

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE EMPRESAS PETROLÍFERAS

A evolução da fiscalidade sobre os combustíveis desde a liberalização do mercado

Introdução

Numa altura em que se discute muito a questão da fiscalidade sobre os combustíveis, particularmente os rodoviários, parece-nos oportuno fazer uma breve análise sobre o que se passou desde que este mercado foi totalmente liberalizado em janeiro de 2004. Isto é tanto mais pertinente quanto maior é o peso da componente fiscal sobre o preço de venda ao público.

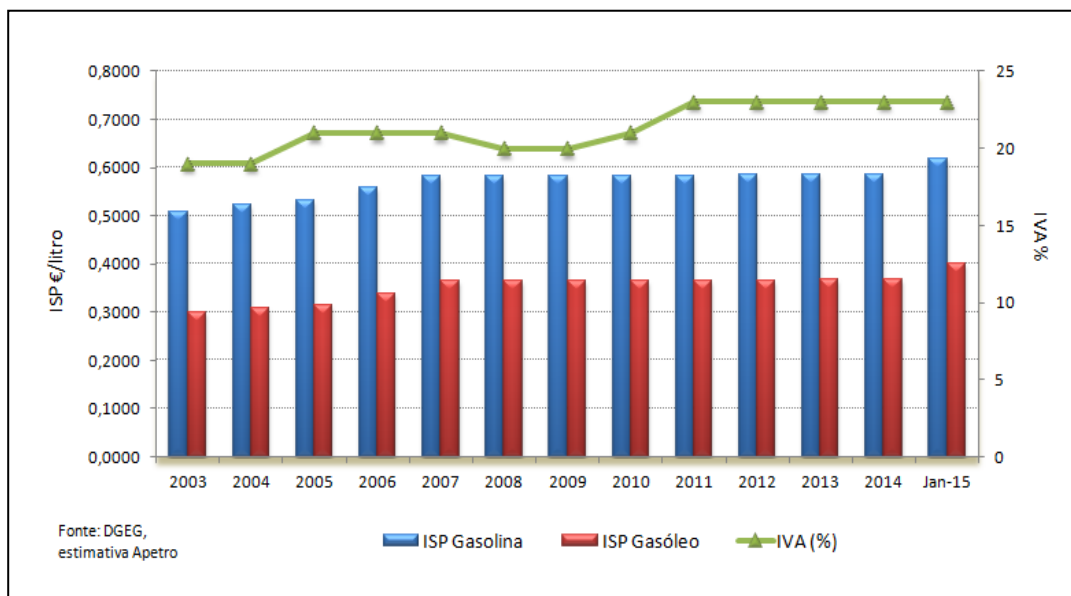
Talvez valha a pena recordar que o sector está sujeito a uma enorme carga fiscal específica, desde a fase de prospeção, passando pela produção e posteriormente a comercialização. As duas primeiras fases estão ligadas à política fiscal dos países produtores, e a terceira aos países consumidores. Para além disso, a indústria suporta a carga fiscal transversal a toda a economia, como o IRC, IRS, TSU e IMI, por exemplo, mas está ainda sujeita a uma enorme panóplia de taxas nacionais e municipais que oneram o seu funcionamento. Basta recordar a recente “Contribuição Extraordinária sobre o Setor Energético” (CESE), que era para ser aplicada apenas em 2014, mas que vemos ser mantida na proposta do OE de 2015.

Atrever-nos-íamos a dizer que sem este enorme peso, os consumidores não teriam nos combustíveis uma razão forte para se preocuparem em termos do seu orçamento familiar. Também não contestamos a legitimidade da maioria desses impostos, apenas achamos por bem que os consumidores tenham informação clara sobre o destino do montante que pagam na altura em que abastecem as suas viaturas. É que muitas vezes quer fazer-se crer que é a indústria a principal responsável pelo preço, que enquanto consumidores achamos sempre alto, e que estaria ao seu alcance baixá-lo significativamente.

Evolução do ISP e IVA

Feita esta introdução vamos nesta Informação focar-nos sobre dois impostos diretos que constituem uma parcela significativa do preço dos combustíveis: o ISP, incluindo a Contribuição para o Serviço Rodoviário (CSR) e a futura Taxa de Carbono, e o IVA. Olhando agora para o período em análise, mostramos a evolução destes dois impostos, desde dezembro 2003 até à data (outubro de 2014), e com uma projeção para janeiro de 2015.

