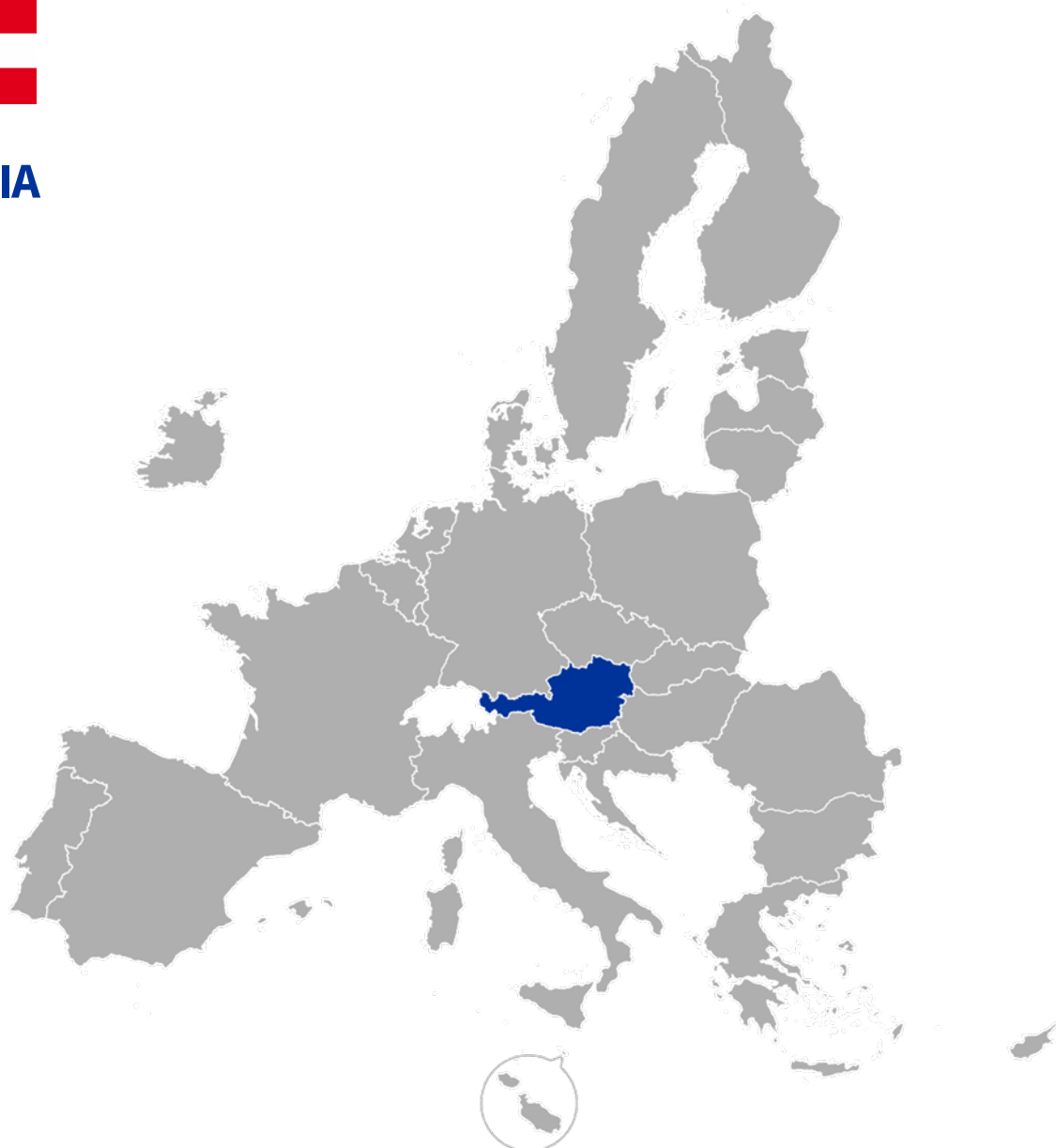




ÁUSTRIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



ÁUSTRIA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Bélgica, a Dinamarca e os Países Baixos**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

Excelentíssimo/a Senhor/a presidente, excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje.

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

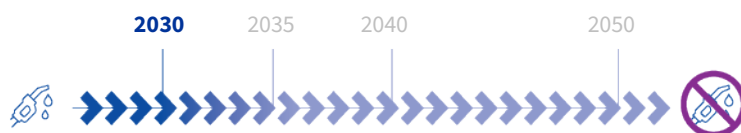
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2025**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país tem um historial de definição de objetivos ambiciosos em matéria de ação climática, e visa alcançar metas igualmente ambiciosas a nível da UE.
- São necessários investimentos cruciais e uma rápida transição da indústria para fontes de energia sustentáveis. No entanto, uma vez alcançado este objetivo, espera que haja oportunidades económicas importantes para o seu país, incluindo novos postos de trabalho, inovação e investimentos estrangeiros em empresas austríacas.
- O aumento da ambição contribui para acelerar a disponibilização de automóveis com nível nulo de emissões e a comportabilidade financeira dos mesmos; por conseguinte, apoia uma eliminação progressiva antecipada, ou seja, até 2030. No entanto, estaria disposto/a a tornar a proposta ainda mais ambiciosa se os outros Estados-Membros concordassem. Espera que a proposta não perca força.
- As ambiciosas metas da UE são essenciais para criar segurança e perspectivas a longo prazo para os governos e as empresas que procuram investir em VE. O seu objetivo é convencer os países menos ambiciosos do potencial da transformação industrial.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **40 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

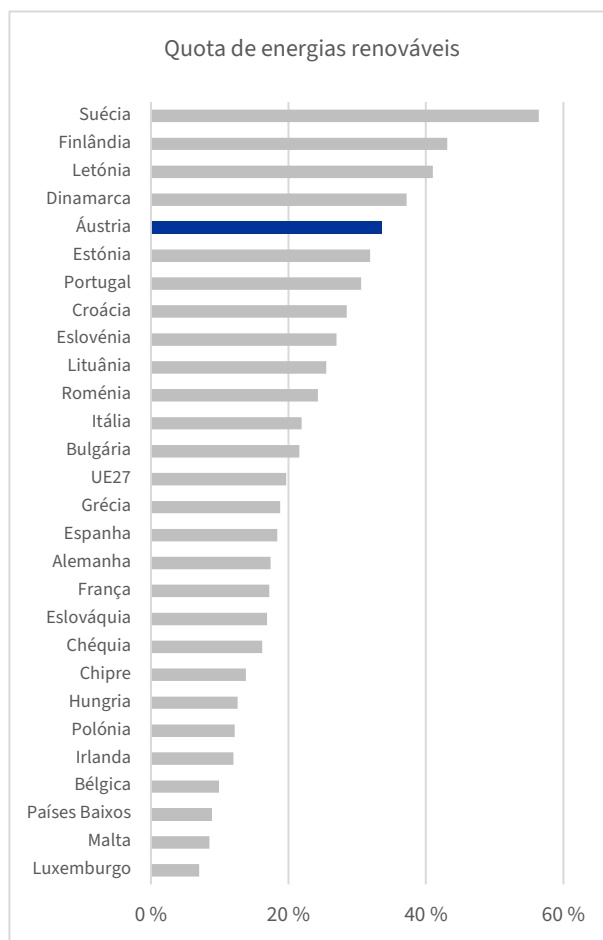
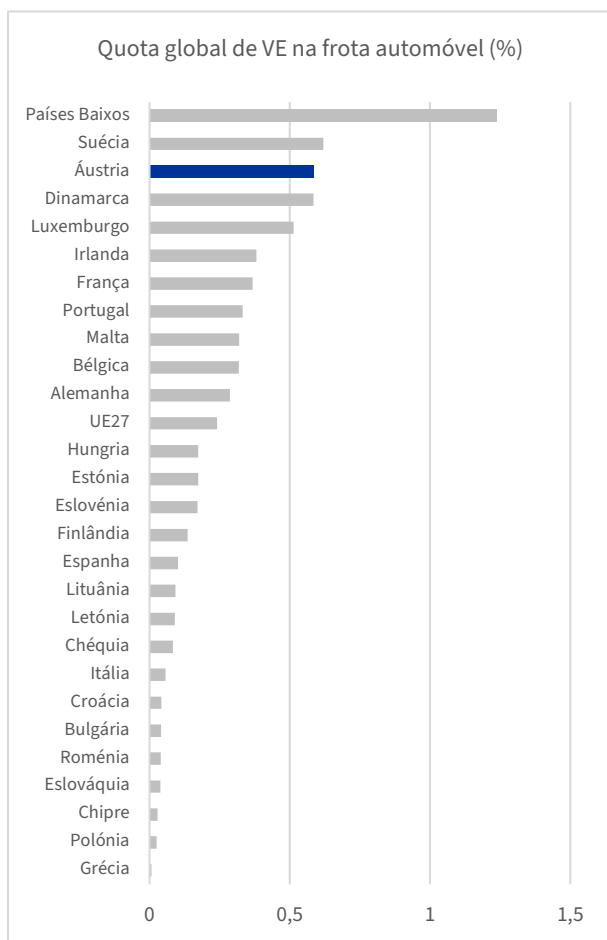
100 km

Os seus argumentos

- Tem grandes ambições no que toca às infraestruturas de carregamento de VE.
- Enquanto país de trânsito para muitos turistas ao longo do ano, pretende assegurar que os condutores de VE consideram a rede rodoviária austríaca atrativa. Abranger apenas a rede RTE-T acarretaria o risco de sobrecarregar o sistema, pelo que, para evitar engarrafamentos de tráfego, defende uma cobertura mais densa dos postos de carregamento em todas as autoestradas.
- Embora reconheça que para tal serão necessários investimentos significativos, considera que a ação climática não pode esperar. É melhor investir já para assegurar o êxito da implantação das infraestruturas para VE.
- Sabe, por experiência, que os postos de carregamento serão utilizados logo que estejam construídos.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Áustria
PIB per capita em EUR	30 440	42 650
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	107,6
Taxa de desemprego	7,2 %	6 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 208
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	85
Quota de energias renováveis	19,7 %	33,6 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	570
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	248 740
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	6,4 %

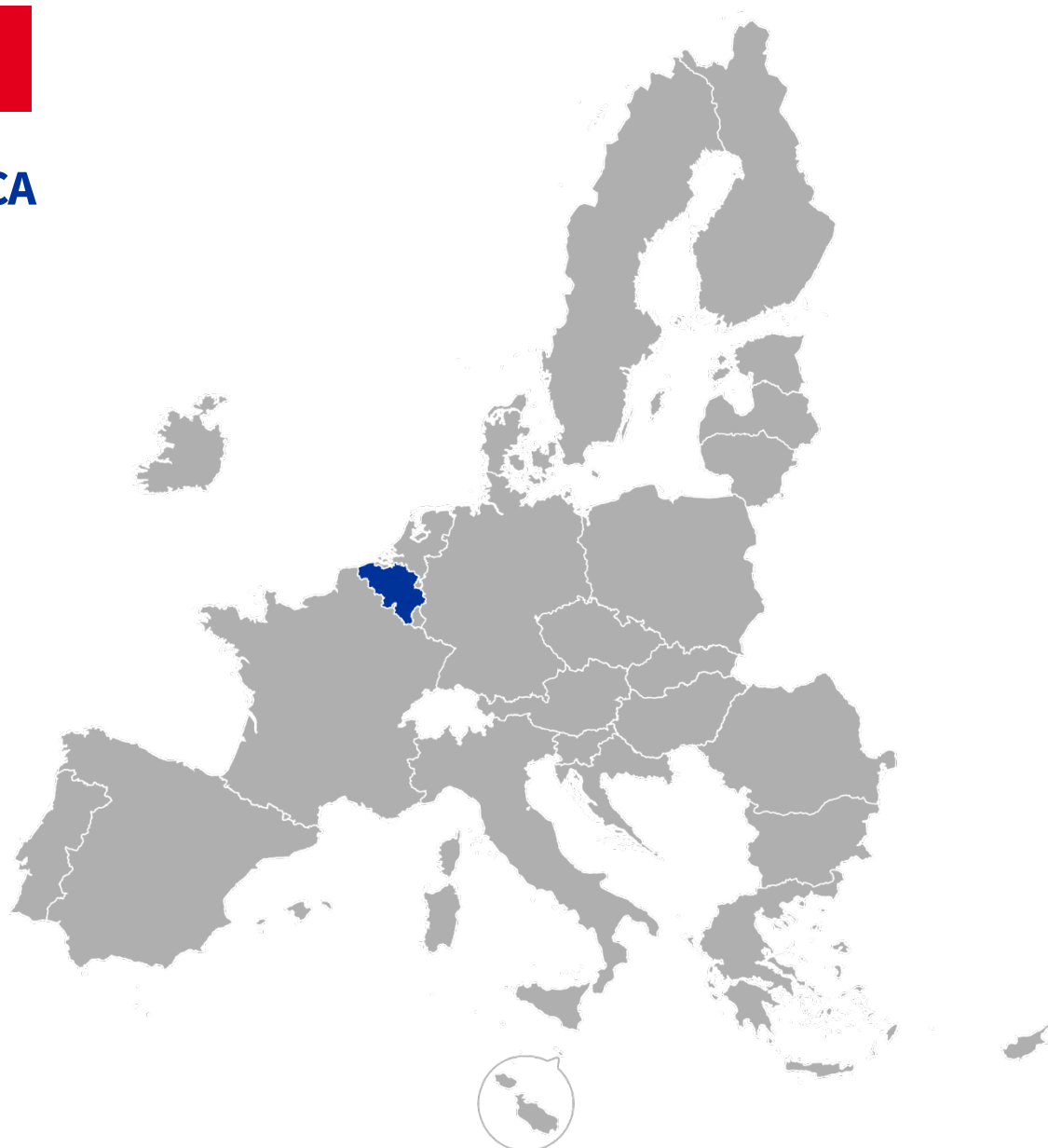
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



BÉLGICA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Áustria, a Dinamarca e os Países Baixos**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, __% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje.

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.

4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.

5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.

6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.

7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

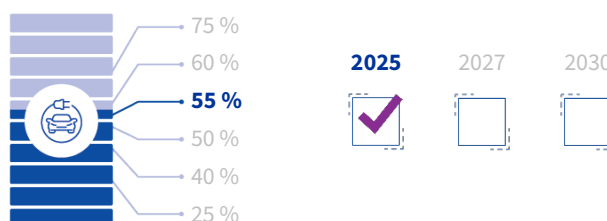
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

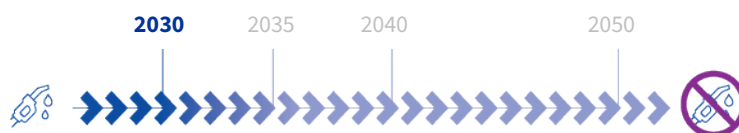
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2025**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país está empenhado em tornar mais ecológicos os veículos que circulam nas estradas, em reduzir a quota de veículos com motor de combustão, e em promover uma transformação sustentável.
- Prevê que o número de automóveis aumente no futuro, já que cada vez mais pessoas procuram deslocar-se. A fim de evitar um aumento do número de veículos com motor de combustão, pretende estabelecer metas ambiciosas e incentivos que levem os consumidores a adquirir VE e que motivem os fabricantes de automóveis a desenvolver e a produzir VE.
- Embora apoie a proposta da Comissão, considera que os objetivos não são suficientemente ambiciosos. As alterações climáticas não se podem adiar; é preciso combatê-las já, mesmo que tal apresente desafios para alguns dos países mais pobres da UE.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **40 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

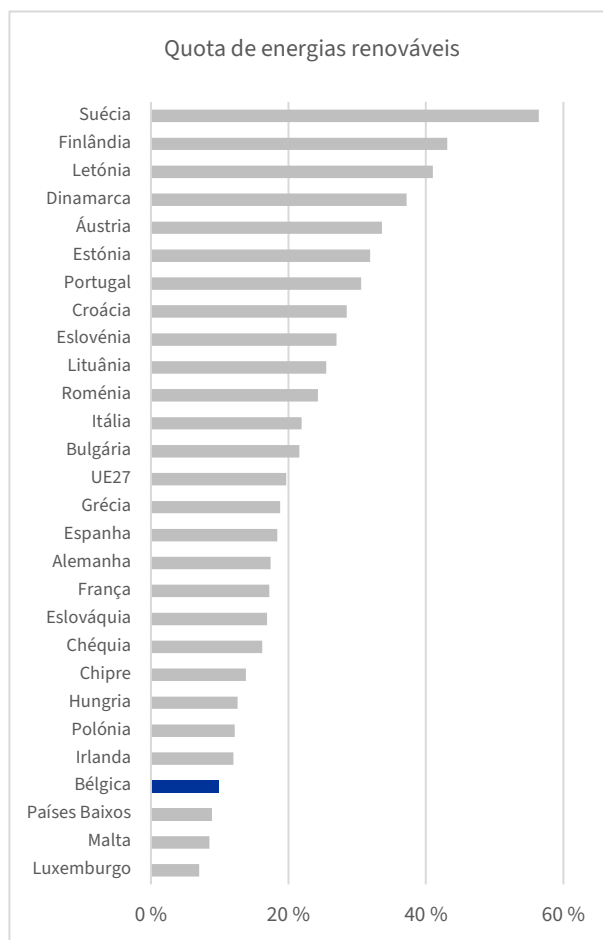
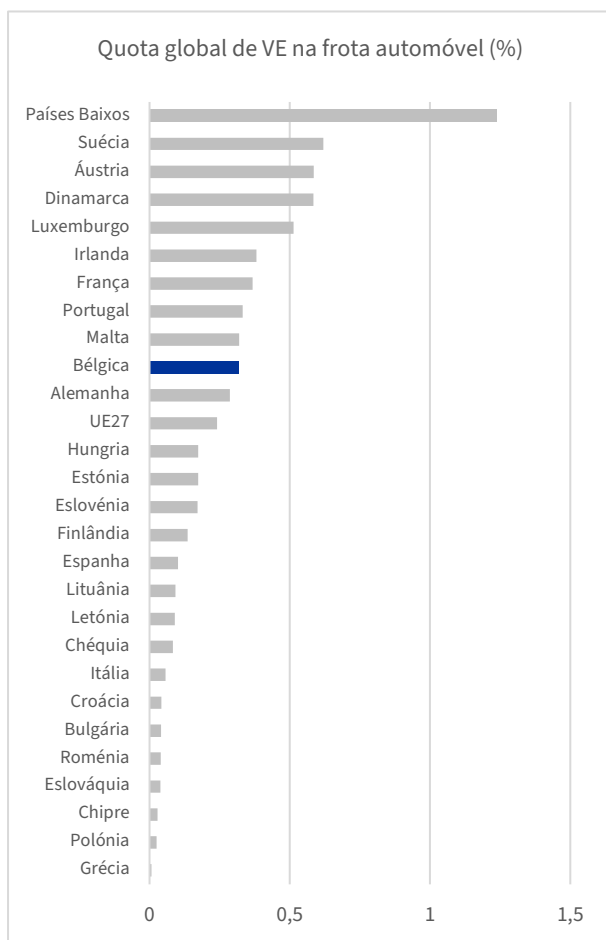
100 km

Os seus argumentos

- As suas ambições em matéria de infraestruturas de combustíveis são elevadas, uma vez que o seu país está a investir fortemente em postos de carregamento e abastecimento, podendo dar-se ao luxo de assumir a liderança da mobilidade elétrica.
- No entanto, é necessária maior coerência entre os níveis federal e regional, bem como entre as regiões, para alcançar os objetivos da Bélgica. A regulamentação a nível da UE pode desempenhar um papel fundamental na promoção desta coerência e na garantia de uma aplicação harmoniosa em todo o país e na União.
- O seu país tem uma forte densidade populacional, pelo que os postos de carregamento ficarão situados a menos de 40 km de distância entre si. Estaria aberto/a a reduzir essa distância para 30 km, a fim de garantir uma acessibilidade ainda maior.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!

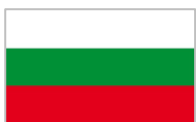


	União Europeia	Bélgica
PIB per capita em EUR	30 440	40 190
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	377,3
Taxa de desemprego	7,2 %	5,8 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 751
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	145
Quota de energias renováveis	19,7 %	9,9 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	510
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	439 038
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	3,4 %

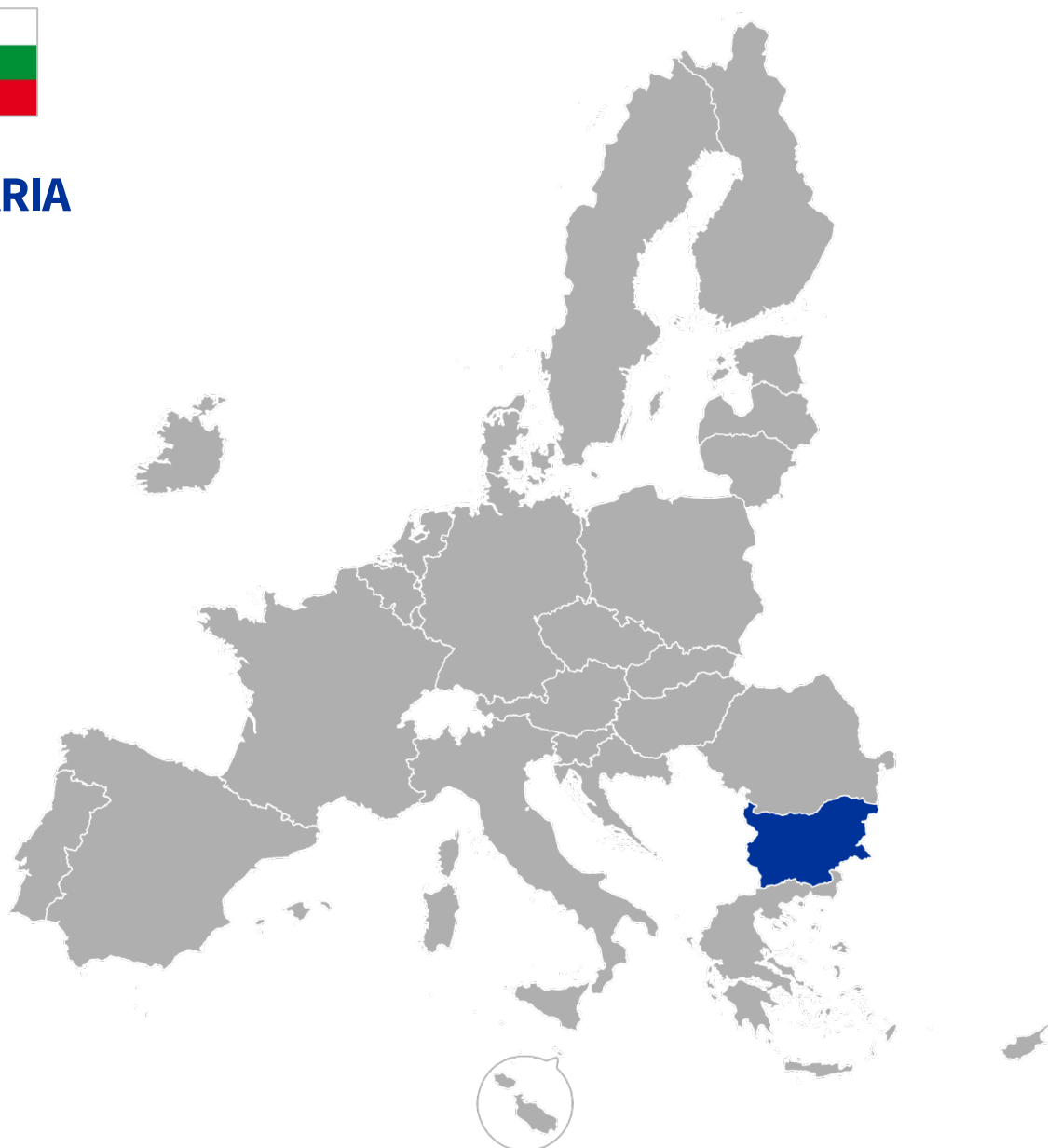
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



BULGÁRIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

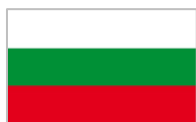
Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Chéquia, a Letónia e a Roménia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje.

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

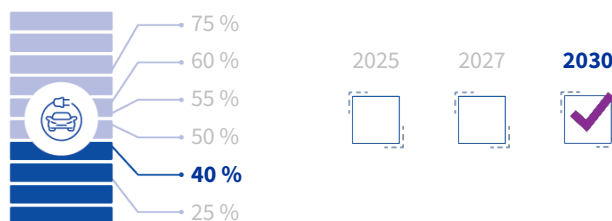
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária	40 %	2030	2050		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

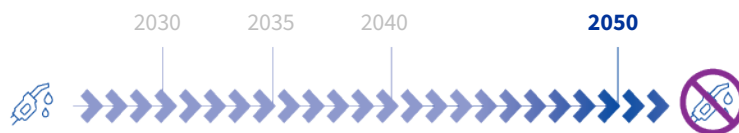
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2050**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país é um dos mais pobres da UE e vê-se confrontado com elevados níveis de desemprego, corrupção e a taxa de risco de pobreza mais elevada. Todos os investimentos devem ser cuidadosamente planeados para evitar consequências económicas indesejadas. Tal como muitos outros Estados-Membros economicamente mais frágeis, não se opõe, em princípio, à ação climática, mas está preocupado/a com o facto de as medidas políticas poderem prejudicar a economia do seu país.
- Até à data, o seu país ainda não conseguiu travar o crescimento das emissões no setor dos transportes. Em 2014, foi adotado um ato legislativo destinado a atenuar as alterações climáticas. No entanto, esse ato não prevê qualquer compromisso quanto a um objetivo de redução das emissões a longo prazo.
- Considera que a proposta da Comissão, na sua forma atual, é irrealista, uma vez que exigiria um investimento significativo em energia sustentável e subsídios para apoiar a adoção de VE. O consumidor búlgaro médio não tem condições económicas para adquirir um VE novo e não iria entender estas prioridades orçamentais.
- O mercado de veículos com motor de combustão usados domina o mercado automóvel nacional; em 2018, 86,9 % dos veículos na Bulgária tinham mais de 10 anos. Embora seja necessário alterar os hábitos de consumo, trata-se de um objetivo a longo prazo que dependerá do desempenho económico do país.
- As suas notas:

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

todas as
autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

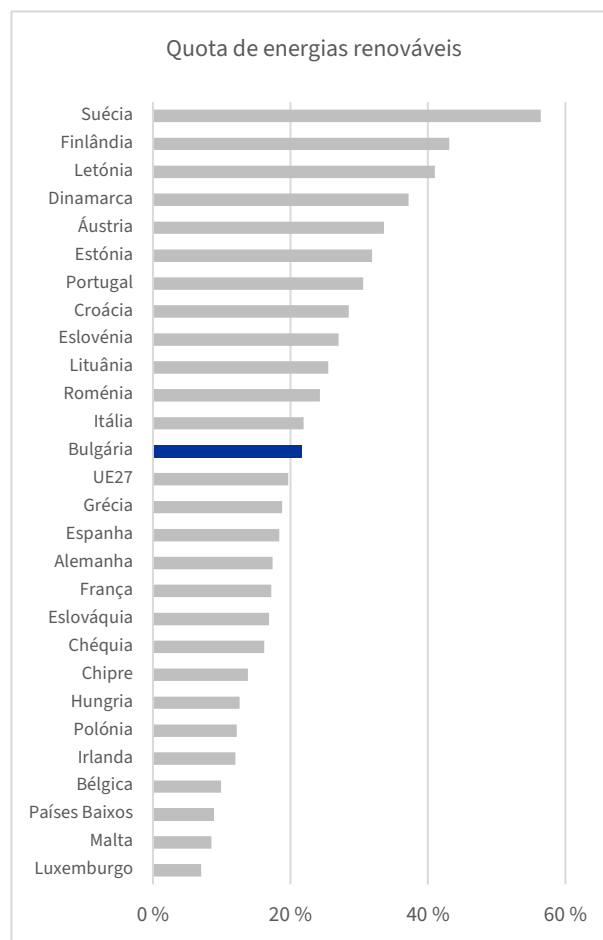
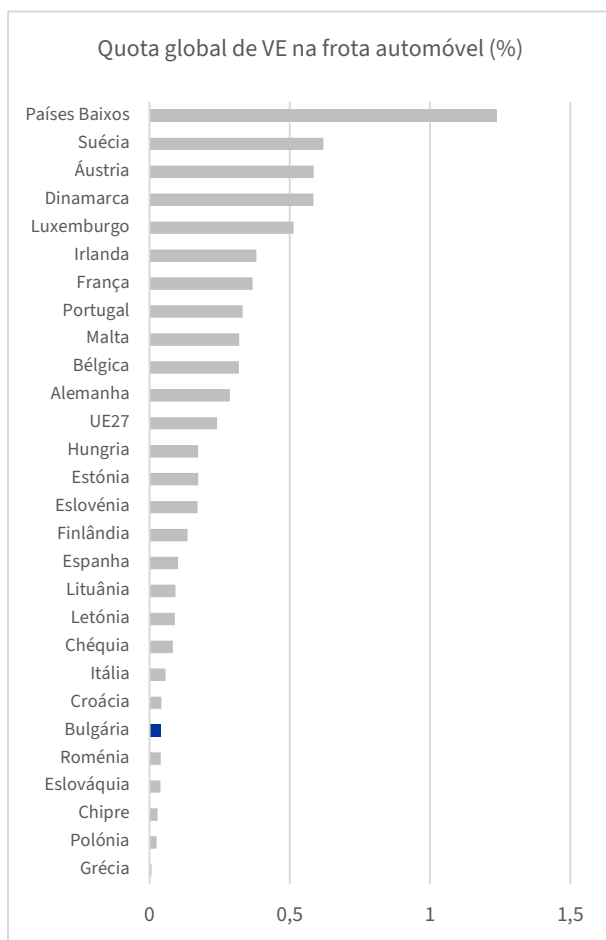
100 km

Os seus argumentos

- Reconhece a lógica subjacente à proposta da Comissão e concorda que são necessários investimentos em infraestruturas para combustíveis. No entanto, o seu país não dispõe dos recursos financeiros necessários para implementar a proposta na sua forma atual.
- À semelhança do que acontece noutros países dos Balcãs, as características geográficas do seu país e as tendências do turismo sazonal resultam em flutuações significativas da procura, com certas zonas a registar picos no verão e mínimos no inverno. Como tal, poderá não ser necessário instalar um posto de carregamento a cada 60 km.
- Além disso, uma vez que o mercado búlgaro consiste sobretudo em veículos usados, será necessário algum tempo para que o mercado de VE se consiga estabelecer. Por conseguinte, nesta fase, não considera urgente acelerar o desenvolvimento das infraestruturas.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: **As negociações decorrem em 2021!**



	União Europeia	Bulgária
PIB per capita em EUR	30 440	9 450
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	63,4
Taxa de desemprego	7,2 %	6,1 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 968
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	281
Quota de energias renováveis	19,7 %	21,6 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	439
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	20 429
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	1,4 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



COMISSÃO EUROPEIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender de combustíveis como a gasolina e o gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a sua proposta relativa a um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra, deverá apresentar a sua proposta aos/às representantes dos Estados-Membros e participar nas negociações.

Os dois artigos apresentados dizem respeito aos limites de emissões para os automóveis matriculados pela primeira vez e a um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de veículos elétricos (VE). Os restantes artigos da proposta já foram acordados a nível das instâncias preparatórias¹.



O seu objetivo principal

Assegurar que, tanto quanto possível, a versão definitiva corresponda ao texto inicial e, ao mesmo tempo, contribuir para que o Conselho chegue a uma posição comum. É urgente encontrar uma solução europeia comum!

Excelentíssimos membros do Conselho,

É de saudar a realização deste importante debate sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros na UE. O regulamento beneficiaria, em muito, os cidadãos e a UE, uma vez que _____.

No projeto de regulamento da Comissão, propomos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos com motor de combustão interna até 2035, uma vez que _____.

Nesse sentido, consideramos que o objetivo de alcançar 55 % de veículos elétricos até 2030 transmite um sinal claro aos consumidores e às empresas.

Os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE, com uma distância máxima de 60 km entre si, ao longo da rede RTE-T de autoestradas europeias importantes, uma vez que _____.

Contribuamos juntos, como uma comunidade, para um setor dos transportes da UE mais ecológico.

Muito obrigado/a.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. **Prepare uma alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) em que apresenta e explica a sua proposta. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
3. Ouça atentamente as posições dos Estados-Membros e **preencha o quadro** da página seguinte para tomar nota das mesmas.
4. Durante as negociações, explique as suas posições e defenda o seu **projeto de regulamento**. Tome a palavra e contribua para que o Conselho chegue a um compromisso que vá ao encontro das suas expectativas!
5. **Não tem direito de voto** no final. Aproveite as pausas informais para convencer as delegações a seguirem as suas sugestões.

