

## ISP Congelamento é um benefício só para transportadores e não terá impacto no OE

➔ Pagar em 2009, os actuais valores das taxas de ISP – Imposto Sobre Produtos Petrolíferos e Energéticos por litro de gasóleo nos valores actuais (278,41 euros por cada mil litros), vai ser um benefício apenas para o sector dos transportes de mercadorias. A garantia foi dada, na quinta-feira, pelo ministro dos Transportes, Obras Públicas e Comunicações, Mário Lino. O governante, citado pela Lusa, precisou então que todos os outros veículos não estão abrangidos por esta medida, declarando ainda que “não tenho um levantamento exacto dos custos das medidas”, assegurando, porém que as medidas não terão “qualquer peso orçamental”. O *Jornal de Negócios* tentou, sem sucesso, apurar o impacto do congelamento das taxas de ISP para os transportes de mercadorias, jun-

to dos ministérios das Finanças e dos Transportes. O Orçamento do Estado (OE) 2008 prevê uma receita de 307 milhões de euros em ISP, mas este é um valor que inclui todos os veículos rodoviários, além dos camiões de mercadorias. Em 2008, o ISP já tinha afectado na sequência da transformação da Estradas de Portugal em sociedade anónima, tendo o Governo aprovado a criação de uma contribuição rodoviária, reduzindo, em contrapartida ISP. No âmbito do conjunto de medidas de consolidação orçamental do PEC – Programa de Estabilidade e Crescimento, enviado para Bruxelas em 2005, o Governo previa uma receita adicional de 180 milhões de euros de ISP por ano, sem ter em conta a taxa de inflação. Em 2008, nenhuma actualização foi aplicada.

Bloomberg



**Oferta** | O imposto de selo vai ficar congelado durante três anos.

## Renovação Isenção fiscal na venda

➔ A renovação das frotas é outro dos pontos abrangidos pelo acordo do Governo com a Antram, que prevê isenção fiscal na venda de camiões de peso igual ou superior a 12 toneladas, desde que o montante do negócio seja reinvestido em veículos mais eficientes em termos energéticos. Ao nível do abate de viaturas, o Estado predispôs-se a pagar ao transportador em questão um valor residual pelo abate de um camião que tenha mais de 10 anos, seguro e inspecção realizada há menos de seis meses. O acesso a esta medida, porém, impede a empresa de comprar novos veículos para a frota nos cinco anos seguintes. Segundo a Antram, este incentivo é uma novidade nas regras fiscais portuguesas e vai ajudar a diminuir as emissões de Co2.

## Mais eficiência Estado quer motores “Euro 5”

➔ Um dos detalhes presentes no acordo entre a Antram e o Governo é a primazia dada à evolução de viaturas que tenham motor “Euro 4” para motores “Euro 5”. As normas ambientais “Euro” – quanto mais alto melhor – medem e limitam as emissões de gases poluentes de cada motor, segundo parâmetros definidos pela Comissão Europeia. De acordo com as maiores fabricantes de camiões, tem sido possível fazer motores mais “amigos” do ambiente sem que estes representem um aumento do consumo de combustível, razão pela qual as empresas têm aderido facilmente às novas soluções. Note-se aliás que Bruxelas prevê em breve “vetar” o acesso de particulares e profissionais aos motores de pior eficiência.

## Indexação do preço Decreto-lei vai reger novos contratos de transporte de mercadorias

➔ A indexação do preço do transporte de mercadorias à evolução dos preços dos combustíveis será uma medida aplicada aos contratos de transporte que forem celebrados ao abrigo de um decreto-lei que irá ainda ser elaborado pelo Governo. Neste documento será estipulado que, ao longo da duração dos contratos, os preços acordados entre fornecedor e cliente podem ser revistos a cada 5% de aumento nos custos do gasóleo, como forma de evitar que as empresas de transporte não fiquem “reféns” de valores desfasados do custo do transporte, por um longo período. A revisão dos preços será sempre em igual percentagem ao do aumento do gasóleo em questão. Para alguns transportadores ouvidos pelo *Jornal de Negócios*, esta é uma medida que pode salvar alguns negócios,

nomeadamente dos pequenos e médios transportadores, mais susceptíveis às leis do mercado. Uma das maiores queixas deste sector, aliás, está ligada ao alegado excesso de camiões em Portugal, algo que, dizem alguns, obriga a que as empresas de transporte pratiquem preços abaixo daquilo que seria o normal, havendo mesmo alguns casos em que o termo “dumping” se aplica, garantem fontes nas transportadoras. A indexação do frete à evolução dos combustíveis é uma medida que actualmente já está em prática em França e, dizem os camionistas, com sucesso. Outra medida também já em voga naquele país, e que Portugal vai agora aplicar, prende-se com a liquidação do IVA pelas empresas de transporte apenas quando receberem os pagamentos dos clientes (ver caixa em baixo).

