

Bruxelas, 15 de junho de 2026
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Dossiê interinstitucional:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante às normas de desempenho em matéria de emissões de CO ₂ dos veículos ligeiros novos e à rotulagem dos veículos e que revoga a Diretiva 1999/94/CE – Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

1. Em 16 de dezembro de 2025, a Comissão apresentou uma proposta de alteração do regulamento relativo às normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos («proposta relativa às normas de emissões de CO₂»)¹. A proposta inclui igualmente regras aplicáveis à rotulagem dos veículos.
2. A proposta foi apresentada no âmbito de um pacote relativo ao setor automóvel que inclui igualmente uma proposta sobre veículos limpos nas frotas das empresas e propostas de simplificação da legislação automóvel (pacote *omnibus* para o setor automóvel).

¹ Documento 17010/25 + ADD 1.

3. A proposta visa proporcionar uma abordagem mais flexível e tecnologicamente neutra, tendo em conta a evolução tecnológica e do mercado, ao mesmo tempo que prossegue o objetivo da neutralidade climática, contribui para a segurança e a independência energéticas ao abandonar a utilização de combustíveis fósseis no transporte rodoviário e mantém a previsibilidade para os fabricantes e os investidores no âmbito de uma transição justa para uma mobilidade com nível nulo de emissões.

Reduz, nomeadamente, as metas para 2035 relativas aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros de 100 % para 90 % e a meta para 2030 relativa aos veículos comerciais ligeiros de 50 % para 40 % e introduz novas flexibilidades para que os fabricantes cumpram as suas metas específicas de redução das emissões: a avaliação plurianual da conformidade no período de 2030 a 2032, até 2034 supercréditos para os pequenos automóveis elétricos «fabricados na UE» e, a partir de 2035, créditos para a utilização de combustíveis renováveis sustentáveis e créditos de aço hipocarbónico «fabricado na UE». As duas últimas flexibilidades deverão ser utilizadas para compensar as emissões remanescentes, a fim de assegurar a neutralidade climática da proposta. Reforçam a neutralidade tecnológica e têm em conta as reduções de emissões além da abordagem baseada nas emissões medidas no tubo de escape.

4. O Conselho (Ambiente) realizou um debate de orientação sobre a proposta em 17 de março de 2026, centrando-se nos elementos centrais da proposta, nomeadamente as metas de redução das emissões e as novas flexibilidades.
5. No Parlamento Europeu, Massimiliano SALINI (PPE, IT) foi designado relator em nome da Comissão ENVI. A votação em sessão plenária está prevista para novembro de 2026.
6. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer sobre a proposta em 29 de abril de 2026. O Comité das Regiões ainda não emitiu o seu parecer sobre a proposta.
7. A Presidência apresenta, a seguir, os progressos alcançados até à data sobre a proposta e apresenta uma panorâmica geral do ponto da situação das principais questões pendentes.

II. PONTO DA SITUAÇÃO

Aspetos gerais

8. A proposta relativa às normas de emissões de CO₂ foi analisada pelo Grupo do Ambiente em várias reuniões, a última vez em 21 de maio de 2026.

9. O debate de orientação no Conselho (Ambiente) de março e a análise aprofundada a nível do Grupo permitiram identificar as principais questões da proposta e as posições gerais das delegações sobre as mesmas. No entanto, algumas delegações mantêm reservas de análise sobre todo o texto ou partes dele.
10. Além disso, duas disposições fundamentais da proposta – os supercréditos para os pequenos automóveis elétricos «fabricados na UE» e os créditos de aço hipocarbónico «fabricado na UE» – estão estreitamente interligadas com as propostas do pacote *omnibus* para o setor automóvel e a proposta de «Regulamento Aceleração Industrial». A proposta de Regulamento Aceleração Industrial só foi apresentada em 4 de março de 2026 e a sua análise está ainda numa fase relativamente precoce. Em 5 de junho de 2026, realizou-se um debate sobre as disposições interligadas no Comité de Representantes Permanentes.
11. Embora a Presidência tenha prosseguido os trabalhos sobre todos os elementos da proposta, em termos concretos, nesta fase centrou-se na elaboração de um compromisso, nomeadamente em matéria de rotulagem e de questões mais técnicas. Tal resultou num amplo acordo sobre o último texto de compromisso da Presidência, embora com algumas questões pendentes, principalmente no que diz respeito aos veículos em segunda mão e à inclusão da eficiência energética dos veículos no rótulo. Algumas outras questões pendentes estão relacionadas com as principais questões da proposta.
12. Segundo a avaliação global da Presidência, a realização de novos progressos sobre a proposta exigirá que se abordem todas as principais questões pendentes no âmbito de um compromisso global equilibrado.