¹ <https://www.consilium.europa.eu/pt/council-eu/preparatory-bodies/>

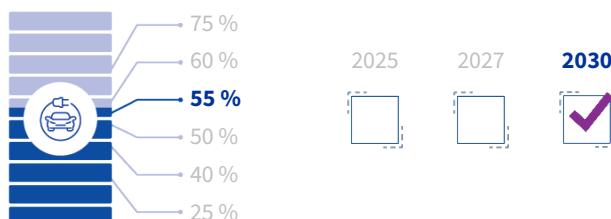
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de automóveis que devem ser VE...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de automóveis que devem ser VE...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

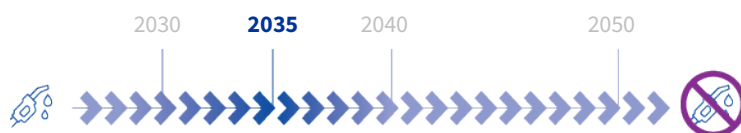
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2035**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- São necessárias medidas urgentes para reduzir as emissões no setor dos transportes, e os automóveis contribuem de forma significativa para essas emissões. A UE deve estabelecer objetivos ambiciosos para cumprir a promessa que assumiu no Pacto Ecológico.
- A sociedade e as empresas precisam de tempo para se adaptarem a estas mudanças. Na sua proposta, teve em conta este facto, fixando 2035 como data limite para registar veículos com motor de combustão interna.
- 55 % até 2030 é um objetivo adequado, que estabelece uma meta ambiciosa mas realista e que dá o incentivo certo para uma inovação rápida no setor da mobilidade elétrica.
- No entanto, estaria disposto/a a tornar a proposta ainda mais ambiciosa se os outros Estados-Membros a apoiassem. Espera que a sua proposta não perca força.
- A UE tem de agir já para que os consumidores e as empresas possam começar a adaptar-se – é importante que o Conselho tome uma decisão hoje!
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **60 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

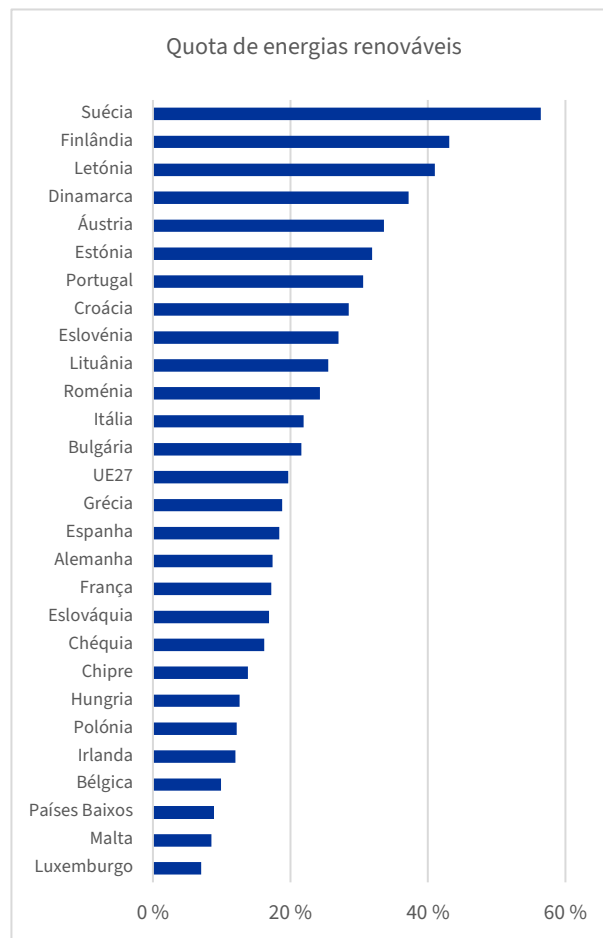
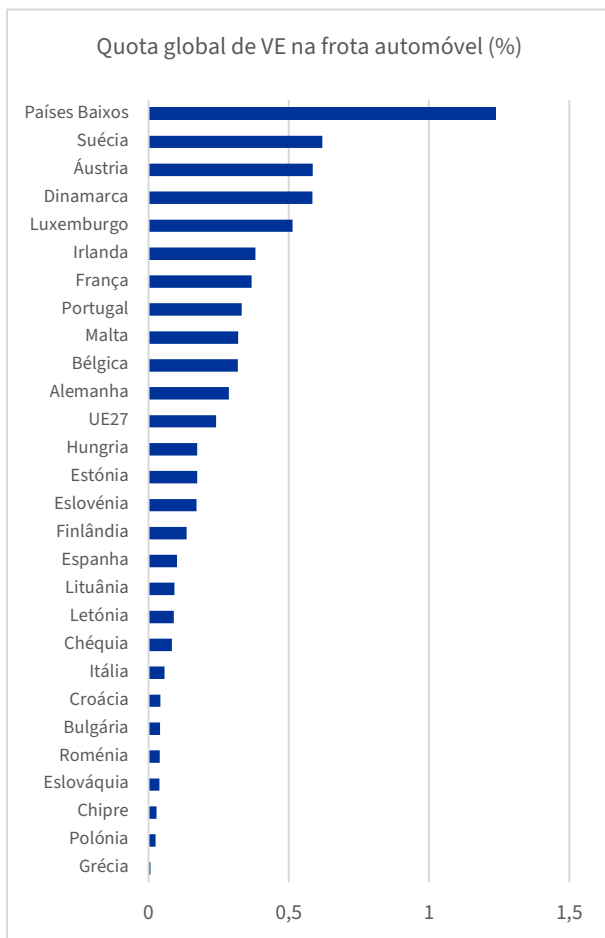
100 km

Os seus argumentos

- Os consumidores só utilizarão os seus automóveis elétricos se tiverem a certeza de que os podem carregar.
- Uma distância de 60 quilómetros entre estações de carregamento é uma distância adequada, que dá aos utilizadores de VE flexibilidade para escolherem o local de carregamento.
- Abranger todas as autoestradas pode ser um desafio para alguns Estados-Membros de grande dimensão territorial e com recursos financeiros limitados. Por conseguinte, exigir que a rede RTE-T seja abrangida parece ser uma forma adequada de estabelecer rapidamente uma base de referência para a infraestrutura de carregamento de VE.
- Seja qual for a distância que os Estados-Membros escolham, esta deve ser vinculativa – têm de comprometer-se a disponibilizar a rede. Caso contrário, os Estados-Membros podem simplesmente optar por não expandir a sua infraestrutura para VE.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia
PIB per capita em EUR	30 440
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9
Taxa de desemprego	7,2 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210
Quota de energias renováveis	19,7 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %

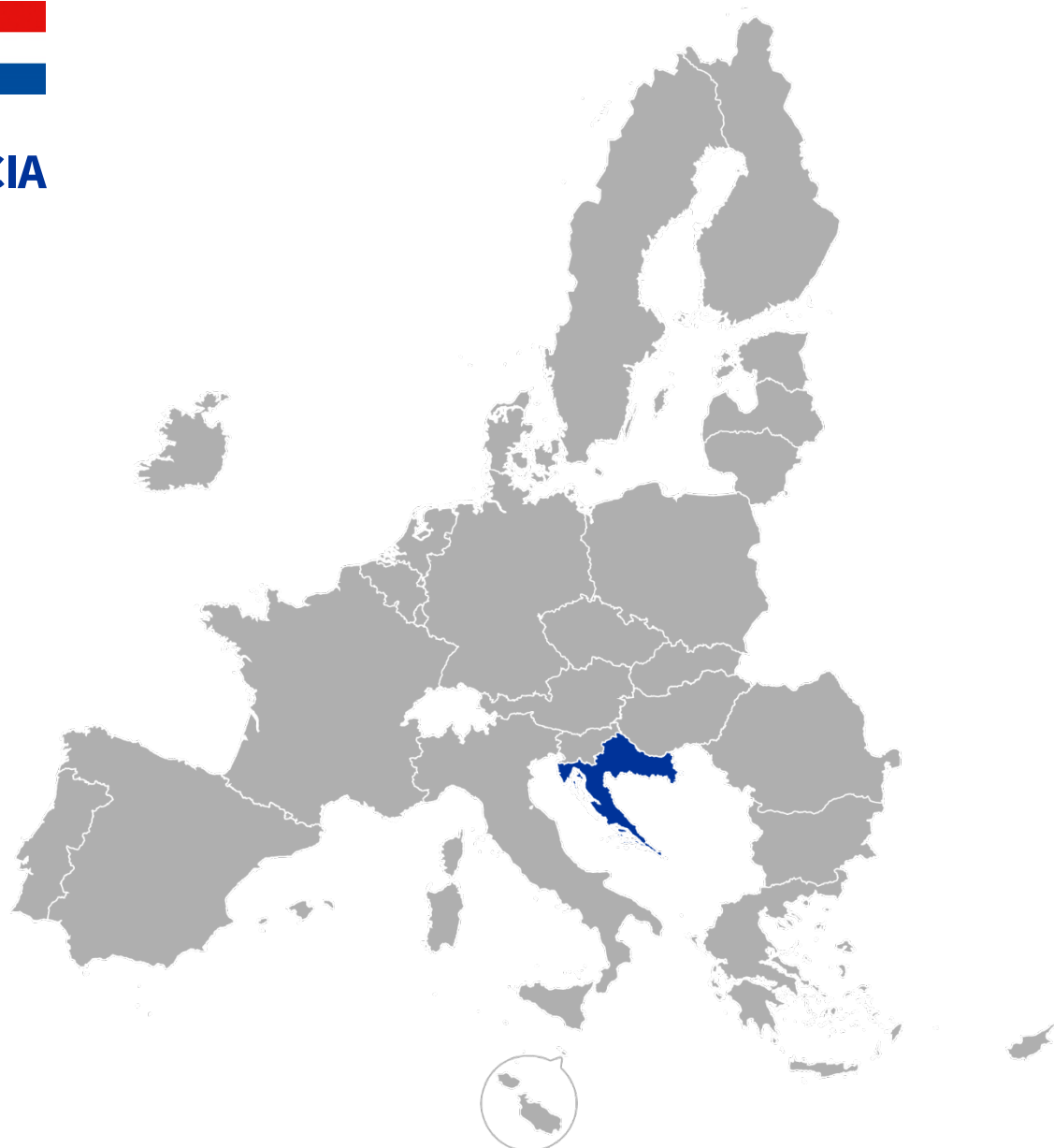
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



CROÁCIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como **Chipre, a Hungria e a Polónia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

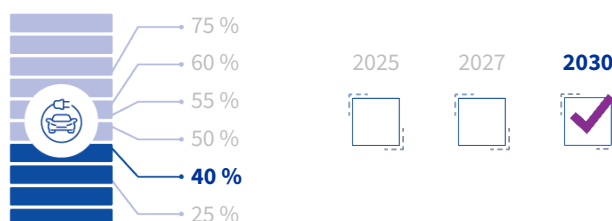
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia	40 %	2030	2040		têm por objetivo	todas as autoestradas	100 km	
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

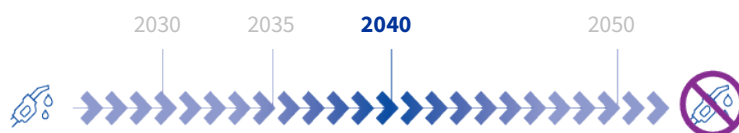
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país tem vindo a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa a um ritmo mais lento do que a UE no seu conjunto, mas continua empenhado em contribuir, tanto quanto possível, para a ação climática, protegendo ao mesmo tempo a sua economia nacional.
- Considera que existe um potencial significativo de redução das emissões no setor dos transportes. Para incentivar esta mudança, a Croácia tenciona isentar os VE do imposto especial sobre veículos a motor, ponderando ao mesmo tempo o agravamento dos impostos sobre os veículos mais poluentes. Esta abordagem gradual visa influenciar o comportamento dos consumidores e aumentar a adoção de VE ao longo do tempo.
- No entanto, continua preocupado/a com o impacto económico de uma transição drástica se a proposta da Comissão for aplicada sem flexibilidade suficiente.
- Devido à elevada dependência do seu país relativamente às importações de energia, a diversificação do aprovisionamento energético é um aspeto crucial da transição, ainda que dispendioso e moroso. Por conseguinte, defende um prazo de eliminação progressiva posterior e uma meta intercalar mais baixa, o que permite efetuar uma transição mais equilibrada e sustentável do ponto de vista económico.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **100 quilómetros**.

**todas as
autoestradas**



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

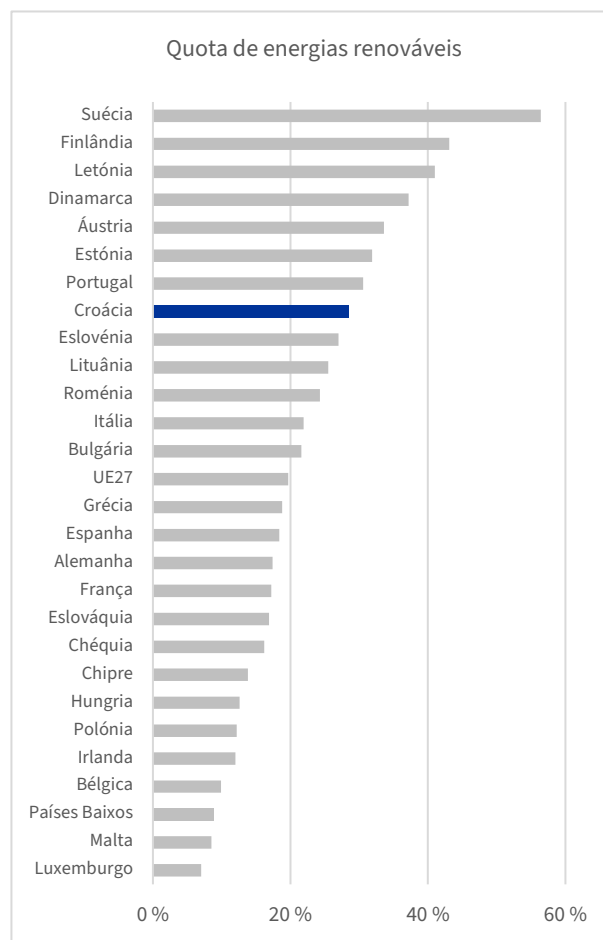
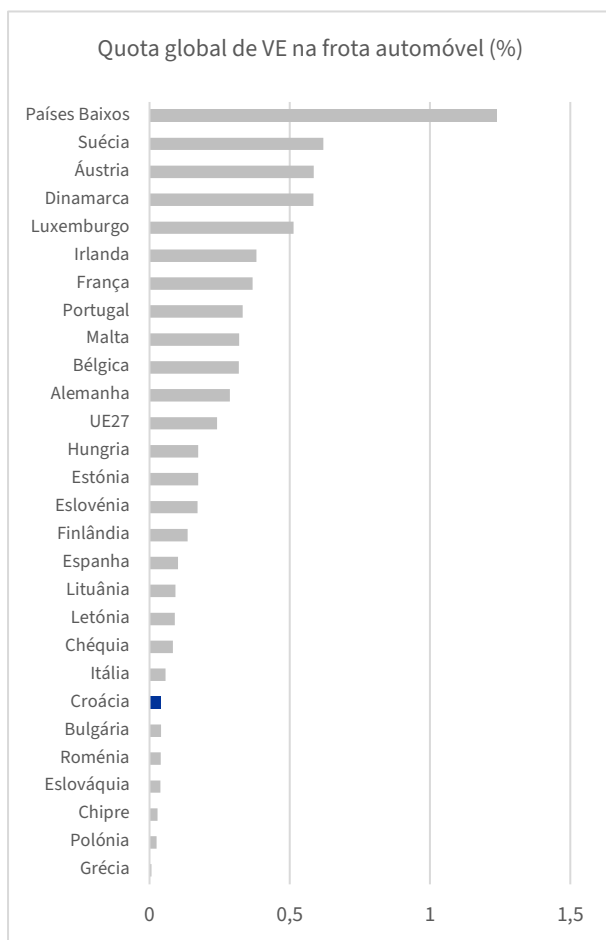
100 km

Os seus argumentos

- Compreende a lógica subjacente à proposta da Comissão relativa às infraestruturas para combustíveis e concorda que são necessários investimentos para cumprir plenamente a meta. No entanto, o seu país não dispõe dos recursos financeiros necessários para implementar a proposta na sua forma atual.
- Devido às especificidades geográficas do seu país – com muitos territórios insulares e zonas escassamente povoadas –, bem como às tendências do turismo sazonal, registam-se picos no verão e mínimos no inverno, sendo que o turismo e o trânsito são frequentes apenas em algumas zonas. Por conseguinte, não considera que sejam necessários postos de carregamento a cada 60 km e preferiria que a distância entre os mesmos fosse maior.
- No entanto, concorda que a instalação de postos de carregamento em todas as autoestradas é uma abordagem sensata pois assegurará que os turistas que viajam nos seus VE particulares disponham das infraestruturas necessárias, o que poderá melhorar ainda mais o turismo.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Croácia
PIB per capita em EUR	30 440	12 840
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	72,8
Taxa de desemprego	7,2 %	7,4 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 561
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	134
Quota de energias renováveis	19,7 %	28,5 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	449
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	95 577
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	0,7 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



CHIPRE



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia atentamente as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Croácia, a Hungria e a Polónia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje.

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

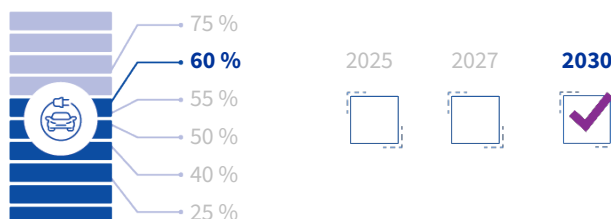
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre	60 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

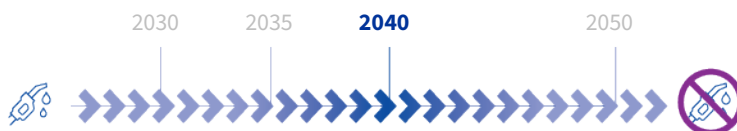
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **60 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- Devido às suas circunstâncias geográficas, Chipre continua em grande medida, isolado das redes europeias de energia e a matriz energética do país depende fortemente do petróleo. Embora Chipre esteja a aumentar ativamente a sua quota de energias renováveis, esta transição exige tempo e investimentos significativos.
- Considera que a proposta da Comissão é importante mas, tendo em conta os condicionalismos energéticos e de mercado específicos de Chipre, pretende obter garantias para o seu país, tais como derrogações ou isenções relativamente a determinados prazos, a fim de assegurar uma transição viável.
- Ao mesmo tempo, não apoia uma redução das metas a nível da UE apenas porque Chipre pode ter dificuldade em cumpri-las. Em vez disso, considera que outros Estados-Membros, especialmente os que têm capacidade económica para cumprir estas metas, devem assumir compromissos mais ambiciosos.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

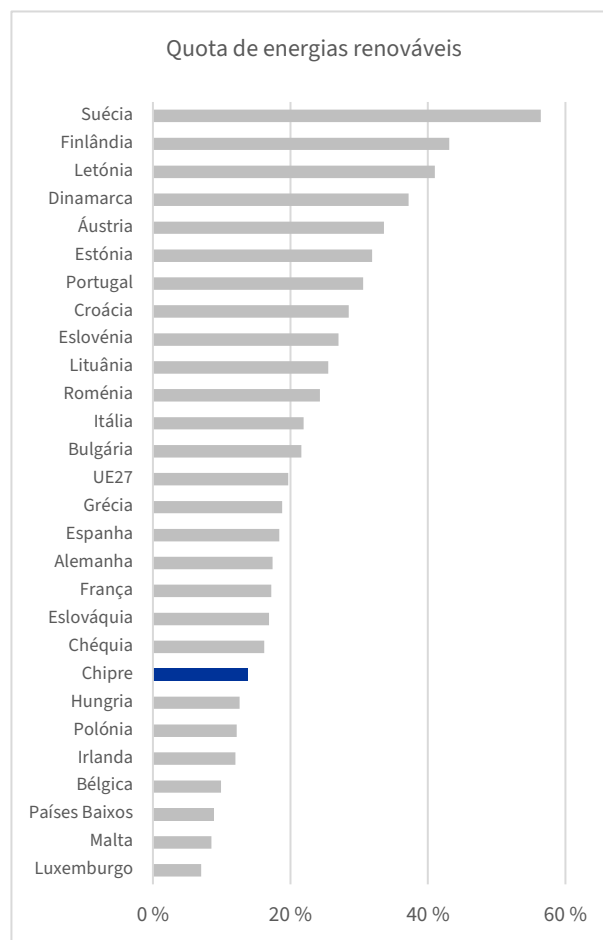
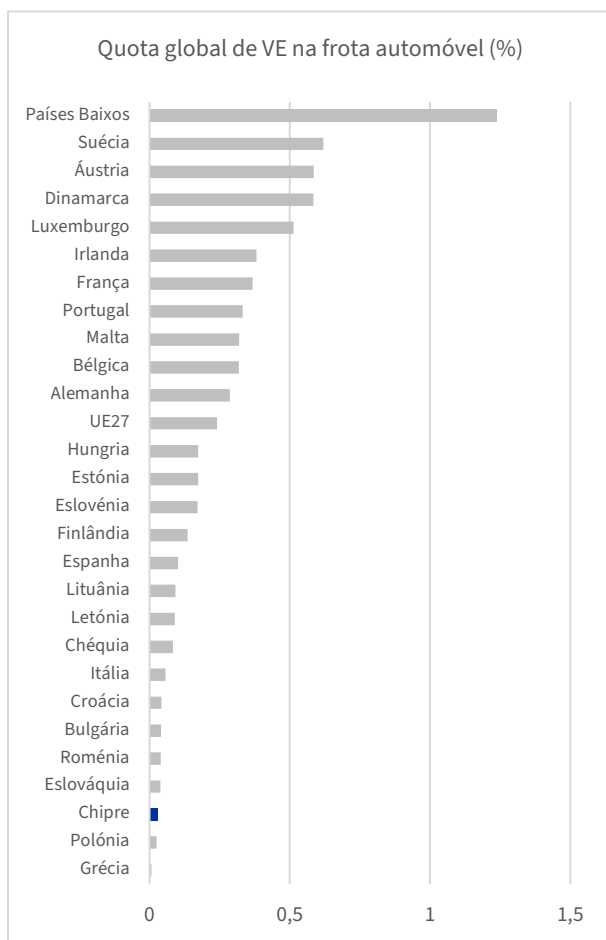
100 km

Os seus argumentos

- A sua abordagem relativamente à infraestrutura de postos de carregamento elétrico é muito cautelosa. O território de Chipre é pequeno, o mercado automóvel do país é limitado e o número de automóveis é, em geral, reduzido, o que significa que não há uma necessidade imediata de instalar um grande número de postos de carregamento e de abastecimento.
- Embora o número de residentes na ilha aumente durante o verão, tal não tem um impacto significativo no trânsito nem nas emissões, uma vez que a maioria dos visitantes não se desloca até à ilha nos seus automóveis particulares.
- Tendo em conta estes fatores, considera que, no contexto específico do seu país, os elevados investimentos exigidos pela proposta não se justificam.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Chipre
PIB per capita em EUR	30 440	25 080
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	95,7
Taxa de desemprego	7,2 %	7,6 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	256
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	585
Quota de energias renováveis	19,7 %	13,8 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	645
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	10 237
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	0,4 %

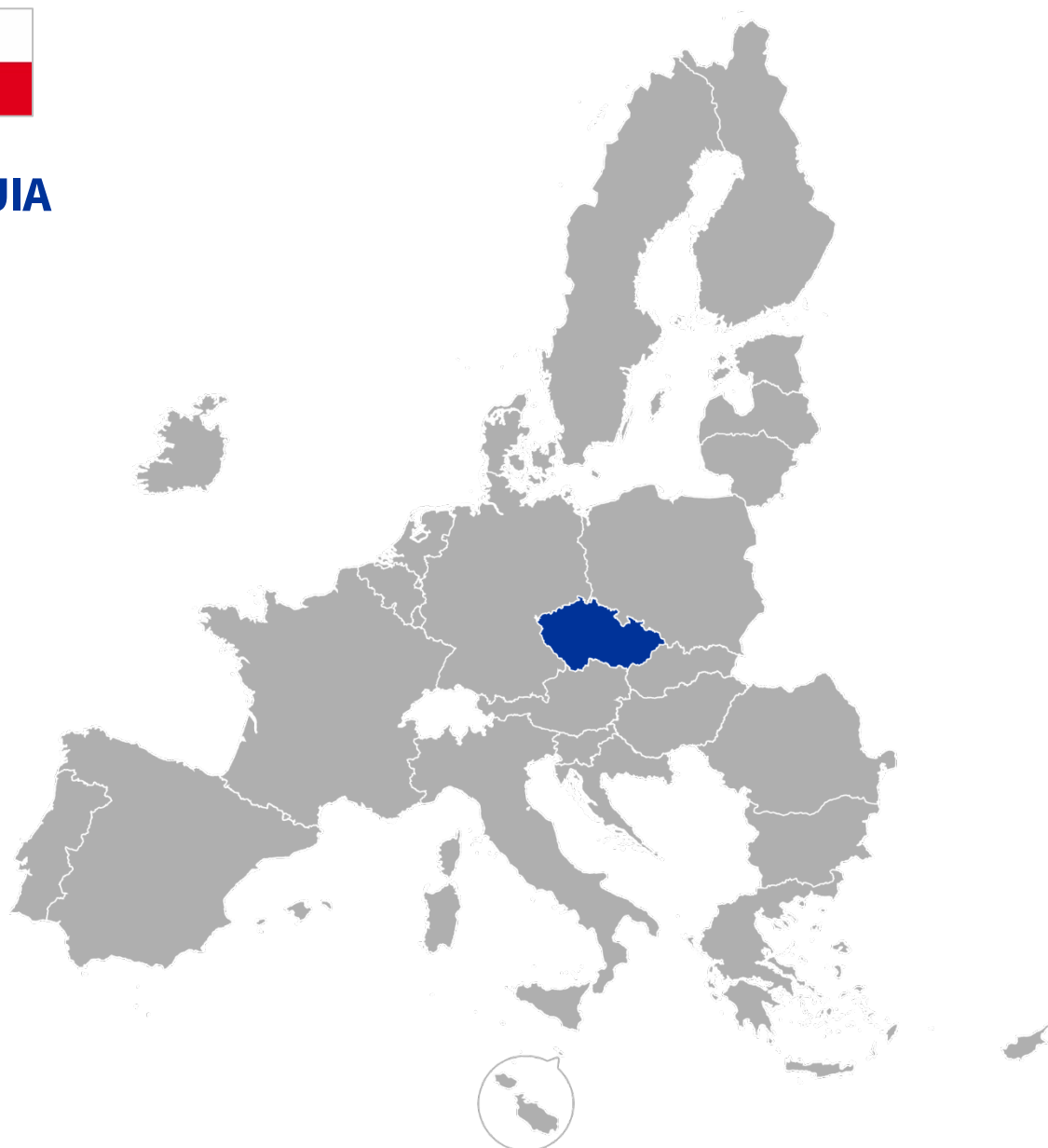
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



CHÉQUIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Bulgária, a Letónia e a Roménia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

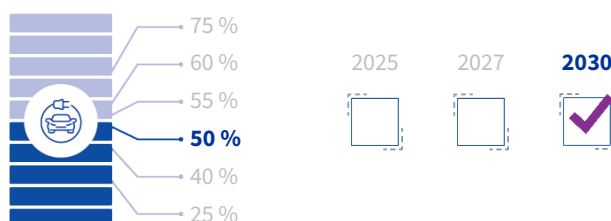
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia	50 %	2030	2050		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

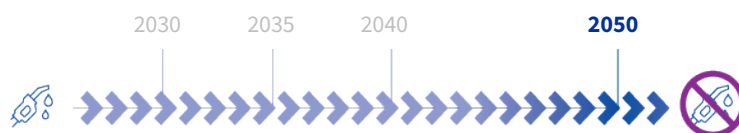
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **50 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2050**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- Embora seja uma prioridade a nível mundial, em países com um PIB médio e baixo, como a Chéquia, a ação climática é frequentemente considerada um luxo, uma vez que a sobrevivência económica prevalece sobre a sustentabilidade a longo prazo. Sem bases económicas mais fortes, as políticas climáticas ambiciosas poderão agravar a pobreza e as desigualdades nos Estados-Membros da UE e aumentar a dependência dos fundos da União.
- O seu país continua a registar uma intensidade de emissões significativamente superior à média da UE, embora apresente uma tendência decrescente. No entanto, a economia da Chéquia continua a depender fortemente do carvão e alcançar uma transformação sustentável exigirá investimentos substanciais, nomeadamente a fim de fornecer eletricidade sustentável para satisfazer a procura crescente de VE.
- Tendo em conta o atual panorama energético do seu país, considera que é prematuro e irrealista fixar uma meta de redução de 100 % das emissões para 2035.
- Interessa-lhe, em particular, explorar medidas de apoio, cláusulas de revisão e salvaguardas que possam ajudar a economia do seu país a alcançar gradualmente estas metas sem causar uma pressão económica desproporcionada.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

todas as
autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

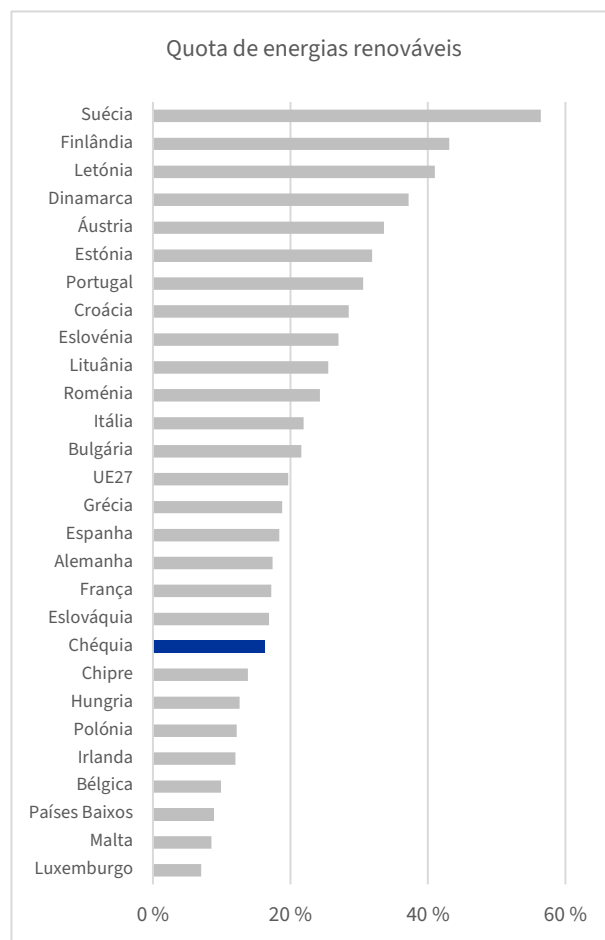
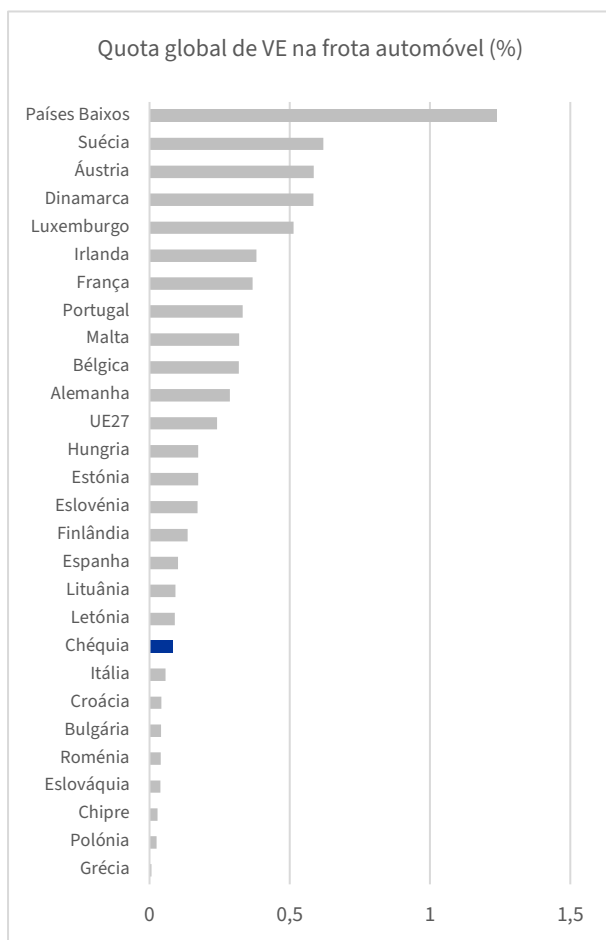
100 km

