

Extensão aos velocípedes dos benefícios fiscais previstos para a aquisição de veículos eléctricos pela Proposta de Lei do Orçamento de Estado para 2009.

Da Proposta de Lei do Orçamento de Estado para 2009 apresentada à discussão na Assembleia da República, consta uma medida de incentivo fiscal à compra de veículos eléctricos ou movidos a energias renováveis não combustíveis, na forma de uma dedução à colecta no IRS dos custos de aquisição. A motivação desta medida é de preparar o país para enfrentar os desafios de sustentabilidade energética do presente e futuro.

Vem este documento alertar para o facto de, na sua presente forma, se excluir deste incentivo o tipo de veículo comprovadamente mais sustentável e energeticamente eficiente: o velocípede¹. Defende-se neste documento uma pequena alteração/ clarificação à proposta que alargue aos velocípedes os benefícios fiscais à aquisição de veículos eléctricos, como de resto já ocorre em vários países europeus.

Uma medida clara de apoio fiscal a este meio de transporte por parte do Governo não só daria mais visibilidade a esta hipótese de transporte, como enviaria aos cidadãos uma mensagem de apelo à consciência cívica e ambiental.

Naquilo que é dado a interpretar nos documentos apresentados com a presente proposta, há dupla motivação para oferecer benefício fiscal à aquisição de veículos eléctricos. Ao mesmo tempo pretende-se:

- promover uma alternativa de transporte para um previsível futuro de escassez energética, e
- criar condições de mercado interno para o sucesso de um programa industrial de produção que ponha Portugal na linha da frente nestas tecnologias de futuro.

O que é argumentado neste documento de apelo é que ambas as motivações se aplicam inteiramente aos veículos velocípedes, tecnologia de transporte individual energeticamente sustentável na qual Portugal aspira a uma posição de liderança.

Assim, em primeiro lugar analisa-se o artigo correspondente da presente proposta de Lei, e dá-se à interpretação face ao Código da Estrada e directivas internacionais. Seguidamente, dá-se conta da eficiência energética da solução de transporte velocípede, do cenário internacional de recomendação geral do seu uso, e da condição e estratégia energética nacional. O panorama industrial na tecnologia velocípede é apresentado em seguida, com dados sobre o crescimento do potencial mercado, número de empregos gerado no país e evolução geral do sector.

Por fim, é apresentada uma secção de perguntas e respostas com clarificações de questões que se pensa que surgirão naturalmente na análise deste documento, e uma lista de contactos realizados e referências consultadas da elaboração deste documento.

A proposta de Lei

Da presente proposta, apresentada à Assembleia da República e ao público no dia 14 de Outubro de 2008, consta

Artigo 85º

[...]

São igualmente dedutíveis à colecta, desde que não susceptíveis de serem considerados custos na categoria B, 30 %, com o limite de € 796 das importâncias despendidas com a aquisição de:

[...]

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

Na apresentação da Proposta de Lei é previsto um cenário macroeconómico que justifica uma estratégia de enfrentamento dos presentes e previsíveis desafios energéticos. Pretende-se pois, dotar o País de meios para reduzir o desperdício e desenvolver tecnologias energeticamente eficientes e ambientalmente limpas, sendo o transporte um ponto crítico neste desafio.

Estatuto legal dos Veículos Velocípedes

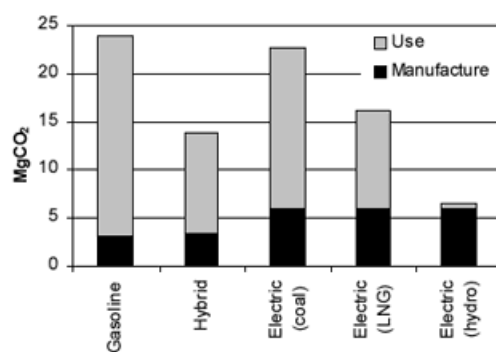
Segundo o artigo 112 do Código da Estrada Português, e a Convenção da ONU Para o Tráfego Rodoviário de 1968, **os velocípedes são veículos**, obrigados por Lei a circular na Estrada, cumprido as normas e regulamentos aplicáveis aos restantes veículos. **O artigo 117 explicita que não são sujeitos a matrícula**². Esta exclusão de obrigatoriedade, na linha do tipo de regulação no resto da UE, foi introduzida como medida de desburocratização e promoção da utilização dos velocípedes e **seria, por conseguinte, incoerente que se tornasse um motivo de discriminação deste veículo** face a benefícios fiscais, destinados a promover eficiência energética.

