COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

Para um contexto mais amplo, ver COM (2025) 993 final.

Esta iniciativa insere-se num pacote de medidas que visam eliminar os obstáculos regulamentares à adoção de veículos comerciais ligeiros elétricos.

A Diretiva 92/6/CEE do Conselho[1] impõe a instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade em certos veículos pesados por razões de segurança rodoviária (a potência do motor dos veículos pesados de mercadorias e dos autocarros é necessária para subir encostas mas permite-lhes circular em vias públicas planas a velocidades excessivas que não são compatíveis com as especificações de outros componentes, tais como os travões e os pneus) e por razões de proteção ambiental em determinados Estados-Membros. A Diretiva 2002/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[2] alargou o âmbito de aplicação da Diretiva 92/6/CEE a todos os veículos das categorias N2, N3, M2 e M3. Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 92/6/CEE, os veículos a motor das categorias N2 e N3 só podem circular 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 km/h.

Os veículos comerciais ligeiros elétricos (furgões elétricos) são mais pesados do que os seus equivalentes de combustíveis fósseis devido ao peso da sua bateria. Embora tenham a mesma carga útil e os mesmos casos de utilização que um veículo comercial ligeiro com um motor de combustão interna com uma massa máxima admissível inferior a 3,5 toneladas, devido ao peso adicional da bateria são classificados na categoria N2 e, por conseguinte, no âmbito de aplicação da legislação que exige a instalação de dispositivos de limitação de velocidade — Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho[3] e Diretiva 92/6/CEE.

Este requisito torna os furgões elétricos com uma massa superior a 3,5 toneladas menos atrativos para os clientes, muitos dos quais PME e microempresas, devido aos custos envolvidos na instalação e utilização do dispositivo de limitação de velocidade. Esses encargos adicionais atrasam o aumento do número de furgões elétricos na via pública em comparação com o de furgões com motores de combustão semelhantes, o que, por conseguinte, pode também resultar numa maior dificuldade para os fabricantes de veículos alcançarem os objetivos de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros.

O Regulamento (UE) 2019/2144 é alterado numa proposta legislativa paralela [que consta da COM(2025) 993 final], na qual os furgões elétricos N2 com uma massa máxima admissível superior a 3,5 toneladas e até 4,25 toneladas estão isentos da obrigação de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade, colocando-os assim em pé de igualdade com os seus equivalentes movidos a combustíveis fósseis (furgões a gasóleo N1). A alteração do Regulamento (UE) 2019/2144 não teria qualquer efeito se os veículos em causa — que são veículos da categoria N2 — não pudessem ser utilizados na via pública por não estarem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade. Por conseguinte, é necessário alterar o artigo 3.º da Diretiva 92/6/CEE, que determina atualmente que todos os veículos das categorias N2 (e N3) só possam ser utilizados na via pública se estiverem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade. A diretiva deve prever uma derrogação semelhante

[1] JO L 57 de 2.3.1992, p. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
[2] JO L 327 de 4.12.2002, p. 8. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
[3] JO L 325 de 16.12.2019, p. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

para que os veículos em causa possam ser utilizados na via pública também sem um dispositivo de limitação de velocidade.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Esta iniciativa é coerente com a política comum dos transportes, que promove a descarbonização dos transportes e apoia a adoção generalizada de veículos com nível nulo ou baixo de emissões[4]. A política de segurança rodoviária visa reduzir o número de vítimas mortais e de feridos graves nas vias públicas da União em 50 % entre 2020 e 2030 e aproximar estes números de zero até 2050[5]. Permitir a utilização de furgões elétricos com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas mas não superior a 4,25 toneladas na via pública sem estarem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade não deverá ser incompatível com essa política de segurança rodoviária, uma vez que os veículos modernos estão equipados com uma série de sistemas avançados de assistência ao condutor, incluindo os sistemas de adaptação inteligente da velocidade, que não existiam quando o âmbito de aplicação da Diretiva 92/6/CEE foi alargado aos veículos N2 em 2002.

Importa salientar, neste contexto, que, a menos que sejam conduzidos por condutores profissionais com carta de condução das categorias C ou C1, os furgões elétricos em causa só podem ser conduzidos por condutores experientes: Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 4, alínea c), da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[6], os Estados-Membros só podem autorizar os titulares de uma carta de condução da categoria B a conduzir veículos de mercadorias a combustíveis alternativos com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, mas não superior a 4,25 toneladas, nos respetivos territórios se a sua carta tiver sido emitida pelo menos dois anos antes. Na quarta diretiva relativa à carta de condução[7], recentemente adotada, esta opção tornou-se uma disposição obrigatória a nível da União, que foi alargada a outros veículos para além dos veículos de mercadorias e que deverá ser aplicável a partir de 26 de novembro de 2027. O tratamento dos veículos N2 movidos a combustíveis alternativos, como os furgões elétricos, com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, mas não superior a 4,25 toneladas, de uma forma como se fossem veículos N1, é coerente com esta política.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente proposta faz parte de um pacote de medidas relativas à competitividade da indústria automóvel europeia. Visa reduzir os custos administrativos e de ajustamento para as indústrias, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado único dos veículos a motor, mantendo simultaneamente o elevado nível de segurança e desempenho ambiental estabelecido no quadro regulamentar.