Os seus argumentos

- Reconhece a lógica subjacente à proposta da Comissão e concorda que são necessários investimentos em infraestruturas para VE.
- No entanto, a implementação da proposta, na sua forma atual, exigiria um apoio financeiro adicional por parte da UE, uma vez que o seu país não dispõe dos recursos necessários para a financiar de forma independente.
- Por conseguinte, nesta fase, só pode concordar em estabelecer o objetivo de desenvolver a infraestrutura, mas não pode assumir compromissos vinculativos.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Chéquia
PIB per capita em EUR	30 440	20 980
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	138,2
Taxa de desemprego	7,2 %	2,6 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 762
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	440
Quota de energias renováveis	19,7 %	16,2 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	576
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	198 400
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	1,6 %

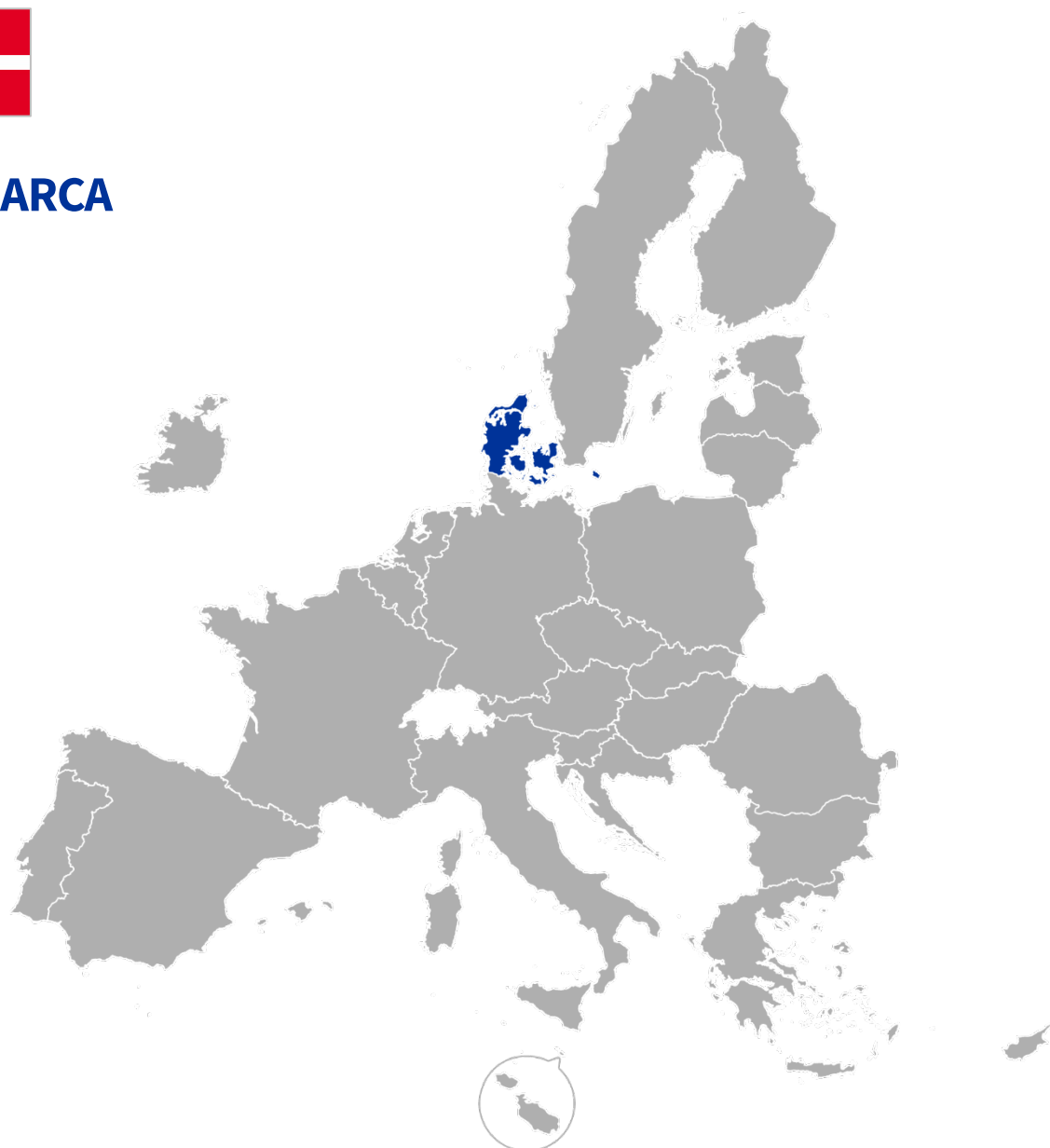
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



DINAMARCA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Áustria, a Bélgica e os Países Baixos**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

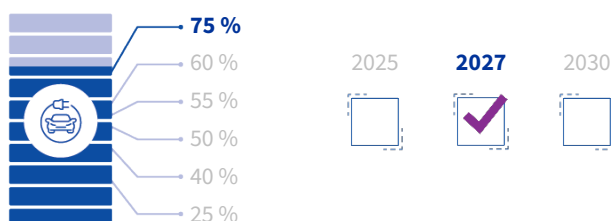
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca	75 %	2027	2030		comprometem-se a	a rede RTE-T	40 km	
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

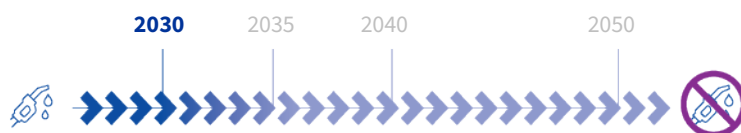
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2027**, os veículos elétricos devem representar **75 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O governo da Dinamarca está atualmente a preparar-se para estabelecer metas sólidas de redução das emissões em 70 % até 2030 (em comparação com os níveis de 1990), o que demonstra o compromisso assumido no sentido de alcançar a neutralidade carbónica.
- O setor dos transportes dinamarquês é responsável pela maior parte das emissões da Dinamarca, o que torna crucial encontrar rapidamente uma solução ambiciosa.
- Embora o seu país seja relativamente próspero, reconhece que os investimentos necessários para a reestruturação económica representam um encargo significativo para outros países. Por conseguinte, é a favor de uma solução intermédia que envolva uma meta ambiciosa, a alcançar pouco antes da eliminação total em 2030. Esta abordagem daria a todos os Estados-Membros tempo suficiente para se adaptarem e reestruturarem, sem perderem de vista o objetivo comum.
- Além disso, apela à criação de oportunidades para aplicar medidas nacionais a fim de acelerar a transição. Independentemente do resultado das negociações de hoje, os países mais ambiciosos devem ser incentivados a ir mais longe.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **40 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

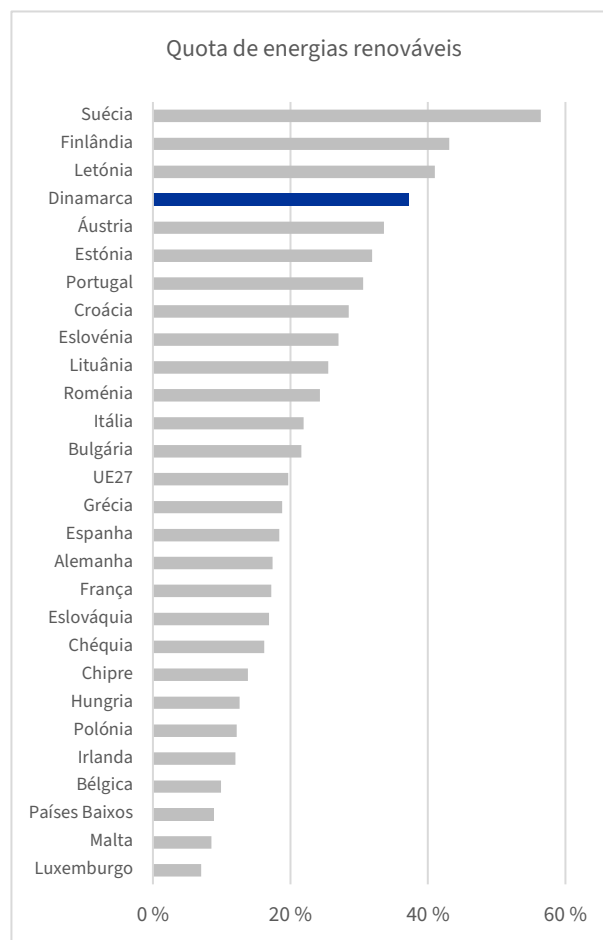
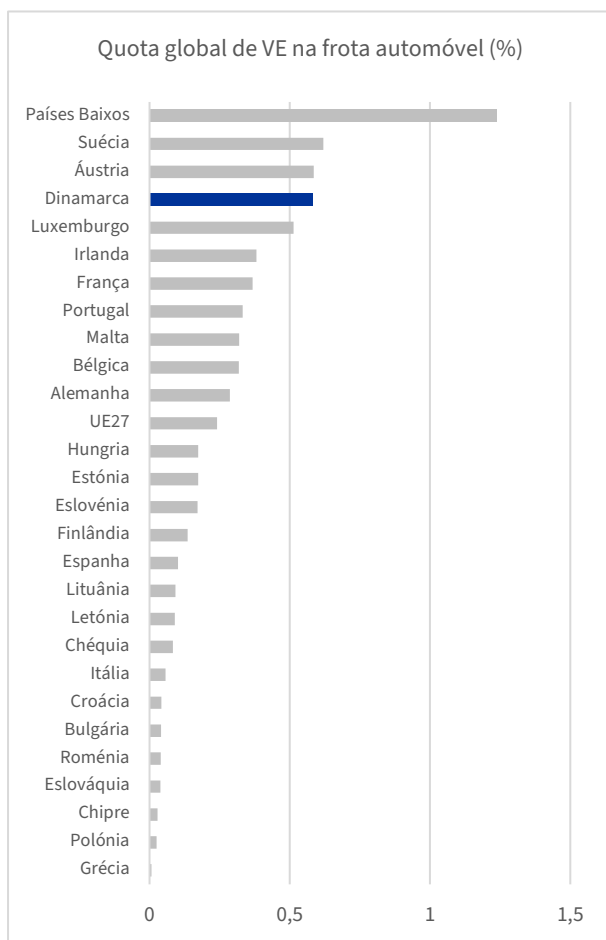
100 km

Os seus argumentos

- A Dinamarca tem ambições elevadas no que diz respeito às infraestruturas de combustíveis, tendo investido fortemente em postos de carregamento e abastecimento, e a sua indústria é um dos líderes da mobilidade elétrica.
- Uma vez que a população da Dinamarca é relativamente rica em termos de capital e consciente do ponto de vista ambiental, o país pretende liderar a implantação da mobilidade elétrica.
- Enquanto país de trânsito para muitos turistas, especialmente no verão, pretende assegurar que as estradas abrangidas pela rede RTE-T constituem o foco principal. Tal contribuirá para evitar o tráfego excessivo nas estradas secundárias, que não estão devidamente equipadas para dar resposta ao potencial aumento do volume de tráfego.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: **As negociações decorrem em 2021!**



	União Europeia	Dinamarca
PIB per capita em EUR	30 440	53 540
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	138,5
Taxa de desemprego	7,2 %	5,6 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	3 772
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	94
Quota de energias renováveis	19,7 %	37,2 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	466
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	198 979
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	7,1 %

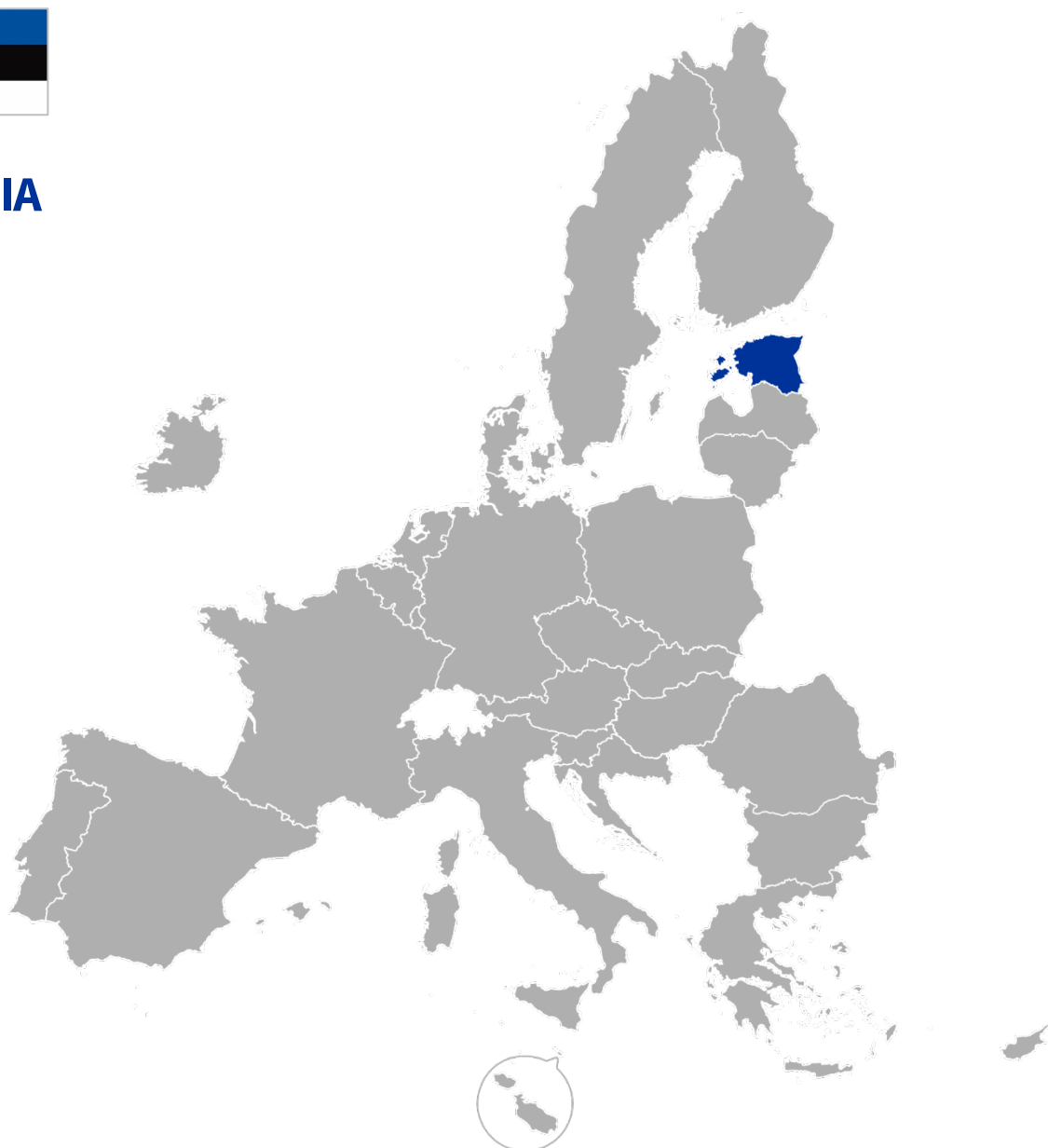
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



ESTÓNIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



ESTÓNIA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como **Portugal e Espanha**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

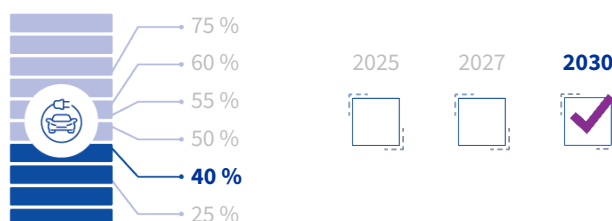
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia	40 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

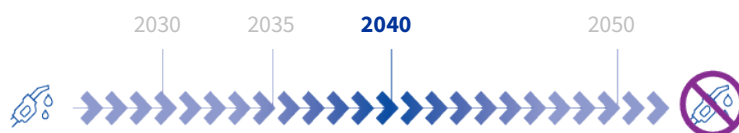
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- Reconhece a importância dos VE e a necessidade de promover a ação climática no setor dos transportes. O governo do seu país já está a tomar medidas, nomeadamente concedendo apoio financeiro para a aquisição de VE e investindo em infraestruturas ferroviárias a fim de promover os transportes públicos.
- No entanto, prevê que a proposta da Comissão leve a um aumento da procura de eletricidade, o que requer ajustamentos na matriz energética do seu país. Atualmente, à semelhança da Lituânia e da Letónia, o seu país continua ligado à rede elétrica controlada pela Rússia, o que o torna altamente vulnerável a apagões e instabilidades de frequência.
- Além disso, é motivo de preocupação o facto de a Rússia poder tirar partido do seu controlo sobre a rede como instrumento de coerção económica, o que representa um risco estratégico não só para o seu país, mas também para a UE no seu conjunto.
- A fim de assegurar uma transição energética estável e segura, é a favor de metas ligeiramente mais baixas a fim de permitir efetuar os ajustamentos necessários no sistema energético. Ao mesmo tempo, tem fortes esperanças de que hoje se encontre uma solução comum e vinculativa, para que todos os Estados-Membros possam avançar de forma coordenada e sustentável.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

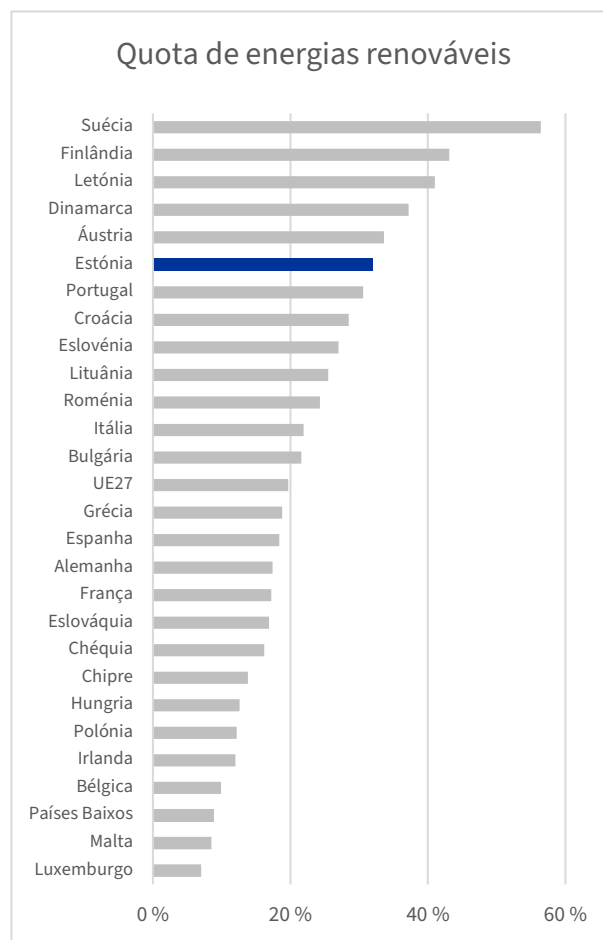
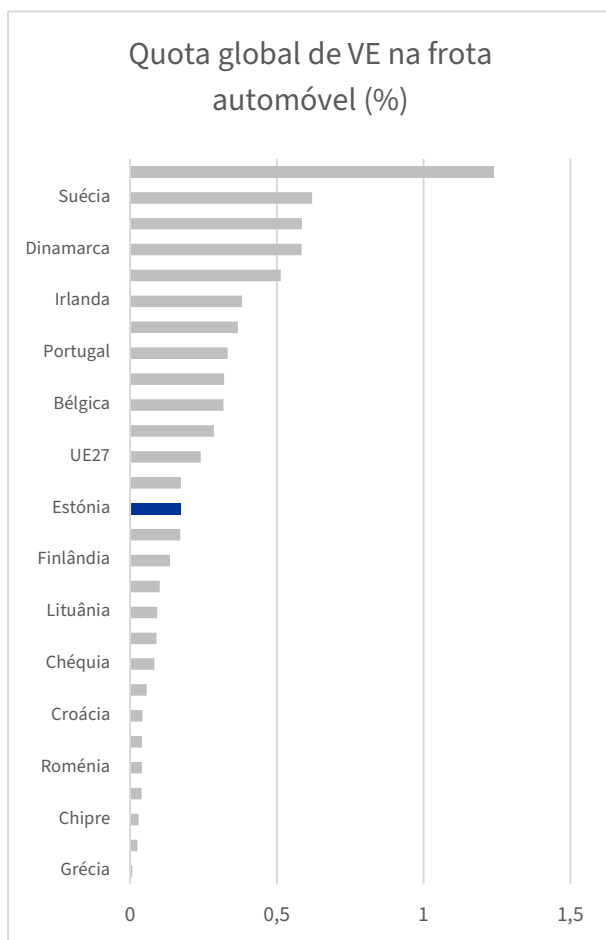
100 km

Os seus argumentos

- Atualmente, o seu país não dispõe dos recursos financeiros necessários para instalar postos de carregamento adicionais. Preferiria uma distância maior entre postos de carregamento e que estes se limitassem à rede RTE-T.
- Mais especificamente, considera que a construção de postos de carregamento a cada 60 km seria demasiado onerosa.
- Em países como a Estónia, pouco povoado e onde há relativamente poucos automóveis a circular nas estradas, a procura de postos de carregamento de VE é baixa. Por conseguinte, não se justifica ter uma rede densa de postos de carregamento, e tornar obrigatória a sua instalação poderia levar a investimentos desnecessários.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Estónia
PIB per capita em EUR	30 440	20 960
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	30,5
Taxa de desemprego	7,2 %	6,9 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 338
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	690
Quota de energias renováveis	19,7 %	31,9 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	608
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	19 295
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	1,8 %

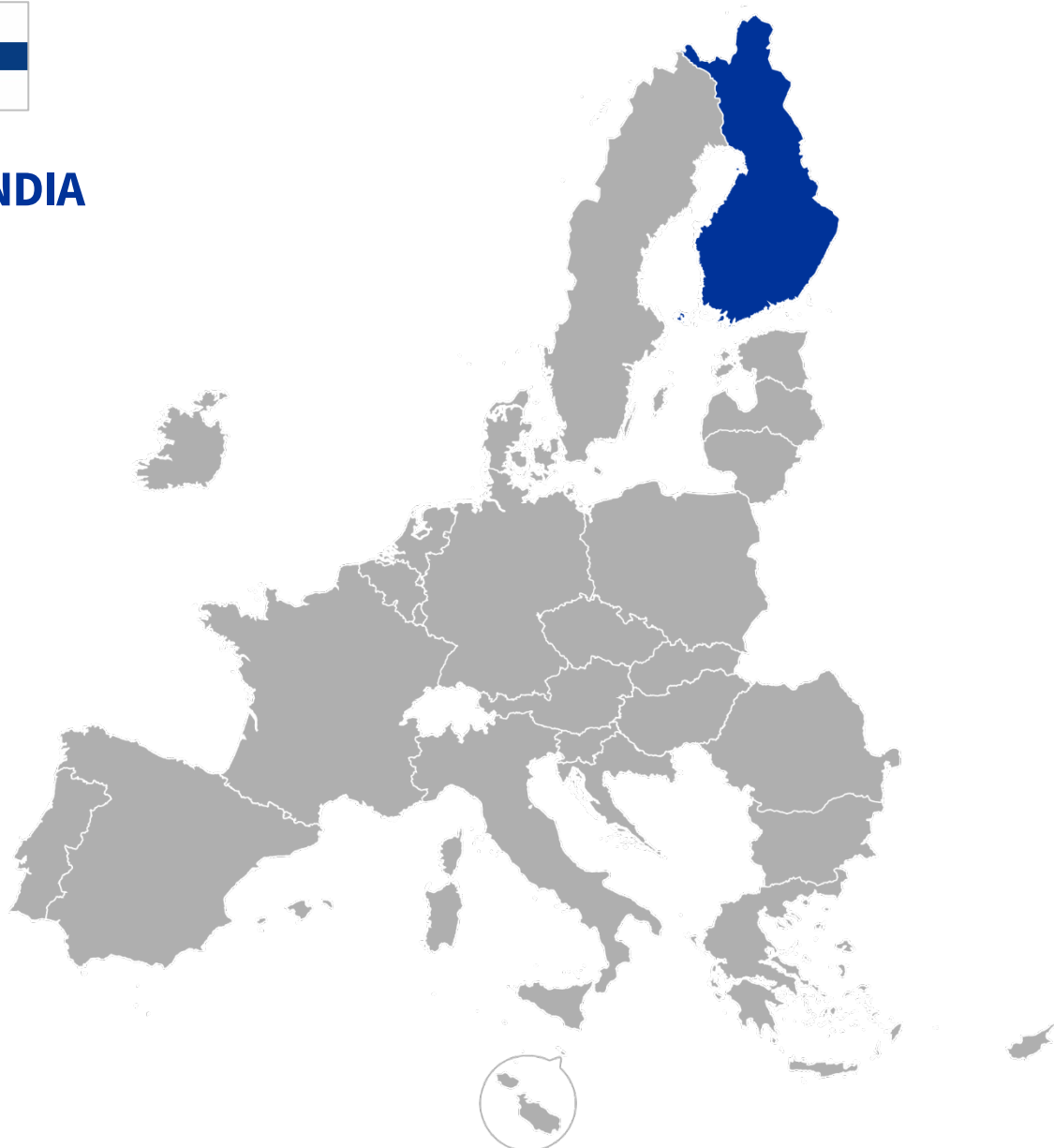
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



FINLÂNDIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



FINLÂNDIA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Grécia, a Eslovénia e a Suécia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

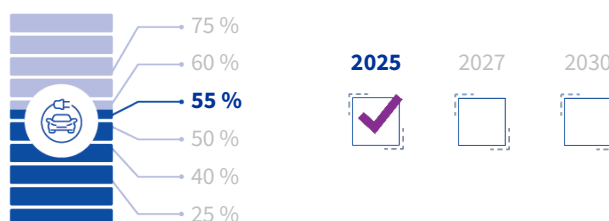
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	100 km em estradas de tráfego reduzido
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

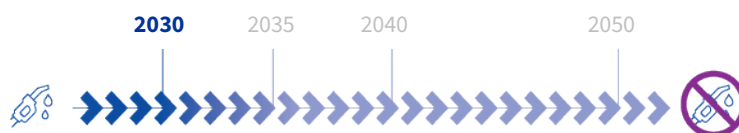
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2025**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país é líder na ação climática e está empenhado/a em defender esse papel nestas negociações. É necessária uma ação coletiva urgente para reduzir as emissões do setor dos transportes e, uma vez demonstrada a eficácia das soluções implementadas no seu país, traz conhecimentos especializados valiosos para a mesa de negociações.
- Por exemplo, introduziu um Pacto Ecológico de carácter voluntário para o setor automóvel, que permite que os concessionários de automóveis e as empresas de locação financeira da Finlândia adiram a metas ambiciosas e mensuráveis de redução das emissões de CO₂ e se comprometam ativamente a alcançá-las.
- Apoia uma transição rápida e uma meta intermédia antecipada pois considera que a neutralidade climática é alcançável se for assumido o compromisso certo. As florestas europeias – uma parte significativa das quais se situa na Finlândia – têm um grande potencial em termos de bioenergia florestal. Quando gerida de forma sustentável, a queima de madeira para fins energéticos pode ser neutra em termos de carbono, uma vez que o carbono libertado é reabsorvido através da regeneração.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **60 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

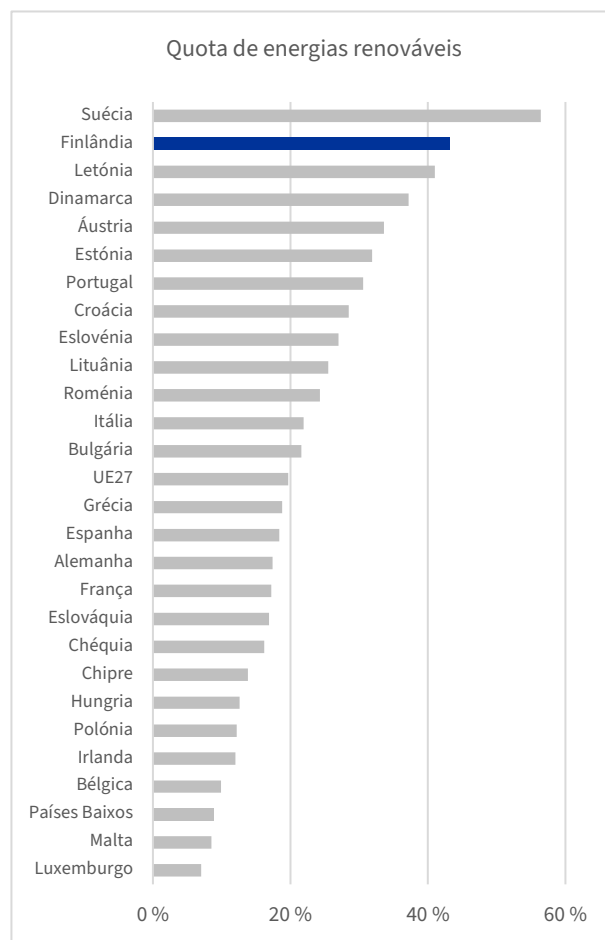
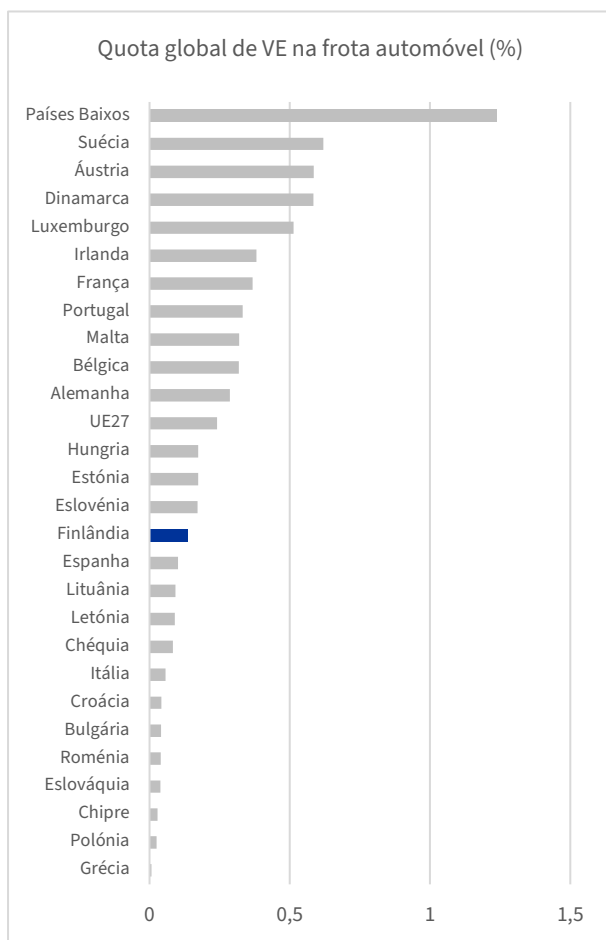
100 km

Os seus argumentos

- Em termos de infraestruturas de combustíveis, é necessário assegurar que os novos objetivos têm em conta as especificidades da Finlândia. Nas zonas setentrionais escassamente povoadas do país, a distância entre aldeias é grande, o tráfego é reduzido, e a rentabilidade dos postos de carregamento é limitada.
- Por conseguinte, só pode comprometer-se com a proposta da Comissão se for aplicada uma exceção de 100 km para estradas de tráfego reduzido.
- A rede de postos de carregamento deve assegurar uma capacidade suficiente com base no tráfego real, e não em distâncias arbitrárias.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Finlândia
PIB per capita em EUR	30 440	42 740
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	18,1
Taxa de desemprego	7,2 %	7,7 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 476
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	40
Quota de energias renováveis	19,7 %	43,1 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	652
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	96 418
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	4,4 %

