

[Projeto de Lei n.º 171/XVI/1 \(PAN\)](#)

Cria incentivos fiscais para a promoção da mobilidade ciclável, procedendo à alteração do Código do IRC, do Código do IRS e do Código do IVA

Data de admissão: 6 de junho de 2024

Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (5.ª)

ÍNDICE

- [I. A INICIATIVA](#)
- [II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS](#)
- [III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL](#)
- [IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL](#)
- [V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR](#)
- [VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS](#)
- [VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO](#)

Elaborada por: Sandra Rolo e Leonor Calvão Borges (DILP), António Almeida Santos (DAPLEN), João Carlos Sanches (BIB), Gonçalo Sousa Pereira e Joana Coutinho (DAC)

Data: 01.07.2024

I. A INICIATIVA

Segundo a proponente, Portugal é um dos países da União Europeia, onde mais se utiliza o automóvel e onde menos se utiliza a bicicleta como forma de locomoção em distâncias curtas.

Assim, atendendo aos prejuízos ambientais decorrentes desta realidade, vem propor as seguintes medidas fiscais, como forma de incentivar o uso da bicicleta:

1. Em sede de Imposto sobre o rendimento das Pessoas Coletivas (IRC), dedução e majoração dos gastos incorridos pela empresa com os trabalhadores, relativos a passes para utilização de sistemas de bicicletas partilhadas ou de velocípede;
2. Em sede de Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares (IRS), dedução à coleta do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) suportado pelos membros do agregado familiar, com a aquisição de passes para utilização de sistemas de bicicletas partilhadas ou aluguer de bicicletas;
3. Em sede de IVA, aplicação da taxa reduzida ao aluguer de bicicletas e à aquisição de componentes e acessórios para bicicletas.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa em apreciação é apresentada pela Deputada única representante do partido Pessoas-Animais-Natureza (PAN), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)¹ (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento,

¹ As ligações para a Constituição e para o Regimento são feitas para o portal oficial da Assembleia da República

bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

Assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Encontram-se igualmente respeitados os limites à admissão das iniciativas previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que este projeto de lei define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e parece não infringir princípios constitucionais.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 5 de junho de 2024, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Foi admitido a 6 de junho e baixou, na generalidade, à Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (5.ª), no mesmo dia, por despacho do Presidente da Assembleia da República.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

[A lei formulário](#)² estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa, pelo que deverá ser tida em conta no decurso do processo da especialidade na Comissão e aquando da redação final.

O título da presente iniciativa legislativa – «Cria incentivos fiscais para a promoção da mobilidade ciclável, procedendo à alteração do Código do IRC, do Código do IRS e do Código do IVA» - traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora possa ser objeto de aperfeiçoamento formal em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

² A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas.

A presente iniciativa propõe alterações a três códigos, e segundo o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, «Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas», o que não sucede.

No entanto, a lei formulário foi aprovada e publicada num contexto anterior à existência do *Diário da República Eletrónico*, atualmente acessível de forma gratuita e universal. Assim, por motivos de segurança jurídica, e para tentar manter uma redação simples e concisa, parece-nos mais seguro e eficaz não colocar o número de ordem de alteração, nem o elenco de diplomas que procederam a alterações, quando a mesma incida sobre códigos, «leis» ou «regimes gerais», «regimes jurídicos» ou atos legislativos de estrutura semelhante, como é o caso.

Quanto à entrada em vigor da iniciativa, esta terá lugar na data de entrada em vigor do Orçamento do Estado subsequente à sua publicação, nos termos do artigo 5.º do projeto de lei em análise, respeitando o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual «Os atos legislativos e os outros atos de conteúdo genérico entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Em caso de aprovação, a iniciativa em apreço revestirá a forma de lei, sendo objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em análise não nos suscita outras questões no âmbito da lei formulário.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

A [Constituição](#) enquanto parâmetro orientador de todos os domínios jurídicos infraconstitucionais presentes no direito nacional, apresenta o conjunto de princípios e valores estruturantes do Estado de direito democrático que devem ser prosseguidos pelas normas jurídicas.

Por conseguinte, quanto às várias tipologias de impostos, estas são identificadas no [artigo 104.º](#) da Constituição, destacando-se, atendendo às matérias abordadas na presente iniciativa legislativa, os n.ºs 1, 2 e 4, os quais dispõem, respetivamente, que:

- «O imposto sobre o rendimento pessoal visa a diminuição das desigualdades e será único e progressivo, tendo em conta as necessidades e os rendimentos do agregado familiar» (Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares);
- «A tributação das empresas incide fundamentalmente sobre o seu rendimento real» (Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas); e
- «A tributação do consumo visa adaptar a estrutura do consumo à evolução das necessidades do desenvolvimento económico e da justiça social, devendo onerar os consumos de luxo» (Imposto sobre o Valor Acrescentado).

Ana Paula Dourado e Paulo Marques sustentam que «A Constituição estabelece a regra da **unicidade** e da **progressividade** no imposto sobre o rendimento pessoal (IRS), pretendendo que fique abrangida por aquele imposto a totalidade de rendimentos auferidos pelo contribuinte e que estes sejam tendencialmente sujeitos à mesma tabela escalonada de taxas progressivas, o que é concretizado pelo [artigo 68.º](#) do Código do IRS³, em que a taxa de imposto será tanto maior quanto maior for o respetivo rendimento coletável⁴».

«A **unicidade** no Código de IRS consiste na **tributação dos rendimentos somente por um imposto**, tendo surgido por contraposição ao anterior sistema de tributação **cedular**, vigente anteriormente à Reforma Fiscal que esteve na base da aprovação do Código de IRS (1988/1989). A unicidade deste imposto traduz a finalidade de tributação coerente e justa, assente na capacidade contributiva ([artigo 4.º, n.º 1](#), da [LGT](#)⁵), uma vez que **um único imposto permite uma consideração patrimonial global de cada sujeito passivo ou agregado familiar** (J. L. SALDANHA SANCHES, *Manual de Direito Fiscal*, págs. 287-288).

