

MANIFESTO DO MOVIMENTO

STOP*

*aumento brutal do



Análise sobre o
Imposto Único Automóvel

O Movimento STOP IUC

Nascido espontaneamente nas redes sociais – mais concretamente no Facebook – este é um movimento apartidário, formado por cidadãos anónimos, na sua maioria desconhecidos entre si, que se vêem fortemente prejudicados pela eventual aplicação da revisão proposta pelo Governo ao Código do IUC.

O desígnio do STOP IUC é a organização de uma manifestação massiva de dimensão nacional nas principais capitais de distrito, no dia 5 de Novembro pelas 15 horas.

É um protesto que se pretende absolutamente construtivo, pacífico, ordeiro e, por isso, organizado em sintonia com as forças de segurança, procurando criar o menor constrangimento possível ao funcionamento das cidades.

O objectivo é demonstrar que há um número elevado de cidadãos comuns e respeitáveis que estão descontentes e preocupados com o seu futuro, ao ponto de se mobilizarem em protesto.

O Manifesto

Este documento resulta da reflexão colectiva de pessoas envolvidas na organização deste protesto, oriundas de diferentes áreas profissionais, e propõe-se fundamentar a oposição à revisão do IUC no OE 2024.

Por essa razão, consideramos da maior importância a partilha destes argumentos com as diferentes forças políticas com assento parlamentar, como forma de apoiar o debate no sentido de oposição a esta proposta.

Sentido esse que, pela insustentabilidade e irrazoabilidade da medida, sabemos ser transversal a todos os quadrantes políticos e, de resto, a todos os quadrantes da sociedade.

Pelo exposto, convidamos o Vosso Grupo Parlamentar a fazer o uso livre de todos os argumentos constantes deste manifesto, pois o nos move é o bem comum.

A proposta do Orçamento de Estado 2024 no que concerne ao Código do IUC, é histórica, na medida em que gerou uma condenação praticamente unânime de toda a sociedade e seus agentes.

Esta unanimidade acontece porque, qualquer que seja a perspectiva do observador, é fácil encontrar incoerências, incorrecções, injustiças, quiçá ilegalidades.

Por serem tantas as debilidades desta proposta, importa elencá-las de forma sistemática, mas sintética, já que uma análise aturada resultaria num extenso documento cuja aplicabilidade prática seria menor.

Assim, as razões que justificam este movimento de cidadania são as seguintes.

Não são só 25€, mas podem ser mais de 1000%

A norma-travão que propõe um aumento anual de 25€ é uma manobra de marketing político que permite repetir chavões eficazes como o dos 2€ mensais.

Mesmo que a norma-travão seja mantida, isso significa que já em 2025 cada cidadão afectado estará a pagar mais 50€ por ano, ou seja, mais 4€ por mês para usufruir, ou não, do mesmo veículo que tem hoje.

Contudo, nenhum número é mais forte e expressivo do que os 1000%, que correspondem à subida real do IUC em alguns veículos com cilindradas acima de 2500cc.

Alguns exemplos práticos com modelos comuns em Portugal:

Renault Mégane 1.5 DCI de 2007

IUC 2023: 63,78€ IUC com nova fórmula: 161,37€ Aumento de 153%

Renault Clio 1.2 de 2007

IUC 2023: 38,82€ IUC com nova fórmula: 129,40€ Aumento de 233%

Volvo V50 2.0d de 2004

IUC 2023: 66,95€ IUC com nova fórmula: 224,98€ Aumento de 236%

Nissan Patrol GR de 1998

IUC 2023: 60,64€ IUC com nova fórmula: 799,09€ Aumento de 1218%

Mercedes-Benz W123 300D de 1985

IUC 2023: 19,76€ IUC com nova fórmula: 533,47€ Aumento de 2700%

Amnésia fiscal

O Governo justifica a alteração do IUC para veículos matriculados entre 1981 e Junho de 2007, com a introdução da componente ambiental no imposto para estes veículos, de forma a financiar a redução a ser aplicada em determinadas SCUTS, e criar um programa de incentivo ao abate de veículos.

É importante recordar que, quando o IUC foi criado, foi indicado que a nova fórmula de cálculo do imposto tinha em conta a componente ambiental apenas para veículos matriculados após Junho de 2007 porque, nos anteriores, o ISV (Imposto Sobre Veículos) já tinha tido esse factor em conta.

Com estas novas tabelas afigura-se uma possível dupla tributação - ou, na melhor das hipóteses, uma cumulação de tributação - com a mesma justificação, num veículo cuja utilização será, em regra geral, mais reduzida que num automóvel novo e cujo período contributivo é já muito longo, para além de ter um valor residual mais reduzido.

Portanto, é absolutamente cínico afirmar que esta medida vem “corrigir uma injustiça”.

