



CARTA ABERTA À ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Pela rejeição da obrigatoriedade do uso de capacete e vestuário refletor para utilizadores de bicicletas elétricas

Exmas. Senhoras Deputadas e Exmos. Senhores Deputados,

As organizações abaixo assinadas, que trabalham diariamente na promoção da mobilidade ativa, da segurança rodoviária, da saúde pública, da sustentabilidade ambiental e da melhoria da qualidade de vida nas cidades e territórios portugueses, manifestam a sua preocupação relativamente à proposta de tornar obrigatório o uso de capacete e de vestuário refletor para utilizadores de bicicletas elétricas.

Em determinados contextos, o uso de capacete pode contribuir para reduzir a gravidade de certas lesões em caso de impacto. Contudo, essa constatação não responde à questão central: **a obrigatoriedade legal e universal do seu uso constitui uma medida política eficaz em termos de saúde pública, para a melhoria da segurança rodoviária e a promoção de uma mobilidade mais sustentável?**

Estudos internacionais indicam que **a obrigatoriedade do uso do capacete está associada a reduções significativas na utilização regular da bicicleta**. Dado que os **benefícios para a saúde decorrentes da atividade física excedem amplamente os riscos** inerentes ao uso da bicicleta em contexto de mobilidade urbana, mesmo que apenas dissuadisse um número muito pequeno de pessoas de pedalar, **esta política resultaria num balanço negativo para a saúde pública**. O aumento de morbilidade e mortalidade associado à redução da atividade física seria superior ao número de vidas potencialmente salvas pelo uso do capacete.

A redução na utilização da bicicleta tem, ainda, o efeito de **enfraquecer o fenómeno de Safety in Numbers**, de acordo com o qual a presença de mais ciclistas contribui para aumentar a segurança de todos. A imposição do uso do capacete teria, ainda, como consequência a **inviabilização dos sistemas de bicicletas partilhadas**, os quais dependem da facilidade e espontaneidade de utilização.

Qualquer nova obrigação legal deve assentar nos **princípios da necessidade, adequação e proporcionalidade**. Consideramos que a proposta em discussão não demonstra cumprir estes requisitos e não apresenta evidência suficiente de que produzirá benefícios para a sociedade.

A **evidência internacional** demonstra que a **segurança dos ciclistas** depende sobretudo da **redução das velocidades dos veículos motorizados, da criação de infraestrutura ciclável segura e contínua, da melhoria da segurança dos cruzamentos e da aplicação dos princípios do Sistema Seguro (Safe System)**. Hoje, sabemos que cerca de 65% das mortes de ciclistas na Europa resultam de colisões com veículos motorizados e que, em Portugal, no conjunto de utilizadores de bicicleta e de trotinete, esse valor ronda os 73%.

Por essa razão, os países europeus com melhores indicadores de segurança rodoviária e maiores níveis de utilização da bicicleta, como os Países Baixos e a Dinamarca, **não basearam as suas estratégias na obrigatoriedade do capacete** ou noutras medidas que transferem a responsabilidade da segurança para os mais vulneráveis. Pelo contrário, apostaram antes na **criação de condições para prevenir os sinistros e não apenas para mitigar as suas consequências**.

Com uma **quota modal da bicicleta ainda inferior a 1%**, Portugal situa-se **significativamente abaixo da média europeia (8%) e entre os países com menor utilização deste modo de transporte**, ao mesmo tempo que continua fortemente dependente do automóvel privado. Neste contexto, a **introdução de novas barreiras à utilização da bicicleta**, sobretudo em meio urbano, **constitui um sinal contraditório face aos objetivos nacionais** de descarbonização, redução do congestionamento, promoção da atividade física, melhoria da qualidade do ar e da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável.

A bicicleta elétrica constitui, para muitas pessoas em situação de maior vulnerabilidade social, um modo de transporte económico de acesso ao emprego ou uma ferramenta de trabalho, desempenhando um importante papel de **inclusão social**, sobretudo em contextos de insuficiência de transporte público. A introdução de barreiras adicionais à sua utilização pode, por isso, **afetar de forma desproporcionada os grupos de menores rendimentos e mais expostos à pobreza de mobilidade**.

Importa ainda salientar que **bicicletas elétricas e trotinetes elétricas apresentam características técnicas, padrões de utilização e perfis de risco distintos**. Contudo, atualmente as **trotinetes elétricas são consideradas velocípedes para efeitos do Código da Estrada** e, por isso, a ANSR publica estatísticas agregadas dos dois modos de transporte.

