



**Proposta de Lei n.º 5/XIV/1**  
**Aprova o Orçamento do Estado para 2020**

**PROPOSTA DE ADITAMENTO**

**Fundamentação**

O Estado perde cada ano, com os carros de serviço de empresas, centenas de milhões de Euros em receitas fiscais, subsidiando indiretamente 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 atual 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.

O sedentarismo e obesidade são atualmente graves problemas sociais, e o 4º e 5º principais fatores de risco para a mortalidade global. 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 inatividade 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.

Nesse sentido, propomos que o Orçamento do Estado para 2020 contemple a criação e implementação de um programa de incentivos financeiros e/ou fiscais às deslocações pendulares em bicicleta (bike-to-work).



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 trajeto, existem já há vários anos em diversos países europeus.

### **Artigo 187.º A (novo)**

#### **Programa de incentivo às deslocações pendulares em bicicleta**

1. A criação e implementação de um programa nacional de incentivos fiscais e/ou financeiros às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta.

Assembleia da República, 27 de janeiro de 2020

A Deputada,  
Jocine Katar Moreira



**Proposta de Lei n.º 5/XIV/1**  
**Aprova o Orçamento do Estado para 2020**

**PROPOSTA DE ALTERAÇÃO**

**CAPÍTULO IX**

Outras disposições

**Artigo 187.º**

**Incentivo à introdução no consumo de veículos de baixas emissões**

1 - No âmbito das medidas da ação climática é mantido o incentivo à introdução no consumo de veículos de zero emissões, financiado pelo Fundo Ambiental, nos termos a definir por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e da ação climática, **com pelo menos 20% do montante a ser atribuído a bicicletas.**

2 - O incentivo previsto no número anterior é extensível a motociclos de duas rodas e velocípedes, **incluindo bicicletas de carga**, e a ciclomotores elétricos que possuam homologação europeia e estejam sujeitos a atribuição de matrícula, quando aplicável, com exclusão daqueles classificados como *Enduro*, *Trial*, ou com *sidecar*.

Assembleia da República, 23 de janeiro de 2020

A Deputada,  
Jocine Katar Moreira



## Proposta de Aditamento

PROPOSTA DE LEI N.º 5/XIV/1.<sup>a</sup>

ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2020

O Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe o aditamento do artigo 182.º-A à Proposta de Lei, com a seguinte redação:

“Artigo 182.º-A

Plano para a intermodalidade da bicicleta nos transportes públicos

- 1 – É criado um plano para garantir a intermodalidade da bicicleta nos transportes públicos e para a supressão de obstáculos ao transporte de bicicletas nos transportes públicos, nomeadamente nos barcos, comboios, metro e autocarros.
- 2 – Para a concretização do plano referido no número anterior, é disponibilizada uma verba de pelo menos € 250 000 disponível para entidades de transportes coletivos de capitais exclusivamente públicos, entregue mediante concurso.”

### Nota justificativa:

As grandes opções do plano contêm políticas para “promover uma mobilidade urbana mais eficiente, sustentável e integrada” o que “passa por uma forte aposta no transporte público e na sua intermodalidade com a bicicleta, mas também pela garantia de acessibilidade pedonal universal”. Diz ainda especificamente que pretende “promover a supressão dos obstáculos ainda existentes ao transporte de bicicletas nos transportes públicos, nomeadamente nos barcos, comboios, metro e autocarros”.

A presente proposta do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda cria um plano para concretizar a intermodalidade das bicicletas nos transportes públicos.

Assembleia da República, 13 de janeiro de 2020.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda

GRUPO PARLAMENTAR



PROPOSTA DE LEI N.º 5/XIV

ORÇAMENTO DO ESTADO PARA 2020

PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

TÍTULO II

Disposições fiscais

CAPÍTULO I

Impostos diretos

SECÇÃO I

Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares

Artigo 204.º

Alteração ao Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas  
Singulares

Os artigos 3.º, 10.º, 31.º, 68.º, 78.º-A, 78.º -F, 99.º-F, 101.º e 102.º do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-A/88, de 30 de novembro, na sua redação atual, adiante designado por Código do IRS, passam a ter a seguinte redação:

Artigo 78.º-F

Dedução pela exigência de fatura

1 [...] :

a)(...);

b) Secção G, classe 45402 - Manutenção e reparação de motociclos, de suas peças e acessórios, bem como de bicicletas;

c) (...);

d) (...).

e)(...).

2-(...):

a)(...);

b)(...);

c)(...).

3-(...).

4 -(...).

5 - (...).

[...] »

Nota justificativa: A redução de consumos energéticos é um objetivo que as sociedades modernas devem assumir como determinante para a sustentabilidade do desenvolvimento. Incentivar a mobilidade suave constitui um eixo fundamental para a redução dos gases com efeito de estufa e para a melhoria da qualidade de vida nas cidades, designadamente porque ela promove paralelamente uma menor utilização do carro individual.