Citando o Catedrático CASALTA NABAIS (O Dever Fundamental de Pagar Impostos, Coimbra, 2009 (reimp.), pp. 511-512): «*Ora, em qualquer das situações de cumulação de impostos, o legislador goza de ampla liberdade, estando apenas impedido, por um lado, que dessa cumulação resulte uma tributação excessiva ou com carácter confiscatório e, por outro lado, de estabelecer duplas tributações que se revelem arbitrarias quanto ao âmbito de sujeitos abrangidos, por submeterem a uma sobrecarga fiscal determinados contribuintes e não outros com idêntica situação em termos de capacidade contributiva.*»

Desvirtuação do Imposto

A génese e a própria denominação do Imposto Único de Circulação, tornam por demais evidente que este não foi criado com uma intenção ecológica, mas como suporte dos custos associados às vias rodoviárias, sua regulamentação e fiscalização.

Daí que o montante se vá reduzindo ao longo da idade do veículo, por pressupor a menor intensidade da sua utilização, por via da vetustez e desgaste. Ainda assim, nos termos actuais, o IUC enferma do erro de, por defeito, tributar automóveis não circulantes.

Uma tributação para fins ambientais, a existir, nunca poderia ser feita de acordo com as mesmas regras, pois teria de pressupor uma proporcionalidade relativa à utilização. Precisamente o oposto do que aqui se verifica.

Para se penalizar o poluidor, é preciso desenvolver métricas e mecanismos para aferir o impacto de cada um, em vez de presumir, sem qualquer lógica de suporte, que um dado veículo vai poluir mais, independentemente do seu uso.

Um “primo” do ISP

Ao propor-se fazer do IUC um imposto mais ambiental do que de circulação, o Governo está a torná-lo redundante face ao ISP - Imposto sobre Produtos Petrolíferos.

O ISP já faz, com excessivo impacto na vida das famílias e das empresas, o papel de desincentivar o uso dos combustíveis fósseis. Tem, pelo menos, o condão de o fazer com a devida progressividade e de acordo com a lógica do “utilizador-pagador”.

Além do mais, o ISP acaba por mais justo ao penalizar automaticamente os veículos com menos eficiência energética, independentemente da sua idade.

Robin dos Bosques invertido

Um imposto é, por definição, um instrumento de redistribuição de riqueza.

Neste caso, ao penalizar especialmente as camadas mais desfavorecidas da população, corrompe-se o princípio de justiça fiscal que sempre deve presidir às acções de um Governo, fazendo precisamente o contrário.

Para piorar, argumenta-se que este agravamento surge como compensação pela abolição de algumas portagens. Um argumento que cai por terra pois não só acaba por penalizar ainda mais alguns dos potenciais beneficiários dessa abolição, como imputa esse custo a mais de três milhões de contribuintes que, na sua maioria, não fazem uso daquelas vias.

Paradigmático de um sistema injusto, é também o facto da isenção de IUC ser aplicada a todos os veículos eléctricos, mesmo que sejam modelos de luxo. Nalguns casos, automóveis com 2,5 toneladas e 1000cv.

Compensação em dobro

A compensação abolição das portagens acaba por ser um argumento cínico para justificar a reformulação do Código do IUC, devido aos valores em causa.

A abolição das portagens tem um impacto orçamental previsto de 72 milhões de euros,

valor mais do que duplicado pelo impacto do aumento do IUC, que resultará numa receita de mais de 150 milhões de euros.

Carros obsoletos não são luxo nem opção

O facto de o parque automóvel português estar extremamente envelhecido, não se deve a uma teimosia dos portugueses, mas a uma condição a que são forçados, em consequência de uma economia estrangulada por impostos e de um nível de rendimentos muito inferior à média europeia.

É a quase extinção da classe média que faz com que a vida útil dos automóveis seja estendida muito para lá do expectável.

O automóvel novo como utopia

Ter automóvel novo há muito que deixou de ser uma prioridade nas famílias portuguesas.

Num momento em que o custo de vida dos portugueses está em níveis sufocantes, o maior desafio é o custo da habitação, que se encontra em máximos históricos, com os efeitos dramáticos que se conhece, sobretudo nas grandes cidades.

Tentar forçar a troca de automóvel a quem dele depende para subsistir é, em linguagem popular, “bater num morto”, e é demonstrativo da insensibilidade social desta medida.

Sobretudo se considerarmos o contexto internacional, em que decorrem dois conflitos armados com sérias implicações no horizonte económico.

Expropriação por via fiscal

A aplicação de um tão brutal aumento do imposto, mesmo que perspectivado no médio prazo, tem um impacto imediato no valor comercial dos veículos afectados.

Um automóvel sujeito a um aumento de IUC na ordem dos 300% ou 400%, vê o seu valor de mercado cair facilmente para menos de metade.

Sendo o automóvel uma parte significativa do património de qualquer família comum, isto resulta, em efeitos práticos, numa expropriação, já que o contribuinte vê ser-lhe arrancados das mãos alguns milhares de euros de um dia para o outro.

