



Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

PROJECTO DE LEI N.º 784/X

CRIA INCENTIVOS FISCAIS À AQUISIÇÃO DE BICICLETA

Exposição de motivos

A bicicleta é hoje reconhecida, a nível internacional e europeu, como um meio de transporte a incentivar pelas políticas públicas para responder aos problemas de circulação, ambiente e qualidade de vida nas cidades, melhorar a actividade física e saúde pública das populações urbanas e democratizar a mobilidade, afirmado este direito universal.

Como refere o documento da Comissão Europeia «Cidades para bicicletas, Cidades de Futuro», publicado em 2000, “a lista dos benefícios potenciais ou comprovados da utilização da bicicleta nunca poderá ser estabelecida de modo exaustivo. Estes benefícios são de diversa natureza: económica (por exemplo, diminuição da parte do orçamento familiar consagrada ao automóvel, redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos, redução das despesas médicas graças aos efeitos do exercício físico regular); política (por exemplo, redução da dependência energética, poupança de recursos não renováveis); social (por exemplo, democratização da mobilidade, melhor autonomia e acessibilidade de todos os equipamentos tanto para os jovens como para a terceira idade; ecológica (com uma distinção entre os efeitos locais a curto prazo — noção de ambiente — e os efeitos não localizados a longo prazo — noção de equilíbrio ecológico) ”.

Em relação às cidades, este documento refere ainda que “os benefícios da bicicleta para a colectividade estão essencialmente ligados à qualidade de vida, qualidade do ambiente e às economias geradas a longo prazo: uma redução directa dos congestionamentos de circulação em virtude da redução do número de automóveis em

circulação (escolha da bicicleta como meio de deslocação pelos automobilistas diários); uma redução indirecta dos congestionamentos de circulação em virtude do aumento do poder de atracção dos transportes públicos para os que se deslocam diariamente graças à combinação dos transportes públicos e da bicicleta (e, por conseguinte, uma rentabilização dos investimentos em transportes públicos); uma maior fluidez do tráfego, com um menor nível de poluição; uma economia de espaço (calçada e estacionamento), e, portanto, uma redução dos investimentos em vias de acesso e a possibilidade de reinvestir em locais públicos tendo em vista aumentar o poder de atracção do centro da cidade (para a habitação e o comércio, a cultura e o lazer); uma redução dos investimentos e dos custos para as empresas (parques de estacionamento) e poderes públicos (parques de estacionamento, manutenção, novas infra-estruturas, etc.); melhoramento geral da qualidade de vida na cidade (poluição do ar, poluição sonora, locais públicos, segurança das crianças); maior poder de atracção para a habitação, nomeadamente no que diz respeito à habitação familiar; uma menor degradação do património histórico, custos de manutenção reduzidos (limpeza menos regular, por exemplo)”.

O contributo do uso de bicicleta no combate às alterações do clima

A pegada de carbono do sector dos transportes é o maior obstáculo à obtenção de uma economia de baixo carbono e sustentável na Europa, revela o relatório «Beyond transport policy – exploring and managing the external drivers of transport demand» da Agência Europeia de Ambiente (AEA), de Dezembro de 2008, apelando aos decisores políticos para adoptarem medidas que respondam ao crescimento em espiral do sector.

“Cerca de um quinto das emissões totais de gases com efeito de estufa na União Europeia provém dos transportes e, dessas, cerca de 90% têm origem nos transportes rodoviários. Mas as viagens de carro podem ser substituídas se existirem alternativas adequadas, particularmente nas cidades e vilas (...) Com as suas emissões zero de carbono, as bicicletas são os veículos ecológicos ideais. Muitas cidades e vilas já o compreenderam e diversas, por toda a Europa, estão a envidar esforços para se tornarem mais acessíveis aos velocípedes”, lê-se no site da campanha sobre as

alterações climáticas da Comissão Europeia.

Em Portugal, o sector dos transportes é aquele que tem registado um maior aumento de emissões, suportado sobretudo no modo rodoviário, perspectivando-se que, até 2010, as emissões de GEE com origem nos transportes aumentem 110 por cento em relação ao valor de 1990. Neste quadro, a percentagem de emissões do sector rodoviário merece destaque, passando dos 91,3% em 1990 para os 96% em 2010, sendo que o automóvel representa já quase 60% do total de emissões do sector. O relatório «Transporte e Ambiente: a caminho de uma nova política comum de transportes», da Agência Europeia do Ambiente, indica que Portugal foi o quarto país, a seguir ao Luxemburgo, Irlanda e República Checa, que mais aumentou as suas emissões de GEE nos transportes entre 1990 e 2005, na ordem dos 97 por cento. Além disso, o sector dos transportes é responsável por agravar a dependência a recursos energéticos externos, já que está no topo do consumo final de energia, assumindo em 2005 uma quota de 35,5%, muito superior à média europeia.

Estes resultados associam-se a outros indicadores de mobilidade. De acordo com o Eurostat (2006), Portugal é o 3º país comunitário com maior número de automóveis por habitante e com maior ritmo de crescimento de automóveis. Ao mesmo tempo, Portugal ocupa o 3.º pior lugar no uso da bicicleta, com uma média de apenas 29 km por pessoa/ano, em comparação com uma média comunitária de 188 km por pessoa/ano.

Inverter esta situação e promover a utilização da bicicleta é necessário para o esforço de cumprimento dos compromissos comunitários assumidos no âmbito Protocolo de Quioto e da legislação relativa à poluição do ar e do ruído. Este esforço é também necessário para reduzir a dependência energética dos combustíveis fósseis, para requalificarmos o ambiente das cidades e a qualidade de vida das populações e para minimizar os problemas de saúde associados a estilos de vida mais sedentários e com níveis de stress mais elevados.

