



Bruxelas, 14 de outubro de 2025
(OR. en)

13493/25
PV CONS 47
COMPET 958
IND 396
MI 726
RECH 423
ESPACE 63
PARLNAT

PROJETO DE ATA

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA
(Competitividade (Mercado Interno, Indústria, Investigação e Espaço))
29 e 30 de setembro de 2025

REUNIÃO DE SEGUNDA-FEIRA, 29 DE SETEMBRO DE 2025 (9:30)

1. Adoção da ordem do dia

O Conselho adotou a ordem do dia que consta do documento 12940/25. A pedido da Alemanha, da França e da Itália, o Conselho acordou em acrescentar, para debate em sessão pública, outro ponto «Diversos» sobre o anúncio pela Comissão do ato legislativo sobre o acelerador da descarbonização industrial. A pedido da Comissão, o Conselho acordou em acrescentar, para debate em sessão pública, outro ponto «Diversos» sobre o relatório intercalar anual de 2025 sobre a simplificação, a aplicação e a execução.

2. Aprovação dos pontos «A»

a) Lista de pontos não legislativos 13120/25

O Conselho adotou todos os pontos «A» da lista que consta do documento supra, incluindo todos os documentos COR e REV linguísticos apresentados para adoção.
Constam da adenda as declarações referentes a estes pontos.

b) Lista de pontos legislativos (Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia) 13121/25

Assuntos Económicos e Financeiros

1. Regulamento que altera o Regulamento (UE) n.º 909/2014 no respeitante a um ciclo de liquidação mais curto na União **12840/25** *Adoção do ato legislativo* **PE-CONS 23/25** aprovado pelo Coreper, 2.ª Parte, de 24.9.2025 **EF**

O Conselho aprovou a posição do Parlamento Europeu em primeira leitura e o ato proposto foi adotado, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (base jurídica: artigo 114.º do TFUE).

Assuntos Gerais

2. **Regulamento que altera o Regulamento (UE) 2023/956 no que diz respeito à simplificação e ao reforço do Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço**



12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL

Adoção do ato legislativo

aprovado pelo Coreper, 2.^a Parte, de 24.9.2025

O Conselho aprovou a posição do Parlamento Europeu em primeira leitura e o ato proposto foi adotado, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (base jurídica: artigo 192.º, n.º 1, do TFUE).

Justiça e Assuntos Internos

3. **Regulamento que altera o artigo 80.º, n.º 9, do Regulamento (UE) 2018/1727 (Regulamento Eurojust)**



12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN

Adoção do ato legislativo

aprovado pelo Coreper, 2.^a Parte, de 24.9.2025

O Conselho aprovou a posição do Parlamento Europeu em primeira leitura e o ato proposto foi adotado, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (base jurídica: artigo 85.º do TFUE). Em conformidade com os Protocolos pertinentes anexos aos Tratados, a Dinamarca e a Irlanda não participaram na votação.

4. **Regulamento que altera o Regulamento relativo aos processos de insolvência, a fim de substituir os seus anexos A e B**



12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV

Adoção do ato legislativo

aprovado pelo Coreper, 2.^a Parte, de 24.9.2025

O Conselho aprovou a posição do Parlamento Europeu em primeira leitura e o ato proposto foi adotado, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (base jurídica: artigo 81.º, n.º 2, alíneas a), c) e f), do TFUE). Em conformidade com os Protocolos pertinentes anexos aos Tratados, a Dinamarca não participou na votação.

Emprego e Política Social

- 5. Regulamento relativo às estatísticas europeias sobre a população e a habitação**
Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho
aprovado pelo Coreper, 1.^a Parte, de 24.9.2025

1C 12843/1/25 REV 1
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

O Conselho adotou a sua posição em primeira leitura, nos termos do artigo 294.º, n.º 5, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e a nota justificativa do Conselho, com a abstenção da Bélgica, Itália e Finlândia (base jurídica: artigo 338.º, n.º 1, do TFUE).

Constam do anexo declarações referentes a este ponto.

Transportes

- 6. Diretiva relativa às cartas de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 e o Regulamento (UE) 2018/1724, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE e o Regulamento (UE) n.º 383/2012**
Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho
aprovado pelo Coreper, 1.^a Parte, de 24.9.2025

1C 12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS

O Conselho adotou a sua posição em primeira leitura, nos termos do artigo 294.º, n.º 5, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e a nota justificativa do Conselho, com os votos contra da Croácia e Malta e a abstenção da Bulgária e da Áustria (base jurídica: artigo 91.º, n.º 1, do TFUE).

Constam do anexo declarações referentes a este ponto.

7. Diretiva Decisões de Inibição de Conduzir

Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho
aprovado pelo Coreper, 1.^a Parte, de 24.9.2025

 12679/25
8351/25
+ **COR 1 (fr)**
+ ADD 1
TRANS

O Conselho adotou a sua posição em primeira leitura, nos termos do artigo 294.º, n.º 5, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e a nota justificativa do Conselho, com a abstenção da Áustria (base jurídica: artigo 91.º, n.º 1, alínea c) do TFUE).