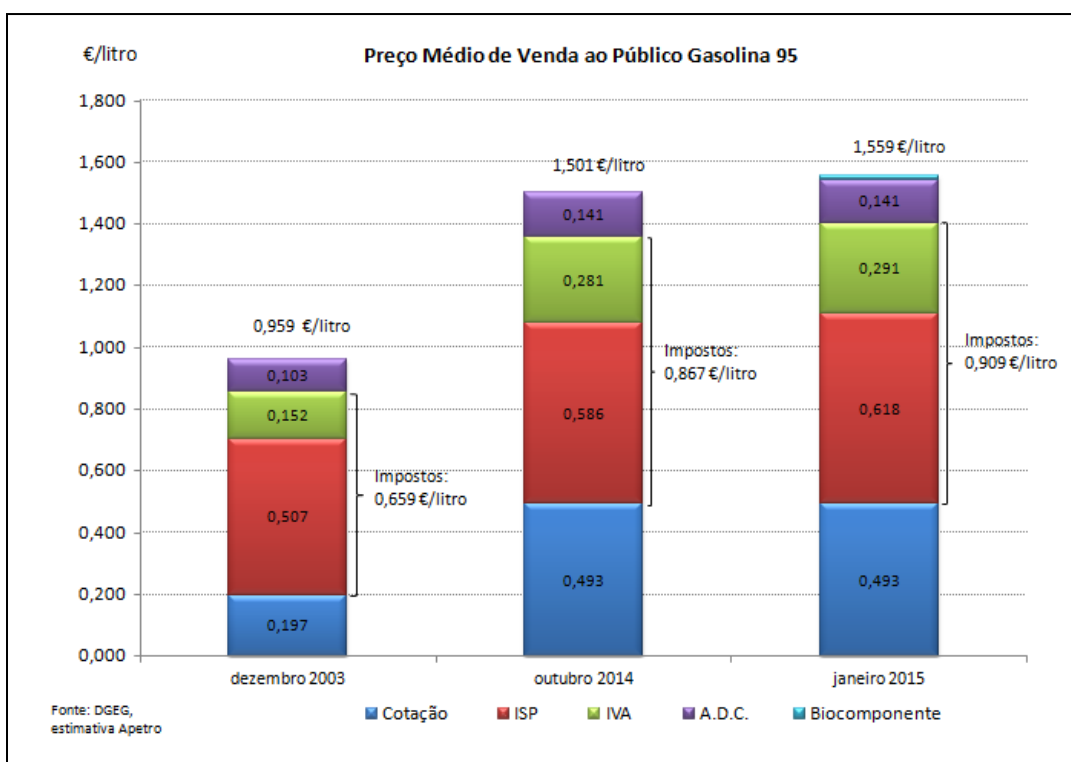
O ISP sofreu um agravamento de cerca de 8 c/l, que será previsivelmente de 11 c/l em 2015, na gasolina. No gasóleo os valores são respetivamente 7c/l e 10c/l. O valor do IVA subiu 4 pontos percentuais, de 19 para 23%, e recordamos que este imposto incide sobre todas as outras componentes do custo, incluindo o ISP.

