



PROPOSTAS

**ORÇAMENTO DO ESTADO
PARA 2021**

Outubro de 2020

PROPOSTAS ANTROP | ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2021

i. Consagrar um aumento das verbas de financiamento a atribuir às empresas do sector face ao OE 2020, através do reforço do PROTransP, do Fundo Social Municipal e do PART*

O financiamento atribuído ao sector revelou-se insuficiente em 2020, face aos seguintes factores:

- Nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto

A retoma progressiva da mobilidade das pessoas que se verificou a partir de Julho, com o regresso dos alunos às escolas e o fim do teletrabalho para uma parte significativa da população, levou a um crescimento sustentado da procura, atingindo no setor rodoviário de passageiros os 60% da procura relativamente ao período pré-covid.

Este aumento de procura levou as Autoridades de Transporte a requisitar aos operadores de transporte, a partir de Setembro, uma oferta correspondente a 100% relativamente ao que existia antes da pandemia.

Tendo em conta que se mantém uma limitação da lotação de 2/3 da capacidade dos autocarros, a reposição da totalidade da oferta significa que teremos de ter mais 30% dos meios, o que implicará o aluguer de autocarros para cobrir este diferencial.

Considerando que se prevê, face à evolução pandémica, a necessidade de se manter, por bastante tempo, a limitação de lotação referida, de modo a garantir o distanciamento social adequado, impõe-se a necessidade de reforço do financiamento das Autoridades de Transporte (AML e AMP).

- Fora das áreas metropolitanas

Nas restantes regiões do país verificaram-se limitações no financiamento, com efeitos diretos no serviço público prestado, de uma forma mais visível a partir do mês de Julho. Tal se deveu à reabertura de algumas escolas, situação que se agravou no início do novo ano escolar em Setembro, devido à necessidade de organizar os serviços de transporte tendo em conta o desdobramento de horários escolares, o que implicou o aumento dos serviços para garantir o Transporte Escolar, num cenário de limitação da lotação a 2/3 da capacidade dos autocarros.

Estes constrangimentos financeiros tiveram a sua causa primeira na insuficiência das verbas disponíveis no âmbito do PART. Acresce que os montantes disponíveis para o transporte escolar estão integrados numa rúbrica geral de apoios sociais (Fundo Social Municipal), a qual, em tempos de pandemia teve uma utilização muito superior ao habitual em outras rúbricas, prejudicando o segmento dos transportes públicos.

Assim, entende a ANTROP ser necessário introduzir no Orçamento do Estado para 2021 (OE 2021) medidas adequadas de financiamento do transporte público que permitam assegurar os serviços essenciais e o transporte das populações de acordo com as normas de segurança sanitária e em cumprimento dos limites de lotação impostos, que ainda se mantêm em vigor.

Para o efeito, a ANTROP propõe que o OE 2021 consagre um aumento das verbas de financiamento a atribuir às Autoridades de Transporte face ao OE 2020, através do reforço de, no

mínimo, 100 M€ (cem milhões de euros), correspondente a um acréscimo de 40% (quarenta por cento) das verbas do PROTransP, do Fundo Social Municipal (que contempla as verbas para o Transporte Escolar) e do PART, já que as verbas previstas na PLOE 2021, que, em termos globais, mantêm as verbas de 2020, são, como vimos, insuficientes para cumprir os referidos desígnios.

ii. Alargar o mecanismo de gasóleo profissional ao Transporte Público de Passageiros*

Considerando que:

- A generalidade dos Estados-Membros da União Europeia aplica um mecanismo de gasóleo profissional ao transporte de passageiros, ao invés do transporte de mercadorias;
- A instituição do regime de gasóleo profissional para o transporte público de passageiros em Portugal reduzirá as assimetrias de mobilidade urbana ao nível nacional, em **matéria de qualidade e quantidade de provisão do serviço público de transporte**, alinhando a realidade portuguesa com a congénere Europeia;

Como forma de compensar o alargamento do mecanismo de gasóleo profissional ao sector dos transportes públicos de passageiros, cujo **impacto se estima em 19.920.272 Euros**, poderá o Executivo promover o **aumento do valor de ISP** quer para a gasolina, quer para o gasóleo rodoviário no valor de **0,0039 Euros por litro**.