Energia e Ambiente

Portugal é um país importador de electricidade – apenas produz 80% da energia eléctrica que consome, e desta, apenas 30% é proveniente de fontes renováveis³.

Em termos totais, Portugal importa 90% da energia que utiliza, sendo 30% usada no sector dos transportes.

Uma das motivações na elaboração da Proposta de Lei do Orçamento de Estado para 2009 é de tornar o país robusto aos desafios ambientais e energéticos do futuro. Ao contrário dos automóveis eléctricos, cujo custo energético é semelhante ao dos veículos a combustíveis fósseis⁴, os velocípedes são 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.



Institute for Lifecycle Environmental Assessment

Figura 1 – Custo equivalente em Carbono de veículos automóveis

A sua promoção, como medida de resposta à crise energética mundial, é recomendada e apoiada financeiramente pela Comissão Europeia e diversos quadros de apoio regionais e municipais.

A título de exemplo, o programa Vélib, que põe à disposição dos parisienses 10 000 bicicletas (de fabrico português) de uso público, está a ser copiado por cidades como Roma, Lyon, Barcelona e Lisboa.

No Reino Unido, tal como na Bélgica, Irlanda, Países Baixos, existem há anos em funcionamento, com grande sucesso, medidas de incentivo fiscal e promoção da utilização de bicicletas, que permitem rebater em IRS e IVA até 50% dos seus custos de aquisição⁵.

Portugal é o segundo país da união europeia com um maior peso do automóvel no transporte de pessoas. É o terceiro país no rácio de automóveis por habitante. Apesar das condições climáticas propícias, está no fundo da tabela da utilização do velocípede.⁶

Tabela 1 – Top 10 da utilização de automóvel – percentagem de quilómetros por pessoa realizados por automóvel

Reino Unido	88,1
Portugal	87,5
França	86,6
Holanda	86,4
Lituânia	86,3
Alemanha	85,5
Finlândia	84,1
Bélgica	83,3
Itália	83,2
Suécia	83

Desenvolvimento Tecnológico e Industrial

Por consequência da política de incentivos a nível europeu, nacional e local, a procura na Europa, em especial nos principais clientes da produção nacional, tem vindo a aumentar ao longo dos últimos 10 anos, e é previsível que a tendência se mantenha. A criação de incentivos ao consumo nacional é fundamental para uma solidificação neste sector.

Dotar o país de meios industriais e tecnológicos, para a economia energética e os conceitos de mobilidade do futuro, tem vindo a ser uma prioridade deste governo, como é patente pelo investimento em tecnologias de produção energética eólica, por exemplo.

Portugal é o segundo maior produtor de bicicletas da Europa, um mercado que, devido à promoção comunitária, nacional e municipal deste meio de transporte, tem vindo a crescer constantemente na última década. De 2003 a 2007, **a produção portuguesa de velocípedes duplicou para mais de um milhão de veículos produzidos** e prevê-se que, de 2008 para 2009, volte a duplicar, pondo Portugal no topo da tabela da produção na Europa.

Na semana passada foi inaugurada, em Serezedo, a maior fábrica de bicicletas da Europa, que conta chegar a uma capacidade de 5000 velocípedes por dia.

Só no sector de produção, os velocípedes dão emprego, em Portugal, a mais de 10.000 pessoas. Contando com o sector de retalho, reparação e anexos, representa uma fatia não desprezável da economia nacional. Num cenário de baixo crescimento económico nacional e global, o sector de produção velocípede em Portugal cresce e é exportador – **80% da produção é exportada.**⁷

