



Proposta de Lei n.º 156/XIII/4.^a

(Orçamento do Estado para 2019)

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Objectivos: A utilização da bicicleta como modo de deslocação, isoladamente ou em combinação com os transportes públicos, traz diversos e enormes benefícios ambientais, sociais, económicos e de saúde pública.

Os benefícios socioeconómicos anuais da utilização da bicicleta na União Europeia estão avaliados em mais de 500 mil milhões de Euros (cerca de 3% do PIB da UE, ou 2.5 vezes o PIB de Portugal).

Destes, cerca de um terço correspondem a benefícios de saúde, resultando em consideráveis reduções de custos para os Sistemas Nacionais de Saúde¹. A utilização da bicicleta gera ainda outros benefícios em diversas áreas, nomeadamente contribuindo para maior eficiência de utilização e melhor qualidade do espaço público, aumento da área de alcance das estações e paragens de transportes públicos, equidade social, dinamização do comércio local, redução de custos com infraestruturas, redução dos custos de congestionamentos, pacificação do tráfego em meio urbano e consequente redução do risco rodoviário para todos, redução do consumo energético e de emissões de gases nocivos.

Metade das deslocações nas cidades europeias são inferiores a 5 km, distância para a qual a bicicleta convencional é o modo de transporte mais rápido porta-a-porta². A bicicleta eléctrica é o mais rápido em distâncias até 10 km, e até 20 km a diferença para o automóvel é marginal.

¹ Com um investimento anual de cerca de 500 milhões de Euros na mobilidade em bicicleta, os níveis de utilização da bicicleta na Holanda resultam na prevenção de 6500 mortes e no consequente benefício de 19 mil milhões de euros anualmente.

² Um estudo de um projecto da União Europeia concluiu que 51% das deslocações para transporte de bens nas cidades europeias feitas em veículos motorizados, poderiam ser transferidas para bicicletas convencionais ou cargo-bikes, o que demonstra o enorme potencial que a bicicleta pode desempenhar na logística urbana.

No entanto, enquanto que na Europa 8% das viagens são realizadas em bicicleta, e são discutidos objectivos de duplicar esta taxa, em Portugal a taxa modal é de apenas 1%.

São várias as razões³ para uma aposta forte nas bicicletas eléctricas enquanto opção no campo da mobilidade, com a inclusão das mesmas nos incentivos do Fundo Ambiental, designadamente:

- A bicicleta, convencional e eléctrica, sendo um veículo de zero emissões, contribuiu para a melhoria da qualidade do ar. Ademais, ao ser um veículo de reduzida massa, não produz a quantidade de partículas finas (PM2.5) - as mais prejudiciais para a saúde humana - que os travões e pneus dos automóveis com motor eléctrico produzem;

- A bicicleta eléctrica, ao ser um veículo de reduzida massa e cuja propulsão é partilhada entre o ciclista e o motor eléctrico, é energeticamente muito mais eficiente que outros veículos eléctricos de maior massa, contribuindo mais que outros veículos para a descarbonização. A bicicleta convencional requer zero consumo de energia eléctrica;

- A bicicleta convencional e eléctrica, devido à sua reduzida massa e baixas velocidades, contribui ainda mais que outros veículos para a redução do ruído em meio urbano.

As políticas de incentivo à mobilidade eléctrica têm de ter em conta todos os modos de transporte, e não ser focadas na redução de emissões de apenas um modo, ou não ter em consideração outros problemas como o sedentarismo da população, congestionamentos ou o uso do espaço público. Não podem deixar de fora a bicicleta eléctrica.

O preço médio de uma bicicleta eléctrica corresponde a 8% do valor total de um carro eléctrico. O incentivo do Estado para a aquisição de bicicletas eléctricas é, portanto, um modo eficiente - para o Estado, assim como para o consumidor e a economia - de descarbonização do sector dos transportes.

³ Em França, após a introdução de um esquema de incentivo à compra de bicicletas eléctricas, um estudo dos beneficiários mostrou que em 61% dos casos as deslocações em bicicleta eléctricas substituíram antigas deslocações em veículos motorizados particulares e apenas em 21% antigas deslocações em bicicleta convencional.

A indústria portuguesa da bicicleta, a terceira maior da Europa com a produção em 2016 de perto de dois milhões de bicicletas, emprega directamente mais de 5 mil pessoas, sendo que um impulso ao mercado nacional de bicicletas eléctricas contribuiria para a estimular a vertente de desenvolvimento tecnológico deste sector da indústria portuguesa.

Países com a Suécia, França, Áustria e Itália introduziram incentivos fiscais a nível nacional para a aquisição de bicicletas eléctricas, tendo alguns destes e outros países estabelecido ainda incentivos a nível regional ou local. A Suécia em 2017 assumiu a liderança e estabeleceu a referência europeia nesta matéria, com um orçamento de 34 milhões de euros anuais, durante três anos, para o incentivo à aquisição de bicicletas eléctricas.

Este ano, a Comissão de Segurança Rodoviária e Mobilidade Sustentável do parlamento espanhol aprovou uma moção com a proposta de vários incentivos fiscais para a mobilidade em bicicleta.

Pelas razões expostas, consideramos que o Incentivo à Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões deveria ser estendido às bicicletas com assistência eléctrica.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado abaixo-assinado apresenta a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 156/XIII/4.ª:

«CAPÍTULO X

Outras disposições

Artigo 188.º

[...]

1 –[anterior corpo do artigo].

2 - [anterior corpo do artigo].

3 - O incentivo previsto no número anterior é ainda extensível às bicicletas com assistência eléctrica traduzido na forma de atribuição de unidades de incentivo no valor

de 20 % do valor da bicicleta, até ao máximo de 200 euros.»

São Bento, 17 de Novembro de 2018

O Deputado,

André Silva