

O Impacto da Tributação Indirecta no Preço de Venda ao Público dos Combustíveis para Automóveis: Uma Visão dos Mercados do Sul da Europa

Manuel Teixeira Fernandes

Investigador

Centro de Pesquisa e Estudos Sociais

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Resumo:No presente artigo é analisada a componente económica (conhecida por preço de venda ao público antes de impostos) e a componente fiscal dos preços de venda ao público da gasolina e do gasóleo, visando determinar qual delas exerceu maior influência na formação dos mesmos. O estudo incidiu sobre os preços de venda ao público praticados na segunda semana do mês de Maio dos anos compreendidos entre 2002 e 2009. Para o ano de 2010 foram considerados os preços praticados na primeira semana de Fevereiro. Para base geográfica do estudo foram seleccionados os mercados dos seguintes países do sul da Europa: Portugal, Espanha, Itália e França. Concluiu-se que nos quatro países considerados a componente económica teve uma evolução semelhante, enquanto a componente fiscal (Imposto Especial sobre o Consumo e Imposto sobre o Valor Acrescentado) apresentou divergências que reflectem as políticas fiscais seguidas por cada país. Por sua vez, as políticas fiscais seguidas foram determinadas pela maior ou menor necessidade de cada país de obter receitas fiscais.

Palavras-chave:

- Componente económica e
- Componente fiscal do preço de venda ao público;
- Imposto Especial sobre o Consumo de Produtos Petrolíferos;
- IVA

ABSTRACT: This article analyses the economic component (known as “consumer price net of duties and taxes”) and the tax component of consumer prices for petrol and diesel, with the aim of assessing which of the two components exerted greater influence in the price formation of these commodities. The study carried out was based on the consumer prices for the second week of May during the period 2002 to 2009. For 2010 the prices charged in the first week of February were the ones considered. In terms of the geographic area for the study the following markets of southern Europe were selected: Portugal, Spain, Italy and France. The conclusion of the study showed that the economic component evolved in a similar way in the four countries, while the tax component (excise duty on oil and value added tax) differed as a result of the (different) tax policies adopted by each of these countries. The tax policies adopted were, in turn, determined by the greater or lesser need for tax revenues by each of these countries.

Keywords

- Consumer prices net of duties and taxes
- Tax component of consumer prices
- Excise duty on oil
- VAT

1- Introdução

A escalada do preço dos combustíveis consumidos pelos automóveis que foi vivida em meados de 2008 e que, no subconsciente colectivo, tem regresso anunciado para um futuro próximo, vem sendo objecto de várias tentativas de explicação que podemos agrupar em quatro tipos:

- 1.^a - os aumentos seriam, em grande parte, da responsabilidade das empresas petrolíferas que actuam no mercado nacional as quais funcionariam em “cartel”;
- 2.^a - os aumentos seriam da responsabilidade dos Governos que teriam aumentado a carga fiscal que incide sobre os combustíveis;
- 3.^a os aumentos seriam, essencialmente, da responsabilidade de especuladores financeiros que resolveram voltar-se para o mercado petrolífero pelas expectativas de lucro por este proporcionadas; e, finalmente,
- 4.^a os aumentos seriam devidos, fundamentalmente, à elevada procura de petróleo bruto proveniente dos países asiáticos cujas economias estão a crescer de forma acelerada, bem como à instabilidade política e social que reina nos países árabes que são os maiores exportadores mundiais do produto.

No presente estudo são analisadas somente as duas primeiras questões, que se situam em domínios onde ainda é possível ser exercido algum controlo de âmbito nacional.

Por motivos de proximidade geográfica e de relacionamento comercial, para além do mercado português, são analisados os mercados dos seguintes Estados Membros da Comunidade Europeia: Espanha, Itália e França que são, também, aqueles com quem Portugal tem uma maior afinidade cultural.

A análise incide, por um lado, sobre os preços de venda ao público dos combustíveis antes de impostos registados na segunda semana do mês de Maio dos anos que decorrem entre 2002 e 2010¹ e, por outro, sobre a carga fiscal que incidu sobre os mesmos no referido período.

A escolha do mês de Maio para servir de base ao estudo a realizar fica a dever-se ao facto de ser comumente aceite que este período do ano é dos menos sensíveis às variações sazonais de preços que são características deste sector.

1 Relativamente ao ano de 2010 foram considerados os valores da primeira semana de Fevereiro por serem os mais actuais.

2 - Evolução dos Preços de Venda ao Público em Portugal

Em virtude da enorme carga fiscal que incide sobre os combustíveis², é comum analisar o respectivo preço de venda ao público considerando separadamente a componente fiscal e a componente económica (preço de venda ao público antes de impostos).