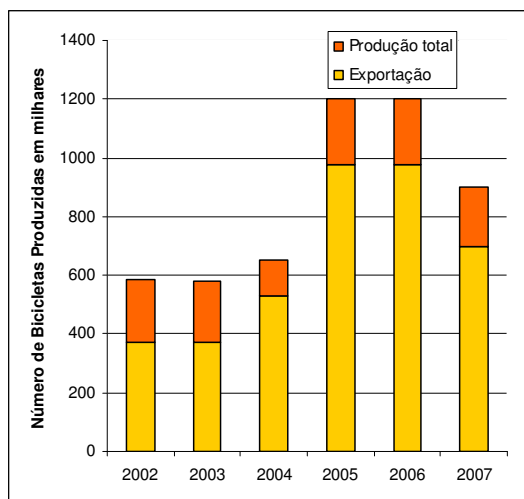


Figura 2 – Produção anual de velocípedes em Portugal

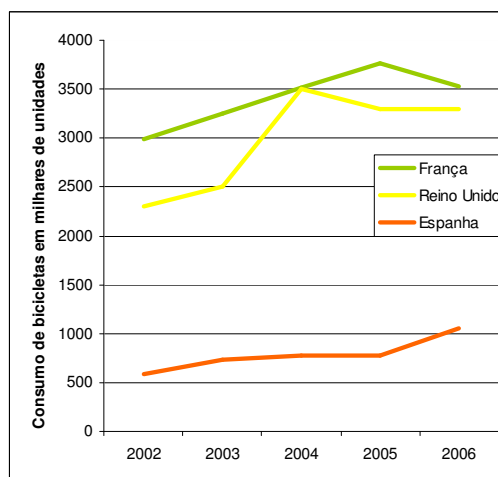


Figura 3 – Consumo de velocípedes nos principais mercados da exportação portuguesa

Portugal aspira também à liderança no sector de tecnologia velocípede – a associação de produtores Abimota dotou-se, este ano, dos equipamentos para tornar o seu laboratório de ensaios um dos mais avançados do mundo. A tecnologia de componentes portuguesa é de linha de frente – o fabricante de componentes português Miranda, por exemplo, foi notícia recentemente ao lançar a linha Lupus de tecnologia de titânio em travões tipo *v-brake*.

O incentivo do desenvolvimento nacional do conhecimento e tecnologia velocípede é crítico na perspectiva de preparação para o novo paradigma energético mundial, tão importante como a tecnologia de energia eólica ou solar. Para tal, é necessário promover um mercado nacional para essas tecnologias.

Perguntas e Respostas:

- O que se pretende com este documento?
 - Este documento pretende ser um alerta para a aparente incoerência de não sujeitar os velocípedes a um benefício fiscal com uma motivação que lhes é aplicável por inteiro. Pretende-se que a Proposta de Lei para Orçamento de Estado de 2009, aprovada em Assembleia da República inclua os velocípedes neste benefício.
- Quais as associações envolvidas na elaboração deste documento e interpelação aos organismos oficiais?
 - O autor deste documento elaborou-o a título pessoal, como utilizador de bicicleta e como cidadão. Fez, no entanto, extensa consulta a uma lista de associações de utilizadores e indústria cuja subscrição deste apelo será mais que provável. Uma lista de contactos feitos pelo autor está disponível em ⁸
- É mesmo necessário alterar a proposta?
 - A pesquisa para este documento não contou com consultoria jurídica, mas tanto quanto é dado à interpretação, a aplicação do disposto no artigo 85 aos velocípedes é impossível ou, no mínimo difícil sem haver uma clarificação deste. O que se propõe é que fique claro que é aplicável a velocípedes.
- O que se seguirá a esta interpelação cívica?
 - Esta iniciativa começou a ser elaborada a 15 de Outubro de 2008, assim que o autor teve conhecimento da Proposta de Lei apresentada ao público e aos grupos parlamentares. Foram feitos contactos com as forças políticas, industriais e cívicas interessadas. A ideia é de que, se este esforço inicial para que seja desde já clarificada a inclusão dos velocípedes neste benefício se revelar inglório, por falta de interesse dos grupos parlamentares, interpelar os *media*, criar um movimento cívico e recolher as 5000 assinaturas necessárias para levar o assunto à AE.
- Esta extensão não poderia significar que a compra de patins, skates ou outros acessórios seria também reatável?
 - Não. O código da estrada é claro quanto a isto: trotinetas, skates, etc. são considerados acessórios e não veículos. Os seus utilizadores circulam como peões e são regulados como tal. Os velocípedes foram no passado e revelam-se, cada vez mais no presente e no futuro, como uma peça fundamental na organização de uma mobilidade urbana sustentável, como poderá constatar qualquer pessoa que se desloque a cidades como Bruxelas, Haia, Copenhaga, Berlim, Paris ou Barcelona, Portland, Bristol, Londres, Seattle.
- As bicicletas adquiridas e rebatidas em 30% em coleta de IRS não poderão ser usadas com fins lúdicos?
 - Qualquer veículo é potencialmente lúdico. **Os carros eléctricos que o Estado propõe beneficiar e incentivar não serão decerto usados exclusivamente em percursos casa-trabalho-casa.** A potencial prática desportiva em bicicletas adquiridas com benefícios deve ser entendida como positiva num país que está no fundo das tabelas de práticas saudáveis. A aquisição e utilização lúdica das bicicletas é normalmente um primeiro passo para a passagem à utilização veicular das mesmas.