8. Regulamento relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos

Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho
aprovado pelo Coreper, 1.^a Parte, de 24.9.2025

 12909/25 + ADD 1
10015/25
+ **COR 1 (fi)**
+ **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR 2 (es)**
+ **ADD 1 COR 3 (fi)**
AVIATION

O Conselho adotou a sua posição em primeira leitura, nos termos do artigo 294.º, n.º 5, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e a nota justificativa do Conselho, com os votos contra da Alemanha, Espanha, Portugal e Eslovénia e a abstenção da Estónia e da Áustria (base jurídica: artigo 100.º, n.º 2, do TFUE).

Constam do anexo declarações referentes a este ponto.

Ambiente

9. Diretiva Monitorização do Solo

Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho

aprovado pelo Coreper, 1.^a Parte, de 24.9.2025



12910/1/25 REV 1
12910/25 ADD 1
REV 1
9474/25 + COR 1
+ ADD 1
ENV

O Conselho adotou a sua posição em primeira leitura, nos termos do artigo 294.º, n.º 5, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e a nota justificativa do Conselho, como o voto contra da Alemanha e a abstenção da Áustria (base jurídica: artigo 192.º, n.º 1, do TFUE).

Constam do anexo declarações referentes a este ponto.

MERCADO INTERNO E INDÚSTRIA

Deliberações legislativas

(Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)

3. Fundo Europeu de Competitividade

Apresentação pela Comissão

Debate de orientação



12723/25

O Conselho tomou nota da apresentação pela Comissão e realizou um debate de orientação.

Atividades não legislativas

4. Simplificação, incluindo o relatório intercalar anual de 2025 sobre a simplificação, a aplicação e a execução – progressos no sentido da redução de 25 % dos encargos para as empresas

Apresentação pela Presidência e a Comissão

Troca de pontos de vista

12704/25
+ COR 1 REV 1

Diversos

5. a) **Pôr termo a restrições territoriais à oferta injustificadas** [2] 13010/1/25 REV 1
Informações da Áustria, Bélgica, Chéquia, Croácia, Eslovénia, Grécia, Luxemburgo e Países Baixos

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Áustria, Bélgica, Chéquia, Croácia, Eslovénia, Grécia, Luxemburgo e Países Baixos.

- b) **Declaração da Coligação para os Semicondutores que apela a uma revisão do Regulamento dos Circuitos Integrados, a fim de reforçar e revitalizar a posição da Europa na indústria mundial dos semicondutores** [2] 12898/25
Informações dos Países Baixos em nome de todos os Estados-Membros

O Conselho tomou nota das informações prestadas pelos Países Baixos em nome de todos os Estados-Membros.

- c) **Terceiro Diálogo Estratégico com a Indústria Automóvel Europeia (Bruxelas, 12 de setembro de 2025)** [2] 13007/25
Informações da Comissão

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Comissão.

- d) **Propostas legislativas em curso (Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)** [1][C]

- i) **Ponto da situação dos pacotes *omnibus*** 6595/25
Informações da Presidência 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- ii) **Conciliação da meta climática para 2040 com a competitividade industrial europeia**
Informações da delegação francesa

13193/25

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela França.

- e) **Documento oficioso conjunto trilateral da Alemanha, França e Itália sobre o anúncio pela Comissão do ato legislativo sobre o acelerador da descarbonização industrial**
Informações da Alemanha, França e Itália

 13273/25

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Alemanha, França e Itália.

INVESTIGAÇÃO

Atividades não legislativas

6. **Conclusões sobre a importância da investigação e inovação para a Estratégia Europeia para as Empresas em Fase de Arranque e as Empresas em Fase de Expansão** 12821/25
Aprovação

O Conselho aprovou o texto das conclusões constante do documento supra.

7. **Conclusões sobre um apelo à ação no domínio das ciências da vida em prol da competitividade da União** 12838/25
Aprovação

O Conselho aprovou o texto das conclusões constante do documento supra.

Deliberações legislativas

(Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)

8. **Pacote Horizonte Europa: Programa-Quadro de Investigação e Inovação (2028-2034)** 12800/25

a) **Programa-Quadro e as suas regras de participação e difusão** 1C

b) **Programa específico de execução do Horizonte Europa** SC
Debate de orientação

O Conselho realizou um debate de orientação.

Diversos

9. a) **Uma estratégia europeia para as infraestruturas de investigação e tecnologia** [2] 12895/25
Informações da Comissão

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Comissão.

- b) **Relatório intercalar anual de 2025 sobre a simplificação, a aplicação e a execução** [2] 13280/25
Informações da Comissão

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Comissão.