³ Os diferentes códigos tributários consolidados encontram-se disponíveis no [Portal das Finanças](#). Consultados a 18/06/2024.

⁴ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume II**. 2.ª edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 232 (negritos dos autores).

⁵ Acrónimo de Lei Geral Tributária. Aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, de 12 de dezembro.

Uma importante manifestação da unicidade do imposto sobre o rendimento pessoal, em que se visa tendencialmente a tributação não apenas de alguns, mas de todos os rendimentos da mesma pessoa singular, surge com a tributação inclusivamente dos rendimentos provenientes de atos *ilícitos* ([artigo 1.º, n.º 1](#), do Código de IRS)⁶».

«O imposto sobre o rendimento pessoal deve recair sobre o **rendimento líquido global**, porque este reflete de forma mais rigorosa a capacidade contributiva do sujeito. Por outro lado, **a tributação do rendimento global não discrimina categorias de rendimentos**. Teoricamente, é mais **justa**, por não tributar de forma mais gravosa o trabalho ou o capital, e é mais **neutra** (e eficiente) por não interferir nas opções do contribuinte (ANA PAULA DOURADO, *Direito Fiscal – Lições*, pág. 296)⁷».

Afirmam os mesmos autores que «O [artigo 104.º, n.º 2](#), da CRP exige que a tributação das empresas incida fundamentalmente sobre o **seu rendimento real**. Fundamentalmente significa “*principalmente*” e não “*exclusivamente*”. A tributação do rendimento real das empresas é a concretização do princípio da capacidade contributiva e garante os direitos de propriedade e de iniciativa privada (ANA PAULA DOURADO, *Direito Fiscal – Lições*, págs. 196 e 205). Tributa-se o **rendimento acréscimo** (proveitos menos gastos) com base na **contabilidade do contribuinte**⁸».

«O princípio da tributação do rendimento real já tinha sido introduzido na reforma de 1922 (pela [Lei n.º 1368, de 21 de setembro](#)⁹). Tendo essa reforma fracassado (AFONSO HENRIQUES, CONSUELO FIGUEIRA e TEIXEIRA JARDIM, *Ciência das Finanças e Direito Fiscal, Segundo as Prelecções do Sr. Prof. Doutor Fernando Emídio da Silva*, págs. 270-271), o princípio da tributação do rendimento real foi timidamente introduzido com a reforma fiscal de 1958-1963, tendo sido orientado apenas para as grandes empresas (PEDRO SOARES MARTINEZ, *Manual de Direito Fiscal*, págs. 489-493; ANA PAULA DOURADO, *Direito Fiscal – Lições*, pág. 207). Ele só voltou a ser

⁶ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume II**. 2.^a edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 232 (negritos e itálicos dos autores).

⁷ *Idem*, pág. 232 (negritos e itálicos dos autores).

⁸ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume II**. 2.^a edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 240 (negritos e itálicos dos autores).

⁹ Diploma retirado do sítio da *internet* do [Diário da República Eletrónico](#). Todas as referências legislativas são feitas para este portal, salvo indicação em contrário. Consultado a 18/06/2024.

verdadeiramente adotado em 1988 com a aprovação do Código de IRC, por exigência do artigo 104.º, n.º 2, da CRP. Esta norma constitucional reage à tributação do lucro presumido e do lucro normal no quadro da contribuição industrial e que atingiam a maioria dos contribuintes abrangidos por esse imposto. Ao satisfazer a exigência constitucional, o Código do IRC de 1988 colocou também o sistema fiscal português a par dos impostos societários dos Estados da [OCDE](#)¹⁰ e da então Comunidade Económica Europeia¹¹⁻¹²».

«O **rendimento real** é um conceito normativo que se traduz em **métodos diretos** e na tributação do **rendimento líquido**. No caso da tributação do lucro segundo o método direto, o [artigo 23.º, n.º 1](#)¹³, do Código do IRC prevê a **dedutibilidade de gastos e perdas documentados, incorridos ou suportados pelo sujeito passivo para obter ou garantir os rendimentos sujeitos a IRC**. O [artigo 23.º-A](#)¹⁴ consagra como **não dedutíveis** as despesas não documentadas, despesas ilícitas, multas e coimas¹⁵».

Relativamente ao Imposto sobre o Valor Acrescentado, Paula Dourado e Paulo Marques esclarecem que «O [n.º 4 do artigo 104.º](#) faz também referência às finalidades da **tributação do consumo**. Essa tributação deve conjugar objetivos de **eficiência económica** (na parte em que ela “visa adaptar a estrutura do consumo à evolução das necessidades do desenvolvimento económico”) com objetivos de **justiça social** (redistributivos): a tributação do consumo “deve [...] onerar os consumos de luxo”. A tributação do consumo (impostos indiretos) está harmonizada na União Europeia, com base no artigo 113.⁰¹⁶ do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia \(TFUE\)](#)¹⁷.

¹⁰ Acrónimo de Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Económicos.

¹¹ À presente data, trata-se da União Europeia.

¹² *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume II**. 2.ª edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 240 (itálicos dos autores).

¹³ A sua epígrafe é «Gastos e perdas».

¹⁴ Este preceito identifica os encargos não dedutíveis para efeitos fiscais.

¹⁵ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume II**. 2.ª edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 241 (negritos dos autores).

¹⁶ «O [Conselho](#), deliberando por unanimidade, de acordo com um processo legislativo especial, e após consulta do [Parlamento Europeu](#) e do [Comité Económico e Social](#), adota as disposições relacionadas com a harmonização das legislações relativas aos impostos sobre o volume de negócios, aos impostos especiais de consumo e a outros impostos indiretos, na medida em que essa harmonização seja necessária para assegurar o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno e para evitar as distorções de concorrência».

