

Bruxelas, 27 de fevereiro de 2026
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308

**Dossiê interinstitucional:
2025/0420 (COD)**

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 CO₂ dos veículos
ligeiros novos e à rotulagem dos veículos e que revoga a Diretiva
1999/94/CE
– Debate de orientação

Tendo em vista o Conselho (Ambiente) de 17 de março de 2026, envia-se em anexo um documento de referência da Presidência com perguntas dirigidas aos ministros sobre a proposta.

Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a registar a nota informativa e a transmiti-la ao Conselho.

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 CO₂ dos veículos ligeiros novos e à rotulagem dos veículos e que revoga a Diretiva 1999/94/CE

– Debate de orientação –

– Documento de referência da Presidência com perguntas dirigidas aos ministros –

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. A proposta inclui igualmente regras aplicáveis à rotulagem dos veículos. A proposta faz parte do pacote relativo ao setor automóvel, destinado a apoiar os esforços do setor na transição para uma mobilidade limpa. O pacote conta ainda com três outras iniciativas legislativas (uma sobre a simplificação – «pacote *omnibus* para o setor automóvel», uma sobre a ecologização das frotas empresariais e uma sobre uma alteração específica das normas em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados) e uma comunicação sobre a Estratégia de Estímulo às Baterias.

A proposta surge na sequência do Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel, de março de 2025, e do diálogo estratégico com a indústria e as principais partes interessadas do setor, lançado no início de 2025.

Juntamente com as outras iniciativas relacionadas com o setor automóvel, a proposta visa ajudar a superar os principais desafios que se colocam à competitividade deste setor num panorama caracterizado pela rápida evolução tecnológica e pelo aumento da concorrência, mantendo simultaneamente o rumo da descarbonização. De acordo com a avaliação da Comissão, é fundamental para a competitividade do setor automóvel que a indústria da UE recupere a liderança no domínio dos veículos com nível nulo de emissões. Nesse sentido, as disposições relativas às normas em matéria de CO₂ são essenciais para proporcionar segurança e previsibilidade a longo prazo aos investidores ao longo da cadeia de valor. Embora a transição para veículos com nível nulo de emissões registre uma tendência de crescimento, com uma percentagem de 17,4 % de veículos elétricos a bateria na UE em 2025¹, a implantação continua a ser díspar entre os Estados-Membros.

¹ Comissão Europeia – Observatório Europeu de Combustíveis Alternativos

A fim de responder aos desafios com que o setor automóvel se depara, a Comissão considera que é possível conceber uma abordagem mais pragmática para as normas em matéria de emissões de CO₂, sem alterar a direção global rumo a veículos com nível nulo de emissões. Assim, a proposta visa encontrar um equilíbrio entre a abertura a mais flexibilidades e a outras opções tecnológicas para que os fabricantes cumpram os seus objetivos de redução das emissões, garantindo simultaneamente que o setor se mantém firme na trajetória para uma mobilidade com nível nulo de emissões.

A proposta insere-se igualmente no contexto global do quadro pós-2030 para concretizar o objetivo climático para 2040, recentemente adotado, de reduzir as emissões em 90 %, com vista a colocar a UE na via rumo a à neutralidade climática até 2050. Juntos, os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros representam aproximadamente 20 % das emissões totais de CO₂ da UE.

Ponto da situação no Conselho

A proposta de alteração do regulamento relativo às normas de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos foi debatida em várias reuniões do Grupo do Ambiente que fez uma primeira leitura completa da proposta. A análise da proposta está, portanto, em curso e vários Estados-Membros estão ainda a examiná-la. Contudo, com base em observações preliminares, as opiniões sobre a proposta divergem amplamente, tanto no que diz respeito aos objetivos propostos, nomeadamente os objetivos para 2035, como à proposta de introdução de novas flexibilidades.

Temas a debater

A fim de fornecer orientações para uma análise mais aprofundada da proposta, a Presidência sugere que os ministros abordem as questões a seguir enunciadas.

Objetivos de redução das emissões para 2030 e 2035

A Comissão propõe a revisão em baixa do objetivo de redução das emissões medidas no tubo de escape dos veículos comerciais ligeiros para 2030, passando de 50 % para 40 %, tendo em conta os desafios específicos que os fabricantes de veículos comerciais ligeiros enfrentam em resultado dos obstáculos à implantação de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões.