O Projeto de Lei em questão apresenta apenas dados relativos ao aumento da sinistralidade desse conjunto agregado e dados da GNR referentes exclusivamente a trotinetes elétricas, fundamentando as suas motivações nesses elementos. O diploma **não apresenta quaisquer dados específicos sobre bicicletas, muito menos sobre os modelos com assistência elétrica, que pudessem sustentar o sentido das alterações legislativas propostas.**

A própria experiência internacional demonstra a necessidade desta distinção. Espanha optou por criar um enquadramento regulatório específico para os veículos de mobilidade pessoal, incluindo as trotinetes elétricas, separando-os das bicicletas. Esta opção reconhece que estamos perante modos de transporte diferentes, que exigem análises e respostas diferenciadas.

Também a proposta de obrigatoriedade de vestuário refletor nos suscita preocupações. O Código da Estrada já exige refletores e iluminação nos veículos durante o período noturno ou em condições de visibilidade insuficiente. **Não foi apresentada, nem é conhecida, evidência robusta que demonstre que a imposição de vestuário refletor aos utilizadores de bicicletas elétricas produza ganhos significativos de segurança rodoviária.**

A simplificação da fiscalização não constitui fundamento suficiente para a introdução de novas obrigações legais. A necessidade de uma medida deve ser demonstrada pelos benefícios que produz para a sociedade, nomeadamente em matéria de saúde pública e de segurança rodoviária, e não apenas pela facilidade da sua aplicação.

Por tudo isto, apelamos à Assembleia da República para que rejeite qualquer proposta de obrigatoriedade do uso de capacete ou de vestuário refletor para utilizadores de bicicletas elétricas e que **concentre o debate político e legislativo nas medidas que comprovadamente salvam vidas:**

- Generalização da velocidade máxima de 30 km/h em meio urbano;
- Acalmia física do tráfego;
- Construção de redes cicláveis contínuas, seguras e acessíveis;
- Melhoria da segurança dos cruzamentos;
- Proteção dos utilizadores vulneráveis da via pública;
- Frentes e envolventes escolares seguras;
- Fiscalização eficaz da velocidade e dos comportamentos de risco;
- Implementação dos princípios do Sistema Seguro (Safe System).

A melhor política de segurança rodoviária não é preparar as pessoas para sobreviver a um sinistro. **É criar condições para que esse sinistro não aconteça.**

Organizações que subscrevem a carta (por ordem alfabética):

ABIMOTA – Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas
ACA-M – Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados
Associação Inspira Mobilidade
AVE – Associação Vimaranesa para a Ecologia
Bicicultura, C.R.L.
Braga Ciclável – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
BYCS
Campo Aberto – Associação de Defesa do Ambiente
Ciclaveiro – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
CICLODA – Associação Oficina da Ciclomobilidade
Cicloficina da Junqueira
Cicloficina da Penha de França
Cicloficina do Porto
Coimbr’a Pedal
Condeixa para Pessoas
Corrente Coletiva
ECF – European Cyclists’ Federation
FEMINA – uma oficina comunitária de bicicletas
FPCUB – Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta
GARRA Porto
Lisboa Possível
MAP – Mobilidade Ativa Porto
Mapear – Mobilidade Ativa e Espaço Público na Penha de França
MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
Núcleo Cicloturista De Sesimbra - Associação De Defesa Do Ambiente
O Peão Primeiro – Figueira da Foz
Observalicia - Observatório sobre Alimentação, Tecnologia e Ecologia
Oficicleta da Trafaria
Oficicleta de Colares
SOLUM 15
the Future Design of Streets Association
Tia Bina – Capacitar para a mobilidade em bicicleta
Viana Ciclável – Associação pela Mobilidade Ativa e Sustentável
ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável

Anexo Técnico – Evidência Científica

organizada por data de publicação

European Transport Safety Council (2026), *Improving the Safety of Cycling in Europe – PIN Flash Report 50*.

O ETSC conclui que a melhoria da segurança dos ciclistas passa sobretudo pela redução da velocidade, infraestrutura segura e desenho adequado das vias.

Střecha, J, et al. (2025), *The Impact of Mandatory Helmet Laws on Urban Bike-Sharing and Sustainable Mobility in Prague, Future Transportation*, 5(1).

A obrigatoriedade pode afetar particularmente os sistemas de bicicletas partilhadas e os utilizadores ocasionais.

Moran, M.; Salman, M.; Yabe, T. (2025), *Causal Impacts of Protected Bike Lanes on Cycling Behavior with Demographic Disparities*, *arXiv preprint arXiv:2507.04936v1*.

Mostra aumentos significativos da utilização da bicicleta associados à criação de ciclovias protegidas.

ITF/OECD (2024), *Road Safety Annual Report*

Muito focado em Safe System, velocidade, infraestrutura e proteção dos utilizadores vulneráveis. Não coloca a obrigatoriedade do capacete no centro das políticas de segurança rodoviária.