A componente fiscal depende exclusivamente do Governo que fixa o valor do imposto especial de consumo (conhecido em Portugal por Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos - ISP) e a taxa do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) que incidem sobre os combustíveis³.

Por sua vez, a componente económica exprime o valor a que o produto seria vendido ao público no posto de abastecimento se não houvesse impostos e daí ser habitual apelidar esta componente como: “preço de venda ao público antes de impostos”. Naturalmente, a capacidade de actuação das empresas petrolíferas só pode ser exercida sobre esta componente.

Mas, mesmo em relação à componente económica, a margem de actuação das empresas petrolíferas é muito reduzida, dado que os combustíveis, tal como o petróleo bruto (crude), são cotados diariamente nos designados mercados livres (spot): o petróleo bruto em Nova Iorque na qualidade WTI⁴ e em Londres na qualidade Brent⁵ e os produtos refinados (v.g. gasolina e gasóleo), por exemplo, em Amesterdão Roterdão e Antuérpia⁶.

Pode, assim, afirmar-se que nenhum país, mesmo que seja um grande produtor e exportador mundial, como é o caso da Noruega, tem poder de mercado para fixar os preços do petróleo bruto (crude) ou dos produtos refinados de que a gasolina e o gasóleo são os expoentes máximos. Pelo contrário, as empresas petrolíferas adaptam-se aos preços que se formam no mercado internacional repercutindo-os, com maior ou menor velocidade, nos mercados internos dos países onde actuam.

2 Sobre os combustíveis incide a tributação geral constituída pelo Imposto Sobre o Valor Acrescentado (IVA) e a tributação especial constituída pelo Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos (ISP) que, para efeito deste estudo, engloba também o valor da Contribuição do Serviço Rodoviário (CSR) criada pela Lei n.º 55/2007, de 31 de Agosto.

3 Mais rigorosamente os Governos dos Estados Membros da Comunidade devem fixar as taxas dos impostos em valor igual ou superior às designadas “taxas mínimas” que, na actualidade, são de € 359/kl na gasolina e de € 330/kl no gasóleo, como se pode ver na Directiva 2003/96/CE. A taxa mínima do IVA é de 15%.

4 (WTI) = West Texas Intermediated: petróleo bruto cuja cotação é referência para o mercado dos EUA.

5 Brent: petróleo bruto do Mar do Norte cuja cotação é referência para os mercados da Europa Ocidental incluindo o mercado português.

6 As cotações dos refinados são publicadas diariamente no boletim editado em Londres e conhecido por Platts - Oilgram Price Report.

- Gasolina euro super 95

No quadro número 1 apresenta-se a evolução dos valores do PVP e das componentes económica e fiscal para a “gasolina *euro super 95*” ao longo do período considerado.

Quadro n.º 1
Gasolina euro super 95
PVP registados na 2.ª semana de Maio em Portugal (€/litro)

Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (*)
Rubricas									
Comp. Económica	0,324	0,326	0,336	0,408	0,557	0,544	0,604	0,424	0,509
Comp. Fiscal	0,616	0,654	0,686	0,699	0,792	0,820	0,832	0,784	0,801
PVP	0,940	0,980	1,022	1,107	1,349	1,364	1,436	1,208	1,310

Fonte: Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias; (*) Primeira semana de Fevereiro

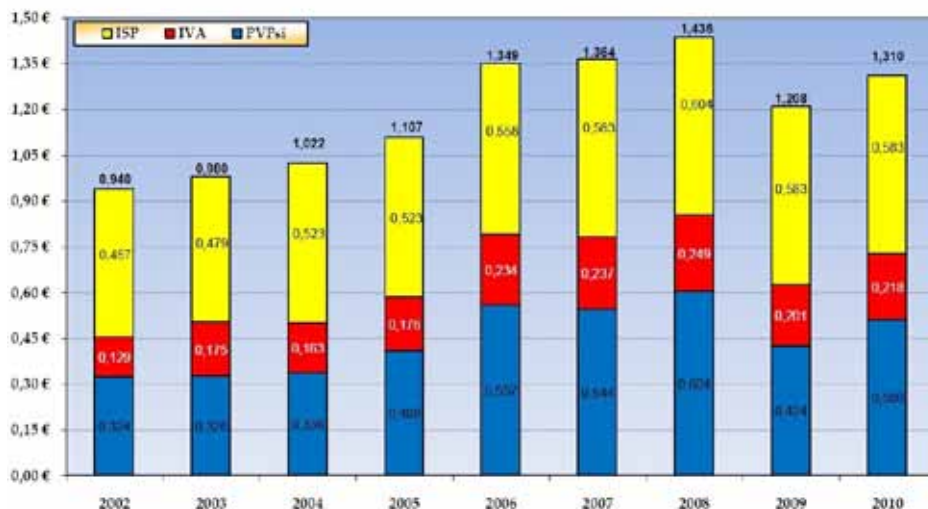
Da análise do quadro 1 retira-se que, neste período de nove anos, a componente económica - que exprime o valor a que o produto seria vendido ao público no posto de abastecimento se não houvesse impostos - aumentou 57%, tendo passado de €0,324 em 2002 para €0,509 em 2010 tendo, pelo caminho, registado mesmo um “pico” de €0,604 no ano de 2008.

