

**Bruxelas, 6 de março de 2025
(OR. en)**

6843/25

**COMPET 126
IND 60
POLCOM 45
RECH 88
CLIMA 59
ENER 60
ENV 129
TELECOM 77
TRANS 57
EMPL 76
SOC 112
COH 16
ECOFIN 249
FISC 49
ENT 29**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	6 de março de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2025) 95 final
Assunto:	COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 95 final.

Anexo: COM(2025) 95 final



Bruxelas, 5.3.2025
COM(2025) 95 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu**

Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu

1. Introdução

A indústria automóvel é um dos motores principais da prosperidade da Europa, sendo um elemento essencial da sua identidade. Os fabricantes europeus são líderes mundiais desde a invenção do automóvel, tendo criado marcas icónicas que definem padrões de excelência e de inovação. Atualmente, o setor representa um bilião de euros no PIB e um terço do investimento privado em investigação e desenvolvimento na UE, proporcionando emprego direto e indireto a 13 milhões de europeus. No caso dos veículos comerciais, os fabricantes europeus de camiões representam mais de 40 % do mercado mundial.¹ A liderança da indústria automóvel europeia suscita admiração em todo o mundo.

Atualmente, o setor está a sofrer uma transformação estrutural a um ritmo e com uma dimensão sem precedentes. A transição para a mobilidade limpa está a ganhar ímpeto. Em 2024, um em cada cinco automóveis vendidos a nível mundial era elétrico. Por outro lado, o setor está a ser abalado pela rápida integração das tecnologias digitais, como a IA, o *software* e os dispositivos sensores e de comunicação, e pela crescente importância dos serviços digitais e da conectividade. **É fundamental que a indústria automóvel europeia responda aos novos desafios colocados pela transição para veículos com nível nulo de emissões, conectados e cada vez mais automatizados, e que assuma um papel decisivo nesse processo.**

Para além desta transição, a nossa indústria automóvel vê-se confrontada com sérios desafios em termos de competitividade. Enfrenta riscos e dependências da cadeia de abastecimento mundial em relação às importações de matérias-primas e de baterias, uma dependência demasiado elevada dos combustíveis fósseis, uma concorrência feroz a nível da captação de talentos, disparidades em termos de custos dos fatores de produção e um contexto geopolítico cada vez mais volátil. As empresas europeias correm o risco de ser ultrapassadas em tecnologias estratégicas essenciais, como as baterias, o *software*, os sistemas de infoentretenimento e a condução autónoma, para além de que, em muitos casos, têm um menor controlo direto sobre várias matérias-primas, ao passo que os seus concorrentes de outros continentes beneficiam frequentemente de apoio sob a forma de estratégias industriais assertivas e de apoio estatal multifacetado.

Neste momento, a indústria automóvel europeia atravessa um período crítico, sendo necessárias medidas decisivas. A União Europeia (UE) está empenhada em apoiar o setor na sua transição.

É esse o objetivo do presente Plano de Ação, que tem por base a Bússola para a Competitividade, o Pacto da Indústria Limpa e — nas últimas semanas — um conjunto alargado de consultas conduzidas pela presidente da Comissão e por diversos membros da Comissão, nas quais participaram ativamente mais de cem organizações.² O plano define medidas concretas para garantir a competitividade da indústria automóvel europeia à escala mundial e assegurar uma base de produção europeia sólida, mediante **ações centradas em cinco eixos fundamentais**: 1) inovação e digitalização, 2) mobilidade limpa, 3) competitividade e resiliência da cadeia de abastecimento, 4) competências e dimensão social, 5) condições de concorrência equitativas e empresarial.

2. Os cinco pilares do Plano de Ação para a Indústria Automóvel

¹ Statista Market Insights, janeiro de 2025.

² A par das referidas consultas, que decorreram entre 30 janeiro e 20 de fevereiro, realizou-se uma consulta pública aberta na qual foram recolhidas mais de 1900 respostas.

2.1 Inovação e digitalização

Para ser competitiva a nível mundial, a indústria automóvel europeia deve recuperar urgentemente uma posição de liderança na transição para veículos conectados, autónomos, otimizados por *software* e equipados com IA. A experiência a bordo dos automóveis, tanto para os condutores como para os passageiros, define-se, cada vez mais, por *software*, sendo que as novas aplicações, como a condução automatizada e autónoma, a comunicação e o infoentretenimento, desempenham um papel cada vez mais central. Estes elementos rapidamente se assumem como aspetos diferenciadores decisivos e estratégicos, em relação aos quais os fabricantes de veículos (fabricantes de equipamento de origem) se devem afirmar, mas em que, atualmente, correm o risco de ser ultrapassados pelos seus concorrentes de outros continentes.

Promover a condução autónoma e impulsionar o mercado único para os veículos autónomos

As tecnologias de condução autónoma serão decisivas para a competitividade na indústria automóvel e representarão uma parte considerável do valor acrescentado no futuro. Prevê-se que, até 2035, gerem um valor acrescentado global para a indústria automóvel até 400 mil milhões de EUR.

Bancos de ensaio para a condução autónoma

Na UE, as condições para os ensaios em estrada e para as operações comerciais de veículos totalmente autónomos não são tão favoráveis como nos EUA e na China. É um dos motivos pelos quais a concorrência destes países goza de uma vantagem significativa.

A fim de impulsionar a maturidade do mercado e a comercialização de veículos autónomos, a Comissão colaborará com os Estados-Membros no sentido de criar rapidamente, pelo menos, três **bancos de ensaio transfronteiras em larga escala, os respetivos ambientes regulamentares de teste e corredores europeus de condução automatizada**. Poderão ser incluídas cidades de média dimensão que pretendam assumir um papel pioneiro. Os bancos de ensaio vão permitir a implantação de projetos-piloto em grande escala, tanto para o transporte de passageiros como de mercadorias. A Comissão compromete-se ainda a continuar a avaliar o potencial de integração dos veículos automatizados no sistema de transportes através da comunicação entre veículos e infraestruturas.

Rumo a um mercado único para a condução autónoma

Atualmente, o quadro regulamentar da mobilidade conectada e autónoma encontra-se fragmentado. São poucos os Estados-Membros com regras de trânsito nacionais que permitam a circulação de veículos autónomos nas suas estradas, o que trava o potencial do mercado único para a condução autónoma. É crucial existir cooperação entre todas as partes envolvidas no desenvolvimento e construção destes veículos, bem como entre os operadores rodoviários e os gestores das infraestruturas. De modo a colher os benefícios do nosso mercado único e facilitar a rápida implantação da mobilidade conectada e autónoma, é necessário **um quadro mais harmonizado e uma governação a nível da UE**. A Comissão adotará medidas para alcançar este objetivo.

A prioridade da Comissão passará por continuar a desenvolver o **quadro regulamentar dos veículos autónomos**, começando pela **permissão da homologação de séries ilimitadas de veículos com sistemas automatizados de estacionamento em 2025 e mais casos de utilização** (por exemplo, o transporte de mercadorias *hub-to-hub*) **em 2026**, garantindo a sua segurança.

Além disso, a Comissão **estabelecerá regras mais pormenorizadas para melhor apoiar os ensaios pré-implantação dos sistemas ADS** (sistemas de condução automatizada) **e ADAS** (sistemas avançados de assistência à condução) **nas vias públicas**. Por norma, os ensaios de tecnologias ADAS e ADS inovadoras nas vias públicas europeias exigem a aprovação de licenças ao abrigo de isenções às normas nacionais, o que implica múltiplas autorizações em diferentes Estados-Membros. No início de 2026, a Comissão **proporá procedimentos harmonizados de aprovação de admissões, de modo a facilitar todos os ensaios ADAS e ADS nas vias públicas em toda a UE**.

Ações emblemáticas:

Criação de bancos de ensaio transfronteiras em larga escala para veículos autónomos a partir de 2026.

