



MUBi apela a um apoio a veículos de baixas emissões mais inclusivo e abrangente

A MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta congratula o Governo pelo aumento do valor do apoio à aquisição de bicicletas com assistência eléctrica de 250 Euros para um máximo de 350 Euros por unidade em 2020, e pelo programa de incentivos passar a incluir bicicletas de carga.

Contudo, a MUBi considera inaceitável que o insucesso tido com o incentivo a motociclos e ciclomotores seja agora mascarado, passando estes veículos motorizados para a mesma categoria das bicicletas eléctricas e de carga. O número de unidades destes vários tipos de veículos a apoiar em 2020 é o mesmo que aquele em 2019 atribuído exclusivamente a bicicletas com assistência eléctrica.

Lamentamos, ainda, que ao mesmo tempo que é criada uma nova categoria própria, com perto de um milhão de Euros, para apoiar a compra de veículos automóveis ligeiros de mercadorias, as bicicletas de carga tenham de repartir o incentivo com outros veículos, incluindo motorizados.

É também de lamentar que após a deliberação da Assembleia da República, durante a discussão do Orçamento do Estado para 2020, de extensão do incentivo a bicicletas convencionais, o Governo tenha optado por apoiar a compra de umas meras 500 unidades, quando em Portugal são vendidas anualmente cerca de 400 mil bicicletas.

Quando se sabe que os automóveis eléctricos não resolvem grande parte das externalidades negativas dos automóveis privados - risco rodoviário, excessiva ocupação do espaço urbano e emissões de partículas finas - e o Governo afirma pretender descongestionar as cidades, fomentar a mobilidade activa e que os níveis de utilização da bicicleta em Portugal convirjam com os do resto da Europa, é difícil compreender que este programa de incentivos continue a ser largamente dominado pelo automóvel individual. Tendo, mesmo, a fatia que lhe é reservada do programa aumentado de 88%, em 2019, para 90%, em 2020.

A MUBi apela a que: 1) motociclos e ciclomotores não estejam na mesma categoria que bicicletas, 2) o número de unidades de bicicletas com assistência eléctrica a apoiar não seja inferior ao apoiado em 2019 e 3) seja constituída uma categoria própria para bicicletas de carga, com um apoio financeiro superior e autónomo.

Se objectivo é de facto uma alteração profunda da mobilidade, estas questões terão que ser melhor enquadradas no futuro. Ao adoptar estes limites e regras pouco claras em termos de uma narrativa de futuro desejado, não estamos a dar a contribuição necessária e decisiva

para mitigar os graves problemas inerentes às alterações climáticas, à insegurança rodoviária, qualidade do ar e todas as outras externalidades provocadas pelo uso do automóvel.

A MUBi lança, ainda, o repto ao Governo de que inicie este ano um programa de incentivo a movimentos pendulares casa-trabalho em bicicleta, a exemplo dos que já existem em vários países europeus. Este tipo de programas tem um grande potencial na transferência modal efectiva do automóvel para a bicicleta nas deslocações quotidianas, e comprovadamente resulta num excelente retorno positivo para a sociedade, nomeadamente em termos de saúde pública.

Bicicletas com assistência eléctrica

A bicicleta eléctrica permite deslocações de mais longa distância, torna obstáculos naturais (como a orografia de certas cidades) mais fáceis, permite o transporte de cargas mais pesadas por quem faça compras ou em actividades de distribuição, abrindo a utilização da bicicleta a novos grupos da população. Tem, por isso, um grande potencial de substituir deslocações em automóvel^{1,2}.

A bicicleta com assistência eléctrica é o veículo eléctrico que dominará a próxima década³. Ainda sem qualquer incentivo ou benefício financeiro ou fiscal, foram em 2017 vendidas em Portugal 8685 bicicletas com assistência eléctricas (2.4% do total de bicicletas vendidas nesse ano)⁴, mais de cinco vezes o número de automóveis totalmente eléctricos vendidos no mesmo ano. Em países como a Bélgica ou a Holanda, as bicicletas com assistência eléctrica representam já perto de, ou terão ultrapassado, 50% do total de bicicletas vendidas. Na

¹ Em França, após a introdução de um programa de incentivo à compra de bicicletas eléctricas, um estudo dos beneficiários mostrou que em 61% dos casos as deslocações em bicicleta eléctrica vieram substituir antigas deslocações em veículos motorizados particulares e apenas em 21% antigas deslocações em bicicleta convencional.

Cerema - Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (2017), Evaluation du bonus vélo à assistance électrique.

http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/congres_cvtc_jouannot.pdf

² Outros estudos de vários locais, colocam essa transferência modal, de viagens previamente feitas em automóvel para feitas em bicicleta eléctrica, entre os 35% e os 76%.