Por sua vez, a componente fiscal aumentou 30%, tendo passado de €0,616 em 2002 para €0,801 em 2010.

Conclui-se, assim, que a escalada dos preços da gasolina foi influenciada, especialmente, pelo aumento do custo do petróleo bruto. No entanto, o apetite devorador do Estado na procura de receitas fiscais deu também uma grande ajuda contribuindo significativamente para tal subida, sendo de relevar a passagem da taxa do IVA de 17% para 19% em 2002 e de 19% para 21% em 2005, movimento este que foi entretanto atenuado pela descida da referida taxa para 20% em Julho de 2008.

Mas a parte mais significativa do agravamento fiscal consistiu nos aumentos da taxa do ISP registados nos anos de 2006 (€25/kl) e de 2007 (€25/kl) inscritos no Plano de Estabilidade e Crescimento (PEC) que o Governo apresentou à Comunidade Europeia em 2005 e que fizeram perder competitividade fiscal a este sector da economia portuguesa a favor de Espanha, como adiante se demonstrará

Gráfico A
Portugal - Evolução do PVP da Gasolina "euro super 95"



- Gasóleo rodoviário

Como se pode ver no quadro n.º 2, no gasóleo rodoviário a componente económica aumentou de valor 66% no período em análise - tendo passado de €0,318 para €0,528 - dando expressão à “deslocação” do parque automóvel nacional da gasolina para o gasóleo, com a concomitante maior procura deste combustível e, logo, com um maior aumento do seu preço.

Também aqui se registou um “pico” no ano de 2008, período este que esteve associado a uma grande volatilidade dos preços dos refinados e com o petróleo bruto (crude), por outro lado, a atingir valores na ordem dos 140 dólares por barril⁷.

Quadro n.º 2
Gasóleo rodoviário
PVP registados na 2.ª semana de Maio em Portugal (€/litro)

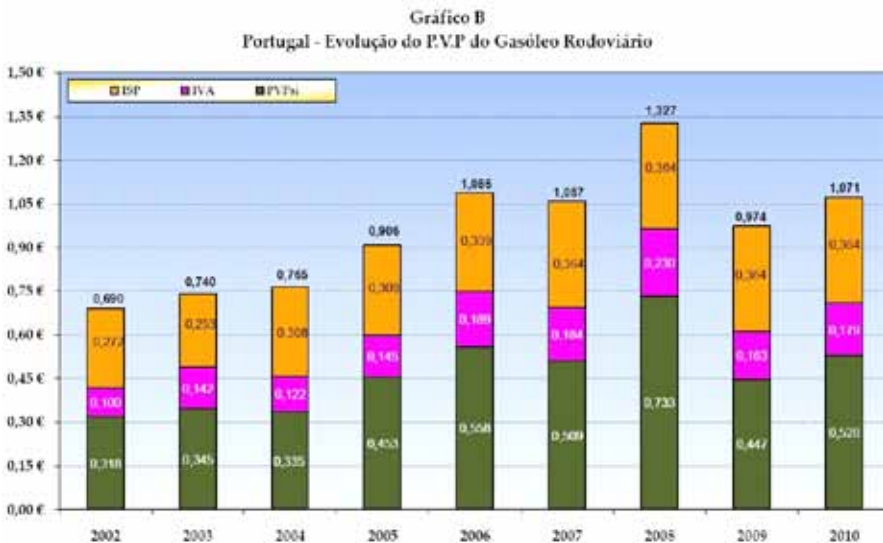
Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (*)
Rubricas									
Comp. Económica	0,318	0,345	0,335	0,453	0,558	0,509	0,733	0,447	0,528
Comp. Fiscal	0,372	0,395	0,430	0,453	0,528	0,548	0,530	0,527	0,543
PVP	0,690	0,740	0,765	0,906	1,086	1,057	1,327	0,974	1,071

Fonte: Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias; (*) Primeira semana de Fevereiro

7 Barril: unidade de medida usada nas transacções internacionais do petróleo bruto e que equivale sensivelmente a 159 litros.

