

Bruxelas, 26 de março de 2025
(OR. en)

7476/25

TRANS 98

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	25 de março de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2025) 96 final
Assunto:	COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES Descarbonizar as Frotas Empresariais

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 96 final.

Anexo: COM(2025) 96 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 5.3.2025
COM(2025) 96 final

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

Descarbonizar as Frotas Empresariais

1. INTRODUÇÃO

A indústria automóvel é um motor fundamental da prosperidade, da inovação e do crescimento europeus. Tal como referido no Plano de Ação para o Setor Automóvel, o setor está em plena transição, registando mudanças estruturais a uma velocidade e magnitude sem precedentes nos próximos anos e décadas, impulsionadas pela aceleração da transição para uma mobilidade sem emissões e pela crescente integração das tecnologias digitais. Os futuros veículos serão cada vez mais limpos, conectados e automatizados. As frotas empresariais estão no cerne desta transição.

Atualmente, existem quase 290 milhões de veículos nas estradas europeias. Apenas 6 milhões são veículos de emissões zero. Os registos de veículos de empresas ou profissionais, ou seja, de veículos adquiridos por pessoas coletivas e não por pessoas singulares, representam cerca de 60 % dos registos de automóveis ligeiros de passageiros na UE. No caso das carrinhas, dos autocarros e dos camiões, todo o mercado é efetivamente empresarial, uma vez que quase nenhum destes veículos está registado em nome de particulares. Por conseguinte, as medidas no segmento empresarial podem ter um impacto positivo em todo o mercado automóvel.

Os regulamentos que estabelecem normas em matéria de emissões de CO₂ para os automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias e para os camiões representam uma medida efetiva do lado da oferta, fixando objetivos de redução das emissões progressivamente mais elevados para os fabricantes.

A partir de 2035, os novos automóveis ligeiros de passageiros e de mercadorias só poderão ser registados na UE se tiverem zero emissões¹; no caso dos veículos pesados, os objetivos cada vez mais rigorosos culminam numa redução de 90 % das emissões de CO₂ a partir de 2040, sendo que todos os autocarros urbanos novos têm de ser de emissões zero a partir de 2035². Importa agora complementar estas medidas através de um estímulo adequado à procura de veículos de emissões zero, pelo que o apoio aos veículos de empresas assume um papel fundamental.

Acelerar a adoção de veículos de emissões zero nas frotas empresariais pode beneficiar a indústria automóvel europeia e ajudar a aumentar a sua competitividade e resiliência neste momento crucial. Pode também ajudar a reduzir ainda mais as emissões dos transportes devido à maior quilometragem dos veículos de empresas. Os transportes representam um quarto das emissões totais de gases com efeito de estufa da UE e contribuem de forma significativa para a poluição atmosférica. Nas zonas urbanas, em alguns casos, com zonas de baixas emissões cada vez mais restritivas, o impacto dos veículos de emissões zero na melhoria da qualidade do ar é muito acentuado. Por conseguinte, acelerar a adoção de veículos de emissões zero tem o duplo benefício de reduzir a poluição e melhorar a saúde dos nossos cidadãos.

De um modo geral, os fabricantes de veículos da UE têm maiores quotas de mercado no setor dos veículos profissionais ou de empresa do que no setor dos veículos de particulares. Uma procura acelerada de veículos de emissões zero por parte das frotas empresariais pode ajudar a recuperar o crescimento e a competitividade do setor automóvel, reduzir o custo global das operações ao longo do ciclo de vida dos veículos para os operadores de frotas e ajudar os consumidores, melhorando a oferta no mercado de automóveis usados e reduzindo assim os custos dos veículos de emissões zero.

¹ Regulamento (UE) 2019/631.

² Regulamento (UE) 2019/1242.

Por conseguinte, esta ação pode dar um importante contributo ao plano de ação industrial para a indústria automóvel, ajudando simultaneamente a alcançar os objetivos do Pacto da Indústria Limpa, do Pacto Ecológico Europeu e da Bússola para a Competitividade.

Qualquer medida teria de ter em conta uma redução rápida e economicamente eficiente das emissões, bem como os desafios e dimensões territoriais das regiões menos desenvolvidas e das zonas (sub)urbanas, rurais ou remotas, incluindo eventuais deficiências nas infraestruturas (de carregamento).

A presente comunicação apresenta brevemente o mercado das empresas e dos veículos considerados de frota empresarial, e os respetivos desafios, oportunidades e boas práticas, que poderão ajudar a acelerar a adoção de veículos de emissões zero nas frotas empresariais, com vista a atingir o objetivo de emissões nulas até 2035. Inclui igualmente medidas que os Estados-Membros já podem tomar hoje, para aumentar essa adoção, antecipando a proposta legislativa que a Comissão está a preparar e que deverá ser adotada até ao final do ano. Pode também servir de modelo e de exemplo de boas práticas para os nossos países vizinhos e parceiros.

2. O QUE SÃO FROTAS EMPRESARIAIS?

Os mercados das frotas empresariais, os seus agentes e os seus modelos empresariais variam substancialmente. Consoante o segmento de mercado, os agentes do mercado podem ser muito grandes, explorando milhares de veículos, ou muito pequenos, operando apenas um número reduzido de veículos. Muitos desses agentes são PME. No entanto, apenas um pequeno número de grandes empresas controla a maioria das operações de locação financeira, que são responsáveis pela vasta maioria dos registos de veículos profissionais ou de empresas.