Reforço do quadro regulamentar e da integração do mercado único para a condução autónoma europeia: i) com regras sobre séries ilimitadas de veículos com sistemas de condução automatizada até 2026; ii) regras harmonizadas para os ensaios de ADAS e ADS nas vias públicas até 2026; iii) e regras harmonizadas para a implantação em toda a UE.

Impulsionar o desenvolvimento do veículo europeu conectado e automatizado do futuro

Os circuitos integrados, o *software* e a IA são os três principais ingredientes para o veículo conectado e automatizado do futuro. Apesar de os fabricantes e os fornecedores de veículos europeus representarem 45 % do investimento em I&D a nível mundial, a sua posição nesse domínio é colocada em causa pelas empresas tecnológicas e pelos novos operadores «nativos digitais» do setor automóvel de fora da Europa. A fim de evitar novas dependências, bem como a perda de valor acrescentado e de postos de trabalho para os outros continentes, a **UE tem de desenvolver as suas próprias capacidades industriais para o *software* e equipamento informático necessários para veículos limpos, conectados e automatizados.** Para o efeito, é necessário assegurar que esse *software* e equipamento sejam concebidos para utilizar dados e serviços espaciais para navegação, posicionamento de alta precisão, observação da Terra e conectividade segura, tal como fornecidos pelos sistemas da UE Galileo/EGNOS, Copernicus e, em breve, IRIS, respetivamente.

Aliança Europeia de Veículos Conectados e Autónomos

A fim de desenvolver os blocos de construção partilhados de *software* e *hardware* digital, é necessário que exista uma colaboração estreita entre os intervenientes europeus no quadro das regras de concorrência da UE. Essa colaboração permitiria obter poupanças significativas de recursos. Os fabricantes de automóveis teriam a possibilidade de acelerar o desenvolvimento tecnológico comum e de concentrar os seus recursos nos aspetos diferenciadores da experiência dos clientes.

Nesse sentido, e sem mais demora, a Comissão irá criar a ***Aliança Europeia de Veículos Conectados e Autónomos***, tirando partido dos trabalhos preparatórios realizados no âmbito da [Iniciativa europeia «Veículo do Futuro» e das](#), [Parcerias do Horizonte Europa para o setor automóvel](#), designadamente a 2Zero, a CCAM e a Empresa Comum dos Circuitos Integrados. A aliança reunirá uma massa crítica de partes interessadas do setor automóvel europeu, incluindo PME, com o intuito de definir o desenvolvimento da próxima geração de veículos, centrando-se em elementos arquitetónicos comuns, em blocos de construção europeus partilhados de *software* e *hardware* e na sua normalização. Tendo por base um roteiro conjunto para a inovação, a Aliança desenvolverá o seu trabalho em torno das seguintes atividades-chave:

- ***desenvolver uma plataforma de software para veículos definidos por software:*** A Aliança desenvolverá uma plataforma aberta, à escala da UE, para os veículos definidos por *software*, com base nos mais avançados blocos de construção de *software* de código-fonte aberto, bem como interfaces, normas e instrumentos,

- ***desenvolver uma arquitetura de computação a bordo para os veículos definidos por software:*** A condução autónoma exige capacidades computacionais centralizadas avançadas a bordo. A Aliança desenvolverá uma plataforma computacional tendo o futuro em perspetiva, isto é, uma plataforma versátil, flexível, energeticamente eficiente e capaz de assegurar o processamento necessário em tempo real, que não só integrará processadores mais avançados, incluindo circuitos integrados de IA, como também assegurará simultaneamente a escalabilidade e a possibilidade de modernização fácil dos veículos definidos por *software*,
- ***desenvolver soluções de IA inovadoras para a indústria automóvel:*** Desenvolver modelos e algoritmos de IA generativa específicos do setor que possibilitem, designadamente, a condução autónoma, a otimização do funcionamento dos veículos conectados nas infraestruturas de transporte e de carregamento e a gestão eficaz das baterias ou a manutenção preditiva com base em IA,
- ***criar uma instalação-piloto distribuída em larga escala em 2026/2027:*** A instalação proporcionará um ambiente colaborativo para a indústria de **veículos definidos por software e de engenharia de IA**, servindo igualmente de banco de ensaio para a inovação no domínio das diferentes camadas de aplicações,
- ***acelerar a transição para a condução autónoma:*** Elaborar e apresentar um roteiro ambicioso para as tecnologias, a fim de desenvolver componentes partilhados (*software e hardware*) para os sistemas de condução autónoma.

A Aliança constitui um potente mecanismo de aceleração da cooperação transfronteiras na indústria europeia, no que respeita à inovação, ao desenvolvimento e à primeira implantação industrial das tecnologias de condução conectada e autónoma. A Comissão está disponível para fornecer orientações, a pedido da indústria, sobre como a partilha de dados do setor automóvel, com o intuito de promover avanços da IA na condução autónoma, pode ser feita no respeito pelo direito da concorrência. A Comissão apoiará também os trabalhos técnicos em curso dos Estados-Membros para identificar um eventual candidato a um projeto importante de interesse europeu comum para **veículos não poluentes, conectados e autónomos**, assegurando igualmente que o projeto esteja acessível às PME inovadoras.

Tecnologia para as baterias da próxima geração

O investimento por parte da concorrência de outros continentes em recursos financeiros e humanos para a I&D de futuras tecnologias de baterias tem sido significativo, contando com um forte apoio estatal. A UE está muito focada na inovação no domínio das baterias, através da parceria **BATT4EU** do programa Horizonte Europa. Esta priorização é fundamental. A Comissão apoiará **toda a cadeia de valor da UE associada às baterias da próxima geração, incluindo a reciclagem**, em estreita cooperação com parcerias no domínio da produção avançada e dos materiais avançados. No período 2025 a 2027, o orçamento específico será de cerca de 350 milhões de EUR, como parte da contribuição global do programa Horizonte Europa para o setor automóvel.

Financiamento ao abrigo do programa Horizonte Europa

As atividades da Aliança, bem como a tecnologia para a próxima geração de baterias, serão apoiadas por investimentos públicos e privados conjuntos no âmbito de parcerias pertinentes do programa Horizonte Europa. O programa disponibilizará mil milhões de EUR para o setor

automóvel no período 2025 a 2027, incluindo atividades relevantes financiadas através do Conselho Europeu da Inovação. No futuro, haverá a possibilidade de integrar as parcerias destinadas a atividades específicas no quadro de uma empresa comum dedicada ao setor automóvel. Esta possibilidade não obsta ao pacote da proposta para o próximo quadro financeiro plurianual.

Catalisar o investimento privado para dar escala à inovação na Europa

Conforme anunciado na Bússola para a Competitividade e no Pacto da Indústria Limpa, a Comissão trabalhará com o Grupo BEI e os investidores privados para implantar um **programa de investimento TechEU** que ajude a colmatar o défice de financiamento para apoiar a inovação disruptiva, reforçar a capacidade industrial da Europa e apoiar a expansão das empresas que investem em tecnologias inovadoras em sinergia com a carteira de projetos pertinente do Conselho Europeu da Inovação. No setor automóvel, o programa TechEU poderá apoiar investimentos em IDI no domínio das futuras tecnologias estratégicas, da digitalização, da aplicação da IA, bem como a implantação de capacidades industriais de produção avançada e de cadeia de abastecimento e a expansão de tecnologias estratégicas e competitivas por fabricantes de equipamento automóvel de origem, fornecedores e empresas de tecnologias inovadoras, incluindo o desenvolvimento da cadeia de abastecimento das tecnologias de células de bateria.

Ações emblemáticas:

Criação da Aliança Europeia de Veículos Conectados e Autónomos em 2025.

Apoio à investigação e à inovação no domínio da mobilidade conectada e automatizada e do desenvolvimento da tecnologia para a próxima geração de baterias, através do programa Horizonte Europa.

Outras ações:

Colaboração com o Grupo BEI e com o setor privado no sentido de implementar o programa de investimento TechEU em relação a empresas em fase de expansão, incluindo o desenvolvimento da cadeia de abastecimento das tecnologias de células de bateria.