¹⁷ Diploma acessível no sítio da *internet* [Eur-Lex](#). Consultado a 18/06/2024.

O IVA e os Impostos Especiais sobre o Consumo são disso exemplo. Devido à harmonização fiscal Europeia e ao princípio do primado reconhecido pelo [artigo 8.º, n.º 4](#) da CRP, o artigo 104.º, n.º 4, tem de ser interpretado à luz do referido artigo 113.º do TFUE¹⁸».

«Seja como for, as características do IVA e dos restantes Impostos Especiais sobre o Consumo vigentes no ordenamento português e harmonizados no âmbito do ordenamento da União Europeia satisfazem as condições do artigo 104.º, n.º 4.

Assim, o **IVA** é um **imposto geral sobre o consumo** tendo substituído o anterior imposto de transações. É um imposto de **base alargada, plurifásico**, por incidir sobre as diferentes fases de produção e de **obrigação única**, por incidir sobre factos tributários instantâneos (ANA PAULA DOURADO, *Direito Fiscal – Lições*, pág. 313 ([Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, 2.ª Secção, de 20 de março de 2002, Proc. N.º 026806](#))¹⁹). O facto de se tratar de um imposto geral e de base alargada preenche os objetivos de eficiência mencionados no artigo 104.º, n.º 4, da CRP.

Por outro lado, embora o IVA não seja um imposto destinado a onerar os bens de luxo, ele prossegue também **objetivos redistributivos**. Estes são garantidos pela vigência de **três taxas diferentes** do IVA (uma **taxa reduzida** para bens, serviços e importações considerados essenciais; uma **taxa média** para bens alimentares, combustíveis, de energia renovável, e outros fins, não considerados bens essenciais; e uma **taxa normal**, aplicada aos restantes bens, serviços e importações) e por **isenções** de alguns bens de mérito (saúde, educação)²⁰».

¹⁸ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume II**. 2.ª edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), págs. 246 e 247 (negritos dos autores).

¹⁹ Disponível na página eletrónica da Bases Jurídico-Documentais em www.dgsi.pt, consultado a 18/06/2024.

²⁰ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume II**. 2.ª edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 247 (negritos e itálicos dos autores).

Deste modo, nos termos dos n.ºs 1 e 3 do [artigo 18.º](#)²¹ do [Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado \(CIVA\)](#)²², as taxas do IVA aplicáveis no território nacional, são presentemente, as seguintes:

Tipologia de taxa	Continente	Região Autónoma dos Açores	Região Autónoma da Madeira
Reduzida (Lista I)	6%	4%	5%
Intermédia (Lista II)	13%	9%	12%
Normal	23%	16%	22%

A iniciativa legislativa *sub judice* tem como objeto a alteração do teor de alguns artigos de três códigos tributários, a saber:

²¹ O n.º 3 deste artigo, na atual redação conferida pelo [artigo 286.º](#) da [Lei n.º 12/2022, de 27 de junho](#) (Lei do Orçamento do Estado para 2022), e atualmente em vigor, determina que as Assembleias Legislativas das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira podem, nos termos previstos na Lei das Finanças das Regiões Autónomas, aprovada pela [Lei Orgânica n.º 2/2013, de 2 de setembro](#), fixar taxas diminuídas do IVA aplicáveis às transmissões de bens e prestações de serviços que se considerem efetuadas nas regiões autónomas e às importações cujo desembaraço alfandegário tenha lugar nessas mesmas regiões.

Na [anterior redação](#) do n.º 3 do artigo 18.º do CIVA, eram fixadas as diferentes taxas de IVA a aplicar na Região Autónoma dos Açores [alínea a)] e na Região Autónoma da Madeira [alínea b)]. Este teor da norma produziu os seus efeitos jurídicos até 27 de junho de 2022, na medida em que, conforme estabelece o [artigo 338.º](#) da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho, o diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, ou seja, a partir de 28 de junho de 2022.

O [Decreto Legislativo Regional n.º 15-A/2021/A, de 31 de maio](#), que aprova o Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano de 2021, pelo seu [artigo 47.º](#), altera o [artigo 7.º](#) do [Decreto Legislativo Regional n.º 2/99/A, de 20 de janeiro](#), o qual estatui que as taxas nacionais do imposto sobre o valor acrescentado são reduzidas em 30%, aplicando-se o arredondamento para a unidade superior ou inferior se da aplicação da percentagem resultar uma parcela fracionária superior ou igual a 0,5 ou inferior a este valor, respetivamente. Além disso, o [Ofício-circulado da Autoridade Tributária e Aduaneira \(AT\) n.º 30237/2021, de 22 de junho](#), intitulado «IVA - Alteração das taxas aplicáveis às operações que se considerem efetuadas na Região Autónoma dos Açores», e o [Ofício-circulado da Autoridade Tributária e Aduaneira \(AT\) n.º 30249/2022, de 27 de junho](#), apresentam as alterações ao Código do IVA e à legislação complementar introduzidas pela Lei do Orçamento do Estado para 2022.

²² Conforme o previsto no n.º 1 do [artigo 1.º](#) deste código, encontram-se sujeitas a esta tipologia de imposto: as transmissões de bens e as prestações de serviços efetuadas no território nacional, a título oneroso, por um sujeito passivo agindo como tal; as importações de bens; e as operações intracomunitárias efetuadas no território nacional, tal como são definidas e reguladas no [Regime do IVA nas Transações Intracomunitárias \(RITI\)](#).