Em sentido paralelo à componente económica, a componente fiscal do gasóleo rodoviário aumentou 46% no período sentindo-se, também aqui, o efeito da passagem da taxa do IVA de 17% para 19%, em 2002, e de 19% para 21%, em 2005. Entretanto, em Julho de 2008 a taxa do IVA foi reduzida para 20% o que veio minorar os aspectos negativos da “escalada fiscal”.

O PEC reflectiu-se, também, fortemente neste combustível tendo a respectiva taxa do ISP sido agravada em €25/kl no ano de 2006 e outro tanto no ano de 2007, o que retirou competitividade à economia portuguesa em comparação com a vizinha Espanha.



3 - Preços de Venda ao Público antes de Impostos no Sul sa Europa

O preço de venda ao público antes de impostos, como acima se referiu, não é mais nem menos do que a componente económica do PVP, e é sobre esta componente que as empresas petrolíferas detêm algum poder de actuação, embora muito limitado, dado que quer o petróleo bruto quer os refinados estão sujeitos a cotações internacionais.

Assim, analisando a evolução da componente económica do PVP poderemos concluir se, sim ou não, por comparação com os mercados dos países vizinhos, as empresas petrolíferas em Portugal estarão a fazer sobrelucros, actuando em cartel. Não podemos esquecer que as empresas petrolíferas que operam em Portugal se “habituarão”, durante mais de 12 anos, à fórmula de fixação dos Preços Máximos de venda ao Pública (PMVP) aplicada entre 1992 e 2004 e que, por tal motivo, ainda hoje têm “memória” de tal sistema de cálculo⁸.

8 A liberalização completa dos PVP ocorreu através do Decreto-Lei n.º 162/2004, de 3 de Julho. Antes da liberalização havia lugar à fixação periódica de PMVP que era feita através de fórmulas previstas

- Gasolina euro super 95

No quadro n.º 3 apresentam-se os valores do PVP antes de impostos (componente económica do PVP) para Portugal e para os três países que lhe ficam mais próximos e que constituem o designado grupo dos países latinos da Comunidade Europeia.

Quadro n.º 3
Gasolina euro super 95
PVP antes de impostos registados na 2.ª semana de Maio (€/litro)

Países \ Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010(*)
Portugal	0,324	0,326	0,336	0,408	0,557	0,544	0,604	0,424	0,509
Espanha	0,329	0,290	0,359	0,403	0,539	0,525	0,615	0,429	0,508
Itália	0,351	0,322	0,382	0,449	0,557	0,530	0,652	0,460	0,530
França	0,287	0,246	0,328	0,359	0,510	0,493	0,577	0,388	0,475

Fonte: Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias; (*) Primeira semana de Fevereiro

Da análise deste quadro conclui-se que em comparação com a Espanha, o PVP antes de impostos foi mais baixo em Portugal em metade dos anos analisados, o que parece demonstrar que o mercado português de combustíveis, apesar de recentemente liberalizado (2004), não se afasta das práticas comerciais registadas em mercados mais maduros e de bem maior dimensão.

E a comparação com a Itália é-lhe ainda mais favorável, dado que só muito raramente é que o PVP antes de impostos é mais baixo em Itália do que em Portugal.

Situação diferente é a vivida em França, que pratica os mais baixos PVP antes de impostos dos 4 países analisados, devido ao facto de os combustíveis serem vendidos, fundamentalmente, nos supermercados, onde funcionam como produto de captação de clientela, sendo praticadas margens de lucro de reduzidíssimo valor. Esta característica do mercado francês não tem só aspectos positivos para o consumidor, pois, conduziu também ao encerramento de muitos milhares de Postos de Abastecimento e à falência das respectivas empresas proprietárias, alterando por completo a rede de abastecimento de combustíveis que é agora muito menos densa e, portanto, de mais difícil acesso geográfico pelos automobilistas.

em portaria de que a Portaria n.º 1226-A/2001, de 24/10, foi a última expressão.

- Gasóleo rodoviário

No quadro n.º 4 apresentam-se os valores registados pelo PVP antes de impostos do gasóleo rodoviário nos quatro países em análise.

