

PORQUE É URGENTE MUDAR A MOBILIDADE URBANA



16
medidas
prioritárias
para o OE 2026

Enquadramento

16 medidas prioritárias para o OE 2026

1. Dotar a ENMAC 2020-2030 e a ENMAP 2030 de recursos para acelerar a sua implementação
 - 1.1 Estrutura de Missão, com orçamento próprio, para a gestão e organização da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030 e coordenação das políticas nacionais para a mobilidade activa
 - 1.2 Capacitação das entidades responsáveis pela execução das medidas da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030
2. Programa de contratação e formação de técnicos das autarquias, comunidades intermunicipais e outros organismos de Estado nas áreas da mobilidade activa e sustentável
3. Programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável por parte dos municípios portugueses, com um gestor do programa a nível nacional
4. Programa de apoio para os municípios implementarem alterações do espaço público no sentido de aumentar a segurança e conforto dos modos activos
5. Alargar o ensino do uso da bicicleta a todos os alunos dos 1.º e 2.º ciclos
6. Campanhas para alteração da cultura de mobilidade
7. Campanhas de sensibilização rodoviária
8. Programa de incentivo e apoio à criação de planos e acções de gestão da mobilidade
9. Programa de incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta
10. Programa de apoio à aquisição de bicicletas previsível e mais abrangente e inclusivo
11. Programa de apoio à criação e expansão de sistemas de bicicletas partilhadas
12. Instalação de parqueamentos para bicicletas nas interfaces de transporte
13. Reactivação do programa Portugal Ciclável 2030
14. Passe Nacional Multimodal
15. Programa de apoio à micro-logística urbana em bicicleta
16. Políticas e medidas fiscais alinhadas com os objectivos de mobilidade sustentável
 - 16.1 Benefícios fiscais para empresas que implementem medidas de promoção da mobilidade activa e sustentável
 - 16.2 Taxa reduzida de IVA para componentes e acessórios de bicicleta

Enquadramento

A **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030**¹, aprovada em 2019, tem como meta a convergência do uso da bicicleta em Portugal com a média europeia, prevendo que pelo menos uma em cada dez deslocações urbanas seja feita de bicicleta até 2030. Em articulação com a **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) 2030**², estas Estratégias visam alcançar mais de mil milhões de deslocações anuais em modos ativos até ao final da década.

Contudo, devido à **persistente falta de liderança política** e à **continuada escassez de recursos humanos e financeiros**, estas Estratégias estão gravemente desalinhas dos seus objetivos e é agora evidente que a **ENMAC falhou amplamente as suas metas intermédias para 2025**.

Este é um momento fulcral que justifica transformar o Grupo de Projecto para a Mobilidade Activa - que cessa o mandato a 31 de dezembro de 2025 - numa **Estrutura de Missão, com orçamento próprio e recursos humanos** necessários para alcançar os objetivos.

Não tendo sido surpresa para ninguém, os resultados dos Censos 2021 mostram claramente que **as políticas de mobilidade em Portugal têm falhado**. Ao contrário de todos os outros sectores económicos, que têm reduzido emissões, as **emissões dos transportes sobem continuamente há mais de uma década** e são hoje superiores em mais de 60% aos valores de 1990³. O **consumo de combustíveis fósseis rodoviários nunca foi tão elevado**⁴, e este sector é já responsável por um terço (34%) das emissões totais do país e por 37% do consumo de energia final (23% superior à média da UE)⁵. O automóvel particular constitui, de longe, a parcela mais importante e também a **principal causa da poluição do ar** nas cidades portuguesas.

Para cumprir os compromissos nacionais e internacionais em matéria de acção climática, Portugal terá de diminuir as emissões dos transportes em pelo menos 40% até 2030, face a

¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto - Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/131-2019-123666113>

² Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho - Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Pedonal 2030.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/67-2023-215338988>

³ Agência Portuguesa do Ambiente (2021), *Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases Emissions 1990-2019*.

<https://unfccc.int/documents/271508>

⁴ Governo de Portugal, Governo reduz carga fiscal nos combustíveis, 25 de setembro de 2023.

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/comunicado?i=governo-reduz-carga-fiscal-nos-combustiveis>

⁵ Comissão Europeia (2020), Semestre Europeu: Relatório relativo a Portugal de 2020.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0521>

valores de 2005⁶. Para que tal aconteça, será necessário **reduzirmos significativamente a utilização do automóvel particular**, principalmente nas áreas urbanas. No final da década, **o andar a pé e a bicicleta deverão ser a principal opção de deslocação para quase metade dos portugueses**, conforme estipulam as Estratégias Nacionais para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC 2020-2030) e Pedonal (ENMAP 2030), perfazendo **mais de mil milhões de viagens pendulares anualmente em modos activos**. Como comparação, os Metros de Lisboa e do Porto transportaram em 2019 aproximadamente 250 milhões de passageiros⁷.

Para poder alcançar estas metas, o Estado terá de **desinvestir forte e rapidamente no transporte motorizado individual, realocando os recursos públicos para os modos activos e colectivos de transporte**, de forma a levar a cabo uma profunda transformação da mobilidade urbana em Portugal.

Nas cidades, mais de 30% das viagens de carro cobrem distâncias inferiores a 3 km e 50% são inferiores a 5 km⁸. Muitas destas deslocações poderiam ser feitas em 15-20 minutos de bicicleta ou em 30-50 minutos a pé, se existirem condições de segurança e conforto para o uso destes modos. Os benefícios em termos de **saúde pública** são múltiplos, **as nossas crianças ganharão a autonomia** de que gozam diariamente milhões de crianças no resto da Europa, melhoraremos a **produtividade laboral**, e reduziremos o **peso dos transportes nos orçamentos familiares** (uma família que possa prescindir de um automóvel, poupará quatro mil euros por ano, em média⁹). Ao mesmo tempo, estaremos a reduzir a **poluição do ar** e as **emissões** de gases com efeito de estufa, e a libertar valioso **espaço urbano** para outros fins. Tudo isso, de uma forma que **comprovadamente funciona, rápida de implementar, acessível e sustentável**.