Atualmente, a legislação da UE não define o conceito de «frota empresarial». Para efeitos da presente comunicação, todos os veículos registados por uma pessoa coletiva (por oposição a uma pessoa singular) são considerados veículos profissionais ou de empresas³. Assim, é possível dividir as frotas empresariais em cinco grandes categorias, abrangendo os veículos ligeiros de passageiros, os veículos ligeiros de mercadorias (carrinhas) e os veículos pesados (autocarros e camiões):

- **Veículos de serviço** — veículos disponibilizados pelos empregadores aos trabalhadores como benefício em espécie; a sua percentagem na frota total varia significativamente entre os Estados-Membros devido às diferenças no tratamento fiscal e nas regras e condições gerais de emprego. Em muitos casos, os veículos são adquiridos através de locação financeira.
- **Locação financeira** – locação financeira de veículos ligeiros de passageiros por uma empresa a outra empresa (grandes empresas e PME) e a particulares, e de veículos ligeiros de mercadorias a outra empresa. Esta categoria sobrepõe-se a outras, uma vez que, por exemplo, os veículos de serviço e os veículos utilizados nas frotas verdadeiras das empresas são frequentemente adquiridos através de locação financeira.
- **Aluguer de viaturas** — aluguer operacional de veículos ligeiros de passageiros por uma empresa a outra empresa ou a particulares. Embora o aluguer de veículos ligeiros de passageiros seja, na sua maioria, turístico ou empresarial, o aluguer de veículos

³ Com exceção, nomeadamente, de ambulâncias, veículos de combate a incêndio, etc.

ligeiros de mercadorias oferece normalmente uma opção logística e de mobilidade para as empresas.

- **Frotas verdadeiras** — veículos registados pelas empresas e utilizados para as suas próprias atividades comerciais, incluindo diferentes tipos de veículos, entidades e negócio, tais como:
 - Frotas de veículos ligeiros de passageiros para serviços de mobilidade urbana — táxis, veículos de aluguer com condutor (*ride-hailing*) e de mobilidade partilhada (*car sharing*), exceto serviços regulares de transportes públicos.
 - Grandes frotas de carrinhas logísticas — frotas de entregas no último quilómetro e urbanas, operadas por serviços postais, de comércio eletrónico, grandes retalhistas, etc.;
 - Veículos ligeiros de função — veículos utilizados para transportar pessoal e equipamento, bem como para prestar serviços operados pelas empresas, por exemplo, por empresas de engenharia ou de telecomunicações, para trabalhos de reparação, ou veículos individuais registados pelos prestadores de serviços;
 - Autocarros — quase exclusivamente registados por pessoas coletivas, incluindo os autocarros urbanos, que são maioritariamente utilizados por autoridades públicas e entidades sujeitas às regras da contratação pública e estão sujeitos aos objetivos obrigatórios relativos aos veículos de emissões zero ao abrigo da Diretiva Veículos Não Poluentes, e os autocarros interurbanos, que são operados tanto por entidades públicas como comerciais, para realização de transporte público regular periurbano e interurbano, serviços de transporte interurbano de longo curso de passageiros e serviços turísticos;
 - Camiões — quase exclusivamente registados por pessoas coletivas, desde grandes empresas de logística, compradores de mercadorias e outros operadores com frotas de centenas de camiões até micro e PME que exploram um único camião.
- **Veículos registados pelos próprios fabricantes** — por exemplo, veículos de exposição e de ensaio; ao contrário de outros tipos de frotas empresariais, estes veículos são mais diretamente influenciados pelas tendências gerais do mercado (incluindo em vendas privadas) do que por outros fatores específicos.

3. PORQUE É NECESSÁRIO AGIR?

As normas em matéria de emissões de CO₂ aplicáveis aos veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias, bem como aos veículos pesados, exigem um aumento gradual dos registos de veículos de emissões zero. As vendas de veículos elétricos a bateria (VEB) na UE têm vindo a aumentar progressivamente até ao início de 2024. Em 2023, a percentagem de vendas de veículos ligeiros de passageiros elétricos a bateria novos atingiu 14,6 %, impulsionada por uma maior sensibilização ambiental, uma oferta mais alargada de modelos e incentivos governamentais.

Contudo, a curva de crescimento necessária para cumprir os objetivos de CO₂ até 2030 é acentuada. Verificou-se uma ligeira diminuição das vendas em 2024, tendo a percentagem de registos de veículos ligeiros de passageiros elétricos diminuído um ponto percentual para

13,6 % no mercado da UE. Os outros veículos de emissões zero, como os veículos a pilha de combustível a hidrogénio, encontram-se ainda numa fase de mercado muito precoce.

Vários fatores podem explicar a evolução do mercado em 2024. Por exemplo, as subvenções foram interrompidas em alguns dos principais mercados no final de 2023. Todas as dificuldades que afetaram as vendas gerais de automóveis, motivadas pelo difícil contexto económico na UE, também são um fator provável.

Neste contexto, os registos de veículos profissionais ou de empresas são importantes, representando cerca de 60 % de todos os registos de veículos ligeiros de passageiros novos na UE. Os operadores de frotas, e em especial os de maior dimensão, estão frequentemente em melhor posição para negociar os preços de aquisição dos veículos, podendo também beneficiar de vários incentivos fiscais, como regras favoráveis de depreciação fiscal, da dedução do IVA ou tratamento favorável dos benefícios em espécie. É o caso, por exemplo, da locação financeira de automóveis, que é um mercado consolidado, dominado por um número relativamente pequeno de grandes operadores, responsáveis por cerca de 3 milhões de registos de veículos novos por ano (cerca de 30 % das vendas dos automóveis ligeiros de passageiros novos).⁴

Os dados disponíveis⁵ sugerem, no entanto, que este potencial não foi plenamente explorado em média a nível da UE: nos últimos anos, a percentagem de veículos de emissões zero nas frotas de veículos profissionais ou de empresas tem sido inferior à das vendas a particulares. As percentagens respetivas em 2023 foram de 12,3 % para as empresas e de 14,1 % para os particulares, descendo ligeiramente em 2024, respetivamente, para 12,4 % e 13,8 %.

