

MEDIDAS PRECONIZADAS PELA ANTRAM E PELA ANTP

A ANTRAM – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTADORES PÚBLICOS RODVIÁRIOS DE MERCADORIAS e a ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS TRANSPORTADORAS PORTUGUESAS, reunidas com os seus Associados em Pombal no dia 13 de fevereiro, vêm por este meio elencar a medida, cuja implementação considera essencial para garantir a sustentabilidade do setor dos transportes, face ao previsto no Orçamento Geral do Estado para 2016, designadamente o aumento do ISP.

Considera-se como princípio comum, a necessidade de diferenciar o transporte profissional do transporte particular, refletida nos impostos e taxas de portagem por oposição a uma carga fiscal uniforme e indiferenciada.

- Devolução do ISP

O aumento do ISP já consagrado pela Portaria n.º 24-A/2016, de 11 de fevereiro requer a aplicação de medidas de curto prazo que permitam aos transportadores enfrentar as dificuldades presentes.

Não se pode olvidar que o setor tem como seus concorrentes diretos, os transportadores espanhóis que, desta forma beneficiam de uma vantagem real face aos transportadores portugueses: o preço de combustíveis – que representa 35% dos custos das empresas – passa a ser significativamente mais barato em Espanha.

Assim sendo, importa contrariar esta realidade devolvendo competitividade às transportadoras portuguesas o que passará, forçosamente, por equiparar o preço do combustível praticado em Portugal, ao preço existente em Espanha.

Não defendemos esta equiparação generalizada a todos os tipos de transporte mas apenas e só para o transporte profissional.

Sugerimos que a equiparação ocorra através da devolução do ISP, à semelhança do sistema francês, mas com algumas adaptações à realidade nacional:

Para tal, as empresas teriam de ter:

- Domicílio fiscal em território nacional ou num Estado da União Europeia e apenas para empresas licenciadas para o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem;
- Os veículos devem estar licenciados para a atividade de transportes por conta de outrem, na União Europeia;

- A aplicação restringe-se à compra de combustível em Portugal (mesmo que este seja utilizado no decurso de um transporte internacional)
- As empresas devem ter a sua situação contributiva regularizada perante a Segurança Social e a Administração Fiscal;

Para efeitos de operacionalização da devolução, as empresas teriam de estar inscritas, num sítio da Autoridade Tributária, a criar especialmente para o efeito, e no qual constaria:

- Identificação da empresa titular dos veículos, NIPC, respetivo domicílio e número de alvará/licença comunitária;
- Identificação dos veículos (matrículas) e indicação das respetivas licenças; Neste caso, os veículos terão que ser propriedade de quem solicita o pedido ou objeto de um contrato de locação financeira, de leasing ou rent-a-cargo, em nome desta, no último dia do período do trimestre para cujo reembolso se pretende solicitar;
- Identificação da conta bancária para a qual deverão ser efetuadas as devoluções.

As empresas teriam de comunicar os dados relativos aos consumos, juntando os respetivos comprovativos (ex: fatura).

O pedido deveria ser apresentado para cada trimestre subsequente, e com base no consumo real de combustível.

Esta medida, por oposição à constante da autorização legislativa prevista no Orçamento Geral do Estado para 2016 - Majoração dos custos de combustíveis em 120% - teria como principal vantagem, permitir beneficiar todo o setor profissional dos transportes, independentemente da dimensão e da situação económica e financeira das empresas.

Efetivamente, a majoração só irá beneficiar as empresas que apresentarem lucro e mesmo estas irão ver o benefício limitado pela própria legislação nacional – artigo 92.º do Código do IRC – que impõe limites máximos ao valor do imposto a pagar em sede de IRC.

Com efeito, neste benefício ficam excluídas todas as empresas que não apresentem lucros, que dada a situação atual do mercado, representam a esmagadora maioria.

Não estando previsto esta medida ser destinada apenas às empresas de transporte público rodoviário de mercadorias, as empresas de transporte por conta própria, podem beneficiar da mesma, sendo estas, na prática, as grandes beneficiárias já que, para efeitos de IRC, poderão potenciar o lucro gerado pela sua atividade principal.

Para além desta medida – elencada como crucial – outras medidas de apoio ao setor foram adicionalmente indicadas:

1) Incentivos à renovação das frotas

O fomento da redução do impacto ambiental causado pela circulação dos veículos rodoviários de mercadorias por conta de outrem, através de uma eficiente utilização dos recursos passa, necessariamente pela renovação de frotas dos transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem.

