

Projeto de Lei n.º 171/XVI/1.^a

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

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).

Com a presente iniciativa o PAN pretende criar três incentivos fiscais à mobilidade ciclável. Em primeiro lugar, o PAN propõe uma alteração ao Código do IRC por forma a 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. A criação deste incentivo permitirá às empresas adoptar os planos de mobilidade sustentável, previstos no Plano de Poupança de Energia 2022-2023, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022, de 27 de Setembro.

Em segundo lugar, propõe-se uma alteração do Código do IRS por forma a criar uma dedução de 100% do IVA das despesas suportadas com a aquisição de passes para utilização de sistemas de bicicletas partilhadas ou aluguer de bicicletas. A criação deste novo incentivo à mobilidade ciclável dá cumprimento à autorização legislativa prevista no artigo 230.º do Orçamento do Estado para 2018, aprovada pela Lei n.º 114/2017, de 29 de Dezembro, e à qual nunca foi dado cumprimento por parte do Governo no ano de 2018 ou posteriormente.

Em terceiro e último lugar, propõe-se uma alteração do Código do IVA por forma a assegurar a inclusão, por um lado, do aluguer de bicicletas, e por outro lado da aquisição de componentes e acessórios para bicicletas no âmbito da taxa reduzida de 6% já prevista por proposta do PAN no Orçamento do Estado para 2023. A primeira das propostas assegura a plena transposição das alterações previstas no ponto 11, do anexo da Directiva (UE) 2022/542 do Conselho, de 5 de Abril de 2022. A segunda das propostas procura salvaguardar os objectivos da alteração do Orçamento do Estado para 2023, que foram goradas pela interpretação restritiva da Autoridade Tributária, no âmbito do Ofício Circulado n.º 30254/2023, que excluiu do âmbito da taxa reduzida de IVA as componentes e acessórios dos velocípedes, uma interpretação contrária à promoção da mobilidade sustentável.

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:

- a) do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (Código do IRC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro, na sua redacção actual;
- b) do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares (Código do IRS), aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 442-A/88, de 30 de novembro, na sua redacção actual; e
- c) do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (Código do IVA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de Dezembro, na sua redacção actual.

Artigo 2.º

Alteração ao Código do IRC

É alterado o artigo 43.º do Código do IRC, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 442-B/88, de 30 de novembro, que passa a ter a seguinte redacção:

«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
Alteração do Código do IRS

É alterado o artigo 12.º-B, 25.º, 53.º e 68.º do Código do IRS, que passa a ter a seguinte redação:

Artigo 78.º-F

[...]

1- [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...].

2- [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...].

3 - É ainda dedutível à coleta, concorrendo para o limite referido no n.º 1, um montante correspondente a 100 % do IVA suportado por qualquer membro do agregado familiar, com a aquisição de passes mensais ou de bilhetes para utilização de transportes públicos coletivos, emitidos por operadores de transportes públicos de passageiros com o CAE classe 49310, 49391, 49392, 50102 e 50300, todos da secção H, ou com a aquisição de passes para utilização de sistemas de bicicletas partilhadas ou aluguer de bicicletas emitidos por entidades com o CAE classe 47640, da secção G, 52213, da secção H, e 77210, da secção N, que conste de faturas que titulem prestações de serviços comunicadas à Autoridade Tributária e Aduaneira nos termos das disposições indicadas no n.º 1.

4 - [...].

5 - [...].

6 - [...].

7- [...]:

- a) [...];
- b) [...].

8-[...]»

Artigo 4.º



Alteração ao Código do IVA

É alterada a verba 2.31 da lista I anexa ao Código do IVA, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de Dezembro, que passa a ter a seguinte redacção:

«2.31 – Aquisição, aluguer e reparação de velocípedes. A taxa reduzida aplica-se à aquisição de componentes e acessórios para velocípedes.»

Artigo 5.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, 5 de Junho de 2024

A Deputada,

Inês de Sousa Real