

ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2017

PROPOSTAS ANTROP

A. Enquadramento

A ANTRÓP – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários Pesados de Passageiros representa cerca de 100 empresas de transporte rodoviário de passageiros que diariamente asseguram, de norte a sul do país, a prossecução do serviço de transporte público às populações.

Ao longo da anterior legislatura, as empresas do sector foram confrontadas com a introdução de medidas fortemente penalizadoras para a sua actividade, designadamente:

- i. Aumento generalizado do preço dos combustíveis, através do agravamento da carga fiscal por via do aumento da Contribuição do Serviço Rodoviário, da aplicação da Taxa de Carbono sobre o ISP, e ainda de um sobrecusto pela incorporação de biocombustível no gasóleo.
- ii. Diminuição, a partir de 2012, das percentagens de desconto para os títulos de transporte passe «[4_18@escola.pt](#)» e passe «[sub23@superior.pt](#)», e alteração das condições de acesso a estes passes, eliminando a sua transversalidade por via da redução das crianças e jovens por eles abrangidos.

Ora, como facilmente se depreende, estas medidas implicaram fortíssimos impactos na sustentabilidade e competitividade das empresas do sector, com consequências desastrosas para os utilizadores de transporte colectivo, cujo número tem vindo a diminuir, de forma sistemática nos últimos anos, situação que urge reverter.

A prossecução de políticas Energética e Ambiental, ou mesmo puramente Financeiras e/ou Orçamentais, nunca terão sucesso nem sustentabilidade sem uma política de promoção e desenvolvimento dos Transportes Públicos, que prestam um serviço de satisfação da necessidade de mobilidade geográfica das pessoas, factor importante na prossecução de outros grandes objectivos da nossa sociedade, como sejam a competitividade da economia

como um todo e a própria coesão económica, as quais, à semelhança da coesão social e territorial, também constituem pilares da União Europeia.

Acresce que, no passado recente, as famílias portuguesas viram o seu poder de compra drasticamente reduzido, sobretudo por via do aumento do desemprego e da redução salarial. Esta situação teve inevitáveis reflexos na procura de transportes, verificando-se uma progressiva redução da oferta e da qualidade de serviços de transporte público com reflexos na satisfação da mobilidade das populações.

Trata-se de um círculo vicioso, que só será solucionado com o fomento do uso do transporte público, através da sua diferenciação positiva face ao transporte individual, factor determinante para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Entendemos, por isso, ser necessário introduzir no Orçamento do Estado de 2017, medidas concretizadoras do princípio de diferenciação positiva do transporte público, a par da implementação de medidas de carácter social.