Quadro n.º 4
Gasóleo rodoviário
PVP antes de impostos registados na 2.ª semana de Maio (€/litro)

Países \ Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (*)
Portugal	0,318	0,345	0,335	0,453	0,558	0,509	0,732	0,447	0,528
Espanha	0,316	0,290	0,342	0,450	0,560	0,511	0,739	0,437	0,511
Itália	0,320	0,309	0,364	0,481	0,598	0,524	0,781	0,470	0,524
França	0,270	0,246	0,309	0,417	0,526	0,462	0,699	0,379	0,462

Fonte: Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias; (*) Primeira semana de Fevereiro

Da análise deste quadro conclui-se que os PVP antes de impostos em Portugal foram mais baixos do que em Espanha em metade dos anos considerados, o que significa que também neste combustível se faz sentir a concorrência.

A comparação com a Itália é também favorável a Portugal, pois, por norma, os PVP antes de impostos são mais baixos em Portugal do que no país transalpino. E não devemos esquecer que os dois mercados têm dimensões tão diferentes que seria normal que os preços fossem tendencialmente mais elevados em Portugal

A França apresenta os mais baixos PVP antes de impostos, pelas mesmas razões que se descreveram ao analisar o mercado da gasolina e que, em síntese, consistem nas vendas feitas pelos supermercados, com lucro próximo de zero, para cativarem clientela para outros produtos vendidos naquelas grandes superfícies.

4 - CARGA FISCAL DOS COMBUSTÍVEIS NOS PAÍSES CONSIDERADOS

A carga fiscal incidente sobre os combustíveis evoluiu de forma diferenciada nos quatro países considerados.

- Gasolina euro super 95

No quadro n.º 5 pode ver-se a evolução da carga fiscal incidente sobre a gasolina *euro super 95*, em Portugal, ao longo do período considerado.

Quadro n.º 5
Gasolina euro super 95
Tributação indirecta em Portugal (€/litro)

Rubricas \ Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC (ISP)	0,487	0,479	0,523	0,523	0,558	0,583	0,583	0,583	0,583
IVA	0,129	0,175	0,163	0,176	0,234	0,237	0,249	0,201	0,218
Comp. Fiscal	0,616	0,654	0,686	0,699	0,792	0,820	0,832	0,784	0,801

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

Podemos ver que, em Portugal, na gasolina *euro super 95* a taxa do imposto especial sobre o consumo passou (ISP) de €0,487 por litro em 2002 para €0,583 em 2010, ou seja, registou um aumento de 19,7 %.

Por sua vez, o IVA passou de €0,129 por litro em 2002 para €0,218 em 2010, ou seja, registou um aumento de 69%. Este andamento ficou a dever-se, por um lado, ao facto de a taxa do imposto ter começado por ser aumentada de 17% para 19% (2002) sendo depois actualizada para 21% (2005) e, por outro lado, por incidir sobre uma base tributável cada vez maior, fruto do aumento do ISP e do encarecimento do produto. A diminuição da taxa do IVA de 21% para 20% ocorrida em Julho de 2008 minorou o agravamento que se vinha registando.

Quadro n.º 6
Gasolina euro super 95
Tributação indirecta em Espanha (€/litro)

Rubricas \ Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC	0,396	0,396	0,396	0,396	0,396	0,396	0,396	0,396	0,425
IVA 16%	0,116	0,112	0,125	0,136	0,163	0,161	0,175	0,132	0,149
Comp. Fiscal	0,512	0,508	0,521	0,532	0,559	0,557	0,571	0,528	0,574

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

Em Espanha, ao contrário do que aconteceu em Portugal, a taxa do imposto especial sobre o consumo (“Impuesto Especial sobre Hidrocarburos - IEH”) não foi actualizada até 2008, o mesmo acontecendo com a taxa do IVA, que se manteve nos 16% até à data.

Assim, tendo presente as taxas de inflação registadas em Espanha no período que vai de 2002 a 2008, a carga fiscal incidente sobre a gasolina, a preços constantes, di-

minuiu, praticando a Espanha no período uma das mais baixas cargas fiscais da Europa Comunitária, o que constitui um grave problema para os países vizinhos (Portugal e França) que viram fugir-lhe todo o comércio transfronteiriço. Só muito recentemente - Julho de 2009 - é que a Espanha procedeu à actualização do seu imposto especial (IEH), elevando-o de €0,396 para €0,425 o que veio mitigar a concorrência fiscal que se regista nas zonas da fronteira.