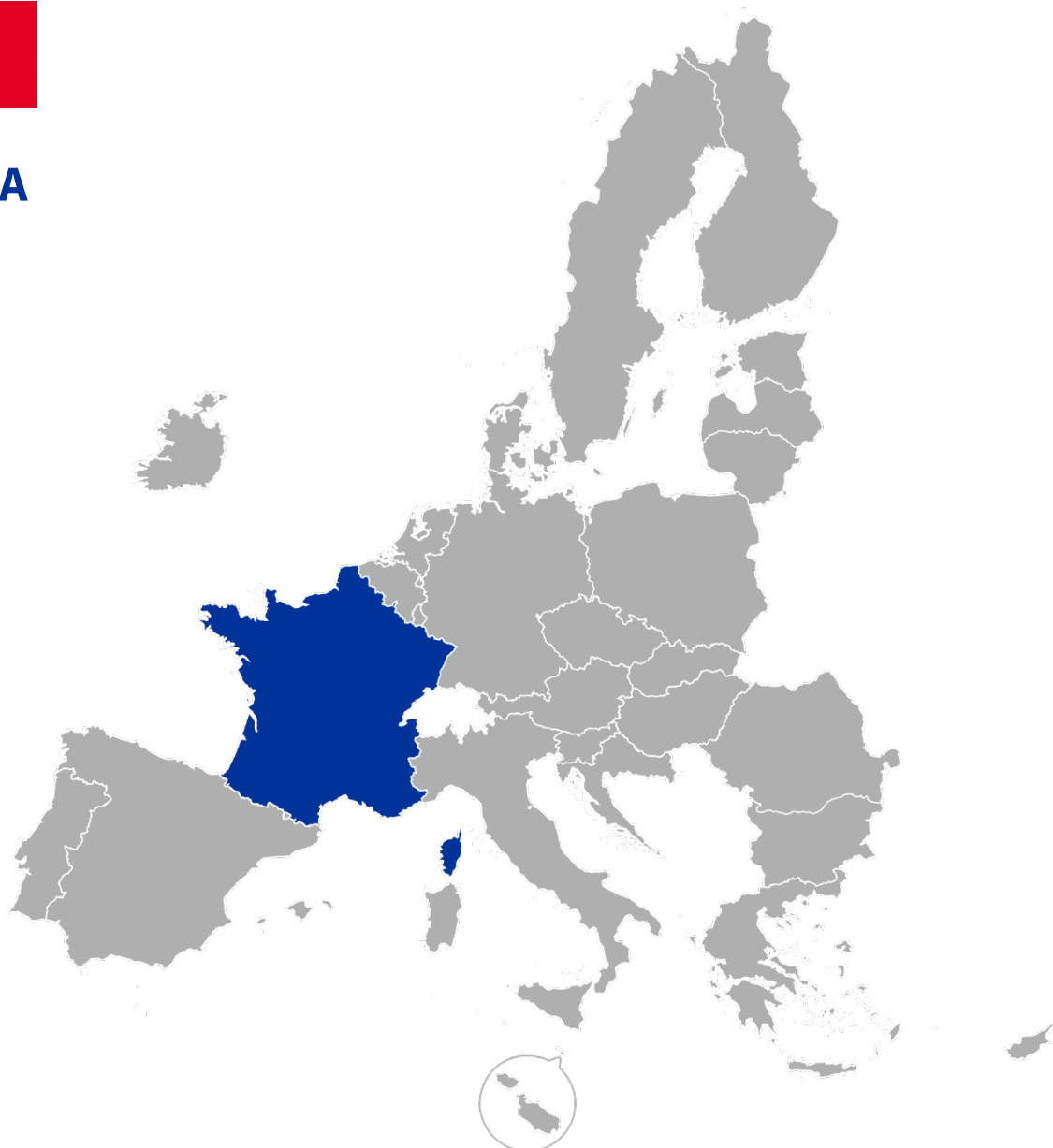
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



FRANÇA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Alemanha, a Itália e a Eslováquia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

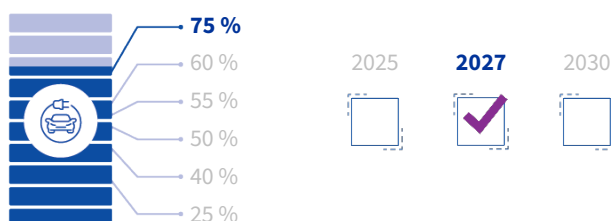
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França	75 %	2027	2030		comprometem-se a	a rede RTE-T	40 km	
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

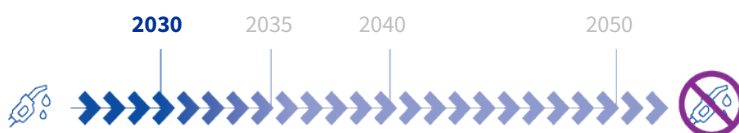
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2027**, os veículos elétricos devem representar **75 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na UE e detém também a segunda maior economia da União, a seguir à Alemanha.
- A maioria das forças políticas nacionais apoia a ambição climática do país de alcançar a neutralidade carbónica até 2050. Neste contexto, apoia uma meta de emissões dos veículos a nível da UE mais ambiciosa do que a atualmente proposta, uma vez que estaria mais em consonância com os seus compromissos nacionais.
- Os VE já não são apenas uma tendência, mas sim a tecnologia do futuro. Encara esta mudança como uma oportunidade de mercado e a indústria automóvel do seu país está empenhada em tornar-se líder da inovação no domínio dos VE. No entanto, a indústria manifestou preocupações quanto aos possíveis impactos negativos na competitividade e no emprego, caso não seja estabelecida uma estratégia à escala da UE em matéria de VE.
- O seu principal objetivo de hoje é encontrar uma solução comum. Se a proposta for adotada, transmitirá um sinal forte e claro a todos os fabricantes europeus de automóveis, proporcionando previsibilidade e estabilidade à indústria.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **40 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

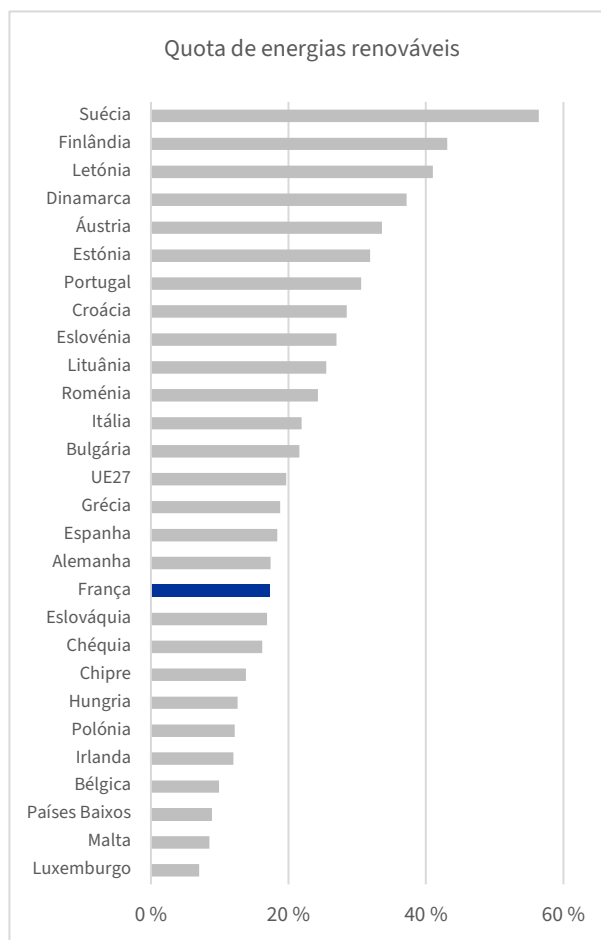
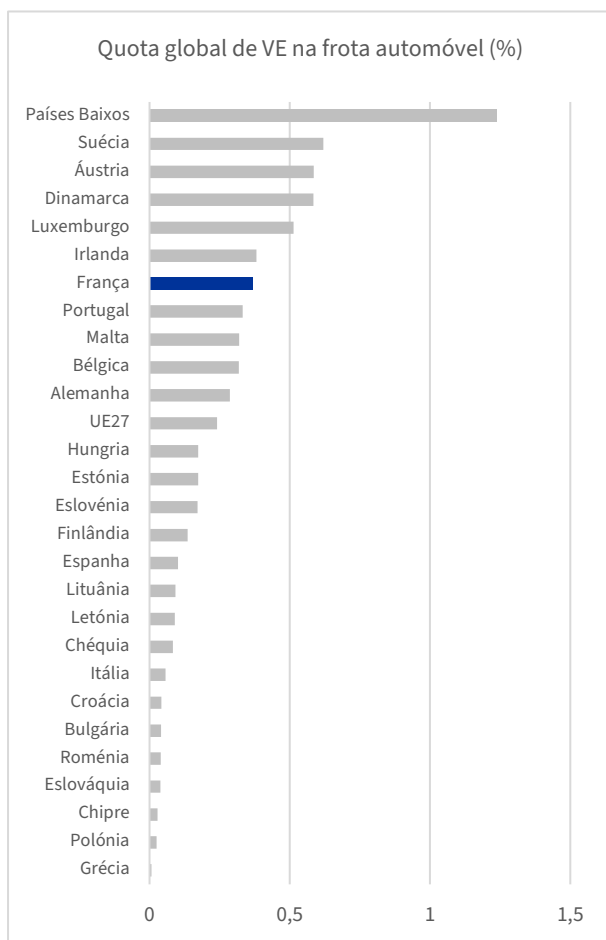
100 km

Os seus argumentos

- O seu país já realizou progressos significativos na adoção de veículos elétricos, razão pela qual tem objetivos ambiciosos em matéria de infraestruturas de carregamento. Considera que a rede deve ser densa e acessível a fim de apoiar esta transição.
- No entanto, pretende restringir a rede de carregamento europeia à rede RTE-T, uma vez que já dispõe da sua própria rede nacional de postos de carregamento noutras autoestradas.
- Receia que o excesso de regulamentação da UE possa entrar em conflito com as suas ambições nacionais em matéria de clima.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	França
PIB per capita em EUR	30 440	34 280
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	106,3
Taxa de desemprego	7,2 %	8 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 745
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	50
Quota de energias renováveis	19,7 %	17,2 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	568
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	1 631 045
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	6,9 %

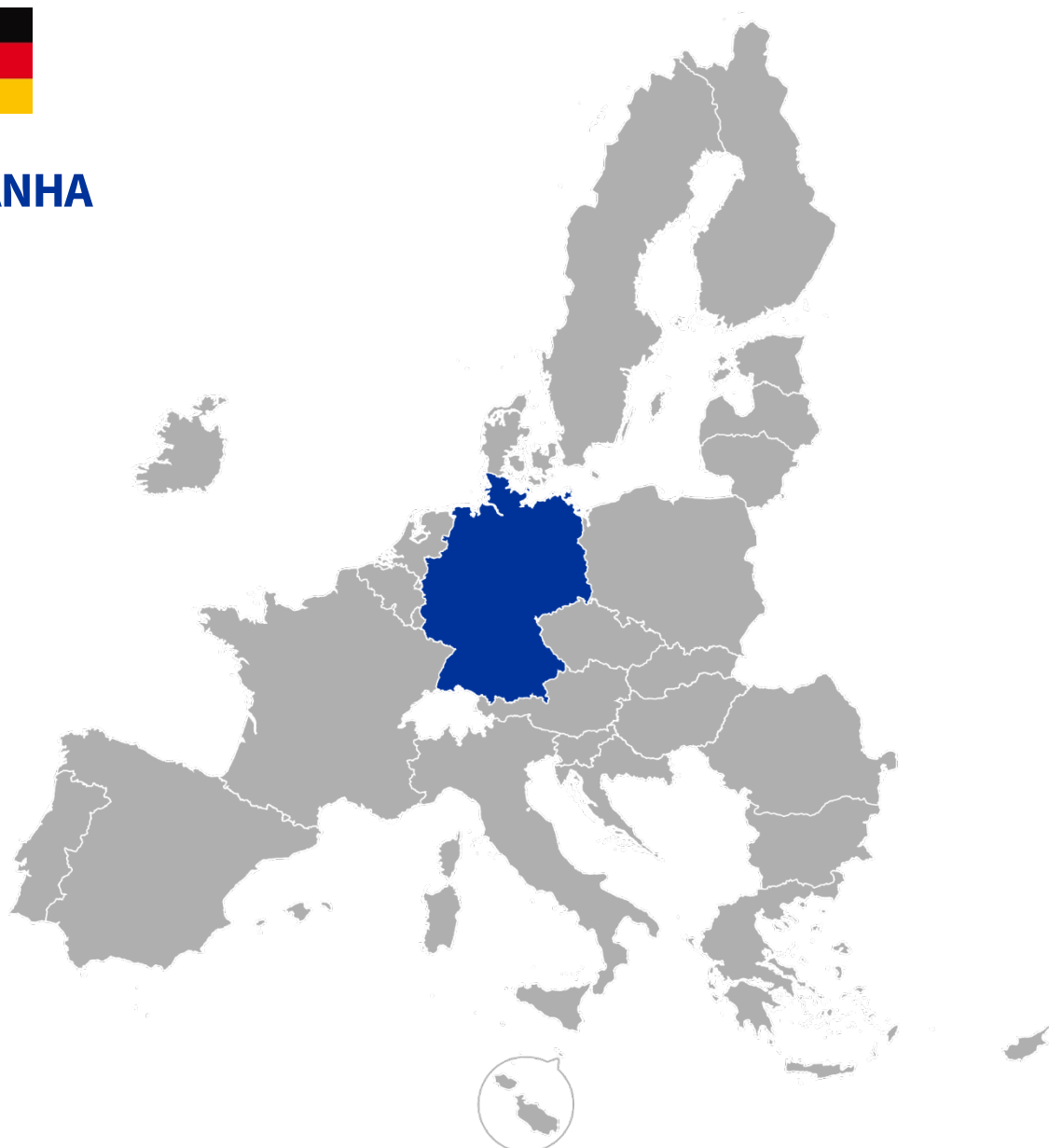
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



ALEMANHA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



ALEMANHA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.



O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **França, a Itália e a Eslováquia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha	40 %	2025	2035		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

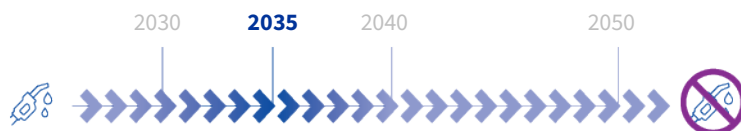
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2025**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2035**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país é o maior emissor de gases com efeito de estufa na UE e detém também a maior economia da União. Para a estabilidade da União Europeia e do seu mercado comum, o bom desempenho económico das maiores economias, como a Alemanha e a França, é sempre vantajoso.
- A indústria automóvel é um setor fundamental para a Alemanha, tanto em termos de emprego como de exportações. Por conseguinte, o desenvolvimento do mercado dos VE é uma grande prioridade para o seu país.
- Mesmo hoje em dia, a nível dos fabricantes, a estratégia está claramente a mudar no sentido da eletrificação. No entanto, muitos postos de trabalho ao longo da cadeia de abastecimento dependem ainda de veículos movidos a gasolina e a gasóleo. Por conseguinte, pretende assegurar que os eventuais acordos alcançados não resultem em custos sociais e económicos impossíveis de gerir, nem prejudiquem a competitividade das principais indústrias do país.
- Apoia plenamente a proposta da Comissão relativa aos VE, uma vez que proporciona à indústria do seu país tempo suficiente para se adaptar, sem perder de vista uma eliminação definitiva.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **60 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

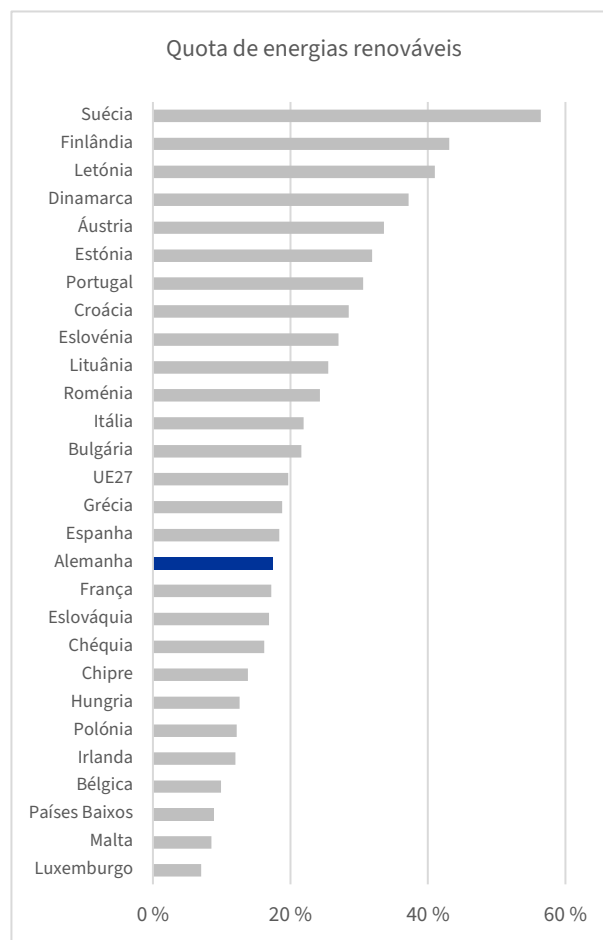
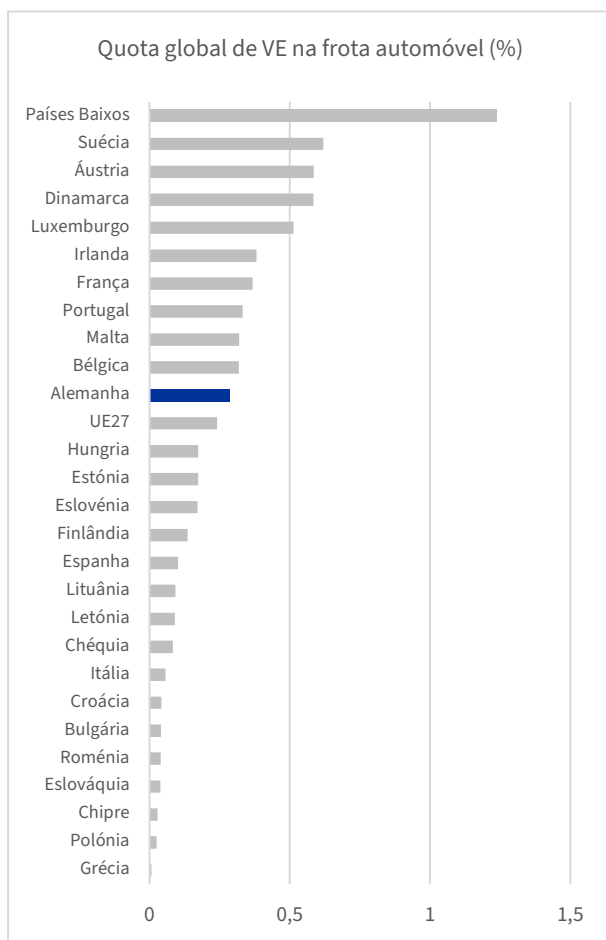
100 km

Os seus argumentos

- A Alemanha tem ambições elevadas no que diz respeito às infraestruturas de combustíveis, tendo investido fortemente em postos de carregamento e abastecimento, e a sua indústria é um dos líderes da mobilidade elétrica.
- Por conseguinte, apoia a proposta da Comissão, mas considera que a rede deve abranger todas as estradas, e não apenas as autoestradas da RTE-T. A rede RTE-T não é suficientemente densa para assegurar a ligação de todos os utilizadores à infraestrutura de mobilidade elétrica.
- Uma rede densa e acessível de postos de carregamento é fundamental para assumir verdadeiramente a liderança rumo a transportes ecológicos.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Alemanha
PIB per capita em EUR	30 440	41 480
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	235,2
Taxa de desemprego	7,2 %	3,7 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 599
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	329
Quota de energias renováveis	19,7 %	17,4 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	580
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	2 917 678
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	6,7 %

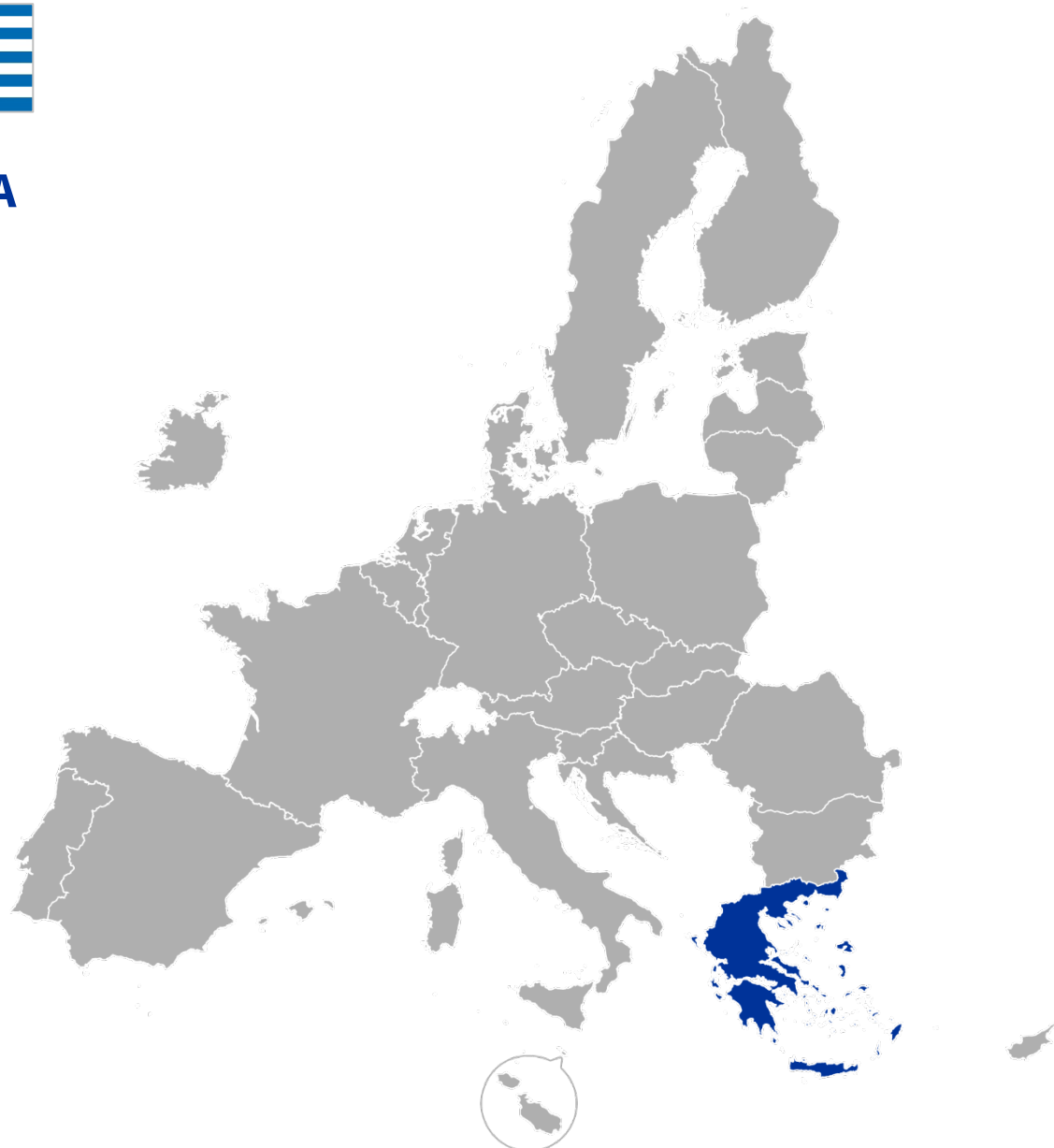
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



GRÉCIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



GRÉCIA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Finlândia, a Eslovénia e a Suécia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ___% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia	55 %	2025	2030		têm por objetivo	todas as autoestradas	80 km	
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

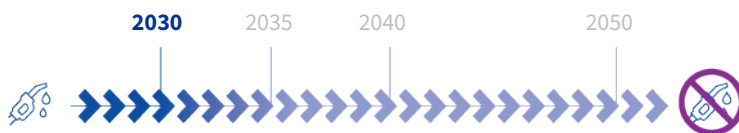
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2025**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- As alterações climáticas já estão a ter um impacto concreto no clima, na paisagem e na biodiversidade do seu país. Com uma vasta faixa costeira de 15 000 km, a subida do nível do mar e os fenómenos meteorológicos extremos apresentam riscos significativos, tanto para a população como para o setor do turismo do país.
- Por isso, a ação climática é uma das principais prioridades do seu país. O Governo grego está atualmente a preparar uma lei em matéria de clima que servirá de roteiro para a Grécia alcançar a neutralidade carbónica em todos os setores até 2050. Esta lei exige igualmente que todos os veículos novos tenham um nível nulo de emissões até 2030.
- Apoia metas mais ambiciosas a nível da UE, uma vez que estão em consonância com os objetivos nacionais do seu país. Uma maior ambição acelerará a disponibilização de automóveis com nível nulo de emissões e a comportabilidade financeira dos mesmos, assegurando que a transição para a mobilidade sustentável não seja apenas um luxo, mas sim uma escolha acessível e financeiramente viável para todos.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

**todas as
autoestradas**



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

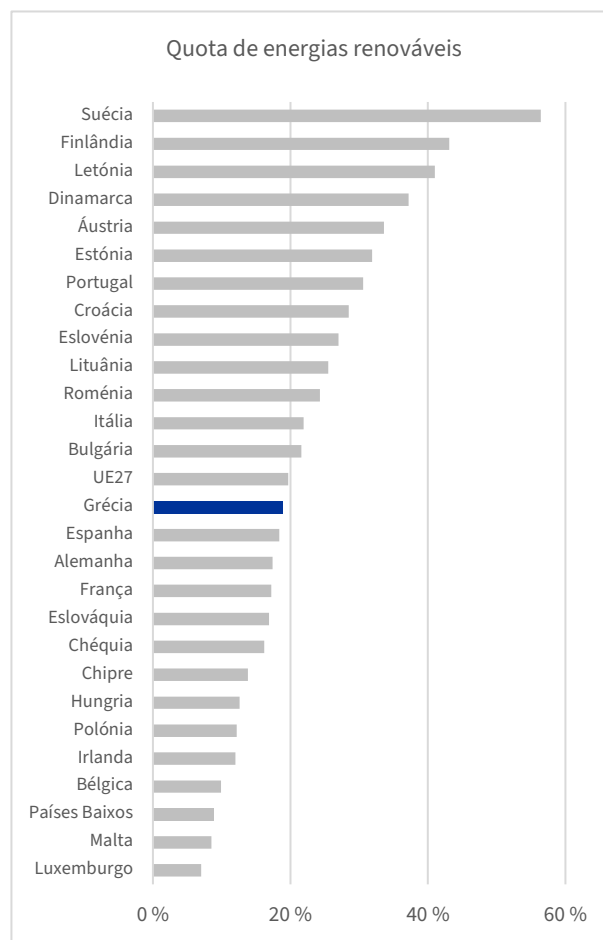
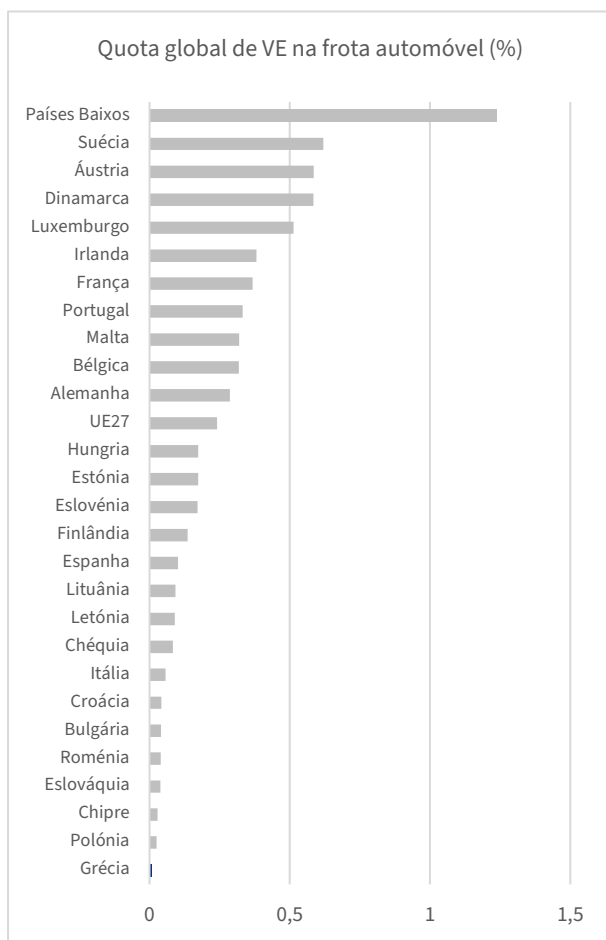
100 km

Os seus argumentos

- Cada Estado-Membro da UE tem uma rede rodoviária única, determinada pela sua densidade populacional e por fatores geográficos, o que torna impraticável um regulamento único aplicável a todos.
- Na Grécia, há vastas zonas rurais e ilhas com uma baixa concentração de veículos, o que significa que, em determinadas zonas, os postos de carregamento de veículos elétricos seriam subutilizados. Um requisito rigoroso de 60 km não só não é necessário como também não é eficiente.
- Além disso, são motivo de preocupação os encargos financeiros resultantes do investimento necessário, que podem ter um impacto negativo na economia. Por conseguinte, solicita flexibilidade na definição das metas nacionais para equilibrar a sustentabilidade com os interesses económicos e comerciais.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Grécia
PIB per capita em EUR	30 440	15 660
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	82,4
Taxa de desemprego	7,2 %	17,6 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 329
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	258
Quota de energias renováveis	19,7 %	18,8 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	514
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	79 597
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	0,9 %

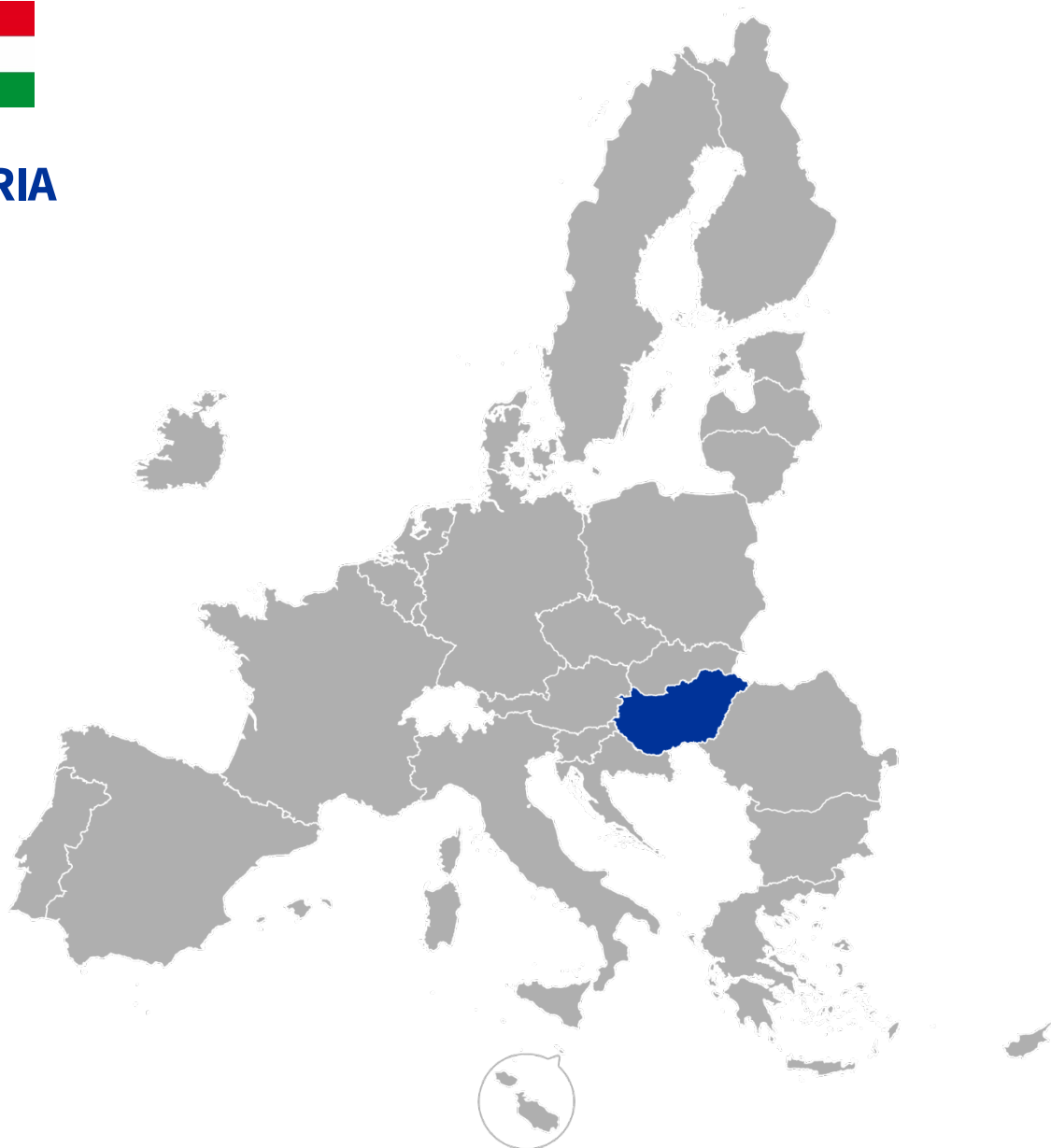
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



HUNGRIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.



