percebemos a importância dos impostos e das taxas sobre a mobilidade para as finanças públicas – ao ISP e ao IVA juntam-se os impostos sobre Veículos, pago na compra dos carros, e Único de Circulação (IUC), pago anualmente; além dos adicionais e da tributação autónoma, no caso das empresas.

Mas quando falamos em desenvolvimento e em crescimento económico, esquecemos, muitas vezes, que estamos a correr com uma bola de chumbo agarrada ao tornozelo; arrastando um peso fiscal que nos deixa, sempre, mais lentos. ■

ENERGIA

Instabilidade no mercado reacende discussão sobre fiscalidade dos combustíveis

A guerra na Ucrânia veio criar uma ainda maior instabilidade nos mercados dos combustíveis, acendendo os debates sobre a fiscalidade e prometendo acelerar a transição energética.

RICARDO SANTOS FERREIRA
rsferreira@jornaleconomico.pt

A fiscalidade sobre os combustíveis tem-se agravado, nos últimos anos, de forma generalizada, traduzindo a decisão política para a utilização de recursos endógenos – à medida que a tecnologia e o mercado o vai permitindo – e a perceção, especialmente desde a eclosão da pandemia de Covid-19, de que vivemos uma situação de emergência climática a que é preciso responder. Aliás, a União Europeia comprometeu-se, no âmbito do Pacto Ecológico Europeu, a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em pelo menos 55 %, até 2030 (face a 1990), e definiu a meta vinculativa de alcançar a neutralidade climática até 2050. Também o primeiro-ministro português definiu a resposta à emergência climática como com um dos principais desafios do novo Governo, que estará em funções até 2026.

O agravamento da fiscalidade que incide sobre os combustíveis tem vindo a observar-se não apenas no que respeita ao Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA), o qual, “sendo uma percentagem ad valorem, acompanha imediatamente o aumento do preço das matérias-primas nos mercados internacionais – não existindo, por conseguinte, qualquer necessidade de atualização deste imposto –”, mas, sobretudo, em sede de Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP), a componente específica diz ao Jornal Económico (JE) Amílcar Nunes, associado partner de Indirect Taxes da consultora EY. “Em termos agre-

gados, se no início dos anos 2000 o ISP correspondia sensivelmente ao valor das taxas unitárias de imposto aplicadas sobre o preço dos combustíveis, hoje em dia, o apuramento global do ISP obriga a que se considere também quer o valor da Contribuição de Serviço Rodoviário, quer o valor da Taxa de Carbono”, acrescenta.

Nos últimos anos, o peso do ISP em termos daquilo que é a receita fiscal do Estado tem correspondido a cerca de 8% do valor da arrecadação total de impostos. Para se ter um exemplo, em 2021 foram arrecadados 3.402 milhões de euros em sede de ISP, de um valor total de receita fiscal de cerca de 43.886 milhões de euros. É necessário recuar sete exercícios, até ao ano de 2015, para se observar um peso da receita de ISP significativamente menor, de cerca de 5% do valor total arrecadado pelo Estado em receitas fiscais. Para o aumento de três pontos percentuais do peso do ISP no conjunto dos impostos, para 8%, em muito contribuiu a introdução da chamada Taxa de Carbono.

O peso da fiscalidade

Quando falamos de fiscalidade, a primeira nota refere-se, geralmen-



Amílcar Nunes
Associate Partner of Indirect Taxes
da EY

te, ao facto de o IVA incidir, também, sobre o ISP, acrescentando imposto ao imposto, o que leva muitos a apontarem tratar-se de um caso de dupla tributação, mas que não pode ser assim considerada. “Nos termos da sua construção legislativa enquanto tributo, a base tributável das transmissões de bens e prestações de serviços sujeitas a IVA inclui os impostos, direitos, taxas e outras imposições, com exceção do próprio imposto sobre o valor acrescentado. Ou seja, o IVA incide praticamente sobre tudo, exceto sobre ele próprio – caso em que ocorreria uma sujeição indevida de IVA sobre o próprio IVA”, explica Amílcar Nunes.

“O que se nota relativamente ao ISP é que ao longo dos anos a sua estrutura tem sido complementada com contribuições adicionais e taxas diversas, de que é exemplo disso a Taxa de Carbono, introduzida precisamente como forma de compensar o efeito de arrecadação fiscal reduzido pela diminuição do preço do crude nos mercados internacionais. A resolução do peso excessivo da fiscalidade sobre os combustíveis passa para uma reformulação do ISP e a sua adequação às novas fontes energéticas, de cariz renovável. Não se trata de criar um novo imposto sobre o sol (como aconteceu em Espanha em 2015, felizmente, já extinto), mas sim de adequar a estrutura tributária e o próprio mix do ISP às novas formas de mobilidade e produção energética”, explica.