Cibersegurança

Os componentes de *hardware* e de *software* dos veículos conectados e automatizados têm implicações importantes para a segurança. A Comissão **dará seguimento a uma avaliação em curso sobre os riscos de cibersegurança dos veículos conectados, ao abrigo da Diretiva SRI 2, com medidas concretas**, incluindo, se necessário, no que respeita ao quadro regulamentar dos veículos a motor, e analisará formas de desenvolver uma cadeia de valor industrial europeia para os componentes críticos. Paralelamente, e em consonância com a estratégia da UE em matéria de segurança económica, a Comissão, em diálogo com os seus parceiros internacionais e, em particular, com o G7, desenvolverá uma visão partilhada dos riscos de cibersegurança e das potenciais medidas de atenuação relacionadas com os veículos conectados. Esta questão é importante para evitar uma maior fragmentação do mercado mundial. A Comissão elaborará igualmente normas de segurança económica para fazer face aos riscos da cadeia de abastecimento, como a dependência excessiva, a instrumentalização, a sobre Capacidade, os riscos tecnológicos, a cibersegurança ou os riscos de segurança.

Outras ações:

Continuar a trabalhar no sentido de assegurar um nível suficiente de cibersegurança sem criar entraves à inovação e à comercialização.

Elaborar normas de segurança económica.

Acesso aos dados, às funções e aos recursos dos veículos

Os veículos conectados e digitais irão gerar novos fluxos de receitas significativos, bem como valor económico a partir dos dados dos veículos. Em certa medida, este potencial já se encontra desbloqueado através do Regulamento dos Dados, que prevê o acesso a dados de dispositivos conectados, como os veículos, a pedido dos utilizadores, bem como através da Diretiva Energias Renováveis, que prevê o acesso a dados relacionados com as baterias.

No entanto, devido a várias especificidades dos veículos a motor conectados e ao seu potencial para gerar novas oportunidades de negócio, nomeadamente no que respeita ao carregamento bidirecional e inteligente, são necessárias medidas complementares. Assim sendo, a Comissão **adotará as medidas adequadas** para permitir que **a totalidade** do ecossistema automóvel **colha os benefícios dos dados dos veículos conectados**, em particular através da aplicação do Regulamento dos Dados e das **Orientações sobre os dados a bordo dos veículos**, que serão publicadas no início da aplicação do Regulamento dos Dados. Após uma avaliação dos efeitos do Regulamento dos Dados, a Comissão ponderará a adoção de novas medidas, incluindo uma proposta legislativa sobre o acesso aos dados a bordo dos veículos e a possibilidade de criar uma Plataforma Europeia dos Dados Automóveis. Neste contexto, a Comissão atenderá igualmente a considerações em matéria de cibersegurança, nomeadamente no que se refere ao acesso remoto aos dados.

Por outro lado, a Comissão encontra-se a analisar se as atuais **regras de concorrência da UE aplicáveis aos acordos verticais nos mercados dos serviços pós-venda** (o Regulamento de isenção por categoria aplicável aos veículos automóveis) continuam adequadas às finalidades a que se destinam, nomeadamente no contexto da digitalização.

Ações emblemáticas:

Medidas adequadas sobre o acesso aos dados, funções e recursos dos veículos, incluindo orientações sobre o Regulamento dos Dados e, se necessário, uma proposta legislativa sobre o acesso aos dados dos veículos.

Revisão do Regulamento de isenção por categoria aplicável aos veículos automóveis e das orientações suplementares.

2.2 Mobilidade limpa

O transporte rodoviário ainda representa cerca de um quarto das emissões totais de gases com efeito de estufa da UE. Para concretizar o objetivo europeu de alcançar a neutralidade climática até 2050, as emissões dos transportes têm de ser reduzidas em 90 % até essa data. Por outro lado, de modo a assegurar um êxito comercial contínuo, é essencial que os fabricantes europeus de equipamento de origem, que já investem fortemente em tecnologias com nível nulo de emissões, recuperem a liderança nas tecnologias e nos produtos dos veículos com nível nulo de emissões. Os veículos com nível nulo de emissões já representam uma parte significativa das vendas mundiais e acabarão por ser o segmento dominante do mercado. Para que isso aconteça, é essencial haver um mercado interno forte, apoiado por infraestruturas adequadas em todos os territórios.

Normas relativas a emissões

A transição para uma mobilidade rodoviária limpa é sustentada por normas sobre emissões de CO₂ para os veículos ligeiros de passageiros e comerciais novos e para os veículos pesados novos, que estabelecem objetivos de redução de emissões progressivamente mais elevados para os fabricantes. Estas normas proporcionam segurança e previsibilidade a longo prazo aos investidores ao longo da cadeia de valor, permitindo igualmente tempo suficiente para uma transição justa. Atualmente, existem cerca de seis milhões de veículos com nível nulo de emissões nas estradas europeias. No entanto, para alcançar os objetivos de 2035 e 2040, ainda é necessário acelerar significativamente este crescimento.

A procura recente de veículos elétricos a bateria tem vindo a ser inferior àquilo que se previa. Depois de as vendas de veículos elétricos a bateria na UE terem sido multiplicadas por seis entre 2019 e 2023, diminuiram ligeiramente — 5,6 % — entre 2023 e 2024, tendo as quotas de mercado diminuído de 14,6 % para 13,6 %. Registaram-se igualmente atrasos no lançamento no mercado de modelos de veículos elétricos a preços acessíveis.

Apesar de os valores relativos a janeiro de 2025 terem revelado uma quota de 15 % para as vendas de veículos elétricos a bateria, face a 10,9 % em janeiro de 2024, ainda existe o risco de os objetivos de emissões dos veículos de passageiros para 2025 poderem resultar em sanções significativas. Por conseguinte, a Comissão apresentará **em breve flexibilidades adicionais, através de uma alteração específica das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e comerciais ligeiros**. Caso seja adotada, a alteração determinará que a conformidade seja avaliada ao longo dos anos de 2025, 2026 e 2027 em conjunto, de modo a permitir que os fabricantes de automóveis **compensem eventuais ultrapassagens dos limiares previstos nos objetivos para um ou dois desses anos com superações dos objetivos no(s) outro(s) ano(s)**. Esta medida contribuirá para salvaguardar a capacidade de investimento da indústria, respeitando a ambição global dos objetivos para 2025. A Comissão insta os legisladores a chegarem sem demora a um acordo sobre esta alteração, uma vez que assim se criaria segurança para o setor. Tal como referido nas orientações políticas da Comissão, o regulamento relativo às normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ para veículos de passageiros e comerciais ligeiros cria previsibilidade para os investidores e os fabricantes. A Comissão Europeia acelerará os trabalhos de preparação da revisão prevista do regulamento. A revisão basear-se-á numa análise baseada em factos, tendo em conta todos os desenvolvimentos tecnológicos pertinentes e a importância de uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade com nível nulo de emissões.

Ações emblemáticas:

Proposta de alteração das normas de emissões de CO₂ para veículos de passageiros e comerciais ligeiros, de modo a permitir compensar o incumprimento dos objetivos num ou dois anos mediante uma superação dos objetivos no(s) outro(s) ano(s) durante o período 2025 a 2027.

Aceleração dos preparativos para a revisão prevista do regulamento.

Impulsionar a procura de veículos com nível nulo de emissões

Apoiar os utilizadores com rendimentos mais baixos através de regimes de locação social

Os regimes de locação social podem contribuir para a mobilidade limpa a preços acessíveis para os consumidores mais desfavorecidos, permitindo, ao mesmo tempo, impulsionar diretamente as

vendas de veículos com nível nulo de emissões. No **primeiro trimestre de 2025**, a Comissão **adotará uma recomendação sobre a pobreza em matéria de transportes, incentivando os Estados-Membros a adotar regimes de locação social** para veículos novos e usados com nível nulo de emissões, **destinados aos utilizadores vulneráveis de transportes**, no âmbito da execução dos seus planos nacionais **no quadro do Fundo Social em matéria de Clima**. A locação social (designadamente, os regimes de locação operacional ou financeira de veículos com nível nulo de emissões destinados a grupos vulneráveis) encontra-se igualmente abrangida pelas **Orientações sobre os planos sociais em matéria de clima**, que a Comissão adota no mesmo dia que a presente comunicação.

Acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões nas frotas empresariais

As frotas empresariais constituem uma parte importante do mercado europeu de veículos. Os veículos adquiridos por empresas representam atualmente cerca de 60 % das matrículas de automóveis na UE. A aceleração da adoção de veículos com nível nulo de emissões nas frotas empresariais beneficiará a indústria automóvel europeia e contribuirá para reduzir as emissões dos transportes. Para assegurar uma adoção adequada de veículos com nível nulo de emissões nas frotas empresariais, é fundamental eliminar os subsídios aos veículos a combustíveis fósseis que geram distorções.

A Comissão começou a trabalhar numa **proposta legislativa para descarbonizar as frotas empresariais**, com o objetivo de estabelecer medidas para apoiar a adoção de veículos com nível nulo de emissões por compradores empresariais, sem impor encargos desnecessários às PME e tendo em consideração critérios como, por exemplo, a sustentabilidade e a resiliência. A fim de criar dinâmica o mais rapidamente possível, a Comissão publica, juntamente com o presente plano de ação, uma **comunicação sobre a descarbonização das frotas empresariais**, que descreve as medidas que as autoridades nacionais, regionais e municipais podem já adotar para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões.

Os expedidores desempenham um papel importante no aumento da percentagem de veículos pesados com nível nulo de emissões. No âmbito do trabalho realizado a respeito das frotas empresariais, a Comissão analisará igualmente medidas para acelerar a adoção de camiões europeus com nível nulo de emissões.

Acelerar a adoção de veículos pesados com nível nulo de emissões

Nos próximos meses, a Comissão adotará uma **alteração específica da Diretiva Eurovinheta para prorrogar o prazo para além de 31 de dezembro de 2025**, a fim de isentar totalmente de taxas rodoviárias os veículos pesados com nível nulo de emissões.

A competitividade e o investimento em camiões com nível nulo de emissões e na descarbonização do transporte rodoviário podem ainda ser estimulados através da rápida conclusão das negociações interinstitucionais e da adoção da proposta de revisão da Diretiva Pesos e Dimensões. Dessa forma, **seria assegurada a paridade de carga útil com os veículos a gásóleo**. Além disso, são propostas várias medidas³ de incentivo ao investimento em reboques eficientes, com base em **variações favoráveis das portagens rodoviárias**.

³ COM(2023) 189, Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 1999/62/CE, a Diretiva 1999/37/CE do Conselho e a Diretiva (UE) 2019/520 no que respeita à classe de emissões de CO₂ dos veículos pesados com reboques.

Por último, a reconversão dos veículos pesados convencionais, em particular a dos autocarros, com um grupo motopropulsor elétrico, pode revelar-se um contributo com boa relação custo/eficácia para a descarbonização do parque automóvel. A Comissão apoiará a **elaboração de um regulamento no quadro da UNECE** que harmonize a nível mundial a homologação desses veículos reconvertidos.

A Comissão encontra-se igualmente a analisar medidas de apoio à adoção de **autocarros limpos fabricados na Europa**, nomeadamente através do apoio à conversão da frota de veículos e dos depósitos, bem como através de uma melhor agregação da procura ou de regras de amortização para as autarquias locais.

Melhor coordenação dos regimes de incentivos dos Estados-Membros para as compras dos consumidores

De um modo geral, uma das principais considerações dos clientes na compra de um automóvel novo é o seu custo. Atualmente, os Estados-Membros optaram por diferentes abordagens para incentivar a adoção de veículos com nível nulo de emissões, mesmo entre os Estados-Membros com níveis de maturidade do mercado semelhantes para a mobilidade limpa. Estes incentivos também são frequentemente sujeitos a alterações, o que reduz a segurança para os consumidores, para as empresas e para os investidores. Até à data, foram obtidos ensinamentos importantes sobre a eficácia desses regimes, permitindo otimizar a sua conceção e apoiar uma produção europeia ambientalmente mais sustentável e estrategicamente mais resiliente. É necessária uma abordagem mais coordenada a nível europeu. A Comissão começará a trabalhar com os **Estados-Membros**, sem demora, no sentido de se partilharem as boas práticas e os ensinamentos retirados em relação aos **regimes de incentivos** para os consumidores. Este trabalho identificará um conjunto de instrumentos com opções para regimes de incentivos concebidos para serem economicamente eficientes e sustentáveis do ponto de vista orçamental e adaptados à maturidade dos mercados em causa, e analisará as vias para eventuais regimes de incentivos a nível da UE. Estas discussões contribuirão para uma **recomendação da Comissão** que identificará igualmente as fontes de financiamento da UE a partir das quais os Estados-Membros podem apoiar esses incentivos.

Ações emblemáticas:

Recomendação sobre a pobreza em matéria de transportes (primeiro trimestre de 2025), incluindo regimes de locação social.

Comunicação (primeiro trimestre de 2025) e iniciativa legislativa para a descarbonização das frotas empresariais (final de 2025).

Outras ações:

Alteração específica da Diretiva Eurovinheta para prorrogar o prazo a fim de isentar totalmente de taxas rodoviárias os veículos pesados com nível nulo de emissões (segundo trimestre de 2025).

Conclusão das negociações interinstitucionais para a revisão da Diretiva Pesos e Dimensões.

Recomendação sobre incentivos fiscais e não fiscais do lado da procura (2026).

Acelerar a implantação de infraestruturas de carregamento

A disponibilidade de infraestruturas de carregamento elétrico e de reabastecimento de hidrogénio constitui uma das condições prévias para a adoção de veículos com nível nulo de emissões, pelo que os investimentos em infraestruturas são igualmente fundamentais para a competitividade do

setor automóvel europeu. No entanto, a implantação de infraestruturas de carregamento não está igualmente desenvolvida em todos os Estados-Membros e respetivas regiões. Esta situação terá de mudar.

Aplicar a legislação em vigor

A Comissão **disponibilizará assistência técnica específica aos Estados-Membros** através do Instrumento de Assistência Técnica, a fim de executar as medidas previstas no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos e na Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios.

O mecanismo para uma infraestrutura para combustíveis alternativos demonstrou ser um instrumento eficaz e eficiente no apoio à implantação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento de hidrogénio. Serão já disponibilizados 570 milhões de EUR ao abrigo do mecanismo para uma infraestrutura para combustíveis alternativos a projetos de implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos em 2025 e 2026, com especial destaque para os veículos pesados.

No âmbito do **Plano de Investimento nos Transportes Sustentáveis**, a adotar em 2025, a Comissão apresentará propostas adicionais de medidas para remover os entraves à expansão do financiamento das infraestruturas de carregamento.

Acesso à rede

Os atrasos nas ligações à rede constituem, muitas vezes, um enorme obstáculo à implantação de infraestruturas de carregamento, em particular os grandes parques públicos de carregamento e os carregadores de alta potência necessários para os veículos pesados. Existem já diversas ações prioritárias em matéria de acesso à rede, tanto em curso como previstas ao abrigo do plano de ação da UE para as redes (nomeadamente, a garantia de uma maior transparência na capacidade de acolhimento da rede e o apoio aos operadores de redes na antecipação da procura de carregamento), ao abrigo do pacote relativo às redes e ao abrigo do plano de ação para a eletrificação anunciado para o primeiro trimestre de 2026.

Em breve, a Comissão **emitirá orientações e recomendações aos Estados-Membros sobre a redução do tempo de espera para as ligações dos pontos de carregamento às redes e o seu tratamento prioritário**, com base nas melhores práticas dos Estados-Membros. A Comissão recomenda igualmente que os **Estados-Membros presumam que os postos de carregamento, a sua ligação à rede, a própria rede conexa e os ativos de armazenamento são de interesse público superior no contexto dos procedimentos de licenciamento**. A Comissão avaliará se essa presunção se deve tornar obrigatória. Os Estados-Membros devem dar prioridade aos projetos que contribuam para a transição para as energias limpas e para a eficiência do sistema energético, incluindo os pontos de carregamento.