## Pagamentos Lei geral já fixa prazo de 30 dias

➔ A transposição de uma directiva comunitária levou à aprovação, em 2003, de um decreto-lei que obriga a aplicação automática de juros sobre os pagamentos que ultrapassem os 30 dias. No entanto, o prazo de pagamento definido é aplicável apenas nos casos em que o contrato não defina outra data. De acordo com a maioria das associações empresariais, este prazo de 30 dias raramente é aplicado. Até porque muitos contratos entre fornecedor e cliente definem outros prazos. Por outro lado, lembra a AECOPS (Associação das Empresas de Construção e Obras Públicas), quando os donos de obra não pagam a 30 dias, é difícil definir esse prazo com os fornecedores. E acusa o Estado e a administração local de serem os piores pagadores. O Código de Contratos Públicos, que entra em vigor a 30 de Julho, também define que os “pagamentos devidos pelo contraente público devem ser efectuados no prazo de 30 dias após a entrega das respectivas facturas”, podendo o contrato prever outro prazo, desde que não exceda os 60 dias. Várias associações contactadas pelo JdN, e cujos associados são clientes das transportadoras, dizem não conseguir antecipar o impacto desta medida. A FIPA, que representa a indústria agro-alimentar, diz mesmo esperar que “não se imponham restrições contratuais entre clientes e fornecedores”, abrindo excepções sectoriais.

## Ajudas de custo Apoio em contra-mão?

➔ As transportadoras têm vindo a queixar-se do facto de terem passado a pagar taxa social única sobre as ajudas de custo, e, no momento em que conquistaram capacidade negocial, exigiram a anulação deste encargo.

Contactado pelo *Jornal de Negócios*, o Ministério de Vieira da Silva não esclareceu os contornos do acordo nesta matéria, alegando que as questões ainda estavam em negociação, mas, caso ceda às pretensões do sector, sem estabelecer ressalvas, o Governo estará a agir em contra-mão com as reformas que tem em curso. É que, obrigar as empresas a pagarem taxa social única sobre um leque mais alargado de formas de remuneração - entre as quais as ajudas de custo - é uma das medidas que fazem parte do pacote de reforma da Segurança Social, e que visa reforçar o sistema pelo lado das receitas.

Num estudo entregue aos parceiros sociais ainda no decurso de 2006 - “Análise Comparativa das Bases de Incidência Contributiva” - Vieira da Silva dizia precisamente que as elevadas ajudas de custo, para além dos limites legais estabelecidos, vão ser sujeitas a taxa social única. O Governo entendia que estas realidades podem consubstanciar remunerações efectivas, caso sejam desproporcionais em relação ao salário, tal como no IRS.

## Lei laboral Grupo estuda especificidades

➔ O Ministério do Trabalho vai reunir com Antram para estudar as especificidades laborais do sector, mas não houve ainda qualquer compromisso quanto à natureza das medidas a tomar. A associação exige uma “legislação laboral específica” e argumenta que as empresas de transportes não podem reger-se por uma Lei feita “para quem trabalha das nove às cinco”. Com a revisão do Código do Trabalho já em estado avançado, é pouco provável que o Governo aí introduza medidas específicas para o sector. O ministro do Trabalho poderá discutir com a Antram algumas formas de adaptação da lei em vigor aos transportes, nomeadamente em matéria de horários. A celebração de um contrato colectivo entre a associação e os sindicatos poderá ser outra via.

## Formação ANTRAM recebe apoios

➔ Um dos pontos que na próxima semana vai ser discutido com o ministro Vieira da Silva é a celebração de um protocolo entre o governo e a Associação Nacional dos Transportadores de Mercadorias (Antram) para a criação de um centro Novas Oportunidades direccionado para as necessidades do sector. A intenção é apoiar a formação profissional dos trabalhadores recorrendo às verbas do QREN. A medida não é inédita, outras associações e confederações patronais têm celebrado protocolos com o Executivo e têm centros de formação próprios. É o caso da Associação Empresarial de Portugal, no Norte. Os impactos da medida ainda se desconhecem, assim como os contornos de um eventual acordo.