C/2026/3241

2.7.2026

Parecer do Comité Económico e Social Europeu

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 92/6/CEE com o objetivo de isentar certos veículos elétricos da categoria N2 da obrigação de instalar e utilizar um dispositivo de limitação de velocidade

[COM(2025) 999 final — 2025/0424 (COD)]

(C/2026/3241)

Relator: **Miroslav HAJNOŠ**

Processo legislativo	EU Law Tracker: 2025/0424 (COD)
Consulta	Parlamento Europeu, 12.1.2026 Conselho da União Europeia, 11.2.2026
Base jurídica	Artigo 91.º, n.º 1, e artigo 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Documentos da Comissão Europeia	COM(2025) 999 final Síntese do documento COM(2025) 999 final
Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) pertinentes	ODS 11 — Cidades e Comunidades Sustentáveis ODS 13 — Ação climática
Competência	Secção dos Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	9.3.2026
Adoção em plenária	18.3.2026
Reunião plenária n.º	604
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/ /abstenções)	205/1/3

1. RECOMENDAÇÕES

O COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU (CESE)

1.1. **toma nota** da proposta da Comissão de alterar a Diretiva 92/6/CEE ([1]), a fim de isentar determinados veículos elétricos da categoria N2 (furgões elétricos entre 3,5 e 4,25 toneladas) da obrigação de instalar e utilizar dispositivos de limitação de velocidade;

1.2. **reconhece** que determinados obstáculos regulamentares podem, inadvertidamente, dificultar a adoção de veículos comerciais ligeiros elétricos e abrandar a transição para uma mobilidade sem emissões; frisa, porém, que a isenção proposta deve incluir requisitos de segurança claros, a fim de evitar o risco de um aumento das vítimas mortais em acidentes rodoviários;

1.3. **salienta, no entanto,** que o objetivo da isenção proposta consiste em diminuir os encargos administrativos e os custos para as empresas, em conformidade com o regulamento *omnibus* relativo ao setor automóvel ([2]). O CESE sublinha que a simplificação regulamentar não deve ser feita em detrimento das normas de segurança rodoviária estabelecidas nem da proteção dos condutores e dos utilizadores vulneráveis da estrada, nomeadamente ciclistas e peões;

([1]) Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação de utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj).

([2]) https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en?prefLang=pt.

1.4. **acolhe** com interesse o debate mais amplo em torno da aplicação do pacote *omnibus* para o setor automóvel; salienta que as consequências dos pacotes *omnibus* de desregulamentação (dos quais a isenção em apreço faz parte) enfrentam uma resistência considerável por parte de organizações públicas, como sindicatos, associações ambientalistas e organizações de segurança rodoviária;

1.5. **salienta** que a iniciativa proposta deve ser plenamente coerente com os objetivos da política comum de transportes da UE e estar em conformidade com o quadro de segurança rodoviária; recorda que, em 2012, a Comissão defendeu a instalação de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos da categoria N1, por considerar que a velocidade e o aumento do peso de um veículo são pertinentes para a segurança rodoviária. No interesse de uma regulamentação simples e neutra do ponto de vista tecnológico, esta posição deve ser reavaliada ([3]). É importante não comprometer os objetivos da política de segurança rodoviária, o que exige um acompanhamento estrutural dos efeitos da iniciativa, caso seja adotada. O risco de a UE não alcançar as metas em matéria de segurança rodoviária para 2030 é real. O Conselho Europeu de Segurança dos Transportes acompanha os progressos realizados num relatório anual — que assinalou uma redução de apenas 2 % no ano passado e de apenas 1 % no ano anterior ([4]);

1.6. **salienta** a importância dos veículos comerciais com nível nulo de emissões para alcançar os objetivos climáticos da UE, especialmente na distribuição urbana e na prestação de serviços;

1.7. **solicita à Comissão** que a isenção tenha um caráter condicional, por enquanto, caso seja adotada. A condicionalidade deve estar associada a uma avaliação após um determinado período de tempo. Essa avaliação deve ter em conta os seguintes elementos:

— avaliação do impacto nos dados relativos à segurança rodoviária,

— impactos ambientais mensuráveis,

— resultados das vendas de furgões elétricos N2 da categoria isenta.