Para concretização da medida de alargamento do gasóleo profissional ao Transporte Público de Passageiros propõe-se uma alteração legislativa ao Artigo 93.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo, no sentido de incluir o reembolso parcial do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos suportado pelas empresas de transporte rodoviário de passageiros.

iii. Excepcionar o Transporte Público de Passageiros da aplicação da taxa de carbono*

Prevendo-se na PLOE 2021 a manutenção do adicional às taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (Artigo 251.º), acrescido de uma subida da tributação do gasóleo por via do aumento da Taxa de Carbono - adição sobre as emissões de CO₂ (índice 2) – e do sobrecusto pela incorporação de biocombustíveis no gasóleo, consubstanciando mais um inaceitável agravamento fiscal do ISP, entende a ANTROP ser absolutamente fundamental que os Transportadores rodoviários de pesados de Passageiros sejam excepcionados de tal agravamento, através da consagração de uma isenção da aplicação da taxa de carbono concretizando assim uma medida de diferenciação positiva do Transporte Público de Passageiros, exactamente para se constituir como alternativa ao transporte individual. De outro modo, não será possível a inversão da tendência viciosa de degradação da qualidade dos Transportes Públicos oferecidos às populações.

Para concretização da medida de isenção do Transporte Público de Passageiros da aplicação da taxa de carbono propõe-se uma alteração legislativa ao Artigo 92.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo, no sentido de isentar dessa a taxa o gasóleo rodoviário utilizado no transporte público pesado de passageiros.

iv. Consagrar uma medida de apoio à renovação da frota através do financiamento da substituição de autocarros mais antigos por novos autocarros não poluentes*

A renovação das frotas representa um factor determinante para a atractividade do Transporte Público (TP), imediatamente percebido pelo cliente como um aumento de qualidade, conforto e segurança, e é essencial para dar resposta à transferência intermodal desejada do Transporte Individual (TI) para o TP. A redução da idade média dos veículos, associada a uma melhor adequação da respectiva tipologia, assume especial relevância no aumento da segurança rodoviária e no desempenho ambiental. Realce-se a elevada idade média da frota das empresas privadas do sector (cerca de 16 anos), o que, conjugado com uma tendência generalizada de perda de passageiros – agravada no actual contexto de pandemia –, tem como consequência a não geração dos meios financeiros necessários para uma renovação expressiva da sua frota e consequente melhoria da qualidade do serviço prestado.

A Diretiva (UE) 2019/1161 altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes, tem como objectivo “promover e estimular o mercado de veículos não poluentes e energeticamente eficientes e melhorar a contribuição do setor dos transportes para as políticas da União nos domínios do ambiente, do clima e da energia” e aplica-se à contratação pública nomeadamente através de **Contratos de serviço público, na aceção do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho tendo como objeto a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros** acima de um limiar a fixar pelos Estados-Membros que não exceda o limiar aplicável fixado no artigo 5.º, n.º 4, do referido regulamento.

Assim, na sua nova redacção, o artigo 1º prevê que os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades e as entidades adjudicantes, na contratação pública de determinados veículos de transporte rodoviários, têm em conta os impactos energético e ambiental – incluindo o consumo de energia e as emissões de CO₂ e de determinados poluentes – dos referidos veículos.

Na linha dos princípios da Diretiva (UE) 2019/1161, a ANTROP propõe que no OE 2021 seja consagrada uma medida de apoio à renovação da frota que permita impulsionar o Transporte Público (urbano e interurbano), através do financiamento da substituição de autocarros com determinada antiguidade (a definir) por novos autocarros menos poluentes, concretizado no apoio financeiro à sua aquisição.

v. Aspetos de Natureza Fiscal

1. Tributação Autónoma

A proposta de OE2021 prevê uma disposição transitória no âmbito do IRC – Não agravamento da tributação autónoma (artigo 88.º), mas apenas para cooperativas e micro, pequenas e médias empresas.

Salienta-se que a generalidade das empresas de transportes públicos de passageiros, inclusive as consideradas grandes empresas, terão prejuízos muito relevantes neste período de 2020 e 2021, por via da suspensão/redução significativa da sua atividade e pela necessidade de garantirem serviços essenciais ao abrigo do Decreto-Lei 14-C/2020, substituído posteriormente do Decreto-Lei 39-A/2020, que determina a realização de serviços mínimos por contrapartida de uma compensação

financeira que apenas permite “cobertura dos gastos operacionais pelas receitas da venda de títulos de transporte”.

