



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 5 de outubro de 2023  
(OR. en)

13832/23  
ADD 1

TRANS 397  
CLIMA 445  
ENV 1083  
SAN 567  
IND 512  
STATIS 62

#### NOTA DE ENVIO

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	4 de outubro de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 566 final – ANEXO
Assunto:	ANEXOS da COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES Proposta de Declaração Europeia para a Prática da Bicicleta

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 566 final – ANEXO.

---

Anexo: COM(2023) 566 final – ANEXO



Bruxelas, 4.10.2023  
COM(2023) 566 final

ANNEX

**ANEXOS**

*da*

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO  
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ  
DAS REGIÕES**

**Proposta de Declaração Europeia para a Prática da Bicicleta**

## Declaração Europeia para a Prática da Bicicleta

O Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão Europeia proclamam solenemente a seguinte Declaração Conjunta para a Prática da Bicicleta

### *Preâmbulo*

Considerando o seguinte:

- (1) Os transportes são fundamentais para a inclusão social e o desenvolvimento económico, bem como para a criação de emprego e a promoção do acesso a outros serviços essenciais, como o emprego, a educação, a saúde e a prestação de cuidados. No entanto, os transportes continuam a constituir uma fonte significativa de emissões de gases com efeito de estufa, bem como de poluição atmosférica, sonora e aquática. O congestionamento permanece um sério desafio para a eficiência dos sistemas de transporte e também reduz a qualidade de vida das zonas afetadas, com um custo considerável para a sociedade e a economia.
- (2) As formas de transporte sustentáveis são essenciais para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima, poluição zero e eficiência energética. Entre elas, a prática da bicicleta é uma das mais sustentáveis, saudáveis e eficientes, com um potencial considerável para apoiar a descarbonização dos transportes urbanos e ajudar a alcançar a meta a nível da UE de reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990, e de alcançar a neutralidade climática até 2050, em conformidade com a Lei Europeia em matéria de Clima <sup>1</sup>. Ajudar-nos-á também a avançar no sentido da ambição de poluição zero <sup>2</sup>, com inúmeros benefícios conexos noutros domínios. A importância de continuar a desenvolver a prática da bicicleta é, em particular, fundamental para as cidades europeias como parte dos nossos objetivos climáticos.
- (3) O ciclismo compreende uma vasta e dinâmica classe de veículos rodoviários movidos pelo ser humano, incluindo bicicletas para variado tipo de terreno, bicicletas de carga, bicicletas para o transporte de crianças, bicicletas para pessoas com deficiência, triciclos, bicicletas reclinadas, velomóveis, bicicletas duplas, bicicletas elétricas convencionais e rápidas e reboques para bicicletas. Dão resposta a uma vasta gama de necessidades de transporte e mobilidade e exigem infraestruturas adequadas. A bicicleta desempenha um papel cada vez mais importante no transporte urbano de mercadorias, em especial nas entregas de encomendas e de compras, graças às bicicletas de carga e afins. A fim de realizar todo o potencial da bicicleta, as políticas aplicáveis a esta prática devem refletir tal diversidade.
- (4) Para desenvolver todo o seu potencial, a prática da bicicleta deve ser devidamente tida em conta nas políticas de mobilidade urbana a todos os níveis de governação e

---

<sup>1</sup> [Regulamento \(UE\) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos \(CE\) n.º 401/2009 e \(UE\) 2018/1999 \(«Lei europeia em matéria de clima»\).](#)

COM(2020) 789.

<sup>2</sup> O 8.º Programa de Ação em matéria de Ambiente (Decisão (UE) 2022/591) insta a Comissão, os Estados-Membros, as autoridades regionais e locais e as partes interessadas, conforme adequado, a reforçarem os incentivos positivos do ponto de vista ambiental e a eliminarem progressivamente os subsídios prejudiciais para o ambiente, em especial os subsídios aos combustíveis fósseis, a nível da União, bem como a nível nacional, regional e local.

financiamento, planeamento dos transportes, sensibilização, atribuição de espaço, regulamentação em matéria de segurança e infraestruturas adequadas, com especial destaque para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Por exemplo, o conceito da UE de planeamento da mobilidade urbana sustentável<sup>3</sup> coloca a mobilidade ativa, incluindo a prática da bicicleta, no centro das atenções. As medidas de apoio à utilização da bicicleta devem fazer parte do pilar de descarbonização dos planos nacionais em matéria de energia e clima e ser devidamente tidas em conta nos planos da missão do Horizonte Europa sobre 100 Cidades Inteligentes e com Impacto Neutro no Clima até 2030.