Tempestades perfeitas

Entretanto, nos últimos dois anos, no decorrer da pandemia, a procura, naturalmente, caiu, devido às limitações na mobilidade e em mui-



tas atividades que tiveram de encerrar, total ou parcialmente, por alguns períodos de tempo; e o mercado respondeu reduzindo a oferta. Quando a atividade voltou a aumentar, os preços mostram que a oferta não acompanhou o mesmo ritmo, sendo pela menor produção ou dificuldades de transporte e distribuição ou, ainda, perspetivas de alterações estruturais relacionadas com novas regras. Segundo o Eurostat, entre dezembro de 2020 e dezembro de 2021, o preço de importação da energia na área do euro mais do que duplicou – subiu 115% –, enquanto os preços no produtor doméstico de energia aumentaram 73%. O gabinete de estatísticas europeu diz que se trata de uma situação sem precedente, porque o ritmo de aumento dos preços da energia importada foi quatro vezes superior ao normal. “Os preços, embora bastante voláteis, não se alteraram mais do que cerca de 30% durante um ano. Os preços dos produtores doméstico não variaram mais do que cerca de 10% ao ano”, refere. Depois veio a invasão da Ucrânia pela Rússia, que acelerou de forma significativa esta tendência, tornando visível a

“O que se nota relativamente ao ISP é que ao longo dos anos a sua estrutura tem sido complementada com contribuições adicionais e taxas diversas, de que é exemplo disso a Taxa de Carbono, introduzida precisamente como forma de compensar o efeito de arrecadação fiscal reduzido pela diminuição do preço do crude”, diz Amílcar Nunes



Bloomberg

3 PERGUNTAS A | CATARINA BALONA | Manager de Tax Services da EY

“[Aumentos dos combustíveis] exigem uma aceleração da transição energética”

A instabilidade que se verifica no sector da energia, que já vinha de trás, mas que foi exacerbada com a guerra provocada pela invasão russa da Ucrânia, obriga a rever políticas e a redefinir planos, nomeadamente os relacionados com a transição energética, pela conquista da independência energética, que passou a ser um objetivo político, com impacto geoestratégico.

Que efeitos pode ter o aumento do preço da energia na concretização dos objetivos da União Europeia, e de Portugal, para a transição energética?

Embora em termos variáveis, consoante o sector de atividade, o aumento generalizado do preço da energia tem consequências para toda a atividade económica.

Tal repercute-se, desde logo, no aumento de uma importante componente de qualquer atividade económica, a dos custos, com a consequente afetação das margens de lucro e capacidade de resiliência do tecido empresarial nacional.

No caso dos aumentos sentidos no sector gás natural – que serve de referência para a maioria dos sectores, dada a sua recorrente utilização como matéria-prima para a geração de energia – os efeitos são particularmente problemáticos, sendo exemplo paradigmático o sucedido no sector da cerâmica.

Este aumento generalizado do preço da energia, indiscutivelmente ligado ao conflito armado em curso e à forte dependência da União Europeia das importações de gás natural russo, exige uma aceleração muito significativa da transição energética, com destaque para sectores como os gases renováveis.

A mobilidade elétrica é uma solução para fazer face a uma tendência de aumento dos combustíveis? Em que medida?

A mobilidade elétrica pode, efetivamente, ser parte da resposta ao aumento do preço dos combustíveis, designadamente se tiver por base processos de produção de energia baseadas em fontes renováveis – o que justifica a importância de incrementar o peso das renováveis – eólica, solar fotovoltaica – no “mix” energético.

No entanto, apresenta ainda algumas limitações que devem ser encaradas como parte integrante da transição energética em curso.

Por um lado, o recurso à mobilidade elétrica depende diretamente da capacidade de cada uma das redes existentes à escala nacional, não apenas ao nível dos preços, mas,

porventura com mais relevo, no que respeita à respetiva cobertura territorial, sobretudo em zonas de maior densidade populacional.

Por outro lado, como consequência do atual conflito armado em território ucraniano, a indústria automóvel já anunciou um relativo atraso na prossecução das metas de paridade dos automóveis 100% elétricos face aos tradicionais veículos a combustão – inicialmente projetada para o horizonte 2024-2025.

Este aspeto, que se deve ao agravamento da escassez componentes para a produção automóvel, provocará uma significativa restrição nas opções à disposição dos consumidores e ainda, previsivelmente, um aumento de preço dos veículos elétricos.

A fiscalidade tem um papel a desempenhar nesta situação? Qual?

A relação entre a fiscalidade e os objetivos de transição energética é inequívoca.

De igual forma, poder-se-á antecipar que também ao nível das reações ao aumento dos preços da energia os instrumentos fiscais terão um relevo significativo – conforme, de resto, se constata ao nível da tributação do consumo, com a introdução de um mecanismo semanal de revisão dos valores das taxas unitárias de ISP, que reflete na determinação das referidas taxas a variação da receita de IVA, ocorrida em virtude das alterações nos preços dos combustíveis.

Ainda assim, deverá ter-se em consideração que a tributação do consumo representa a parte mais substancial das receitas fiscais em Portugal, de tal forma que a margem de atuação do Governo conhecerá limites cada vez mais substanciais.

Restará saber de que forma será gerido este difícil equilíbrio entre as necessidades de regulação de preços pela via fiscal – ainda assim, limitada – e a preservação de níveis de receita compatíveis com o financiamento do Estado e demais entidades públicas. ■

dependência que a Europa tem do gás natural, do petróleo e do carvão russos.

A esta degradação do enquadramento juntou-se, a 24 de fevereiro, a guerra, quando a Rússia – um fornecedor de energia fundamental para a Europa – invadiu a Ucrânia, criando uma tempestade sobre outra tempestade, porque acelera todas as tendências que estavam já delineadas.