- Este esquema de benefícios fiscais já está implementado em algum outro lugar?
 - Sim, pelos departamentos de transportes de países que promovem a utilização da bicicleta. Benefícios até 50% de dedução à coleta estão em funcionamento no Reino Unido, na Irlanda, em França, na Bélgica, na Holanda, na Alemanha, na Finlândia⁵ e, a nível regional, em várias cidades dos E.U.A.
- A indústria de produção de velocípedes necessita de apoios?
 - A criação de um mercado interno poderá, potencialmente, fortalecer a indústria que emprega dezenas de milhares de portugueses, e neste momento depende a 80% das exportações. Ressalva-se, no entanto, que o apoio à indústria de produção não é a principal motivação deste apelo.

Referências

1 "Bicycle Technology", S.S. Wilson, Scientific American

2 Código da estrada:

Artigo 112.º

Velocípedes

Velocípede é o veículo com duas ou mais rodas accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos.

O Artigo 117 explicita a obrigatoriedade de matrícula para «veículos a motor e os seus reboques», pelo que as bicicletas estão isentas desta obrigação.

3 GGEG - Direcção-Geral de Energia e Geologia – dados relativos a 2007,

<http://www.dgge.pt/>

REN – Rede Eléctrica Nacional – Centro de Informação – dados de Setembro de 2008

www.centroinformacao.ren.pt/portal/electricidade_centro-informacao.asp

4 Institute For Lifecycle and Environmental Assessment, *Lifecycle analysis of gas, hybrid and electric cars*; Electric vs. Gasoline Automobiles - Seikei University, 2001

<http://iere.org/ILEA/index2.html>

5

Reino Unido e República da Irlanda: *Cycle to Work Scheme* – British Department of Transportation – Abatimento total do IVA e dedução do IRS na compra de bicicletas. Abatimento total até 50%.

<http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/cycling/>

Bélgica: 0,15€ por quilómetro viajado de bicicleta de ou para o trabalho dedutíveis por ano no IRS.

<http://www.gracq.org/autravail/indemnite.html>

6 Fonte: Eurostat e Cetelem, 2008

<http://ec.europa.eu/eurostat/>

7 Fonte: BikeEurope www.bike-eu.com . Outros dados importantes sobre produção, da mesma fonte, em 2007:

A.J. Maias and Decanor, 150.000, 190.000 bicicletas produzidas, para a maior cadeia de venda de bicicletas da Europa.

Órbita, 50 .000, 75% exportação, equipa o sistema Vélib parisiense.

Sirla, 45.000, principal mercado: Espanha
Agece 100.000, exporta para Espanha, Bélgica e França,
VAG, portuguesa, 60% para Portugal e o resto para Espanha
Avantisbike produz para dois gigantes do retalho em Espanha 40.000 unidades.
Esmaltina 75 .000, 50% das quais para exportação.
Interbike espanhola produziu 35.000, das quais apenas 2.200 ficaram cá
Sangal para duas marcas famosas em França, 15.000.



Figura 4 – Produção de bicicletas. Em Serezedo – como Águeda, um local em que a produção de bicicletas é a coluna vertebral da economia.

8 Contactos

Autor:

João Luís Cabrita Requeijo Branco, Engenheiro Aeroespacial, natural de Faro, utilizador de bicicleta como único meio de transporte individual. Desloca-se maioritariamente em Lisboa e Portimão. Não tem filiação partidária e esta é a sua primeira intervenção cívica.

Telefone: 96 65 79 790
Endereço de Correio Electrónico: joaoluisbranco@gmail.com

Contactos realizados:

Associações de Cidadãos pela promoção da utilização de bicicleta:

Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta
Rua Bernardo Lima, 35 2º B
1150 075 Lisboa

Endereço de Correio Electrónico: fpcub@fpcup.pt
Telefone: 213159648
Fax : 213561253

Massa Crítica – Bicletada Portuguesa – passeio de promoção da utilização urbana da bicicleta

Sítio na *Web*: www.massacriticapt.net

Em Lisboa: Última Sexta-Feira da cada mês, Marquês de Pombal

Indústria

Abimota – Associação Industrial dos Produtores de Bicicletas

Estrada Nacional nº1

Borralha Apartado 299

3754-909 Águeda

Telefone: 234 612 640 **Fax:** 234 602 018

E-mail: lea@abimota.pt

Órbita – Bicicletas Portuguesas (maior marca portuguesa)

Email: direccaogeral.orbita@netvisao.pt

Phone: +351 234 602 022

Fax: +351 234 622 004

Web: www.orbita-bicicletas.pt

Decathlon Produção (maior produtor europeu)

Contacto: Mr François Pierlot francois.pierlot@oxylane-group.com ,

EcouteClients@decathlon.com