

CONCLUSÕES

Abertura

No âmbito do 16.º Congresso ANTRAM, o Governo, na pessoa do Sr. Secretário de Estado das Infraestruturas veio reconhecer o papel primordial dos transportes na cadeia logística. O nosso país deve, por isso, aproveitar a sua posição estratégica que lhe permite ter uma ligação privilegiada com o resto do mundo, desenvolvendo, desde logo, os corredores com o resto da Europa.

Acresce que, foi ainda referido que o Executivo tem acompanhado com atenção e preocupação as medidas protecionistas que têm vindo a ser adotadas por alguns Estados-membros. Nesta senda, foi dado nota que o Ministério dos Negócios Estrangeiros já se manifestou junto dos seus parceiros Europeus propugnando pela revogação deste tipo de legislação, como é o caso paradigmático da Lei *Macron* (legislação francesa sobre o salário mínimo nacional).

Por último foi reforçada a necessidade de promover a eficiência dos transportes através da criação de valor numa ótica de sustentabilidade, para a qual o Governo procurará, no âmbito das suas competências, criar as indispensáveis condições.

1º Painel: Mercados e Tendências

Ficou clara a importância de inverter o paradigma, no quadro marco económico, através de uma estratégia de amortecimento da nossa dívida pública pela criação de maior riqueza.

Para tal, deverá promover-se o investimento estrangeiro e o fomento das exportações, tendo aqui as empresas um papel fundamental. Igualmente, a componente da poupança não deverá ser descurada: importa por isso pensar mais no futuro e menos no presente.

Igualmente registou-se a ideia de que o Setor dos transportes rodoviários de mercadorias é crítico para a economia e por isso deve ser tratado da forma mais eficiente possível, quer por parte das empresas quer por parte do Estado.

É um Setor em rede e deve atuar e ser visto como tal, de forma a evitar a criação de ineficiências. Importa, por isso, fazer a recuperação do poder de mercado com um modelo autorregulado do próprio negócio.

Não deverá ser descurado o papel do Estado na contribuição desta eficiência através de medidas fiscais - elas próprias eficientes - e de uma política de tributação das infraestruturas através da sua otimização.

Qualquer Setor precisa de investimento para crescer, devendo este ser transversal; por outro lado atendendo que a instabilidade é o maior inimigo do investimento é necessário a existência de estratégias a longo prazo.

Atualmente, denota-se alguma tendência para adoção de políticas protecionistas: devemos por isso antecipar este tipo de comportamentos para que os mesmos não tenham efeitos tão nocivos para o Setor.

Em suma, os desafios para o Setor e para o mercado são enormes mas também o espaço de melhoria e de eficiência é muito grande.

2º Painel: Desafios do Setor & Mobilidade Sustentável

A mobilidade sustentável deverá ser vista a vários níveis, designadamente a nível energético, ambiental e financeiro.

Neste sentido, destacou-se desde logo, a importância da utilização dos Giger-Liner, na medida em que este tipo de veículo permite a sua utilização com várias orientações com consequências no aumento do volume e o peso transportado.

Foram reconhecidos outros benefícios como a redução da densidade do tráfego, a contribuição para a redução do desgaste das vias, a redução do volume das emissões de CO₂ e de NOX tendo por isso um impacto económico, social e ambiental.

Face às limitações legais existentes em Portugal, resultou os anseios por parte dos operadores, em que seja revista a atual legislação tornando-a mais consentânea com alguns países da Europa. Por outro lado, em termos administrativos deverá apostar-se na eficiência, nomeadamente diminuindo os prazos dos vários processos burocráticos com que os transportadores têm que lidar no decorrer da sua atividade.

No acesso à atividade, a tendência do quadro legislativo europeu é a sua liberalização: face a este cenário os operadores têm que ser necessariamente competitivos, marcando a diferença pela qualidade dos serviços prestados, lidando com a intermodalidade, trabalhando em parceria e sabendo adaptar-se às mudanças.

Não sendo descurada a importância da existência de uma política de transporte adequada à realidade, importa garantir que o transporte represente um valor acrescentado na cadeia e não apenas um custo.

Na criação de condições para o desenvolvimento da sustentabilidade do Setor foi analisado o contributo do projeto-piloto do reembolso de ISP.

A Dra. Ana Calhã, Adjunta do Secretário de Estado da Energia, informou que é a intenção futura do Governo que este projeto seja alargado a todo o território nacional, sendo que porém tudo dependerá dos resultados desta fase experimental.

De acordo com o Dr. Nuno Félix, Adjunto do Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, o projeto-piloto deve ser encarado como tal: como um primeiro passo para a criação deste regime. Está a ser trilhado o caminho para que esta seja uma realidade nacional, abrangendo todo o país tendo mesmo sido implementado em tempo record. No entanto, destacou que são três, os pilares para o sucesso do gasóleo profissional: a atuação do Estado, das petrolíferas e das empresas.

Quanto ao prazo de reembolso foi dado nota que o prazo de 90 dias previsto na lei é o prazo máximo, estando a administração fiscal tudo a fazer para que estes primeiros reembolsos ocorram ainda no decorrer deste ano civil, pretende-se antecipar significativamente o prazo legal.

Da parte do representante da BP Portugal, além do reconhecimento que nos últimos anos foi grande o volume de consumo de combustível que saiu de Portugal, foi ainda manifestado, que desde o início, esta companhia apoio esta medida, considerando tratar-se de uma importante oportunidade embora acompanhada de desafios.