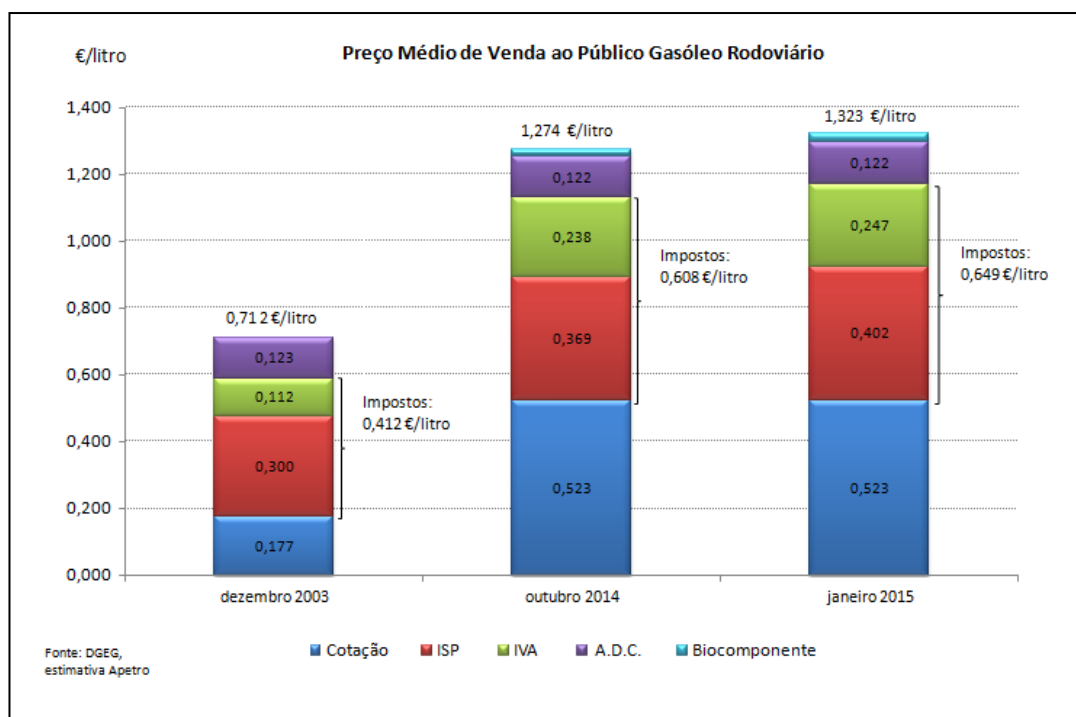


Nota: Por simplificação adotámos os valores em dezembro, exceto em 2014 e na projeção de 2015

Estrutura do preço dos combustíveis rodoviários

Vamos agora comparar a estrutura de preços em dezembro de 2003 (antes da liberalização), a atual (média de outubro de 2014) e uma projeção para janeiro de 2015 (com base no aumento previsto da Contribuição do Serviço Rodoviário, a introdução da taxa de carbono e o aumento previsto da incorporação de biocombustíveis, assumindo que as outras componentes não sofreriam alterações.





Para além do aumento da cotação dos produtos refinados, verifica-se um agravamento da componente da fiscalidade. No caso da gasolina 95 esta representava em dezembro de 2003 cerca de 66 c/l, passando para cerca de 87 c/l em outubro de 2014 e projetando ser cerca de 91 c/l em janeiro de 2015.

No caso do gasóleo rodoviário representava em dezembro de 2003 cerca de 41 c/l, passando para cerca de 61 c/l em outubro de 2014 e projetando ser cerca de 65 c/l em janeiro de 2015.

Em suma, devido ao aumento da fiscalidade e das metas de incorporação de biocombustíveis em 2015, agora afetando também a gasolina, os preços médios de venda ao público poderão aumentar cerca de 6 c/l na gasolina e 5 c/l no gasóleo. Obviamente que esta projeção não tem em conta a variação mais que provável da cotação dos produtos refinados.

Conclusão

Do exposto parece-nos legítimo concluir que a fiscalidade é o principal componente do preço suportado pelos consumidores e que tem tido uma tendência crescente na última década. Será aliás interessante comparar o aumento da fiscalidade entre dezembro de 2003 e outubro de 2014 (deixamos de fora a projeção de janeiro de 2015, por ser baseada nalgumas estimativas), com a inflação acumulada no mesmo período. Esta foi de cerca de 21.4%¹, contra um aumento da carga fiscal na gasolina de cerca de 31.6% e no gasóleo de 47.6%. Foi pois, superior à inflação acumulada.

¹ Índice de preços ao consumidor no continente excluindo habitação – dados INE

Ainda para ajudar a perceber o que significa este aumento da carga fiscal, vamos compará-lo com a “margem bruta” em outubro de 2014 da cadeia de valor - Armazenagem, Distribuição e Comercialização (A.D.C.), que é o valor que os grossistas e retalhistas dispõem para suportar todos os custos da sua atividade e remunerar o capital investido. Temos valores respetivamente de 20,7 c/l na carga fiscal e 14,1 c/l na A.D.C. para a gasolina, e de 19,6 c/l na carga fiscal e 12,2 c/l na A.D.C. para o gasóleo.

Fica portanto claro, como diversas vezes temos afirmado, que a margem de manobra dos operadores para reduzir os preços é extremamente reduzida e já é explorada ao máximo através das mais variadas formas de desconto que são oferecidas, como aliás seria de esperar num mercado tão competitivo, em que se posicionam vários tipos de operadores com abordagens diferenciadas.

Como nota adicional gostaríamos de realçar um último aspeto que, por vezes, passa despercebido em análises mais superficiais que vêm a público. E trata-se de simples aritmética: sendo o ISP um valor fixo, já para não falar da A.D.C que é também maioritariamente fixa, a variação percentual do preço de venda ao público será sempre forçosamente menor do que a variação da cotação dos produtos refinados (e, obviamente do crude). Isto verifica-se tanto nas subidas, como nas descidas.

03/11/2014