-
- [1] Primeira leitura
- [S] Processo legislativo especial
- [2] Debate público proposto pela Presidência (artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento Interno do Conselho)
- [C] Ponto baseado numa proposta da Comissão
-

Declarações sobre os pontos «A» legislativos constantes do documento 13121/25**Ad ponto 5 da lista
de pontos «A»:****Regulamento relativo às estatísticas europeias sobre a população e a habitação***Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho***DECLARAÇÃO DA BULGÁRIA**

«A República da Bulgária apoia o valor acrescentado do Regulamento relativo às estatísticas europeias sobre a população e a habitação na criação de um quadro jurídico comum para o desenvolvimento, a produção e a divulgação de estatísticas europeias sobre a população e a habitação e para a modernização das estatísticas sociais, com vista a apoiar melhor as políticas da UE relacionadas com as alterações demográficas, a coesão social e o desenvolvimento sustentável.

A República da Bulgária atribui grande importância à promoção e proteção dos direitos fundamentais, de que a igualdade entre homens e mulheres constitui uma importante componente. Estamos e continuaremos empenhados nos princípios e valores da União Europeia, tal como consagrados nos Tratados.

A este respeito, a Bulgária chama a atenção para a decisão de 2018 do Tribunal Constitucional da República da Bulgária, segundo a qual a Convenção do Conselho da Europa para a Prevenção e o Combate à Violência Contra as Mulheres e a Violência Doméstica («Convenção de Istambul») promove conceitos jurídicos relacionados com o conceito de género que são incompatíveis com os princípios fundamentais da Constituição da República da Bulgária.

Em 2021, o Tribunal Constitucional esclareceu ainda que o termo «sexo» utilizado na Constituição só deve ser interpretado, no contexto da ordem jurídica nacional, na sua aceção biológica (homens e mulheres). Em conformidade com estas decisões, a República da Bulgária declara que não pode aceitar conceitos cujo propósito é distinguir «sexo» como categoria biológica (mulheres e homens) de «género» como construção social e que interpretará o uso do termo «género» no regulamento exclusivamente na sua aceção biológica.

Por último, no texto do regulamento, a República da Bulgária aceitará a tradução do termo «género» para búlgaro apenas como «sexo» («пол» em búlgaro).»

DECLARAÇÃO DA CHÉQUIA

«A República Checa apoia os princípios gerais das estatísticas europeias sobre a população e a habitação e congratula-se com alguns aspetos do texto de compromisso. Contudo, este é afetado negativamente pela rapidez com que chegou a termo o processo de negociação.

A República Checa continua convicta de que a redação proposta dos artigos 3.º, 5.º e 11.º é problemática para a sua futura aplicação na prática estatística.

A principal preocupação da República Checa prende-se com aplicação da definição de população e da modelização da parte não registada da população sem quaisquer fontes de dados fiáveis. É da maior importância utilizar fontes de dados administrativos centradas no registo da população para produzir estatísticas atempadas, em conformidade com as normas de qualidade das estatísticas oficiais europeias. Os prazos exigentes para o fornecimento dos dados especificados no anexo deste regulamento só podem ser cumpridos se puderem basear-se em fontes de dados administrativos sólidas e abrangentes.

A República Checa entende que a salvaguarda que limita o âmbito de aplicação do presente regulamento e define a sua relação com o Regulamento (UE) 2019/1700 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um regime comum das estatísticas europeias respeitantes às pessoas e aos agregados domésticos, com base em dados individuais recolhidos a partir de amostras é formulada, no texto de compromisso final, apenas no que diz respeito ao conteúdo existente dos dados recolhidos ao abrigo do presente regulamento, e não de forma geral no que diz respeito aos dados recolhidos com base em amostras de pessoas e agregados domésticos. Tal poderá conduzir a um futuro aumento dos encargos para os Estados-Membros e os inquiridos.

No que diz respeito às recolhas de dados *ad hoc* nos termos do artigo 5.º, a República Checa considera que as mesmas não implicarão encargos extraordinários para os Estados-Membros e incidirão apenas na utilização das fontes de dados administrativos existentes.

A República Checa pode apoiar o texto de compromisso final, mas com algumas reservas, acima referidas.»

DECLARAÇÃO DA HUNGRIA

«A Hungria reconhece e promove a igualdade entre homens e mulheres, em conformidade com a Lei Fundamental da Hungria e com o direito primário, os princípios e valores da União Europeia, bem como com os compromissos e princípios decorrentes do direito internacional. A igualdade entre mulheres e homens está consagrada nos Tratados da União Europeia como valor fundamental. Em conformidade com estas disposições e com a sua legislação nacional, a Hungria interpreta o termo «género» como fazendo referência ao «sexo» e o conceito de «igualdade de género» como «proporcionando igualdade de oportunidades e oportunidades para mulheres e homens» no *projeto de Regulamento (UE) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas europeias sobre a população e a habitação, que altera o Regulamento (CE) n.º 862/2007 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 763/2008 e (UE) n.º 1260/2013.*»

Ad ponto 6 da lista de pontos «A»:

Diretiva relativa às cartas de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 e o Regulamento (UE) 2018/1724, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE e o Regulamento (UE) n.º 383/2012
Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho

DECLARAÇÃO DA CROÁCIA

«A República da Croácia reitera a importância de três elementos principais que a diretiva visa ter em conta: melhoria da segurança rodoviária, simplicidade de aplicação e quadro geral.