Promover a mobilidade activa, especialmente quando em articulação com os transportes públicos, contribui para a **coesão territorial e reduzir desigualdades sociais**, ao contrário de políticas favoráveis ao automóvel. A indústria portuguesa da bicicleta e outras actividades associadas à utilização da bicicleta, ou de que dela beneficiam, como os serviços de reparação, entregas, turismo sustentável, entre outras, garantem já muitos empregos em Portugal. E muitos **mais empregos verdes** serão gerados se o país acompanhar o resto da Europa na aposta no uso da bicicleta e na mobilidade activa.

⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho – Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030).

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/53-2020-137618093>

⁷ Pordata, Passageiros transportados no metropolitano – Continente.

https://www.pordata.pt/sites/default/files/2024-06/Portugal_Passageiros_transportados_no_metropolitano_-_Continente.xlsx

⁸ European Cycling Declaration (2022).

https://www.benelux.int/files/4216/5657/3223/European.Cycling.Declaration_SI.signed.pdf

⁹ Autocustos - Calculadora dos Custos do Automóvel.

<https://autocustos.info/pt>

Com a Declaração Europeia sobre a Utilização da Bicicleta¹⁰, publicada em 2024, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão Europeia enviaram o forte e inequívoco sinal aos Estados Membros de que devem priorizar e investir na promoção da mobilidade activa e, em particular, na utilização da bicicleta. As instituições europeias reconhecem que a bicicleta é **uma das formas de transporte mais sustentáveis, acessíveis e inclusivas, de baixo custo e saudáveis, e que tem uma importância fundamental para a sociedade e a economia.**

Não obstante, a **diferença de investimentos na mobilidade activa comparativamente a outros países europeus tem sido abismal.** Por exemplo, um cidadão irlandês sabe que, *per capita*, até à hora de almoço o governo do seu país investiu tanto nos modos activos¹¹ quanto o Orçamento do Estado para 2024 em Portugal destinou às estratégias nacionais para a mobilidade activa para um ano inteiro! Já em França, o governo vai investir dois mil milhões de euros até 2027 para impulsionar a utilização da bicicleta no país, a que se somam outros quatro mil milhões das autoridades locais e regionais, totalizando mais de 22 euros *per capita* por ano.

Portugal continua a ser um dos países da Europa com **piores índices de sinistralidade rodoviária dentro das localidades**, nomeadamente em números de atropelamento de peões. Só com medidas consequentes que combatam o risco rodoviário na sua fonte - o uso irresponsável dos veículos de maior massa e capazes de elevada velocidade - poderemos garantir a segurança necessária para os utilizadores dos modos activos¹². Isto implica, em grande medida, a redução das velocidades motorizadas nas áreas urbanas e a adopção do **limite máximo de 30 km/h nas localidades**, como recomendam a Organização Mundial da Saúde e o Parlamento Europeu, e vigora em muitos locais da Europa¹³.

Contrariamente a muitos outros países europeus, a mobilidade activa ficou excluída do Plano de Recuperação e Resiliência português e também do Programa Acção Climática e Sustentabilidade do Portugal 2030. Apesar da sua reconhecida importância e benefícios, incluindo no acesso básico a serviços e actividades socioeconómicas essenciais em ambientes de proximidade para as pessoas vulneráveis à pobreza de mobilidade, a mobilidade activa está igualmente de fora das medidas propostas conhecidas para o Plano Social para o Clima^{14,15}, que deveria ter sido entregue à Comissão Europeia até 30 de junho

¹⁰ European Declaration on Cycling (C/2024/2377), *Official Journal of the European Union*, 3 de Abril de 2024.

<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2377>

¹¹ *Programme for Government: Our Shared Future*, p. 13.

<https://www.gov.ie/en/publication/7e05d-programme-for-government-our-shared-future/>

¹² MUBi (2020), Visão Zero 2030: Contributos da MUBi.

<https://mubi.pt/2020/12/17/visao-zero-2030-contributos-da-mubi/>

¹³ Carta Aberta "Cidades Seguras para todas as pessoas".

<https://sites.google.com/view/estrada viva/actividades/carta-aberta-cidades-seguras-para-todas-as-pessoas>

¹⁴ Agência para o Desenvolvimento e Coesão e Agência para o Clima (2025), Transição Justa: o contributo do Plano Social para o Clima.

https://www.adcoesao.pt/wp-content/uploads/PSC_Apresentacao_Lisboa_ADC_ApC.pdf

¹⁵ MUBi (2025), Mobilidade sustentável e acessível para todas as pessoas: Contributo e recomendações da MUBi para o Plano Social para o Clima.

<https://mubi.pt/wp-content/uploads/2025/04/Contributo-MUBi-Plano-Social-para-o-Clima.pdf>

de 2025. Os programas regionais do PT 2030 destinam aos modos activos apenas cerca de metade do montante disponibilizado nos programas equivalentes do Portugal 2020. Assim, **cabe ao Orçamento do Estado ser uma das principais fontes de financiamento** da transformação cultural, organizacional, fiscal e física para Portugal acompanhar o resto da Europa e poder alcançar, até ao final da década, as metas assumidas na ENMAC 2020-2030 e na ENMAP 2030.

A utilização da bicicleta e o caminhar devem ser pilares das políticas de mobilidade e, por conseguinte, também nos instrumentos orçamentais. A MUBi defende que **pelo menos 10% do orçamento total do sector dos transportes seja destinado à mobilidade em bicicleta e outros 10% ao modo pedonal**. O Estado deverá investir pelo menos 200 milhões de euros por ano na mobilidade em bicicleta, e outro tanto na mobilidade pedonal. Note-se que a perda de receita fiscal resultante da redução ou suspensão de taxas e impostos sobre os combustíveis fósseis rodoviários ascendeu a mais de dois mil milhões de euros, só em 2023. Considere-se também que as externalidades negativas do transporte rodoviário, já em 2016, contabilizavam 16,8 mil milhões de euros por ano em Portugal, correspondendo a 7,2% do PIB nacional - o segundo valor mais alto de toda a Europa¹⁶.

