



Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.<sup>a</sup>

(Orçamento do Estado para 2021)

### PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado e as Deputadas abaixo assinados apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.<sup>a</sup>:

«Artigo 202º

(...)

1 – (...).

2 – (...).

3 – (...).

4- Os incentivos para a aquisição de bicicletas convencionais apresentam um valor não inferior a 50% a fundo perdido, com um limite máximo de 200 euros, para um total de 5000 bicicletas.

5- Os incentivos para a aquisição de bicicletas com assistência elétrica apresentam um valor não inferior a 50% a fundo perdido, com um limite máximo de 500 euros, para um total de 5000 bicicletas.

6- Os incentivos para a aquisição de bicicletas de carga apresentam um valor não inferior a 50% a fundo perdido, com um limite máximo de 750 euros, para um total de 500 bicicletas.

7- É criado um esquema de emissão de vouchers unitários de 50€ para a reparação de até 50.000 bicicletas.»

Palácio de São Bento, 13 de Novembro de 2020.

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Inês de Sousa Real

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 Saúde. 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 conseqüente redução do risco rodoviário para todos, redução do consumo energético e de emissões de gases nocivos para a qualidade do ar e saúde humana.

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-porta. A bicicleta elétrica é o mais rápido em distâncias até 10 km, e até 20 km a diferença para o automóvel é marginal.

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 razões 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 (tendencialmente) 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;
- 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 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.

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.

Em Portugal, a Câmara Municipal de Lisboa disponibilizou três milhões de Euros para apoiar a aquisição de bicicletas convencionais e eléctricas, montante quase dez vezes superior ao que o Fundo Ambiental disponibiliza para o país todo.

Se analisarmos os dados disponíveis em tempo real relativo às candidaturas, constatamos que existe um enorme fosso entre o número de candidaturas recebidas no âmbito da aquisição de uma bicicleta eléctrica e as bicicletas convencionais. As eléctricas totalizam 1868 candidaturas, muito acima do limite de 1.000 candidaturas previstas no programa e que foram atingidas em finais de junho, enquanto que o limite de 500 candidaturas para aquisição de bicicleta convencional só foi ultrapassado recentemente.

Por outro lado, analisando o incentivo dado em 2020 à aquisição de bicicleta com assistência eléctrica e bicicleta convencional, constata-se a existência de uma falta de coerência nos apoios. No caso das bicicletas eléctricas, o incentivo é de 50% do valor com um limite de 350€, na bicicleta convencional, o valor do incentivo é de 10% até um máximo de 100€, ou seja, para usufruir do incentivo de 100€ é necessário gastar 1000€, valor este que permite optar pela aquisição de uma bicicleta eléctrica e obter um incentivo muito superior. No caso das bicicletas eléctricas, em dois anos que o Fundo Ambiental disponibilizou fundos para ajudar a sua aquisição, estes esgotaram rapidamente, sendo que este ano não chegaram a meio do ano.

No relatório do Orçamento do Estado para 2021 é mencionado que dar-se-á continuidade à implementação da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC), da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) e do Programa Portugal Ciclável 2030. Tendo em consideração que se prevê o investimento no reforço de soluções de mobilidade ativa nas cidades, nomeadamente através do apoio à construção de novas redes de vias cicláveis, do apoio à implementação de soluções que promovam a complementaridade destas soluções de transporte com a rede de transporte público e na manutenção dos apoios à aquisição de bicicletas, o PAN vem propor que:

- Os incentivos para a aquisição de bicicletas convencionais devem aumentar para um valor de 50% a fundo perdido, com um aumento do limite máximo para os 200 euros e para um total de 5000 bicicletas, ao invés das cerca de 500 apoiadas em 2020.
- Os incentivos para a aquisição de bicicletas com assistência elétrica devem manter-se nos 50%, com um aumento do limite máximo para os 500 euros e para um total de 5000 bicicletas, ao invés das cerca de 1000 apoiadas em 2020.
- Autonomização da categoria bicicletas de carga, mantendo o incentivo em 50%, aumentando o limite máximo para os 750€ para um total de 500 unidades.
- Embora as ajudas às aquisições não incluam ainda bicicletas em segunda mão nem kits elétricos para apetrechar as mesmas (algo que também deverá ser considerado), e dado que é mais sustentável encorajar a reparação de milhares de bicicletas que não eram usadas com frequência, propomos a emissão de vouchers de 50€ para a reparação de até 50.000 bicicletas.