Principais questões pendentes

13. Desde o início da análise da proposta, ficou claro que as principais questões políticas incidem nas metas de redução das emissões para 2035 e 2030 e nas novas flexibilidades. No contexto de um setor automóvel europeu que enfrenta desafios relacionados com os custos de produção, a sobrecapacidade e o aumento da concorrência mundial, o debate centrou-se em encontrar o equilíbrio certo entre manter o rumo da neutralidade climática e impulsionar a eletrificação, proporcionando simultaneamente aos fabricantes mais opções e flexibilidades no cumprimento das suas metas de redução das emissões, reforçando assim a neutralidade tecnológica, assegurando ao mesmo tempo uma indústria automóvel forte e competitiva na UE. Um dos lados do debate considera que a flexibilidade para os fabricantes e a neutralidade tecnológica são fundamentais para garantir a competitividade da indústria, enquanto o outro lado considera que prosseguir a via e o ritmo da eletrificação é a melhor forma de preparar a competitividade para o futuro.

Neste contexto, várias delegações pretendem alargar a definição de veículos com nível nulo de emissões de modo a incluir os veículos exclusivamente movidos a «combustíveis neutros em carbono». Estas delegações propõem que se defina «neutro em carbono» como abrangendo todos os tipos de combustíveis renováveis enumerados na Diretiva Energias Renováveis (DER). Uma delegação pretende alargar a definição a «combustíveis renováveis, incluindo biocombustíveis avançados». Outras delegações opõem-se, considerando que a definição deve continuar a basear-se nas emissões medidas no tubo de escape. Uma delegação sugere que se avance para uma abordagem de avaliação baseada em todo o ciclo de vida.

Foram igualmente apresentadas considerações sobre as diferenças entre os Estados-Membros, nomeadamente no que diz respeito à adoção de veículos elétricos e à implantação de infraestruturas.

a) Metas de redução de emissões

Algumas delegações ainda não manifestaram qualquer posição final ou concreta sobre as metas de redução das emissões propostas. As posições expressas divergem amplamente.

14. Meta para 2030 relativa aos veículos comerciais ligeiros

Embora algumas delegações tenham manifestado o seu apoio explícito à redução de 50 % para 40 % da meta para 2030 relativa aos veículos comerciais ligeiros, muitas delegações mantêm reservas de fundo ou ainda estão a avaliar a proposta. Algumas delegações, embora se congratulem com o rumo seguido, apelam a uma maior redução da meta, tendo em conta os obstáculos estruturais à adoção de veículos comerciais ligeiros elétricos. Outras têm reservas quanto à redução da meta, questionando a necessidade de o fazer. Uma delegação apelou explicitamente a que a meta para 2030 fosse também reduzida para os automóveis de passageiros.

Parece haver um amplo apoio ao estabelecimento de uma média de três anos para o cumprimento da meta para 2030 (automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros). Algumas delegações têm reservas sobre o cálculo da média, ao passo que várias delegações argumentam que é necessária uma maior flexibilidade e desejam alargá-la a cinco anos, defendendo algumas o mesmo para a meta de 2025. Outros opõem-se a uma prorrogação geral de cinco anos.

15. Meta para 2035 relativa aos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, e obrigação de compensar as emissões remanescentes

Algumas delegações manifestaram o seu apoio à meta de 90 % combinada com a obrigação de compensar as emissões remanescentes, tendo algumas apelado igualmente a que se garanta que as reduções das emissões estejam em conformidade com a Lei Europeia em matéria de Clima.

Outras afirmaram que podem apoiar os 90 % com determinadas ressalvas, nomeadamente de que os 90 % sejam incondicionais ou, pelo menos, apenas parcialmente compensados e/ou de que as flexibilidades para os fabricantes cumprirem os seus objetivos específicos sejam aumentadas e alargadas de modo a refletir as realidades do mercado. Algumas delegações defendem uma maior redução das metas para 2035, tanto para os automóveis de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros, ou apenas para os veículos comerciais ligeiros, questionando a viabilidade das metas propostas.

Em contrapartida, várias delegações criticam a redução das metas para 2035. Algumas delegações pretendem manter as atuais metas de 100 %, remetendo para considerações como as suas metas ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços, a necessidade de enviar um sinal claro em prol da eletrificação e de estar em consonância com os objetivos da Lei Europeia em matéria de Clima. Algumas delegações indicaram que as suas reservas estão relacionadas com o seu ceticismo quanto à questão de saber se o mecanismo de compensação com créditos conduzirá às mesmas reduções de emissões que as atuais metas.

b) Flexibilidades

16. Meta para 2030 relativa aos automóveis – supercréditos para os pequenos automóveis elétricos «fabricados na UE»

Parece existir um amplo apoio ao conceito de supercréditos para automóveis pequenos, mas algumas delegações apelam a alterações à proposta concreta ou têm reservas de análise sobre determinados elementos da mesma. Nomeadamente, várias delegações consideram que uma abordagem tecnologicamente neutra deverá também permitir supercréditos para automóveis pequenos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em carbono/renováveis. Algumas delegações sublinham que a acessibilidade dos preços desses automóveis pequenos é um elemento fundamental na sua avaliação da disposição.