Na secção seguinte apresentam-se **16 medidas prioritárias** para o Orçamento do Estado para 2026, que contribuirão para acelerar a transição para uma **mobilidade urbana mais saudável, justa, eficiente e sustentável**.

¹⁶ Comissão Europeia (2019), *Handbook on the external costs of transport*.
<https://op.europa.eu/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

16 medidas prioritárias para o OE 2026

1. Dotar a ENMAC 2020-2030 e a ENMAP 2030 de recursos para acelerar a sua implementação

Devido à persistente falta de liderança política e à continuada escassez de recursos humanos e financeiros, a implementação da ENMAC 2020-2030 tem progredido a um ritmo muito aquém do necessário e falha largamente as metas intermédias para 2025. Estão em iminente perigo o cumprimento dos objectivos e metas globais da Estratégia e a convergência, na presente década, da quota modal da bicicleta em Portugal com a média do resto da Europa. Como a MUBi tem repetidamente vindo a alertar, a ENMAC 2020-2030 e a ENMAP 2030 precisam urgentemente de liderança política e de recursos humanos e financeiros¹⁷.

1.1 Estrutura de Missão, com orçamento próprio, para a gestão e organização da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030 e coordenação das políticas nacionais para a mobilidade activa

O Grupo de Projecto para a Mobilidade Activa (GPMA), criado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, a quem cabe a gestão e coordenação da implementação da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030, termina o seu mandato a 31 de Dezembro de 2025. É essencial ser atempadamente definida a estrutura que garantirá a execução destas Estratégias nos próximos cinco anos. Dada a ineficácia estrutural evidenciada, a MUBi considera que a gestão e coordenação das Estratégias seja atribuída a uma Estrutura de Missão¹⁸, dotada dos recursos humanos e financeiros adequados às ambições traçadas.

Os quatro técnicos do GPMA, designados pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023 para a coordenação das estratégias para a mobilidade em bicicleta e mobilidade pedonal, são manifestamente insuficientes. A título de exemplo, a agência governamental Active Travel England, que coordena a execução das políticas nacionais para a mobilidade activa em Inglaterra, prevê a contratação de um *staff* multidisciplinar constituído por cerca de

¹⁷ MUBi (2025), ENMAC: seis anos à deriva, sem liderança política.

<https://mubi.pt/2025/08/02/enmac-seis-anos-a-deriva-sem-lideranca-politica/>

¹⁸ Lei n.º 4/2004 (Princípios e normas a que deve obedecer a organização da administração directa do Estado) - Artigo 28.º.

<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2004-34547775-870784336>

100 pessoas¹⁹. Tal equivaleria à contratação em Portugal de 20 pessoas para a gestão e coordenação das duas estratégias.

1.2 Capacitação das entidades responsáveis pela execução das medidas da ENMAC 2020-2030 e da ENMAP 2030

É inaceitável que, seis anos após a aprovação da ENMAC 2020-2030, muitas entidades públicas responsáveis pela execução das medidas ainda desconheçam ou ignorem os objetivos das Estratégias.

A Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa (CIMA) deve reunir com regularidade e exercer um papel efetivo na coordenação intersectorial. É necessário que haja uma participação activa e articulação regular entre todas as áreas governativas envolvidas na ENMAC e na ENMAP, bem como entre as tutelas e as entidades responsáveis pela execução das medidas, o que não tem acontecido. Mas é, também, essencial e urgente capacitar em recursos humanos, técnicos e financeiros todas as entidades responsáveis pelas medidas, assim como formar e sensibilizar as respectivas estruturas organizacionais.

2. Programa de contratação e formação de técnicos das autarquias, comunidades intermunicipais e outros organismos de Estado nas áreas da mobilidade activa e sustentável

A formação e actualização de técnicos de autarquias, institutos públicos e outros organismos do Estado nas áreas da mobilidade activa, inclusiva e sustentável e cidadania rodoviária, é fundamental para se promover a alteração dos actuais padrões de mobilidade.

A título de exemplo, a República da Irlanda irá contratar 248 técnicos para trabalhar na área da mobilidade activa nas administrações locais e regionais e ajudar na boa aplicação dos investimentos: «*As novas contratações dedicar-se-ão à activação e promoção de viagens activas na Irlanda e trabalharão em funções de concepção, comunicação / relações com a comunidade e supervisão de obras.*»²⁰

¹⁹ “Chris Boardman Appointed As England’s First Cycling And Walking Commissioner”, *Forbes*, 21 de Janeiro de 2022.

<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2022/01/21/chris-boardman-appointed-as-englands-first-cycling-and-walking-commissioner/?sh=5e9ff3ed5488>

²⁰ Government of Ireland (2021), Ministers to fund up to 248 new posts to expand walking and cycling facilities nationwide.

<https://www.gov.ie/en/press-release/4fc46-ministers-to-fund-up-to-248-new-posts-to-expand-walking-and-cycling-facilities-nationwide/>

3. Programa nacional de apoio ao desenvolvimento e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável por parte dos municípios portugueses, com um gestor do programa a nível nacional

Depois de já o ter anunciado em 2021, no Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana²¹, a Comissão Europeia publicou em Março de 2023 uma recomendação sobre programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, instando cada Estado Membro a adoptar um programa nacional de apoio aos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)²².

Este programa deverá conter medidas tais como elaboração de orientações nacionais, apoio técnico e financeiro aos municípios, recrutamento e formação de recursos humanos, capacitação de entidades, comunicação, entre outras.

Nesta recomendação, a Comissão também actualizou o conceito de PMUS, definindo os princípios orientadores para o seu desenvolvimento e implementação. Os PMUS são instrumentos estratégicos desenhados para satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e empresas nas cidades e aglomerações para uma melhor qualidade de vida. Baseiam-se nas práticas de planeamento existentes e levam em consideração os princípios de integração, participação e avaliação. A adopção e implementação de PMUS, para além de constituir uma obrigação legal²³, é também essencial para os municípios poderem aceder a fundos de programas comunitários e poderá ajudar a colmatar os muitos erros cometidos em Portugal no uso destes financiamentos destinados a reduzir a utilização do automóvel em meio urbano e fomentar a transferência para os modos activos e mais sustentáveis.