Como responder?

Neste quadro, o que podem as empresas fazer para enfrentar a volatilidade nos preços dos combustíveis? “Da mesma forma que a Idade da Pedra não terminou porque deixou de haver pedra, a idade dos combustíveis fósseis – chamemos-lhe assim – não terminará com o fim das reservas mundiais de petróleo. De facto, note-se que só a Venezuela detém reservas superiores à procura mundial atual de crude, que podiam ser utilizadas ininterruptamente por um período, estima-se, superior a dez anos”, considera Amílcar Nunes. Na análise que faz à atual situação, o especialista da EY considera que as tempestades em curso dificilmente

têm capacidade para alterar as tendências de fundo. “É certo que a procura mundial por petróleo diminuirá nas próximas décadas, sem que haja uma escassez do lado da oferta, bem pelo contrário”, aponta. “A transição energética veio para ficar, acelerada pelo conflito na Ucrânia e pela necessidade de redução (ou, pelo menos, a necessidade de estancar essa tendência de evolução perigosa) do aquecimento global”, sublinhando que, “no âmbito da estratégia de descarbonização da União Europeia até 2050, as empresas podem e devem apostar numa transição energética, sobretudo ao nível da mobilidade, aproveitando para o efeito o conjunto de benefícios existentes, nomeadamente, ao nível do Fundo Ambiental, entre outros”.

Facto é que a escalada dos preços de energia colocou novamente no centro da agenda as estratégias de mobilidade elétrica, como alternativa aos motores de combustão, incentivando a aceleração do processo de transição energética. “Da mesma forma que o Fracking ou petróleo de xisto apenas é rentável com o barril [de petróleo] a cotar entre os 85/90 dólares, as barreiras

à entrada no mercado das viaturas elétricas são tanto menores consoante o aumento do preço do gásóleo e gasolina rodoviários”, diz Nunes. “É o caso da frota automóvel de energias alternativas em Portugal. Em 2021 foram matriculadas 51.557 viaturas movidas a energias alternativas, o que correspondeu a mais de 30% dos automóveis matriculados o ano passado”, aponta.

Os custos da mobilidade são importantes para as organizações, mas também para os particulares, que deverão fazer face à atual situação procurando alternativas aos combustíveis fósseis tradicionais, aproveitando, sempre que possível, os benefícios existentes nos programas de incentivo à transição energética. “Serão igualmente estratégias vencedoras os novos modelos de economia partilhada, carsharing ou coworking, para além de dinâmicas de aproveitamento circular de recursos, as quais justificam cada vez mais a mudança de comportamentos por parte dos consumidores, no sentido, sobretudo, da redução da dependência automóvel individual”, defende o responsável da EY. ■



Catarina Balona
Manager de Tax Services
da EY

SÚMULA

Fique a par das novidades fiscais e contributivas desde o final do mês de fevereiro

As respostas aos efeitos gerados pela guerra que eclodiu com a invasão da Ucrânia pela Rússia dominaram o quadro de iniciativas durante o último mês, quando o Governo continuou em gestão, à espera da repetição das eleições legislativas, e só foi empossado a 30 de março.

TOMÁS JÚDICE

Senior Consultant de International Tax and Transaction Services da EY

IMPACTO EM PORTUGAL DA GUERRA NA UCRÂNIA

No artigo para a edição do mês passado do “Boletim Fiscal”, preparado no início da última semana de fevereiro, alertou-se, *en passant*, para as dúvidas que a tensão político-militar no leste europeu trazia no plano económico pós-pandemia, quando decorriam intensas iniciativas diplomáticas para evitar a escalada belicista. Dias depois, iniciou-se uma guerra provocada pela invasão russa do território ucraniano.

As consequências deste conflito começaram, de imediato, a sentir-se nos mercados financeiros e nos custos energéticos. Por outro lado, a condenação no plano internacional foi largamente maioritária, tendo vários países, desde logo da União Europeia, imposto sanções económicas severas à Rússia, que respondeu também nesse plano, ameaçando seriamente a recuperação económica europeia. Naturalmente, com a duração da guerra, estas implicações tenderão a perdurar e a alargar-se, nomeadamente, ao plano alimentar, dado que a contenda envolve dois dos maiores produtores cerealíferos mundiais.

Neste contexto adverso, em que a pandemia da Covid-19 ainda desempenha um papel, uma das primeiras preocupações dos Estados-membros da União Europeia, entre eles o português, além de ajudar a Ucrânia, tem sido a de atenuar os efeitos do aumento dos custos energéticos. Particularmente, em Portugal, foram tomadas as seguintes medidas:

Neste contexto adverso [criado pela guerra na Ucrânia], em que a pandemia da Covid-19 ainda desempenha um papel, uma das primeiras preocupações dos Estados-membros da União Europeia, entre eles o português, além de ajudar a Ucrânia, tem sido a de atenuar os efeitos do aumento dos custos energéticos

- 1) Medidas ao nível das taxas do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (Portaria n.º 111-A/2022, de 11 de março, Portaria n.º 116-A/2022 e Portaria n.º 116-B/2022, ambas de 18 de março);
- 2) Aumento do benefício “AUTO-voucher”, ao abrigo do Programa “IVAucher” (Decreto-Lei n.º 24-A/2022, de 11 de março, e Despacho n.º 3560/2022, de 25 de março);
- 3) Criação de um apoio extraordinário e excecional ao setor dos transportes de mercadorias por conta de outrem (Resolução do Conselho de Ministros n.º 29-E/2022, de 18 de março);
- 4) Suspensão, até 30 de junho de 2022, da atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de dióxido de carbono (Portaria n.º 118/2022, de 23 de março);
- 5) Definição das condições gerais de atribuição de apoio financeiro à energia utilizada na agricultura e pecuária (Portaria n.º 113/2022, de 14 de março).