O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Croácia, Chipre e a Polónia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

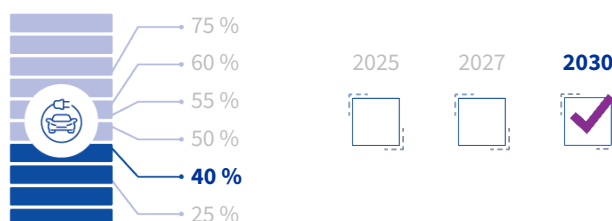
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria	40 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	100 km	
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

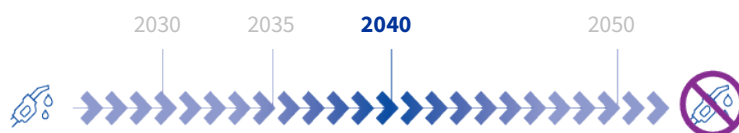
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- Desde 2005, o seu país tem vindo a reduzir as emissões a um ritmo mais lento do que a média da UE. Na Hungria, as emissões provenientes do setor dos transportes até aumentaram mais de 19 % entre 2005 e 2019. No entanto, considera que uma maior adoção da mobilidade elétrica criará oportunidades para reduções significativas no futuro.
- Apesar de compreender a lógica da Comissão, não considera que esta proposta seja uma prioridade absoluta neste momento. Em vez disso, considera que a proposta será vantajosa sobretudo para a Alemanha e a França, cujas empresas do setor automóvel beneficiarão do aumento da produção e da exportação de VE.
- Considera que uma meta de redução de 40 % até 2030 e uma eliminação total até 2040 já são objetivos ambiciosos. Não considera urgente acelerar ainda mais o calendário.
- Apela à União Europeia para que preste apoio financeiro concreto aos investimentos, nomeadamente em infraestruturas energéticas sustentáveis na Hungria, uma vez que a proposta atual teria um impacto desproporcionado na economia do país.
- Se a UE não estiver disposta a conceder financiamento adicional, considera que seria mais razoável adiar as negociações do que avançar sem garantias adequadas.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **100 quilómetros**.

todas as
autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

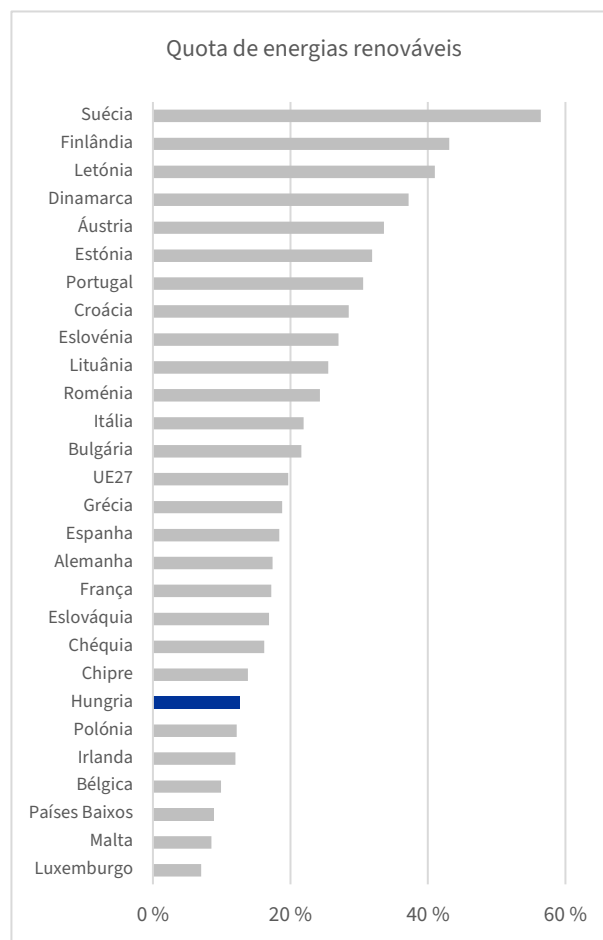
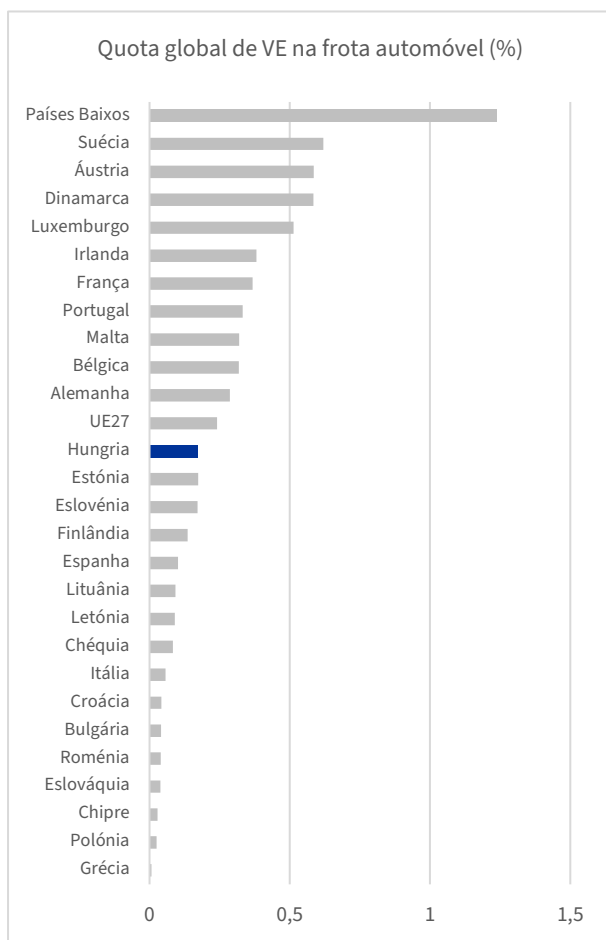
100 km

Os seus argumentos

- Não considera urgente construir rapidamente uma rede de postos de carregamento abrangente.
- A proposta da Comissão poderia impor encargos administrativos desnecessários às empresas e aos governos locais, que seriam os responsáveis pelo desenvolvimento da infraestrutura. Essa sobrecarga burocrática poderá abrandar, em vez de acelerar, a adoção de VE.
- Considera que o mercado irá dar naturalmente resposta à procura. Sempre que for necessário instalar postos de carregamento, os investidores privados intervirão e financiarão as infraestruturas necessárias.
- A título de compromisso, poderá concordar com um objetivo de 100 km de distância entre postos de carregamento ao longo da rede RTE-T.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Hungria
PIB per capita em EUR	30 440	14 370
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	107,1
Taxa de desemprego	7,2 %	4,1 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 899
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	154
Quota de energias renováveis	19,7 %	12,6 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	406
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	128 196
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	2,4 %

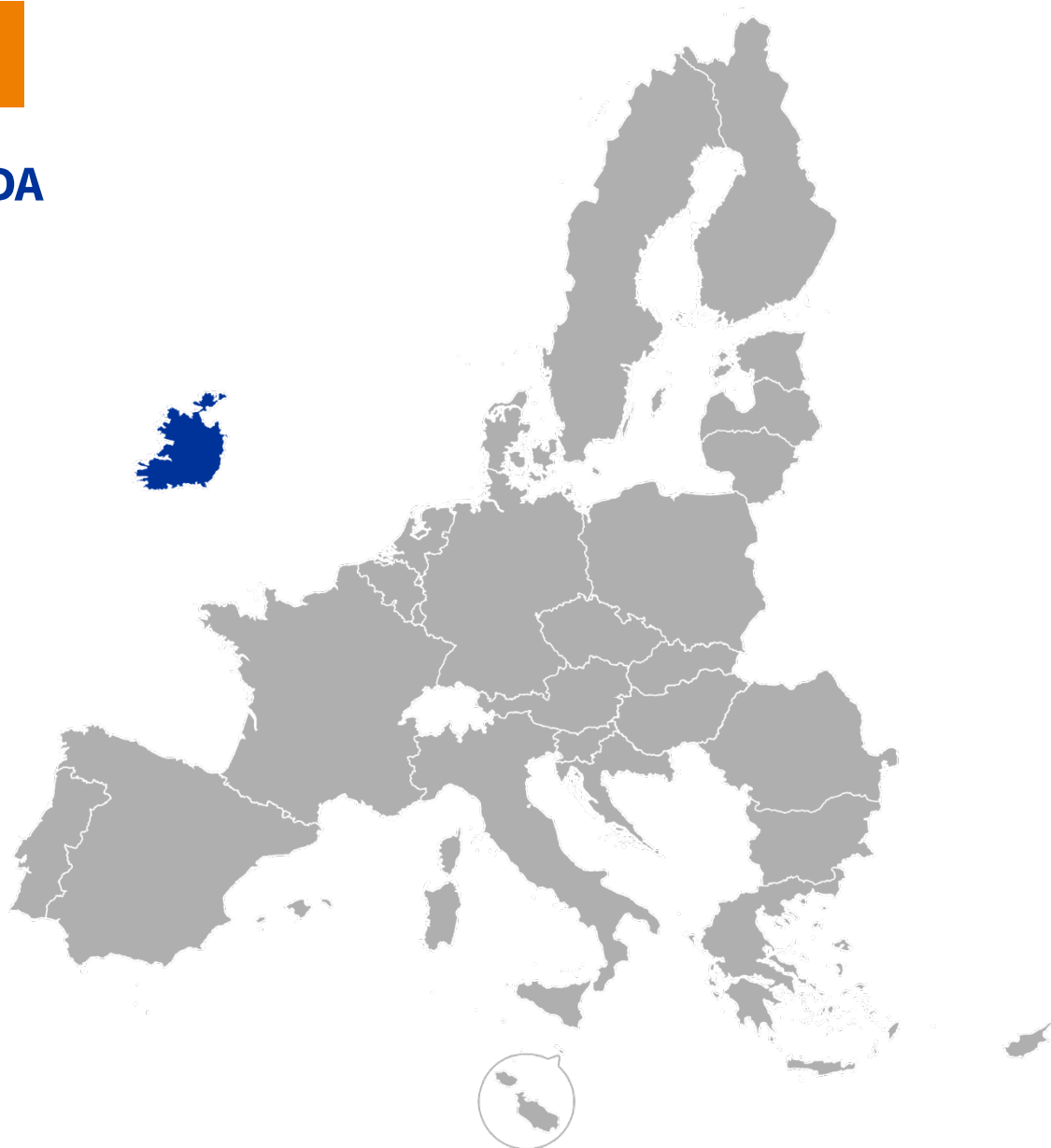
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



IRLANDA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Lituânia, o Luxemburgo e Malta**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

Excelentíssimo/a Senhor/a presidente, excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje.

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

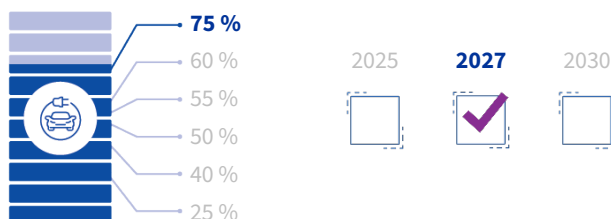
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser ²VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda	75 %	2027	2030		têm por objetivo	todas as autoestradas	60 km	

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

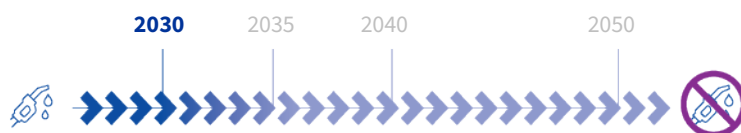
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2027**, os veículos elétricos devem representar **75 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país está atualmente a intensificar os esforços nacionais com vista a reduzir as emissões, nomeadamente alargando as opções de mobilidade sustentável, reduzindo a dependência dos combustíveis fósseis e acelerando a eletrificação dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas.
- Por conseguinte, apoia uma proposta mais ambiciosa no que respeita a ambas as metas, a fim de reduzir as emissões do setor dos transportes, maximizando ao mesmo tempo os benefícios da transição – sem prejudicar o bem-estar económico nem afetar desproporcionadamente os grupos sociais.
- Uma «saída rápida» obriga as empresas a inovar mais rapidamente, o que acelerará a transição ecológica.
- Considera que é possível uma mudança de comportamento em grande escala, e que os novos padrões de mobilidade podem contribuir para um sistema de transportes mais limpo, mais seguro e mais sustentável para todos.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **60 quilómetros**.

**todas as
autoestradas**



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

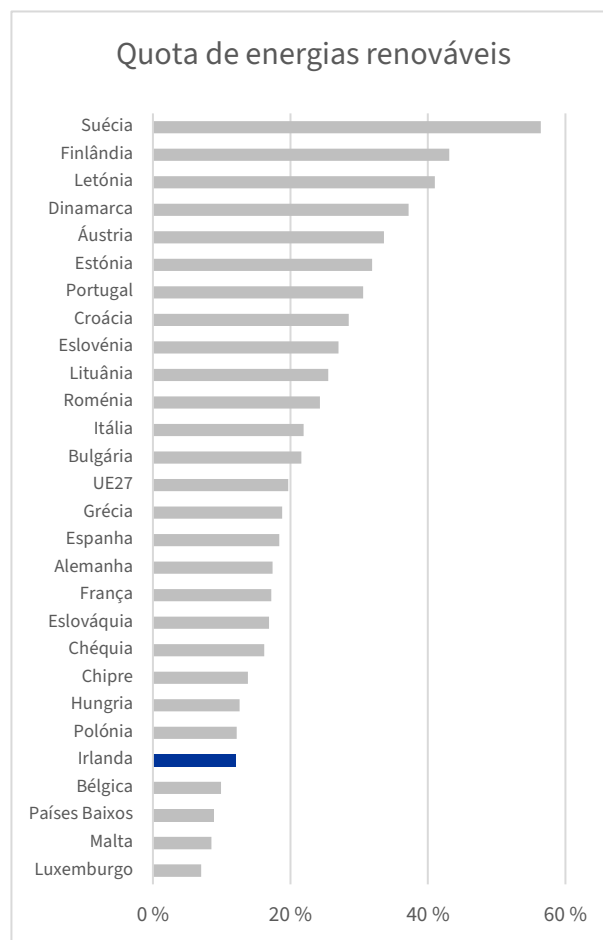
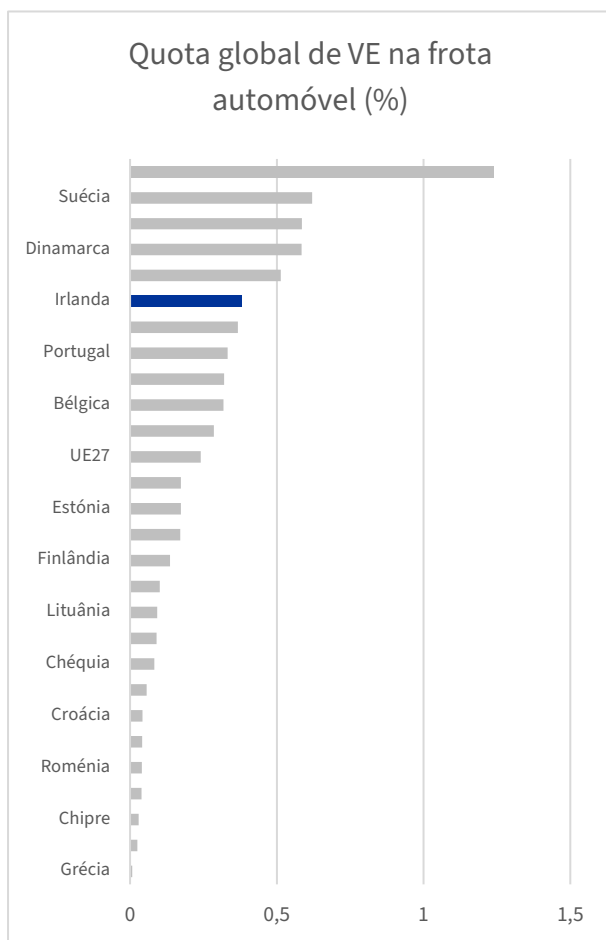
100 km

Os seus argumentos

- Opõe-se ao estabelecimento de uma rede de infraestruturas obrigatória.
- Defende antes o investimento no mercado privado, dando prioridade à instalação de postos de carregamento em habitações privadas, em vez de se comprometer com a implantação de infraestruturas públicas de carregamento em grande escala.
- No entanto, não descarta a possibilidade de uma meta não vinculativa de instalação de postos de carregamento a cada 60 km nas autoestradas, e a cada 100 km nas estradas de tráfego reduzido, sob reserva de uma avaliação da viabilidade económica.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Irlanda
PIB per capita em EUR	30 440	75 920
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	71,9
Taxa de desemprego	7,2 %	5,9 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	3 688
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	260
Quota de energias renováveis	19,7 %	12,0 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	452
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	92 393
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	4,4 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



ITÁLIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **França, a Alemanha e a Eslováquia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje.

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

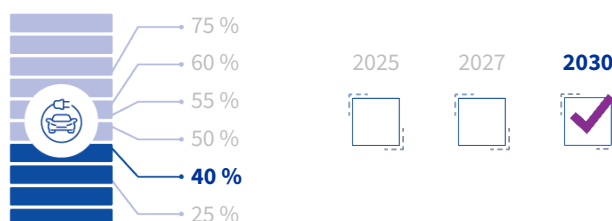
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália	40 %	2030	2040		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

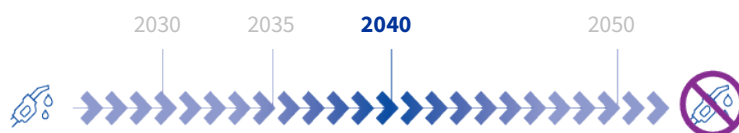
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- A nível nacional, a Itália tem procurado utilizar o mais amplo conjunto possível de instrumentos para reforçar a segurança energética, a proteção ambiental e a acessibilidade dos preços da energia. Entre esses instrumentos, contam-se investimentos em redes ferroviárias de alta velocidade, corredores de transporte de mercadorias e transportes públicos locais sustentáveis. Considera que o seu país dá um importante contributo para os objetivos europeus em matéria de energia e ambiente.
- Uma vez que a Itália é um dos maiores fabricantes e criadores de automóveis da UE, reconhece o papel fundamental que a mobilidade elétrica desempenhará no futuro da indústria automóvel.
- No entanto, está ciente de que a sustentabilidade do sistema energético, em especial do ponto de vista ambiental, deve ser cuidadosamente assegurada, tendo em conta o seu impacto económico nos consumidores e nas empresas. As pequenas e médias empresas, que constituem a espinha dorsal da economia italiana, são particularmente vulneráveis. Um aumento acentuado dos preços da energia devido à transição energética seria prejudicial para a economia do seu país.
- Por conseguinte, é a favor do adiamento da eliminação total para 2040. Se outros Estados-Membros não apoiarem este calendário, propõe excluir os pequenos fabricantes, incluindo o segmento dos automóveis de luxo, do regulamento, de modo a evitar impactos negativos na sua economia nacional.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **60 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

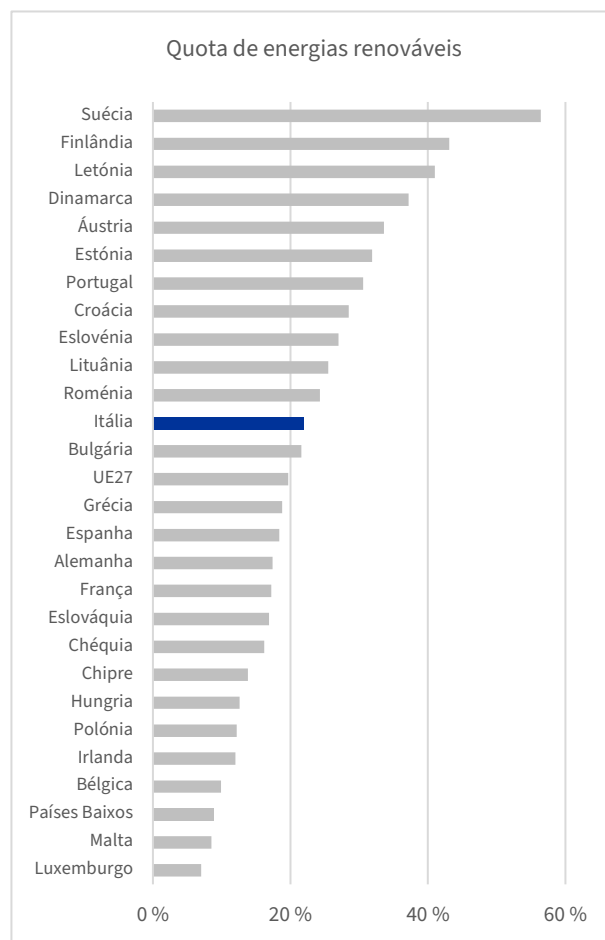
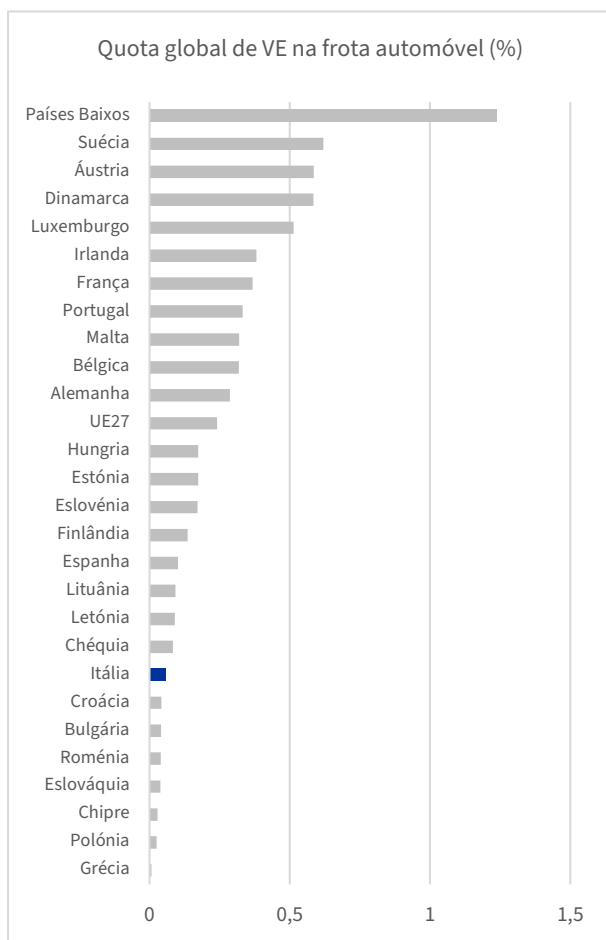
100 km

Os seus argumentos

- O seu país tem ambições elevadas no que toca às infraestruturas de carregamento, reconhecendo que a indústria automóvel desempenha um papel crucial no futuro da economia nacional. Como tal, já foram realizados investimentos significativos nas infraestruturas necessárias para apoiar esta transição do mercado.
- Defende que a rede deverá abranger todas as autoestradas, uma vez que uma boa infraestrutura para VE pode impulsionar o valor dos imóveis nas cidades e nas aldeias, atraindo mais turistas e investidores internacionais que procuram ambientes favoráveis aos VE.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Itália
PIB per capita em EUR	30 440	28 100
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	200,6
Taxa de desemprego	7,2 %	9,3 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 837
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	225
Quota de energias renováveis	19,7 %	21,9 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	671
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	1 437 259
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	2,2 %

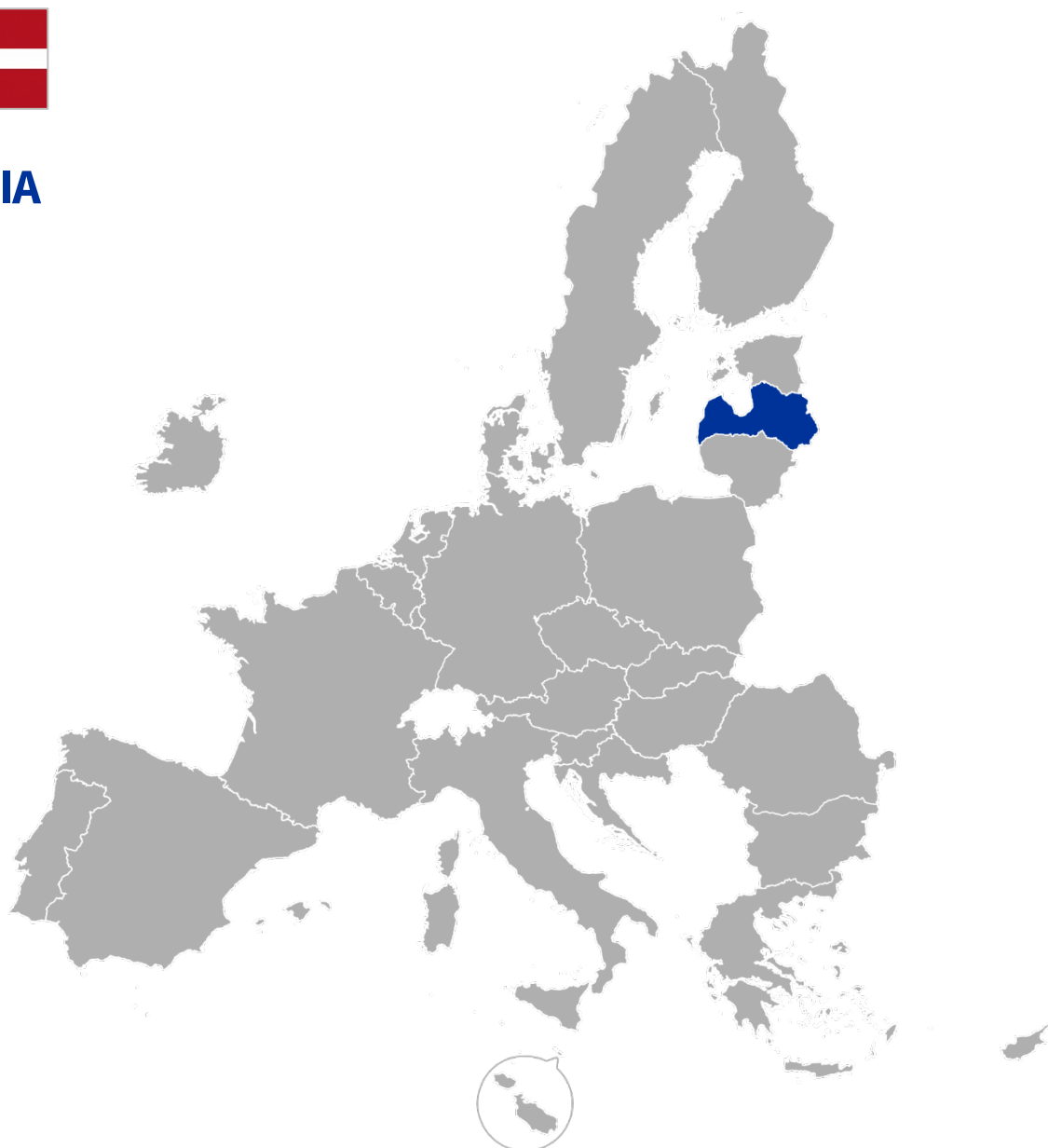
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



LETÓNIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



LETÓNIA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.



