



## Projeto de Resolução n.º 1422/XIV

Recomenda ao Governo o combate às emissões de poluentes durante a paragem automóvel, promovendo a redução de emissões e a melhoria da qualidade do ar

A Constituição da República Portuguesa reconhece, no seu artigo 66.º, um «direito ao ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado e o dever de o defender». No seu seguimento, a Lei Fundamental atribui ao Estado a incumbência de «prevenir e controlar a poluição».

Um dos vetores de aumento da poluição em Portugal é o transporte rodoviário. Apesar do investimento no estímulo da oferta e da procura dos transportes públicos coletivos e nomeadamente da ferrovia, o transporte rodoviário individual continua a ter uma forte adesão em Portugal, com as devidas consequências no congestionamento e, assim, duplamente penalizante em termos de poluição.

Segundo o IMT e o INE, a taxa de motorização (número de veículos ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação por 1.000 habitantes) subiu de 456,7 em 2015 para 514,1 em 2018. Esse crescimento também foi assinalável no que concerne o transporte de passageiros e o transporte de mercadorias, tendo o primeiro assistido a um crescimento de 9,9% no número de passageiros entre 2015 e 2019 e o segundo a um crescimento de 1,9% nas mercadorias transportadas no mesmo período.

Além da poluição sonora e luminosa, e de outros poluentes do ar, os transportes rodoviários foram, em 2019, o maior contributo para as emissões de gases de efeito de estufa (GEE) em Portugal, com impacto nas alterações climáticas em curso. Os transportes representam 28% das emissões de GEE em 2019, a sua esmagadora maioria provindas do transporte rodoviário, tendo estas emissões crescido 64% entre 1990 e 2019 e, nomeadamente, 12% entre 2013 e 2019.

Além da redução de trajetos e da substituição modal por transportes público, de preferência eletrificado, o Estado pode e tem vindo a tomar um conjunto de medidas de prevenção e controlo de emissão de poluentes. É disso exemplo a adoção das normas Euro que, desde 1998, têm muito contribuído para a melhoria da qualidade do ar. Outro caminho tem que ver com a mudança de comportamentos por parte dos automobilistas.



Entre os comportamentos insustentáveis conta-se o idling ou paragem em ralenti, que representa, em média, cerca de 2% das emissões de GEE de um carro, segundo uma estimativa nacional do Departamento de Energia dos Estados Unidos da América. Segundo o mesmo relatório do departamento estadunidense, o ralenti por mais de 10 segundos usa mais combustível e produz mais emissões do que desligar e reiniciar o motor. É neste contexto que muitos carros já dispõem de tecnologia start-stop.

Todavia, o seu contributo global esconde a distribuição geográfica destas emissões, muitas vezes concentradas em espaços de carga e descarga de passageiros ou de grande congestionamento, fazendo destas zonas negras de poluição. Um exemplo comumente usado são escolas, em que encarregados de educação esperem pelos alunos à porta, deixando o seu veículo ligado. Desta poluição concentrada resultam emissões não só de poluentes atmosféricos como também de ruído e danos não só ambientais como também de saúde, motivando um fundado interesse público em regulamentar este comportamento.

O passo de proibir a paragem em ralenti já foi tomado por vários países, como o Reino Unido, França, Bélgica ou Alemanha, bem como vários estados americanos, entre os quais Califórnia, Colorado, Connecticut, Delaware, Maryland, Massachussets, New Hampshire, New Jersey, Texas, Vermont e, ainda, Washington, D.C..

Num exercício de direito comparativo pode-se concluir que tempo máximo permitido para o ralenti varia entre 3, 5 e 10 minutos no espaço de quaisquer 60 minutos, prevendo em cada caso um conjunto de exceções para situações que possam justificar o ralenti. Encontram-se, entre estas exceções, que devem ser consideradas, os veículos detidos devido a congestionamento em autoestrada, detidos num sinal de trânsito, detidos por ordens das autoridades; a operar descongeladores, aquecedores ou ares condicionados ou a instalar equipamento de segurança ou de prevenção de emergências de saúde; em manutenção, serviço ou reparação; em inspeção; ou, ainda, no caso de veículos que transitem em missão de polícia, de prestação de socorro, de segurança prisional ou de serviço urgente de interesse público, a responder à missão em causa ou a ser utilizado para dar formação para uma missão;

Noutros casos, são ainda adotados incentivos fiscais, financeiros e regulamentares à implementação de sistemas de combate à paragem em ralenti, como os sistemas start-stop e sistemas que permitem a veículos refrigerados desligarem o motor de combustão quando não estão em movimento.



Em Portugal, encontra-se consagrada a obrigação de desligar o motor, em parques de estacionamento cobertos, assim que a manobra de estacionamento se encontre concluída, nos termos do artigo 10.º do regime relativo às Condições de Utilização dos Parques e Zonas de Estacionamento, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 81/2006, de 20 de abril, e sancionado com uma coima de 30€ a 150€.

O Grupo Parlamentar do Partido Socialista entende que é tempo de agir para reduzir as emissões e a poluição do ar. Nesse sentido, promovemos o presente projeto de resolução para recomendar ao governo que estude a proibição da paragem em ralenti, transportando para Portugal os regimes jurídicos que já várias outras jurisdições adotaram a este respeito. Ademais, encorajamos a sensibilização e formação para o combate à paragem em ralenti e para práticas de condução mais sustentáveis, bem como um incentivo ao desenvolvimento e adoção de tecnologias como os sistemas “start-stop” que permitam mitigar este fenómeno.

Assim, ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, os Deputados abaixo-assinados apresentam o seguinte projeto de resolução:

Nos termos da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República Portuguesa, a Assembleia da República resolve recomendar ao Governo que:

1. Estude a melhor solução legislativa para proibir a paragem em ralenti, com as devidas exceções, nomeadamente em situações de congestionamento, paragem em sinal de trânsito ou por ordem das autoridades, manutenção, inspeção, operação de equipamentos ou serviço urgente de interesse público;
2. Fomente a sensibilização dos automobilistas e do público em geral para a redução da paragem em ralenti e práticas de condução mais sustentáveis;
3. Assegure a adequada implementação da formação de motoristas especializados, designadamente de veículos pesados e veículos ligeiros de transporte público, para o combate à paragem em ralenti e práticas de condução mais sustentáveis; e



4. Incentive a investigação, desenvolvimento, adoção e utilização de tecnologias de combate à paragem em ralenti, designadamente sistemas start-stop, nos veículos automóveis, e, em veículos refrigerados, sistemas que permitem desligar o motor quando não estão em movimento.

Palácio de São Bento, 16 de julho de 2021,

As Deputadas e os Deputados,

Miguel Matos

Nuno Fazenda

Hugo Pires