- No [Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas \(Código de IRC\)](#), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro, em concreto o n.º 15.º do [artigo 43.º](#), esta norma jurídica alude às realizações de utilidade social;
- No [Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares \(Código de IRS\)](#), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-A/88, de 30 de novembro, precisamente o n.º 3 do [artigo 78.º-F](#); e
- No [Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado \(Código do IVA\)](#), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de dezembro, in casu a verba 2.31 da [Lista I - Bens e serviços sujeitos a taxa reduzida](#) anexa a este Código.

Neste sentido, resume-se o previsto no [artigo 43.º](#) do Código do IRC. De acordo com este, as realizações de utilidade social correspondem a gastos do período de tributação dedutíveis para a determinação da matéria coletável. Estes gastos incluem, entre outros:

- As depreciações ou amortizações e rendas de imóveis, relativas à manutenção facultativa de creches, lactários, jardins-de-infância, cantinas, bibliotecas e escolas, feitas em benefício do pessoal ou dos reformados da empresa e respetivos familiares, desde que tenham natureza geral e não revistam a natureza de rendimentos de trabalho dependente ou, revestindo-o, sejam de difícil ou complexa individualização relativamente a cada um dos beneficiários (n.º 1);
- Os suportados com os contratos de seguros de acidentes pessoais, de seguros de vida, de doença ou saúde, contribuições para fundos de pensões e equiparáveis a favor dos trabalhadores da empresa, até ao limite de 15% (n.º 2), e de 25% se os trabalhadores não tiverem direito a pensões da segurança social (n.º 3);
- O valor correspondente a 140% dos gastos relativos a creches, lactários e jardins-de-infância em benefício do pessoal da empresa, seus familiares ou outros (n.º 9);
- Não concorrem para os limites estabelecidos nos n.ºs 2 e 3 as contribuições suplementares para fundos de pensões e equiparáveis destinadas à cobertura de responsabilidades com benefícios de reforma que resultem da aplicação das normas internacionais de contabilidade por determinação do Banco de Portugal às entidades sujeitas à sua supervisão²³, do [Plano de Contas para as Empresas de Seguros](#) em

²³ Informações sobre o Aviso n.º 5/2015 [aqui](#) e a publicação do [mesmo](#) no Diário da República.

- vigor, aprovado pelo Instituto de Seguros de Portugal²⁴, e das normas internacionais de contabilidade adotadas pela União Europeia²⁵ ou do SNC²⁶ (n.º 13); e
- São compreendidos no âmbito do n.º 1, e em valor correspondente a 150%, os gastos suportados com a aquisição de passes sociais em benefício do pessoal do sujeito passivo, verificados os requisitos aí exigidos, os quais são considerados, para efeitos da determinação do lucro tributável (n.º 15).

Na redação [original](#) do Código do IRC, este artigo correspondia ao artigo 38.º, composto pelos n.ºs 1 a 5. A redação vigente reflete as alterações legislativas introduzidas por várias leis, nomeadamente: o artigo 1.º da [Lei n.º 34/91, de 27 de julho](#); o artigo 27.º da [Lei n.º 39-B/94, de 27 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 1995; o artigo 28.º da [Lei n.º 10-B/96, de 23 de março](#), que aprova o Orçamento do Estado para 1996; o artigo 2.º do [Decreto-Lei n.º 366/98, de 23 de novembro](#); o artigo 1.º do [Decreto-Lei n.º 454/99, de 5 de novembro](#); o artigo 41.º da [Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2000; e o artigo 5.º da [Lei n.º 30-G/2000, de 29 de dezembro](#).

Por seu turno, o [artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 198/2001, de 3 de julho](#), que aprova a revisão do Código de IRC, procede à remuneração do artigo 38.º para o artigo 40.º com os n.ºs 1 a 12. Esta norma jurídica é alterada pelo artigo 32.º da [Lei n.º 109-B/2001, de 27 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2002; [artigo 29.º da Lei n.º 55-B/2004, de 30 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2005; [artigo 52.º da Lei n.º 53-A/2006, de 29 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2007; [artigo 48.º da Lei n.º 67-A/2007, de 30 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2008; [artigo 70.º da Lei n.º 64-A/2008, de 31 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2009.

²⁴ Presentemente, trata-se da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF). Esta nova denominação é atribuída pelo [artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 1/2015, de 6 de janeiro](#).

Diploma consolidado retirado do sítio da *internet* do [Diário da República Eletrónico](#). Todas as referências legislativas são feitas para este portal, salvo indicação em contrário. Consultado a 18/06/2024.

²⁵ [Regulamento \(UE\) 2023/1803 da Comissão, de 13 de agosto de 2023](#), que adota determinadas normas internacionais de contabilidade nos termos do [Regulamento \(CE\) n.º 1606/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho](#), relativo à aplicação das normas internacionais de contabilidade.

²⁶ Acrónimo de Sistema de Normalização Contabilística. Este é aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho](#).

E pelo [anexo II](#)²⁷ do [Decreto-Lei n.º 159/2009, de 13 de julho](#), conjugado com a [Declaração de Retificação n.º 67-A/2009, de 11 de setembro](#), é concretizada a republicação do Código de IRC, sendo que este artigo, de acordo com o [anexo I](#)²⁸ é remunerado como artigo 43.º, formado pelos n.ºs 1 a 15. O [artigo 2.º](#), conjugado com o [artigo 15.º](#) da [Lei n.º 2/2014, de 16 de janeiro](#), procede a alterações ao código do IRC e à sua republicação, e o [artigo 335.º](#) da [Lei n.º 2/2020, de 31 de março](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2020 modifica o conteúdo deste artigo.

A redação atual do n.º 15 desta norma jurídica é conferida pelo [artigo 227.º](#) da [Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2023.

No que concerne ao [artigo 78.º-F](#) do Código de IRS, cuja epígrafe é «Dedução pela exigência de fatura», este expõe o conjunto de prestações de serviços que suportados por qualquer membro do agregado familiar e registados em faturas. Estas, quando comunicadas à Autoridade Tributária e Aduaneira, nos termos do [Decreto-Lei n.º 198/2012, de 24 de agosto](#), ou emitidas no [Portal das Finanças](#), resultam numa dedução à coleta de IRS correspondente a 15 % do IVA, até ao limite de € 250,00 por agregado familiar.

