

Exmo Senhor

Presidente da

Comissão de Economia, Inovação, Obras

Públicas e Habitação

Data: 14 de julho de 2020

N. Refª : PARC-000210-2020

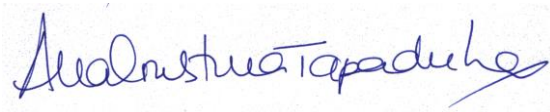
Assunto: Projeto de Lei 461/XIV - Programa de Investimento Ferroviário de Longo Curso (PIFeLoC)

Tendo tido conhecimento da iniciativa acima mencionada, junto enviamos os nossos comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

1

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral

A handwritten signature in blue ink, reading 'Ana Cristina Tapadinhas', is written over a light blue grid background.

(Ana Cristina Tapadinhas)

Do Projeto em geral

A DECO congratula-se com a presente iniciativa legislativa, na medida em que a mesma vai ao encontro das suas preocupações em matéria de sustentabilidade ambiental, associadas, por um lado, à necessidade de redução das emissões de CO2 emergentes do transporte aéreo e, por outro lado, à necessidade de promoção de meios de transporte ambientalmente mais sustentáveis, como é o caso do transporte ferroviário.

Ademais, esta iniciativa é tanto mais oportuna quanto a Comissão Europeia apresentou uma Proposta de tornar 2021 o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, a fim de apoiar a realização dos seus objetivos do Pacto Ecológico Europeu no domínio dos transportes.

O Ano Europeu do Transporte Ferroviário em 2021 ajudará certamente a acelerar o ritmo da modernização dos caminhos-de-ferro, necessária para os tornar numa alternativa mais atrativa, em detrimento de outros modos de transporte menos sustentáveis, como é o caso do transporte aéreo.

No entanto, a crise da COVID-19 que se seguiu a esta proposta da Comissão Europeia criou um desafio adicional e inesperado à atratividade do transporte ferroviário. É imprescindível que os consumidores recuperem total confiança nos transportes públicos em geral e no transporte ferroviário em particular, e considerem os comboios como um meio de transporte seguro. Ora, para que tal aconteça, será imprescindível não só um reforço da oferta - aliás, necessidade já por nós largamente identificada em momento anterior à pandemia e que esta apenas veio trazer à luz - como também, e não menos importante, um aumento da comodidade, da acessibilidade e da qualidade de serviço deste meio de transporte. Por fim, e não menos importante, urge, também, reforçar os direitos dos passageiros.

Com efeito, do nosso ponto de vista, estas constituirão as mais eficazes medidas de incentivo ao uso e promoção do transporte ferroviário.

Todavia, e neste contexto, outras medidas poderão ser adotadas.

A aplicação do princípio do poluidor-pagador, que significa que aqueles que produzem poluição devem suportar os custos de gerir as suas consequências, é cada vez mais visto como uma forma de remediar as externalidades negativas das atividades e de mudar os comportamentos das pessoas e das empresas para opções mais sustentáveis. Sinais de preços, positivos e negativos, são instrumentos importantes para orientar o comportamento dos consumidores. O problema é que hoje em dia, a escolha sustentável é frequentemente a escolha dispendiosa e/ou inconveniente.

A discrepância entre o custo monetário direto de uma atividade e o impacto/custo real que esta gera para a sociedade é particularmente forte no domínio da mobilidade.

Com efeito, é amplamente reconhecido que a aviação tem uma vantagem fiscal injusta sobre os demais modos de transporte sustentáveis, como é o caso do transporte ferroviário. Os instrumentos fiscais e de tarifação devem, portanto, ser adaptados a integrar as externalidades negativas que os modos de transporte insustentáveis impõem às nossas sociedades e incentivar as escolhas mais sustentáveis.

No entanto, a aplicação do princípio do poluidor-pagador é também uma medida muito sensível que pode ter efeitos prejudiciais para os consumidores e levar a uma reação negativa do público no que toca a um ambiente mais sustentável.

Se concebido de forma errada, o princípio do poluidor-pagador pode afetar negativamente as famílias de baixos rendimentos. A abordagem de tais questões de equidade deve ser feita no núcleo de qualquer estratégia de mobilidade.

Além disso, para que o sinal de preço seja eficaz, tem de haver fiabilidade e alternativas atrativas às escolhas insustentáveis.

Por conseguinte, devem ser estabelecidas condições para que os sinais de preços/política fiscal ambiental sejam eficazes, socialmente justos e, portanto, aceitáveis para os consumidores:

- Deve ser assegurada a transparência sobre a utilização das receitas de um aumento tributação ambiental/CO2.
- As receitas geradas devem ser inteiramente destinadas a financiar investimentos (por exemplo, e no caso concreto, para aumentar a rede ferroviária ou a frequência dos comboios);
- Deverão ser consideradas as situações em que a alternativa ao modo de transporte não está disponível e não pode ser disponibilizada num período de tempo razoável (para quase todas as viagens de longo curso, o transporte aéreo continua a ser o único meio de transporte viável, sendo por vezes até, o único meio de transporte disponível ou viável – como é o caso das ilhas).

Finalmente, e a par da adoção de medidas que promovam a desaceleração da procura do transporte aéreo, do nosso ponto de vista, seria interessante considerar-se, simultaneamente, a adoção de medidas que alavanquem a procura do transporte ferroviário. Neste âmbito, seria de considerar medidas que garantam uma redução efetiva do preço dos bilhetes, sem uma redução da qualidade da rede, podendo, ainda, ser interessante associar vantagens à aquisição de bilhetes ferroviários, tais como descontos/acesso aos modos de mobilidade suave (bicicletas, scooters...). No nosso ponto de vista, tal contribuiria para promover o transporte ferroviário e, ao mesmo tempo, incentivar os consumidores a combinarem diferentes modos de transporte sustentáveis.

Do Projeto em especial

Artigo 117.º

Isenções

As companhias aéreas estão isentas do imposto sobre o tráfego aéreo quando o passageiro transportado comprovadamente:

- a) resida nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e se desloca entre a sua área de residência e outros destinos nacionais;
- b) se desloca por razões médicas ou humanitárias;
- c) se desloca no exercício de funções de órgãos de soberania.

Em conformidade com o exposto, do nosso ponto de vista, o critério para eventuais isenções neste âmbito, deverá prender-se com a inexistência de alternativa viável (o que será o caso das deslocações entre as regiões autónomas e outros destinos nacionais). Nesse sentido, não se vislumbra porque razão se consagra o requisito de residência no que toca às Regiões Autónomas ou porque se estabelece a isenção para os órgãos de soberania no exercício das suas funções, mormente nos casos em que exista uma alternativa viável, como poderá ser o caso das deslocações em território nacional.

Artigo 14º

Isenções nas exportações, operações assimiladas e transportes internacionais

Alínea r) do N.º 1

Damos aqui por integralmente reproduzidas as considerações supra tecidas em comentário ao artigo 117º, com as necessárias adaptações.



Nestes termos, não vislumbramos porque razão se propõe excluir das isenções o transporte de pessoas provenientes ou com destino às Regiões Autónomas e entre as suas ilhas quando se não trate de residentes dessas mesmas regiões (na medida em que não existe uma alternativa viável), bem como para todas as deslocações dos órgãos de soberania (em território nacional, pois de e para o estrangeiro já se encontram abrangidas), incluindo, deste modo - e do nosso ponto de vista, injustificadamente - não só todas as situações em que exista uma alternativa viável, bem como todas as deslocações fora do exercício das suas funções, requisito que agora se não exige, por comparação com a redação proposta para a alínea c) do artigo 117º.