

Bruxelas, 25 de março de 2026  
(OR. en, fr)

---

---

Dossiê interinstitucional:  
2025/0423(COD)

---

---

7430/26  
ADD 1 REV 1

CODEC 474  
CLIMA 148  
ENV 251  
TRANS 162  
MI 262

#### NOTA PONTO "I/A"

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Projeto de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no que diz respeito ao cálculo dos créditos de emissões para veículos pesados relativamente aos períodos de referência dos anos 2025 a 2029 ( <b>primeira leitura</b> ) – Adoção do ato legislativo = Declarações

---

#### **A França solicitou que a seguinte declaração fosse exarada na ata do Conselho**

A França está em condições de apoiar a proposta de revisão do regulamento relativo às emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados.

No entanto, a França lamenta que a proposta de alteração apresentada pela Comissão Europeia não tenha sido acompanhada de nenhuma avaliação de impacto, apesar de a proposta de revisão alterar substancialmente o funcionamento do mecanismo de créditos de emissão previsto no regulamento. A França considera que os trabalhos técnicos teriam justificado um debate aprofundado, de modo a examinar as condições para um enquadramento da flexibilidade.

A França salienta que esta proposta poderá reduzir significativamente a ambição ambiental do regime e enfraquecer o sinal enviado ao mercado a favor da eletrificação dos veículos pesados. É, contudo, essencial manter incentivos regulamentares fortes à eletrificação e à descarbonização dos veículos pesados, áreas nas quais os fabricantes têm investido maciçamente e oferecem agora alternativas elétricas aos modelos de combustão, bem como motores de combustão com emissões mais baixas. Constatamos que estes investimentos permitiram à maioria dos fabricantes alcançar os objetivos do regulamento em 2025. Por conseguinte, as autoridades francesas consideram que os trabalhos sobre as condições facilitadoras essenciais à consecução das metas de descarbonização a médio e longo prazo constituem uma prioridade e deverão estar no centro da revisão de 2027.

### **Malta solicitou que a seguinte declaração fosse exarada na ata do Conselho**

Malta gostaria de enfatizar os condicionalismos estruturais que caracterizam o seu mercado de veículos pesados. Tratando-se de um mercado muito pequeno, totalmente dependente das importações e que utiliza exclusivamente veículos com condução à direita, Malta dispõe de uma capacidade limitada para influenciar as cadeias de abastecimento ou para beneficiar de economias de escala.

Neste contexto, embora compreenda a necessidade de introduzir uma flexibilidade específica para os fabricantes, Malta incentiva o acompanhamento atento da disponibilidade de veículos pesados com nível nulo de emissões em todos os Estados-Membros e reitera a importância de explorar medidas complementares de apoio do lado da procura, a fim de facilitar a adesão nos casos em que as economias de escala continuam a ser limitadas. Este apoio contribuiria para assegurar que os benefícios da transição são distribuídos de forma equitativa e que nenhum Estado-Membro é deixado para trás.

Malta continua plenamente empenhada nos objetivos climáticos da União e mantém-se disposta a continuar a trabalhar de forma construtiva com a Comissão e com outros parceiros, de modo a garantir uma transição ambiciosa e inclusiva para uma mobilidade com nível nulo de emissões.

**A Eslováquia e a Chéquia solicitaram que a seguinte declaração fosse exarada na ata do Conselho**

A República Eslovaca e a República Checa apoiam a adoção da revisão específica do Regulamento (UE) 2019/1242 e recomendam a sua rápida adoção sem novas alterações.

Ao mesmo tempo, salientam a necessidade de, nos casos pertinentes, se ponderar uma revisão exaustiva antecipada das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados, antes do prazo de 2027 atualmente previsto.

---