O n.º 3 deste [artigo](#), para o qual é proposta uma nova redação, estabelece que é igualmente dedutível à coleta um montante correspondente a 100 % do IVA suportado por qualquer membro do agregado familiar na aquisição de passes mensais ou de bilhetes para utilização de transportes públicos coletivos, emitidos por operadores de transportes públicos de passageiros com o CAE²⁹ nas classes 49310³⁰, 49391³¹, 49392³², 50102³³ e 50300³⁴ da secção H³⁵. Estas despesas devem constar de faturas que titulem as prestações de serviços comunicadas à Autoridade Tributária e Aduaneira, até ao limite de € 250,00 por agregado familiar.

²⁷ Pág. 4397 e segs. do [documento](#).

²⁸ Pág. 4396 e 4397 do [documento](#).

²⁹ Acrónimo de Classificação Portuguesa de Actividades Económicas. Esta é aprovada pelo [Decreto-Lei n.º 381/2007, de 14 de novembro](#).

³⁰ Transportes terrestres, urbanos e suburbanos, de passageiros.

³¹ Transporte interurbano em autocarros.

³² Outros transportes terrestres de passageiros diversos n. e..

³³ Transportes costeiros e locais de passageiros.

³⁴ Transportes de passageiros por vias navegáveis interiores.

³⁵ Transportes e armazenagem (pág. 8457 do [documento](#)).

Este preceito é aditado pelo [artigo 3.º](#) da [Lei n.º 82-E/2014, de 31 de dezembro](#), composto pelos n.ºs 1 a 3. Atualmente, a sua redação reflete as modificações introduzidas pelos seguintes atos legislativos: [artigo 2.º](#) da [Lei n.º 67/2015, de 6 de julho](#); [artigo 129.º](#) da [Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março](#), que aprova o Orçamento para 2016, pelo [artigo 7.º](#) do [Decreto-Lei n.º 41/2016, de 1 de agosto](#); [artigo 190.º](#) da [Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro](#), que aprova o Orçamento para 2017; [artigo 326.º](#) da [Lei n.º 2/2020, de 31 de março](#), que aprova o Orçamento para 2020; [artigo 364.º](#) da [Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro](#), que aprova o Orçamento para 2021; [artigo 278.º](#) da [Lei n.º 12/2022, de 27 de junho](#); [artigo 218.º](#) da [Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2023; e [artigo 230.º](#) da [Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2024.

Por fim, quanto à [Lista I - Bens e serviços sujeitos a taxa reduzida](#) anexa ao Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (CIVA), importa referir que, na redação [original](#) do Código do IVA, a Lista I identificava os produtos isentos desta tributação. O n.º 4 do [artigo 41.º](#) da [Lei n.º 2/92, de 9 de março](#), que aprova o Orçamento para 1992, adota a presente denominação e adita um conjunto de verbas à mesma. A verba 2.31 diz respeito à aquisição e reparação de velocípedes.

Cumpra ainda mencionar outros instrumentos jurídicos relacionados com o tema abordado no presente projeto de lei:

- Os [artigos 172.º](#) e [173.º](#) da [Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2024, cujas epígrafes são, respetivamente, «Portugal Ciclável 2030 e sistemas de bicicletas partilhadas» e «Programa nacional de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável»;
- O [artigo 246.º](#) da [Lei n.º 12/2022, de 27 de junho](#), que aprova o Orçamento do Estado para 2022, estabelece a transferência de uma verba até € 1 000 000 do [Fundo Ambiental](#) para o [IMT, I. P.](#), no âmbito da concretização da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC);
- A [Resolução da Assembleia da República n.º 61/2020, de 4 de agosto](#), recomenda ao Governo que concretize a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, garanta o aumento da oferta de transportes públicos e incentive o planeamento da mobilidade ativa urbana sustentável;

- A [Resolução da Assembleia da República n.º 109/2021, de 5 de abril](#), recomenda ao Governo que estabeleça o programa nacional de apoio ao uso da bicicleta no ensino pré-escolar e que calendarize, orçamente e execute outras medidas que promovem a mobilidade ativa pedonal e ciclável;
- A [Resolução da Assembleia da República n.º 64/2023, de 7 de junho](#), recomenda ao Governo que Portugal assine a *European Cycling Declaration*³⁶ e priorize a mobilidade ciclável;
- A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto](#), aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030; e
- A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho](#), aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 e determina a criação de um grupo de projeto para a sua implementação.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ **Âmbito da União Europeia**

No âmbito do artigo 113.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#) (TFUE), a União Europeia (UE) deve adotar disposições relacionadas com a harmonização das legislações relativas aos impostos sobre o volume de negócios, aos impostos especiais de consumo e a outros impostos indiretos, na medida em que essa harmonização seja necessária para assegurar o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno e para evitar as distorções de concorrência.

Relativamente ao IVA a base do sistema comum europeu atualmente em vigor é a [Diretiva 2006/112/CE](#) que implementa um sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado e atos conexos (Diretiva IVA). Uma vez que o IVA é um imposto harmonizado a nível da UE, os Estados-Membros não podem, por si só, estabelecer

³⁶ Em português «[Declaração Europeia sobre o Velocipedismo](#)» e [Resolução do Parlamento Europeu, de 16 de fevereiro de 2023, sobre o desenvolvimento de uma estratégia da UE para a utilização da bicicleta](#).

regras diferentes e, por conseguinte, qualquer iniciativa relativa à modernização do IVA exige uma proposta da Comissão para alterar a Diretiva IVA e atos conexos.