No entanto, algumas delegações têm reservas relacionadas com o conceito, gostando algumas de o alargar também aos automóveis elétricos de maiores dimensões, enquanto uma delegação rejeita totalmente a proposta.

A definição de «pequeno veículo elétrico» é proposta no pacote *omnibus* para o setor automóvel, cujo acordo ainda está pendente no Conselho.

Sobre o conceito de «fabricado na UE», ver infra.

17. Metas para 2035 relativas aos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros – créditos de combustível e créditos de aço hipocarbónico «fabricado na UE»

No que diz respeito aos créditos de combustível, muitas delegações têm reservas sobre a disposição, quer porque não a consideram suficiente para proporcionar flexibilidade ou apoiar a neutralidade tecnológica, quer porque têm dúvidas quanto à integridade ambiental da proposta e porque envia os sinais errados ao mercado. Algumas delegações pretendem alargar a disposição, nomeadamente aplicando-a antes de 2035 e/ou aumentando a percentagem de créditos e/ou alargando o tipo de biocombustíveis. Várias delegações são favoráveis a que os veículos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em carbono/renováveis sejam considerados veículos com nível nulo de emissões. Neste contexto, propõem que todos os combustíveis enumerados na DER sejam abrangidos de forma equitativa. Em contrapartida, outro grupo de delegações tem fortes reservas, argumentando que a flexibilidade não conduzirá a reduções adicionais das emissões, desviará a oferta dos setores (aéreo e marítimo) que necessitam destes combustíveis na ausência de alternativas de descarbonização e enfraquecerá o sinal em prol da eletrificação. Opõem-se a que os veículos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em carbono/renováveis sejam considerados veículos com nível nulo de emissões.

No que diz respeito aos créditos de aço hipocarbónico, existe um apoio bastante amplo ou, pelo menos, abertura ao conceito e ao objetivo de estimular um mercado-piloto para o aço hipocarbónico fabricado na UE. Algumas delegações pretendem aplicar os créditos antes de 2035 e outras apelam ao alargamento do âmbito dos créditos, nomeadamente ao alumínio. No entanto, de um modo geral, as delegações têm questões sobre a metodologia e os parâmetros para definir o aço hipocarbónico, que serão estabelecidos num ato delegado ao abrigo do Regulamento Conceção Ecológica.

Sobre o conceito de «fabricado na UE», ver infra.

18. Algumas delegações têm reservas sobre a restrição do agrupamento aos fabricantes ligados, argumentando que tal conduzirá a distorções da concorrência.

19. «Fabricado na UE» e ligações com a proposta de Regulamento Aceleração Industrial

Uma vez que a análise da proposta de Regulamento Aceleração Industrial ainda se encontra numa fase inicial, a maioria das delegações tem, até à data, apresentado reservas de análise e perguntas sobre o conceito de «fabricado na UE» e, tal como acima referido, sobre o aço hipocarbónico.

Algumas delegações manifestaram o seu apoio total ou, pelo menos, parcial ao conceito de «fabricado na UE». Para algumas delegações, trata-se de um elemento fundamental da proposta relativa às normas de emissões de CO₂ para incentivar a continuação dos investimentos na produção baseada na UE e reduzir a dependência das importações. Outras manifestaram dúvidas sobre o conceito de «fabricado na UE», questionando a sua compatibilidade com as obrigações internacionais e a sua eficácia na preservação das cadeias de valor dos fabricantes.

20. Revisão

Algumas delegações consideram que a revisão do regulamento prevista para 2035 é demasiado tardia, tendo algumas solicitado a inclusão de mais pormenores sobre o conteúdo da revisão. Outras não consideram necessário adiantar a revisão.

21. Fator de utilização para veículos híbridos elétricos recarregáveis

Embora não faça parte da proposta relativa às normas de emissões de CO₂, um grupo de delegações apelou ao congelamento do chamado «fator de utilização» para os veículos híbridos elétricos recarregáveis, ao passo que outro grupo se opõe a tal. O fator de utilização é utilizado para calcular as emissões de CO₂ e o consumo de combustível desses veículos. É determinado com base na relação estimada entre condução em modo elétrico e em modo de motor de combustão. A atualização do fator de utilização foi adotada através de direito derivado para assegurar que as emissões de CO₂ reflitam melhor as emissões reais destes veículos e será aplicável a partir de 29 de novembro de 2026.

III. CONCLUSÃO

Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a tomar nota do presente relatório intercalar e a enviá-lo ao Conselho (Ambiente) tendo em vista a sua reunião de 25 de junho de 2026.