Para os automóveis de passageiros, mantém-se o objetivo de redução de 55 % até 2030.

No que diz respeito aos objetivos para 2035 aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros, a proposta prevê a revisão em baixa dos objetivos de redução das emissões medidas no tubo de escape de 100 % para 90 % em comparação com o objetivo de 2021 para a frota da UE, a fim de permitir que os fabricantes cumpram os seus objetivos com um leque mais vasto de opções tecnológicas e, assim, apoiar uma abordagem que privilegie a neutralidade tecnológica. No entanto, os fabricantes terão de compensar até 10 % das suas emissões remanescentes utilizando créditos de combustíveis renováveis sustentáveis e/ou créditos de aço hipocarbónico, mantendo assim o objetivo de neutralidade climática.

Novas flexibilidades sob a forma de créditos para cumprir os objetivos

São propostos três novos tipos de créditos:

1. Até 2034, supercréditos para pequenos veículos com nível nulo de emissões «fabricados na UE»
2. A partir de 2035, créditos de combustíveis renováveis sustentáveis
3. A partir de 2035, créditos de aço hipocarbónico «fabricado na UE».

Os **supercréditos** para pequenos veículos com nível nulo de emissões visam incentivar o desenvolvimento do comércio em massa de pequenos veículos elétricos a preços acessíveis fabricados na UE. O fabrico de um pequeno veículo elétrico é contabilizado como 1,3 veículos. O termo «pequeno veículo com nível nulo de emissões» será definido na proposta de alteração do regulamento relativo à homologação, no âmbito do pacote *omnibus* para o setor automóvel.

Os **créditos de combustíveis renováveis sustentáveis** e os **créditos de aço hipocarbónico** darão aos fabricantes mais opções de conformidade para além da abordagem baseada nas emissões medidas no tubo de escape e reforçarão a neutralidade tecnológica. No entanto, a fim de assegurar que continuem a ser realizados investimentos suficientes em veículos com nível nulo de emissões, a proposta prevê, entre outras medidas, que estas flexibilidades sejam limitadas a 10 % do objetivo para a frota da UE para 2021.

Os **créditos de combustíveis renováveis sustentáveis** não são específicos para cada fabricante, mas permitirão aos fabricantes compensar até 3 % do objetivo para a frota da UE para 2021, em função da disponibilidade destes combustíveis no mercado. Dentro do limite de 3 %, é introduzido um sublimite máximo de 1 % para a compensação por determinados tipos de biocombustíveis e biogases produzidos a partir de determinadas matérias-primas. Os créditos de combustível irão apoiar os investimentos no desenvolvimento da cadeia de valor dos combustíveis renováveis sustentáveis, continuando esses combustíveis a desempenhar um papel importante na descarbonização dos transportes, em especial da frota existente.

Os **créditos de aço hipocarbónico** propostos visam incentivar a utilização de aço hipocarbónico fabricado na UE na produção de veículos e criar um mercado-piloto neste domínio. Estes créditos permitirão aos fabricantes compensar até 7 % do objetivo para a frota da UE para 2021.

Para as três flexibilidades, a Comissão propõe limitar o agrupamento para efeitos de conformidade apenas aos agrupamentos em que todos os fabricantes membros do agrupamento são parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.

Perguntas dirigidas aos ministros

A Presidência convida os ministros a refletirem sobre as seguintes perguntas:

- 1. A Comissão propõe reduzir os objetivos para 2035 para 90 %, juntamente com a introdução de mecanismos de créditos de combustíveis sustentáveis e de aço hipocarbónico fabricado na UE, a fim de compensar as emissões remanescentes. Que avaliação faz da proposta de alteração do quadro regulamentar com vista a assegurar a consecução dos objetivos climáticos da UE, o reforço da neutralidade tecnológica e a competitividade do setor automóvel?*
 - 2. Qual é a sua opinião sobre as flexibilidades propostas para ajudar os fabricantes a alcançarem os seus objetivos para 2030 e 2035?*
-