Quadro n.º 7
Gasolina euro super 95
Tributação indirecta em Itália (€/litro)

Rubricas \ Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC	0,542	0,542	0,559	0,564	0,564	0,564	0,547	0,564	0,564
IVA (20%)	0,178	0,173	0,188	0,203	0,224	0,219	0,260	0,205	0,260
Comp. Fiscal	0,720	0,715	0,747	0,767	0,788	0,783	0,807	0,769	0,824

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

A Itália continua a ser um dos países de forte tributação dos combustíveis auto, apesar do imposto especial sobre o consumo praticamente não ter sido actualizado entre 2002 e 2010, como se pode ver no quadro n.º 7.

Regista-se o facto de no ano de 2008 o IEC ter sido conjuntamente desagravado, seguramente para que a economia pudesse acomodar melhor os fortes aumentos da componente económica do PVP.

Dado que a taxa do IVA não foi alterada no período, o ligeiro agravamento registado na componente fiscal fica a dever-se à incidência do IVA sobre um valor maior da componente económica.

Quadro n.º 8
Gasolina euro super 95
Tributação indirecta em França (€/litro)

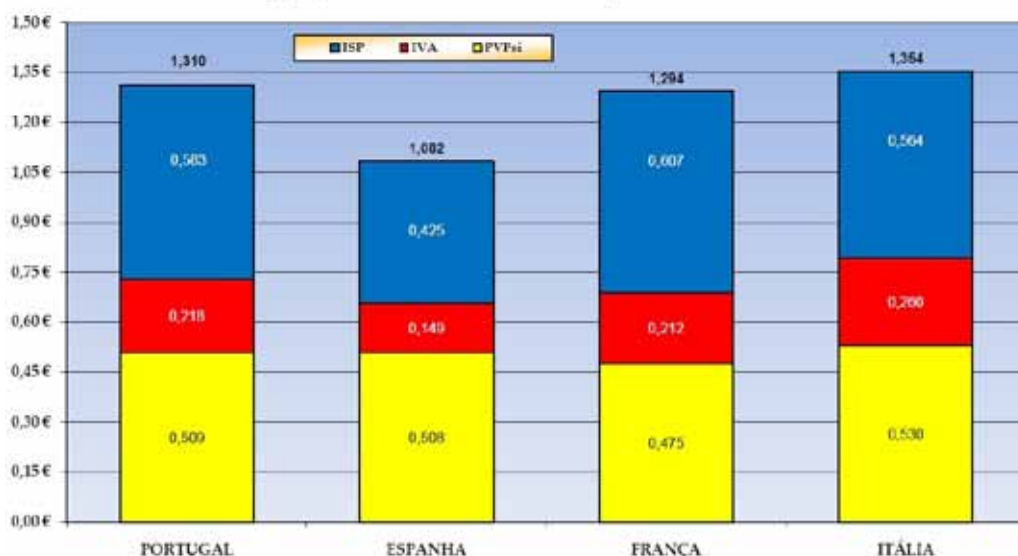
Rubricas \ Anos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC	0,574	0,589	0,589	0,589	0,589	0,602	0,606	0,606	0,607
IVA (19,6%)	0,169	0,164	0,180	0,186	0,216	0,215	0,232	0,195	0,212
Comp. Fiscal	0,743	0,753	0,769	0,775	0,805	0,817	0,838	0,801	0,819

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

A França, como se pode ver no quadro n.º 8, encontra-se entre os países em que os combustíveis são sujeitos a uma elevada carga fiscal, embora no período só tenha procedido a uma ligeira actualização do imposto especial sobre o consumo (5,7%) e não tenha registado qualquer alteração na taxa do IVA.

No Gráfico C podemos ver a decomposição do Preço de Venda ao Público da *gasolina euro super 95*, no ano de 2010, dos quatro países considerados, sendo notória a baixa carga fiscal existente em Espanha, o que acaba por provocar significativos desvios de comércio, com prejuízo para Portugal e para a França.

Gráfico C
Comparação do P.V.P da Gasolina *euro super 95* (Fevereiro 2010)



- Gasóleo rodoviário

Em Portugal, como se pode ver no quadro n.º 9, aumentou significativamente o imposto especial sobre o consumo (ISP) que passou de €0,272 em 2002 para €0,364 em 2008 (+34%).

A taxa do IVA começou por aumentar de 17 para 19%, em 2002, para depois ser elevada para 21%, em 2005. O movimento foi entretanto invertido tendo em Julho de 2008 havido um desagravamento da taxa que baixou para 20%.