O presente parecer complementa o Parecer do CESE — Veículos a motor/simplificação dos requisitos técnicos e dos ensaios, na medida em que ambos dizem respeito a propostas de alteração da Diretiva 92/6/CEE.

2. NOTAS EXPLICATIVAS

Argumentos em apoio da recomendação 1.1

2.1. Os furgões elétricos desempenham um papel cada vez mais importante na logística urbana, nas entregas no último quilómetro e nas operações de serviços regionais. No entanto, devido ao peso dos sistemas de bateria, muitos furgões elétricos excedem o limiar de 3,5 toneladas, pelo que são classificados como veículos da categoria N2. A maior massa do veículo afeta diretamente a energia cinética e a distância de paragem, o que pode resultar numa maior gravidade da colisão, em especial em ambientes de tráfego urbano misto. Mesmo nos casos em que a utilização operacional se assemelha à dos veículos mais leves da categoria N1, estas características físicas continuam a ser pertinentes para a avaliação da segurança rodoviária, pelo que o CESE considera que esta proposta de isenção deve ser abordada com prudência.

Argumentos em apoio da recomendação 1.2

2.2. Segundo a Comissão, esta classificação resulta, em alguns casos, em **encargos administrativos e financeiros desproporcionados**, que podem entravar a adoção de veículos com nível nulo de emissões. As medidas de simplificação visam igualmente harmonizar as condições regulamentares aplicáveis aos furgões elétricos com as aplicáveis aos veículos de combustão interna comparáveis, assegurando assim condições de concorrência equitativas para os operadores e as pequenas e médias empresas (PME).

([3]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy_en.
([4]) https://etsc.eu/19th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/.

2.3. O CESE recomenda que, caso a isenção proposta seja adotada, se estabeleçam as seguintes condições para os furgões elétricos da categoria N2:

— devem ser 100 % elétricos (não híbridos);

— devem permanecer totalmente sujeitos ao atual quadro da UE em matéria de homologação e de segurança dos veículos;

— devem estar equipados com outros sistemas de segurança, como os sistemas de adaptação inteligente da velocidade (ISA) ([5]) e os sistemas avançados de assistência ao condutor (ADAS), em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à segurança geral.

Argumentos em apoio da recomendação 1.3

2.4. As organizações de segurança rodoviária, em particular, manifestaram a sua preocupação relativamente às consequências que esta isenção terá para a segurança dos condutores e de outros utentes vulneráveis da estrada, como os ciclistas e os peões, as quais devem ser examinadas cuidadosamente. A isenção exige uma atitude profissional por parte dos condutores e a utilização dos sistemas de segurança ISA e ADAS acima referidos. Aliás, mesmo estes sistemas não podem garantir a total segurança do veículo. Os dispositivos de limitação de velocidade fazem parte de um quadro de segurança rodoviária em vários níveis, complementando as tecnologias de segurança dos veículos e a responsabilidade do condutor. A possibilidade de eliminar este elemento deve, por conseguinte, ser cuidadosamente avaliada no âmbito mais amplo da arquitetura de segurança, a fim de evitar efeitos sistémicos indesejados.

2.5. Por conseguinte, o CESE recomenda à Comissão que preste atenção às competências dos condutores profissionais através de iniciativas de sensibilização específicas em matéria de segurança.

Argumentos em apoio da recomendação 1.4

2.6. Os pacotes *omnibus* incluem muitas medidas de desregulamentação que não são acolhidas com igual entusiasmo em toda a sociedade civil europeia, dando lugar a uma resistência por parte de vários grupos de interesse. A medida de salvaguarda prevista na proposta em apreço faz parte do pacote *omnibus* para o setor automóvel. Importa também ter em conta, numa perspetiva mais abrangente, a resistência social mais vasta que suscitam os diversos pacotes *omnibus*.