Ao mesmo tempo, devem ser tidas em conta as circunstâncias nacionais e preservadas as boas práticas existentes a nível nacional, garantindo-se simultaneamente um nível elevado de segurança rodoviária.

A República da Croácia não pôde apoiar os seguintes elementos do texto proposto:

1. O artigo 17.º, que introduz a obrigação de os Estados-Membros emitirem cartas de condução para as categorias B e C aos requerentes com 17 anos (com o código UE 98.02) ao abrigo de um regime de condução acompanhada.

A condução aos 17 anos reduz, mesmo sob supervisão, o limiar de idade mínima atualmente em vigor na Croácia e cria desafios significativos em termos de aplicação da lei, controlo e segurança rodoviária. A introdução desse regime deve, por conseguinte, continuar a ser facultativa, uma vez que está estreitamente ligada às condições nacionais de tráfego, às políticas de segurança existentes e às capacidades de aplicação.

Para além das preocupações de segurança, a aplicação deste sistema imporá encargos administrativos e financeiros consideráveis às autoridades competentes. O controlo do cumprimento das condições no âmbito da condução acompanhada (elegibilidade dos acompanhantes, limitações à condução, procedimentos de identificação) seria complexo, exigente em termos de recursos e difícil de pôr eficazmente em prática.

Por conseguinte, estamos preocupados com o facto de a aplicação obrigatória do regime de condução acompanhada poder afetar negativamente a segurança rodoviária, criar custos administrativos desproporcionados e resultar em consequências imprevisíveis.

2. A disposição que introduz um prazo obrigatório de três semanas para a emissão da carta de condução em formato físico (considerando 11).

Nos termos da legislação nacional em vigor, o procedimento normal prevê que a carta de condução na Croácia seja emitida no prazo de 30 dias. Os prazos mais curtos só existem em procedimentos acelerados e urgentes, que são mais dispendiosos e, por conseguinte, raramente utilizados.

A introdução de um prazo vinculativo de três semanas a nível da UE reduzirá o atual procedimento normal na Croácia e exigirá um ajustamento sistémico dos processos administrativos. Tal criará encargos organizacionais e financeiros adicionais para as autoridades competentes e aumentará os custos globais do procedimento, que, em última análise, serão transferidos para os cidadãos.

Por estas razões, a Croácia considera que o prazo para a emissão de cartas de condução em formato físico deve continuar a ser da competência dos Estados-Membros, permitindo flexibilidade para se adaptarem às capacidades administrativas e estruturas de custos nacionais.

Uma vez que o texto final não dá uma resposta adequada às preocupações acima referidas, a República da Croácia não pode apoiá-lo.

A República da Croácia continua empenhada na aplicação do quadro legislativo harmonizado a nível da UE que assegurará a aplicação das mais elevadas normas de segurança rodoviária.»

DECLARAÇÃO DE MALTA

«Malta acolheu favoravelmente as propostas da Comissão no âmbito do pacote sobre a segurança rodoviária, reconhecendo a sua importância para promover a segurança rodoviária em toda a UE e promover sistemas de transporte mais seguros e inteligentes. Estes objetivos estabelecidos no pacote estão bem alinhados com a visão e os compromissos nacionais de Malta.

Malta reconhece que o compromisso final alcançado com o Parlamento Europeu contém várias alterações construtivas, destinadas a melhorar e reforçar substancialmente o texto, especialmente do ponto de vista da segurança rodoviária.

A flexibilidade concedida aos Estados-Membros para continuarem a exigir avaliações médicas a quem requer uma carta de condução pela primeira vez e aos condutores idosos aquando da renovação das suas cartas é bem acolhida. Além disso, Malta apoia a manutenção da idade mínima de 18 anos para o exercício pleno dos direitos de condução dos titulares da categoria B, nos termos do artigo 7.º. No entanto, Malta continua a não poder manifestar um apoio semelhante ao regime de condução acompanhada. Enquanto Malta se congratula com o carácter voluntário deste regime para as licenças da categoria C, mantemos as nossas sérias reservas quanto à sua aplicação obrigatória à licença da categoria B, especialmente porque tal não se coaduna com as realidades e os desafios específicos da infraestrutura rodoviária maltesa. Tendo em conta a nossa rede rodoviária limitada e altamente urbanizada, uma licença da categoria B para a demografia visada pelo regime de condução acompanhada não está em consonância com o nosso objetivo de reforçar a segurança rodoviária. Um regime desse tipo exercerá pressões adicionais sobre as redes rodoviárias de Malta, limitando simultaneamente os esforços do Governo para incentivar uma transferência modal nesse mesmo grupo demográfico.

