

PESADOS DE MERCADORIAS

Transportes impugnam multas “inéditas” da Segurança Social

Governo cobra contribuições sobre as ajudas de custo pela primeira vez em 30 anos.

Filipe Paiva Cardoso
filipecardoso@mediafin.pt

A Segurança Social começou a cobrar às transportadoras rodoviárias de mercadorias contribuições sobre as ajudas de custo que estas pagam aos seus motoristas quando estão deslocados no estrangeiro, algo que “em 30 anos de existência desta cláusula do contrato colectivo nunca tinha acontecido” acusa António Mousinho, presidente da ANTRAM (Associação Nacional das Transportadoras Rodoviárias de Mercadorias) em entrevista ao Jornal de Negócios.

“Têm sido feitas inspecções às empresas e estas têm sido multadas por não fazerem os descontos para a segurança social nas ajudas de custo. Esta cláusula tem 30 anos e a interpretação nunca foi divergente, os valores nunca foram tributados e agora a administração entendeu que há lugar à tributação”, desabafa.

Mas apesar das multas da Segurança Social, ninguém está a pagá-las. “Não tenho conhecimento de nenhuma [transportadora que tenha pago a multa]. As empresas têm seguido a posição da ANTRAM, de que a cláusula refere-se exclusivamente a ajudas de custo e como tal não incidem sobre elas as contribuições para a segurança social”, explica Mousinho.

A resposta das empresas tem sido o contra-ataque, com “várias

impugnações judiciais com contestações” às multas da Segurança Social. Ao todo, e segundo o líder desta associação, estarão já em causa “dezenas de milhares de euros em multas não pagas”.

Parecer de Menezes Cordeiro dá razão à ANTRAM

O problema prende-se com uma dúvida. As ajudas de custo terão uma natureza retributiva ou não-retributiva? Um parecer de Menezes Cordeiro, Doutor em Direito e presidente da Mesa da Assembleia Geral da Portugal Telecom e do Millennium bcp, diz que não.

“O pagamento de despesas terá um sentido retributivo se se tratar de despesas próprias do trabalhador” defende. Neste caso, “as ajudas de custo visam compensar o trabalhador pelas maiores despesas feitas no estrangeiro com prestações vitais de pouca importância, pelas quais não se passam recibos: café, água e uso de casas de banho, como exemplo”. Por isto, diz, “formula-se a opinião de que as denominadas ajudas de custo TIR não têm natureza retributiva, antes sendo verdadeiras e próprias ajudas de custo. Consequentemente não incidem, sobre elas, as normas da segurança social”.

O parecer de António Menezes Cordeiro vai agora para as mãos das empresas que impugnam as multas, “para que o juntem aos processos judiciais” apontou Mousinho ao JdN, salientando porém, que não é, à partida, contra esta nova “realidade”.

“Não pomos a questão do deve ou não dever ser taxado, pedimos só que haja uma clarificação da cláusula”. Mas a haver clarificação, a ANTRAM quer que esta seja revista prevenindo a especificidade do sector. “Quase 99% dos trabalhadores desta área são ‘móveis’, alguns chegam a passar oito dias sem ir a casa. Não podem ser olhados como trabalhadores ‘das nove às cinco’”, pede o líder da ANTRAM.

O Jornal de Negócios contactou o Ministério do Trabalho e da Segurança Social, porém não foi possível obter uma reacção até à hora de fecho desta edição.

Ajudas de custo | Em 30 anos não existiram contribuições sociais



Pedro Aperta

5 perguntas a António Mousinho

Miguel Baltazar



António Mousinho | Recém-eleito presidente da ANTRAM.

“Frotas inteiras abastecem em Espanha e poupam € 12,5 mil por dia”

Há estimativas sobre quanto combustível as transportadoras de mercadorias portuguesas consomem?

É relativamente fácil. Com 50 mil camiões a gastar 35 litros aos cem e que farão 700 quilómetros diários... São 12,2 milhões de litros por dia.

Há uma desvantagem competitiva face a Espanha?

O preço do gasóleo em Espanha é 20% mais barato do que em Portugal. Agora imaginemos que estes 12,2 milhões de litros diários tinham um desconto de 20%? Era uma barbaridade de poupança. Além do preço, ainda temos o apoio que o Estado oferece a todos os operadores que abastecem em Espanha, onde devolve parte do ISP [Imposto sobre produtos petrolíferos] pago, cerca de dois centimos por litro. Ora os portugueses, desde que abastecem lá, também têm direito

a esse apoio e agora dá-se o caso de termos frotas portuguesas que abastecem exclusivamente em Espanha.

Tem ideia de quantos camiões portugueses vão a Espanha abastecer?

Não lhe sei dizer, o que sei é que as empresas que estão sediadas perto da fronteira abastecem sempre em Espanha e as que têm tráfego internacional abastecem o menos possível em Portugal. Mas basta ver as bombas junto à fronteira do lado espanhol... as filas são intermináveis.

É preciso tomar medidas para evitar este êxodo?

O problema não se prende apenas com a ideia do “gasóleo profissional”. Primeiro é preciso olhar para o ISP. Qual o mecanismo que se vai

usar para compensar os transportadores que concorrem com os espanhóis? Logo à partida temos um obstáculo de 20% a menos no preço de venda ao público em Espanha. Estamos no mercado ibérico, competimos com os espanhóis, e estes 20% às vezes são mesmo a margem de um negócio. Um depósito médio são mil litros, logo, em cada enchimento, os espanhóis, ou quem abastece em Espanha, tem uma poupança face a Portugal de 250 euros. Isto numa empresa com 50 camiões representa uma poupança de 12,5 mil euros. São números assustadores.

Teremos que oferecer um preço, para profissionais, ao nível das tarifas espanholas?

Claro! Que UE é esta onde se privilegia a concorrência mas os custos são diferentes? **FPC**