

*Em detalhe*

## Motos. Baixa cilindrada vai pagar ISV

### ORÇAMENTO

Os motociclos de mais baixa cilindrada, até agora isentos de Imposto Sobre Veículos (ISV), vão passar a pagar 60 euros de imposto com a entrada em vigor do Orçamento do Estado para 2012 (OE2012).

### HOJE

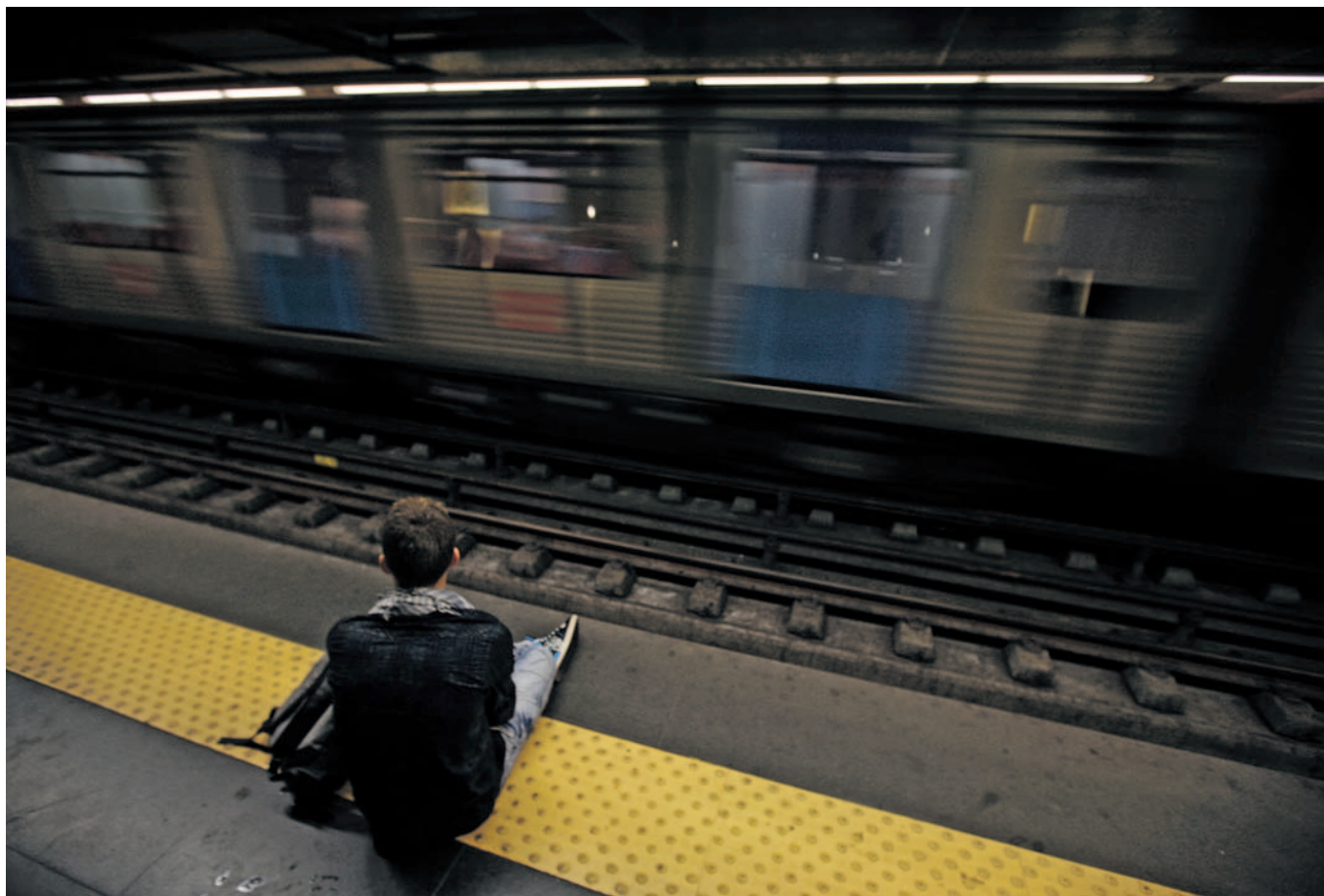
Actualmente apenas os motociclos com cilindrada igual ou superior a 180 cc é que pagam ISV e mesmo assim, os que têm uma cilindrada entre 180 cc e até 750 cc, pagam um imposto equivalente a apenas 53,84 euros.