- (5) A prática da bicicleta melhora a inclusão social, contribuindo para a saúde física e mental e para o bem-estar das pessoas. Trata-se de uma atividade física moderada que reduz os riscos para a saúde e as mortes prematuras associadas a estilos de vida sedentários. As bicicletas com assistência elétrica (bicicletas elétricas convencionais e rápidas) são cada vez mais populares e permitem que as pessoas cubram distâncias maiores, satisfaçam as necessidades de mobilidade e de transporte das famílias, das pequenas e médias empresas (PME) e alcancem grupos adicionais, como os idosos e as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.
- (6) É essencial dispor de mais e melhores infraestruturas para ciclistas em toda a UE para atrair mais pessoas para esta prática, nas zonas urbanas e rurais e entre elas. Uma melhor infraestrutura para ciclistas beneficiará igualmente outros meios, como as soluções de micromobilidade.
- (7) O financiamento dedicado à utilização da bicicleta — a nível local, nacional e europeu — é necessário para corresponder à ambição de atrair mais pessoas para a bicicleta. Um nível adequado de investimento é uma condição prévia para melhorar significativamente as condições de utilização da bicicleta e manter as infraestruturas.
- (8) A segurança é um requisito para incentivar as pessoas a utilizar a bicicleta, especialmente os grupos ainda hesitantes, como muitas mulheres, as crianças e os idosos. Além de infraestruturas mais seguras, tais como ciclovias separadas e locais de estacionamento seguros, todos os elementos da abordagem «sistema seguro» devem ser aplicados tanto aos cicloveículos como aos veículos motorizados e aos condutores que partilham a estrada com ciclistas. Tal inclui velocidades seguras, a utilização segura da estrada e veículos seguros, com base numa aplicação rigorosa das regras de trânsito rodoviário. O desenvolvimento de normas nas vias cicláveis aumentaria a segurança inerente à conceção das novas infraestruturas para ciclistas. A formação e a educação, nomeadamente nas escolas, podem ajudar a promover a utilização segura da bicicleta.
- (9) A indústria europeia do ciclismo é um inovador e líder mundial, bem como um setor importante e em crescimento da economia. Representa atualmente mais de 1 000 PME<sup>4</sup> e milhões de postos de trabalho, com potencial para muitos mais.
- (10) A bicicleta é também um fator essencial para o turismo sustentável e contribui para a conectividade dentro das zonas rurais e urbanas e entre elas, especialmente em combinação com os comboios, os autocarros e outros modos de transporte, a fim de criar serviços de mobilidade multimodal. Traz benefícios tangíveis para a economia local, em especial para as PME.

---

<sup>3</sup> Recomendação (UE) 2023/550 da Comissão de 8 de março de 2023 sobre os programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável.

<sup>4</sup> Em especial, serviços e reparação de bicicletas, retalhistas, etc.

- (11) Os dados relativos à prática da bicicleta não são recolhidos de forma consistente na UE e tal afeta a escolha ótima dos investimentos no setor dos transportes e a avaliação da eficácia das medidas já tomadas.
- (12) Os princípios incluídos na presente Declaração deverão contribuir para a consecução das metas climáticas e ambientais da UE, incluindo, em especial, o Plano de Ação para a Poluição Zero <sup>5</sup> e os outros objetivos do Pacto Ecológico Europeu, a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente <sup>6</sup> e o Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana <sup>7</sup>.
- (13) Em fevereiro de 2023, o Parlamento Europeu adotou uma resolução sobre o desenvolvimento de uma estratégia da UE para a utilização da bicicleta <sup>8</sup>. Em 2022, seis Estados-Membros da UE elaboraram uma Declaração Europeia para a Prática da Bicicleta, que, até à data, foi assinada pela maioria dos Estados-Membros <sup>9</sup>.
- (14) A promoção e a aplicação dos princípios incluídos na presente Declaração constituem um compromisso político da União. A União é responsável pela aplicação da presente Declaração em cooperação com os seus Estados-Membros, de acordo com as respetivas competências e em plena conformidade com o direito da União.