Para o efeito, embora Malta continue plenamente empenhada em melhorar a segurança rodoviária e em alcançar o nosso objetivo de «Visão Zero», não podemos apoiar o acordo provisório alcançado entre o Conselho e o Parlamento em 24 de março de 2025.»

DECLARAÇÃO DA ESTÓNIA

«A Estónia manifesta o seu apreço pelos esforços significativos da Presidência polaca na condução dos debates sobre a proposta de revisão do Regulamento (CE) n.º 261/2004 relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos e pelos seus esforços para criar um compromisso entre os Estados-Membros. A Estónia continua empenhada em estabelecer regras claras e simples que garantam uma atenção e assistência adequadas aos passageiros. Ao mesmo tempo, é importante manter uma abordagem equilibrada que tenha em conta as obrigações das transportadoras aéreas, apoiando assim a sustentabilidade do setor da aviação.

O regulamento deve, em primeiro lugar, assegurar que os passageiros recebam a atenção e assistência adequadas e possam chegar ao seu destino o mais rapidamente possível. Um sistema de compensação claro e simples é essencial para minimizar os inconvenientes em caso de perturbações e incentivar as transportadoras a operar voos atrasados em vez de os cancelar.

Durante as negociações, foram propostos vários limiares de atraso. A Estónia apoia a introdução de um limiar uniforme de atraso de cinco horas para todos os voos, independentemente da duração da viagem, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004. Em detalhe, a nossa fundamentação é a seguinte:

1. A utilização de um limiar único simplifica o regulamento, simplifica os cálculos da indemnização e clarifica as regras de indemnização para os passageiros.
2. Do ponto de vista do passageiro, o impacto dos atrasos nos voos é fundamentalmente o mesmo, independentemente da distância da viagem. Por conseguinte, não é necessário distinguir os limiares de indemnização em função da distância, uma vez que a experiência da inconveniência causada devida a atrasos não varia.
3. Na maioria dos casos, cinco horas são tempo suficiente para as companhias aéreas repararem o avião, encontrarem outra aeronave ou fornecerem voos alternativos.

À luz destas considerações, o limiar de seis horas proposto pela Presidência na proposta de compromisso é inaceitável para nós. A Estónia considera que atrasos iguais ou superiores a cinco horas resultam em inconvenientes consideráveis para os passageiros e que estes devem ser indemnizados.

Tendo em conta a importância desta questão, a Estónia não está em condições de aprovar o acordo político sobre o regulamento relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos, pelo que se absterá.»

DECLARAÇÃO DA HUNGRIA

«Tal como sublinharam os Estados-Membros durante o debate de orientação organizado pela Presidência húngara em 2024, o principal objetivo da alteração do regulamento relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos é, entre outras coisas, a simplificação das medidas e a procura de um equilíbrio entre os interesses dos passageiros e os do setor.

Desde o início, a Hungria alertou para a falta de dados e análises suficientes que confirmassem a eficácia das medidas propostas e o equilíbrio entre os interesses dos passageiros e os do setor.

Manifestámos igualmente preocupações quanto à introdução da obrigação de indemnização por atraso no regulamento sem os estudos de base necessários que analisassem a sua eficácia e as possíveis diferentes opções estratégicas.

A Hungria não se opõe, em si, à introdução de uma indemnização por atraso. No entanto, consideramos que são necessárias mais considerações para se poder estabelecer o justo equilíbrio entre os interesses do setor e a proteção dos passageiros. Foi por essa razão que, no Conselho (Transportes) de junho de 2025, apoiámos o início das negociações com o Parlamento Europeu apenas na condição de que a Comissão Europeia preparasse para as próximas negociações interinstitucionais uma análise que contivesse dados mais pormenorizados do que os que tínhamos recebido anteriormente. De acordo com o nosso pedido, essa análise devia incluir informações atualizadas tanto dos passageiros como do setor, descrevendo e avaliando os impactos esperados do regulamento.

O «contributo técnico» apresentado pela Comissão não apresenta quaisquer provas fundamentadas que confirmem que a obrigação de indemnização por atraso reduzirá efetivamente o número de atrasos nos voos e que esta medida será a mais adequada para alcançar esse resultado. A Comissão continua a apontar principalmente para estudos antigos e desatualizados, parte de suposições («atrasos que se pode supor serem imputáveis às companhias aéreas») em vez de se basear em dados e análises reais, e fornece dados relativos aos atrasos apenas para o mês de julho de 2025, o que é claramente insuficiente para servir de base a qualquer medida substantiva. Além disso, a Comissão considera que as medidas podem colocar as companhias aéreas europeias em desvantagem concorrencial e reconhece que, atualmente, não existem dados sobre outros fatores que possam ter impacto na competitividade relativa. A Comissão regista igualmente os encargos crescentes para os organismos nacionais de execução. Parte do princípio de que a elaboração de uma lista de circunstâncias extraordinárias poderá aliviar esses encargos, mas a situação é, de facto, muito mais complexa do que isso, uma vez que os atrasos não são causados por um único fator, pelo que a existência de circunstâncias extraordinárias terá de ser sempre determinada caso a caso.