Às medidas acima indicadas somam-se outros apoios a famílias e empresas aprovados no Decreto-Lei n.º 28-A/2022, de 25 de março, e a não entrega da 1.ª prestação de 2022 do Pagamento Especial por Conta do IRC determinada pelo Despacho n.º 92/2022-XXII, de 14 de março, do Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Fiscais do governo cessante, esta última no âmbito das medidas extraordinárias face ao novo Coronavírus.

FAMÍLIAS

No que aos particulares diz respeito, foi atualizada para 723 euros, pelo Decreto Legislativo Regional n.º 5/2022/M, de 17 de março, a retribuição mínima mensal garan-

tida na Região Autónoma da Madeira.

No âmbito do Estatuto do Cuidador Informal, a Portaria n.º 100/2022, de 22 de fevereiro, fixou o montante de referência do subsídio a atribuir ao cuidador informal principal e o rendimento de referência para verificação da condição de recursos do agregado familiar do cuidador informal principal.

Foram ainda divulgadas as tabelas de retenção na fonte do IRS para 2022 sobre rendimentos do trabalho dependente, assim como esclarecimentos da Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) a esse respeito:

- Portugal continental: Despacho n.º 2390-B/2022, de 23 de fevereiro, e Circular n.º 4/2022, de 3 de março;
- Região Autónoma dos Açores: Despacho n.º 2390-A/2022, de 23 de fevereiro, e Circular n.º 5/2022, de 11 de março.

EMPRESAS

Do lado das pessoas coletivas, há apenas a assinalar a divulgação, também pela AT, das taxas de derrama de 2021 dos Municípios de Caminha, Cartaxo, Figueira de Castelo Rodrigo, Moimenta da Beira, Oeiras, Rio Maior e Vila Nova de Cerveira, a serem consideradas na preparação da Declaração Modelo 22 do IRC a entregar no ano corrente (Ofício Circularizado n.º 20240/2022, de 17 de março).

IMPOSTOS INDIRETOS

Além das decisões acima referidas no âmbito da mitigação do aumento dos custos energéticos em sede dos impostos indiretos, a Portaria n.º 110/2022, de 10 de março, alterou as taxas de carbono sobre as viagens aéreas e marítimas.





Alexander Ermochenko/Reuters

OUTROS INCENTIVOS FINANCEIROS

No âmbito geral dos apoios e incentivos financeiros, o Decreto-Lei n.º 27-A/2022, de 23 de março, aprovou o regime jurídico de criação de linhas de crédito para o setor agrícola. Por outro lado, no âmbito do mesmo setor, foi criada, pela Portaria n.º 117-A/2022, de 21 de março, a linha de crédito para os produtores de leite de vaca cru e produtores de suínos (designada por “Linha Tesouraria”) e foram definidas, pela Portaria n.º 108/2022, de 8 de março, as normas de execução no continente do regime de apoio à reestruturação e reconversão das vinhas (designado por “VITIS”).

Foi ainda regulamentada a medida “Compromisso Emprego Sustentável”, pela Portaria n.º 106/2022, de 3 de março.

TRIBUTAÇÃO INTERNACIONAL

Por fim, no plano da tributação internacional, os trabalhos da OCDE no âmbito do designado projeto BEPS 2.0 prosseguem. Por um lado, a respeito do Pilar 1, foi colocada em consulta pública uma proposta de regras para a determinação da base tributável no âmbito da tributação da economia digital e, por outro, no âmbito do Pilar 2, foram conhecidas as orientações técnicas para a aplicação da taxa mínima de tributação global de 15% e também colocadas em consulta pública as designadas “regras GloBE”. Estas iniciativas continuarão a ser desenvolvidas e acompanhará-las-emos neste espaço. ■

Foram divulgadas as tabelas de retenção na fonte do IRS para 2022 sobre rendimentos do trabalho dependente, assim como esclarecimentos da Autoridade Tributária e Aduaneira

FÓRUM

Soluções para minimizar efeitos das subidas de preços dos combustíveis

A guerra provocada pela invasão russa da Ucrânia provocou uma situação de grande instabilidade nos mercados energéticos, devido ao papel que a Rússia tem como fornecedor de gás natural, de petróleo e de carvão nos mercados internacionais, especialmente para a Europa. Esta situação tem-se refletido nos preços, com oscilações abruptas, que os governos procuram limitar. Portugal não foi exceção, tendo sido aproveitado o Autovoucher, o programa criado para mitigar o aumento do preço dos combustíveis, ainda em novembro, e que foi reforçado – passando o bônus de cinco para 20 euros – na sequência da guerra, contando com mais de dois milhões de aderentes.