S. Cairns et. al. (2017), Electrically-assisted bikes: Potential impacts on travel behaviour, *Transportation Research - Part A: Policy and Practice*, 103, pp. 327-342.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415301865>

³ A Deloitte prevê que entre 2020 e 2023 serão vendidas no mundo 130 milhões de bicicletas eléctricas, face a 21 milhões de veículos automóveis eléctricos durante toda a próxima década.

Deloitte (2019), E-bikes, audiobooks and industrial 5G among technology, media and telecoms predictions for 2020.

<https://www2.deloitte.com/uk/en/pages/press-releases/articles/e-bikes-audiobooks-and-industrial-5g-among-technology-media-and-telecoms-predictions-for-2020.html>

⁴ Fonte: Abimota 2017 [ENMAC]

Alemanha foram vendidas em 2018 perto de um milhão de bicicletas eléctricas⁵, 27 vezes o número de automóveis eléctricos registados nesse ano.

As políticas públicas de incentivo à acessibilidade e mobilidade eléctrica devem 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 da sociedade como o sedentarismo da população, o risco rodoviário, o congestionamento das cidades ou o uso e qualidade do espaço público. Não podem excluir, ou discriminar negativamente, a bicicleta eléctrica.

O preço médio de uma bicicleta eléctrica rondará 5% do de um automóvel eléctrico. O incentivo do Estado para a aquisição de bicicletas eléctricas é, portanto, um modo eficiente tanto para o Estado como para o consumidor e a economia de descarbonização do sector dos transportes.

Bicicletas de carga

As bicicletas de carga têm um enorme potencial na logística urbana e no descongestionamento das cidades. Um estudo de um projecto da União Europeia concluiu que 51% das viagens nas cidades europeias para transporte de bens feitas em veículos motorizados podem ser transferidas para bicicletas, convencionais ou de carga^{6,7}.

O estímulo à descarbonização da logística urbana através da substituição de veículos motorizados por bicicletas é, aliás, uma das medidas constantes do Programa do Governo⁸, uma das prioridades do Programa Nacional de Investimentos 2030⁹, e uma das medidas assumidas no Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030)¹⁰.

⁵ BIKE Europe (2019), E-Bike Sales Skyrockets Across Europe.

<https://www.bike-eu.com/sales-trends/nieuws/2019/08/e-bike-sales-skyrockets-across-europe-10136495>

⁶ Cyclelogistics project (2013), Final Public Report - CycleLogistics.

http://two.cyclelogistics.eu/docs/111/D6_9_FPR_Cyclelogistics_print_single_pages_final.pdf

⁷ S. Wrighton e K. Reiter (2016), CycleLogistics – Moving Europe Forward!, *Transportation Research Procedia*, 12, pp. 950-958.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516000478>

⁸ “Estimular a descarbonização das frotas de logística urbana através da substituição de frota a combustão por bicicletas convencionais e/ou com assistência eléctrica”

Programa do XXII Governo Constitucional 2019-2023 (2019).

<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=54f1146c-05ee-4f3a-be5c-b10f524d8cec>

⁹ Programa Nacional de Investimentos 2030 (2019), Anexo 1 - Fichas de investimento.

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/documento?i=programa-nacional-de-investimentos-2030>

¹⁰ Medida 5.3.4: “A micrologística urbana, nomeadamente o transporte de mercadorias no “last mile” evidencia um potencial para a utilização de veículos de emissões zero, como veículos eléctricos, quadriciclos e bicicletas de carga eléctrica.”

Governo de Portugal (2019), Plano Nacional Energia e Clima 2021-2030 (PNEC 2030). [Aprovado em Conselho de Ministros em 19-12-2019 e submetido à Comissão Europeia em 30-12-2019]

https://apambiente.pt/_zdata/Alteracoes_Climaticas/Mitigacao/PNEC/PNEC%20PT_Template%20Final%202019%2030122019.pdf

As bicicletas de carga constituem, também, uma opção saudável e ecológica no transporte de crianças e uma alternativa familiar à necessidade de utilização do automóvel. Estudos académicos apontam para elevadas taxas de mudança de hábitos de mobilidade e redução das deslocações feitas de carro¹¹. As bicicletas de carga contribuem, ainda, para diminuir a disparidade de género na utilização da bicicleta¹².

A utilização de bicicletas de carga está em franco crescimento na Europa¹³. Em 2018 foram vendidas na Alemanha cerca de 40 mil bicicletas de carga com assistência eléctrica, superando este tipo de bicicletas sozinho o número total de automóveis eléctricos registados no mesmo ano¹⁴.

