



LIVRE

Deputado Único Representante do Partido LIVRE

Proposta de Lei n.º 109/XV/2.^a

Orçamento do Estado para 2024

PROPOSTA DE ADITAMENTO

**Título I
Disposições Gerais**

**Capítulo IX
Outras disposições**

[NOVO] Artigo 123.º - B

Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas

- 1. No âmbito das medidas da ação climática é mantido e alargado o incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas, financiado pelo Fundo Ambiental, nos termos dos números seguintes.**
- 2. Em 2024, a dotação do Fundo Ambiental para o Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas é de 90 milhões de euros.**
- 3. O incentivo previsto no número 1 para a Tipologia 1 - Veículos ligeiros de passageiros é:**
 - a. extensível a veículos ligeiros de passageiros 100% elétricos independentemente da data de aquisição;**
 - b. majorado em 4.000 euros se à compra do veículo estiver associada a venda ou abate de veículo movido a combustíveis fósseis em nome do beneficiário;**
 - c. aplicável apenas a pessoas singulares com um veículo automóvel ou para agregados familiares com limite de dois veículos automóveis, sem prejuízo de outras condições ou exceções a definir por despacho do membro do Governo responsável pela área do ambiente e da ação climática.**
- 4. O incentivo previsto no número 1 para a Tipologia 2 - Veículos ligeiros de mercadorias, é extensível a veículos ligeiros de mercadorias 100% elétricos independentemente da data de aquisição.**

5. O incentivo previsto no número 1 é ainda extensível às bicicletas adaptadas para pessoas com deficiência, a kits de conversão para bicicletas elétricas, a bicicletas em segunda mão e a serviços de reparação de bicicletas.
6. O incentivo previsto no número 1 que respeita a bicicletas e a mobilidade ativa ciclável:
 - a. é atribuído no momento da compra;
 - b. é majorado no dobro se à compra da bicicleta estiver associada a venda ou abate de veículo movido a combustíveis fósseis.
7. O incentivo previsto no número 1 que respeita às bicicletas convencionais é do valor de participação de 50% do preço total de compra, até ao limite de 250€.

Nota Justificativa:

O Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas surgiu em 2017 e pretende acelerar a adoção de veículos com emissões nulas, tanto para pessoas individuais como para empresas.

Em 2023, este incentivo foi dotado de 10 milhões de euros, para incentivos para aquisição de veículos rodoviários ligeiros de passageiros e mercadorias 100% elétricos, para bicicletas de carga, elétricas ou convencionais, para motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos e outros dispositivos de mobilidade pessoal elétricos, e ainda para carregadores para veículos elétricos. O valor alocado é claramente insuficiente, como demonstra o número grande de candidaturas: os 300 incentivos para bicicletas de carga esgotaram-se em julho e em setembro o total das candidaturas já ultrapassava os 16 milhões de euros¹.

Além da insuficiência do valor, a forma de atribuição destes incentivos revela problemas de equidade. Em primeiro lugar, exige a submissão de uma candidatura complexa e com vários passos, o que, na prática a torna inacessível ou dificulta o acesso por parte da população. Por outro lado, ao ser um reembolso que depende de candidatura e do número de candidaturas entretanto submetidas ter atingido ou não o limite estipulado, torna-se, na prática, uma impossibilidade para as pessoas com menores rendimentos. Esperar vários meses por um reembolso - que nem sequer é certo que seja atribuído -, dissuade quem não tem o montante suficiente para comprar um veículo, fazendo com que o Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas beneficie sobretudo as pessoas que já têm maior poder de aquisição.

Para garantir que este Incentivo funciona de forma mais justa e que permite que toda a população tenha acesso a veículos que contribuam para uma mobilidade mais sustentável, o LIVRE propõe que, por um lado, o valor global do incentivo seja largamente reforçado, e que, por outro, as regras de atribuição do incentivo sejam alteradas, nomeadamente:

- através do alargamento do incentivo a veículos usados;
- focando o incentivo na troca de veículos a combustíveis fósseis por veículos de emissões nulas;
- através da possibilidade de atribuição do incentivo imediatamente na compra, e não como reembolso.

Os incentivos à utilização de veículos de baixas emissões encontram-se até ao momento centrados na aquisição de novos veículos, sejam veículos automóveis sejam bicicletas ou

¹ <https://eco.sapo.pt/2023/10/16/governo-garante-que-apoios-a-compra-de-carros-eletricos-vaio-continuar-em-2024/>

outros veículos como motocicletas, triciclos ou quadriciclos. Sucede que o custo de aquisição destes veículos novos, e em particular dos veículos automóveis, mesmo com recurso a estes apoios, é significativo e, como tal, inacessível à quase totalidade da população portuguesa. Por outro lado, a existência de incentivos focados em veículos novos contraria a transição para uma economia circular e contribui para a exploração extrativista de recursos naturais de elevada intensidade carbónica.

Ora: sendo o mercado do comércio automóvel dinâmico, e sendo o automóvel particular um instrumento de autonomia muito importante nas localidades menos densamente povoadas e com menos oferta de transportes públicos, importa redesenhar o incentivo de modo a, por um lado, abranger uma fatia muito mais significativa da população, e, por outro, a permitir efetivamente a substituição de veículos mais antigos e mais poluentes por veículos de zero emissões.

Assim, o incentivo é alargado a veículos usados e é majorado quando à compra do veículo de emissões nulas - seja automóvel, bicicleta ou outro - esteja associada a venda ou abate de veículo movido a combustíveis fósseis.

No artigo 162º desta Proposta de Lei n.º 109/XV/2.ª é introduzida uma componente de taxa adicional por via do Imposto Único de Circulação (IUC) a veículos anteriores a 2007, que pese embora seja apresentada como “fiscalidade verde”, traz consigo uma enorme injustiça social ao onerar aqueles que têm menos rendimentos e, potencialmente, menos modos de mobilidade alternativos. Não há justiça ambiental sem justiça social: este princípio tem de ser basilar quando se pensa em fiscalidade verde e em qualquer tipo de taxa. O LIVRE é a favor do aumento dos impostos para as atividades mais poluentes, mas considera que o fardo dessa fiscalidade deve estar mais do lado dos grandes poluidores e não dos pequenos e nossos concidadãos. Nesse sentido, o LIVRE entende a lógica do Governo no aumento do IUC, mas considera que aponta na direção errada. E por isso, defende a eliminação da proposta do Governo de aumento do IUC dirigido a veículos anteriores a 2007, e que seja aumentada, ao invés, a contribuição extraordinária sobre o setor da energia, em particular para as grandes empresas poluentes, revertendo a receita gerada para o Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas do Fundo Ambiental, contribuindo assim para que os grandes poluidores ajudem a financiar a transição energética e a compra de veículos elétricos e bicicletas elétricas por parte daqueles que têm menos rendimentos. Assim, o Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Emissões Nulas do Fundo Ambiental pode ser fortemente reforçado, defendendo-se que em 2024 o valor a alocar-lhe seja de 90 milhões de euros.