Neste fórum, procurámos ter resposta para aspetos concretos de fiscalidade relacionada com combustíveis e com a mobilidade e como podem aproveitar a particulares e a empresas. Em primeiro lugar, perguntamos como funciona o Autovoucher e quais são as limitações na aplicação de um programa que traduzia, inicialmente, um desconto de 10 céntimos por litro de combustível, com um máximo mensal de 50 litros, mas que foi reforçado para 40 céntimos por litro, até um limite de 20 euros, em março. E o Governo já anunciou que o Autovoucher se mantém durante o mês de abril.

Procurámos, também, saber como funciona a compensação IVA/ISP decidida pelo Governo, que tem como objetivo reduzir o ISP, por forma a que não seja arrecadada maior receita fiscal decorrente da dupla tributação gerada pelo facto de o IVA incidir, também, sobre o ISP.

Dado que a questão da fiscalidade impacta, especialmente, a mobilidade, perguntámos, também, aos especialistas sobre a dispensa de tributação autónoma sobre os encargos suportados com viaturas, uma questão que tem originado diferentes leituras, com as divergências dirimidas em tribunal, mas também com decisões díspares, a favor dos contribuintes, no tribunal arbitral, e da Autoridade Tributária, pelo Supremo Tribunal Administrativo.

Questionámos, ainda, sobre as questões fiscais que os contribuintes – particulares e organizações – têm de ter em atenção quando compram veículos, dada a atual situação. ■ MR



Ana Basto
Senior Manager de Tax Services da EY

Como funciona o Autovoucher e quais são as suas limitações?

O Autovoucher é um apoio financeiro criado pelo Governo português para fazer face ao aumento significativo do preço dos combustíveis e do seu impacto no rendimento dos cidadãos e das famílias. Este apoio financeiro recai sobre os consumos em postos de abastecimento de combustíveis, nos meses de novembro de 2021 a março de 2022 (com expectativa de uma incidência temporal mais alargada), que se traduz no desconto total de 10 céntimos por litro de combustível (50 litros/mês, num total de cinco euros). Sendo que, durante o mês de março, o Governo decidiu aumentar este benefício de cinco euros para 20 euros. Assim, todas as compras, de combustível e não só, realizadas num posto de abastecimento aderente e pagas com o cartão bancário associado ficam automaticamente habilitadas àquele desconto concedido sob a forma de reembolso.

Para efeitos de aplicação deste benefício é necessário que o consumidor cumpra as seguintes condições: registar-se, através do seu NIF, na plataforma do IVAucher/Autovoucher e pagar as compras efetuadas num posto de combustível aderente, mediante um cartão bancário, em seu nome, associado a um dos bancos aderentes. Depois de registado na plataforma IVAucher/Autovoucher, o consumidor paga a totalidade do preço através do cartão bancário associado e, no prazo máximo de dois dias úteis, terá o reembolso correspondente na sua conta bancária.

Ora, este alegado benefício apresenta inúmeras limitações que resultam essencialmente do seu próprio modelo de funcionamento, e não apenas das suas condições de elegibilidade. Desde logo, o Autovoucher assenta num apoio ao consumo que se financia pelo próprio consumo de bens cujo preço sofre subsequentes aumentos e que, nessa medida, podem potencialmente reduzir, ou até mesmo, anular, o valor efetivo desse apoio, concedido sob a forma de reembolso. Não esquecer que o Estado não deixa de continuar, ele próprio, a beneficiar da receita dos impostos incidentes sobre os combustíveis, em particular, da receita gerada pelo IVA, que

proporcionalmente aumenta em função do aumento do preço dos bens sobre o qual incide – receita essa que contribui para o Estado subsidiar o consumidor com os impostos indiretos que ele próprio suporta (que é o mesmo que dizer que, neste contexto, pode não existir qualquer desconto). Quanto às condições de elegibilidade, são já sobejantemente conhecidas as fragilidades apontadas ao mecanismo do Autovoucher, sendo de salientar as limitações dos valores de reembolso que não atendem a um universo de consumidores com diferentes necessidades de consumo.



João Ribeiro
Manager de Tax Services da EY

Como funciona a compensação IVA/ISP decidida pelo Governo?

O conflito militar na Ucrânia instigou uma escalada de preços na cotação das matérias-primas, em particular do petróleo e dos seus derivados, refletindo-se numa sucessiva revisão em alta dos preços dos combustíveis. Esta subida dos preços dos combustíveis resulta num aumento da receita fiscal, com o Imposto Sobre os Produtos Petrolíferos (ISP) e o Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) a exponenciarem ainda mais o custo destas componentes. Com vista a reduzir o impacto económico desta situação de cariz extraordinário, o Governo publicou a Portaria n.º 111-A/2022, de 11 de março (cuja vigência foi estendida até 27 de março pela Portaria n.º 116-A/2022, de 18 de março), que reduz a taxa do ISP de forma a neutralizar a subida da receita que será obtida com o IVA. A Portaria em questão estabelece uma fórmula que compensa do lado do ISP a subida da receita do IVA. Esta fórmula de compensação será usada como base para que, semanalmente, possa ser feita a atualização da taxa do ISP em função da evolução dos preços de venda ao público do gásóleo e da gasolina. A título de exemplo, na primeira semana em que a Portaria n.º 111-A/2022 entrou em vigor (14 a 20 de março), a receita adicional do IVA resultante do aumento dos preços dos combustíveis foi neutralizada através da redução das taxas unitárias do ISP em 2,4 céntimos por litro de gásóleo e 1,7 céntimos por litro de gasolina. É expectável que este mecanismo semanal de revisão dos valores

das taxas unitárias do ISP permaneça em vigor enquanto se mantiver este quadro socioeconómico de elevada incerteza.