Programa de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta

O Estado perde cada ano, com os carros de serviço de empresas, centenas de milhões de Euros em receitas fiscais^{15,16}, subsidiando indirectamente e incentivando a utilização do automóvel individual, ao mesmo tempo que coloca em desvantagem os modos de transporte mais saudáveis e sustentáveis. A situação é contraditória com o actual discurso político de descarbonização e sustentabilidade. Os subsídios fiscais prejudiciais ao ambiente deverão ser substituídos por mecanismos mais equilibrados para todos os modos de transporte, privilegiando os modos mais sustentáveis.

¹¹ "68.9% of those surveyed changed their travel behavior after purchasing a cargo bike and the number of auto trips appeared to decline by 1–2 trips per day, half of the auto travel prior to ownership. Two key reasons cited for this change include the ability to get around with children and more gear."

W. Riggs (2016), Cargo bikes as a growth area for bicycle vs. auto trips: Exploring the potential for mode substitution behavior, *Transportation Research*, 43, pp. 48-55.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847816303278>

¹² W. Riggs e J. Schwartz (2018), The impact of cargo bikes on the travel patterns of women, *Urban, Planning and Transport Research*, 6(1), pp. 95-110.

<https://doi.org/10.1080/21650020.2018.1553628>

¹³ Cycling Industries Europe (2019), 2 million cargo bikes sale by 2030? New expert group says: "It's possible".

<https://cyclingindustries.com/news/details/2-million-cargo-bikes-sale-by-2030-new-expert-group-says-its-possible>

¹⁴ A. Behrensen (2019), 80% Market Growth: eCargo Bikes overtake Electric Cars in Germany, City Changer Cargo Bike.

<http://cyclelogistics.eu/news/80-market-growth-ecargo-bikes-overtake-electric-cars-germany>

¹⁵ S. Naess-Schmidt e M. Winiarczyk (2009), Company car taxation: Subsidies, welfare and environment, Taxation Working Paper No. 22, Comissão Europeia.

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

¹⁶ M. Harding (2014), Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs, OECD Taxation Working Papers, No. 20, OECD.

<https://doi.org/10.1787/22235558>

O sedentarismo e obesidade são actualmente graves problemas sociais, e o 4º e 5º principais factores de risco para a mortalidade global, em conjunto superiores ao do tabaco¹⁷. A mobilidade ativa, incluindo a utilização da bicicleta, apresenta múltiplas vantagens em relação aos modos de deslocação motorizados. Especificamente ao nível da saúde pública (redução do sedentarismo e inactividade física, melhoria do bem estar físico e mental), p.ex. com redução significativa de encargos do Sistema Nacional de Saúde e absentismo laboral e escolar, e deve ser valorizada como tal.

Programas de incentivos fiscais e/ou financeiros às deslocações entre casa e o local de trabalho em bicicleta, tais como remuneração por quilómetro percorrido em bicicleta nesse trajecto, existem já há vários anos em diversos países europeus^{18,19,20}.

O programa francês - l'Indemnité Kilométrique Vélo -, iniciado em 2015, recompensa os trabalhadores em 0.25 € por quilómetro percorrido em bicicleta, até um valor máximo anual de 200 €²¹. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 € por mês, e são recompensados em 0.17 € por cada quilómetro pedalado²². O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em 0.23 € por quilómetro, e participam nele mais de 500 mil pessoas²³, cerca de 11% da força laboral do país.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Apartado 2558, EC Praça do Município, 1114-001 Lisboa

<https://mubi.pt> geral@mubi.pt

12 de Março de 2020

¹⁷ International Sport and Culture Association e Centre for Economics and Business Research (2015), The economic costs of physical inactivity in Europe.

[https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

¹⁸ European Cyclists' Federation (2014), Commuting: Who Pays the Bill? - Overview of fiscal regimes for commuting in Europe and recommendations for establishing a level playing-field.

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141117-Commuting-Who-Pays-The-Bill_2.pdf

¹⁹ European Cyclists' Federation (2017), Tax breaks for bike commuters - a European trend.

<https://ecf.com/news-and-events/news/tax-breaks-bike-commuters-european-trend>

²⁰ European Cyclists' Federation (2019), Fiscal incentives for commuting: The balance is still off.

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FiscalReport_ECF.pdf

²¹ Club des villes et territoires cyclables (2018). L'indemnité kilométrique vélo deux ans après sa mise en oeuvre.

http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/new_ikv_2018_8_pages_web.pdf

²² Jack Sixty (2020), Netherlands expecting even greater e-bike boom as tax breaks and incentives kick in for 2020, eBikeTips.

<https://ebiketips.road.cc/content/news/netherlands-expecting-even-greater-e-bike-boom-as-tax-breaks-and-incentives-kick-in-for>

²³ Sarah Johansson (2019), Belgian employees take advantage of increase in bike allowances, The Brussels Times.

<https://www.brusselstimes.com/all-news/belgium-all-news/employment/66255/more-bike-allowances-a-re-given-to-belgian-employees/>