Até ao verão de 2025, a Comissão **emitirá princípios orientadores que identifiquem as condições em que devem ser aprovados investimentos antecipatórios em projetos de redes**. Dessa forma, será possível ter em conta as necessidades futuras das infraestruturas de carregamento no planeamento da rede.

A Diretiva Energias Renováveis já autoriza os Estados-Membros a planearem zonas específicas para redes ligadas a projetos de energias renováveis, permitindo procedimentos de licenciamento e de planeamento mais rápidos. Neste contexto, **as redes relacionadas com zonas relevantes**

para a iniciativa sobre corredores europeus de transporte limpos devem ser consideradas pelos Estados-Membros como zonas de aceleração semelhantes às concebidas para infraestruturas relacionadas com planos para as energias renováveis. A Comissão emitirá novas recomendações sobre esta matéria.

Infraestruturas de carregamento de veículos comerciais

Um domínio de ação crítico passa pelas infraestruturas de carregamento para veículos pesados, em depósitos e ao longo dos principais corredores rodoviários. Os investimentos em infraestruturas acelerarão a adoção de veículos pesados limpos também por parte dos clientes do transporte de mercadorias.

A Comissão trabalhará com os Estados-Membros numa **iniciativa sobre corredores europeus de transporte limpos** que acelerará a implantação, sendo infraestruturas críticas, de parques de carregamento de veículos pesados ao longo dos principais corredores logísticos na RTE-T, incluindo nos nós urbanos conexos e respetivos terminais multimodais de mercadorias. Esta iniciativa será realizada no âmbito da Ferramenta de Coordenação da Competitividade apresentada na Bússola para a Competitividade⁴ e centrar-se-á na simplificação do licenciamento, na mobilização de financiamento para reduzir os riscos dos investimentos e na ligação às disposições relativas a domínios prioritários específicos relacionados com as redes no termos da Diretiva Energias Renováveis. O objetivo consiste em produzir um primeiro impacto em 2025. A Comissão analisará formas de **acelerar o licenciamento não ligado às redes** para postos de carregamento de veículos pesados, nomeadamente através da alteração das regras de utilização do solo, a fim de apoiar expressamente o carregamento de veículos pesados ao longo dos corredores da RTE-T. É igualmente importante identificar o tipo de apoio adequado aos operadores de depósitos e de pontos de carregamento públicos para a instalação de armazenamento local de eletricidade, como o financiamento ou a assistência técnica.

Carregamento inteligente e bidirecional

Com o desenvolvimento das energias renováveis e a maior eletrificação das utilizações finais, a necessidade de flexibilidade aumentará significativamente. O carregamento inteligente e bidirecional pode contribuir para descongestionar a rede e para apoiar a integração eficiente dos veículos elétricos na rede elétrica, permitindo simultaneamente reduzir os custos de energia dos utilizadores de veículos.

Por conseguinte, os Estados-Membros devem criar um quadro propício ao carregamento inteligente e bidirecional. A Diretiva Configuração do Mercado da Eletricidade já proporciona aos Estados-Membros um conjunto de instrumentos para apoiar o carregamento inteligente e bidirecional. Os Estados-Membros devem assegurar que os operadores de redes de distribuição oferecem tarifas de rede justas e evitam a dupla tributação da energia armazenada, incluindo nas baterias de veículos elétricos. De um modo mais geral, os Estados-Membros podem criar uma justificação económica para o carregamento bidirecional, mediante uma tributação adequada da eletricidade. **A Comissão facilitará o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros e fornecerá um novo código de rede sobre a resposta da procura (primeiro trimestre de 2026)**, o que assegurará a plena participação no mercado de diferentes serviços de flexibilidade, incluindo o carregamento bidirecional.

Além disso, a Comissão avaliará as necessidades de preparação para o carregamento inteligente e bidirecional dos veículos elétricos no contexto da homologação. A Comissão lançará ainda um

⁴ A Ferramenta de Coordenação da Competitividade coordenará o investimento e as políticas de competitividade a nível nacional e da UE e conceberá casos-piloto para projetos transfronteiras em domínios fundamentais específicos com um claro valor acrescentado para a competitividade da Europa.

ambiente regulamentar de teste para projetos-piloto veículo para a rede (V2G), a fim de fazer face aos desafios regulamentares, técnicos e do mercado antes da implantação em larga escala.

Ações emblemáticas:

Iniciativa sobre corredores europeus de transporte limpos (terceiro trimestre de 2025).

Disponibilização de 570 milhões de EUR ao abrigo do mecanismo para uma infraestrutura para combustíveis alternativos em 2025 e 2026.

Orientações e recomendação da Comissão sobre a simplificação dos procedimentos de ligação à rede e a definição de prioridades da ligação à rede.

Princípios orientadores relativos aos investimentos antecipatórios na rede (segundo trimestre de 2025).

Outras ações:

Apoio aos Estados-Membros para a execução do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos e da Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios através do Instrumento de Assistência Técnica.

Apoio aos Estados-Membros na criação de quadros propícios ao carregamento inteligente/bidirecional e facilitação do intercâmbio de boas práticas.

Mobilizar financiamento privado

Como anunciado no Pacto da Indústria Limpa, serão mobilizados cerca de 50 mil milhões de EUR de investimento adicional no âmbito do programa **InvestEU** para apoiar as principais políticas da UE, cabendo ao Grupo BEI assumir um papel determinante neste esforço. O apoio poderá abranger as tecnologias limpas e a mobilidade limpa, beneficiando, em particular, a indústria automóvel ao longo de toda a cadeia de valor, a fim de contribuir para a expansão ou reforço dos investimentos em larga escala necessários.

Reforçar a confiança dos consumidores

A Comissão procederá à revisão da **Diretiva Rotulagem dos Veículos** em 2026, na sequência da avaliação a publicar no primeiro semestre de 2025, a fim de apoiar os consumidores a efetuarem escolhas sustentáveis e contribuir para o objetivo de reforçar a implantação de veículos com nível nulo de emissões. Para o efeito, podem incluir-se, por exemplo, **informações sobre o teor de carbono dos principais materiais utilizados nos veículos**.

Importa salientar que, consoante o país, 75 % a 90 % dos compradores comprem apenas veículos usados. Quando se trata de veículos usados com nível nulo de emissões, os consumidores preocupam-se com o **estado de saúde e a reparabilidade da bateria**. **De modo a reforçar a confiança dos consumidores nos veículos elétricos a bateria, a Comissão analisará a questão mais geral da reparabilidade das baterias e adotará medidas regulamentares** para garantir o acesso a informações sobre o estado de saúde da bateria constantes do passaporte de bateria, bem como o acesso a informações sobre a reparação e a manutenção das baterias.

Reforçar a funcionalidade das infraestruturas de carregamento

É importante que os consumidores possam comparar os preços de carregamento de forma transparente e que tenham à sua disposição informações completas sobre as infraestruturas disponíveis. Atualmente, ainda poderá ser difícil obter essas informações, podendo os preços dos carregamentos variar significativamente de um ponto de carregamento para o outro. O Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos já exige que os operadores de pontos

de carregamento procedam ao intercâmbio de todos os dados relevantes de forma gratuita. **No contexto da revisão do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos em 2026, a Comissão analisará opções de reforço da transparência dos preços nos pontos de carregamento de acesso público,** tendo em consideração os aspetos relevantes da evolução do mercado.

Ações emblemáticas:

Medida regulamentar para assegurar o acesso a informações sobre o estado de saúde da bateria constantes do passaporte de bateria até ao terceiro trimestre de 2026.

Medida regulamentar para assegurar o acesso a informações sobre a reparação e a manutenção das baterias no terceiro trimestre de 2025.

Revisão do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos para analisar opções de reforço da transparência dos preços nos pontos de carregamento de acesso público em 2026.