2.7. De acordo com as estimativas da Comissão, o pacote *omnibus* sobre o setor automóvel deverá gerar poupanças anuais superiores a 700 milhões de euros para a indústria, incluindo poupanças relacionadas com a eliminação dos requisitos de limitação da velocidade para determinados furgões elétricos. Embora estas medidas de simplificação visem reforçar a competitividade e reduzir os encargos administrativos, devem ser cuidadosamente ponderadas com os objetivos de segurança rodoviária.

Argumentos em apoio da recomendação 1.5

2.8. A monitorização da segurança rodoviária é crucial para alcançar os objetivos do regulamento relativo à segurança rodoviária ([6]). O CESE congratula-se com o facto de a Comissão ter incluído na sua proposta uma disposição segundo a qual os condutores de furgões elétricos que beneficiam da isenção devem ser profissionais e experientes e possuir as competências adequadas ou receber formação sobre as mesmas. Tal está em conformidade com a diretiva relativa à carta de condução (Diretiva 2006/126/CE) ([7]).

Argumentos em apoio da recomendação 1.7

2.9. O CESE recomenda vivamente à Comissão que preveja uma avaliação desta isenção se a proposta em apreço for adotada. Tal avaliação poderia proporcionar clareza sobre os efeitos pretendidos da medida. O objetivo é criar condições de concorrência equitativas para os veículos elétricos da categoria N2 com um peso entre 3,5 toneladas e 4,25 toneladas em comparação com os veículos mais leves movidos a combustíveis fósseis, que se inserem numa categoria diferente e mais vantajosa (N1).

([5]) https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speeding/new-technologies-new-opportunities/intelligent-speed-adaptation-isa_en.

([6]) Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de novembro de 2019 relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.o 78/2009, (CE) n.o 79/2009 e (CE) n.o 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.o 631/2009, (UE) n.o 406/2010, (UE) n.o 672/2010, (UE) n.o 1003/2010, (UE) n.o 1005/2010, (UE) n.o 1008/2010, (UE) n.o 1009/2010, (UE) n.o 19/2011, (UE) n.o 109/2011, (UE) n.o 458/2011, (UE) n.o 65/2012, (UE) n.o 130/2012, (UE) n.o 347/2012, (UE) n.o 351/2012, (UE) n.o 1230/2012, e (UE) n.o 2015/166 da Comissão (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

([7]) Directiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

2.10. Além disso, tal avaliação poderia proporcionar clareza sobre os efeitos ambientais (redução das emissões), os efeitos na segurança rodoviária e o possível aumento das vendas de furgões elétricos N2.

3. PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO À PROPOSTA LEGISLATIVA DA COMISSÃO EUROPEIA

Alteração 1

Relacionada com a recomendação 1.1

Artigo 1.º Alteração da Diretiva 92/6/CEE

Texto da proposta da Comissão Europeia	Alteração proposta pelo CESE
No artigo 3.° da Diretiva 92/6/CEE, o n.° 1 passa a ter a seguinte redação:	No artigo 3.° da Diretiva 92/6/CEE, o n.° 1 passa a ter a seguinte redação:
«1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os veículos a motor das categorias N2 e N3***, com exceção dos veículos da categoria N2 com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas,*** só circulem na via pública se estiverem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade regulado de modo a que a sua velocidade não possa exceder 90 quilómetros por hora.».	«1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os veículos a motor das categorias ***N1,*** N2 e N3 só circulem na via pública se estiverem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade regulado de modo a que a sua velocidade não possa exceder 90 quilómetros por hora.»

Justificação

Os veículos da categoria N1 são utilizados não só para entregas urbanas, mas também para o transporte transfronteiriço no mercado interno. Muitos destes veículos são conduzidos por falsos condutores independentes, que estão expostos à concorrência feroz que caracteriza o trabalho nas plataformas digitais.

Um limitador de velocidade é um dispositivo técnico que garante que as vantagens competitivas não podem ser obtidas através de uma velocidade excessiva, em detrimento da segurança rodoviária e do bem-estar dos trabalhadores. Um regulamento inteligente que crie condições de concorrência equitativas e sustentáveis para o transporte de mercadorias deve, por conseguinte, aplicar-se a todos os veículos de entrega, independentemente do seu tipo de motor.

Bruxelas, 18 de março de 2026.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Séamus BOLAND