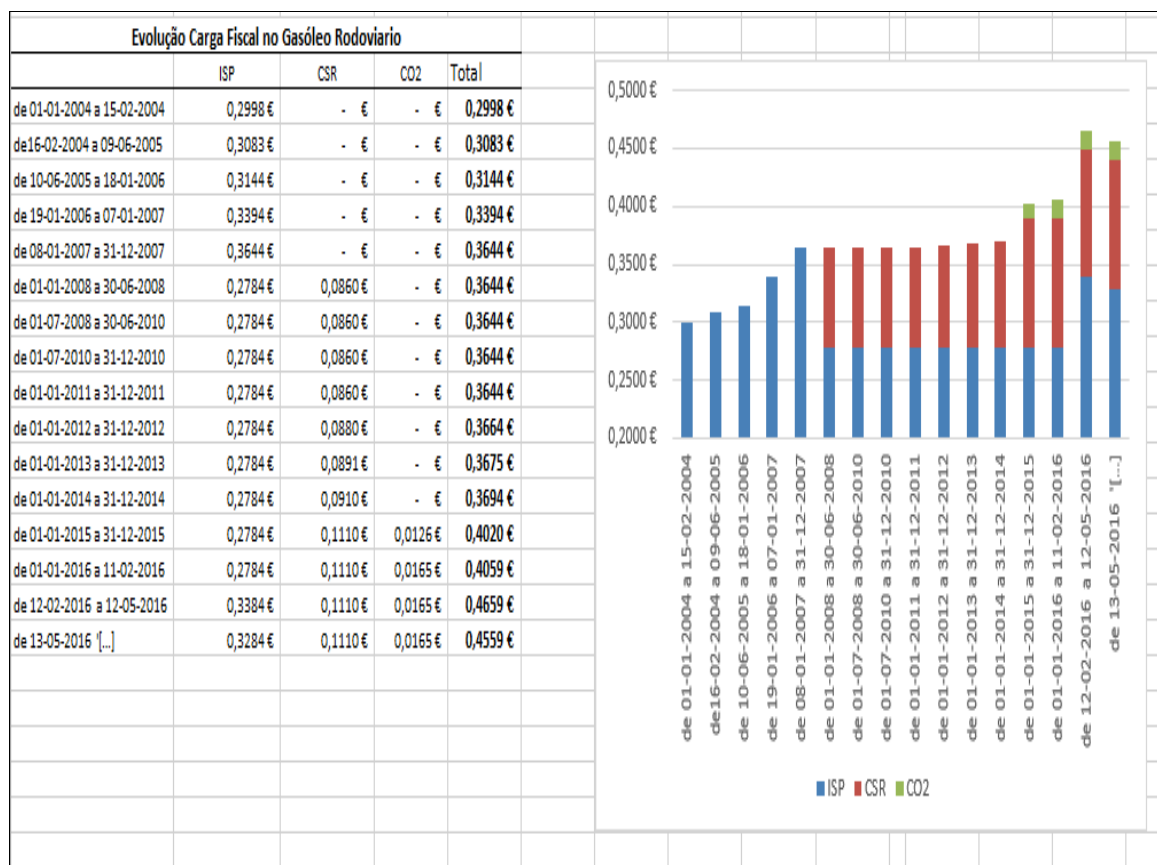
B. Propostas

1. Excepcionar o Transporte Público de Passageiros do agravamento fiscal do ISP e outras medidas de promoção do TP

Prevendo-se na Proposta de Lei 37/XII, que aprova o Orçamento do Estado para 2017 (doravante PLOE) a manutenção do adicional às taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (Artigo 187.º PLOE), acrescido de uma subida da tributação do gasóleo a realizar na execução orçamental de 2017 prevista no Relatório do OE 2017 (doravante Relatório), consubstanciando mais um inaceitável agravamento fiscal do ISP, entende a ANtrop ser absolutamente fundamental que os Transportadores rodoviários pesados de Passageiros sejam excepcionados de tal agravamento, 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 melhor elucidação, apresentamos em seguida um quadro sobre a evolução da carga fiscal no gasóleo rodoviário que tem vindo a ser suportada pelos Transportadores rodoviários pesados de Passageiros, desde o ano de 2004 até ao presente ano:



Em paralelo não esquecer que a transferência do transporte individual (TI) para o transporte público (TP) somente é efectiva caso sejam implementadas medidas que dificultem a utilização do TI, nomeadamente aumentando o preço do estacionamento nos centros urbanos e restringindo o número de lugares de estacionamento, libertando assim mais espaço na via pública para canal dedicado ao TP.

O transporte público – como pré-requisito essencial para o acesso das pessoas aos empregos, serviços, educação, actividades de lazer e culturais e como ferramenta fundamental para se alcançarem, a longo prazo, os objectivos económicos, sociais e ambientais – tem a obrigação de ser o principal agente para a melhoria da mobilidade das pessoas e de desempenhar um papel crescente e de maior relevo nos sistemas de mobilidade. Assim, promover e estimular a utilização do transporte público como solução alternativa ao transporte individual não deverá

constituir preocupação exclusiva dos operadores mas, também, em grande parte das autoridades responsáveis.

Acresce que o transporte rodoviário colectivo de passageiros é o modo de transporte com melhor índice de segurança e com uma boa avaliação por parte dos seus utilizadores, pelo que se impõe a realização de campanhas de promoção e de imagem para dar a conhecer à opinião pública os benefícios e vantagens da sua utilização.

Assim, devem ser disponibilizados apoios aos operadores e às autarquias para realizarem campanhas de promoção do TP.

2. Reposição da isenção de imposto da diferença entre mais-valias e menos-valias na transmissão onerosa de veículos afectos ao transporte público de passageiros

A ANTROP advoga também a reposição da alínea a) do n.º 1 do artigo 70.º do EBF na sua última redacção constante da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de Dezembro, com as necessárias adaptações no que respeita à data de fabrico dos veículos, bem como a reposição dos n.ºs 2 e 3 da mesma norma, nos termos seguintes:

«Artigo 70.º

[...]

1 — Fica isenta de imposto a diferença positiva entre mais-valias e as menos-valias resultantes da transmissão onerosa de:”

- a) Veículos afectos ao transporte público de passageiros com lotação igual ou superior a 22 lugares, por sujeitos passivos de IRC licenciados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.), sempre que no próprio período de tributação ou até ao fim do segundo período de tributação seguinte seja efectuado o reinvestimento da totalidade do valor de realização na aquisição de veículos novos, com lotação igual ou superior a 22 lugares, com data de fabrico não anterior a 2016 e afectos a idêntica finalidade;

(...)