### MAIS AUMENTOS

Caso o OE não seja alterado, a partir de Janeiro as motos com cilindrada superior a 120 cc vão passar a pagar um mínimo de 60 euros de ISV. Mas esta não é a única alteração: o agravamento dos impostos sobre as motas será generalizado e afectará todos os escalões de cilindrada.

### PORQUÊ

As vendas de motociclos entre 55 cc e 125 cc dispararam nos últimos dois anos, após a entrada em vigor da lei que permite os detentores de carta da categoria B (automóveis) conduzirem estes veículos com dispensa da carta de motociclos.



Os grandes prejuízos das empresas de metro pesam nas fusões

RAFAEL MARCHANTE/REUTERS

# Fusões nos transportes podem aumentar défice e agravar dívida pública em 1200 milhões de euros

A fusão da STCP e da Carris com os metros de Lisboa e Porto, estes que já entram nas contas do OE, aumenta perímetro de consolidação

FILIPE PAIVA CARDOSO  
filipe.cardoso@ionline.pt

As fusões da Carris e STCP com os metros de Lisboa e Porto podem agravar a dívida pública portuguesa em mais de 1200 milhões de euros no próximo ano, pondo também em risco as metas estipuladas pelo governo ao nível do défice. Em causa está a união de duas empresas que não entram nas contas do Estado – Carris e STCP –, com outras duas que já são consolidadas no Orçamento do Estado: Metro de Lisboa e Metro do Porto.

Apesar de tanto a Carris como a STCP apresentarem capitais próprios negativos de 776 milhões e 276 milhões e registarem défices anuais de exploração – muito à conta do alto nível de endi-

vidamento e dos custos financeiros que suportam –, ambas conseguiram evitar no ano passado que os seus números entrassem no défice. As regras do INE e do Eurostat ditam que as empresas públicas com receitas próprias inferiores a 50% dos seus custos devem entrar directamente nas contas do Estado, o que no caso destas empresas não acontece. Já os metros de Lisboa e Porto, e pela mesma regra, acabaram inseridos nas contas do Estado, tendo provocado um buraco equivalente a 0,5% do PIB – valor que inclui a Refer – só em 2010.

Agora, e com o avanço das fusões, as contas da Carris e da STCP correm um risco sério de passar já em 2012 a contar para o défice e dívida portuguesa, já

que os seus números vão somar-se aos dos metros. Este é mesmo um dos riscos apontados pela Unidade Técnica de Apoio Orçamental (UTAO) na análise ao Orçamento para 2012. “O processo de fusão [das empresas de transporte] influenciará directamente a conta das administrações públicas em contabilidade nacional, consoante as empresas que resultem da fusão fiquem fora ou dentro do perímetro” de consolidação, alertam. A Carris, no final de 2010, contava com uma dívida de 891 milhões de euros e 30 milhões em encargos anuais com juros, tendo fechado o ano com um prejuízo de 42 milhões. Já a STCP, e além dos 337 milhões de dívida, paga em juros perto de 29 milhões/ano e em 2010 registou um prejuízo

de 37,7 milhões de euros.

Assim, após a fusão, e caso não se conquistem poupanças gigantes nessa operação, a Empresa de Transportes de Lisboa – sociedade que resultará da fusão da Carris/Metro – deverá ficar longe do objectivo de ter pelo menos 50% dos custos cobertos pelas receitas operacionais. Diferença essa que será cobrada aos contribuintes. Esta nova empresa ostentará ainda uma dívida de 4,7 mil milhões de euros – que compara com a dívida de 3,8 mil milhões do Metro de Lisboa, já no Orçamento.

Quanto à STCP/Metro do Porto, que dará origem à Empresa de Transportes do Porto, esta poderá beneficiar dos bons números da STCP em comparação com o sector, já que as suas receitas e custos operacionais não estão muito distantes. Ainda assim, os números do Metro do Porto são mais do que suficientes para evaporar os da STCP.

“Em princípio o défice de exploração contará para o défice mas, por outro lado, desaparecem os encargos com indemnizações compensatórias”, comentou Pedro Ramos, professor da Universidade de Coimbra, ao i. “Mas tudo dependerá se ficam ou não dentro do perímetro [de consolidação do OE]”, explicou ainda o antigo Director das Contas Nacionais, do Instituto Nacional de Estatística.