A criação deste programa, alinhado com a recomendação da Comissão Europeia, estava prevista no Orçamento do Estado para 2024²⁴, e deverá ser implementada, continuada e alargada.

²¹ Comissão Europeia, O novo quadro da UE para a mobilidade urbana, COM(2021) 811 final, 14-12-2021.

<https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1>

²² Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão de 8 de março de 2023 sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável [notificada com o número C(2023) 1524].

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

²³ Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/98-2021-176907481>

²⁴ Lei n.º 82/2023 (Orçamento do Estado para 2024) - Artigo 173.º

<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2023-836109751-836144317>

4. Programa de apoio para os municípios implementarem alterações do espaço público no sentido de aumentar a segurança e conforto dos modos activos

A adopção do limite máximo de velocidade padrão de 30 km/h dentro das localidades deverá ser acompanhada pela implementação de medidas físicas de acalmia de tráfego, especialmente na envolvente de escolas, zonas residenciais, centros urbanos e outros locais onde utilizadores vulneráveis convivam com veículos motorizados. Este programa deverá, igualmente, apoiar a criação de redes de percursos seguros para a utilização da bicicleta (redes cicláveis), respeitando as melhores práticas internacionais, redistribuindo o espaço viário nas artérias urbanas e interurbanas e articulando com grandes equipamentos e interfaces de transporte público.

O investimento em infra-estruturas seguras e de qualidade para a utilização da bicicleta tem um papel preponderante para o incremento do recurso a este modo de transporte nas deslocações quotidianas, em alternativa ao automóvel individual, e apresenta razões de custo-benefício muito favoráveis.

Em Espanha, em 2021 o governo adjudicou aos municípios mil milhões de euros, provenientes do Plano de Recuperação e Resiliência, para implementarem Zonas de Emissões Reduzidas, privilegiando a mobilidade activa e os transportes públicos nos centros urbanos²⁵. Cerca de 400 milhões foram adjudicados directamente para melhorar as condições para o uso dos modos activos nas zonas urbanas: 243 milhões para aumentar o espaço para peões nas cidades; 100 milhões para construir 500 km de novas ciclovias em meio urbano e melhorar pelo menos 450 km das já existentes, e 49 milhões para financiar a implementação de sistemas públicos de bicicletas partilhadas²⁶. O Governo espanhol abriu, em 2022, concurso para mais 500 milhões, totalizando 1500 milhões nesta linha de actuação²⁷.

²⁵ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021), Convocatoria de 2021 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte.

https://www.transportes.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/programa_subvenciones_municipios_bajas_emisiones/convocatoria_2021

²⁶ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Mitma adjudica 1.000 millones de euros del fondo de recuperación a 170 municipios y 2 entes supramunicipales para descarbonizar y digitalizar la movilidad urbana.

<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-23022022-1401>

²⁷ Gobierno de España - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2022), Convocatoria 2022: Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación sostenible y digital del transporte.

<https://www.transportes.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/ayudas-municipios-para-implantacion-zonas-bajas-emisiones>

5. Alargar o ensino do uso da bicicleta a todos os alunos dos 1.º e 2.º ciclos

Em 2019, 26 pessoas morreram a andar de bicicleta em Portugal. Em média, são atropeladas diariamente 15 pessoas a pé e 5 pessoas de bicicleta. Em Lisboa (2019), 48,6% das crianças iam habitualmente para a escola de carro, 23,4% a pé, 15,5% de autocarro, 5,1% de metro, 2,5% de comboio, 1% de bicicleta e outros modos de transporte²⁸. Há fortes indicações que o uso do automóvel poderá ter aumentado depois da pandemia. Em 2019, o governo português anunciou que aprender a andar de bicicleta fará parte do currículo das crianças desde a escola primária. Esta estratégia, que até agora só incluiu poucas centenas de escolas do segundo ciclo (deixando de fora o ensino primário), está alinhada com uma ideia quase consensual: fazer das crianças uma força de mudança comportamental. A aposta nas crianças e jovens em idade escolar, segundo o governo na altura, “*cria condições para uma mudança drástica de comportamento nas novas gerações*”. No entanto, nos projectos da MUBi com a comunidade escolar, é perceptível que muitas crianças não sabem usar a bicicleta em ambiente de rua (segundo a Direcção Geral da Educação, mais de metade dos alunos rastreados não sabem pedalar, mas destes 86% gostaria de saber²⁹).

O ensino do uso da bicicleta nas escolas não deverá ter como foco a adaptação da criança a ambientes perigosos e injustos, mas ser uma formação cívica que, para além de as ensinar a pedalar em segurança, deve preparar as crianças a serem agentes de mudança social.

6. Campanhas para alteração da cultura de mobilidade

Campanhas, com abrangência nacional, para a promoção do uso dos modos activos e sustentáveis - incluindo apoio de iniciativas educacionais e motivacionais para o uso utilitário da bicicleta, abrangendo adultos trabalhadores e crianças no âmbito da mobilidade escolar - e sobre os prejuízos sociais, ambientais e económicos do transporte motorizado individual.

A MUBi propôs que a verba que o Orçamento do Estado para 2022 adjudicou à ENMAC 2020-2030 fosse utilizada na realização de campanha piloto de comunicação sobre os benefícios, individuais e colectivos, dos modos activos de deslocação e os prejuízos da utilização excessiva do automóvel particular³⁰.

²⁸ “Carro continua a ser o meio preferido para levar os miúdos à escola em Lisboa”, *Público*, 7 de Maio de 2020.

<https://www.publico.pt/2020/05/07/local/noticia/carro-continua-meio-preferido-levar-miudos-escola-1915439>

²⁹ Direcção Geral da Educação, Projecto Desporto Escolar Sobre Rodas 2020/2030.

<https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2021/EstrategiaNacionalMobilidadeAtiva18062021/EDUCA%C3%87%C3%83O%20PARA%20A%20MOBILIDADE%20CICL%C3%81VEL%20.pdf>

³⁰ MUBi (2022), OE 2022: MUBi propõe campanha de comunicação sobre os benefícios dos modos activos.