Propõe-se que o disposto no n.º 14 do artigo 88.º do Código do IRC, segundo o qual as taxas de tributação autónoma são elevadas em 10 pontos percentuais quando os sujeitos passivos apresentem prejuízo fiscal, não seja aplicável nos períodos de tributação de 2020 e 2021 independentemente da sua dimensão, dando seguimento ao que foi aprovado pelo Conselho de Ministros.

2. Regime das Mais e Menos Valias Fiscais

O regime vigente consiste na tributação em 50% do saldo positivo entre as mais-valias e as menos-valias realizadas com a transmissão onerosa de ativos fixos tangíveis, ativos intangíveis e ativos biológicos que não sejam consumíveis, detidos por um período não inferior a um ano, ainda que qualquer destes ativos tenha sido reclassificado como ativo não corrente detido para venda, ou em consequência de indemnizações por sinistros relativos aos mesmos, mediante reinvestimento em ativos elegíveis do correspondente valor de realização no exercício anterior ao da realização, no próprio exercício ou nos dois exercícios seguintes.

Face ao período de incertezas que vivemos e às consequências muito negativas da atual situação pandémica na estrutura financeira das empresas, prevê-se que o nível de investimento seja mínimo ou nulo em muitas situações, pelo que, a eventual possibilidade de recurso a este regime, fica severamente condicionada.

Propõe-se que o prazo para o reinvestimento de mais-valias seja estendido para 4 anos, ao invés dos atuais 2 anos.

3. Imposto de Selo

Num momento em que a gestão de tesouraria é um desafio ao nível de qualquer tipo de empresa, torna-se ingrato que uma empresa de um grupo económico veja as suas operações de financiamento intragrupo serem taxadas em sede de imposto do selo, não permitindo assim a flexibilização de alocação de recursos às empresas mais necessitadas.

Propõe-se que seja criada a figura de grupo fiscal para o Imposto do Selo à imagem do que acontece em sede de IRC com o regime existente (Regime Especial de Tributação de Grupos de Sociedades).

4. Imposto Sobre Valor Acrescentado

Em atividades como o setor dos transportes em que a atividade é tendencialmente geradora de créditos de IVA (porque a atividade é sujeita a IVA a 6% sendo os gastos sujeitos a IVA a 23%), e apesar dos esforços desenvolvidos pela Autoridade Tributária para tornar mais céleres os pedidos de reembolso apresentados pelas empresas, dadas as necessidades de tesouraria que as empresas têm normalmente, agravadas com a situação que vivemos, deveria ser criado para os grupos empresariais a figura de grupo fiscal para o imposto sobre o valor acrescentado. Esta situação permitiria (mensalmente ou trimestralmente consoante o regime aplicável) que os grupos empresariais pudessem compensar os saldos devedores de IVA (geradores de pedidos de

reembolso) com os saldos credores de IVA, solicitando o reembolso ou pagando o IVA, apenas pelo saldo líquido que resultasse da soma de todos os saldos devedores e credores das empresas que preenchessem os requisitos para pertencerem ao aludido grupo fiscal para o imposto sobre o valor acrescentado.

Para além do benefício claro em termos de tesouraria para os grupos empresariais, seria também vantajoso em termos processuais para estes e para a Autoridade Tributária, dado que não seria necessário, eventualmente, ter o mesmo número de recursos afetos à realização da tarefa de elaboração do pedido de reembolso / fiscalização.

Propõe-se que seja criada a figura de grupo fiscal para o Imposto Sobre Valor Acrescentado à imagem do que acontece em sede de IRC com o regime existente (Regime Especial de Tributação de Grupos de Sociedades).

5. Compensação de Créditos por Contribuinte

Os contribuintes têm mensalmente valores a pagar ao Estado e entidades Estatais (IRC, IRS, Segurança Social, entre outros). Muitas empresas, nomeadamente as do setor dos transportes públicos de passageiros, têm regularmente valores a receber, decorrentes por exemplo de pedidos de reembolso de IVA, reembolsos de IRC e da própria atividade operacional. Assim, deveria ser criada a faculdade ao nível de cada contribuinte, de pagar, caso assim fosse aplicável, o montante resultante do diferencial entre os valores a pagar e os valores a receber (decorrentes das transações com o Estado e outras Entidades Estatais).

Propõe-se a criação de um mecanismo de conta corrente entre o Estado e as empresas.

*** Ver desenvolvimento da proposta no ANEXO.**

O Conselho Directivo da ANTROP