Joana Barreiros
Senior Manager de Tax Services da EY

É viável a dispensa de tributação autónoma sobre os encargos suportados com viaturas? Como têm decidido os tribunais?

Na sua génese a tributação autónoma foi criada com o intuito de desincentivar os contribuintes de incorrer em despesas com realidades que se encontram numa zona cinzenta entre gastos efetuados no âmbito da atividade da Empresa, ou em prol de benefício pessoal do trabalhador.

Contudo, o elevado impacto financeiro das despesas suportadas pelas Empresas no âmbito da sua atividade empresarial a título de tributação autónoma sobre os encargos efetuados ou suportados com viaturas ligeiras de passageiros, de mercadorias, motos e motocicletas, originou ao longo dos últimos anos um aumento do contencioso tributário com a AT. Por uma questão de celeridade processual muitas Empresas optaram por questionar a aplicação de tributação autónoma sobre os encargos relativos a viaturas ao nível do Tribunal Arbitral (CAAD), o qual proferiu uma série de decisões favoráveis aos contribuintes por considerar ter ficado provado que os gastos em apreço eram efetivamente incorridos no âmbito das respetivas atividades operacionais.

Contudo, o Supremo Tribunal Administrativo (STA) já se veio pronunciar em sentido contrário, considerando que a norma de incidência não consubstancia uma presunção ilidível. E como tal, na ausência de uma referência da Lei à existência de uma presunção de “empresarialidade” das despesas, não cabe ao julgador apreciar a natureza empresarial das mesmas. Esta posição do STA vem assim limitar (quicá, impossibilitar mesmo) as pretensões de diversos contribuintes em demonstrar que as despesas por si incorridas se apresentam como essenciais à sua atividade. Sendo que, na ausência de quaisquer esclarecimentos do legislador a este respeito, resta apenas a possibilidade de o Tribunal Constitucional vir a julgar como violadora dos direitos dos contribuintes a existência de uma presunção inilidível, cujo único intuito parece ser a arrecadação de receita fiscal, sem mais.

Na atual situação, que questões fiscais tem de ter em atenção quem (particulares ou empresas) queira comprar veículo(s) novo(s)?

O Imposto Sobre Veículos (ISV) aplica-se na aquisição de veículo novo, mas isenta veículos exclusivamente elétricos. Adicionalmente, aplicam-se taxas reduzidas a veículos movidos exclusivamente a gás natural ou que possuam motores híbridos plug-in (cumprindo certos requisitos).

À semelhança do ISV, o Imposto Único sobre a Circulação (IUC) também não se aplica a veículos elétricos e é menos oneroso em viaturas com emissões de CO₂ mais reduzidas.

É também devido o IVA - que incide sobre o ISV à taxa normal - na aquisição de veículo novo e nas despesas inerentes (combustível, por exemplo), sendo sempre um custo para um particular. No entanto, os sujeitos passivos de IVA podem deduzir o imposto suportado na aquisição de veículos elétricos e híbridos plug-in (cumprindo certos requisitos) e na eletricidade utilizada nessas viaturas. Em contrapartida, existem restrições mais acentuadas ao direito à dedução quando se trata de veículos movidos a combustível. Adicionalmente, no caso das entidades sujeitas ao Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC) deverá também ser tido em consideração o possível impacto da tributação autónoma incidente sobre as despesas incorridas com as viaturas, o qual pode ser eliminado através da opção por veículos exclusivamente elétricos, ou mitigado através da opção por veículos movidos a GNV ou que possuam motores híbridos plug-in (mediante o cumprimento de certos requisitos).

CALENDÁRIO FISCAL

Fique a par das datas-chave para o cumprimento das obrigações fiscais e contributivas em abril, com este calendário fiscal preparado pelo Jornal Económico e pela EY