Incentivar o uso de bicicleta nas deslocações urbanas

A combinação de medidas que favoreçam o uso da bicicleta e dos transportes públicos

permite reduzir a taxa de utilização do automóvel, sendo a primeira um forte aliado dos segundos. Como refere o documento da AEA «Climate for a Transport Change», “andar de bicicleta e a pé tem um papel importante para obter sistemas de transporte sustentáveis. Permitem o acesso a transportes públicos e constituem alternativas ao uso do automóvel particular para pequenas deslocações (...) Promover a utilização da bicicleta e das deslocações a pé, possibilita a transferência de passageiros do transporte particular motorizado, permite atingir não apenas objectivos de política relacionados com o transporte, mas também relacionados com as alterações climáticas, saúde, inclusão social e coesão social, e segurança energética”.

Como refere o documento «Cidades para bicicletas, Cidades de Futuro», “os melhoramentos técnicos tornaram as bicicletas modernas eficientes e cómodas. Não poluente, silenciosa, económica, discreta e acessível a todos os membros da família, a bicicleta é sobretudo mais rápida do que o automóvel em trajectos urbanos curtos (5 km e mesmo mais, à medida que aumentam os congestionamentos de circulação). Na Europa, 30% dos trajectos efectuados em automóvel cobrem distâncias inferiores a 3 km, e 50% são inferiores a 5 km! Neste intervalo, a bicicleta pode substituir com vantagem o automóvel no que diz respeito a uma parte importante da procura, contribuindo deste modo directamente para a diminuição dos congestionamentos. O potencial da bicicleta não pode ser negligenciado, nem no que respeita às deslocações quotidianas para o local de trabalho ou escola (abrangendo estes dois destinos 40% do total das deslocações), nem no que respeita aos outros motivos de deslocação (60% das deslocações dizem respeito a compras, serviços, actividades de lazer, actividades sociais, etc.). Embora a bicicleta não constitua a única resposta aos problemas de circulação e de ambiente na cidade, representa todavia uma solução que se inscreve perfeitamente numa política geral de revalorização do ambiente urbano e de melhoria da qualidade da cidade, mobilizando comparativamente escassos recursos financeiros”.

A bicicleta tem um contributo também importante para a saúde pública, ao incentivar a prática regular de exercício físico de uma forma acessível a todas as pessoas de todas as idades. Um relatório da Associação de Médicos Britânicos, que examina todas as

formas de exercício físico susceptíveis de serem praticadas por todos, de modo regular, censura mesmo as autoridades por não promoverem a utilização da bicicleta, considerando que a inacção coloca em causa a saúde pública.

A proposta do Bloco de Esquerda

O Bloco de Esquerda considera fundamental promover a mobilidade sustentável, onde o uso da bicicleta tem um papel importante, tendo já apresentado propostas legislativas que vão neste sentido. Mencione-se a proposta de revisão do Código da Estrada, para afirmar os direitos dos ciclistas e peões, a proposta de elaboração de planos de mobilidade para integrar o conceito de mobilidade sustentável a nível municipal e intermunicipal, bem como a proposta de regulamentar o conteúdo material dos planos directores municipais em relação às redes de modos suaves de transporte.

Consideramos que conceder incentivos fiscais à aquisição de bicicleta, nomeadamente ao nível da possibilidade de dedução em IRS e aplicando-lhe a taxa reduzida de 5% em sede de IVA, é um passo importante para a promoção do uso da bicicleta, tendo em conta todas as vantagens e potencialidades que este meio de transporte não motorizado apresenta aos mais variados níveis.

Estamos também a responder à solicitação de mais de 5.500 cidadãos que entregaram, em Janeiro de 2009, uma petição à Assembleia da República a exigir a extensão aos velocípedes dos benefícios fiscais previstos para a aquisição de veículos eléctricos. Esta pretensão justifica-se inteiramente, dado o facto dos velocípedes, ao contrário dos automóveis eléctricos, serem energeticamente eficientes em todo o seu ciclo de vida, tendo um custo de produção e reciclagem residual e um custo energético-ambiental de operação nulo.

Também os fabricantes de bicicletas e componentes em Portugal querem uma redução do IVA das bicicletas por se tratar de um meio de transporte ecológico. Refira-se que esta é uma indústria importante em Portugal, que é o segundo país produtor da Europa, dando emprego a mais de 10.000 pessoas.

Com esta proposta o Bloco de Esquerda segue na linha das medidas de incentivo fiscal e promoção da utilização da bicicleta já adoptadas, com sucesso, por vários países europeus. Mencione-se o exemplo do Reino Unido, da Bélgica, da Irlanda, da França, da Alemanha, da Holanda e da Finlândia.

Assim, nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda apresentam o seguinte projecto de lei:

Artigo 1.º

Objectivo

O presente diploma estabelece incentivos fiscais à aquisição de bicicleta para promover a mobilidade sustentável e a saúde pública.

Artigo 2.º

Alteração ao Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares

O artigo 85.º do Código do Rendimento das Pessoas Singulares, aprovado pelo Decreto-Lei 442-A/88, de 30 de Novembro, na sua redacção actual, passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 85.º

(...)

1 - (...).

2 - (...)

a) (...)

b) Veículos sujeitos a matrícula exclusivamente eléctricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis e bicicletas.

3 – (...).

4 – (...).

5 – (...).

6 – (...).

7 – (...).

Artigo 3.º

Aditamento à lista I anexa ao Código do IVA

É aditada a verba 2.31 à lista I anexa ao Código do IVA, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de Dezembro, na sua redacção actual, com a seguinte redacção:

[...]

2.35 – Aquisição de bicicleta.

[...]

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor com a aprovação do Orçamento de Estado para o ano subsequente ao da sua publicação.

Assembleia da República, 15 de Maio de 2009

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,