7. Campanhas de sensibilização rodoviária

Campanhas continuadas, nos principais meios de comunicação, de sensibilização rodoviária em relação a comportamentos perigosos para com os utilizadores vulneráveis. A definição destas campanhas deve ser feita em estreita articulação com as organizações de utilizadores vulneráveis.

Em paralelo, as autoridades policiais deverão ser apetrechadas dos meios necessários para reforçar a fiscalização rodoviária no que diz respeito a comportamentos perigosos em relação a utilizadores vulneráveis³¹, nomeadamente velocidades excessivas dentro das localidades, estacionamento ilegal sobre os passeios e nas e junto às passagens de atravessamento para peões e velocípedes, incumprimento da distância de segurança e regras de ultrapassagem a pessoas em bicicleta. Não há segurança sem mobilidade sustentável, nem mobilidade sustentável sem segurança!

8. Programa de incentivo e apoio à criação de planos e acções de gestão da mobilidade

Programa de incentivo e apoio à criação de planos e acções de gestão da mobilidade³² por parte de grandes pólos atractores ou geradores de deslocações (organizações públicas e privadas, como empresas, hospitais, escolas ou atracções turísticas), que promovam meios de mobilidade sustentável, como os modos activos, os transportes públicos ou a mobilidade partilhada.

No Plano de Poupança de Energia 2022-2023, o Governo recomenda ao sector privado a *«adoção de planos de mobilidade sustentável para entidades ou com mais de 100 colaboradores no mesmo local»*³³, mas seria inaceitável que não fosse a Administração

<https://mubi.pt/2022/07/25/oe2022-mubi-propoe-campanha-de-comunicacao-sobre-beneficios-dos-mo-dos-activos/>

³¹ Resolução da Assembleia da República n.º 29/2019, de 19 de fevereiro.

<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-assembleia-republica/29-2019-119847705>

³² «Por Gestão da Mobilidade entende-se a promoção do transporte sustentável, através da alteração das atitudes e do comportamento dos cidadãos, centrada em medidas designadas por “soft” (medidas de baixo valor, por ex. ao nível da informação e comunicação, organização de serviços ou coordenação de actividades de diferentes parceiros), por contraponto às medidas “hard” (linhas de elevado investimento e impacto, como novas linhas de eléctricos ou rede viária). Estas medidas reforçam na maior parte dos casos a eficácia de medidas “hard” no âmbito do transporte urbano não exigindo necessariamente avultados investimentos financeiros, elevado rácio custo-benefício.»

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Gestão da Mobilidade.

<https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/MobilidadeeTransportes/GestaodaMobilidade/Paginas/Oqueeagestaodamobilidade.aspx>

³³ Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2022, de 27 de setembro - Plano de Poupança de Energia.

<https://files.dre.pt/1s/2022/09/18700/0000600034.pdf>

Pública, central e local, a liderar pelo exemplo este processo.

Em Itália, por exemplo, as empresas e organizações com mais de 100 trabalhadores e os municípios com mais de 50 mil habitantes estão obrigados a ter alguém dedicado com a função de gestor da mobilidade. O Governo italiano criou um fundo de 50 milhões de euros para apoiar esse trabalho³⁴.

9. Programa de incentivos às deslocações pendulares casa-trabalho em bicicleta

Os incentivos de apoio à aquisição de bicicletas (que deverão ser continuados e ampliados) têm sido fundamentais. Agora, são também necessários programas de incentivo ao uso da bicicleta como modo de transporte. Este tipo de programas, recompensando financeiramente os quilómetros pedalados, tem um grande potencial na transferência modal efectiva do automóvel para a bicicleta nas deslocações quotidianas. Existem em vários países europeus e, comprovadamente, resultam num excelente retorno positivo para a sociedade, nomeadamente em termos de saúde pública e também, e por conseguinte, de redução do absentismo laboral.

O programa francês – l'Indemnité Kilométrique Vélo, iniciado em 2015, recompensa os trabalhadores em 0,25 euros por quilómetro percorrido em bicicleta, até um valor máximo anual de 200 euros³⁵. Na Holanda, os trabalhadores podem agora alugar uma bicicleta por 7 euros por mês, e são recompensados em 0,17 euros por cada quilómetro pedalado³⁶. O programa belga existe desde 1999, recompensa os trabalhadores em 0,27 euros por quilómetro³⁷, e participam nele mais de 500 mil pessoas³⁸, cerca de 11% da força laboral do país.

³⁴ Eltis (2021), Having a mobility manager is now mandatory for companies and municipalities in Italy. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/having-mobility-manager-now-mandatory-companies-and-municipalities-italy-2021-07-12_en

³⁵ Club des villes et territoires cyclables (2018), L'indemnité kilométrique vélo deux ans après sa mise en oeuvre.

https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/2018-enquete-ikv_juin.pdf

³⁶ J. Sixty (2020), Netherlands expecting even greater e-bike boom as tax breaks and incentives kick in for 2020, *eBikeTips*.

<https://ebiketips.road.cc/content/news/netherlands-expecting-even-greater-e-bike-boom-as-tax-breaks-and-incentives-kick-in-for>

³⁷ Une indemnité vélo à 0,27 euro par kilomètre dans tous les secteurs qui en étaient exempts, *La Libre*, 27 de Abril de 2023.

<https://www.lalibre.be/belgique/mobilite/2023/04/27/une-indemnite-velo-a-027-euro-par-kilometre-dans-tous-les-secteurs-qui-en-etaient-exempts-UZYHKZBFVZFINGPXHPU6VGGELQ/>

³⁸ Belgian employees take advantage of increase in bike allowances, *The Brussels Times*, 1 de Setembro de 2019.

<https://www.brusselstimes.com/all-news/belgium-all-news/employment/66255/more-bike-allowances-a-re-given-to-belgian-employees/>

Este tipo de programa deverá estar associado à obrigatoriedade de Planos de Mobilidade e Transporte para os locais de emprego com mais de 300 pessoas, com prioridade e exemplo para os locais geridos pelo Estado.