Outras ações:

Revisão da Diretiva Rotulagem dos Veículos em 2026 para reforçar a informação dos consumidores.

2.3 Competitividade e resiliência da cadeia de abastecimento

A indústria automóvel europeia corre o risco de perder quotas de mercado significativas devido à sua limitada competitividade nas tecnologias e nas capacidades de produção de veículos com nível nulo de emissões, e devido a uma diferença de custos significativa em componentes críticos, sobretudo no caso das baterias. As baterias, que representam 30 % a 40 % do valor acrescentado de um veículo ligeiro de passageiros elétrico típico, serão um elemento-chave para o emprego e para a criação de valor no futuro. A Europa carece de uma cadeia de abastecimento e de uma produção de células de baterias a nível interno a preços competitivos, tendo igualmente em vista a preparação contra choques e crises de aprovisionamento e a proteção da soberania económica. Deverá assegurar-se uma grande parte do abastecimento de células de baterias e do valor acrescentado europeu ao longo da cadeia de abastecimento, incluindo as capacidades de produção da UE de materiais ativos de ânodos, de materiais ativos de cátodos e respetivos precursores, bem como de outros componentes relevantes das baterias. Para que isso seja possível, são igualmente necessários investimentos por parte de intervenientes europeus em operações de exploração mineira e de refinação de materiais de baterias dentro ou fora da Europa. O objetivo para 2030 consiste em alcançar um valor acrescentado europeu superior a 50 % ao longo da cadeia de valor.

Fabrico de baterias — «Estímulo às Baterias»

A fim de alcançar preços competitivos das células e dos componentes produzidos internamente num futuro próximo, o presente plano de ação apresenta o pacote Estímulo às Baterias. A vertente financeira constitui um elemento importante do pacote. A Comissão já anunciou até três mil milhões de EUR do **Fundo de Inovação** para o fabrico de baterias de veículos elétricos. O primeiro convite à apresentação de propostas no valor de mil milhões de EUR foi lançado em 3 de dezembro de 2024. O setor beneficia igualmente de um complemento no valor de 200 milhões de EUR do programa InvestEU, proveniente do Fundo de Inovação. Será, assim, possível apoiar projetos inovadores em toda a cadeia de valor europeia do fabrico de baterias nos desafios de financiamento mediante novas operações de dívida de arranque-investimento por parte do Grupo BEI no período 2025 a 2027. A Comissão disponibilizará 1,8 mil milhões de EUR nos próximos dois anos para apoiar as empresas que fabricam baterias na UE, mobilizando recursos do Fundo de Inovação. A Comissão analisará possibilidades de financiamento da expansão das linhas de produção europeias neste contexto.

A Comissão analisará igualmente o **apoio direto da UE à produção para as empresas que fabricam baterias na UE**. O apoio da UE poderá vir a ser combinado com auxílios estatais. Neste sentido, a Comissão está a trabalhar num novo enquadramento para os auxílios estatais no âmbito do Pacto da Indústria Limpa que simplificará as regras em matéria de auxílios estatais, tendo por

objetivo, nomeadamente, assegurar uma capacidade de produção suficiente de equipamentos de tecnologias limpas na Europa, incluindo baterias e os seus componentes essenciais. Neste momento, a Comissão está a consultar os Estados-Membros e as partes interessadas sobre o projeto para este enquadramento.

A fim de reforçar o valor acrescentado europeu, **o apoio poderá ser disponibilizado a intervenientes estrangeiros em caso de celebração de parcerias com empresas europeias** que assegurem a partilha de competências, saber-fazer, conhecimentos técnicos e tecnologia, bem como suficiente valor acrescentado para a UE.

Ao serem criados esses instrumentos de financiamento, serão tidos em conta **critérios não relacionados com o preço, nomeadamente requisitos de resiliência, quer no caso do financiamento da UE quer dos Estados-Membros.**

Os requisitos de incorporação europeia para as células de baterias e os componentes de veículos elétricos vendidos na UE serão abordados em legislação futura, incluindo o ato legislativo sobre o acelerador da descarbonização industrial e o ato legislativo sobre economia circular, em consonância com os compromissos jurídicos internacionais da União. Estes requisitos refletirão a esperada expansão gradual da capacidade de produção interna.

O novo enquadramento para os auxílios estatais proporcionará aos Estados-Membros a possibilidade de continuar a incentivar os investidores privados através da redução dos riscos dos investimentos em carteiras de projetos. Os Estados-Membros podem ainda introduzir incentivos fiscais sob a forma de amortização acelerada, incluindo a dedução imediata de encargos, para a aquisição de equipamentos de tecnologias limpas necessários para a transição para uma economia com impacto neutro no clima.

A Comissão analisará outras formas práticas de apoiar o fabrico de baterias na Europa durante a fase crítica de expansão, nomeadamente através do fornecimento, mediante pedido, de orientações sobre as possibilidades de cooperação mais estreita entre os intervenientes da indústria das baterias no quadro das regras de concorrência da UE. A Comissão avaliará de que forma e em que medida as intervenções de normalização, em particular no que se refere à conceção das baterias, poderão ser benéficas para que o ecossistema europeu das baterias alcance economias de escala. A Comissão também clarificará, o mais rapidamente possível, um método simples para calcular a pegada de carbono das baterias.

Matérias-primas para baterias e refinação

Os intervenientes europeus do setor automóvel necessitam de um acesso fiável e seguro a matérias-primas e materiais refinados a preços baixos. Ao mesmo tempo, o valor acrescentado destas atividades deve permanecer na Europa.

No quadro do Regulamento Matérias-Primas Críticas, a Comissão apresentará, em março de 2025, uma lista de projetos estratégicos, abrangendo, prioritariamente, a produção de matérias-primas para baterias em todas as fases da cadeia de valor. Estes projetos beneficiarão de procedimentos de licenciamento simplificados e de acesso a financiamento, e os acordos de compra garantida serão facilitados. Paralelamente, graças às suas 14 parcerias estratégicas no domínio das matérias-primas, desde o Chile até à República Democrática do Congo, a Comissão tem vindo a apoiar

investimentos conjuntos ao longo da cadeia de valor das matérias-primas críticas.⁵ A Comissão lançará os primeiros convites à apresentação de propostas em 2025 no âmbito da plataforma que agrega a oferta e a procura de algumas matérias-primas críticas. Dessa forma, haverá uma maior disponibilidade de matérias-primas críticas e mais transparência nos mercados.

Mas é preciso mais. No Pacto da Indústria Limpa, a Comissão anunciou o lançamento, em 2026, de um Centro de Matérias-Primas Críticas para agregar a oferta e a procura. Além disso, a Comissão Europeia está disposta a facilitar **investimentos conjuntos do setor privado na cadeia de valor a montante**, permitindo que os intervenientes do setor automóvel beneficiem de um fornecimento de materiais significativamente menos arriscado e a baixo custo.

A aplicação de **procedimentos simplificados de licenciamento a projetos relativos a matérias-primas para baterias e projetos de refinação deve ir além** dos projetos estratégicos já identificados. Por isso, a Comissão incentiva os Estados-Membros e as autoridades regionais a aplicarem procedimentos simplificados a todos os projetos nacionais ao longo da cadeia de abastecimento das matérias-primas para baterias.

A Comissão avaliará até que ponto será vantajoso reforçar o apoio a empresas europeias de refinação e transformação de materiais para baterias (por exemplo, a jusante do carbonato de lítio). A Comissão trabalhará no sentido de mobilizar as instituições financeiras públicas para oferecerem garantias e reduzirem os riscos dos acordos de compra garantida e de outros contratos a longo prazo ao longo da cadeia de abastecimento de materiais para baterias.

