

Projeto de Lei n.º 993/XV/1.^a

Cria incentivos fiscais para que as empresas promovam a mobilidade ciclável dos seus trabalhadores, procedendo à alteração do Código do IRC

Exposição de Motivos

No âmbito da União Europeia, Portugal é o segundo país que mais utiliza o automóvel individual como modo de mobilidade, o segundo país com menor percentagem de utilização de transportes colectivos e um dos países em que menos se utiliza a bicicleta. De acordo com a Agência Portuguesa do Ambiente¹, a excessiva dependência do automóvel individual como modo de mobilidade tem levado a que as emissões do sector da mobilidade e transportes estejam a subir continuamente há uma década e sejam hoje superiores em mais de 60% aos valores que se registavam em 1990.

De acordo com a European Cycling Declaration de 2022, nas cidades mais de 30% das viagens de carro cobrem distâncias inferiores a 3 km e 50% são inferiores a 5 km, o que significa que muitas destas deslocações poderiam ser feitas por via de mobilidade ciclável ou pedonal. Além do mais, de acordo com alguns estudos², os ciclistas produzem menos 84% de emissões de CO₂ relacionadas com a mobilidade do que os não ciclistas, e a transição da mobilidade por automóvel individual para uma mobilidade ciclável traz uma redução de emissões em 3,2 kg de CO₂ por dia.

No entanto, no nosso país muito está por fazer em termos de incentivos à mobilidade ciclável. Isto é especialmente importante tendo em conta que, por exemplo, na Área Metropolitana de Lisboa, embora 72% das pessoas residam a menos de 10 minutos de bicicleta de uma estação ferroviária, nos últimos 10 anos a quota modal de viagens em bicicleta no país foi de apenas 0,5%. A isto acresce o facto de **no Orçamento do Estado de 2024 se prever apenas a atribuição de 1 milhão de euros para a execução das duas Estratégias Nacionais de Mobilidade Ciclável e Pedonal**, o que é insuficiente não só por comparação com outros países (já que, por exemplo, a Irlanda com uma população de

¹ Agência Portuguesa do Ambiente (2021), Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases Emissions 1990-2019.

² Sarper (2018), Enabling cycling access to rail stations: Prioritizing and bridging unsafe connections. The development and testing of a 4-Step Bike-Rail cycling corridor identification tool to improve cycling access to rail stations in Toronto, Canada.

metade da de Portugal investe esta verba por dia e não por ano), mas também à falta de recursos humanos alocados à execução e ao ritmo lento da respectiva execução (já que, segundo a MUBI, a manter este ritmo as metas de transferência modal para bicicleta previstas para 2030 só se atingirão daqui a 700 anos).

No Plano de Poupança de Energia 2022-2023, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022, de 27 de Setembro, o Governo recomenda ao sector privado a «adopção de planos de mobilidade sustentável para entidades ou com mais de 100 colaboradores no mesmo local».

A adopção destes planos é importante e poderá dar um importante impulso à promoção da mobilidade sustentável no nosso país, contudo para que sejam implementados é necessário que sejam previstos incentivos por via fiscal para que as empresas adotem estes planos e promovam a mobilidade ciclável junto dos seus trabalhadores.

Por isso mesmo, com a presente iniciativa, o PAN propõe uma alteração ao Código do IRC que, procurando assegurar a criação de tais incentivos, visa criar uma dedução de 150% para os gastos das empresas com a aquisição de passes para utilização de sistemas de bicicletas partilhadas e de bicicletas para os seus trabalhadores.

Nestes termos, a abaixo assinada Deputada Única do PESSOAS-ANIMAIS-NATUREZA, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, apresenta o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente Lei procede à alteração do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro, na sua redação atual.

Artigo 2.º

Alteração ao Código do IRC

É alterado o artigo 43.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro, que passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 43.º

[...]

- 1 - [...].
- 2 - [...].
- 3 - [...].
- 4 - [...].
- 5 - [...].
- 6 - [...].
- 7 - [...].
- 8 - [...].
- 9 - [...].
- 10 - [...].
- 11 - [...].
- 12 - [...].
- 13 - [...].
- 14 - [...].

15 - Consideram-se incluídos no n.º 1 os gastos suportados com a aquisição de passes sociais, de passes para utilização de sistemas de bicicletas partilhadas ou de velocípedes em benefício do pessoal do sujeito passivo, verificados os requisitos aí exigidos, os quais são considerados, para efeitos da determinação do lucro tributável, em valor correspondente a 150 %.»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor na data de entrada em vigor do Orçamento do Estado subsequente à sua publicação.

Assembleia da República, Palácio de São Bento, 15 de dezembro de 2023

A Deputada,

Inês de Sousa Real