O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Bulgária, a Chéquia e a Roménia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____. Estas
infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

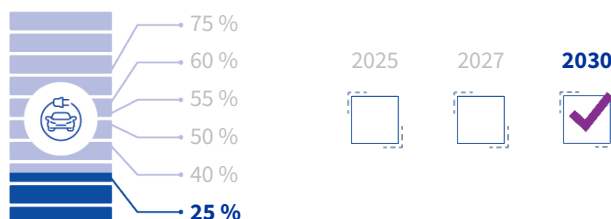
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia	25 %	2030	2040		comprometem-se a	a rede RTE-T	100 km	
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

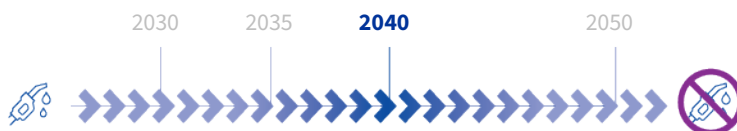
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **25 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- A prioridade estratégica do seu país para o próximo período é melhorar a qualidade de vida e impulsionar o desenvolvimento regional.
- No que toca ao setor dos transportes, pretende aumentar a quota de fontes de energia renováveis em, pelo menos, 7 % até 2030. Trata-se de um objetivo ambicioso para um país pequeno e o orçamento limitado de que dispõe condiciona a sua viabilidade.
- Um dos principais desafios é a elevada percentagem de veículos antigos nas estradas do país e a importação contínua de automóveis com motor de combustão usados provenientes de outros Estados-Membros. A idade média dos automóveis é a mais elevada da UE, situando-se em mais de 11 anos. Muitos letões não podem dar-se ao luxo de adquirir veículos novos respeitadores do ambiente.
- Tendo em conta estes condicionalismos, tem dificuldade em apoiar plenamente a proposta da Comissão. Defende derrogações, salientando a posição dos países com rendimentos mais baixos e que podem ter dificuldades em ver benefícios tangíveis na transição sustentável.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **100 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

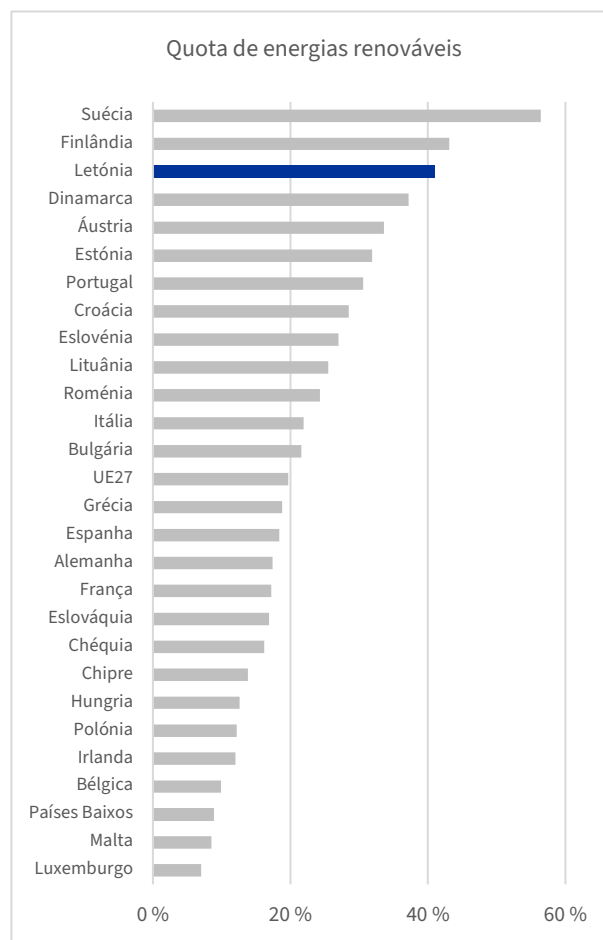
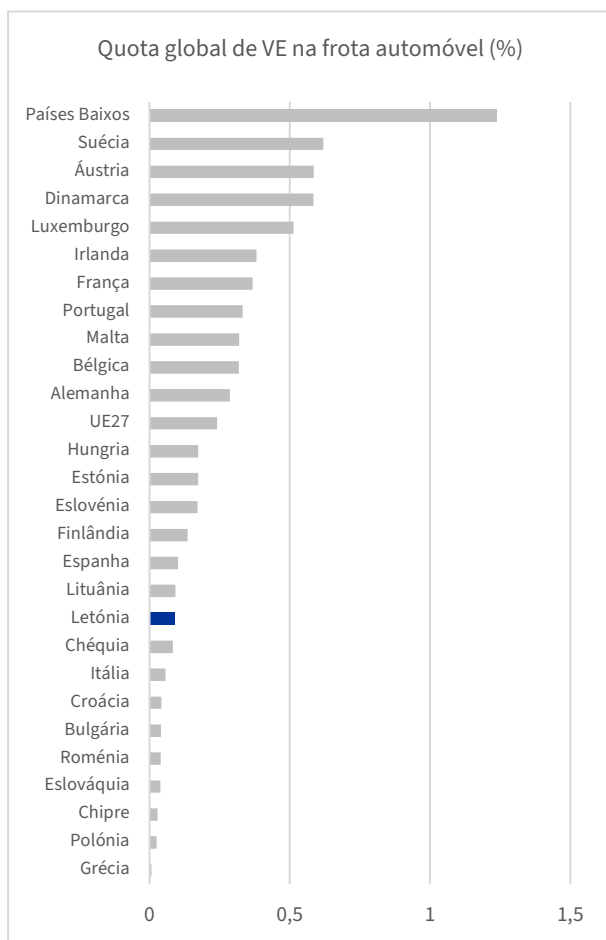
100 km

Os seus argumentos

- Compreende a importância dos VE e a necessidade de instalar postos de carregamento em todo o país. No entanto, tendo em conta os recursos financeiros disponíveis, é a favor de uma distância maior entre os postos de carregamento e de reabastecimento.
- A sua abordagem mais cautelosa é também motivada por preocupações com a rede elétrica do seu país que, à semelhança das redes da Estónia e da Lituânia, depende fortemente da Rússia.
- Além disso, a instalação de postos de carregamento a cada 60 km não se justificaria, tendo em conta o volume de tráfego em muitas das estradas do seu país. Uma abordagem caso a caso seria mais eficiente.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Letónia
PIB per capita em EUR	30 440	15 370
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	30,2
Taxa de desemprego	7,2 %	8,1 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	149
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	67
Quota de energias renováveis	19,7 %	41,0 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	390
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	13 725
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	2,6 %

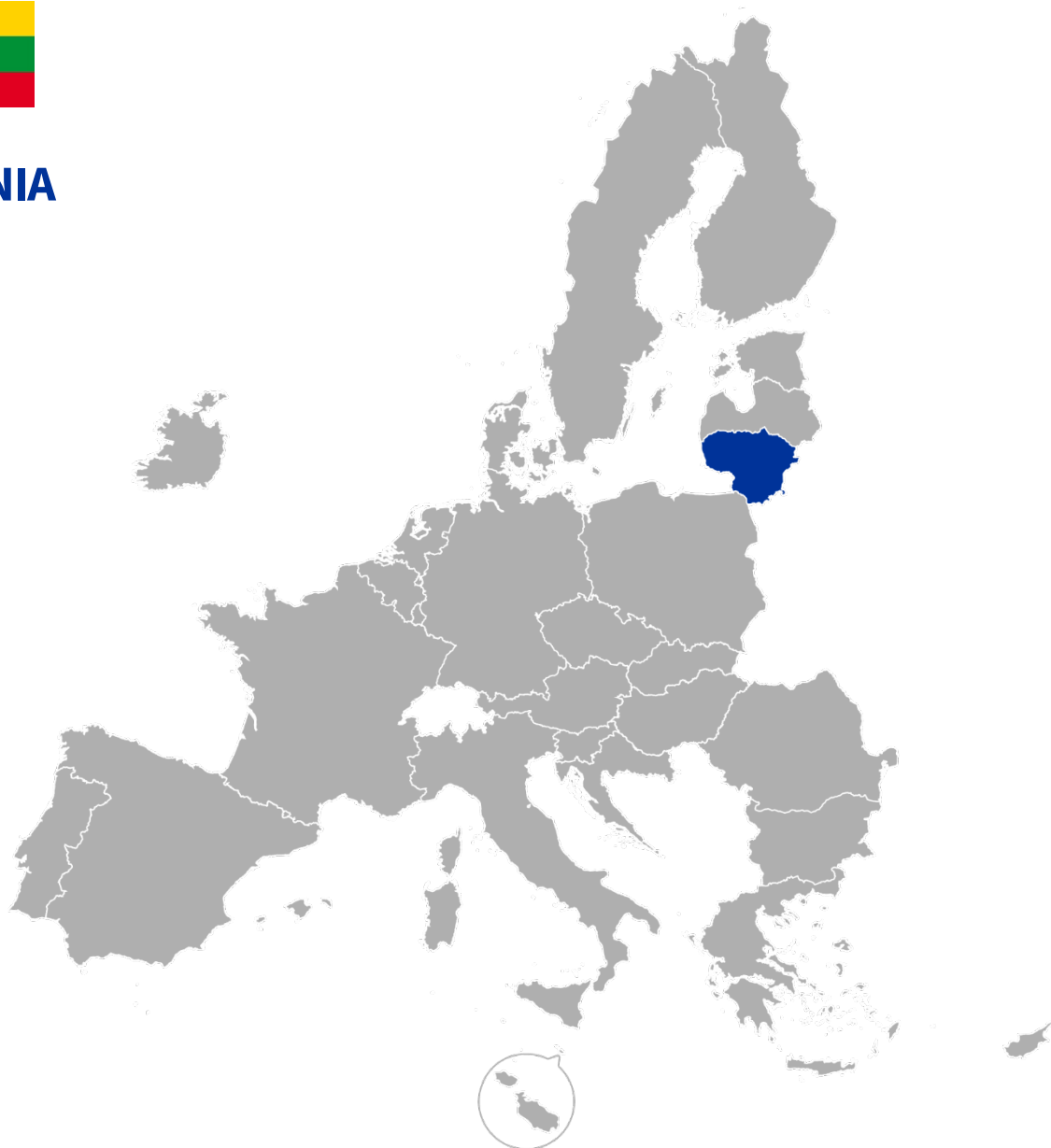
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



LITUÂNIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Irlanda, o Luxemburgo e Malta**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje.

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

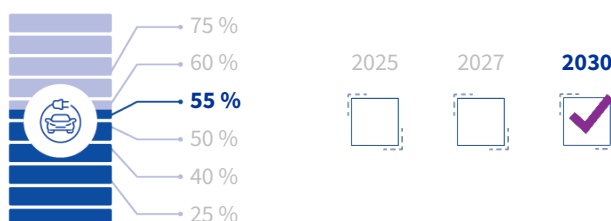
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia	55 %	2030	2035		comprometem-se a	todas as autoestradas	100 km	
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

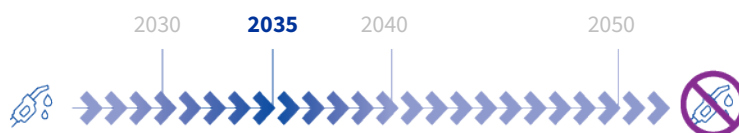
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2035**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O desenvolvimento sustentável e o crescimento económico são prioridades fundamentais para o seu país. Para si, isto significa investir numa transformação socialmente equitativa.
- O seu país pretende que, até 2050, a produção de eletricidade a nível nacional seja 100 % baseada em fontes de energia renováveis. Este objetivo decorre igualmente de preocupações quanto a potenciais conflitos económicos com a Rússia, uma vez que, à semelhança da Estónia e da Letónia, o seu país também depende atualmente da rede elétrica controlada pela Rússia. O reforço da independência e da segurança no que toca à energia elétrica é essencial para um futuro estável e resiliente.
- Por conseguinte, apoia a proposta da Comissão, uma vez que está em consonância com o seu compromisso nacional e proporciona à sociedade e aos fabricantes de automóveis um período de transição equilibrado.
- Compromete-se igualmente a tornar os transportes públicos com nível nulo de emissões mais acessíveis e mais comportáveis em termos de custos, especialmente para os grupos com baixos rendimentos. O futuro da mobilidade reside não só nos automóveis particulares com nível nulo de emissões, mas também numa maior utilização coletiva do transporte rodoviário e ferroviário, para um sistema de transportes mais eficiente e sustentável.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **100 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

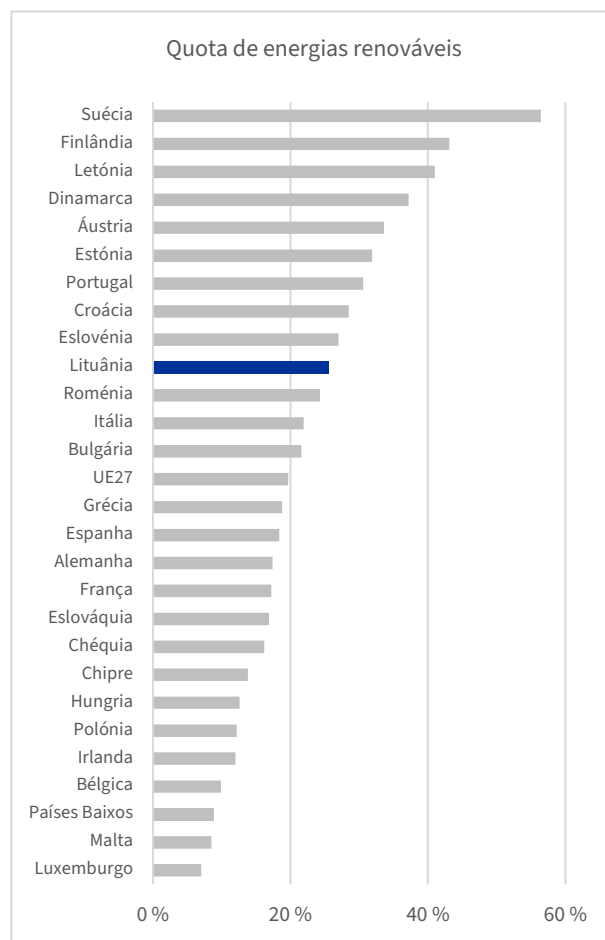
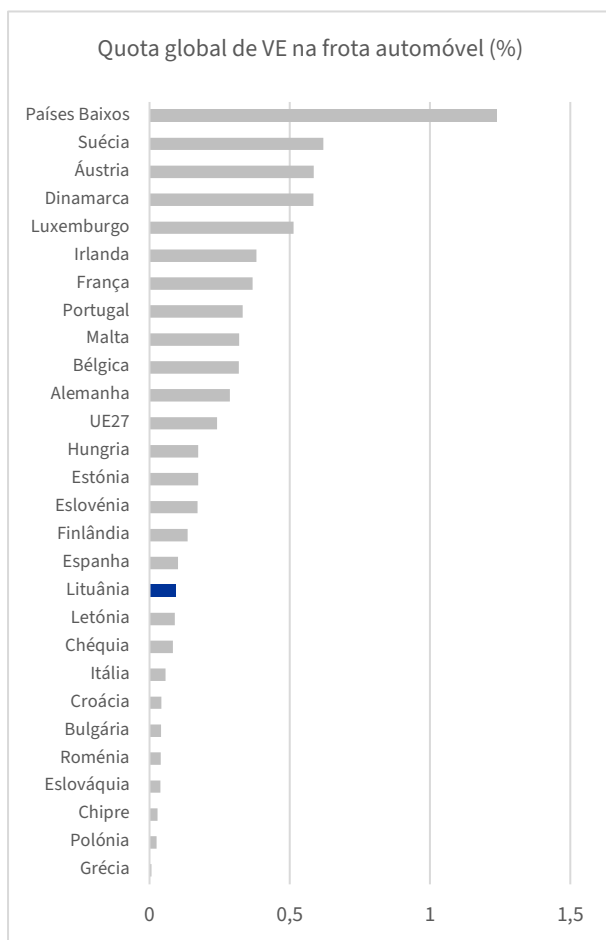
100 km

Os seus argumentos

- O governo do seu país está a trabalhar no sentido de, até 2030, ter instalados 60 000 postos de carregamento de VE. No entanto, está preocupado/a com os recursos financeiros adicionais necessários para cumprir o requisito de 60 km de distância entre postos de carregamento, pelo que prefere uma distância maior.
- Para si, o fator mais importante é um compromisso firme que apoie a transição para a energia verde, facilite as viagens transfronteiriças e evite as complicações associadas a redes de carregamento incompatíveis. O objetivo deve ser uma experiência de mobilidade verdadeiramente integrada.
- A prioridade deverá ser garantir, em primeiro lugar, uma distância de 100 km entre postos de carregamento. Se essa opção tiver sucesso, a UE pode ponderar uma redução da distância mais tarde.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Lituânia
PIB per capita em EUR	30 440	17 890
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	44,6
Taxa de desemprego	7,2 %	8,5 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 184
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	124
Quota de energias renováveis	19,7 %	25,5 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	557
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	40 878
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	1,2 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



LUXEMBURGO



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos
automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Irlanda, a Lituânia e Malta**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

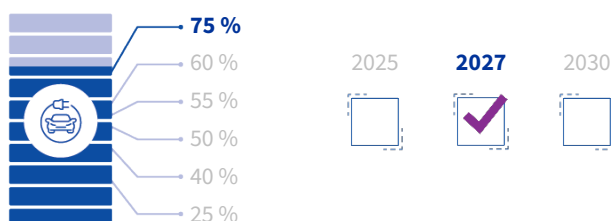
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo	75 %	2027	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

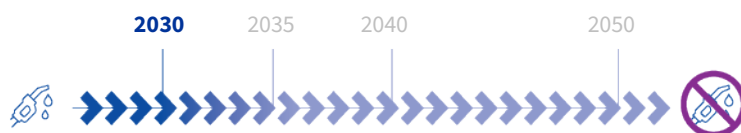
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2027**, os veículos elétricos devem representar **75 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- Embora o seu país seja um dos mais pequenos da UE, é líder na ação climática. Tenciona defender este papel nestas negociações. Ninguém deverá subestimar o seu empenho.
- As alterações climáticas demonstraram que os mercados não se regulamentam de forma autónoma, uma vez que as forças de mercado, por si só, não são suficientes para impulsionar a transição necessária. São essenciais políticas e incentivos específicos para acelerar a definição de soluções sustentáveis e atenuar futuros riscos climáticos.
- Defende a antecipação da data-limite para a eliminação dos motores de combustão interna. Os prazos posteriores poderão não ser levados a sério ou perder força. Um objetivo intermédio forte é igualmente crucial para enviar uma mensagem clara àqueles que ainda duvidam da urgência da ação climática: chegou o momento de agir, e quer ter a certeza de que isso acontece.
- Uma maior ambição acelerará a disponibilização de automóveis com nível nulo de emissões e a comportabilidade financeira dos mesmos, acelerando simultaneamente o desenvolvimento de um mercado de VE em segunda mão. Uma meta clara incentivará os fabricantes a direcionar mais rapidamente a sua produção para automóveis de passageiros ecológicos. A tecnologia de produção de VE já existe e a maioria dos fabricantes já começou a produzir esse tipo de veículos. No entanto, devido aos fracos incentivos, continuam a produzir veículos com emissões elevadas.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **40 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

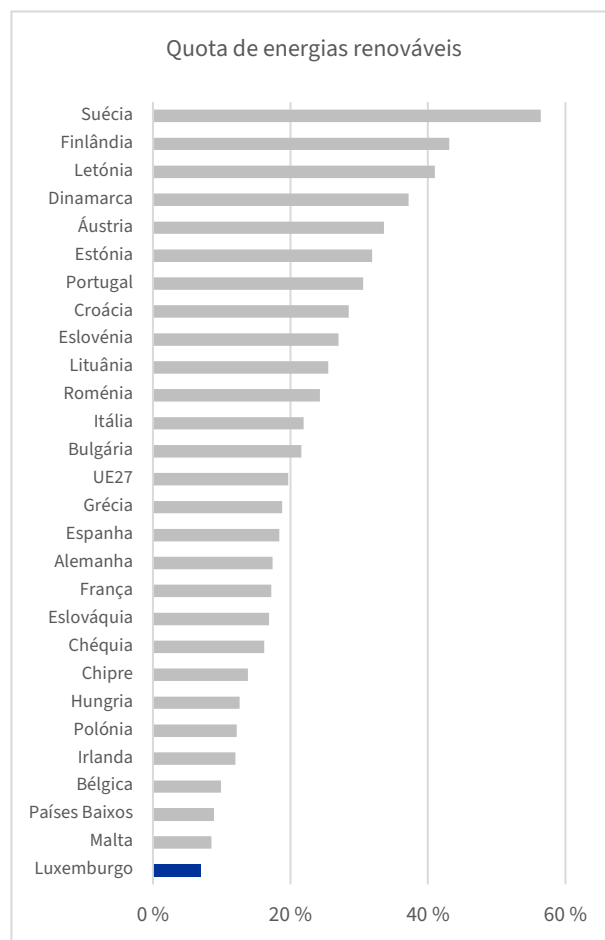
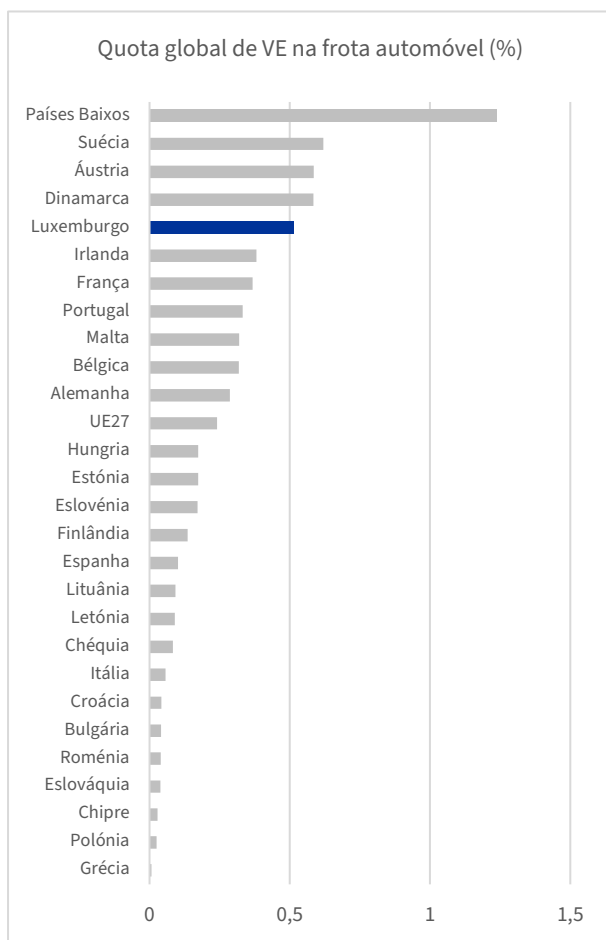
100 km

Os seus argumentos

- O seu país tem ambições elevadas em matéria de infraestruturas de carregamento e já realizou investimentos significativos em postos de carregamento.
- Uma rede alargada, que abranja tanto as zonas urbanas como as rurais, assegura que o carregamento de VE esteja acessível a uma população mais ampla, especialmente nas regiões mal servidas, onde os postos de carregamento privados podem ser limitados.
- Prefere inclusivamente distâncias mais curtas entre postos de carregamento, de modo a melhorar a acessibilidade para os utilizadores. Desta forma, os condutores não têm de fazer quilómetros extra apenas para encontrar um posto de carregamento.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Luxemburgo
PIB per capita em EUR	30 440	102 230
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	239,8
Taxa de desemprego	7,2 %	6,8 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	4 186
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	56
Quota de energias renováveis	19,7 %	7,0 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	682
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	45 198
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	5,5 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



MALTA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



MALTA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Irlanda, a Lituânia e o Luxemburgo**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____. Estas
infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

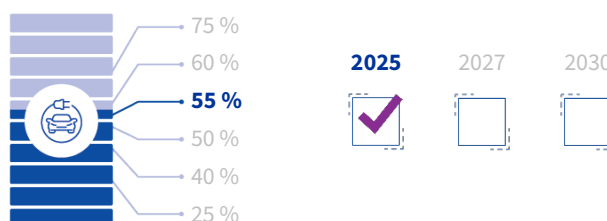
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta	55 %	2025	2030		comprometem-se a	a rede RTE-T	100 km	
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

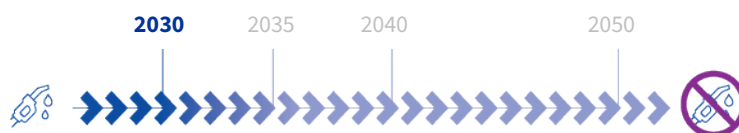
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2025**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- As alterações climáticas são uma das principais prioridades do seu país, e é necessária uma ação urgente a nível internacional para fazer face aos crescentes impactos negativos deste fenómeno, como o calor extremo e as inundações costeiras, que também já se registam a nível nacional.
- O governo do seu país está a desenvolver ativamente políticas destinadas a alcançar a plena neutralidade climática até 2050. Neste contexto, considera que é necessária uma meta mais ambiciosa em matéria de emissões dos veículos a nível da UE, o que estaria mais em consonância com os compromissos assumidos a nível nacional.
- A definição de um objetivo claro de eliminação progressiva dos veículos movidos a combustíveis fósseis proporcionará segurança aos fabricantes de VE, assegurando que a procura desses veículos aumente em toda a UE. Tal incentivará o investimento, a inovação e uma transição mais rápida para transportes sustentáveis.
- Ao tomar medidas audaciosas, a UE pode afirmar-se como líder mundial em inovação e tecnologia – um passo que é essencial, uma vez que os fabricantes chineses de automóveis já estão a envidar esforços para entrar no mercado europeu e assumir uma posição dominante.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **100 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

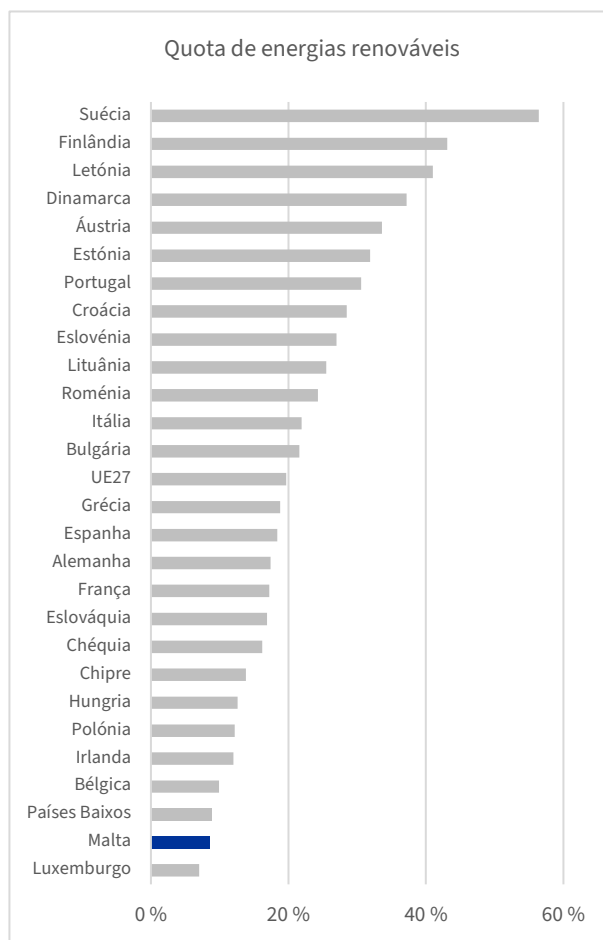
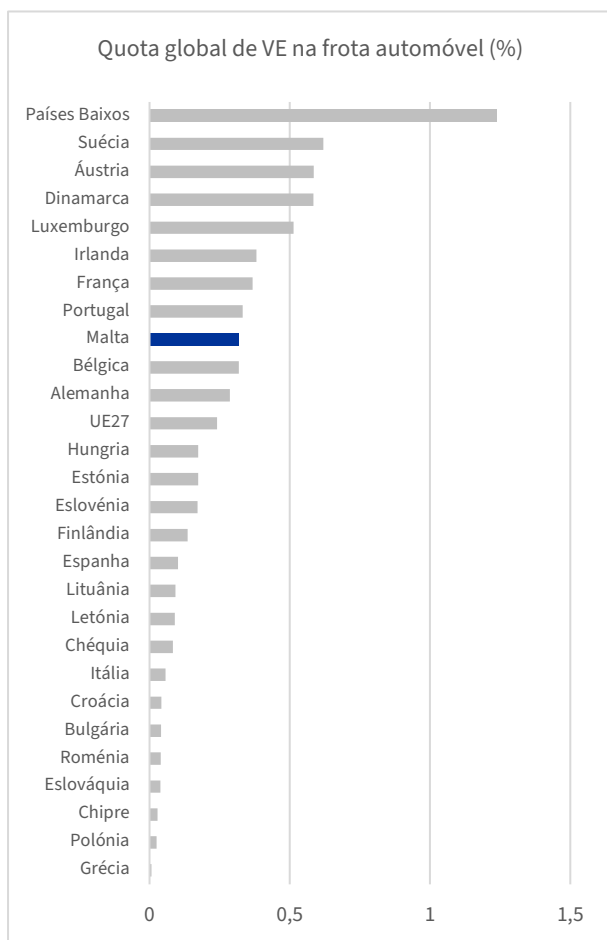
100 km

Os seus argumentos

- É fundamental assumir hoje um compromisso relativo à criação de uma infraestrutura de carregamento de VE à escala da UE, a fim de assegurar que a ambição de acelerar a adoção de VE não perca dinamismo.
- No entanto, é necessária uma abordagem mais ponderada. Nem todos os países da UE têm uma matriz energética ecológica, e a promoção da adoção de VE sem assegurar fontes de energia renováveis suficientes pode, inadvertidamente, aumentar a dependência relativamente ao carvão ou à eletricidade a gás.
- Um compromisso prático consiste em concordar com uma distância maior entre postos de carregamento, equilibrando a acessibilidade e a eficiência. Sempre que necessário, os países podem optar por uma distância menor. Por exemplo, em países mais pequenos, como Malta, que tem apenas 27 km de largura, os postos de carregamento teriam de estar mais próximos entre si.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



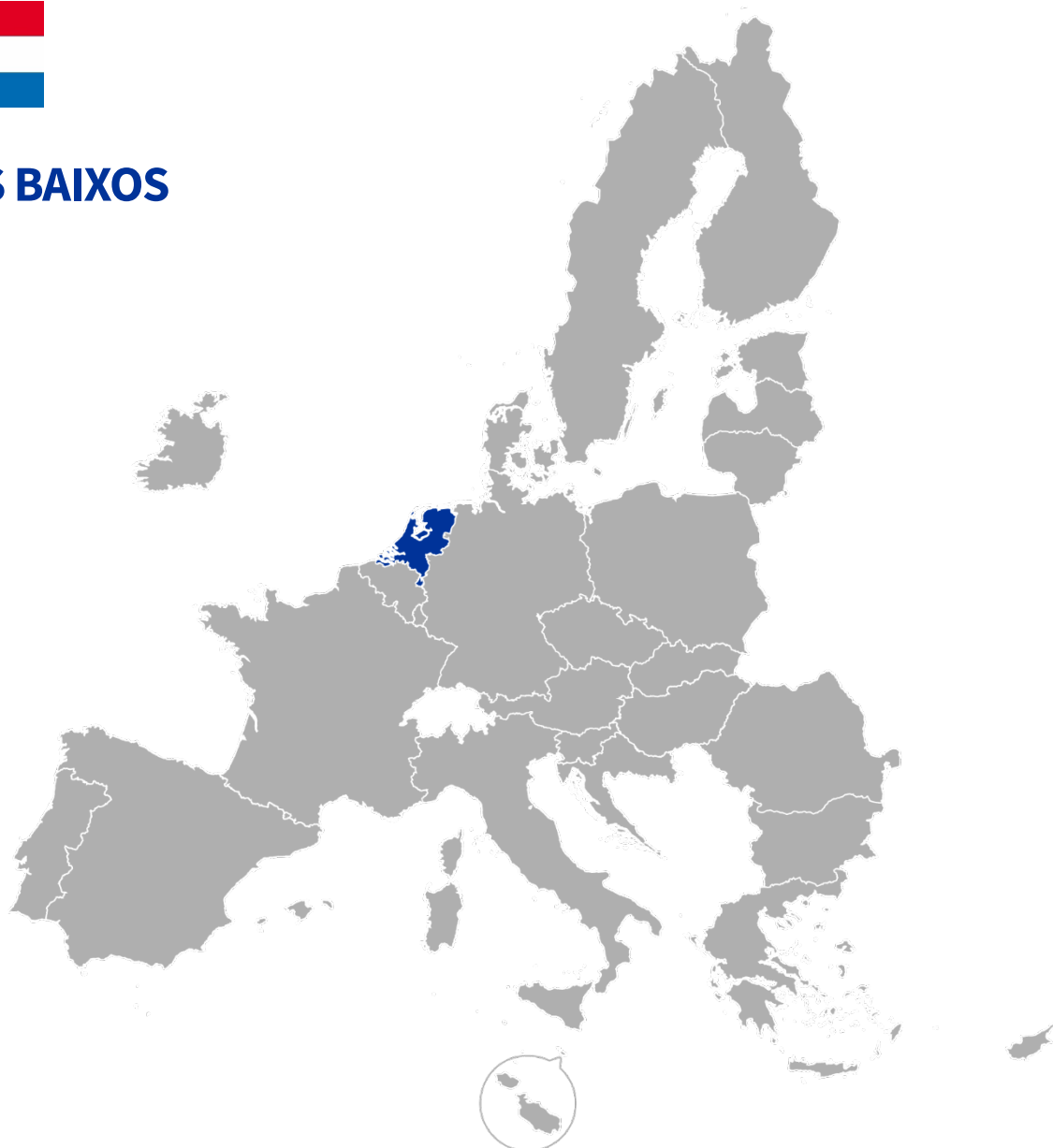
	União Europeia	Malta
PIB per capita em EUR	30 440	27 880
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	1 610,4
Taxa de desemprego	7,2 %	4,9 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 537
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	342
Quota de energias renováveis	19,7 %	8,5 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	597
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	4 602
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	3,9 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu
 © União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



PAÍSES BAIXOS



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Áustria, a Bélgica e a Dinamarca**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____.
Estas infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.