Impulsionar a circularidade da cadeia de abastecimento do setor automóvel

A transição para a economia circular é fundamental para reduzir a dependência das matérias-primas e reforçar a autonomia estratégica e a resiliência da cadeia de abastecimento automóvel, incluindo o ecossistema europeu das baterias. O Regulamento Baterias proporciona um quadro para essa transição. No entanto, é necessário reforçar ainda mais a justificação económica para uma cadeia de valor de reciclagem abrangente na Europa. É necessário investir significativamente nas capacidades de pré-tratamento e de pós-tratamento, bem como desenvolver tecnologias de reciclagem mais avançadas e garantir a disponibilidade de materiais de insumo para a reciclagem (ou seja, resíduos de baterias e sucata metálica de elevada qualidade). Para o efeito, a Comissão **procurará apoiar financeiramente os veículos em fim de vida e as instalações de reciclagem de baterias**.

A Comissão analisará novas medidas para reforçar a cooperação industrial na reciclagem de matérias-primas, em conformidade com as regras de concorrência da UE. Para o efeito, a Comissão lançará em breve um exercício de averiguação para recolher contributos dos participantes no mercado.

A fim de proteger o meio ambiente de resíduos perigosos, a Comissão adota, juntamente com o presente plano de ação, uma decisão ao abrigo da Diretiva-Quadro Resíduos que clarifica que, ao ser transformada em resíduo, a massa negra é classificada como resíduo perigoso. Esta classificação resultará num **melhor controlo das transferências de massa negra e, em especial, na proibição da sua exportação para países não membros da OCDE**. Um maior acesso à massa

⁵ A título de exemplo, através da nossa parceria estratégica UE-Canadá, foram assegurados cerca de dez mil milhões de EUR de investimentos que se reforçam mutuamente entre a UE e o Canadá, ao longo da cadeia de abastecimento de baterias.

negra de baterias resultará no aumento da reciclagem de baterias. Serão consideradas medidas adicionais para facilitar as transferências intra-UE e impor novas restrições à exportação.

Por último, mas não menos importante, uma rápida finalização do **processo de codecisão sobre o regulamento relativo ao fim de vida dos veículos** estimulará a circularidade na indústria automóvel e melhorará a disponibilidade de materiais secundários e de peças sobresselentes usadas a preços acessíveis.

Promover a produção europeia de componentes

A fim de impulsionar a produção europeia de componentes essenciais dos veículos, qualquer apoio público que beneficie a indústria automóvel estará subordinado a critérios de resiliência e de sustentabilidade a propor ao abrigo do ato legislativo sobre o acelerador da descarbonização industrial no quarto trimestre de 2025. A Comissão analisará ainda se esses critérios podem igualmente ser aplicados no âmbito da contratação privada. Esta abordagem é igualmente essencial tendo em conta a procura crescente de componentes para veículos por parte do setor da defesa, em que é essencial garantir um aprovisionamento estável e seguro de peças críticas. O aumento da produção europeia de componentes de veículos permitirá ainda reduzir o risco de eventuais vulnerabilidades, garantindo a integridade dos sistemas críticos. Por razões de segurança económica, o aumento da produção europeia será igualmente importante para os componentes de grupos motopropulsores elétricos e para outros componentes essenciais dos veículos conectados e automatizados.

Ações emblemáticas:

Pacote « Estímulo às baterias» abrangente: apoio ao fabrico de baterias ao abrigo do Fundo de Inovação, analisar o apoio direto da UE à produção para as empresas que produzam baterias na UE, eventualmente combinado com auxílios estatais, critérios não relacionados com o preço e requisitos de incorporação europeia, em conformidade com os compromissos jurídicos internacionais da União.

Facilitar investimentos conjuntos do setor privado na cadeia de valor a montante.

Outras ações:

Rápida finalização do processo de codecisão sobre o regulamento relativo ao fim de vida dos veículos.

Analisar a possibilidade de apoiar financeiramente instalações de reciclagem de veículos em fim de vida e de baterias.

Apoio adicional para reforçar a reciclagem.

Critérios de resiliência e de sustentabilidade para componentes essenciais dos veículos.

2.4 Competências e dimensão social

As recentes mudanças na produção e na procura a nível da economia mundial, bem como os choques económicos e os riscos e incertezas geopolíticos, afetaram significativamente os postos de trabalho no setor automóvel da UE. Esperam-se mais perdas de postos de trabalho nos próximos anos. Por outro lado, a escassez e a inadequação de competências na indústria automóvel são motivo de grande preocupação, bem como o envelhecimento da mão de obra e a necessidade premente de formar e atrair novos perfis de trabalhadores com competências adequadas. Os parceiros sociais assumem um papel determinante na preparação e na gestão da mudança, ao passo que as convenções coletivas de trabalho podem oferecer soluções para as consequências sociais e laborais dos desafios que o setor automóvel enfrenta.

Atualmente, existem diversas iniciativas a nível da UE que podem ajudar a resolver estas questões, designadamente o financiamento do Fundo Social Europeu Mais (FSE+) e do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG). As iniciativas no domínio do desenvolvimento de competências, de que são exemplos o Pacto para as Competências e a Aliança para as Competências no Setor Automóvel, preparam os trabalhadores para enfrentar as transições profundas em curso. Mas é preciso mais.

A Comissão criará um **Observatório Europeu da Transição Justa** para desenvolver e coligir dados pertinentes, incluindo a projeção das tendências de emprego em toda a cadeia de valor europeia do setor automóvel e a nível setorial e regional. Em combinação com dados sobre a estrutura demográfica da força de trabalho, será possível prever futuros «pontos críticos» propensos ao desaparecimento de postos de trabalho e orientar intervenções de resposta a pensar no futuro.

A fim de assegurar um melhor apoio aos trabalhadores afetados pelas transições, a Comissão proporá, na primavera de 2025, uma **alteração específica do Regulamento FEG, de modo a torná-lo mais rápido e mais abrangente**. O âmbito de aplicação do FEG será alargado para apoiar as empresas objeto de processos de reestruturação, a fim de proteger os trabalhadores contra

o risco de desemprego. Em resultado, os fundos disponíveis poderão ser mobilizados mais cedo. Paralelamente, a Comissão está a preparar, em consulta com os parceiros sociais, um Roteiro para Empregos de Qualidade, que será publicado no final do ano.

De modo a ajudar os Estados-Membros e os parceiros setoriais a tirarem melhor partido das oportunidades proporcionadas pelo FSE+, a Comissão colaborará ativamente com os parceiros sociais e com os Estados-Membros com vista a chamar a atenção para essas oportunidades e a promover a cooperação entre os diversos intervenientes. Será também dado apoio aos trabalhadores que procurem oportunidades de emprego em áreas que não o setor automóvel e que pretendam requalificar-se. Além disso, a revisão intercalar do FSE+ será aproveitada para incentivar os Estados-Membros a reprogramar fundos adicionais para o setor automóvel, nomeadamente por meio de uma eventual alteração do Regulamento FSE+.

Em linha com a União das Competências, **será reforçado o quadro para as iniciativas setoriais em matéria de competências em indústrias estratégicas que viabilizem o Pacto da Indústria Limpa**. Em 2026, será concedido apoio específico através de subvenções Erasmus+, num montante máximo de 90 milhões de EUR, às parcerias relevantes de competências em grande escala, incluindo a parceria de competências em grande escala para o setor automóvel no âmbito do Pacto para as Competências.

Ações emblemáticas:

Observatório Europeu da Transição Justa

Alterações jurídicas dos Regulamentos FEG e FSE+.

2.5 Promover o nosso acesso ao mercado, garantir condições de concorrência equitativas e salvaguardar a nossa segurança económica

A indústria automóvel é um negócio à escala global. As exportações, as importações e os investimentos desempenham um papel fundamental na competitividade da indústria da UE. Para garantir o êxito da indústria, é fundamental assegurar o acesso aos mercados no estrangeiro, condições de concorrência equitativas em relação aos concorrentes de outros continentes e um ambiente empresarial e regulamentar adequados. Nesse sentido, a UE levará a cabo várias ações prioritárias específicas para o setor automóvel.