O assassínio da estabilidade fiscal

O Secretário-Geral do Partido Socialista propunha em 2015 que a legislação fiscal só fosse alterada no início de cada legislatura.

O que acontece na prática é uma negação dessa ideia e uma profunda violação do princípio de estabilidade fiscal que deve orientar todos os Governos.

Os cidadãos têm o direito de poder planear as suas vidas e os seus investimentos, com base num panorama económico estável, o que se torna impossível quando uma lei destrói o valor do seu património de um dia para o outro.

Pagamento sem proporção

O IUC não nasceu para fins ambientais e, por isso mesmo, a forma como é calculado não resulta numa proporcionalidade entre o uso e as efectivas emissões e o valor tributado.

Dois automóveis iguais, são taxados de formas iguais, mesmo que um faça 1000 quilómetros por ano e outro 20.000.

Algo ainda mais grave quando se sabe que os veículos mais antigos tendem a fazer menos quilómetros por ano.

A contribuição não vai para o Ambiente

Ao analisar as contas do Governo, é possível perceber que nenhuma percentagem do IUC reverte para o orçamento do Ministério do Ambiente, o que deita por terra a fundamentação de alteração da lei.

Aumentar as assimetrias regionais

A penalização fiscal dos automóveis mais antigos, terá o seu efeito anti-democrático ainda mais sentido no interior do país, vincando as assimetrias regionais.

Primeiramente porque é sabido que, no interior do país, o poder de compra é bastante mais reduzido, o que torna ainda mais inatingível a compra de um automóvel novo.

Ao mesmo tempo, nas regiões do interior, as redes de transportes públicos são insipientes ou inexistentes, tornado insustentável a vida sem um automóvel.

Um incentivo ao abate irónico

Por princípio, o incentivo ao abate poderia ser visto como algo positivo para o sector automóvel, já que o seu benefício ambiental é dificilmente defensável.

Os momentos de maior impacto ambiental de um veículo estão na produção e no abate, sendo inegável que o prolongamento da vida útil de um veículo tem um efeito positivo no ambiente.

Ainda que se ignore esse facto e que se seja defensor do incentivo ao abate, no actual contexto, os 2867€ são irrisórios.

Note-se que o incentivo só é aplicado em quatro situações:

- substituição do automóvel pelo uso de transportes públicos (depósito do valor em cartão de mobilidade);
- substituição por bicicleta de carga;
- substituição por veículo eléctrico novo;
- substituição por veículo eléctrico usado com um máximo de quatro anos.

Se os dois primeiros cenários são relativamente inverosímeis ou residuais, nos outros dois, o valor em causa não será decisivo para motivar uma compra. Isto porque os valores de mercado dos automóveis eléctricos são muito superiores aos dos veículos movidos a combustão.

Sendo difícil adquirir um familiar eléctrico novo abaixo dos 35.000€, não é o incentivo ao abate que vai ser determinante.

E tendo em conta os problemas das cadeias de fornecimento da indústria automóvel e a consequente escassez de veículos face à oferta, os usados com menos de quatro anos, depreciam muito lentamente.

Assim, o incentivo ao abate acaba por ser “elitista”, já que o automóvel eléctrico ainda é uma miragem para a maioria dos contribuintes.

O efeito pernicioso

Ao onerar a posse dos veículos anteriores a Julho de 2007 e ao cingir o apoio ao abate à condição de compra do veículo eléctrico, o Governo não estará a conseguir o alegado efeito ambiental.

Estará, isso sim, a fomentar a importação paralela de veículos usados a combustão.

Mais duro para os mais vulneráveis

Os sectores da população mais afectados, são os que já encontram mais dificuldades no seu quotidiano.

Isto porque entre os proprietários de veículos mais antigos estão os reformados sem poder de compra, os jovens sem capacidade de endividamento e os residentes fora dos grandes centros urbanos.

Devastador para pequenos empresários

Com os efeitos esperados desta medida, boa parte do sector automóvel irá sofrer uma derrocada.

Oficinas independentes multimarca, empresas de componentes, transportadoras de abastecimento da cadeira e comerciantes de veículos usados, irão ver os seus negócios diminuídos ou com o futuro comprometido.

É mais um duro ataque às PME, que já muito sofrem com o sistema fiscal português.

Um atentado à democracia e à liberdade

Por todo o exposto, é fácil concluir que esta voracidade fiscal resultará, necessariamente, numa redução do número de famílias a dispor de um transporte individual, um cenário que representa um inédito retrocesso civilizacional.

É a defesa da liberdade individual que está em causa. No último século as vidas e as ambições do cidadão comum, viram os seus horizontes ampliados pelo automóvel.

Num país como Portugal, o pulsar das regiões do interior, o seu desenvolvimento e atractividade, estão completamente dependentes do uso automóvel.

Este ataque à mobilidade individual e familiar, minimiza o potencial humano, castra os seus horizontes culturais e vai contra tudo aquilo por que lutámos enquanto nação.