

Projeto de Resolução nr. 1340/XIV/2^a

Pelo reforço dos incentivos à aquisição de velocípedes com ou sem assistência elétrica para deslocações urbanas e suburbanas

Exposição de Motivos

A utilização da bicicleta como meio de transporte urbano e suburbano reveste-se de óbvias vantagens ambientais devido à ausência de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) durante a sua utilização e da reduzida incorporação de GEE durante o processo de fabrico e de extração de matérias primas necessárias, em comparação com outros veículos de duas ou quatro rodas. No caso de bicicletas com assistência elétrica, o tamanho da bateria e a eletricidade necessária para a sua recarga também são reduzidos. Ao todo, os ciclistas produzem menos 84% de CO₂ em relação à mobilidade diária do que a restante população¹. Assim, a par da deslocação a pé, a bicicleta é energética e ambientalmente mais sustentável do que qualquer outro modo de transporte.

Para além dos efeitos positivos na mitigação climática e ambiental, a deslocação em bicicleta tem efeitos reconhecidamente favoráveis no que diz respeito à saúde pública, promovendo o exercício ao ar livre. Uma vez que os utilizadores de bicicletas com assistência elétrica tendem a percorrer distância maiores, os benefícios para a saúde são também demonstrados neste grupo². Andar de bicicleta melhora a função cardiovascular e permite um exercício muscular sem sobrecarregar as articulações, podendo até beneficiar pessoas com osteoartrite.

Os efeitos favoráveis da utilização da bicicleta dependem de um ambiente rodoviário seguro e da redução da poluição atmosférica, uma vez que o exercício em zonas urbanas com altos índices de poluição até pode ser prejudicial para a saúde humana.

¹ C. Brand et. al (2021) The climate change mitigation effects of daily active travel in cities, Transportation Research Part D: Transport and Environment, 93, 102764, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102764>.

² A. Castro et al (2019) Physical activity of electric bicycle users compared to conventional bicycle users and non-cyclists: Insights based on health and transport data from an online survey in seven European cities, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, Volume 1, 100017, <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100017>.

Exemplos como a cidade de Pontevedra, na Galícia, ou de Utrecht, nos Países Baixos, demonstram que é possível alterar completamente o paradigma da mobilidade urbana, dando prioridade aos peões e aos ciclistas. Em Houton, um subúrbio de Utrecht, uma estrada circular permite o acesso aos bairros residenciais no interior apenas a partir da circular na periferia da cidade. Mas existe uma extensa rede de caminhos e ciclovias que ligam estes bairros entre si, permitindo a deslocação rápida e segura, a pé ou de bicicleta, e desincentivando a utilização do automóvel. Em Pontevedra não há carros no centro e na maior parte da cidade desde o final dos anos 90.³ Em vez de alimentar um espaço público degradado, com ruído e poluição, avançou-se para um modelo de “cidade compacta, menos segregada, que permite deslocações a pé e onde não é preciso pegar no carro para ir comprar pão”.

Em 2019, o Governo aprovou a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, para recuperar o atraso do país no que diz respeito aos modos de mobilidade suaves, procurando assegurar a “promoção do uso da bicicleta, a consequente adoção de hábitos de vida mais saudáveis e o investimento na construção de ciclovias”. Dentro do mesmo contexto, foi estabelecido o “Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões 2021”. No entanto, os apoios que o fundo ambiental disponibilizou em 2021 para a aquisição de bicicletas convencionais esgotaram em poucas semanas, e, no início de maio, também as bicicletas elétricas atingiram o limite dos incentivos previstos para o ano inteiro.

Assim, a Assembleia da República, reunida em Plenário, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa, por intermédio do presente Projeto de Resolução, recomenda ao Governo que:

1. Reforce as verbas do Fundo Ambiental destinadas ao “Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões 2021” nas categorias T4 e T5, referentes às bicicletas com assistência elétrica e convencionais, duplicando o número de incentivos previstos para a categoria T4, e aumentando o número de incentivos para a categoria T5 em 4500 incentivos;

³ <https://www.publico.pt/2020/07/24/local/noticia/pontevedra-veio-lisboa-explicar-mudou-radicalmente-mobilidade-cidade-1925752>.

2. Estude a possibilidade de aplicar a taxa reduzida de IVA (6%) a todos os velocípedes, convencionais ou elétricos, citadinos, de trekking, ou equivalentes, apropriados para as deslocações pendulares diárias ou em passeio, a partir de 2022, incluindo acessórios para transporte de crianças ou respetivos atrelados;
3. Incentive as autarquias para que o espaço urbano seja redistribuído mais equitativamente, favorecendo os modos de transporte suaves e aumentando os espaços de utilização exclusiva por peões e ciclistas;
4. Avalie a implementação de apoios específicos às deslocações pendulares diárias em bicicleta, à semelhança dos que existem em vários outros países europeus, o que poderia contribuir para substituição efetiva do automóvel pela bicicleta nessas deslocações quotidianas.

Assembleia da República, 15 de junho de 2021

A Deputada não inscrita,

Joacine Katar Moreira