	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

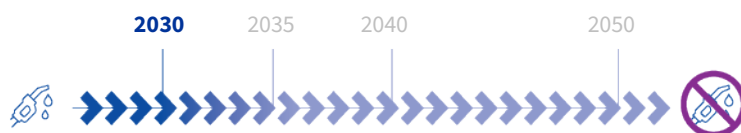
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2025**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O tópico das alterações climáticas ocupa um lugar de destaque na agenda do seu país. O seu país é relativamente próspero e pode dar-se ao luxo de realizar investimentos (ainda que dispendiosos) em mobilidade e infraestruturas elétricas.
- Está atualmente a debater a definição de metas nacionais ambiciosas em matéria de clima em vários setores. A UE tem também de estabelecer objetivos ambiciosos para cumprir a promessa que assumiu no Pacto Ecológico.
- Considera que uma perspetiva de longo prazo bem ponderada permitiria uma transição gradual, evitaria efeitos de choque, e garantiria que tanto o seu país como outros países pudessem aproveitar as oportunidades económicas.
- O mercado de trabalho diretamente ligado aos VE está a crescer rapidamente, criando mais de 1 000 novos postos de trabalho por ano nos Países Baixos e promovendo o desenvolvimento de capacidades e de conhecimentos especializados. Tem a certeza de que outros países também beneficiarão da criação de novos postos de trabalho no setor.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **40 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

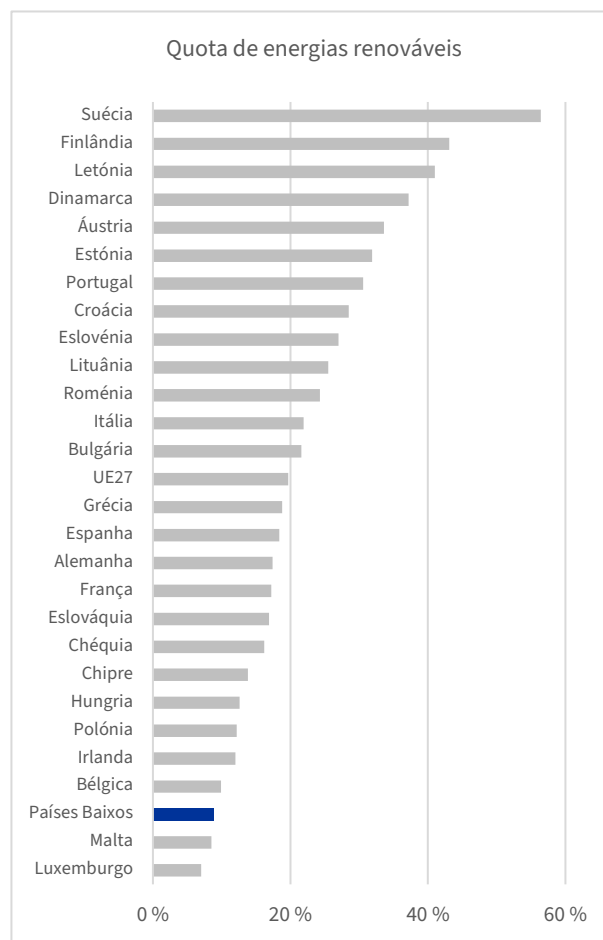
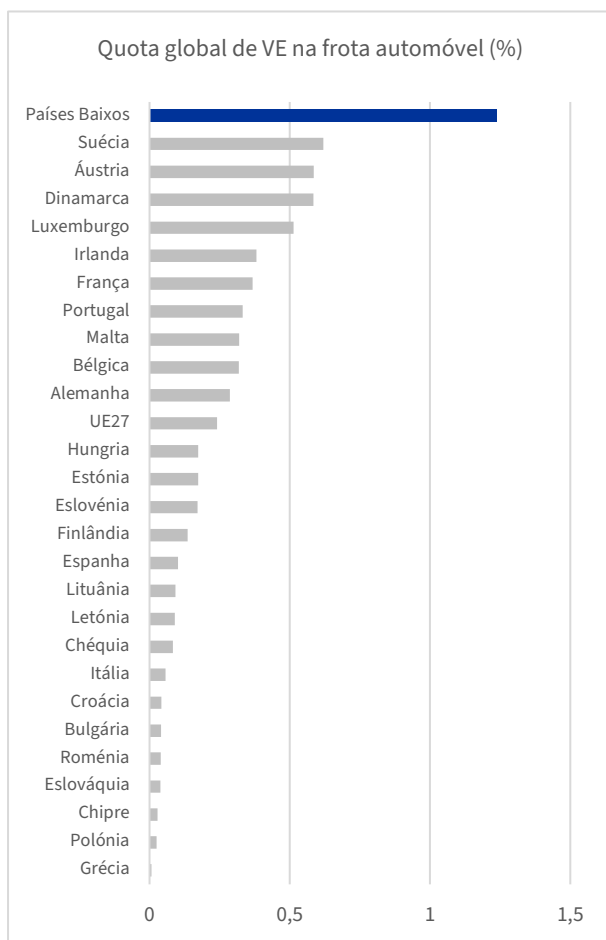
100 km

Os seus argumentos

- O seu país já está a realizar progressos satisfatórios no que respeita à adoção de VE. Por isso, também tem uma abordagem ambiciosa relativamente à infraestrutura de carregamento. A rede deve ser densa e acessível.
- Sabe, por experiência, que se houver infraestruturas as pessoas irão utilizá-las. Os Estados-Membros devem comprometer-se a expandir as suas infraestruturas de carregamento, pois tal acelerará a adoção de VE.
- A rede deve abranger todas as autoestradas, a fim de garantir uma cobertura ampla. A rede RTE-T não é suficientemente densa para assegurar a ligação de todos os utilizadores à infraestrutura de mobilidade elétrica.
- O seu país tem uma forte densidade populacional, pelo que os postos de carregamento ficarão situados a menos de 40 km de distância entre si. Estaria aberto/a a reduzir essa distância para 30 km, a fim de garantir uma acessibilidade ainda maior.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Países Baixos
PIB per capita em EUR	30 440	46 810
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	507,3
Taxa de desemprego	7,2 %	4,9 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	3 033
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	263
Quota de energias renováveis	19,7 %	8,8 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	497
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	355 431
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	20,5 %

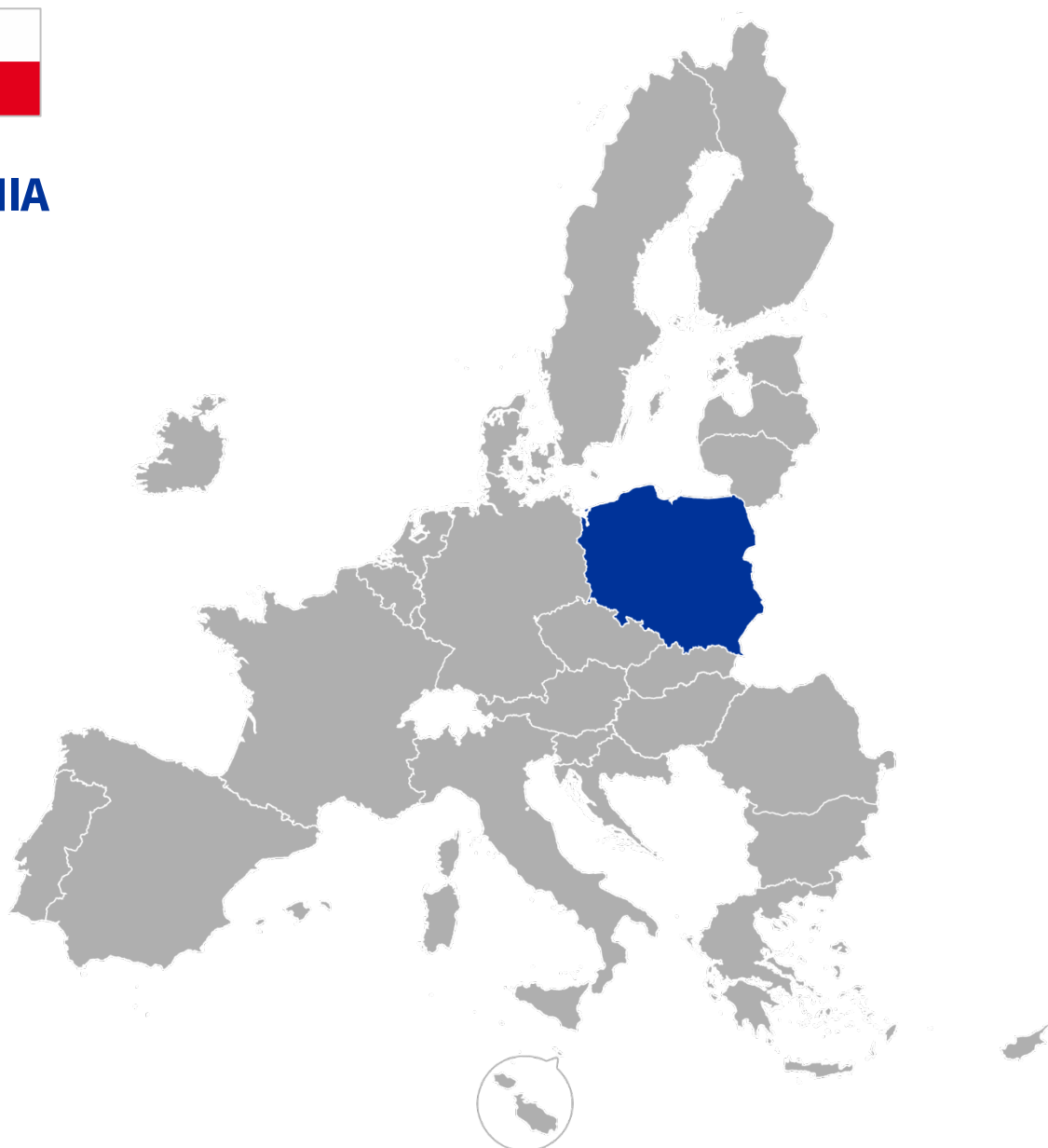
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



POLÓNIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.



O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Croácia, Chipre e a Hungria**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____.
Estas infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

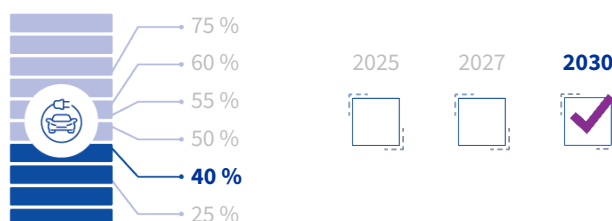
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia	40 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	100 km	
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

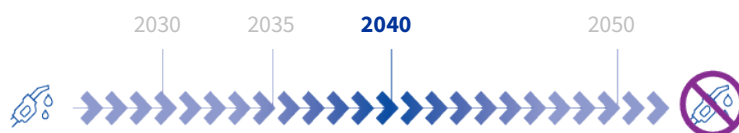
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- Historicamente, o seu país depende fortemente do carvão para a produção de energia, o que lhe confere um ponto de partida diferente na transição para a energia sustentável, em comparação com outros países da UE. Neste contexto, salienta a importância que uma transição justa tem para as regiões dependentes do carvão.
- A título de exemplo, na Polónia, o emprego na indústria mineira diminuiu 33 % entre 2010 e 2019, o que gerou tensões junto dos mineiros e dos sindicatos. Embora estejam a ser envidados esforços para requalificar os trabalhadores de modo a que possam desempenhar funções no setor da energia eólica, estas iniciativas exigem investimentos significativos.
- Tem algumas reservas quanto à rápida implantação de VE na Polónia. É necessária uma abordagem mais gradual e equilibrada para evitar perturbações do mercado. Por conseguinte, é a favor de uma meta intercalar mais baixa para 2030 e de um prazo posterior para a eliminação total, o que dá à sociedade e às empresas mais tempo para se adaptarem, atenuando simultaneamente potenciais consequências indesejadas.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **100 quilómetros**.

todas as
autoestradas



**a rede
RTE-T**



40 km

60 km

80 km

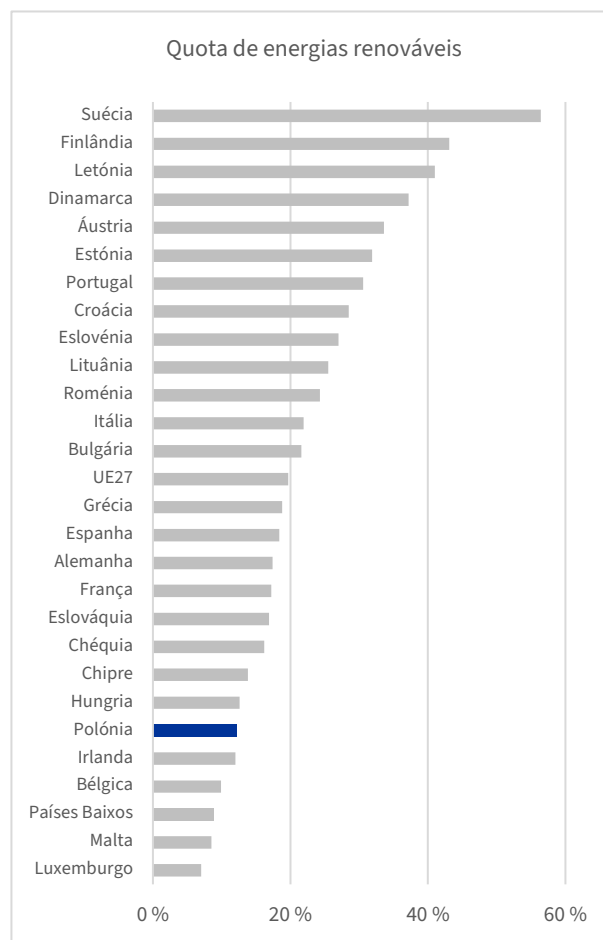
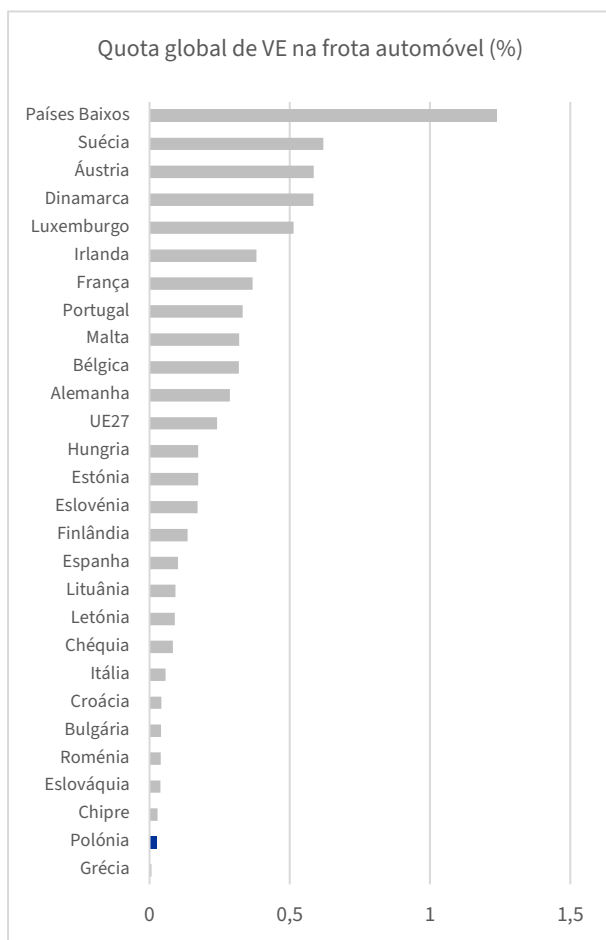
100 km

Os seus argumentos

- Não se opõe à proposta da Comissão relativa à infraestrutura para combustíveis, e compreende a fundamentação subjacente a essa proposta.
- No entanto, tendo em conta a estrutura do mercado do seu país, não considera urgente nem oportuno acelerar a transição para combustíveis alternativos.
- Em países em que a adoção de VE é lenta, como acontece na Polónia, tornar a instalação de postos de carregamento obrigatória em toda a UE pode representar um encargo financeiro significativo para os municípios e para os contribuintes.
- Por conseguinte, é a favor de uma abordagem não obrigatória, que permita flexibilidade no cumprimento das metas, em função das circunstâncias nacionais.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Polónia
PIB per capita em EUR	30 440	14 310
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	123,6
Taxa de desemprego	7,2 %	3,2 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	2 785
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	614
Quota de energias renováveis	19,7 %	12,2 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	566
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	1 179 776
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	0,3 %

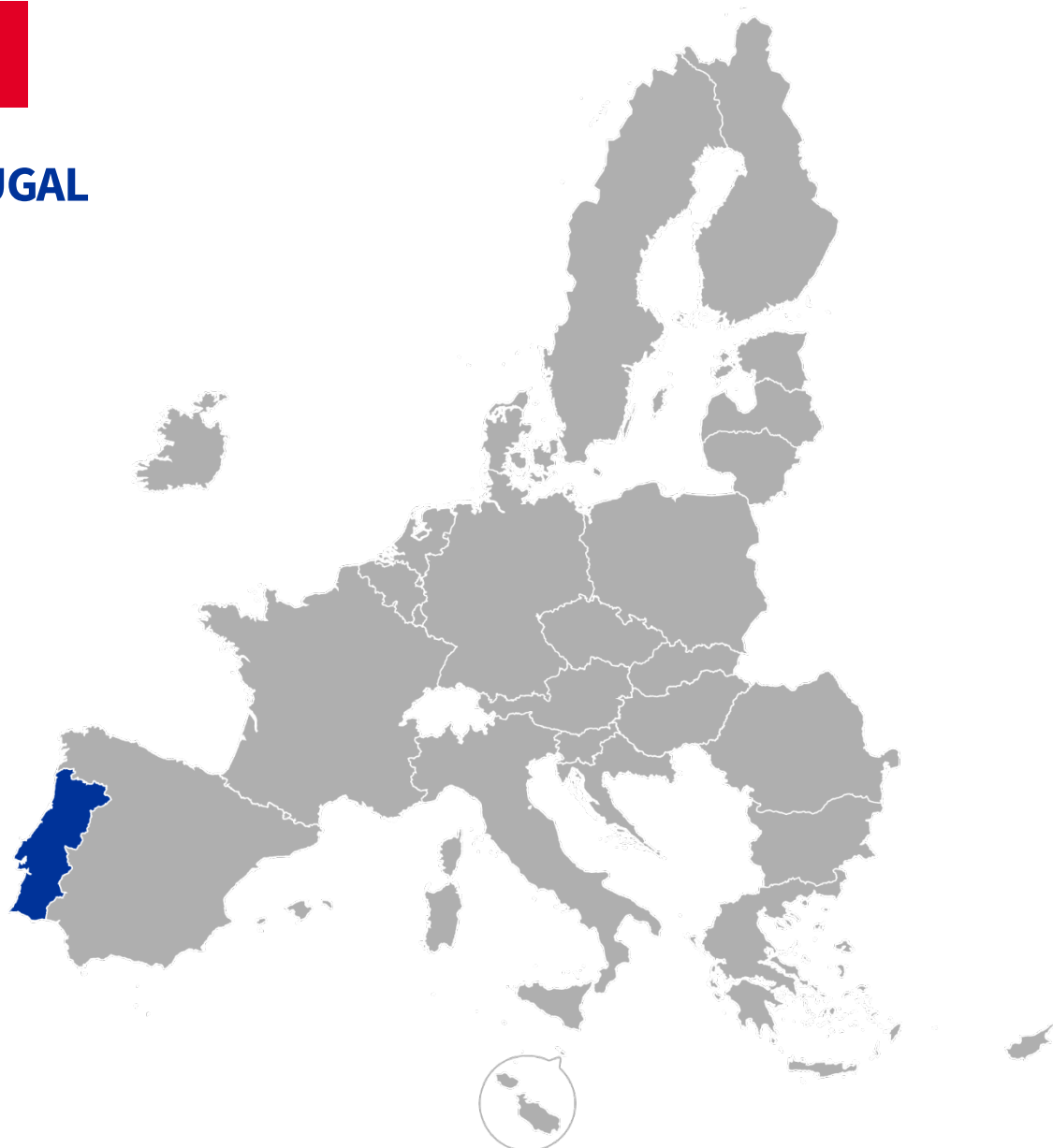
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



PORTUGAL



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Estónia e a Espanha**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____.
Estas infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

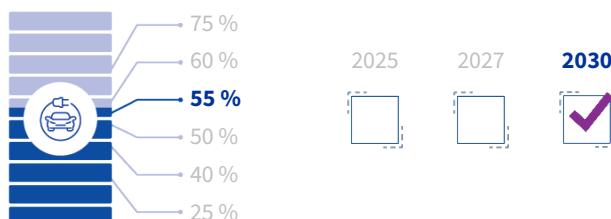
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal	55 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

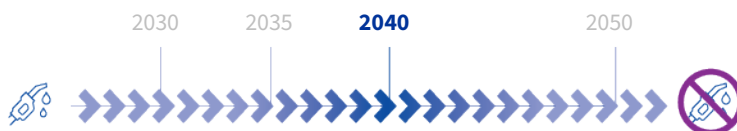
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país está fortemente empenhado na ação climática, uma vez que já está a sofrer consequências graves devido a condições meteorológicas extremas.
- O governo do seu país está a trabalhar ativamente em legislação nacional rígida em matéria de clima e considera os transportes públicos a solução-chave para uma mobilidade sustentável, mais do que dar prioridade à circulação rodoviária em VE particulares.
- Um aspeto crítico, mas muitas vezes ignorado, deste debate é a dependência de minerais, como o lítio e o cobalto, que são essenciais para a produção de baterias de VE. A extração desses minerais tem graves consequências para o ambiente e para a saúde nas regiões mineiras, o que torna imperativo repensar a mobilidade de uma perspetiva mais ampla, em vez de colocar a tónica apenas nos VE.
- Dada a abordagem mais ampla do seu país no que respeita aos transportes sustentáveis, é a favor da manutenção da meta intermédia, mas defende uma transição mais cautelosa e previsível, incluindo um adiamento da eliminação total.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

todas as
autoestradas



**a rede
RTE-T**



40 km

60 km

80 km

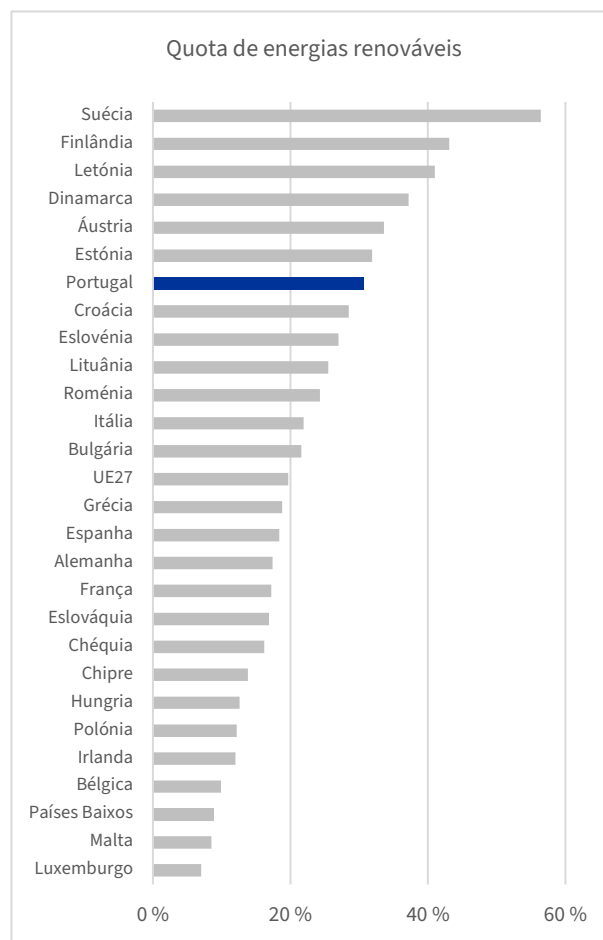
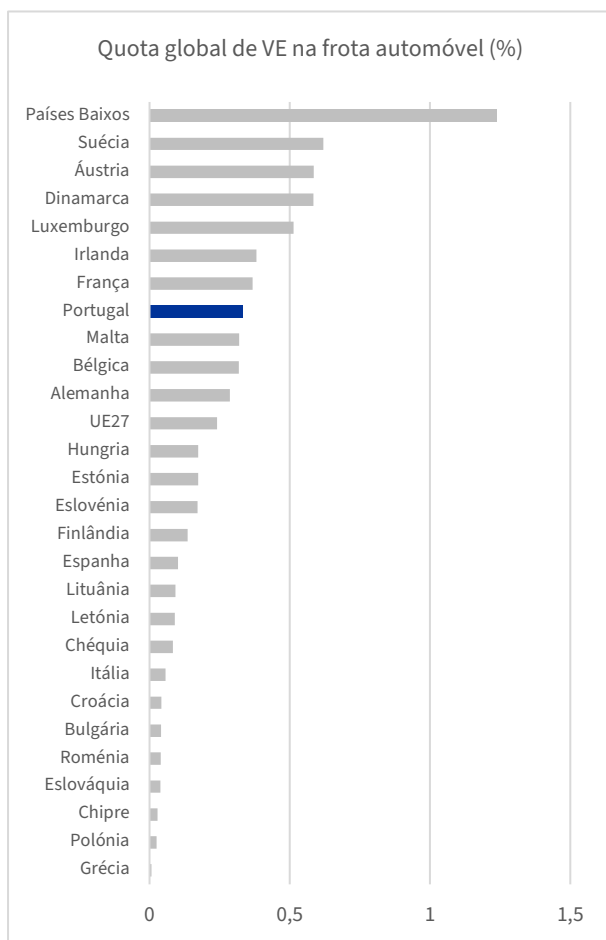
100 km

Os seus argumentos

- Apesar do apoio a longo prazo do seu país a uma implantação gradual de VE, são motivo de preocupação os investimentos significativos necessários para a construção da infraestrutura de carregamento.
- Atualmente, a rede elétrica de Portugal não tem capacidade para apoiar o carregamento em grande escala de VE sem levar a cabo modernizações onerosas. Além disso, a rede é, por vezes, afetada por condições meteorológicas extremas, o que resulta em apagões.
- Por conseguinte, antes de se comprometer a investir em postos de carregamento, é fundamental dar prioridade a modernizações urgentes da rede, a fim de garantir que seja mais estável e menos vulnerável à volatilidade.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Portugal
PIB per capita em EUR	30 440	19 360
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	113,0
Taxa de desemprego	7,2 %	7,1 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 554
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	119
Quota de energias renováveis	19,7 %	30,6 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	535
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	202 986
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	3,9 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu
 © União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



PRESIDÊNCIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender de combustíveis como a gasolina e o gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE. Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho, por dupla maioria (ou seja, no mínimo, 55 % dos Estados-Membros, que representem 65 % da população da UE). O ideal seria chegar a um acordo por unanimidade, mas, se tal não for possível, aplicar-se-á a regra da dupla maioria. Na prática, a maioria das decisões não é submetida a votação, mas a Presidência tenta encontrar um compromisso que possa ser apoiado por todas as delegações.



O seu papel

Faz parte da delegação do Estado-Membro que exerce atualmente a Presidência. O/a facilitador/a do jogo indicar-lhe-á de que país se trata.

Enquanto membro da delegação, cabe-lhe presidir às negociações oficiais, enquanto os/as seus/suas colegas apresentam os interesses e as posições do país em questão. É responsável por supervisionar todos os debates oficiais, dar a palavra aos/às delegados/as e velar pelo cumprimento do calendário previsto.

Abertura

1. Deve dar **formalmente início à reunião**, dar as boas-vindas a todos os/as delegados/as e à Comissão e explicar o objetivo desta reunião (no máximo, 1 minuto). O guião que consta da caixa de texto da página seguinte poderá ser-lhe útil.
2. Seguidamente, **deverá solicitar ao/à representante da Comissão que apresente o projeto de regulamento**.
3. **Seguem-se as alocações de abertura dos Estados-Membros** (no máximo, 1 minuto cada), aos quais deverá dar a palavra pela ordem cronológica dos pedidos de intervenção. Convide os Estados-Membros a indicarem claramente se têm interesses comuns com outros Estados-Membros.

Debates

1. **Proceda à moderação das negociações oficiais subsequentes.** Os/as ministros/as só podem intervir quando lhes der a palavra. Convide os/as delegados/as a usarem da palavra pela ordem cronológica dos pedidos de intervenção.
2. Solicite aos/as delegados/as que se abstenham de repetir argumentos e posições que já tenham sido apresentados. Convide os Estados-Membros com posições semelhantes a intervirem em nome uns dos outros. **O tempo é limitado!**
3. As **negociações oficiais são interrompidas para permitir conversações informais.** Informe os/as presentes do início das conversações informais e do momento em que será retomada a reunião formal. As conversações informais podem realizar-se sem a sua supervisão.

Chegar a acordo

1. Durante as conversações informais, dispõe de tempo para **elaborar uma proposta de compromisso**. Obviamente, pode também perguntar aos Estados-Membros se têm sugestões de propostas de compromisso.
2. Submeta a votação a(s) proposta(s) mais promissora(s) para os artigos 1.º e 2.º. O **texto final é adotado por dupla maioria** (55 % dos Estados-Membros, que representem, no mínimo, 65 % da população da UE). Utilize a calculadora de votos para a contagem dos votos. Para o efeito, contará com a ajuda do/a facilitador/a do jogo.
3. No que diz respeito à votação final de uma proposta de compromisso, recorde aos Estados-Membros que, nesta fase, têm de decidir entre um compromisso com o qual possam não estar 100 % satisfeitos ou a ausência de resultados.

*Excelentíssimos membros do Conselho,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,*

Tenho o prazer de dar início à reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia).

Como é do vosso conhecimento, _____ exerce atualmente a Presidência do Conselho e presidirá às negociações. Na reunião de hoje, caber-me-á o papel de moderador/a e não de apresentar as posições do nosso país sobre o tema.

Na ordem do dia de hoje figura um novo regulamento relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e à criação de infraestruturas para veículos elétricos. O tema é extremamente importante para todos os cidadãos europeus, bem como para o papel da UE no mundo, uma vez que _____.

Antes de dar a palavra à Comissão, gostaria de sublinhar que o Serviço Jurídico do Conselho reviu a proposta e informou-nos de que está em conformidade com os Tratados e tem a base jurídica necessária.

Gostaria agora de pedir à Comissão que apresente a sua proposta. Em seguida, cada um de vós terá a oportunidade de apresentar as posições do vosso país numa breve alocução de abertura. Esperamos que seja um debate construtivo e profícuo.

Senhor/a comissário/a, queira usar da palavra!