Quadro n.º 9
Gasóleo rodoviário
Tributação em Portugal (€/litro)

Anos Rubricas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC	0,272	0,253	0,308	0,308	0,339	0,364	0,364	0,364	0,364
IVA	0,100	0,142	0,122	0,145	0,189	0,184	0,230	0,163	0,179
Comp. Fiscal	0,372	0,395	0,430	0,453	0,528	0,548	0,594	0,527	0,543

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

A Espanha, como se pode ver no quadro 10, só muito recentemente actualizou a tributação do gasóleo, pois, a taxa nominal apenas foi aumentada de €0,294 em 2002 para 0,331 em 2010 (+12,6%), mantendo-se a taxa do IVA em 16%.

E, em 2007, procedeu à criação do gasóleo profissional, cuja taxa do “ISP” se manteve nos €0,294 por litro, ao qual têm acesso os camiões pesados (+12 toneladas) de passageiros e de mercadorias de “uso profissional”.

Quadro n.º 10
Gasóleo rodoviário
Tributação em Espanha (€/litro)

Anos Rubricas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC	0,294	0,294	0,294	0,294	0,294	0,302	0,302	0,302	0,331
IVA	0,097	0,095	0,104	0,126	0,148	0,141	0,177	0,118	0,135
Comp. Fiscal	0,391	0,389	0,398	0,420	0,442	0,443	0,479	0,420	0,466

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

A Itália, como se pode ver no quadro 11 é um dos países comunitários que mais tributa o gasóleo, apesar de no período compreendido entre 2002 e 2010 praticamente não ter aumentado o respectivo imposto especial sobre o consumo.

Quadro n.º 11
Gasóleo rodoviário
Tributação em Itália (€/litro)

Anos Rubricas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC	0,403	0,403	0,403	0,413	0,413	0,416	0,406	0,423	0,423
IVA	0,145	0,143	0,154	0,179	0,202	0,188	0,258	0,179	0,189
Comp. Fiscal	0,548	0,546	0,557	0,592	0,615	0,604	0,664	0,602	0,612

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

A França, como se pode ver no quadro 12, apresenta uma carga fiscal sobre o gasóleo ao nível da praticada pela Itália. Provavelmente, tal como acontece com Portugal, estará a sofrer a concorrência fiscal da Espanha que é especialmente sensível ao nível dos abastecimentos aos transportadores internacionais. Mas Portugal, ao contrário da França, não tem uma barreira natural como os Pirinéus que evite males maiores nesta área da concorrência fiscal.

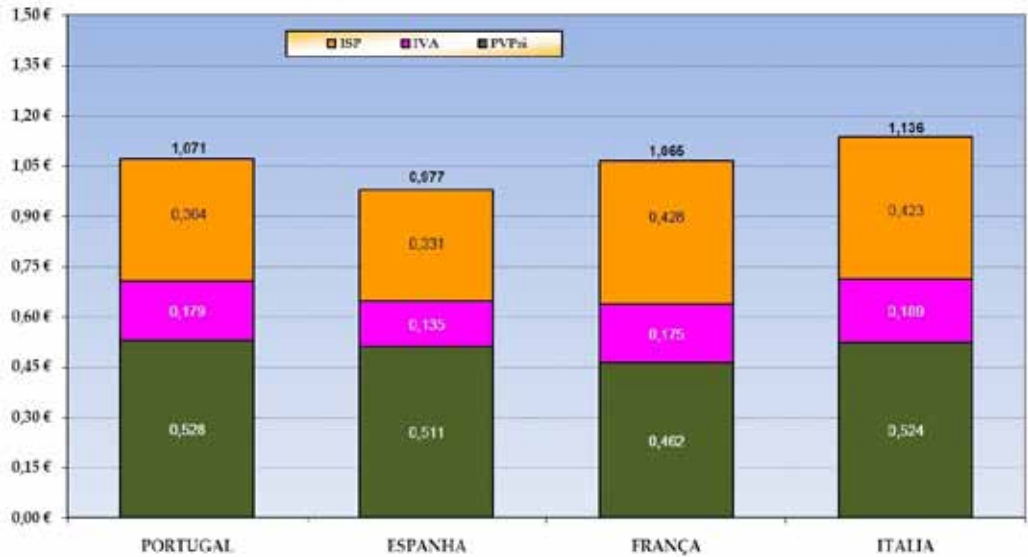
Quadro n.º 12
Gasóleo rodoviário
Tributação em França (€/litro)