O Regulamento (UE) 2019/2144 exige que os veículos das categorias M2, M3, N2 e N3 estejam equipados com dispositivos de limitação de velocidade que cumpram o disposto no Regulamento n.º 89 da ONU. Uma vez que os veículos da categoria N2 com propulsão a eletricidade, com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, estão isentos desse requisito no âmbito de um processo legislativo paralelo [ver COM(2025) 993 final], os mesmos veículos devem ser excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 92/6/CEE, a fim de permitir a sua utilização na via pública sem dispositivos de

---

4 Ver COM(2020) 789: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

5 Ver comunicação intitulada «Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa». COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

6 JO L 403 de 30.12.2006, p. 18. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

7 JO L, 2025/2205, 5.11.2025. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

limitação de velocidade. Por conseguinte, a presente diretiva garante a coerência com a proposta de alteração do Regulamento (UE) 2019/2144.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica em que assenta a presente diretiva é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

A UE partilha competências com os Estados-Membros na regulamentação do domínio dos transportes, de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE. Uma vez que os veículos a motor têm cada vez mais uma utilização transfronteiriça, um quadro jurídico uniforme reduz os custos de conformidade e de execução a nível da União. A Diretiva 92/6/CEE estabelece um quadro comum relativo à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na União. A alteração dessa diretiva só pode ser feita a nível da União.

• Proporcionalidade

A presente proposta não excede o necessário para assegurar a coerência com as alterações do Regulamento (UE) 2019/2144 que estão a ser propostas em paralelo [ver COM(2025) 993 final].

• Escolha do instrumento

Uma vez que o ato a alterar é uma diretiva, o ato de alteração proposto deve, em princípio, ter a mesma forma.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Avaliações *ex post* / balanços de qualidade da legislação existente

Ver COM(2025) 993 final.

• Consultas das partes interessadas

Ver COM(2025) 993 final.

• Recolha e utilização de conhecimentos especializados

Ver COM(2025) 993 final.

• Avaliação de impacto

Ver COM(2025) 993 final.

• Adequação da regulamentação e simplificação

Ver COM(2025) 993 final.

• Direitos fundamentais

Esta proposta respeita os direitos fundamentais consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia[8] e observa os princípios nela reconhecidos.

---

[8] JO C 326 de 26.10.2012, p. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Esta iniciativa não implicará custos adicionais para a Comissão.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A presente proposta não exige um plano de execução. A Comissão acompanhará a transposição, execução e a aplicação da nova disposição, bem como o seu cumprimento.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

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

Este artigo substitui o artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 92/6/CEE. Os veículos da categoria N2 com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima autorizada entre 3,5 e 4,25 toneladas estão isentos do âmbito de aplicação desta disposição. Por razões de clareza, o referido número é substituído na íntegra.

Artigo 2.º Transposição

Os Estados-Membros dispõem de [três meses a contar da data de entrada em vigor do regulamento com base no documento COM(2025) 993 final] para transpor esta nova disposição para o respetivo direito nacional.

Não foi adicionada nenhuma ficha financeira e digital legislativa à presente proposta. É abrangida pela correspondente ficha anexa à proposta legislativa que consta do documento COM(2025) 993 final.

2025/0424 (COD)

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[9],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[10],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) O artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 92/6/CEE do Conselho[11] relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor exige a instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos das categorias N2 e N3. Nos termos desse artigo, esses veículos só podem circular na via pública se estiverem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade. O requisito de instalação foi igualmente integrado na legislação sobre homologação de veículos a motor através do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho[12].

(2) O peso adicional da bateria pode fazer com que o peso dos veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria exceda 3,5 toneladas. Esse aumento de peso sujeita esses veículos ao requisito de um dispositivo de limitação de velocidade, embora a sua carga útil e o seu caso de utilização sejam os mesmos que os dos veículos comerciais ligeiros equipados com um motor de combustão interna não abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 92/6/CEE. Este requisito impõe custos injustificados aos fabricantes de veículos e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando o aumento do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões em circulação. Por conseguinte, é adequado isentar os veículos da categoria N2, com propulsão a eletricidade com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.

---

9 JO C, [...], [...], p. [...].
10 JO C, [...], [...], p. [...].
11 JO L 57 de 2.3.1992, p. 27. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
12 JO L 325 de 16.12.2019, p. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

(3) O Regulamento (UE) 2019/2144 é alterado em paralelo com o objetivo de isentar os veículos da categoria N2 com propulsão a eletricidade, com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.

(4) A Diretiva 92/6/CEE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 92/6/CEE

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.».

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar em [três meses após a entrada em vigor do regulamento baseado no documento COM(2023) 993 final], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

   Os Estados-Membros devem aplicar as referidas disposições a partir de [SP: inserir a data de aplicação das alterações do Regulamento (UE) 2019/2144 referida no documento COM(2023) 993 final].

   As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 5.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente
[...]

Pelo Conselho
O/A Presidente
[...]