Destacou-se ainda que o gasóleo profissional pretendeu beneficiar o Setor profissional do transporte - e através deste as exportações e as importações -, consistindo numa importante medida de diferenciação positiva face ao transporte particular.

Cabe às empresas de transporte não transferir este reembolso para o preço no transporte aos clientes: é uma medida de estímulo da economia cabendo às empresas reter este valor. De notar que estamos perante um crédito fiscal e não um desconto imediato no preço final, devendo ser tratado enquanto tal.

Aproveitou-se ainda para destacar a importância da existência de outras medidas para o Setor tais como os apoios ao investimento na renovação das frotas, mais eficientes e “amigas” do ambiente, algo que nos últimos anos tem sido escasso.

Em termos de outras medidas fiscais foi destacada a aposta, por parte do Governo, no diálogo estreito com o Setor existindo a disponibilidade para equacionar a eventual redução custos de contexto para as empresas, desde que tal não coloque em causa o necessário equilíbrio orçamental.

Foi ainda esclarecido que, está previsto no Orçamento de Estado que a majoração dos custos com o combustível não pode ser cumulada com o gasóleo profissional e tal resulta dos limites de tributação previstos na legislação comunitária.

3º Painel: Internacionalização - Política Europeia e Políticas Nacionais

O Dr. Fernando Pereira, representante da Comissão Europeia da DG Emprego, Assuntos Sociais e Inclusão teve a oportunidade de fazer algumas considerações sobre a Diretiva de Destacamento e sua relação com a publicação de recente legislação protecionista por parte de alguns Estados-membros.

Em decorrência, informou que a Comissão Europeia abriu dois processos de infração contra a França e contra a Alemanha relativo às respetivas legislações sobre os salários mínimos. Contudo, entende que, a solução definitiva para esta matéria deverá resultar do pacote de legislação especial que está a ser preparado para o Setor dos transportes e que está previsto para 2017.

Em todo o caso a legalidade desta legislação protecionista que tem vindo a ser publicada pelos Estados-membros será analisada pela Comissão na perspetiva do tratado e o direito derivado está ou não a ser cumprido de forma proporcional e justificada e se existe um certo grau de conexão com o Estado-membro de acolhimento que justifique a invocação das regras de destacamento previstas na respetiva Diretiva.

Porém, qualquer que seja a solução a encontrar esta deverá ser:

- Aplicável na prática para as empresas;
- Controlável;
- Adequada à proteção dos trabalhadores.

Importa por isso que o Setor faça o seu trabalho junto das entidades europeias para que a nova legislação do pacote rodoviário vá ao encontro das suas necessidades e seja adequada à sua realidade.

Para o representante da congénere espanhola, este tipo de legislação fragmenta o mercado europeu não se podendo descurar que, para as empresas que fazem transporte internacional, existe apenas um país que é a União Europeia no seu conjunto.

É importante, por isso, que as congéneres europeias protestem em uníssono quanto a este tipo de legislação protecionista, trabalhando em cooperação.

Intervenção Especial: Os próximos desafios de Portugal e da Europa

A apresentação sobre os próximos desafios de Portugal e da Europa esteve a cargo do Dr. Luís Marques Mendes.

Vivemos num cenário de grande incerteza global, com uma Europa paralisada e cada vez menos competitiva e com menos relevância a nível internacional.

Devemos por isso, internamente, aumentar os níveis de confiança e perspetivar o futuro com base num pensamento estruturado e estratégico e tendo em conta quatro desafios:

- Sustentabilidade financeira com redução do esforço público na diminuição do défice orçamental, reforma do sistema financeiro e um Estado mais reduzido que o Estado atual;
- Competitividade, criando-se condições para esta, mudando a nossa forma de pensar e de agir e interiorizando a necessidade de produzir e criar riqueza para depois sim, poder-se distribuir. Aqui haverá também que capitalizar as empresas e garantir a competitividade fiscal;
- Internacionalização da economia;
- Revolução tecnológica que é, inevitável.

Este Setor, que está habituado ao risco, à inovação e ao mercado é um bom exemplo para que se consiga superar o quadro do futuro.

Encerramento

O Dr. Fernando Rocha Andrade, Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, encerrou o 16.º Congresso tecendo várias considerações sobre o trabalho que foi sendo desenvolvido, este ano, com a ANTRAM e que permitiu, historicamente, que fosse legislada uma medida que, desde há muito, vinha a ser pedida pelo Setor dos transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem: o gasóleo profissional.

Por parte do Executivo foi dada praticamente a garantia de que no início do ano – 1 de janeiro de 2017 – esta medida será alargada a todo o território nacional, nos termos em que já está prevista na legislação.

Em suma, resultam do 16.º Congresso ANTRAM as seguintes linhas vectoras:

- ✓ **Necessidade de inversão do paradigma, sendo crucial a promoção do investimento;**
- ✓ **Trabalho em rede do Setor dos transportes rodoviários de mercadorias, chamando a si o poder do mercado na formação dos preços;**
- ✓ **Desenvolvimento sustentável do Setor em todas as vertentes: económicas, sociais e ambientais;**
- ✓ **Defesa do Setor como estratégico a nível europeu, propugnando-se a revogação das medidas protecionistas de alguns Estados-membros e verter na nova legislação europeia dos transportes as especificidades do Setor face aos demais setores económicos, devendo para tal existir, por parte dos operadores e das suas congéneres, uma concentração de esforços e um desenvolvimento de ações concertadas.**