Para garantir a aplicação uniforme da Diretiva IVA, o [Regulamento de Execução \(UE\) n.º282/2011](#)³⁷ do Conselho, estabelece medidas de aplicação relativa ao sistema comum do imposto sobre o valor acrescentado, as quais podem ser aplicadas diretamente sem transposição nacional.

O atual sistema de IVA estabelece que a [taxa de IVA](#) normal a aplicar por todos os Estados-Membros aos bens e serviços não pode ser inferior a 15%, podendo os Estados-Membros, no entanto, aplicar uma ou duas taxas reduzidas, não inferiores a 5% (artigo 99.º), a bens ou serviços específicos enumerados no [Anexo III da Diretiva](#).

Com efeito, prevê o ponto 5) do Anexo III da Diretiva IVA que às bicicletas, incluindo bicicletas elétricas, pode ser aplicada a taxa reduzida de IVA.

Esta Diretiva prevê, igualmente, a possibilidade de aplicar [isenções do IVA](#) a determinados atos, como cuidados médicos, serviços sociais ou serviços financeiros e de seguros, mas sem direito à dedução. No entanto, existem também isenções com o direito de deduzir como as entregas de bens entre os Estados-Membros ou exportações de bens para um país não pertencente à UE, sendo estas isenções, na sua maioria, obrigatórias para os Estados-Membros.

- **Âmbito internacional**

Países analisados

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países: França

³⁷ Alterado pelo [Regulamento de Execução \(UE\) 2019/2026 do Conselho de 21 de novembro de 2019](#) que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 282/2011 no que respeita às entregas de bens ou prestações de serviços facilitadas por interfaces eletrónicas e aos regimes especiais aplicáveis aos sujeitos passivos que prestem serviços a pessoas que não sejam sujeitos passivos, e efetuem vendas à distância de bens e determinadas entregas internas de bens.

FRANÇA

Com a [Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019](#)³⁸ *d'orientation des mobilités*, que estabelece a estratégia e a programação financeira e operacional dos investimentos do Estado nos sistemas de transportes, o governo francês teve como objetivo, entre outros, acelerar a transição energética, a redução das emissões de gases com efeito de estufa e o combate à poluição e ao congestionamento rodoviário, promovendo o reequilíbrio modal a favor das viagens por modos de transporte individuais, coletivos e de mercadorias menos poluentes, intensificando a utilização partilhada de modos de transporte individuais e facilitando as viagens multimodais.

Para o efeito, foram implementados cinco programas de investimento prioritários, dos quais se destaca para a matéria em apreço, o desenvolvimento da utilização diária de uma mobilidade menos poluente e da mobilidade partilhada, de forma a reforçar a dinâmica de desenvolvimento dos transportes públicos, de soluções de mobilidade diária alternativas ao automóvel individual e da mobilidade ativa em benefício do ambiente, da saúde, segurança e competitividade.

Do diploma destaca-se o [programme Objectif Employeur Pro-Vélo](#) (OEPV), um conjunto de [medidas de apoio fiscal](#) aos empregadores do setor público ou privado, permitindo aos últimos receber ajudas estatais até 800 euros por ano, por trabalhador, para os custos de deslocação dos seus empregados no seu trajeto casa-trabalho de bicicleta ou *carpooling*, estando o pacote está isento de imposto sobre o rendimento e de contribuições para a segurança social. O pacote de mobilidade sustentável está também implementado no setor público, para deslocações de bicicleta ou de *carpooling*, até ao máximo de 300 euros anuais por funcionário.

O diploma prevê ainda, no seu [article 53](#), a criação de estacionamento seguros para as bicicletas, tanto em estações intermodais, como nos locais de trabalho, cujos organismos beneficiem das medidas de apoio fiscal já identificadas.

³⁸ Texto consolidado retirado do site oficial legifrance.gouv.fr. Todas as referências legislativas referentes a França são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas a 12/06/2024.

Em setembro de 2022, o governo francês aprovou o [plan vélo et marche 2023-2027](#), com o objetivo de redobrar os esforços e tornar definitivamente o ciclismo uma parte da vida quotidiana de todos os franceses.

O plano para ciclismo e caminhada 2023-2027 tem três ambições principais:

1. Tornar o ciclismo acessível a todos, desde a infância e ao longo da vida;
2. Fazer do ciclismo e da caminhada uma alternativa atraente ao carro individual para viagens locais e combinado com transporte público para viagens de longa distância;
3. Fazer do ciclismo uma alavanca para a economia francesa, apoiando empresas francesas do setor.

Assim, o governo oferece [dois tipos de auxílios para aquisição ou aluguer de bicicleta](#), que podem ser combinados: o bônus ecológico e o bônus de conversão. Este auxílio a nível nacional pode ser combinado com medidas de apoio local, sendo oferecida até 2027.

Os valores envolvidos podem ser vistos aqui:

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS
Liberté Égalité République

Type de Vélo	Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 7 100 € ou une personne en situation de handicap et j'achète ...		Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 400 € et j'achète ...		Je suis une personne morale (entreprise, association, collectivité, ...) et j'achète ...		Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 24 900 € ou (entreprise, association, collectivité, ...) et je me débarrasse d'un véhicule ancien ou polluant (camionnette ou voiture) et j'achète ...	
	Aide de 150 € MAXIMUM _{vélo}	Aide de 300 € MAXIMUM _{vélo}	Aide de 1 000 € MAXIMUM _{vélo}	Aide de 1 000 € MAXIMUM _{vélo}	Aide de 1 500 € MAXIMUM _{vélo} dans la limite d'un vélo par personne ou foyer	Aide de 3 000 € MAXIMUM _{vélo} dans la limite d'un vélo par personne ou foyer	Aide de 1 000 € MAXIMUM _{vélo} dans la limite d'un vélo par personne ou foyer	Aide de 1 000 € MAXIMUM _{vélo} dans la limite d'un vélo par personne ou foyer
VÉLO CLASSIQUE	150 €	300 €	1 000 €	1 000 €	1 500 €	3 000 €	1 000 €	1 000 €
VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE	400 €	300 €	1 000 €	1 000 €	1 500 €	3 000 €	1 000 €	1 000 €
VÉLO CARGO, VÉLO RALLONGÉ (LONGTAIL), VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (ÉLECTRIQUE)	2 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 500 €	3 000 €	1 000 €	1 000 €
VÉLO CARGO, VÉLO RALLONGÉ (LONGTAIL), VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (NON ÉLECTRIQUE)	2 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 500 €	3 000 €	1 000 €	1 000 €
REMORQUE ÉLECTRIQUE POUR VÉLO	2 000 €	1 000 €	1 000 €	1 000 €	1 500 €	3 000 €	1 000 €	1 000 €