Por último, mas não menos importante, o texto não vem, na nossa opinião, simplificar, mas complicar ainda mais as medidas, tornando muito difícil para o viajante compreender os seus direitos.

Neste contexto, gostaríamos de sublinhar, uma vez mais, que não estaremos em condições de apoiar o acordo com o Parlamento Europeu, a menos que sejam apresentadas provas claras de que as medidas são eficazes e de que foi alcançado um equilíbrio entre os interesses dos passageiros e os do setor.

Para uma exposição mais detalhada da nossa posição, veja-se o anexo.

Anexo

A proposta da Comissão de 2001

A obrigação de as transportadoras indemnizarem os passageiros pelos atrasos não era a intenção inicial da Comissão. Na sua proposta inicial, a Comissão afirmava: «Embora os inconvenientes e a frustração provocados pelos atrasos se assemelhem aos causados pela recusa de embarque ou o cancelamento dos voos, existe uma diferença: o operador é responsável pela recusa de embarque e o cancelamento de um voo (exceto por razões alheias à sua responsabilidade), mas nem sempre o é pelos atrasos. Outras causas comuns dos atrasos são os sistemas de gestão do tráfego aéreo e os limites de capacidade dos aeroportos. Como referido na sua comunicação relativa à proteção dos passageiros dos transportes aéreos, a Comissão considera que, nas atuais circunstâncias, os operadores não devem ser obrigados a indemnizar os passageiros vítimas de atrasos.»¹

Decisões do TJUE

Embora, de acordo com a interpretação altamente controversa do Tribunal de Justiça, as companhias aéreas sejam obrigadas a indemnizar os passageiros por atrasos consideráveis, entendemos que não existe qualquer obrigação de codificar as decisões do TJUE.

Mesmo a proposta da Comissão que vai no sentido da indemnização por atraso diverge da decisão exata do TJUE.

¹ COM(2001) 784/final, pt. 23.

Falta de dados e de análises

Gostaríamos de reiterar que, de momento, não existem provas suficientes de que, ao obrigar as companhias aéreas a pagar indemnizações por atraso, se alcance o objetivo desejado de reduzir o número de voos atrasados.

Se o objetivo da introdução da indemnização por atraso for apenas o de assegurar o elevado nível de proteção dos passageiros (e não reduzir o número de voos atrasados), deverá avaliar-se cuidadosamente se é justo impor todos os encargos às transportadoras aéreas, se as transportadoras aéreas podem reclamar os montantes pagos a título de indemnização por atraso a terceiros que causem ou contribuam para o atraso e se existem soluções alternativas viáveis. Até à data, essas análises ainda não foram efetuadas.

Antes de impor a obrigação de indemnização por atraso, importa averiguar em que medida se alteraram os fatores mencionados na proposta da Comissão de 2001. A introdução de uma nova obrigação no regulamento exige uma análise quanto à sua eficácia para alcançar os objetivos pretendidos e ao seu impacto para as partes interessadas.

Mais especificamente, gostaríamos de remeter para as Orientações da Comissão sobre a iniciativa «Legislar Melhor»², segundo as quais as avaliações de impacto permitem recolher dados (incluindo os resultados das avaliações) para avaliar se se justifica a subsequente tomada de medidas legislativas e não legislativas pela UE e, em caso afirmativo, qual a forma que tais medidas devem assumir para melhor atingir os objetivos pertinentes. Estas avaliações de impacto devem identificar e descrever o problema a resolver; estabelecer objetivos para as medidas da UE; formular opções estratégicas, avaliar os seus potenciais impactos e, se for caso disso, identificar uma opção preferida; e definir a forma como os resultados esperados serão monitorizados e avaliados. A avaliação de impacto diz respeito à recolha e análise de dados para apoiar a elaboração de políticas. Implica verificar a existência de um problema, identificar as suas causas subjacentes, avaliar se é necessária uma medida da UE e analisar as vantagens e desvantagens das soluções disponíveis.

Tais avaliações estão em falta no que respeita à indemnização por atraso.

É algo invulgar que a Comissão proponha a introdução de novas medidas legislativas sem ter recolhido e estudado os dados subjacentes necessários.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en.

Conclusões dos estudos de 2012 e 2020 sobre os atrasos

Na sua resposta às nossas preocupações, a Comissão remeteu para o estudo de 2020³ e a avaliação de impacto de 2013⁴ (que se baseia no estudo de 2012⁵), salientando que o número de atrasos imputáveis às companhias aéreas diminuiu de 80 % para 70 % e que o efeito da indemnização na redução dos atrasos imputáveis às companhias aéreas é difícil de analisar.