Em 2024, o número de veículos comerciais ligeiros (carrinhas), autocarros e camiões de emissões zero em toda a UE continuou a subir de forma constante em comparação com 2023, mas em situação desigual. As vendas de carrinhas aumentaram globalmente, tendo as carrinhas de emissões zero representado 6,1 % dos novos registos. O segmento dos autocarros também manteve a tendência ascendente, registando um aumento global das vendas, e a percentagem de autocarros elétricos representou 18,5 % de todos os registos ou mais de um terço dos novos autocarros urbanos. Embora se trate ainda de um mercado globalmente muito pequeno, as novas vendas de camiões de emissões zero registaram um crescimento de cerca de 10 % face aos níveis de 2023 e uma percentagem recorde de 2,3 % de todos os registos respeitantes a vendas de novos camiões.

Ao analisar separadamente os mercados dos Estados-Membros, observam-se grandes variações na percentagem de registos de veículos de emissões zero, também devido às frotas empresariais: por exemplo, a Alemanha viu as vendas de veículos ligeiros de passageiros elétricos a bateria caírem 27 % em 2024, ao passo que a Bélgica registou um aumento de 37 % impulsionada, em grande medida, pelas frotas de veículos de empresas, após alteração das regras fiscais nacionais. Tal sublinha a necessidade de analisar todos os fatores que influenciam as decisões dos gestores de frotas empresariais para adquirirem veículos de emissões zero, incluindo a disponibilidade e os preços dos modelos, a disponibilidade de infraestruturas de carregamento, a tributação nacional, outros incentivos fiscais e não fiscais (por exemplo, direitos de acesso urbano) e outros requisitos regulamentares. Por exemplo, no caso das frotas verdadeiras, as exigências de funcionamento (por exemplo, a necessidade de funcionamento durante longas horas e distâncias, com um tempo limitado para recarregar), a disponibilidade

⁴ Existe alguma sobreposição entre esta e outras categorias de frotas empresariais, uma vez que, por exemplo, os veículos de serviço ou as frotas verdadeiras das empresas são frequentemente adquiridos através de locação financeira.

⁵ Dataforce (2024)

de infraestruturas de carregamento específicas e certas condições específicas, como a necessidade de aceder a zonas de baixas emissões ou de cumprir determinados requisitos para obter uma licença, representam frequentemente os principais fatores que determinam a escolha do veículo a utilizar.

4. DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Para avançar com ações adequadas que promovam a adoção de veículos de emissões zero até 2035, é importante ter em conta que os **desafios** enfrentados pelas frotas empresariais descarbonizadas variam em função dos tipos de utilização e das suas características.

Os **operadores de frotas para locação financeira** incluem cada vez mais veículos de emissões zero nas suas frotas. No entanto, de acordo com o setor, a lenta alteração das preferências dos clientes e das preocupações com eventuais descontinuidades de carregamento impedem uma transição mais célere para os veículos de emissões zero. Os operadores de frotas para locação financeira também realçam os elevados preços de compra e incertezas quanto ao valor residual dos veículos de emissões zero e à procura no mercado de usados, que podem ter um impacto nas avaliações de risco das empresas. Destacam igualmente os incentivos no tratamento fiscal dos veículos locados, que, muitas vezes, continuam a favorecer a aquisição de veículos convencionais.

Os **operadores de frotas para aluguer** assinalam problemas persistentes com a oferta de elevados números de veículos ligeiros de passageiros de emissões zero para aluguer. Referem que os problemas resultam da falta de interesse dos clientes, em especial pelo aluguer de muito curta duração, das incertezas quanto ao valor residual e à procura de veículos usados de emissões zero e da falta generalizada de infraestruturas de carregamento rápido adequadas nas centrais de empresas de aluguer, como os aeroportos e outros centros de mobilidade.

A preferência dos clientes, a disponibilidade de modelos e respetivos preços, as preocupações com as infraestruturas de carregamento e o tratamento fiscal dos veículos, e as incertezas quanto à procura no mercado de usados, contam-se entre os principais fatores que influenciam a escolha dos veículos também para o **aluguer e locação financeira dos veículos ligeiros de mercadorias**.

Os **camiões** de emissões zero têm um custo de aquisição significativamente mais elevado do que os camiões convencionais; a disponibilidade de infraestruturas de carregamento rápido está a aumentar rapidamente, mas os operadores hesitam muitas vezes em mudar para as opções elétricas, especialmente para operações de longo curso. Os operadores de camiões precisam de poder instalar infraestruturas de carregamento nos seus hangares de estacionamento e de ter acesso a infraestruturas que permitam um carregamento suficiente compatível com as necessidades operacionais dos camiões durante as pausas obrigatórias. A idade média dos camiões na UE é de cerca de 14 anos e o primeiro proprietário normalmente explora o camião durante 5 anos. A dimensão do mercado de camiões usados corresponde a cerca do dobro da do mercado de camiões novos, registando-se uma dinâmica clara a favor de camiões em primeira mão na Europa do Norte e Ocidental e uma maior procura de camiões de segunda ou terceira mão na Europa Meridional e Oriental.

A estrutura consolidada do **setor da locação financeira de automóveis ligeiros de passageiros** e as sobreposições significativas com outros tipos de frotas empresariais tornaria as iniciativas destinadas aos automóveis ligeiros de passageiros de emissões zero para locação financeira relativamente simples e potencialmente altamente eficazes. A locação financeira

pode também representar uma oportunidade significativa para superar o obstáculo dos elevados custos de compra, que impedem o acesso a esses veículos por parte dos utilizadores com rendimentos mais baixos, e pode apoiar um vasto mercado de veículos usados.

