

[A ESCALADA DOS COMBUSTÍVEIS]

Cada depósito de gasóleo em Espanha significa poupar 258 euros

O preço do gasóleo em Espanha fica 18,6% mais baixo para as transportadoras de mercadorias que em Portugal, já que o país vizinho, além do preço-base mais baixo, devolve ainda dois céntimos/litro do ISP pago por qualquer transportadora.

Filipe Paiva Cardoso filipe.cardoso@mediafin.pt



O preço do gasóleo em Espanha, que além de mais baixo do que em Portugal ainda oferece um desconto de dois céntimos por litro para as transportadoras de mercadorias, tem levado as empresas portuguesas a abastecer no país vizinho. A Luís Simões (LS), por exemplo, dos 37 milhões de litros consumidos em 2007 apenas adquiriu 34% destes em Portugal. “Caso a totalidade do consumo tivesse sido adquirida em Portugal o custo adicional cifraria-se em mais 1,040 milhões de euros” apontou Dalila Tavares, directora ibérica da LS, ao Jornal de Negócios.

Um litro de gasóleo em Portugal custa 1,39 euros, ao passo que, em Badajoz, é possível encontrar gasóleo a 1,132 euros/litro, contando já com o desconto de dois céntimos ao nível do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos (ISP). Num depósito médio de mil litros, a diferença é entre pagar 1.390 euros ou 1.132 euros. “Isto numa empresa com 50 camiões representa uma poupança

diária de 12,5 mil euros. São números assustadores”, calculou António Mouzinho, presidente da Antram (Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Mercadorias), ao JdN. Este responsável critica, desde logo, o ISP. “Por encher o depósito de um iate que vai de férias para Palma de Maiorca, o ISP pago é o mesmo que para encher o depósito de um camião que vai vender 50 mil euros de serviços à Alemanha. Não faz sentido nenhum” critica.

Chegou a hora de o cliente pagar

“Estamos a passar 4,5% do aumento para os clientes, mas no total, e desde Janeiro, a subida do preço do gasóleo aumentou-nos a factura em 7,5%”, apontou Fernando Torres ao JdN. Mas o líder da Torrestir, empresa com 400 viaturas na frota, nem na redução do ISP vê a solução. “Poderia ser vantajoso, mas se a redução fosse de 4/5 céntimos os aumentos futuros ‘comiam’ logo a devolução”. Este responsável aponta antes baterias para outros lados. “Por que não reduzir o imposto de

circulação? Ou apoiar a formação?”, questiona.

Também a Luís Simões, com mais de 1.200 viaturas na frota, fala em aumentos aos consumidores finais. “A continuar esta escalada nos combustíveis serão os consumidores finais a pagar a factura”, apontou Dalila Tavares, que, porém, lembrou que a “sua” empresa não tem contornado o problema apenas em Espanha. “A LS tem adoptado outro tipo de medidas para reduzir o consumo: substituição da frota por veículos equipados com Motores EuroV e caixas automatizadas – 24% da frota –, e redução da percentagem de quilómetros percorridos em vazio, que se traduz numa utilização mais racional da frota”, isto porque “o mercado espanhol também tem sido afectado pela instabilidade do petróleo”.

Ao nível de medidas possíveis, a LS vê “a carga fiscal praticada em Portugal” como “um entrave ao desenvolvimento das empresas” e que o ISP “deveria ser, pelo menos, similar ao de Espanha”.

18,6%

Em Espanha

O litro do gasóleo em Espanha custa menos 18,6% para transportes.

12,2M

Litros / dia

Consumo de gasóleo dos 50 mil camiões de empresas nacionais.

€ 258

Poupança

Camião português poupa €306/depósito se abastecer em Espanha.

34%

Luís Simões

Apenas um terço do gasóleo usado pela LS é “português”.

Atracção espanhola também chega pelas ajudas de custo

Além do preço dos combustíveis, há um outro factor a “empurrar” as empresas de mercadorias portuguesas para o lado de lá da fronteira. A Segurança Social portuguesa começou a cobrar a estas empresas taxas sobre as ajudas de custo pagas aos motoristas, algo inédito em 30 anos de existência do contrato colectivo. Como as transportadoras se recusam a aceitar a nova interpretação do Estado, têm sido multadas por incumprimento e impugnado judicialmente estas sanções. Porém, como nesta situação o Ministério da Segurança Social recusa-se a passar a certidão a dizer que as empresas não têm dívidas – algo essencial para a renovação ou emissão de licenças – grande parte das transportadoras está agora a considerar a hipótese de licenciar os seus camiões em Espanha. Esta é uma opção que implicará que o negócio gerado por estes veículos passe a pagar impostos no país vizinho e não em Portugal. A apoiar as queixas das transportadoras portuguesas em tribunal está um parecer de Menezes Cordeiro que, na sua análise à questão, concluiu que “as denominadas ajudas de custo TIR não têm natureza retributiva”, razão pela qual “não incidem, sobre elas, as normas da segurança social”. FPC