Diversificar o aprovisionamento e garantir o acesso aos mercados de países terceiros e reforçar a segurança económica

A Comissão está determinada em prosseguir a celebração de acordos de comércio livre e de parcerias internacionais mutuamente vantajosas para reforçar o acesso aos mercados e criar oportunidades de aprovisionamento, nomeadamente no que respeita a materiais críticos para a indústria automóvel europeia. A Comissão avaliará a eficácia das disciplinas relevantes para o setor automóvel nos acordos comerciais e, se necessário, colaborará com os parceiros comerciais no sentido de prosseguir a convergência regulamentar assente em normas internacionais. A Comissão fará uso de todas as possibilidades, juntamente com as partes interessadas, no sentido de reforçar o apoio ao setor através de outras formas de participação, como os acordos de reconhecimento mútuo, as parcerias estratégicas para matérias-primas críticas ou as parcerias de comércio e investimento limpos. Conforme recomendado no relatório Draghi, a Comissão

continuará a promover a harmonização da regulamentação técnica aplicável aos veículos a nível mundial (UNECE) e nos acordos comerciais bilaterais.

Pacote sobre condições de concorrência equitativas

A Comissão assegurará a melhoria contínua da equidade das condições de concorrência através de um conjunto de instrumentos reforçado, constituído pelos elementos que se seguem.

Regras de origem

As regras de origem preferenciais determinam as condições para que os produtos beneficiem de uma taxa dos direitos nula ou reduzida nos acordos comerciais e nos regimes preferenciais autónomos. A sua finalidade consiste em alcançar um equilíbrio entre os objetivos de exportação e de importação, os quais devem igualmente ser analisados em termos de acumulação da cadeia de abastecimento. A Comissão colaborará com a indústria e com os Estados-Membros a respeito da **abordagem adotada face às regras de origem preferenciais**, por forma a assegurar que as mesmas contribuem e apoiam a competitividade a longo prazo do setor automóvel da UE.

A Comissão procurará definir **regras de origem específicas nas medidas de defesa comercial** para o ecossistema dos veículos elétricos, como forma de desencorajar os intervenientes envolvidos em práticas desleais de criarem instalações em países terceiros e, em particular, nos países que beneficiem de acesso preferencial ao mercado da UE.

Instrumentos de defesa comercial

A Comissão instituiu direitos de compensação sobre as importações de veículos elétricos chineses para combater as práticas comerciais desleais e está pronta para iniciar um inquérito antievasão caso receba provas suficientes de práticas de evasão que comprometam a eficácia da medida. Além disso, a Comissão mantém-se disponível para continuar a dialogar com os produtores individuais sobre compromissos de preços no que respeita às medidas de compensação aplicáveis aos veículos elétricos a bateria provenientes da China, em conformidade com o Regulamento Antissubvenções de Base.

A Comissão compromete-se igualmente a recorrer aos **Instrumentos de Defesa Comercial** e ao **Regulamento Subvenções Estrangeiras** para investigar práticas desleais mais a montante na cadeia de abastecimento, nomeadamente no segmento das baterias e das peças, sempre que necessário.

Reforçar o contributo dos investimentos estrangeiros para a competitividade europeia

A Comissão trabalhará no sentido de assegurar que os investimentos estrangeiros no setor automóvel contribuem significativamente para a competitividade a longo prazo da indústria da UE, para a sua vantagem tecnológica e resiliência económica e para a criação de empregos de qualidade na UE. Por conseguinte, **a Comissão proporá, em cooperação com os Estados-Membros e com a indústria, condições para os investimentos estrangeiros dirigidos ao setor automóvel, a fim de reforçar ainda mais o seu valor acrescentado para a UE**. As condições poderão incluir, nomeadamente, requisitos para a participação em empresas comuns, requisitos para a composição da direção das empresas, a facilitação de acordos que apoiem as necessidades da indústria da UE (tais como serviços de arranque ou de concessão de licenças e acordos de direitos com parceiros estrangeiros), licenciamento de tecnologia ou de propriedade intelectual e

compromissos para fornecimento de fatores de produção críticos. Neste sentido, um dos domínios prioritários será a cadeia de abastecimento de baterias.

Enquanto decorre o trabalho relacionado com os investimentos estrangeiros, a Comissão e os Estados-Membros assegurarão que os investimentos diretos estrangeiros sejam canalizados para a criação de valor acrescentado na Europa, particularmente quando esteja em causa financiamento público, e que estejam sujeitos a condições claras para ajudar a colmatar eventuais lacunas em termos de saber-fazer e de conhecimentos técnicos em matéria de produção, nomeadamente através de mecanismos eficazes para a transferência de propriedade intelectual e de competências, para o recrutamento de pessoal efetuado na UE e para as cadeias de abastecimento locais.

Pacote de simplificação

O quadro regulamentar em vigor proporciona previsibilidade e contribui para alcançar os nossos objetivos comuns de política pública. Porém, não pode impor encargos e custos indevidos à indústria, em particular no caso das PME com presença na cadeia de abastecimento e no mercado dos serviços pós-venda. No contexto da agenda de simplificação regulamentar, a Comissão, em consulta com as partes interessadas, adotará medidas sobre um **pacote de simplificação regulamentar para a indústria automóvel**, melhorando a coerência e a compatibilidade entre os diferentes requisitos regulamentares. A Comissão compromete-se igualmente a conceder tempo suficiente, sempre que apresentar novas propostas legislativas, para que a indústria reflita estes novos requisitos regulamentares aplicáveis aos veículos automóveis no processo de desenvolvimento dos produtos. Em 2026, será realizada uma avaliação do regulamento relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor (isto é, da legislação em matéria de homologação), com particular incidência no potencial de simplificação.

A aplicação do quadro regulamentar aplicável aos veículos a motor é importante para assegurar condições de concorrência equitativas e para evitar a todos os níveis que as regras da UE em vigor sejam contornadas. Esta é primordialmente uma responsabilidade das autoridades de homologação nacionais, mas a Comissão irá trabalhar com os Estados-Membros no sentido de colmatar eventuais lacunas no quadro regulamentar, designadamente nos regimes de homologação de veículos individuais.

Ações emblemáticas:

Explorar as condições para o investimento estrangeiro no setor automóvel, nomeadamente quando esteja em causa financiamento público.

Simplificação regulamentar.

Outras ações:

Prosseguir com a celebração de acordos de comércio livre e parcerias internacionais mutuamente vantajosas, a fim de reforçar o acesso ao mercado e as oportunidades de aprovisionamento para a indústria automóvel da UE.

Reforçar a cooperação por meio de parcerias de comércio e investimento limpos e de parcerias estratégicas para assegurar um melhor acesso aos minerais para baterias.

Colaborar com a indústria e com os Estados-Membros a respeito da abordagem adotada em relação às regras de origem preferenciais no contexto dos acordos de comércio livre.

Procurar definir regras de origem específicas nas medidas de defesa comercial para o ecossistema dos veículos elétricos.

Acompanhar a aplicação da medida antissubvenções dirigida às importações de veículos elétricos chineses e realizar um inquérito antievasão, caso se justifique.

Recorrer aos Instrumentos de Defesa Comercial e ao Regulamento Subvenções Estrangeiras para combater práticas desleais nos segmentos das baterias e das peças, sempre que necessário.

3. Conclusão — próximas etapas

A Comissão informará o Parlamento Europeu e o Conselho do presente plano de ação e das ações propostas, instando-os a assegurar a rápida aplicação das alterações específicas propostas.

O presente plano de ação assenta em contributos preciosos recolhidos junto de empresas do setor automóvel, de associações empresariais e de representantes da sociedade civil e de investigadores no decurso dos diálogos e das mesas-redondas, bem como da consulta pública aberta.⁶ É agora fundamental assegurar um acompanhamento rigoroso e a rápida aplicação das medidas propostas. A Comissão continuará a cooperar com as partes interessadas, promovendo diálogos regulares com vista ao intercâmbio de pontos de vista sobre a aplicação das medidas a curto e a médio prazo delineadas no plano, e a recolher contributos e informação sobre a evolução mais recente do mercado.

⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_pt