Os automóveis ligeiros de passageiros para aluguer de curta duração são geralmente dos veículos mais rápidos a chegar ao mercado de usados — muitas vezes, no período de um ou dois anos. Tal representa uma oportunidade para aumentar rapidamente a disponibilidade de veículos de emissões zero no mercado de usados através de iniciativas destinadas a este tipo de frota empresarial, especialmente se forem acompanhadas de medidas de apoio à aquisição de veículos usados de emissões zero. Uma maior oferta de opções de automóveis ligeiros de passageiros de aluguer de emissões zero proporcionaria benefícios significativos em termos de redução das emissões, dada a sua elevada quilometragem anual.

Uma transição mais rápida para **carrinhas de emissões zero destinadas a locação financeira ou aluguer** permitiria superar os elevados custos iniciais de aquisição das carrinhas elétricas e a descarbonização das operações de transporte de muitas pequenas e médias empresas. Tendo em conta a quilometragem anual relativamente elevada deste tipo de veículos, uma transição mais rápida para os veículos de emissões zero traria também benefícios significativos em termos de redução das emissões.

Em geral, para os **veículos de serviço**, o tratamento fiscal é a principal razão da escolha dos veículos, representando uma oportunidade significativa para acelerar a transição para os veículos de emissões zero pela via fiscal.

Uma vez que as frotas empresariais permitem a agregação e, de um modo geral, têm um comportamento de carregamento previsível, são altamente relevantes para as funcionalidades de carregamento bidirecional. Ao injetar eletricidade de novo na rede, o sistema «do veículo para a rede» (V2G) gerará rendimentos a partir destes serviços de flexibilidade.

5. BOAS PRÁTICAS E PRIORIDADES DE AÇÃO

Em 2024, a Comissão realizou uma consulta pública aberta sobre a ecologização das frotas empresariais⁶. A consulta abrangeu os automóveis ligeiros de passageiros, os veículos ligeiros de mercadorias e os veículos pesados (camiões e autocarros interurbanos de longo curso). Foram recebidas 267 respostas de várias partes interessadas — principalmente, empresas e associações empresariais (72 % das respostas), seguidas de ONG (11 %), cidadãos (9 %) e autoridades públicas (3 %). Revelou um consenso claro quanto à conveniência de uma introdução mais rápida de veículos de emissões zero nas frotas empresariais. A consulta pública aberta confirmou, igualmente, a opinião de que uma percentagem mais elevada de veículos de emissões zero nas frotas empresariais seria benéfica em termos de redução das emissões de GEE e de desenvolvimento dos mercados de automóveis usados, melhorando a acessibilidade dos preços destes veículos. No entanto, identificou também problemas e desafios existentes, incluindo os custos mais elevados de aquisição, os riscos relacionados com o valor residual e a falta de disponibilidade de veículos (na sua maioria pesados).

A consulta salientou claramente que os custos (aquisição, funcionamento e custo total de propriedade) determinam as decisões de compra dos operadores de frotas de veículos de empresa. O tratamento fiscal (rendimento singular, coletivo, taxa de registo e taxa anual de circulação dos veículos, e o tratamento fiscal de veículos específicos, como os veículos de

⁶ [Ecologização das frotas empresariais](#)

serviço que são considerados um benefício em espécie) foi amplamente considerado um fator principal para todos os tipos de frotas. As medidas fiscais foram sistematicamente identificadas como a melhor forma de garantir uma transição mais rápida em todos os tipos de frotas empresariais.

Exemplo de boas práticas — Ajustamentos ao sistema fiscal

A Bélgica é um exemplo de ajustamento do sistema fiscal para aumentar a percentagem de veículos empresariais de emissões zero, tendo reformado o seu regime de veículos de serviço desde 2021, a fim de promover a adoção de veículos de emissões zero e reduzir as vantagens fiscais dos veículos tradicionais com motor de combustão interna (ICE) e dos veículos híbridos elétricos recarregáveis (PHEV)⁷. Os principais incentivos introduzidos foram:

- alterações à dedução fiscal dos custos dos veículos, limitando progressivamente a dedutibilidade de todos os custos dos veículos que não tenham zero emissões, adquiridos entre 1 de julho de 2023 e 31 de dezembro de 2025, até atingir 0 % em 2028, e das despesas com combustível (gasolina ou gásóleo) utilizado nos PHEV, adquiridos a partir de 2023, até 50 %, mantendo a dedução de 100 % dos custos para os veículos de emissões zero e para a utilização de eletricidade;
- alteração dos valores de referência das emissões de CO₂ utilizados para calcular o benefício em espécie tributável para utilização privada de veículos de serviço, a fim de refletir a diminuição das emissões médias dos automóveis ligeiros de passageiros novos registados na Bélgica.

A reforma está a ser gradualmente aplicada e desde 2024 as vendas belgas de veículos de emissões zero aumentaram drasticamente, quase triplicando em dois anos e fazendo da Bélgica o terceiro maior mercado na Europa destes veículos, em termos de vendas totais. As infraestruturas de carregamento expandiram-se massivamente na Bélgica nos últimos três anos, ainda mais rapidamente do que as vendas dos veículos, tendo o carregamento rápido quase decuplicado. **O exemplo belga mostra que dar atenção especial à alteração das medidas fiscais em vigor pode ter um efeito significativo em todo o mercado.**

Alguns Estados-Membros introduziram medidas de depreciação acelerada como incentivo à aquisição de veículos elétricos. Um bom exemplo é a Espanha, onde os veículos novos não poluentes adquiridos e as estações de carregamento desses veículos podem ser livremente depreciados⁸, se utilizados para atividades económicas. A depreciação livre pode ser utilizada para os períodos fiscais com início em ou após 1 de janeiro de 2024 e aplica-se a novos investimentos começados nos períodos fiscais com início em 2024 e 2025⁹.

Outro exemplo é a Chéquia, onde os veículos não poluentes adquiridos e com utilização iniciada no período de 1 de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2028 podem ser depreciados

⁷ A «Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité» entrou oficialmente em vigor em janeiro de 2023.

