

Bruxelas, 22 de maio de 2026
(OR. en)

8947/26

Dossiê interinstitucional:
2025/0421 (COD)

TRANS 278
AVIATION 74
MAR 71
CLIMA 242
COMPET 529
ENV 460
ENER 226
ECOFIN 583
IND 313
CODEC 835

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. Com.:	17016/1/25 REV 1; 17016/1/25 ADD 1 REV 1
Assunto:	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre veículos limpos nas frotas das empresas – Relatório sobre a situação dos trabalhos

I. INTRODUÇÃO

1. A Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 18 de dezembro de 2025, como parte do pacote relativo ao setor automóvel.
2. A proposta visa dar resposta ao baixo nível de adoção e à disponibilidade insuficiente de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros com nível nulo ou baixo de emissões introduzindo metas específicas para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros com nível nulo ou baixo de emissões nas frotas das empresas, uma vez que estas frotas representam uma elevada percentagem das novas matrículas de veículos e têm uma taxa de renovação mais rápida. A orientação para as frotas das empresas deverá impulsionar a competitividade da indústria automóvel da UE e ter também um efeito indireto no mercado de segunda mão destes veículos.

Além disso, a proposta prevê igualmente que o apoio financeiro dos Estados-Membros para acelerar ainda mais a adoção destes veículos seja limitado, a partir de 2028, aos veículos com nível nulo ou baixo de emissões «fabricados na União Europeia», tal como definidos no futuro ato legislativo sobre a aceleração industrial.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

3. O Parlamento Europeu designou uma comissão conjunta do Ambiente e dos Transportes para esta proposta, tendo Tiemo Wölken (S&D, DE – ENV) e François Kalfon (S&D, FR – TRAN) como relatores. O Parlamento Europeu tenciona adotar a sua posição na sessão plenária de 23 de novembro de 2026.
4. O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer na 604.^a sessão plenária, em 18 de março de 2026. O Comité das Regiões ainda não adotou o seu parecer.

III. PROGRESSOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

5. O Grupo dos Transportes Terrestres iniciou a sua análise da proposta em 13 de janeiro de 2026, com uma apresentação geral da proposta e da avaliação de impacto que a acompanha. O Grupo prosseguiu os trabalhos em 3 e 17 de fevereiro, 3 e 17 de março, 14 de abril e 19 de maio de 2026.
6. Desde a apresentação da proposta e da avaliação de impacto, os Estados-Membros manifestaram, de um modo geral, o seu apoio ao objetivo de acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões e de reforçar a competitividade da indústria automóvel da União. Ao mesmo tempo, as opiniões divergem quanto à abordagem regulamentar mais adequada para alcançar estes objetivos.

7. Alguns Estados-Membros consideram que complementar a abordagem do lado da oferta das normas de CO₂ para automóveis e furgões com medidas do lado da procura direcionadas para as frotas das empresas poderia contribuir para acelerar a adoção pelo mercado de veículos com nível nulo ou baixo de emissões e criar mercados-piloto estáveis para a indústria automóvel europeia. Outros Estados-Membros manifestam preocupações quanto à natureza obrigatória e ao valor acrescentado global das metas propostas, à sua proporcionalidade em relação aos encargos administrativos gerados, aos possíveis impactos nas empresas e nas PME e à possibilidade de a proposta ser excessivamente intervencionista. Estas preocupações foram igualmente refletidas num documento oficioso conjunto apresentado por um número significativo de Estados-Membros. Um Estado-Membro exprimiu a sua oposição à proposta na sua forma atual, mas apoia, em princípio, o objetivo de eletrificação das frotas. Ao mesmo tempo, vários Estados-Membros, embora mantendo reservas sobre determinados elementos da proposta, manifestaram vontade de prosseguir os debates técnicos com vista a identificar possíveis soluções de compromisso.
8. Durante a Presidência cipriota, o Grupo procedeu a uma primeira análise completa da proposta, artigo a artigo. Os debates centraram-se, em especial, no âmbito de aplicação e nas definições, no nível de ambição das metas propostas, nas obrigações de comunicação de informações e nos encargos administrativos, bem como na interação da proposta com outros dossiês legislativos conexos, designadamente a revisão das normas de CO₂ para automóveis e furgões e o ato legislativo sobre a aceleração industrial.
9. A fim de facilitar os debates e fazer avançar os trabalhos técnicos, a Presidência transmitiu uma nota de orientação e uma primeira proposta de compromisso que refletem as observações e sugestões de redação apresentadas pelas delegações ao longo dos debates. A primeira proposta de compromisso foi debatida na reunião do Grupo de 19 de maio de 2026 e foi, de um modo geral, bem acolhida pelas delegações como uma base construtiva para a continuação dos debates técnicos, embora subsistam reservas significativas sobre os principais aspetos políticos da proposta. A Presidência facilitou ainda as trocas de pontos de vista acerca da viabilidade da comunicação de informações e das metodologias de recolha de dados, que incluíram apresentações dos Estados-Membros sobre práticas existentes de registo e comunicação de informações. Neste contexto, vários Estados-Membros sublinharam a necessidade de prosseguir os trabalhos técnicos sobre as metodologias de recolha de dados e as interligações entre registos, a fim de assegurar uma abordagem coerente e viável em todos os Estados-Membros.
10. Os Estados-Membros levantaram questões sobre o requisito de «fabrico na União Europeia» e as suas possíveis implicações, nomeadamente no que diz respeito ao âmbito do conceito de «apoio financeiro» e à sua interação com os regimes de apoio nacionais. Alguns Estados-Membros levantaram igualmente questões sobre a interação entre o artigo 4.º e as competências fiscais nacionais. Os debates sobre estes aspetos continuaram a evoluir na

sequência da publicação da proposta relativa ao ato legislativo sobre a aceleração industrial, em 4 de março de 2026. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros salientaram a necessidade de clarificar melhor o significado prático do requisito de «fabrico na União Europeia», a fim de avaliar o possível impacto da limitação do apoio financeiro aos veículos produzidos com este rótulo. A realização de novos progressos nestes aspetos dependerá, em parte, do avanço dos debates nas instâncias preparatórias competentes que analisam o ato legislativo sobre a aceleração industrial.

11. Os debates realizados durante a Presidência cipriota permitiram clarificações técnicas úteis e uma melhor identificação das principais questões políticas e horizontais que necessitam de maior aprofundamento. Ao mesmo tempo, os debates confirmaram as estreitas interligações entre a presente proposta, a revisão das normas de CO₂ para automóveis e furgões e o ato legislativo sobre a aceleração industrial. Os progressos realizados nestes dossiês conexos terão, por conseguinte, uma incidência importante na prossecução dos trabalhos sobre a proposta.

IV. CONCLUSÃO

12. Tendo em conta o que precede, convidam-se o Coreper e o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) a tomar nota do presente relatório sobre a situação dos trabalhos nas reuniões de 27 de maio e 8 de junho de 2026, respetivamente.