Por seu turno, a fiscalidade ambiental constitui um instrumento que pode gerar esses necessários incentivos.

Assim, Os Verdes propõem que a manutenção e reparação de bicicletas seja deduzido em sede de IRS. Desta forma, aqueles que utilizam a bicicleta diariamente nos seus movimentos pendulares, serão beneficiados fiscalmente, por via desta proposta do PEV.

Palácio de S. Bento, 13 janeiro de 2020.

Os Deputados

José Luís Ferreira

Mariana Silva



Proposta de Lei n.º 5/XIV/1.<sup>a</sup>

(Orçamento do Estado para 2020)

### PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

**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<sup>1</sup>. 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.

Metade das deslocações nas cidades europeias são inferiores a 5 km, distância para a

---

<sup>1</sup> Com um investimento anual de cerca de 500 milhões de Euros na mobilidade em bicicleta, os níveis de utilização da bicicleta na Holanda resultam na prevenção de 6500 mortes e no conseqüente benefício de 19 mil milhões de euros anualmente.



qual a bicicleta convencional é o modo de transporte mais rápido porta-a-porta<sup>2</sup>.

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 enquanto opção no campo da mobilidade, com a inclusão das mesmas nos incentivos do Fundo Ambiental, designadamente:

- A bicicleta, sendo um veículo de 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 - que os travões e pneus dos automóveis com motor eléctrico produzem;
- A bicicleta convencional requer zero consumo de energia;
- A bicicleta, 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 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.

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 e é responsável por exportações no valor de perto de 400 milhões de euros, sendo qualquer incentivo seria mais um passo no fomento desta actividade económica.

---

<sup>2</sup> Um estudo de um projecto da União Europeia concluiu que 51% das deslocações para transporte de bens nas cidades europeias feitas em veículos motorizados, poderiam ser transferidas para bicicletas convencionais ou cargo-bikes, o que demonstra o enorme potencial que a bicicleta pode desempenhar na logística urbana.

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.

Pelas razões expostas, consideramos que o Incentivo à Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões deveria ser estendido às bicicletas.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado e as Deputadas abaixo assinado apresenta a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 5/XIV/1.<sup>a</sup>:

#### «CAPÍTULO IX

#### Outras disposições

#### Artigo 187.º

[...]

1 – [anterior corpo do artigo].

2 - [anterior corpo do artigo].

3 - O incentivo previsto no número anterior é ainda extensível às bicicletas traduzido na forma de atribuição de unidades de incentivo no valor de 10 % do valor da bicicleta, até ao máximo de 100 euros.”

São Bento, 13 de Janeiro de 2020

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Cristina Rodrigues

Inês de Sousa Real



Proposta de Lei n.º 5/XIV/1.ª

(Orçamento do Estado para 2020)

### PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

**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<sup>1</sup>. 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.

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<sup>2</sup>. A

---

<sup>1</sup> Com um investimento anual de cerca de 500 milhões de Euros na mobilidade em bicicleta, os níveis de utilização da bicicleta na Holanda resultam na prevenção de 6500 mortes e no conseqüente benefício de 19 mil milhões de euros anualmente.

<sup>2</sup> Um estudo de um projecto da União Europeia concluiu que 51% das deslocações para transporte de bens nas cidades europeias feitas em veículos motorizados, poderiam ser

bicicleta eléctrica 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<sup>3</sup> 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 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 - que os travões e pneus dos automóveis com motor eléctrico produzem;

- 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 requer zero consumo de energia eléctrica;

- 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,

---

transferidas para bicicletas convencionais ou cargo-bikes, o que demonstra o enorme potencial que a bicicleta pode desempenhar na logística urbana.

<sup>3</sup> Em França, após a introdução de um esquema de incentivo à compra de bicicletas eléctricas, um estudo dos beneficiários mostrou que em 61% dos casos as deslocações em bicicleta eléctricas substituíram antigas deslocações em veículos motorizados particulares e apenas em 21% antigas deslocações em bicicleta convencional.

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.

Pelas razões expostas, consideramos que 20% do montante do programa de Incentivo à Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões deveria ser destinado a bicicletas (com assistência eléctrica e convencionais).

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado e as Deputadas abaixo assinado apresenta a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 5/XIV/1.<sup>a</sup>:

«CAPÍTULO IX

Outras disposições

Artigo 187.º

[...]

1 – [anterior corpo do artigo].

2 - [anterior corpo do artigo].

3 – O incentivo previsto no número anterior é ainda extensível às bicicletas traduzido na forma de atribuição de unidades de incentivo no valor de 10 % do valor da bicicleta, até ao máximo de 100 euros.

4- O Governo destina 20% do montante do programa de Incentivo à Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões às bicicletas (com assistência eléctrica e convencionais).»

São Bento, 23 de Janeiro de 2020

As Deputadas e o Deputado,

André Silva

Bebiana Cunha

Cristina Rodrigues

Inês de Sousa Real