### ***Declaração para a Prática da Bicicleta***

Pretendemos libertar todo o potencial da bicicleta na UE. A presente Declaração reconhece que a bicicleta é uma das formas de transporte e de lazer mais sustentáveis, acessíveis e inclusivas, de baixo custo e saudáveis, e que a sua importância é fundamental para a sociedade e a economia europeias. A Declaração deve servir de orientação estratégica para as políticas e iniciativas atuais e futuras relacionadas com a bicicleta.

Por conseguinte, declaramos o seguinte:

#### *Capítulo I: Desenvolver e reforçar as políticas relativas à utilização da bicicleta*

**A UE e os seus Estados-Membros, juntamente com os órgãos de poder locais e regionais, têm um papel fundamental a desempenhar no apoio a uma maior utilização da bicicleta.**

Comprometemo-nos a:

1. desenvolver, adotar e reforçar as políticas e as estratégias para a utilização da bicicleta a todos os níveis de governação pertinentes;
2. tomar as medidas necessárias para aplicar estas políticas e estratégias de ciclismo o mais rapidamente possível;
3. dar prioridade às medidas relativas à prática da bicicleta no planeamento da mobilidade urbana sustentável, incluindo na área mais vasta das deslocações pendulares para além das fronteiras municipais;
4. incentivar as empresas, as organizações e as instituições a promoverem a utilização da bicicleta através de regimes de gestão da mobilidade, tais como incentivos à utilização

---

<sup>5</sup> Comunicação da Comissão intitulada «Caminho para um planeta saudável para todos - Plano de ação da UE: “Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

<sup>6</sup> COM(2020) 789.

<sup>7</sup> COM(2021) 811.

<sup>8</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_PT.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_PT.html)

<sup>9</sup> <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

da bicicleta como meio de transporte para o trabalho, a disponibilização de bicicletas (porventura elétricas) ao pessoal, locais de estacionamento e instalações adequados para ciclistas e a utilização de serviços de entrega em bicicleta;

5. promover o ciclismo como forma saudável de transporte ou de recreação, através de campanhas de sensibilização, de promoção, do desenvolvimento de capacidades e da formação de profissionais de mobilidade ativa, nomeadamente em fóruns internacionais pertinentes.

### *Capítulo II: Incentivar uma mobilidade inclusiva, a preços acessíveis e saudável*

**Todas as pessoas, incluindo as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, independentemente da idade e do género, devem ter acesso à mobilidade, e a bicicleta pode dar um contributo importante para o efeito. A bicicleta deve também ser acessível independentemente do nível de rendimento e promovida como benéfica para a saúde mental e física.**

Comprometemo-nos a:

6. aumentar a utilização da bicicleta para promover a inclusão social, prestando especial atenção às necessidades das mulheres, das crianças, dos idosos e dos grupos vulneráveis e marginalizados;
7. tomar medidas para permitir às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida um melhor acesso à bicicleta;
8. tomar medidas para promover a mobilidade ativa das pessoas mais velhas, contribuindo assim para o envelhecimento ativo;
9. ministrar formação específica sobre a prática da bicicleta, em especial para as crianças e os grupos vulneráveis e marginalizados;
10. tomar nota da possibilidade de os Estados-Membros aplicarem taxas reduzidas de IVA ao fornecimento, aluguer e reparação de bicicletas, incluindo bicicletas elétricas, tal como introduzida pela Diretiva (UE) 2022/542 do Conselho <sup>10</sup>, a fim de aumentar a acessibilidade dos preços.