março

Data	Obrigações	Modelos	Destinatário	Observações	
10	Seg. Social	Entrega da declaração de remunerações relativas a fevereiro de 2022.	Declaração Mensal de Remunerações	Segurança Social	Envio por transmissão eletrónica de dados
10	IRS	Envio da Declaração Mensal de Remunerações relativa a fevereiro de 2022, pelas entidades devedoras de rendimentos do trabalho dependente sujeitos a IRS, ainda que dele isentos, bem como os que se encontrem excluídos de tributação, nos termos dos artigos 2.º e 12.º do Código do IRS.	Declaração Mensal de Remunerações	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
14	IVA	Comunicação dos elementos das faturas emitidas no mês de fevereiro de 2022 (E-fatura).	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
15	Intrastat	Envio do inquérito Intrastat referente ao mês de fevereiro de 2022.	-	INE	-
21	Operações com o exterior	Comunicação de operações com o exterior referentes ao mês de fevereiro de 2022.	-	Banco de Portugal	Envio a efectuar obrigatoriamente via Internet (site do Banco de Portugal)
21	IVA	Envio da Declaração Periódica Mensal referente ao mês de janeiro de 2022, acompanhada dos Anexos respectivos, se aplicável.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Alargamento do prazo determinado por Despacho nº 351/2021-XXII de 10 de novembro do Secretário de Estado Adjunto dos Assuntos Fiscais.
21	IVA	Envio da Declaração Recapitulativa de IVA referente ao mês de fevereiro de 2022, para os sujeitos com regime normal mensal.	Declaração Recapitulativa	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
21	Seg. Social	Pagamento das contribuições relativas às remunerações pagas no mês de fevereiro de 2022.	-	Segurança Social	-
21	IRS / IRC	Pagamento das retenções efectuadas a pessoas singulares e colectivas, durante o mês de fevereiro de 2022.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	-
21	Imposto Selo	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS) referente ao mês de fevereiro de 2022.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
25	IVA	Pagamento da Declaração Periódica de IVA referente ao mês de janeiro de 2022.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	-
31	IRS / IRC	Entrega da relação de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de janeiro de 2022.	Mod. 30	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
31	IRC	1.º Pagamento especial por conta de IRC	Mod. P1	Autoridade Tributária e Aduaneira	Dispensa automática para os sujeitos passivos que não efetuem o pagamento e que encontrem as suas obrigações declarativas entregues atempadamente nos dois períodos de tributação imediatamente anteriores.

abril

Data	Obrigações	Modelos	Destinatário	Observações	
11	Seg. Social	Entrega da declaração de remunerações relativas a março de 2022.	Declaração Mensal de Remunerações	Segurança Social	Envio por transmissão eletrónica de dados
11	IRS	Envio da Declaração Mensal de Remunerações relativa a março de 2022, pelas entidades devedoras de rendimentos do trabalho dependente sujeitos a IRS, ainda que dele isentos, bem como os que se encontrem excluídos de tributação, nos termos dos artigos 2.º e 12.º do Código do IRS.	Declaração Mensal de Remunerações	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas emitidas no mês de março de 2022 (E-fatura).	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
15	Intrastat	Envio do inquérito Intrastat referente ao mês de março de 2022.	-	INE	-
20	IVA	Envio da Declaração Periódica Mensal referente ao mês de fevereiro de 2022, acompanhada dos Anexos respectivos, se aplicável.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	Alargamento do prazo determinado por Despacho nº 351/2021-XXII de 10 de novembro do Secretário de Estado Adjunto dos Assuntos Fiscais.
20	Seg. Social	Pagamento das contribuições relativas às remunerações pagas no mês de março de 2022.	-	Segurança Social	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	IRS / IRC	Pagamento das retenções efectuadas a pessoas singulares e colectivas, durante o mês de março de 2022.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	Imposto Selo	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS) referente ao mês de março de 2022.	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC e Imposto do Selo	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	IVA	Envio da Declaração Recapitulativa de IVA referente ao mês de março de 2022, para os sujeitos com regime normal mensal.	Declaração Recapitulativa	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
20	IVA	Envio da Declaração Recapitulativa de IVA referente ao 1.º Trimestre de 2022 para os sujeitos com regime normal trimestral.	Declaração Recapitulativa	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados
22	Operações com o exterior	Comunicação de operações com o exterior referentes ao mês de março de 2022.	-	Banco de Portugal	Envio a efectuar obrigatoriamente via Internet (site do Banco de Portugal)
25	IVA	Pagamento da Declaração Periódica de IVA referente ao mês de fevereiro de 2022.	Modelo Oficial	Autoridade Tributária e Aduaneira	-
30	IRS / IRC	Entrega da relação de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de fevereiro de 2022.	Mod. 30	Autoridade Tributária e Aduaneira	Envio por transmissão eletrónica de dados

OPINIÃO

A dimensão fiscal do preço dos combustíveis - uma temática constante

A guerra na Ucrânia teve impacto direto na evolução dos preços do petróleo, acelerando subidas que já se notavam antes. E a única ferramenta que o Governo tem para minimizar consequências dos aumentos abruptos é a fiscalidade.



Amílcar Nunes
Associate Partner
de Indirect Taxes
da EY

O tema da fiscalidade incidente sobre os combustíveis não é um assunto recente. No entanto, em linha com os ciclos económicos, ora recessivos, ora de expansão, o tema parece ganhar maior ou menor importância, na exata medida do impacto direto na carteira dos portugueses. Assim parecem ser os contornos da atual crise energética, motivada pelo retomar da atividade económica no contexto pós-pandémico e alimentada pelo recente conflito na Ucrânia. Ou pelo menos assim aparenta. Por forma a analisar o preço dos combustíveis pago pelo consumidor final importa atentar, sobretudo e pela sua dimensão no preço final, em duas realidades distintas: a primeira, elementar, consiste no preço da matéria-prima; a segunda, dependente da primeira, respeitará já à vertente da fiscalidade indireta decomposta entre Impostos Especiais de Consumo (IEC) e Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA). Quanto menor o preço do crude nos mercados internacionais, menor o valor da carga fiscal incidente sobre o litro de gasóleo e gasolina rodoviários e vice-versa. Uma análise cuidada sobre o tema obriga, necessariamente, a uma reflexão conjunta de ambas as realidades. Começemos pela primeira, salientando que a formação do preço do petróleo resulta do confronto direto entre oferta e procura de crude nos mercados internacionais. Para o mercado europeu, a cotação Brent serve de referência para o preço do petróleo, assim batizada pela denominação de uma base da petrolífera Shell. Atualmente, a marca Brent designa praticamente todo o petróleo extraído do mar do Norte e comercializado na Bolsa de Londres. Em termos de cotação do barril Brent, apesar do valor recorde de 141 USD/bbl no início de julho de 2008, o preço por barril inverteu a sua tendência ascendente, tendo atingido um valor mínimo de 27 USD/bbl, em janeiro de 2016. Desde então, as co-