Compete por isso, mobilizar os operadores/empresas de transportes a adotarem novos padrões de desempenho ambiental dos veículos utilizados.

Para tal sugerimos:

- Consagrar a **modalidade de incentivo financeiro à promoção da eficiência energética e ambiental nos transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem, através do apoio a investimentos destinados a reduzir o impacto ambiental produzidos por este transporte**, nomeadamente pela utilização de veículos com melhor eficiência energética e que emitam menor quantidade de gases com efeitos de estufa e de partículas.

Desta forma seriam apoiados os investimentos concretizados na renovação de frotas, pela aquisição de veículos novos que cumpram os valores limite das emissões estabelecidos legalmente, vulgarmente designados por EURO V e EURO VI ou, quando possível, veículos que cumpram valores limite mais exigentes.

Igualmente, seriam atribuídos incentivos financeiros, como contrapartida pelo abate de veículos pesados de mercadorias com 10 ou mais anos e cancelamento das respetivas matrículas. A influência negativa na rentabilidade, eficiência energética e ambiental deste sector, bem como pelo atual contexto de crise económica, justifica esta medida.

2) Descontos nas taxas de portagens

Em vigor desde o dia 11 de abril de 2011, as empresas de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, têm direito a um desconto de 10% durante o dia e 25% à noite em todos as concessões das ex.SCUTS (Costa de Prata, Grande Porto, Norte Litoral, Algarve Litoral, Beira Interior, Interior Norte, Beira Litoral e Alta). Este sistema funciona através da utilização do dispositivo “VIAVERDE” e o mesmo pressupõe a adesão do interessado junto da ViaVerde.

Importa rever este regime, distinguindo uma vez mais o transporte profissional do particular, designadamente alargando o período horário dos descontos e/ou distinguindo consoante a classe poluente em que os veículos se inserem.

É pacífico que os privados consomem mais por cada tonelada transportada – circulam vazios num dos sentidos.

Acresce que, é unanimemente reconhecido que o maior ou menor grau de poluição dos veículos quanto à emissão de gases com efeito de estufa, está diretamente relacionado com o tipo de veículo utilizado (Euro 0, I, II, III, IV, V e VI).

Face a esta realidade, faz sentido que, em sede de circulação nas auto-estradas se faça uma diferenciação quanto à classe poluente em que o veículo utilizado se insere, incentivando desta forma à renovação das frotas.

Refira-se que a contribuição de serviço rodoviária (CRS) decretada em 2007 – instituída como contrapartida pela utilização da rede rodoviária nacional, verificada pelo consumo dos combustíveis – mantém-se em vigor em paralelo com as receitas das portagens, designadamente com a introdução das SCUTS.

À semelhança daquilo que aconteceu com o cêntimo sanitário em Espanha esta contribuição, viola o Direito Comunitário – artigo 1.º n.º 2 da Diretiva 2008/118/CE – prosseguindo uma finalidade meramente orçamental e não específica.

Face ao exposto, entendemos que a mesma seja imediatamente revogada.

3) **Diferenciação no pagamento do IUC - Imposto Único Circulação**

O atual Orçamento Geral do Estado para 2016 já prevê uma diferenciação em sede de IUC entre o transporte particular e o transporte profissional.

Consideramos que a diferença não é significativa **devendo ser aumentado o diferencial do IUC**, penalizando o transporte particular, tantas vezes concorrente desleal do transporte profissional.

4) **Benefício Fiscal – Isenção de Mais-valias em sede de IRC quando reinvestidas na aquisição de veículos de mercadorias**

Importa retomar uma das medidas de extrema importância para o sector, que foi consagrada pela primeira vez no Orçamento de Estado de 2009, tendo sido retirada dos últimos orçamentos: artigo 70.º n.º 1 alínea c) do Estatutos Benefícios Fiscais que previa isenção específica de mais-valias em sede de IRC, quando reinvestidas na aquisição de veículos de mercadorias, quando verificadas determinadas condições legais.

Com efeito, este benefício fiscal vai incentivar a renovação das atuais frotas das empresas - cujos parques de veículos estão cada vez mais envelhecidos.

Lisboa, 15 de fevereiro de 2015

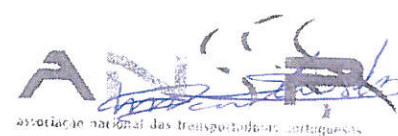
As signatárias,

ANTRAM

ANTP



antram
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias
R. Conselho Lopo Vaz, Lt AB, Esc. A | 1800-142 Lisboa
NIF 500 948 470



ANTP
associação nacional das transportadoras portuguesas