Anos Rubricas	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IEC	0,376	0,392	0,417	0,417	0,417	0,426	0,428	0,428	0,428
IVA	0,127	0,125	0,142	0,163	0,185	0,174	0,221	0,158	0,175
Comp. Fiscal	0,503	0,517	0,559	0,580	0,602	0,600	0,649	0,586	0,603

Fonte: A partir dos valores publicados no Bulletin Petrolier da Comissão das Comunidades Europeias

No Gráfico D apresenta-se uma imagem da decomposição do Preço de Venda ao Público do *gasóleo rodoviário*, no ano de 2008, nos quatro países considerados, sendo evidente a baixa carga fiscal praticada pela Espanha o que lhe permite cativar a quase totalidade dos abastecimentos feitos aos transportadores internacionais provocando, assim, desvios de comércio com prejuízo para Portugal e, quiçá, para a França. Esta concorrência pela via fiscal não pode deixar de preocupar fortemente as autoridades portuguesas.

Gráfico D
 Comparação do P.V.P do Gasóleo Rodoviário (Fevereiro de 2010)



5 - Conclusões

Na *gasolina euro super 95* e no gasóleo rodoviário, os PVP antes de impostos praticados em Portugal situam-se ao mesmo nível, ou em nível inferior, aos PVP praticados em Espanha e na Itália - países que têm grande afinidade com Portugal - apesar de a liberalização do preço de venda ao público em Portugal só ter tido lugar em 2004, de o mercado português ser de reduzida dimensão e de estar situado num dos extremos da Europa.

Esta característica do mercado português revela que as empresas petrolíferas que actuam no mercado se têm pautado por efectivas práticas concorrenciais, pois, as suas margens de lucro são, comprovadamente, inferiores às praticadas em mercados muito maiores, de que são exemplos os mercados espanhóis e italiano.

O mercado francês, que em termos comparativos é o mais favorável para os consumidores, apresenta como característica principal o facto de os supermercados terem tomado conta do sector e terem convertido os combustíveis em produto de captação de clientela (“produto chamariz”) praticando reduzidíssimas margens de lucro.

A carga fiscal incidente em Portugal sobre a *gasolina euro super 95* e o *gasóleo ro-*

doviário está ao nível da praticada pela França e pela Itália, sendo de registar que Portugal partiu em melhor situação em 2002, mas não conseguiu evitar que a situação se agravasse nos últimos anos, fundamentalmente devido aos compromissos assumidos no PEC de 2005.

A Espanha, quer na *gasolina euro super 95*, quer no *gasóleo rodoviário*, pratica uma das mais baixas cargas fiscais da Comunidade Europeia - situação que só no último ano começou a ser alterada devido à necessidade de maiores receitas fiscais -, o que tem colocado problemas sérios de concorrência fiscal a Portugal, quer nos abastecimentos dos particulares que vivem na raia, quer nos abastecimentos dos transportadores internacionais de mercadorias e passageiros.

BIBLIOGRAFIA

- AFONSO, António Brigas - Código dos Impostos Especiais de Consumo, Anotado, Coimbra Editora, 2008.
- AFONSO, António Brigas/FERNANDES, Manuel Teixeira - Produtos Petrolíferos: Regime Fiscal, Revista FISCO, n.º 41, Abril de 1992.
- CANEIRA, Álvaro/FERNANDES, Manuel Teixeira - Código dos Impostos Especiais de Consumo, Anotações, Comentários e Jurisprudência, Vislis Editores, Viseu, 2000.
- FERNANDES, Manuel Teixeira - A Fiscalidade e os Preços dos Produtos Petrolíferos, Alfândega - Revista Aduaneira, n.º 38, Lisboa 1995.
- FERNANDES, Manuel Teixeira - A Reforma da Tributação do Automóvel - Revista de Finanças Públicas e Direito Fiscal, Ano I, n.º 2, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Editora Almedina, 2008.
- KUNSTLER, James Howard - O Fim do Petróleo, Editorial Bizâncio, Lisboa 2006
- ROCHA, Nuno, FERNANDES, Manuel Teixeira e outros - Direito Aduaneiro das Comunidades Europeias na Perspectiva da União Europeia, Edição de Barbosa e Xavier, Estudos, Braga, 1992.
- VASQUES, Sérgio - Os Impostos do Pecado: O Álcool, o Tabaco, o Jogo e o Fisco, Editora Almedina, Coimbra, 1999.
- VASQUES, Sérgio - O Princípio da Equivalência como Critério de Igualdade Tributária, Editora Almedina, Coimbra, 2008.