Comparando com os programas de outros países, a MUBi estima que seriam necessários cerca de 6 milhões de euros - o equivalente a dois dias de redução do Imposto sobre Produtos Petrolíferos (ISP) - para o primeiro ano de um programa deste tipo em Portugal.

10. Programa de apoio à aquisição de bicicletas previsível e mais abrangente e inclusivo

No quadro da ENMAC 2020-2030, que tem quase todas as medidas por iniciar, os apoios do Fundo Ambiental de incentivo à aquisição de bicicletas utilitárias têm sido um sucesso. Desde a sua introdução, no Orçamento do Estado para 2019, a procura sempre excedeu largamente os apoios disponíveis.

Lamentavelmente, em 2024 e 2025 o programa sofreu percalços inaceitáveis. Em 2024, as candidaturas abriram a dois meses e meio do final do ano. Em 2025, o número de unidades de incentivos para bicicletas foi reduzido relativamente a anos anteriores³⁹, e o novo modelo de candidaturas mostrou-se inadequado, não havendo qualquer comunicação oficial sobre se nem quando abrirá a segunda fase de candidaturas⁴⁰. No caso das bicicletas convencionais, as vagas disponibilizadas na primeira fase esgotaram em apenas seis horas após a abertura das candidaturas, e para as bicicletas eléctricas e de carga o mesmo sucedeu em seis dias.

Tudo isto mina a confiança no programa, podendo desincentivar a participação e reduzir a sua eficácia e impacto. Em contraste, noutros países europeus, programas similares de apoio à compra de bicicletas apresentam maior previsibilidade e estabilidade, assegurando um impacto mais duradouro.

Em particular, recomendamos que:

- O montante para o programa seja inscrito no Orçamento do Estado para 2026, por forma a que as candidaturas possam abrir no primeiro mês do ano.
- Aumento no número de incentivos para bicicletas utilitárias:
 - Bicicletas convencionais: 3000 unidades
 - Bicicletas eléctricas: 8000 unidades
 - Bicicletas de carga: 1000 unidades

³⁹ MUBi (2025), Redução no número de incentivos do Fundo Ambiental para bicicletas é inaceitável. <https://mubi.pt/2025/03/27/reducao-numero-incentivos-para-bicicletas-inaceitavel/>

⁴⁰ MUBi (2025), Análise e recomendações sobre os incentivos do Fundo Ambiental à aquisição de bicicletas. <https://mubi.pt/2025/06/12/analise-e-recomendacoes-sobre-os-incentivos-do-fundo-ambiental-a-aquisicao-de-bicicletas/>

- A taxa de comparticipação passe a ser até 75%, ajustada ao rendimento dos beneficiários
- O valor máximo do apoio para as bicicletas de carga, na componente ‘passageiros’, seja aumentado para, pelo menos, 1800 euros; e para a componente destinada a empresas de logística urbana o apoio seja, no mínimo, uma vez e meia o atribuído na componente ‘passageiros’.
- O programa inclua bicicletas adaptadas para pessoas com necessidades especiais, bicicletas em segunda mão e apoios à reparação de bicicletas.

Paralelamente, e tendo em conta que cerca de 70% dos participantes no programa do Fundo Ambiental de incentivos para veículos de baixas emissões são pessoas que compram uma bicicleta, consideramos que o modelo de apoios e candidaturas deverá ser adaptado às especificidades das bicicletas, garantindo maior equidade, previsibilidade e eficácia, e que sejam revistos os critérios de comunicação do programa (que tem sido essencialmente focados no automóvel). Defendemos, também, maior informação e transparência do programa, com publicação dos dados de análise das candidaturas e montantes disponíveis em tempo real e dos relatórios anuais de execução do programa.

Em França, o *Plan Velo* prevê destinar 500 milhões de euros, até 2027, para apoios de incentivo à aquisição de bicicletas. Em Portugal, equivaleria a um investimento anual de 19 milhões de euros. A medida pretende não só contribuir para a redução do uso do automóvel, como também impulsionar a indústria nacional de produção de bicicletas⁴¹.

11. Programa de apoio à criação e expansão de sistemas de bicicletas partilhadas

Em cidades com ainda reduzido nível de utilização da bicicleta (<10%), os sistemas de bicicletas partilhadas têm uma grande importância na normalização da imagem da bicicleta como modo de transporte e em facilitar a sua experimentação⁴². Contudo, uma das razões porque, por vezes, alguns destes sistemas têm pouco sucesso prende-se com a sua insuficiente dimensão e por surgirem com pouco investimento⁴³.

Um relatório que analisou a dimensão socioeconómica de 13 sistemas de partilha de bicicletas em cidades europeias conclui que cada euro investido em serviços públicos de

⁴¹ “Plan vélo : le gouvernement annonce un investissement de 2 milliards d’euros d’ici à 2027”, *Le Monde*, 5 de maio de 2023.

https://www.lemonde.fr/societe/article/2023/05/04/plan-velo-le-gouvernement-annonce-un-investissem-ent-de-2-milliards-d-euros-d-ici-a-2027_6172122_3224.html

⁴² Institute for Transportation & Development Policy (2018), *The Bikeshare Planning Guide*.
<https://bikeshare.itdp.org/>

⁴³ Grupo de Projecto para a Mobilidade Activa (2025), *Sistemas de Bicicletas Partilhadas: Resultados do inquérito à Rede Colaborativa para a Mobilidade Activa*.
https://mobilidade-ativa.pt/sistemas_bicicletas_partilhadas/

partilha de bicicletas gera um impacto económico médio que varia entre 79 cêntimos e 1,14 euros⁴⁴.

O mesmo estudo dos 13 serviços de partilha de bicicletas conclui que se evitaram mais de 90 mortes prematuras entre 2014 e 2016. Se incluirmos a questão da segurança rodoviária, o valor socioeconómico agregado dos efeitos de cada euro investido nos 13 sistemas de partilha de bicicleta têm um efeito médio que varia entre 1,37 euros e 1,72 euros.