Gerhard, R. et al. (2023), *Mandatory helmet legislation and risk perception: A qualitative study in Melbourne, Australia*. *Journal of Transport & Health*, 33.

Mostra que a legislação obrigatória influencia a decisão de usar bicicleta e pode funcionar como barreira à utilização para determinados grupos.

WHO (2023), *Global Status Report on Road Safety*.

O relatório conclui que a abordagem correta é o Safe System Approach e que os países que obtiveram melhores resultados combinam velocidades seguras, infraestruturas seguras, veículos seguros, legislação, fiscalização e resposta pós-sinistro. Os utilizadores vulneráveis (peões, ciclistas e motociclistas) devem ser protegidos prioritariamente através do desenho do sistema.

OECD/ITF (2022), *The Safe System Approach in Action*.

O Safe System centra-se na eliminação do risco na origem e não apenas na mitigação das consequências.

Cycling UK (2020), *Cycle Helmets: An Overview of the Evidence*.

Embora não seja um artigo científico, é uma síntese muito bem referenciada e frequentemente utilizada em debates políticos. A organização conclui que os capacetes podem ser benéficos individualmente, mas que as leis obrigatórias podem gerar perdas de saúde pública através da redução da utilização da bicicleta.

Høye, A. (2018), *Recommend or mandate? A systematic review and meta-analysis of the effects of mandatory bicycle helmet legislation*. *Accident Analysis & Prevention*, 120, 239–249.

Existe evidência de que a obrigatoriedade aumenta a utilização do capacete e reduz lesões cranianas. Contudo, essa não é a única dimensão relevante para avaliar uma política pública.

Molina-García et al. (2018), *Would New Zealand adolescents cycle to school more if allowed to cycle without a helmet?*, *Journal of Transport & Health*, 11, 64-72.

A obrigatoriedade pode constituir uma barreira à utilização da bicicleta, especialmente entre jovens.

Lemon, J. et al. (2018), *Changes in participation, demographics and hazard associated with mandatory bicycle helmets in New South Wales, Australia*. *Journal of Transport & Health*, 9, 195-202.

Analisa alterações na participação e nos riscos após a legislação obrigatória na Austrália.

Fishman, E. (2016), *Bikeshare: A Review of Recent Literature*, *Transport Reviews*, 36(1), 92-113.

Uma das conclusões recorrentes é que a simplicidade de utilização é crucial para o sucesso dos sistemas de bicicletas partilhadas. Qualquer barreira adicional reduz a adesão.

Clarke, C. (2015), *Evaluation of Australia's Bicycle Helmet Laws*. The 2015 Sports Science Summit. London.

A experiência australiana sugere que a obrigatoriedade pode reduzir substancialmente a utilização da bicicleta.

Deenihan, G., & Caulfield, B. (2014), *Estimating the health economic benefits of cycling*, *Journal of Transport & Health*, 1(2).

Mostra que os benefícios de saúde pública decorrentes do aumento da utilização da bicicleta podem superar largamente muitos dos riscos associados.

European Cyclists' Federation (2014), *ECF Helmet Factsheet*

A federação europeia de ciclistas, que congrega mais de 70 organizações de mais de 40 países, defende que a utilização do capacete deve ser uma escolha de cada ciclista e não imposta pelas autoridades.

Fyhri, A., Bjørnskau, T., Backer-Grøndahl, A. (2012), *Bicycle helmets – A case of risk compensation?* *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5).

Estudo frequentemente citado na literatura sobre efeitos comportamentais das leis obrigatórias.

Carpenter, C.S. & Stehr, M. (2011), *Intended and Unintended Consequences of Youth Bicycle Helmet Laws*. *Journal of Law and Economics*, 54(2), 305-324.

Conclui que as leis aumentaram o uso do capacete mas também reduziram significativamente a prática do ciclismo entre jovens.

Pucher, J., & Buehler, R. (2008), *Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany*. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.

Os países com maior utilização da bicicleta não chegaram lá através do capacete. Chegaram lá através de redes cicláveis, acalmia de tráfego, interseções seguras e prioridade à bicicleta.

Jacobsen, P.L. (2003), *Safety in Numbers: More Walkers and Bicyclists, Safer Walking and Bicycling*. *Injury Prevention*, 9(3), 205-209.

A segurança é conseguida através do aumento do número de ciclistas

Robinson, D.L. (1996), *Head injuries and bicycle helmet laws.* Accident Analysis & Prevention, 28(4), 463-475.

Um dos estudos clássicos australianos. Observou aumentos do uso de capacete acompanhados por reduções significativas da utilização da bicicleta após a introdução das leis obrigatórias