⁸ Em 2023, os veículos elétricos novos adquiridos podiam beneficiar de uma depreciação acelerada, que aplicava a taxa normal duplicada.

⁹ Espanha, Real Decreto-Lei n.º 4/2024.

em dois anos. A depreciação está limitada a 60 % do preço de aquisição nos primeiros 12 meses e a 40 % nos 12 meses seguintes¹⁰.

Os resultados da consulta pública aberta são coerentes com as informações disponíveis e a análise do mercado, que revelam que os regimes fiscais dos veículos de empresas têm grande impacto. A experiência mostra que rever o quadro fiscal para assegurar uma posição mais equitativa ou favorável dos veículos de emissões zero nas frotas empresariais, ou a introdução de outros incentivos, como os sistemas «malus» ou «bonus-malus», que proporcionem um tratamento mais favorável aos veículos com emissões mais baixas do que aos veículos com emissões mais altas, podem resultar num aumento de novos registos de veículos de empresas com zero emissões.

Além disso, a consulta salientou que os regimes especiais de apoio e os incentivos operacionais (isenção de restrições de acesso e de tarifação rodoviária, portagens ou condições de estacionamento, regimes de locação social, incluindo uma Ecopontuação, etc.) são eficazes, em especial para as frotas de aluguer e locação financeira, as grandes frotas logísticas, as frotas de mobilidade urbana e os veículos de serviço.

Exemplos de boas práticas – Regulamentação dos táxis relativa aos veículos de emissões zero

Existem vários exemplos na Europa em que as autoridades municipais ou regionais adotaram regulamentos específicos para exigir que as frotas de táxis utilizem veículos de emissões zero, em consonância com os planos aprovados para o clima e a qualidade do ar.

Hamburgo estabeleceu um objetivo específico para as operações de táxi: os novos táxis registados devem ser cada vez mais veículos de emissões zero, até que em 2030 toda a frota de táxis que opera em Hamburgo atinja este objetivo. Esta meta será alcançada primeiramente através do procedimento de licenciamento, tendo os operadores de táxis de demonstrar o cumprimento antes de poderem receber ou renovar as suas licenças de exploração. Hamburgo também dá apoio financeiro, como subsídios para a aquisição de veículos de emissões zero e a instalação de infraestruturas adequadas de carregamento ou abastecimento de hidrogénio.

Em Amesterdão, todos os táxis que operam nas zonas restritas do centro da cidade deverão ser veículos de emissões zero até 2025 e, após essa data, só serão concedidas novas licenças para táxis que correspondam a estes veículos. Até 2030, a cidade tenciona alargar esta obrigação a todos os táxis que operam em todo o município. Para facilitar a transição dos operadores de táxis, a administração local oferece subsídios e outras formas de apoio, trabalhando simultaneamente para criar uma infraestrutura sólida de carregamento e abastecimento, com destaque para a expansão dos pontos de carregamento rápido em locais de elevada procura, como a estação central de Amesterdão e o aeroporto de Schiphol.

A consulta identificou igualmente a disponibilidade de infraestruturas de carregamento e abastecimento como um fator determinante. Embora as metas obrigatórias estabelecidas no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos¹¹ assegurem uma cobertura suficiente em todos os Estados-Membros e, em especial, ao longo da RTE-T, a localização

¹⁰ Secção 30a (1) da Lei. 1, Lei n.º 586/1992 Col. Impostos sobre o Rendimento, na redação que lhe foi dada.

¹¹ Regulamento (UE) 2023/1804.

exata, o número e a potência dos pontos de carregamento individuais em locais específicos serão determinados localmente.

A disponibilidade do número adequado e do tipo de pontos de carregamento em alguns desses locais será crucial para satisfazer as exigências específicas de determinados tipos de frotas empresariais; por exemplo, as frotas de táxis e de veículos de aluguer com condutor (*ride-hailing*) dependem da existência de pontos de carregamento públicos nas zonas urbanas onde operam, ao passo que as frotas de automóveis para aluguer que operam nos aeroportos exigem frequentemente infraestruturas de carregamento específicas, mas dependem dos aeroportos para a sua implantação. Acresce que algumas frotas, como as frotas de autocarros de transporte público, tendem a depender exclusivamente da sua própria infraestrutura específica, quer nos hangares de estacionamento, quer nas paragens de autocarro quando têm oportunidade para recarregar.

Os camiões utilizam o carregamento nos hangares das empresas como primeira opção, mas, especialmente para as operações de longo curso, precisam de ter acesso a infraestruturas de carregamento suficientemente rápidas que respondam às suas exigências operacionais, recarregando durante as pausas obrigatórias. Tal como anunciado no Plano de Ação para o Setor Automóvel, a Comissão trabalhará numa iniciativa para criar corredores europeus de transportes limpos, com o objetivo de acelerar a implantação centros de carregamento de veículos pesados nos principais corredores logísticos da RTE-T enquanto infraestruturas críticas, simplificando o licenciamento e mobilizando financiamento para reduzir os riscos dos investimentos, em consonância com as disposições da Diretiva Energias Renováveis relativas à criação de zonas prioritárias específicas da rede. A iniciativa reunirá operadores de frotas, operadores de pontos de carregamento, operadores de redes de eletricidade e autoridades públicas, como apropriado, no contexto do respetivo corredor RTE-T, constituindo assim uma plataforma útil tanto para sensibilizar para as necessidades de todos os intervenientes envolvidos como para reforçar a confiança dos operadores de frotas empresariais numa viabilidade sem descontinuidade das operações de longo curso.