### *Capítulo III: Criar mais e melhores infraestruturas para ciclistas*

**Melhorar a qualidade, a quantidade, a continuidade e a atratividade das infraestruturas para ciclistas é essencial para promover uma maior utilização da bicicleta.**

Comprometemo-nos a:

11. aumentar significativamente as infraestruturas para ciclistas seguras e coerentes em toda a Europa;
12. elaborar e utilizar orientações da UE sobre normas para os requisitos de qualidade aplicáveis aos utentes vulneráveis da estrada, incluindo ciclistas, ao abrigo da Diretiva (UE) 2019/1936 relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária <sup>11</sup>;

---

<sup>10</sup> 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, JO L 107 de 6.4.2022, p. 1.

<sup>11</sup> Diretiva (UE) 2019/1936 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, que altera a Diretiva 2008/96/CE relativa à gestão da segurança da infraestrutura rodoviária (JO L 305 de 26.11.2019, p. 1).

13. dar espaço suficiente aos ciclistas e a outros utentes vulneráveis da estrada para aumentar os níveis de segurança, em especial através da separação física das ciclovias do tráfego motorizado, sempre que possível;
14. trabalhar no sentido de criar uma rede coerente de ciclovias nas cidades e melhorar a conectividade entre as zonas suburbanas e rurais e os centros urbanos, incluindo autoestradas de ciclovias;
15. garantir a disponibilização de lugares de estacionamento seguros e protegidos para bicicletas nas zonas urbanas e rurais, incluindo nas estações ferroviárias e de autocarros e nas plataformas de mobilidade;
16. apoiar a implantação de pontos de carregamento para bicicletas elétricas no planeamento urbano e em lugares de estacionamento para bicicletas dentro e fora dos edifícios.

#### *Capítulo IV: Aumentar os investimentos e criar condições favoráveis à utilização da bicicleta*

##### **São necessários mais investimentos para desbloquear o potencial da prática da bicicleta.**

Comprometemo-nos a:

17. prestar apoio técnico e financiamento para ajudar a desenvolver e implementar estratégias de ciclismo e investimentos relacionados com a bicicleta, incluindo a utilização dos instrumentos disponíveis da UE, em especial o Fundo Social em matéria de Clima, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo de Coesão, o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural, o Instrumento de Assistência Técnica <sup>12</sup> e o Mecanismo de Recuperação e Resiliência para apoiar as medidas relativas à utilização da bicicleta;
18. refletir a utilização da bicicleta nos investimentos a todos os níveis de governação <sup>13</sup>;

#### *Capítulo V: Melhorar a segurança rodoviária*

##### **Todos devem poder circular de forma segura e protegida.**

Comprometemo-nos a:

19. trabalhar no sentido de tornar a Visão Zero <sup>14</sup> (sem mortes na estrada até 2050) uma realidade, incluindo para os utentes vulneráveis da estrada, alcançando simultaneamente uma meta intermédia de redução de 50 % do número de vítimas mortais e de feridos graves até 2030, em conformidade com a Declaração de Valeta <sup>15</sup>;
20. aplicar as regras e a legislação em matéria de segurança rodoviária para assegurar a coexistência dos diferentes meios de transporte, com destaque para a proteção dos ciclistas e dos demais utentes vulneráveis da estrada;

---

<sup>12</sup> Regulamento (UE) 2021/240 do Parlamento Europeu e do Conselho de 10 de fevereiro de 2021 que cria um instrumento de assistência técnica - [EUR-Lex - 32021R0240 - PT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>13</sup> Incluindo para os planos nacionais em matéria de energia e clima [introd. pelo Regulamento (UE) 2018/1999 relativo à governação da União da Energia e da Ação Climática]

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en)

<sup>15</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/pt/pdf>

21. assegurar que as regras relativas aos requisitos de segurança aplicáveis às bicicletas elétricas são substanciais e promover a sua implantação;
22. melhorar a segurança nos lugares públicos de estacionamento para bicicletas (incluindo as plataformas de partilha de bicicletas e as plataformas multimodais) e intensificar os esforços para resolver o problema do furto de bicicletas;
23. reforçar a formação em ciclos — incluindo o ensino das crianças e dos jovens a andar de bicicleta — e campanhas de sensibilização sobre a segurança rodoviária, em especial sobre os maiores riscos para os ciclistas, e apoiar a utilização segura de bicicletas, incluindo as elétricas, bem como sensibilizar para a segurança dos utentes vulneráveis da estrada durante a formação dos condutores.