O estudo de 2020 confirma que «o número total de voos atrasados aumentou significativamente nos últimos anos e quase duplicou entre 2014 e 2018»⁶. Esse estudo⁷ («com base nos dados relativos aos atrasos fornecidos pelo CODA [*Central Office for Delay Analysis* (Gabinete Central para a Análise dos Atrasos)], verifica-se que a percentagem de atrasos imputáveis às companhias aéreas, entre 2011 e 2018, se situou entre cerca de 70 % e 80 %; os atrasos imputáveis às companhias aéreas diminuíram de aproximadamente 80 % em 2011 para cerca de 70 % em 2018, o que se reflete num aumento dos atrasos considerados circunstâncias extraordinárias, como os que estão associados ao controlo de tráfego aéreo [CTA]») mostra apenas que os atrasos imputáveis às companhias aéreas são inferiores em comparação com um número mais elevado de atrasos associados ao CTA, mas não se sabe se diminuíram em comparação com o número anterior de atrasos imputáveis às companhias aéreas. A figura 2.6 do referido estudo mostra claramente o aumento dos atrasos imputáveis às companhias aéreas.

O estudo conclui que «embora seja possível que o Regulamento (CE) n.º 261/2004 tenha um impacto marginal na proporção de voos atrasados, tal impacto não parece ser significativo em comparação com o de outros fatores»⁸.

Além disso, confirma que não é fácil apontar com precisão as responsabilidades pelos atrasos⁹ e considera que todos os atrasos que não sejam causados por circunstâncias extraordinárias são imputáveis à companhia aérea¹⁰.

O estudo de 2012 confirma que há um desacordo significativo entre as partes interessadas no que toca à interpretação de «circunstâncias extraordinárias»¹¹.

³ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf.

⁶ ponto 2.31.

⁷ ponto 2.45.

⁸ ponto 2.37.

⁹ ponto 2.46, nota.

¹⁰ ponto 2.43.

¹¹ ponto 7.41.

Quanto aos custos de indemnização por atraso, o estudo de 2012 já revelou um aumento significativo¹². A este respeito, gostaríamos de salientar que a sensibilização dos passageiros para os seus direitos pode ter aumentado significativamente desde 2012, conduzindo a custos de indemnização ainda mais elevados para as companhias aéreas.

Questões essenciais

Na nossa opinião, é necessário analisar melhor as seguintes questões:

1. se há algum tipo de atraso que sirva os interesses das companhias aéreas;
2. se é desejável obrigar as companhias aéreas a pagar indemnizações por atrasos que não se devam aos seus interesses comerciais e pelos quais não sejam responsáveis, tendo em conta que as companhias aéreas não conseguem, de facto, exigir esses montantes às partes responsáveis¹³;
3. se o equilíbrio entre a proteção dos passageiros e os interesses do setor seria alcançado com a introdução da indemnização por atraso, tendo em conta que as companhias aéreas não podem sequer invocar as circunstâncias extraordinárias em caso de atrasos em cadeia e que a existência de circunstâncias extraordinárias é muitas vezes difícil de determinar, dada a multiplicidade de fatores que conduzem ao atraso de um único voo¹⁴;
4. se os custos de indemnização mais elevados para as companhias aéreas terão por consequência o aumento das tarifas, afetando eventualmente também a competitividade;
5. se há melhor forma de assegurar uma elevada proteção dos consumidores, respeitando simultaneamente os interesses da indústria;
6. se a carga de trabalho dos organismos nacionais de execução aumentará.

Entendemos que estas considerações exigem uma maior recolha e análise de dados.

Além disso, são necessários esforços significativos para tornar o Regulamento (ou seja, os direitos dos passageiros) facilmente compreensível para o público viajante.

¹² ponto 7.53, figura 7.5.

¹³ ver estudo de 2012, pontos 7.113 e 7.123.

¹⁴ ver estudo de 2020, ponto 2.46, nota.

Proposta

Na nossa opinião, a aprovação de alterações de forma precipitada pode, uma vez mais, conduzir à adoção de um regulamento com falhas. Por conseguinte, propomos que as questões mencionadas no presente documento sejam cuidadosamente analisadas, a fim de se poder estabelecer o equilíbrio desejado entre a proteção dos passageiros e os interesses do setor e adotar um regulamento que resista ao teste do tempo.»

DECLARAÇÃO DA LITUÂNIA

«A Lituânia reitera o seu apoio aos objetivos da proposta relativa aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos e reconhece os esforços continuados da Presidência do Conselho e dos Estados-Membros no sentido de chegar a acordo sobre este importante dossiê.