Exemplos de boas práticas — Pontos de carregamento nos aeroportos

O aeroporto de Zaventem, em Bruxelas, instalou 750 pontos de carregamento para passageiros e pessoal nas suas zonas de estacionamento. A instalação de várias centenas de pontos de carregamento adicionais nos aeroportos de Paris (Orly e Charles de Gaulle) foi anunciada até ao final de 2025, abrangendo mais de 600 pontos de carregamento lento nas zonas de estacionamento públicas, bem como pontos de carregamento rápido para satisfazer as exigências das empresas de aluguer e dos motoristas de táxi e carregadores ultrarrápidos para diferentes utilizadores. Disponibilizar opções de carregamento suficientemente rápido às frotas de automóveis de aluguer e táxis em locais como os aeroportos ou outros centros de mobilidade é crucial para permitir a transição deste tipo de frota para os veículos elétricos; tal poderá, por sua vez, contribuir para tornar a exploração geral do aeroporto mais sustentável.

Exemplos de boas práticas — Eletrificação das ilhas gregas

Astypalaia, uma ilha grega no Egeu Meridional, está a transformar-se de forma pioneira numa «ilha inteligente e sustentável», através de uma colaboração ambiciosa entre o governo grego e o Grupo Volkswagen. Iniciado em 2020 e implementado a partir do início de 2021, o projeto-piloto visa substituir a frota convencional da ilha por veículos elétricos, disponibilizando também trotinetas elétricas, bicicletas elétricas e um novo serviço de partilha de veículos a pedido utilizando veículos elétricos. As infraestruturas de carregamento, outrora escassas,

expandiram-se consideravelmente, e estão a ser construídos parques solares para fornecer energia limpa ao número crescente de veículos elétricos. A iniciativa obteve uma atenção significativa, mostrando como ilhas mais pequenas, dependentes do gasóleo, podem transitar para as energias renováveis e garantir a neutralidade carbónica no setor da mobilidade. As iniciativas em curso em Astypalaia evidenciam a sua transição para um turismo sustentável, sendo um exemplo real de utilização da mobilidade elétrica, das energias renováveis e de uma rede modernizada de transportes públicos, tornando-se um destino de viagem de baixo impacto e voltado para o futuro.

6. O QUE PODE SER FEITO HOJE?

O mercado automóvel precisa agora de reforçar a procura. Existem várias medidas que hoje já podem ser tomadas pelos diferentes intervenientes aos níveis europeu, nacional, regional e local, a fim de acelerar a transição para os veículos de emissões zero nas frotas empresariais. Essas medidas complementarão e anteciparão a proposta legislativa que a Comissão está a preparar para o final de 2025 e que analisará todas as opções políticas para aumentar a adoção destes veículos nas frotas empresariais.

6.1. Tornar os veículos de emissões zero mais atrativos através da política fiscal

Atualmente, os Estados-Membros dão apoio ao mercado dos veículos de serviço, com mais de 40 mil milhões de EUR por ano, através de subvenções ou de tratamento fiscal específico (reduções ou isenções da taxa de registo, da taxa anual de circulação, etc.), sendo a maior parte deste montante utilizada para os veículos convencionais¹². Embora a situação varie entre os Estados-Membros, tendo o apoio estatal atingido montantes substanciais, na ordem dos 16 mil milhões de EUR por ano em Itália, alguns elementos deste apoio existem na maioria dos Estados-Membros.

Atualmente, existem subvenções e regimes fiscais que não apoiam a transição das frotas empresariais para os veículos de emissões zero em alguns Estados-Membros: em certos casos, os impostos ou benefícios fiscais são semelhantes, pelo que o preço de compra mais elevado dos veículos de emissões zero desincentiva a sua aquisição, ao passo que noutros casos existem maiores benefícios fiscais para adquirir e utilizar veículos convencionais.

A alteração destes regimes fiscais pode ter um efeito rápido e decisivo na transição para os veículos de emissões zero nas frotas empresariais, uma vez que o tratamento fiscal dos diferentes veículos é um dos principais fatores que determinam as escolhas dos operadores. Pode oferecer a vantagem de ter menores implicações orçamentais públicas, comparando com as subvenções diretas à aquisição, uma vez que pode consistir numa utilização mais direcionada das medidas fiscais em vigor a favor dos veículos de emissões zero.

Devem ser tomadas medidas para tornar os sistemas mais favoráveis às opções de emissões zero, seja reduzindo os benefícios comparativos concedidos aos veículos convencionais seja melhorando o tratamento dos veículos de emissões zero. Os benefícios de introduzir alterações específicas no tratamento fiscal dos veículos convencionais de empresas são muito visíveis na Bélgica, como explicado no exemplo apresentado anteriormente. Tal pode também ser alcançado em sede de IVA, alterando a Diretiva IVA, a fim de reduzir o direito à dedução do IVA pago a montante para os veículos convencionais. Ao rever estas medidas, é importante incluir critérios para salvaguardar a resiliência e a sustentabilidade da cadeia de abastecimento,

¹² [Company car fossil fuel subsidies in Europe](#), T&E 2024

por exemplo em matéria de regras de origem, circularidade e sustentabilidade, tal como descrito no Plano de Ação para o Setor Automóvel.

Neste contexto, a Comissão recorda igualmente que as regras da UE em matéria de auxílios estatais oferecem aos Estados-Membros oportunidades amplas e flexíveis para apoiar atividades que contribuam para a adoção de veículos de emissões zero, nomeadamente através da redução dos impostos sobre a aquisição ou a locação financeira destes veículos, bem como para apoiar as infraestruturas de carregamento e abastecimento necessárias. Por conseguinte, a Comissão incentiva os Estados-Membros a explorarem essas oportunidades.

As referidas medidas fiscais poderão ser complementadas através de uma utilização mais alargada das opções previstas na Diretiva Eurovinheta, incluindo os instrumentos de utilização das rodovias, isentando os veículos de emissões zero do pagamento de portagens e vinhetas de circulação, e utilizando as receitas para apoiar a descarbonização do setor do transporte rodoviário, nomeadamente através do investimento em infraestruturas de carregamento. Este aspeto é descrito mais pormenorizadamente no Plano de Ação para o Setor Automóvel.