12. Instalação de parqueamentos para bicicletas nas interfaces de transporte

Programa para a instalação de parqueamentos para bicicletas, seguros e convenientes, de curta e de longa duração, nas interfaces de transportes públicos - com prioridade imediata nas tuteladas pelo Estado.

A França está a instalar 90 mil lugares de estacionamento para bicicletas de longa duração (vigiados ou com sistema de fechadura, em local coberto) em 1133 estações de comboio - aquelas com mais de 100 mil passageiros por ano (ou, 275 por dia)⁴⁵.

13. Reactivação do programa Portugal Ciclável 2030

O programa Portugal Ciclável 2030⁴⁶ prevê um investimento de 300 milhões de euros para a construção, até 2030, de cerca de 100 ciclovias, principalmente de ligação interurbana, com uma extensão total de aproximadamente mil quilómetros, tal como também inscrito no Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)⁴⁷.

Contudo, para além do programa ter estado parado entre 2020 e 2024, as comparticipações máximas por quilómetro e por ciclovia têm sido significativamente inferiores à média prevista, o que torna o programa pouco atractivo para os municípios.

⁴⁴ Sergi Martínez, Albert Tapia, Valeria Bernardo, Joan Enric Ricart e Miquel Rodríguez Planas. "The Economic impact of bike sharing in European cities." *SSRN Electronic Journal*, Maio 2019.
<https://media.iese.edu/research/pdfs/ST-0505-E.pdf>

⁴⁵ LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d'ici janvier 2024, Vélo & Territoires, 10 de Junho de 2021.
<https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/10/lom-90-000-places-de-stationnements-velo-securises-gares/#>

⁴⁶ Ministério do Ambiente (2018), Portugal Ciclável 2030: Programa nacional para a interconexão das redes cicláveis municipais, para a estruturação entre redes contíguas e para a promoção de redes isoladas.
<https://www.fundoambiental.pt/ficheiros/pc2030-pdf.aspx>

⁴⁷ XXII Governo (2020), Programa Nacional de Investimentos 2030.
<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc22/comunicacao/documento?i=apresentacao-do-programa-nacional-d-e-investimentos-para-2030>

	Comparticipação máxima no Aviso n.º 23123/2024/2	Comparticipação média prevista no programa
Por quilómetro	150 mil €	300 mil €
Por ciclovía	750 mil €	~ 3 milhões €

Um reflexo disto é que para o último Aviso⁴⁸, disponibilizando três milhões de euros para 2024 e 2025, surgiram apenas quatro candidaturas para 2,4 milhões. Destas quatro, duas tinham já recebido financiamento em um Aviso anterior - no entanto, estas duas ciclovias, como todas as outras nesse Aviso, não foram construídas⁴⁹.

Isso significa que o último Aviso (para 2024 e 2025) corresponde a um investimento por parte do Estado em ciclovias em todo o país de pouco mais de 400 mil euros por ano. A este ritmo, serão precisos perto de 700 anos para cumprir o programa Portugal Ciclável 2030.

Portugal é um dos países da Europa com menor percentagem de extensão de infra-estruturas protegidas para bicicleta em relação à extensão da rede rodoviária. Uma análise da Federação Europeia de Ciclistas, recorrendo aos dados disponíveis no Open Street Maps em janeiro de 2024, mostra que essa proporção em Portugal é de apenas 1,4%, enquanto que em Espanha é quase o triplo (3,9%), na Hungria 7,4 vezes superior (10,4%), na Bélgica 22 vezes superior (31%), na Holanda 50 vezes superior (70,5%)⁵⁰.

O Orçamento do Estado para 2024 determinava que o Governo adoptasse as diligências necessárias para assegurar maior visibilidade das ações do Programa Portugal Ciclável 2030⁵¹. O programa deverá ser reactivado de forma mais atractiva e previsível para os municípios. Mas é também fundamental que seja enquadrado e articulado com a ENMAC 2020-2030, nomeadamente na sua componente de formação de políticos e técnicos autárquicos. E, como dito anteriormente, a ENMAC 2020-2030 precisa urgentemente de liderança política e de recursos humanos e financeiros.

⁴⁸ Aviso n.º 23123/2024/2 - Apoio a projetos de construção de ciclovias no âmbito do Portugal Ciclável.

<https://www.fundoambiental.pt/apoios-2024/transportes-e-mobilidade-sustentavel/construcao-de-ciclovias-no-ambito-do-portugal-ciclavel-2024.aspx>

⁴⁹ “Governo anunciou novas ciclovias. Metade já teve financiamento, mas não saiu do papel”, *Público*, 14 de Agosto de 2025.

<https://www.publico.pt/2025/08/14/local/noticia/governo-anunciou-novas-ciclovias-metade-ja-financiamento-nao-saiu-papel-2143912>

⁵⁰ European Cyclists’ Federation (2023), QECIO 2.0: Quantifying Europe’s Cycling Infrastructure using OpenStreetMap.

<https://ecf.com/quantifying-europe-cycling-infrastructure-using-openstreetmap-qecio-2>

⁵¹ Lei n.º 82/2023 (Orçamento do Estado para 2024) - artigo 172.º, n.º 1.

<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2023-836109751-836144316>

14. Passe Nacional Multimodal

A MUBi e várias outras organizações defendem a criação de um Passe Nacional Multimodal que inclua o transporte ferroviário em articulação com as redes regionais e locais de transporte público (ferrovia, metropolitanos, rodoviários, sistemas públicos de bicicletas partilhadas e afins). Este deverá ser acompanhado do investimento em infra-estruturas, material circulante e contratação e formação de trabalhadores. Deverá, simultaneamente, priorizar as condições de conforto e segurança nos trajectos a pé e em bicicleta às interfaces de transporte e disponibilizar estacionamento para bicicletas e pontos de bicicletas partilhadas nestas interfaces⁵².

Os sistemas públicos de bicicletas partilhadas deverão, também, ser incluídos no âmbito dos passes intermodais gratuitos existentes, como os passes Sub23 e 4_18, e dos direitos à utilização gratuita de transportes públicos, conforme determina o Orçamento do Estado para 2024⁵³.