No entanto, embora registe os progressos realizados desde os primeiros debates, a Lituânia continua preocupada com o facto de alguns elementos fundamentais do projeto na sua versão atual poderem ainda fragilizar a proteção dos passageiros em comparação com o atual quadro regulamentar. O disposto no artigo 7.º da proposta continua a ser problemático, uma vez que é suscetível de reduzir o nível de proteção dos direitos dos passageiros em caso de perturbação do voo ou de atraso à chegada devido a um reencaminhamento após cancelamento. Estas alterações poderão implicar tempos de espera mais longos e uma indemnização reduzida, diminuindo assim as expectativas legítimas dos passageiros quanto à qualidade do serviço.

A Lituânia salienta que o principal objetivo da legislação que visa proteger os direitos dos passageiros deve continuar a ser a simplificação e a modernização das regras existentes, garantindo clareza jurídica a todas as partes, assim como uma proteção justa e eficaz dos passageiros. Observamos igualmente que a União Europeia dispõe de outros meios para impulsionar a competitividade do seu setor da aviação. No entanto, esse objetivo não pode ser alcançado em detrimento dos direitos dos passageiros.

Em conclusão, a Lituânia mantém a opinião de que a proteção dos passageiros constitui a pedra angular desta iniciativa legislativa e tem de continuar a ser o ponto em torno do qual esta se articula, para que fique assegurado o seu valor real e duradouro para a sociedade europeia.»

DECLARAÇÃO DE PORTUGAL

«Portugal agradece o trabalho da Presidência Polaca, e das presidências que a antecederam, na negociação das alterações ao Regulamento sobre “Direitos dos Passageiros” do transporte aéreo.

Portugal sempre defendeu que a revisão do Regulamento deve implicar não só uma simplificação na sua aplicação, mas sobretudo manter ou reforçar os direitos dos passageiros, beneficiando de uma proteção que estabeleceu padrões para outras regiões do mundo.

Neste sentido, o acordo político que foi votado maioritariamente não dá resposta às expectativas dos passageiros, nomeadamente nos limiares de distância ou horas de viagem, com especial impacto em Estados mais afastados geograficamente do centro do continente europeu e com regiões ultraperiféricas. Os limiares aprovados configuram-se como um retrocesso do ponto de vista dos direitos dos passageiros e Portugal vota contra o acordo político.

Contudo, Portugal expressa a sua vontade de continuar, na negociação que se seguirá com o Parlamento Europeu, a defender construtivamente uma melhoria substantiva na legislação da União Europeia que dê respostas às expectativas de todos os intervenientes, com destaque para os passageiros cujos interesses este regulamento protege desde 2004.»

Ad ponto 9 da lista de pontos «A»:

Diretiva Monitorização do Solo

Adoção da posição do Conselho em primeira leitura e da nota justificativa do Conselho

DECLARAÇÃO DA ALEMANHA

«A Alemanha acrescenta à rejeição a seguinte declaração a exarar em ata:

A saúde dos solos é uma condição fundamental para numerosos serviços ecossistémicos, como o armazenamento de carbono, a filtragem e o depósito de água, bem como o tamponamento contra poluentes, para uma alimentação suficiente e saudável, o fornecimento de biomassa agrícola e florestal e o arrefecimento natural nas zonas urbanas. É urgente manter e, sempre que possível, melhorar a saúde dos solos, nomeadamente o teor de húmus e a biodiversidade do solo. Para tal, as condições locais em cada Estado-Membro são essenciais. Na opinião da Alemanha, a proposta de diretiva Monitorização do Solo acordada entre o Parlamento Europeu e a Presidência do Conselho não tem suficientemente em conta os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade e criaria encargos adicionais e estruturas duplas.»

DECLARAÇÃO DA SUÉCIA

«A Suécia congratula-se com o facto de o texto de compromisso final salvaguardar, em grande medida, a flexibilidade e o controlo dos Estados-Membros. A Suécia reconhece que o artigo 11.º evoluiu substancialmente em consonância com a sua posição, mediante a supressão de princípios comuns de gestão sustentável juridicamente vinculativos e a supressão do anexo III.

No entanto, a Suécia mantém uma preocupação subjacente em relação à diretiva proposta. A Suécia continua a considerar que a proposta implicará custos adicionais em relação aos seus benefícios e não vê um claro valor acrescentado que justifique os encargos administrativos de um quadro comum de monitorização juridicamente vinculativo. A relação custo-eficácia do quadro de monitorização continua a ser incerta, e não há uma garantia de qualidade baseada em dados concretos de que o quadro proposto será viável e devidamente aplicável aos diferentes tipos de solos. A natureza transfronteiriça da saúde dos solos é limitada e adjacente à competência nacional.

O texto de compromisso final resulta numa diretiva mais próxima da posição da Suécia em comparação com a proposta da Comissão, pelo que a Suécia pode, num espírito de compromisso, aceitar o texto de compromisso final. No entanto, a Suécia sublinha as preocupações acima referidas, bem como o facto de não haver garantias de que o quadro funcionará na prática.»