Quando as autoridades públicas dispõem de medidas que favorecem a utilização de veículos de serviço (por exemplo, através da tributação), a Comissão convida-as a assegurar que sejam formuladas de forma a incentivar a escolha de veículos de emissões zero em detrimento dos veículos convencionais e que sejam incluídos critérios para garantir a sustentabilidade e a resiliência da cadeia de abastecimento europeia, em consonância com o Plano de Ação para o Setor Automóvel. A Comissão incentiva igualmente as autoridades públicas a ponderarem a adoção de medidas semelhantes também para os outros tipos de frotas empresariais e a utilizarem as receitas geradas pelos instrumentos de utilização das rodovias para apoiar as infraestruturas públicas de carregamento e abastecimento. No âmbito da sua iniciativa em matéria de IVA «verde» prevista para 2026, a Comissão ponderará igualmente a supressão progressiva da dedução do IVA para os veículos convencionais.

6.2. Possibilidades a nível local relacionadas com as frotas utilizadas para serviços de mobilidade urbana

As frotas utilizadas para serviços de mobilidade urbana, como as frotas de táxis, de veículos de aluguer com condutor (*ride-hailing*) e de mobilidade partilhada (*car sharing*), constituem outro tipo de frota empresarial fortemente ligada à mobilidade local e urbana. Normalmente, operam com licenças concedidas a nível local que estabelecem as condições da sua utilização. Muitos operadores destes tipos de frotas manifestaram a intenção de contribuir positivamente para a descarbonização do transporte rodoviário. Devido ao seu modelo de negócio, à sua zona de atuação e às exigências operacionais, a escolha de mudar para os veículos de emissões zero depende em grande medida das condições estabelecidas direta ou indiretamente pelas autoridades locais.

Em especial, o acesso a infraestruturas de carregamento que respondam às exigências operacionais da frota de mobilidade urbana é frequentemente identificado como um fator crucial. Tal pode tratar-se tanto de pontos públicos de carregamento lento para carregamento noturno, para os condutores que não dispõem de garagem e dependem de parques de estacionamento na rua, como de pontos de carregamento rápido que permitam recarregar rapidamente a energia em falta durante as breves pausas nas operações diárias. Outro elemento fundamental é a concessão de incentivos operacionais, como permitir que as frotas de serviços de mobilidade urbana de emissões zero utilizem faixas específicas ou proporcionar um acesso mais fácil ao estacionamento. A existência de zonas de emissões nulas ou baixas pode ser um fator crucial para acelerar esta transição, uma vez que a necessidade de aceder a estas zonas tornará a escolha dos veículos de emissões zero significativamente mais atrativa.

Além de criarem condições mais favoráveis para os veículos de emissões zero nas frotas de mobilidade urbana, as autoridades locais e regionais podem assumir um papel mais direto na aceleração da transição, estabelecendo requisitos em termos de percentagem de veículos de emissões zero, incluindo critérios de sustentabilidade e resiliência da cadeia de abastecimento, para conceder as licenças e autorizar a utilização dos veículos.

As autoridades e os operadores de transportes públicos estão na linha da frente da transição para as frotas de emissões zero. Em 2024, um em cada três novos autocarros urbanos registados na UE foi um veículo elétrico a bateria, o que representa a maior percentagem de veículos novos de emissões zero nas frotas empresariais, mas as autoridades públicas enfrentam restrições orçamentais na aquisição de autocarros novos de emissões zero; será crucial assegurar a existência de condições adequadas que lhes permitam continuar a investir nesta solução nos próximos anos.

A Comissão convida as autoridades locais e regionais a estabelecerem requisitos em termos de percentagem de veículos de emissões zero ao licenciarem frotas privadas locais, como as frotas de táxis, de veículos de aluguer com condutor (ride-hailing) e de mobilidade partilhada (car-sharing), incluindo critérios para assegurar a sustentabilidade e a resiliência da cadeia de abastecimento, em consonância com o Plano de Ação para o Setor Automóvel, a proporcionarem condições favoráveis e a assegurarem uma oferta adequada de infraestruturas de carregamento, e a preverem incentivos locais, como o acesso privilegiado a lugares de estacionamento ou a utilização de corredores específicos para tornar mais atrativos os serviços oferecidos através de veículos de emissões zero. A Comissão incentiva igualmente as autoridades nacionais a apoiarem estes esforços, estabelecendo condições fiscais mais favoráveis para os veículos de empresas de emissões zero, em comparação com os veículos de empresa convencionais, e proporcionando apoio financeiro e incentivos às autoridades de transportes públicos e aos operadores que optem pela utilização de autocarros de emissões zero.

6.3. Empresas de aluguer: centrais localizadas nos aeroportos

Os veículos utilizados em alugueres de curta duração (alguns dias ou semanas), como as frotas de aluguer de centrais localizadas nos aeroportos e estações ferroviárias, podem ser particularmente eficazes para chegar a um elevado número de condutores privados, aumentar a visibilidade das soluções de emissões zero, oferecer uma oportunidade para experimentar uma nova forma de motorização e dissipar as preocupações atuais dos utilizadores com uma eventual descontinuidade dos carregamentos.

Além disso, a presença de uma frota de veículos de aluguer elétricos nas centrais dos aeroportos ou noutros centros de mobilidade incentivará uma implantação mais rápida de infraestruturas de carregamento públicas e privadas (por exemplo, em hotéis, centros de conferências e zonas turísticas), nas zonas servidas por esses aeroportos, o que, por sua vez, aumentará mais ainda a visibilidade e acelerará a adoção de veículos de emissões zero, promovendo simultaneamente um turismo sustentável.