*Capítulo VI: Apoiar empregos ecológicos de qualidade e o desenvolvimento de uma indústria europeia de ciclismo de craveira mundial*

**Uma maior utilização da bicicleta significa mais empregos locais e de elevada qualidade e é benéfica para a economia e a indústria do ciclismo da UE, contribuindo também para os objetivos da sua estratégia industrial.**

Comprometemo-nos a:

24. criar condições para aumentar a produção europeia de uma vasta gama de bicicletas (incluindo bicicletas elétricas convencionais e rápidas e bicicletas para pessoas portadoras de deficiência) e dos seus componentes, incluindo o acesso a materiais, equipamento e manutenção de condições de concorrência equitativas a nível mundial através dos instrumentos de defesa comercial existentes na UE;
25. apoiar o setor dos serviços de bicicletas, incluindo as entidades da economia social e a utilização circular de bicicletas (reutilização, reparação e aluguer);
26. criar condições favoráveis para estimular empregos de elevada qualidade e polos de ciclismo, incluindo no cicloturismo, a fim de aumentar significativamente o número de empregos de qualidade relacionados com este setor, apoiar as PME e promover as competências e a formação profissional pertinentes;
27. tornar o setor mais atrativo e permitir importantes transições entre empregos a partir de outras indústrias relevantes;
28. reconhecer que a indústria europeia do ciclismo é um parceiro no sistema de mobilidade, a fim de reforçar a resiliência, a sustentabilidade, a circularidade e a digitalização no setor do ciclismo;
29. apoiar as indústrias de serviços de ciclismo, como a partilha de bicicletas e a logística do setor, especialmente nas cidades, nomeadamente através do reforço da integração da sua logística no sistema logístico.

*Capítulo VII: Apoio à multimodalidade e ao cicloturismo*

**A prática da bicicleta deve desempenhar um papel fundamental na melhoria da conectividade multimodal e do turismo, especialmente em combinação com os comboios, os autocarros e os outros modos de transporte, tanto nas zonas urbanas como rurais.**

Comprometemo-nos a:

30. promover e aplicar soluções multimodais nas zonas urbanas, suburbanas e rurais, bem como nas viagens de longa distância, através da criação de mais sinergias entre a prática

da bicicleta e outros modos de transporte, nomeadamente permitindo o transporte de mais bicicletas em autocarros e comboios e proporcionando zonas de estacionamento mais seguras e protegidas para bicicletas em estações e plataformas de mobilidade;

31. apoiar sistemas de partilha de bicicletas como solução para o acesso ao primeiro e último quilómetro nos serviços de transporte público;
32. criar condições favoráveis para apoiar a prática da bicicleta como meio sustentável de lazer e turismo.

#### *Capítulo VIII: Melhorar a recolha de dados sobre a prática da bicicleta*

**Os dados relativos à prática da bicicleta devem ser recolhidos da mesma forma em toda a UE, a fim de assegurar uma monitorização eficaz dos progressos na aplicação dos princípios e compromissos incluídos na presente Declaração.**

Comprometemo-nos a:

33. acompanhar a execução dos nossos compromissos;
34. permitir a medição contínua dos progressos realizados na utilização da bicicleta na UE através do estabelecimento de uma base de referência à escala da UE, incluindo a extensão, a densidade da rede, a qualidade e a acessibilidade das infraestruturas e serviços de ciclismo para vários tipos de utilizadores, a quota modal da bicicleta no total das atividades de transporte e mobilidade e o número de feridos graves e vítimas mortais entre ciclistas;
35. desenvolver indicadores harmonizados relacionados com a prática da bicicleta para os nós urbanos da rede transeuropeia de transportes (RTE-T);
36. desenvolver estatísticas sobre ciclismo e respetivas infraestruturas a nível local, nacional e da UE, incluindo a cooperação entre os Estados-Membros e o Eurostat para recolher dados sobre esta prática.