15. Programa de apoio à micro-logística urbana em bicicleta

Nas áreas urbanas, os veículos de mercadorias contribuem para a deterioração da qualidade do espaço público, da qualidade do ar e da segurança de outros utilizadores do espaço urbano. A logística urbana é responsável por 15% do total das viagens nas cidades, 30% de toda a energia consumida pelos transportes urbanos e cerca de 50% da produção de material particulado e de NOx. A bicicleta poderia substituir mais de metade das viagens para transporte de bens nas cidades europeias feitas com recurso a veículos motorizados⁵⁴, e uma única bicicleta de carga pode reduzir até 5 toneladas de emissões de CO2 por ano⁵⁵.

França lançou um programa nacional para desenvolvimento da logística em bicicleta, suportado por 12 milhões de euros em certificados de economia de energia⁵⁶. O governo de Espanha anunciou recentemente que, num pacote de 40 milhões de euros para ajudar a

⁵² MUBi (2024), Campanha “Todos a Bordo!” lança petição pelo direito à mobilidade, pelo planeta e pelo emprego.

<https://mubi.pt/2024/09/17/campanha-todos-a-bordo-lanca-peticao-pelo-direito-a-mobilidade-pelo-planeta-e-pelo-emprego/>

⁵³ Lei n.º 82/2023 (Orçamento do Estado para 2024) - Artigo 172.º, n.º 2.

<https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/lei/2023-836109751-836144316>

⁵⁴ CycleLogistics – Moving Europe Forward! (2014), Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities.

https://www.cargobike.jetzt/wp-content/uploads/2021/03/2013_cyclelogistics_baseline_study.pdf

⁵⁵ European Commission (2020), Sustainable and Smart Mobility Strategy, Feedback from: European Cyclists' Federation .

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy/F538949>

⁵⁶ Ministère de la Transition Écologique (2021), Plan national pour le développement de la cyclologie.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/210503_dp-Plan-developpement-cyclo-logistique.pdf

impulsionar o uso quotidiano da bicicleta nas cidades, 5 milhões serão destinados a apoiar a compra de bicicletas de carga por parte das empresas de distribuição de mercadorias em âmbito urbano⁵⁷.

O programa deverá financiar a implementação de projectos piloto de Interpostos Urbanos de Micro-Logística (IUML) localizados em áreas urbanas (especialmente junto a zonas históricas), onde as mercadorias podem ser transferidas de veículos maiores para bicicletas de carga para a etapa final da entrega. Esses interpostos deverão funcionar como *hubs* logísticos compartilhados, onde várias empresas podem consolidar as suas entregas para distribuição por bicicletas de carga, otimizando as rotas e reduzindo o número de veículos motorizados necessários. O programa deverá, também, incluir apoios dirigidos às empresas de micrologística para a aquisição de bicicletas de carga, ou, em alternativa, ser considerada uma tipologia adicional própria nos apoios do Fundo Ambiental.

16. Políticas e medidas fiscais alinhadas com os objectivos de mobilidade sustentável

É extremamente importante as políticas fiscais e a execução de medidas fiscais estarem alinhadas e articuladas com as resoluções e objectivos nacionais em matéria de mobilidade sustentável e acção climática. Estas devem beneficiar, efectivamente, quem opta por soluções de mobilidade social e ambientalmente mais sustentáveis, por forma a sinalizar junto dos cidadãos a desejada mudança de comportamentos de mobilidade.

16.1 Benefícios fiscais para empresas que implementem medidas de promoção da mobilidade activa e sustentável

Oferecer benefícios fiscais a empresas que adoptem um esquema para a compra de bicicletas para os seus trabalhadores (como o ‘Cycle to Work Scheme’ do Reino Unido⁵⁸) e implementem Planos de Mobilidade e Transporte para os locais de emprego com mais de 300 pessoas (ver medidas 8 e 9).

16.2 Taxa reduzida de IVA para componentes e acessórios de bicicleta

Após a entrada em vigor da taxa reduzida de IVA na aquisição de bicicletas, um conjunto de especialistas em fiscalidade defendeu que a mesma taxa é extensível aos componentes e

⁵⁷ Governo de Espanha, Pedro Sánchez anuncia la incorporación de la bicicleta a las ayudas al transporte público con una partida de 40 millones de euros, 12 de Setembro de 2024. <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/paginas/2024/120924-sanchez-fomento-transporte-publico.aspx>

⁵⁸ Cycle to Work scheme, Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Cycle_to_Work_scheme

acessórios de bicicleta⁵⁹, contradizendo a interpretação publicada pela Autoridade Tributária e Aduaneira através do Ofício Circulado 30254/2023⁶⁰.

Na lista de bens e serviços sujeitos à taxa reduzida de IVA deverá ficar claro que constam os componentes e acessórios de bicicleta, assim como também os serviços de aluguer de bicicletas, tal como permite a directiva europeia sobre o IVA⁶¹.

⁵⁹ “IVA das bicicletas baixou, mas Fisco diz que as peças não são abrangidas”, *Negócios*, 16 de janeiro de 2023.

<https://www.jornaldenegocios.pt/economia/impostos/detalhe/iva-das-bicicletas-baixou-mas-fisco-diz-q-ue-as-pecas-nao-sao-abrangidas>
<https://forum.mubi.pt/uploads/default/original/2X/7/76484dab4ff6a6daa8fb41957b525e886d0388b8.jpeg>

⁶⁰ Autoridade Tributária e Aduaneira, Ofício Circulado 30254, de 2023-01-05, pag. 5.

https://info.portaldasfinancas.gov.pt/pt/informacao_fiscal/legislacao/instrucoes_administrativas/Documents/Oficio_circulado_30254_2023.pdf

⁶¹ Diretiva (UE) 2022/542 do Conselho de 5 de abril de 2022 que altera as Diretivas 2006/112/CE e (UE) 2020/285 no que diz respeito às taxas do imposto sobre o valor acrescentado.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32022L0542>



Associação pela Mobilidade
Urbana em Bicicleta

MUBi

Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta

mubi.pt | geral@mubi.pt

6 de Outubro de 2025