2 — Os veículos objecto do benefício referido no número anterior devem permanecer registados como elementos do activo fixo tangível dos sujeitos passivos beneficiários pelo período de cinco anos.

3 — O benefício previsto no n.º 1 não prejudica a aplicação dos n.ºs 5 e 6 do artigo 48.º do Código do IRC.»

A inclusão desta medida justifica-se pela necessidade de reforçar os incentivos financeiros à renovação de frota, essencial à actividade do sector e factor de melhoria da qualidade do serviço prestado.

3. Dedução no IRS das despesas de transporte público

O Estado, na defesa do ambiente e numa lógica de racionalidade, tem também a obrigação de promover o transporte público (TP) em detrimento do transporte individual (TI), pelo que, numa "approach" focalizada no consumidor, terá cabimento determinar um benefício fiscal para as despesas com TP, por exemplo na dedução destes montantes à matéria colectável - lógica alinhada com a vertente educação. Uma outra alternativa poderá ser o cheque transporte (à semelhança do cheque ensino, podendo a sua atribuição ser limitada a pessoas não detentoras de veículo automóvel).

Assim, deverá ser consagrada a possibilidade de dedução, em sede de IRS, do valor das despesas de transporte público efectuadas pelos contribuintes.

Impacto financeiro estimado: nulo.

4. Atribuição de benefícios às empresas que comprem títulos de transporte para os seus trabalhadores

As empresas que comprem títulos de transporte para os seus trabalhadores devem ter benefícios – face às empresas que optam pela atribuição de viaturas de serviço, as quais representam já, nas áreas metropolitanas, cerca de 30% do tráfego automóvel total! – por exemplo na dedução destes montantes à matéria colectável, não limitando a possibilidade de dedução desses gastos ao seu carácter geral, isto é, não se impondo a obrigação de adquirir passes sociais para todos os trabalhadores de cada empresa.

Neste sentido, propõe-se a alteração dos artigos 43.º do CIRC e 2.º-A do CIRS nos seguintes termos:

CIRC

«Artigo 43.º

Realizações de utilidade social

1 - **São também dedutíveis os gastos do período de tributação**, incluindo depreciações ou amortizações e rendas de imóveis, relativos à manutenção facultativa de creches, latários, jardins-de-infância, cantinas, bibliotecas e escolas, bem como outras realizações de utilidade social como tal reconhecidas pela Autoridade Tributária e Aduaneira, feitas em benefício do pessoal ou dos reformados da empresa e respetivos familiares, **desde que não revistam a natureza de rendimentos do trabalho dependente ou, revestindo-o, sejam de difícil ou complexa individualização relativamente a cada um dos beneficiários.**»

CIRS

«Artigo 2.º-A

Delimitação negativa dos rendimentos da categoria A

1 - Não se consideram rendimentos do trabalho dependente:

(...)

d) As importâncias suportadas pelas entidades patronais com a aquisição de passes sociais a favor dos seus trabalhadores;»

Esta medida irá certamente estimular a utilização do transporte público em detrimento do transporte individual, conferindo maior sustentabilidade ao sector dos transportes públicos de passageiros.

No actual contexto de adversidade económica, esta medida vai ao encontro das necessidades dos trabalhadores e empresas numa forma sustentável do ponto de vista económico e social, contribuindo para aumentar a motivação dos colaboradores e consequente aumento de produtividade.

Impacto financeiro estimado: residual.

5. Consagração da exclusão do adicional ao IMI a todos os prédios urbanos ou parte do prédio urbano afectos ao TP

Atendendo ao facto de estarem afectos à prestação de um serviço público predominantemente de carácter social, entende a ANTROP que se justifica que todos os imóveis (prédios urbanos ou parte de prédio urbano) afectos ao transporte público de passageiros (oficinas e terminais) sejam excluídos do adicional ao imposto municipal sobre imóveis aditado ao Código do IMI (Artigo 168.º PLOE).

Assim propõe-se que tal exclusão seja incluída no n.º 2 do artigo 135.º-B do capítulo XV, aditado ao Código do IMI, procedendo-se para o efeito à alteração da sua redacção nos termos seguintes:

«Artigo 135.º-B

Incidência objetiva

1 – [...].

2 - São excluídos do adicional ao imposto municipal sobre imóveis os prédios urbanos classificados na espécie “industriais”, bem como **os prédios urbanos ou parte de prédio urbano afectos ao transporte público de passageiros destinados a oficinas e terminais e** os prédios urbanos licenciados para a atividade turística, estes últimos desde que devidamente declarado e comprovado o seu destino.»

Porto, 20 de Outubro de 2016

O Conselho Directivo da ANTROP