Além disso, a capacidade para substituir as frotas de aluguer disponibilizadas nos aeroportos por veículos de emissões zero pode ser entravada por fatores locais, como a disponibilidade de infraestruturas de carregamento.

A transição para os veículos elétricos exigirá um esforço adicional a curto prazo, que responda a algumas destas exigências operacionais. A rápida rotatividade atual dos veículos de aluguer não pode ser garantida apenas com pontos de carregamento lento; para evitar tempos de espera significativamente maiores entre alugueres, será necessário utilizar carregadores rápidos.

Provavelmente, serão devolvidos cada vez mais veículos com a bateria descarregada, devido à disponibilidade comparativamente limitada de infraestruturas de carregamento nas imediações dos aeroportos; será, pois, necessário recarregar mais veículos nas instalações de aluguer.

Por conseguinte, as empresas que exploram grandes frotas de aluguer nos aeroportos precisarão de múltiplos pontos de carregamento rápido ou ultrarrápido, e de otimizar as suas ligações à rede elétrica, para garantir o fornecimento da energia necessária; a necessidade de otimizar as ligações à rede elétrica é sobretudo relevante quando várias empresas de aluguer operam nas mesmas instalações, como sucede na maioria dos aeroportos. A implantação de infraestruturas de carregamento nas instalações aeroportuárias onde operam empresas de aluguer de automóveis não está normalmente sob controlo direto dessas empresas, precisando de ser assegurada pelos aeroportos.

Uma abordagem coordenada que envolva os aeroportos e as diferentes empresas de aluguer que operam nas suas instalações é, pois, um caminho a seguir para acelerar a implantação de infraestruturas de carregamento e a adoção de veículos de emissões zero nas frotas de aluguer.

Até ao terceiro trimestre de 2025, a Comissão lançará uma iniciativa destinada a acelerar a adoção de veículos de emissões zero em determinadas frotas de aluguer de automóveis nos aeroportos, com base num compromisso voluntário dos aeroportos e empresas de aluguer participantes, a fim de garantir a otimização das ligações à rede elétrica e facilitar a implantação de infraestruturas de carregamento que possam ser utilizadas pelas empresas de aluguer nas instalações aeroportuárias. Numa segunda fase, poderão ser considerados outros centros de mobilidade, como as estações ferroviárias.

7. PRÓXIMOS PASSOS

Aumentar a percentagem de veículos de emissões zero nas frotas empresariais pode gerar benefícios significativos em termos de redução das emissões, de competitividade para os fabricantes de equipamentos de origem europeus e, caso sejam adotadas políticas adequadas¹³, de equidade da transição climática. Já podem ser tomadas medidas aos níveis nacional, regional e local, para diferentes tipos de frotas empresariais, e obter benefícios imediatos, mas uma iniciativa legislativa poderá garantir o quadro jurídico necessário a longo prazo para o todo o setor automóvel.

Para os trabalhos preparatórios da iniciativa legislativa a apresentar até ao final de 2025, a Comissão basear-se-á nos resultados da consulta pública aberta sobre os problemas globais e a adequação da aplicação eventual das medidas já adotadas pela Comissão em 2024.

Nessa consulta, não se chegou a consenso claro quanto ao âmbito e ao tipo de medida a adotar para uma possível iniciativa europeia. Os resultados da consulta pública aberta, bem como os resultados dos diálogos promovidos com o setor automóvel no último mês, sublinham a importância de manter um diálogo permanente com as partes interessadas pertinentes. Por esta razão, além do procedimento de avaliação de impacto da proposta, a Comissão lançará um **diálogo de alto nível** com as partes interessadas pertinentes, a partir do segundo trimestre de 2025, para debater as medidas e opções políticas relevantes em matéria de frotas empresariais, bem como a dinâmica e as necessidades do mercado. Tal permitirá prosseguir o intercâmbio e os esforços de colaboração, procurando envolver todos os intervenientes pertinentes aos níveis

¹³ Incluindo as políticas fiscais e sociais, de acordo com a Recomendação do Conselho de 16 de junho de 2022, que visa assegurar uma transição justa para a neutralidade climática.

nacional e europeu, a fim de acelerar a adoção de veículos de emissões zero nas frotas empresariais.

Ao preparar a **iniciativa legislativa**, a Comissão analisará diferentes aspetos, nomeadamente o tipo de entidades, veículos e frotas aos quais atribuir prioridade, o nível de ambição, o impacto na poluição atmosférica, a dimensão territorial, a avaliação das tecnologias e o impacto da massa e dos volumes nas emissões, bem como a necessidade de garantir a competitividade reduzindo paralelamente os encargos administrativos e de notificação das empresas e, em especial, das PME — que representam a maioria dos intervenientes em alguns tipos de veículos de empresa —, em consonância com as prioridades das Bússola para a Competitividade.

É importante que as opções tenham devidamente em conta as especificidades regionais e outras e que reconheçam que as medidas têm de ser reforçadas com incentivos apropriados e que deve ser assegurada a capacidade financeira geral necessária para implantar infraestruturas de carregamento adequadas.

A adoção de veículos de emissões zero nas frotas empresariais será apoiada por outras medidas que garantam a melhor utilização dos apoios à aquisição a nível nacional. Em consonância com as medidas anunciadas no Plano de Ação da Comissão para o Setor Automóvel, a Comissão tenciona trabalhar em estreita colaboração com os Estados-Membros nos domínios fiscal e dos incentivos aos veículos de serviço, incluindo para harmonizar eventuais abordagens e critérios comuns (por exemplo, em matéria de sustentabilidade e resiliência) para os incentivos nacionais concedidos às frotas empresariais. É essencial que os Estados-Membros comecem, como apropriado, a tomar rapidamente medidas para criar condições fiscais favoráveis aos veículos de emissões zero.