1. TOUTES LES AIDES SONT PLANIFIÉES À 40 % DU COÛT D'ACHAT.
2. UN PARTICULIER NE PEUT BÉNÉFICIER DU BONUS VÉLO ET DE LA PRIME À LA CONVERSION QU'UNE SEULE FOIS. LES DEUX AIDES SONT CUMULABLES POUR UN MÊME CYCLE.
3. L'ENSEMBLE DES AIDES CONCERNE LES VÉLOS VENDUS PAR UN PROFESSIONNEL ET IDENTIFIÉS.
4. POUR DEMANDER UNE AIDE : WWW.PRIMEALACONVERSION.GOUV.FR

229461-DCOM-1/NETC | Photo: Jeanne 2024

Figura retirada do website ecologie.gouv.fr

Organizações internacionais

United Nations Economic Commission of Europe (UNECE)

Esta organização, em colaboração com a Organização Mundial de Saúde, desenvolveu o PEP – [The Transport, Health and Environment Pan-European Programme](#), com o objetivo de refletir sobre a questão da mobilidade, reconhecendo os efeitos negativos dos mesmos no ambiente e na saúde – através de congestionamentos, acidentes, poluição e emissões de gases com efeito de estufa.

Na Quarta Reunião de Alto Nível sobre Transportes, Saúde e Ambiente, realizada em Paris, abril de 2014, liderada pela França e Áustria, os Estados-membros decidiram iniciar o desenvolvimento de um [Plano Diretor Pan-Europeu para a Promoção da Ciclismo](#) (aqui na sua versão de 2021), apoiado por diretrizes e ferramentas para ajudar no desenvolvimento de políticas de promoção do ciclismo a nível nacional.

European Cyclists' Federation

Fundada em 1983, a federação é uma associação independente sem fins lucrativos, com sede em Bruxelas, dedicada a conseguir mais e melhor ciclismo para todos na Europa.

O seu último relatório - [The state of national cycling strategies in Europe \(2023\)](#) - apresenta o estado da arte em 54 países da Eurásia no que respeita à adoção de estratégias nacionais para o ciclismo, referindo ainda as medidas fiscais promovidas.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada consulta à base de dados da Atividade Parlamentar, não identificámos iniciativas pendentes em matéria relacionada com a presente iniciativa.

▪ Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Dando-se aqui por reproduzido os antecedentes mencionados no ponto referente ao enquadramento jurídico nacional da iniciativa (pgs. 13 e 14), refira-se ainda que, efetuada consulta à mesma base de dados, foram identificadas as seguintes iniciativas na anterior Legislatura:

- Projeto de Lei n.º 993/XV/2.^a (PAN) «[Cria incentivos fiscais para que as empresas promovam a mobilidade ciclável dos seus trabalhadores, procedendo à alteração do Código do IRC](#)» que previa a medida proposta na presente iniciativa, em sede de IRC, foi rejeitado, na generalidade, a 19/12/2023, com os votos contra do PS, PSD e PCP e a favor do CH, IL, BE, PAN e L.
- Projeto de Resolução n.º 605/XV/1.^a (L) [Recomenda que Portugal assine a European Cycling Declaration e que priorize a mobilidade ciclável](#) que foi aprovado a 19/05/2023, com os votos a favor do PS, PSD, PCP, BE, PAN e L e a abstenção do CH e IL, dando origem à [Resolução da Assembleia da República n.º 64/2023](#) Recomenda ao Governo que Portugal assine a European Cycling Declaration e que priorize a mobilidade ciclável

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ Consultas facultativas

Atendendo à matéria objeto da iniciativa, sendo esta aprovada na generalidade, poderá ser pertinente consultar a Secretária de Estado dos Assuntos Fiscais.

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

BRANCO, Miguel Carvalho e – Mobilidade elétrica em Portugal e no mundo. **O economista**. Lisboa. ISSN 1646-9909. 34.^a ed. (2021), p. 67-71. Cota: RP- 100.

Resumo: No presente artigo, o autor debruça-se sobre o contributo fundamental dos veículos elétricos (VE), com vista à urgente descarbonização da economia e da neutralidade carbónica em 2050. Apresenta também as vantagens dos motores elétricos

Projeto de Lei n.º 171/XVI/1 (PAN)

Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública (5.^a)

face aos de combustão no que respeita a custos de manutenção e redução de consumo de energia. Perante este cenário, o autor aborda a situação atual da mobilidade elétrica em Portugal e os incentivos à mudança para veículos elétricos, especialmente para as empresas. Refere que são fundamentais a existência de políticas públicas de incentivo à aquisição desses veículos, assim como, a existência de benefícios fiscais. No entanto, embora Portugal tenha adotado em 2015 a fiscalidade verde, esta mostra-se insuficiente, existindo a necessidade de aumentar os incentivos, neste caso, aos automóveis ligeiros de passageiros.