Tiago Pettinga/Lusa

De acordo com a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em Portugal, em dezembro de 2021, o peso dos impostos no preço final da gasolina e do gasóleo correspondia a 57% e 52%, respetivamente. Ou seja, mais de metade do preço de venda ao consumidor final corresponde a impostos

tações do Brent observaram uma tendência de subida, com algumas oscilações, tendo registado em maio de 2018 um valor máximo de 78 USD/bbl, o que correspondeu ao preço mais elevado desde novembro de 2014. Desde o início do conflito militar na Ucrânia, a 24 de fevereiro de 2022, o valor do Brent tem ultrapassado sistematicamente a barreira dos 100 USD/bbl, tendo inclusivamente chegado perto do máximo histórico de 2008 de 141 USD/bbl. Parece assim razoável concluir que, efetivamente, o valor da matéria-prima tem contribuído para o aumento do preço dos combustíveis junto do consumidor final. Note-se que para este aumento de preço da matéria-prima concorrem diversos fatores, ainda que de sinal contrário, desde as estratégias de não compensação da produção de crude pela Rússia por parte dos restantes produtores de petróleo mundiais, passando pelo fenómeno de exportação de inflação, protagonizada por países nos quais ainda existem subsídios à produção e consumo de produtos petrolíferos. Chegamos então à segunda componente do preço dos combustíveis, a fiscalidade Indireta. De acordo com a Entidade Regulado-

ra dos Serviços Energéticos (ERSE), em Portugal, em dezembro de 2021, o peso dos impostos no preço final da gasolina e do gasóleo correspondia a 57% e 52%, respetivamente. Ou seja, mais de metade do preço de venda ao consumidor final corresponde a impostos. Esta asfixia fiscal assume um impacto ainda maior quanto feita a comparação com Espanha. No país vizinho, em igual período de dezembro de 2021, o peso da fiscalidade correspondia a 49% e 45%, quer na gasolina, quer no gasóleo. Refira-se ainda que a média europeia para ambos os produtos, ascendia a 53% e 48% de carga fiscal total, para gasolina e gasóleo rodoviário, assumindo-se Portugal como um “peso pesado” da tributação dos combustíveis na União Europeia. Conforme já referido, a carga fiscal incidente sobre os combustíveis decompõe-se entre IEC, neste caso Imposto Sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP) e IVA. Em termos de funcionamento prático, clarifique-se que o cálculo do ISP corresponde à aplicação de taxas unitárias do imposto aplicável às gasolinas, gasóleos, petróleos, fuelóleos e eletricidade. Àquelas taxas acresce um adicionamento sobre as emissões de CO₂, a cha-

mada taxa de carbono. Sobre o valor quer do ISP, quer da taxa de carbono, incide então o IVA, na sua componente ad valorem de atualização imediata em função das variações de preço aplicáveis à base tributável do imposto. Encontra-se assim a explicação cabal para a dimensão do peso da fiscalidade sobre os combustíveis. Na medida em que não seja possível, como não o é, controlar o valor do Brent, que, como já referimos, impacta uma das componentes do preço dos combustíveis, por forma a mitigar o aumento do preço da gasolina e gasóleo rodoviário em Portugal, restará ao legislador atuar sobre a vertente fiscal. Conforme tem sido veiculada nos meios de comunicação social, qualquer alteração na taxa do IVA sobre os combustíveis carecerá sempre de autorização da Comissão Europeia na medida da sua falta de enquadramento direto no Anexo III da Diretiva IVA, tendo já sido apresentada uma proposta nesse sentido. Como tal, o mecanismo do ISP afigura-se como o instrumento de política fiscal que mais facilmente poderá responder ao aumento abrupto que se faz sentir junto do consumidor final. É precisamente por este motivo que medidas como a reintrodução do mecanismo de ajustamento do ISP, em função do acréscimo da receita de IVA promovido pelo aumento do preço do petróleo, tal como previsto pela Portaria n.º 24-A/2016, são medidas de salutar. Assim como o são igualmente o prolongamento da suspensão da atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂, tal como prevista pela Portaria n.º 315/2021. Este mecanismo corresponde a uma forma simples de estabilizador automático, permitindo a flutuação da carga fiscal em ISP como forma de compensação do aumento do preço da matéria-prima. O resultado para o Estado pode ser neutro ou positivo, no que respeita à arrecadação fiscal total. Contudo, são estes momentos de inflação agravada que nos devem fazer refletir sobre o peso, finalidade e propósito da fiscalidade incidente sobre os combustíveis. Mais do que a concretização de um qualquer princípio de equivalência e para que não se apague uma fogueira com gasolina, permita-se à fiscalidade indireta cumprir o seu desígnio fiscal de estabilização automática e melhoria das restrições orçamentais do cidadão comum. ■