No que respeita ao carregamento dos VE, a criação de uma rede pública de carregamento eficaz por todo o país e pela Europa, é fundamental para que possa permitir viagens não só nacionais como por vários países. Ainda, a existência dessa rede permite o carregamento dos veículos elétricos a todas as pessoas que não tenham a possibilidade de o fazer nas suas residências ou nos locais de trabalho.

O autor finaliza o artigo destacando a importância da divulgação de informação credível e fundamentada sobre os VE, eliminando assim a desinformação existente. Enfatiza que «[...] quem experimenta um veículo elétrico fica rendido à sua eficiência, ao silêncio, à ausência de vibrações, à ausência de cheiros e fumos, à ausência de manchas de óleo, à facilidade de condução com apenas dois pedais, enfim a todo um conjunto tecnologicamente mais avançado, mais seguro, mais eficiente e mais amigo do condutor e do ambiente [...]», e são cada vez mais «[...] um contributo fundamental para a urgente descarbonização e o objetivo da neutralidade carbónica, em nome da sustentabilidade ambiental deste nosso planeta.»

MAGUETA, Daniel – Viabilidade da mobilidade elétrica. **Cadernos de economia**. Lisboa. ISSN 0874-4068. A. 33, nº 132 (jul./set. 2020) , p. 60-64. Cota: RP-272.

Resumo: Neste artigo é indicado que os combustíveis fósseis têm sido o pilar de um setor energético crescente e importante em todo o mundo. O uso intensivo desta energia levou ao aumento das emissões de gases com efeito estufa (GEE) e, conseqüentemente, ao aquecimento global. O autor recomenda que, para a obtenção de emissões zero nas próximas décadas, é indispensável «[...] alterar todo um setor energético baseado em fontes emissoras de carbono.» Em contrapartida aos veículos com motores de combustão, apresenta a mobilidade elétrica, importante no combate às

emissões de GEE. Embora a evolução das vendas e do parque de veículos elétricos (VE) tenham vindo a aumentar mundialmente, algumas dúvidas ainda persistem sobre o potencial deste tipo de veículos. No entanto, de acordo com o explanado pelo autor, existe de facto «[...] uma série de custos e benefícios em ambos os tipos de mobilidade, elétrica e de combustão, que devem ser ponderados.» Termina o artigo referindo a importância do «[...] empenho que os decisores políticos continuam a colocar nesta forma de mobilidade, nomeadamente através da manutenção, e mesmo alargamento, dos programas de incentivos à aquisição de VE, tão importantes nesta fase considerando o *mark-up* no preço que ainda se verifica, na alteração de legislação facilitadora do desenvolvimento das redes de carregamento [...]».

MELO, Patrícia Sofia Coelho de – A mobilidade sustentável do futuro. **Cadernos de economia**. Lisboa. ISSN 0874-4068. Ano 33. Nº 132 (jul./set. 2020), p. 65-67. Cota: RP-272.

Resumo: Em 2020, 26% do total de emissões de gases com efeito estufa em Portugal, é da responsabilidade do setor dos transportes, de acordo com o inventário apresentado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) em março desse ano. A autora alerta que no igual período analisado, entre 1990 e 2018, o mesmo setor registou o maior aumento de emissões, superando os 59%. Do estudo efetuado, é exposto que o «[...] subsetor rodoviário é o principal emissor de GEE, com 96% do total das emissões dos transportes, sendo o automóvel responsável por 60% das emissões deste subsetor. Somos um País altamente dependente da rodovia: o Relatório do Estado do Ambiente de 2019 (REA2019), realizado também pela APA, mostra que em Portugal o automóvel ligeiro representa 90% do total do transporte de passageiros e a rodovia é responsável por cerca de 90% do transporte de mercadorias. A dominância da mobilidade automóvel na vida quotidiana do País está também patente na evolução do peso do automóvel particular nas deslocações pendulares casa-trabalho ou casa-escola.»

Apoiando o relatório apresentado pela APA, os resultados do «[...] Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto (IMob 2017), realizado pelo INE em 2017, revelam que o automóvel particular corresponde a 59% e 68% das deslocações pendulares na AML e AMP, respetivamente. Ou seja, mesmo nas maiores áreas metropolitanas, onde a oferta de transporte público e o potencial dos modos ativos

e suaves é elevado, o automóvel domina os padrões de mobilidade. A nível nacional, os dados dos últimos censos de 2011 indicam que o automóvel particular tem um peso de 62% na repartição modal dos movimentos pendulares, isto é, mais de 6 em cada 10 viagens.»

SILVA, António Costa e – **Visão estratégica para o plano de recuperação económica de Portugal 2020-2030** [Em linha] : **análise dos contributos da consulta pública**. Lisboa : [s.n.], 2020. [Consult. 17 junho 2024]. Disponível em WWW: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=131807&img=16887>>.

Resumo: O autor inicia o presente trabalho com a apresentação da posição de cidadãos e instituições sobre o interesse de encontrar um meio para Portugal fazer face à enorme crise económica, social e sanitária provocada pela pandemia Covid-19. Após a introdução e análise dos contributos do debate público, expõe 10 eixos estratégicos dentro dos quais se destaca o Eixo Estratégico 9 «Um novo paradigma para as cidades e a mobilidade» que aborda a mobilidade urbana. Sob este tema, o autor explica que a melhor estratégia e contributo para a descarbonização é a «reformatação do sistema de mobilidade urbana e a reorganização e replaneamento das cidades», isto é, «investir numa rede de metro de superfície e de “elétricos” nas grandes cidades, [...] substituir os grandes autocarros a gasóleo nos centros urbanos por veículos híbridos de menor dimensão, [...] criar redes viárias integradas [que permitem uma circulação eficaz de bicicletas e de peões], [...] reforçar em todas as cidades do país a rede de ciclovias, [...] investir numa rede de carregamento de baterias para carros elétricos,» e «[...] acelerar os processos de licenciamento de pontos de carregamento de viaturas elétricas».