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. **Os veículos elétricos devem representar ...**

opções: 25 % 40 % 50 % 55 % 60 % 75 %

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

dos veículos matriculados pela primeira vez, até

opções: 2025 2027 2030

☐ ☐ ☐

- B) A partir do ano de ..., não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

opções: 2030 2035 2040 2050

☐ ☐ ☐ ☐

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros ... disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

opções: comprometem-se têm por objetivo

a

☐ ☐

- B) Esta rede deve abranger ...

opções: todas as a rede RTE-T

autoestradas

☐ ☐

A distância entre postos de carregamento não pode exceder

opções: 40 km 60 km 80 km 100 km

☐ ☐ ☐ ☐

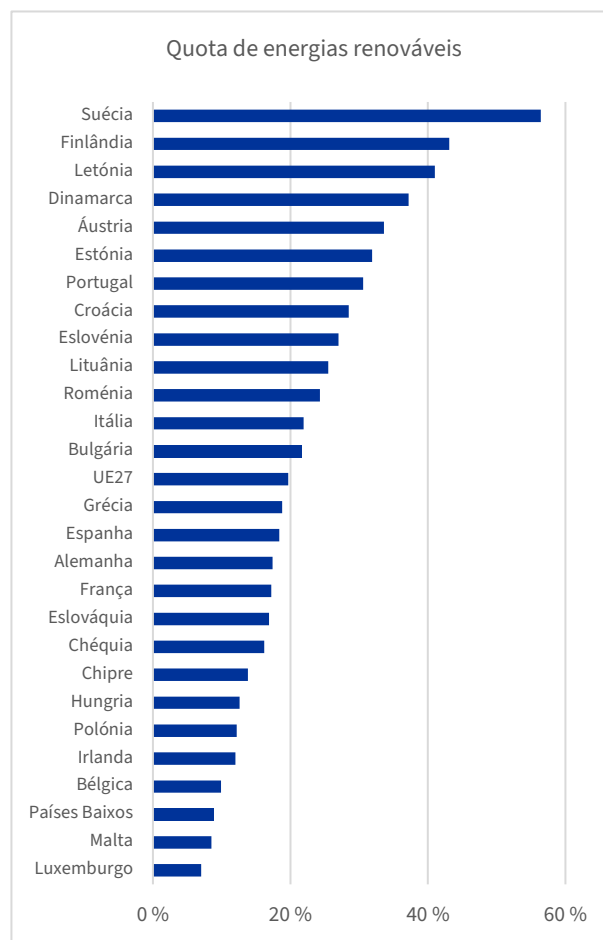
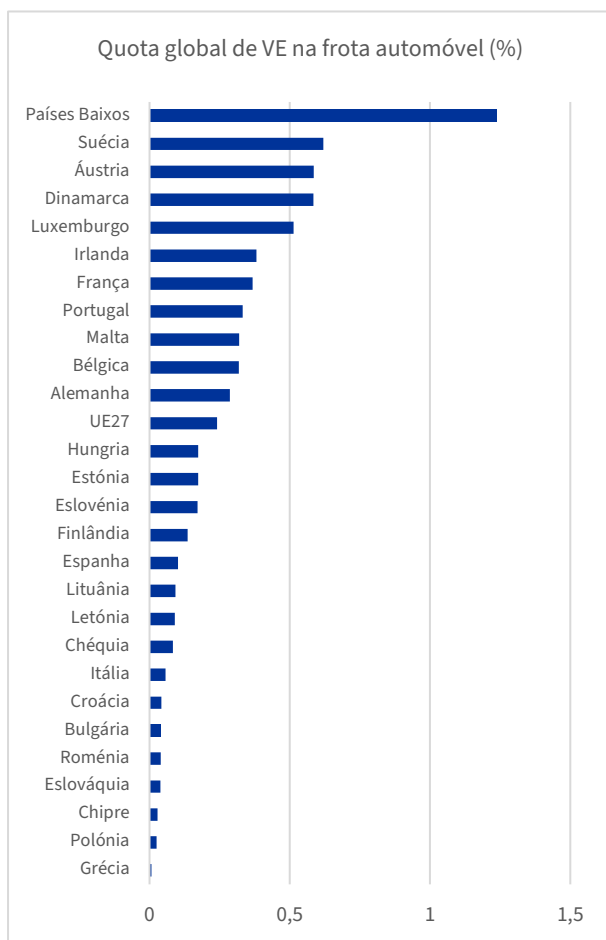
Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de automóveis que devem ser VE...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger...	não pode exceder ...	
Áustria	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Bélgica	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Bulgária	40 %	2030	2050		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Croácia	40 %	2030	2040		têm por objetivo	todas as autoestradas	100 km	
Chipre	60 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Chéquia	50 %	2030	2050		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Dinamarca	75 %	2027	2030		comprometem-se a	a rede RTE-T	40 km	
Estónia	40 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Finlândia	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	100 km em estradas de tráfego reduzido
França	75 %	2027	2030		comprometem-se a	a rede RTE-T	40 km	
Alemanha	40 %	2025	2035		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	
Grécia	55 %	2025	2030		têm por objetivo	todas as autoestradas	80 km	
Hungria	40 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	100 km	
Irlanda	75 %	2027	2030		têm por objetivo	todas as autoestradas	60 km	

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de automóveis que devem ser VE...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger...	não pode exceder ...	
Itália	40 %	2030	2040		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	
Letónia	25 %	2030	2040		comprometem-se a	a rede RTE-T	100 km	
Lituânia	55 %	2030	2035		comprometem-se a	todas as autoestradas	100 km	
Luxemburgo	75 %	2027	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Malta	55 %	2025	2030		comprometem-se a	a rede RTE-T	100 km	
Países Baixos	55 %	2025	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	40 km	
Polónia	40 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	100 km	
Portugal	55 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Roménia	50 %	2030	2050		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Eslováquia	55 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	60 km	
Eslovénia	55 %	2030	2035		têm por objetivo	a rede RTE-T	100 km	
Espanha	40 %	2030	2035		têm por objetivo	todas as autoestradas	80 km	
Suécia	75 %	2027	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	100 km em estradas de tráfego reduzido
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia
PIB per capita em EUR	30 440
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9
Taxa de desemprego	7,2 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210
Quota de energias renováveis	19,7 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %

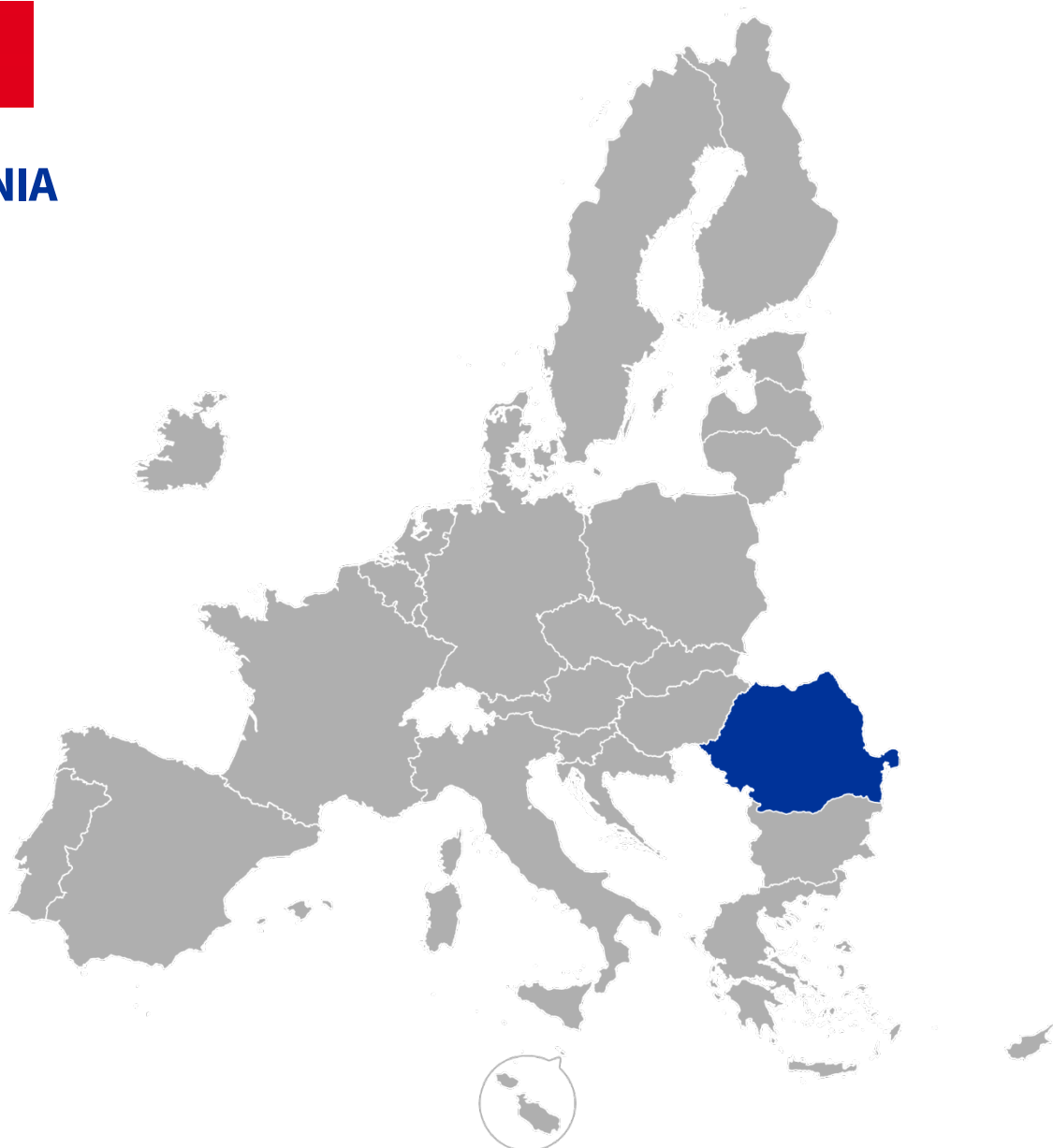
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF	ISBN 978-92-850-0483-5	doi:10.2860/1612723	QC-01-25-005-PT-N
Print	ISBN 978-92-850-0484-2	doi:10.2860/3471139	QC-01-25-005-PT-C



ROMÉLIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.



O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Bulgária, a Chéquia e a Letónia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____. Estas
infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

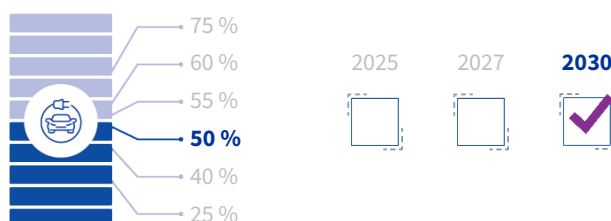
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia	50 %	2030	2050		têm por objetivo	a rede RTE-T	80 km	
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

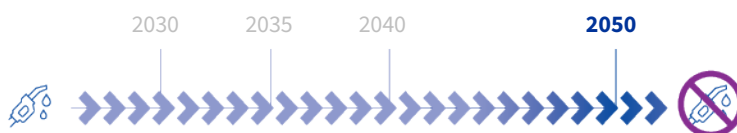
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **50 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2050**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país está empenhado em contribuir de forma justa para a redução das emissões no setor dos transportes, assegurando simultaneamente que esta transição não prejudique a economia nacional. Embora várias organizações no domínio do clima tenham criticado os planos de transição da Roménia por não serem suficientemente ambiciosos, o país realiza alterações que respeitam os limites daquilo que é economicamente viável.
- Uma das principais preocupações é o afluxo contínuo de automóveis em segunda mão que, no passado, teve um impacto negativo no desempenho climático e energético. Reconhece que é necessário alterar os hábitos de consumo, mas considera que este é um objetivo a longo prazo que está estreitamente ligado ao desenvolvimento económico da Roménia.
- Opõe-se firmemente a uma eliminação total dos veículos com motor de combustão até 2035, defendendo, em vez disso, um prazo posterior. Uma eliminação progressiva até 2050 é muito mais realista, dando à economia e à população da Chéquia o tempo necessário para se adaptarem.
- Interessam-lhe, em particular, possíveis medidas de apoio, cláusulas de revisão, e salvaguardas que possam facilitar a transição e atenuar os riscos económicos.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

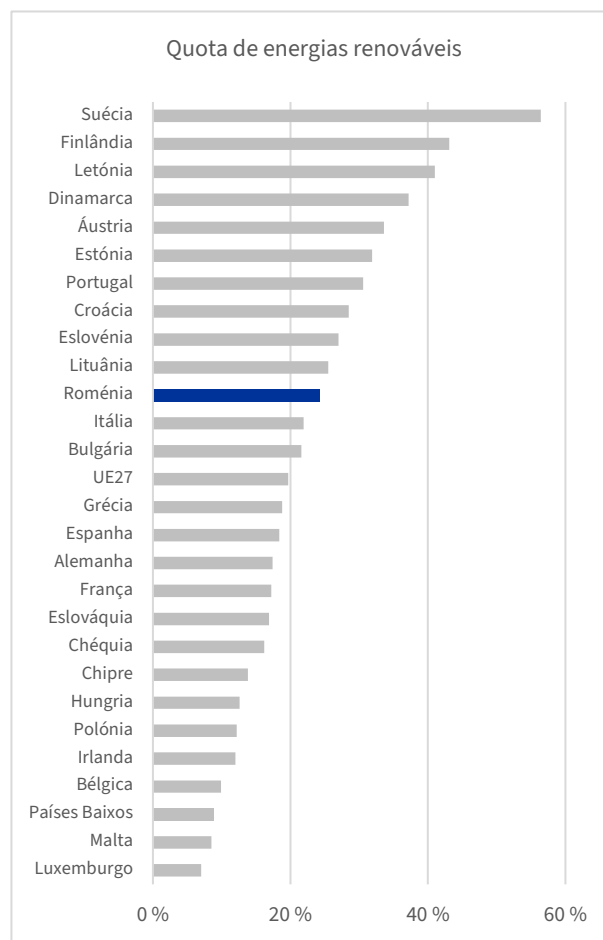
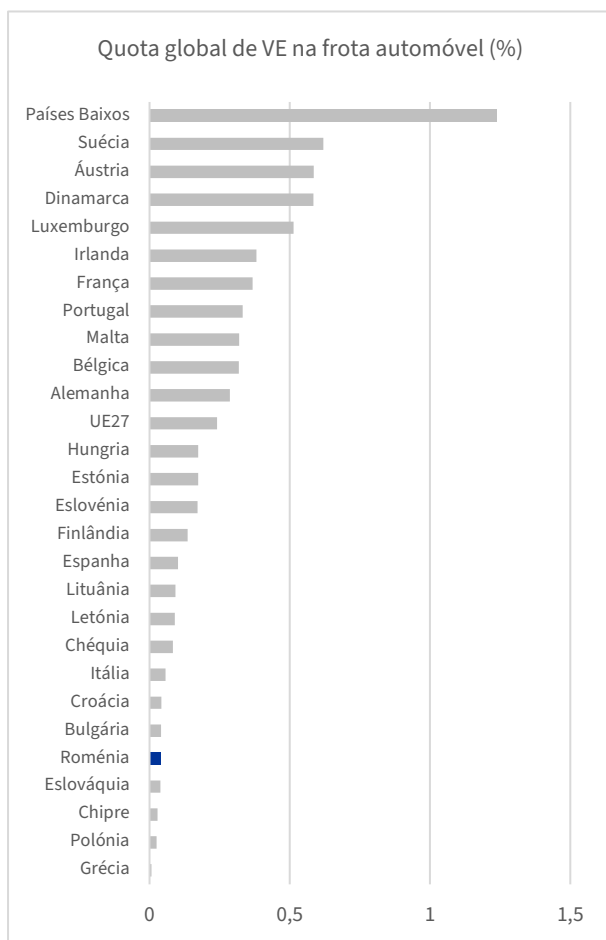
100 km

Os seus argumentos

- O seu país conta com um mercado de VE em segunda mão em crescimento e que levará tempo a desenvolver-se, uma vez que a adoção de VE nos Estados-Membros mais ricos da Europa Ocidental apenas agora começa a acelerar.
- Como tal, opõe-se firmemente a qualquer compromisso vinculativo de expansão da infraestrutura de carregamento.
- Além disso, a equidade da proposta é motivo de preocupação, uma vez que os fundos públicos destinados à infraestrutura para VE beneficiariam principalmente os proprietários de VE, ao passo que os não proprietários de VE estariam efetivamente a subsidiar um sistema que não utilizam.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Roménia
PIB per capita em EUR	30 440	11 460
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	82,7
Taxa de desemprego	7,2 %	6,1 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 464
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	234
Quota de energias renováveis	19,7 %	24,3 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	379
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	126 329
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	2,3 %

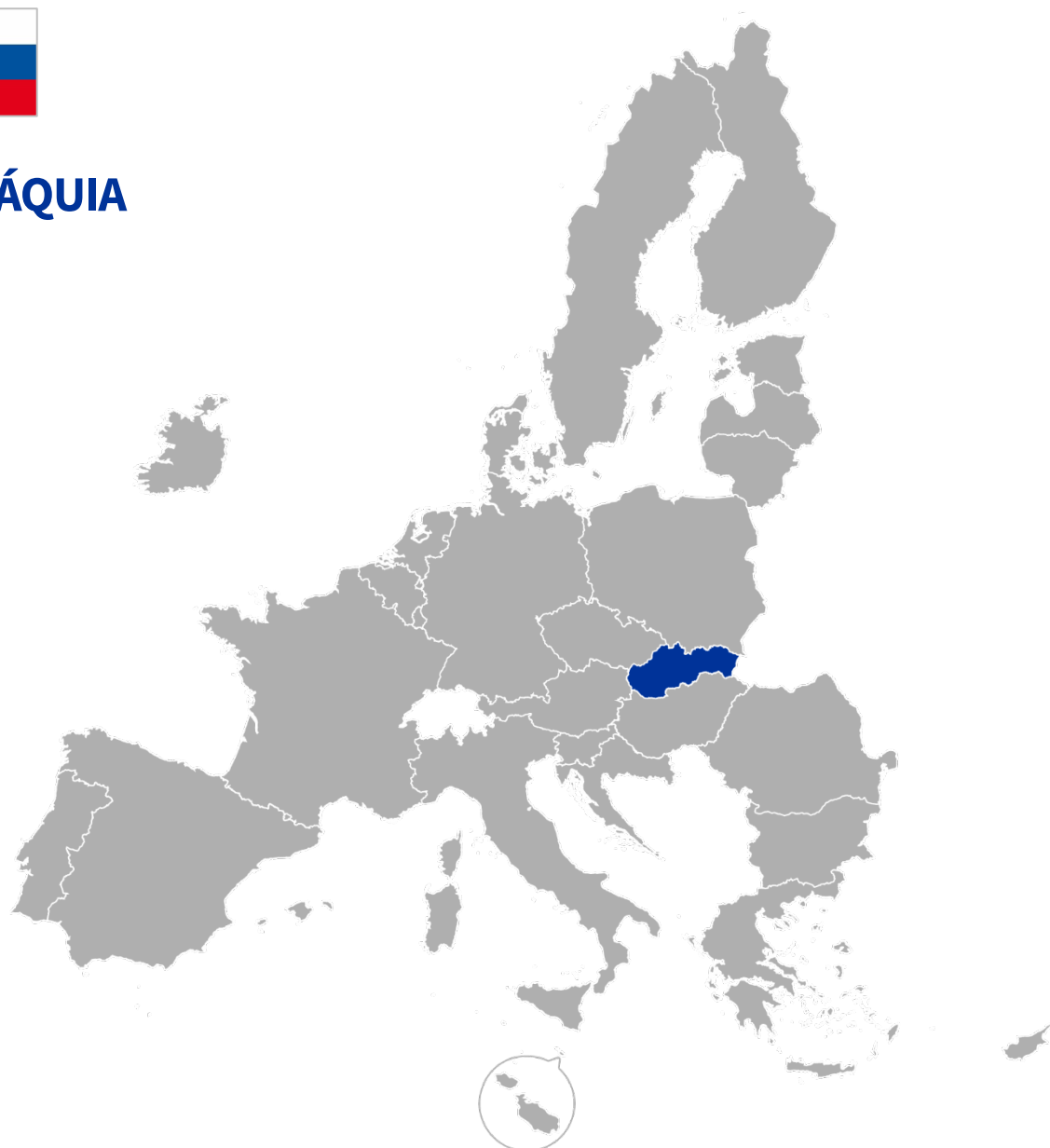
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



ESLOVÁQUIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **França, a Alemanha e a Itália**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____.
Estas infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

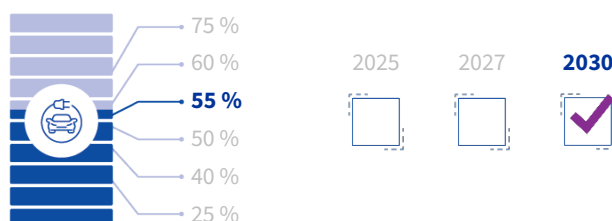
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia	55 %	2030	2040		têm por objetivo	a rede RTE-T	60 km	
Eslovénia								
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

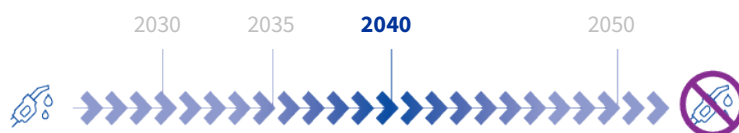
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2040**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- O seu país ambiciona ser líder na ação climática. No início deste ano, o governo do seu país aprovou a estratégia de política ambiental «Uma Eslováquia mais verde», que estabelece objetivos de proteção dos recursos naturais, de redução da poluição e de promoção de uma economia circular. Esta estratégia reforça a sua liderança neste domínio, e pretende expor a sua posição no debate de hoje.
- A Eslováquia acolhe instalações de fabrico de grandes empresas do setor automóvel, empregando 177 000 pessoas diretamente neste setor e muitas mais em indústrias conexas. Em 2019, os fabricantes deverão ter produzido mais de um milhão de automóveis. A indústria automóvel é uma pedra angular da economia eslovaca, contribuindo para 13 % do PIB, para quase 50 % da produção industrial e para 46 % das exportações.
- Reconhece que, a fim de efetuar a transição para a mobilidade elétrica, o setor automóvel do seu país terá de ser objeto de uma reestruturação significativa. Por conseguinte, é a favor de uma eliminação progressiva ligeiramente mais tardia, mantendo ao mesmo tempo a meta inicial de 55 % até 2030.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **60 quilómetros**.

todas as
autoestradas



**a rede
RTE-T**



40 km

60 km

80 km

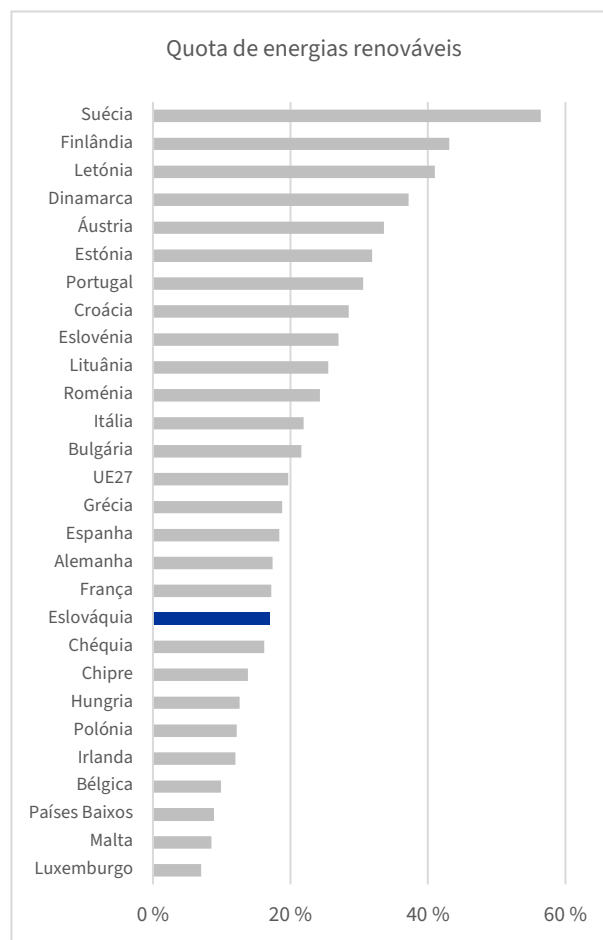
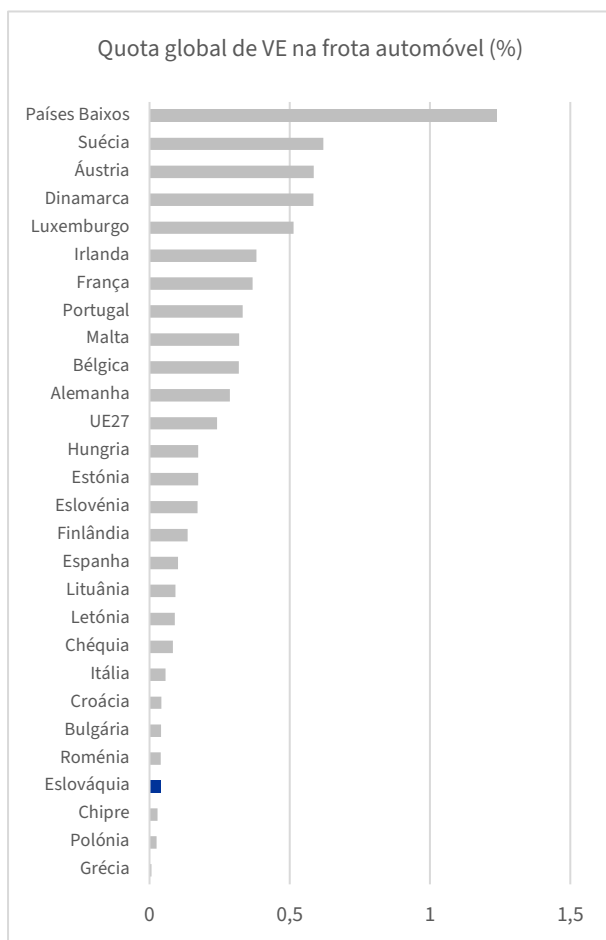
100 km

Os seus argumentos

- Não se opõe necessariamente à proposta da Comissão, mas prefere uma abordagem mais cautelosa.
- As tecnologias de VE estão a evoluir rapidamente e surgem com regularidade novas inovações, como o carregamento sem fios e a troca de baterias.
- Dada esta incerteza, os investimentos em grande escala nas atuais infraestruturas de carregamento correm o risco de se tornarem obsoletos, levando potencialmente ao desperdício de recursos. É necessária uma estratégia mais flexível para o país se adaptar à evolução futura.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Eslováquia
PIB per capita em EUR	30 440	17 270
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	112,0
Taxa de desemprego	7,2 %	6,7 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 803
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	84
Quota de energias renováveis	19,7 %	16,9 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	447
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	76 300
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	1,2 %

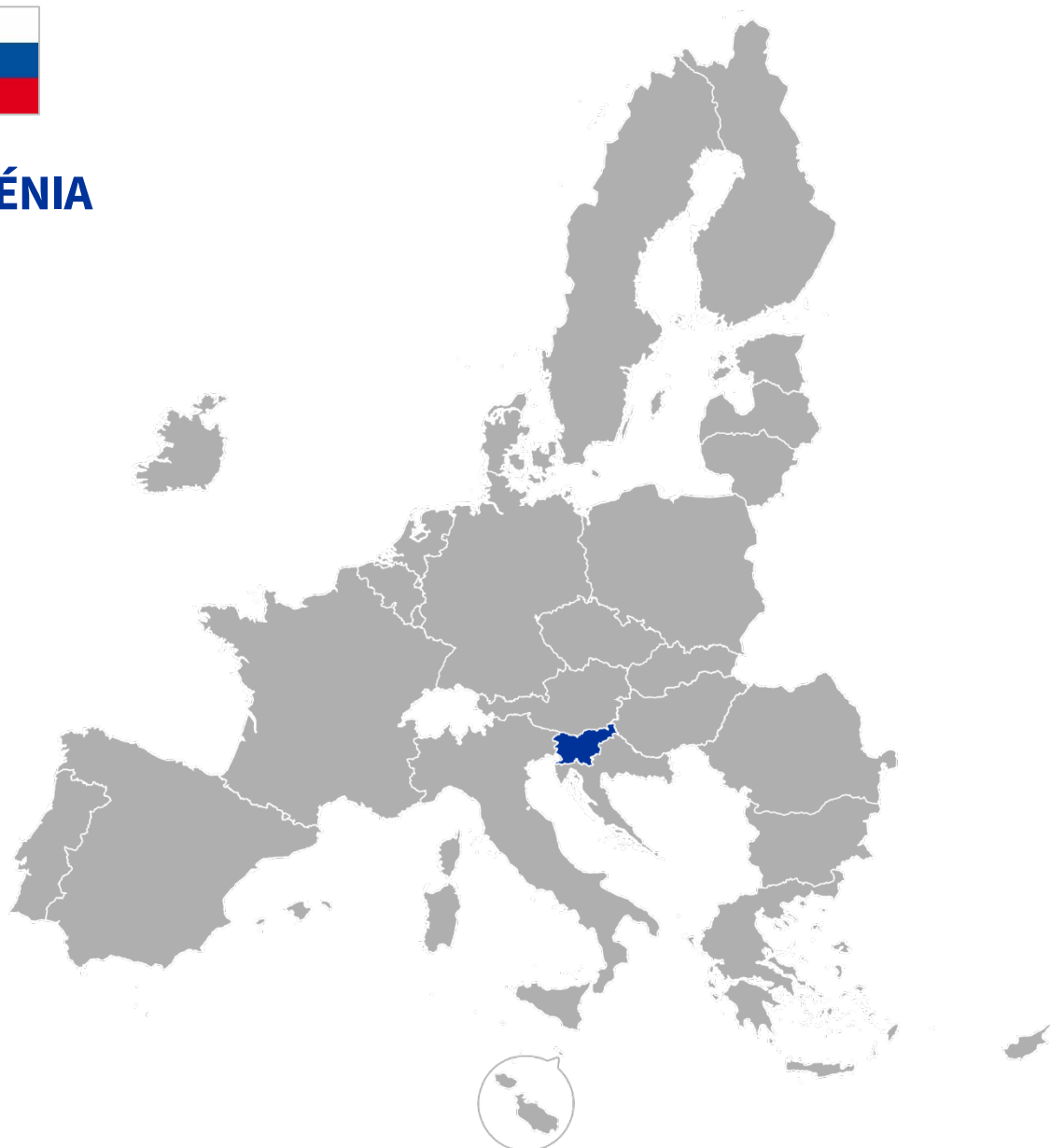
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



ESLOVÉNIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



ESLOVÉNIA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.



O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.

A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Finlândia, a Grécia e a Suécia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima de
___ km entre si, porque _____. Estas
infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

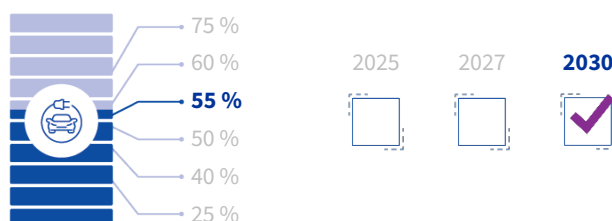
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia	55 %	2030	2035		têm por objetivo	a rede RTE-T	100 km	
Espanha								
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

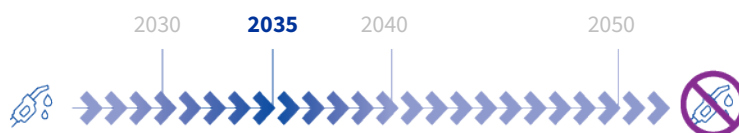
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **55 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2035**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- As alterações climáticas são uma das principais prioridades do seu país, e a transição para uma economia circular hipocarbónica constitui um objetivo estratégico para a economia eslovena.
- Apoia a proposta da Comissão, uma vez que considera que se trata de uma abordagem equilibrada – não é demasiado ambiciosa nem demasiado modesta. Reconhece que, para muitos países da UE, a reestruturação das fontes de energia será essencial, dado o aumento previsto da procura de eletricidade devido à transição para a eletromobilidade. Salienta a importância de garantir que todos os países disponham do tempo e do apoio necessários para efetuar a transição para fontes de energia mais limpas.
- Embora não faça diretamente parte da presente proposta, a transição para fontes de energia com emissões nulas de carbono é crucial, uma vez que o carregamento de VE por meio de eletricidade com elevada intensidade carbónica não é uma solução sustentável. É necessário um esforço coordenado para assegurar o alinhamento da eletromobilidade com objetivos de descarbonização mais vastos.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede abrangerá **a rede RTE-T**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **100 quilómetros**.

todas as
autoestradas



**a rede
RTE-T**



40 km

60 km

80 km

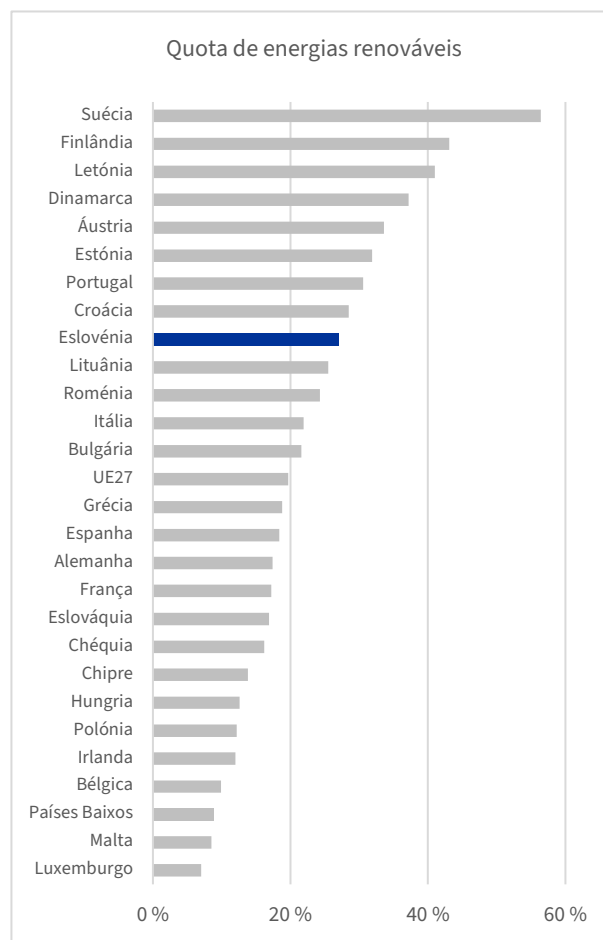
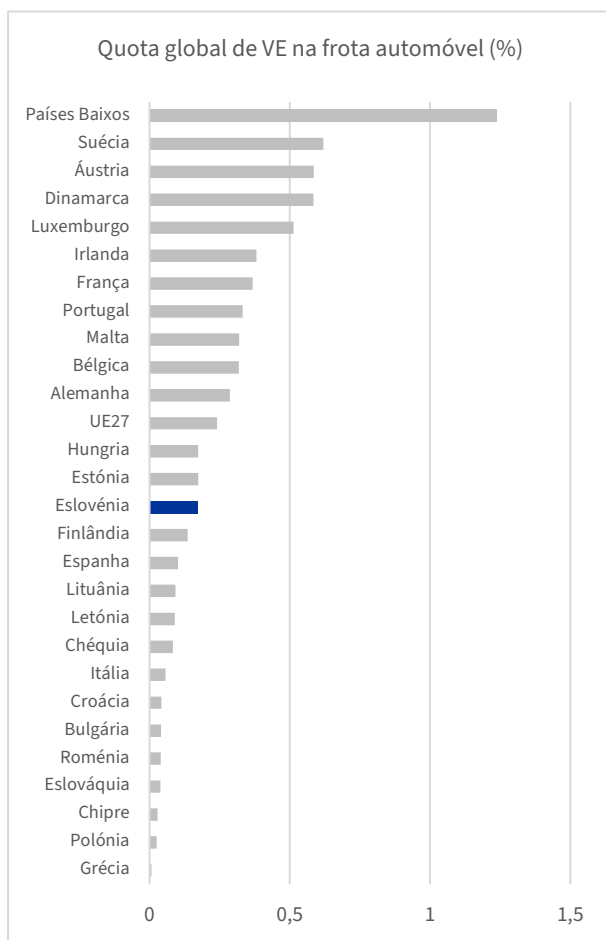
100 km

Os seus argumentos

- Opõe-se a requisitos obrigatórios no que respeita aos postos de carregamento, pois considera que o crescimento do mercado dos VE irá impulsionar naturalmente a procura de infraestruturas de carregamento.
- O setor privado deve desempenhar um papel fundamental no desenvolvimento de uma rede eficiente, assegurando que o investimento esteja em consonância com as necessidades reais do mercado.
- Esta abordagem está em consonância com os princípios do mercado livre, uma vez que os investimentos estatais podem desencorajar a inovação no setor privado e o investimento em soluções de carregamento.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Eslovénia
PIB per capita em EUR	30 440	22 230
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	103,7
Taxa de desemprego	7,2 %	5,0 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 957
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	176
Quota de energias renováveis	19,7 %	27,0 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	555
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	53 367
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	3,2 %

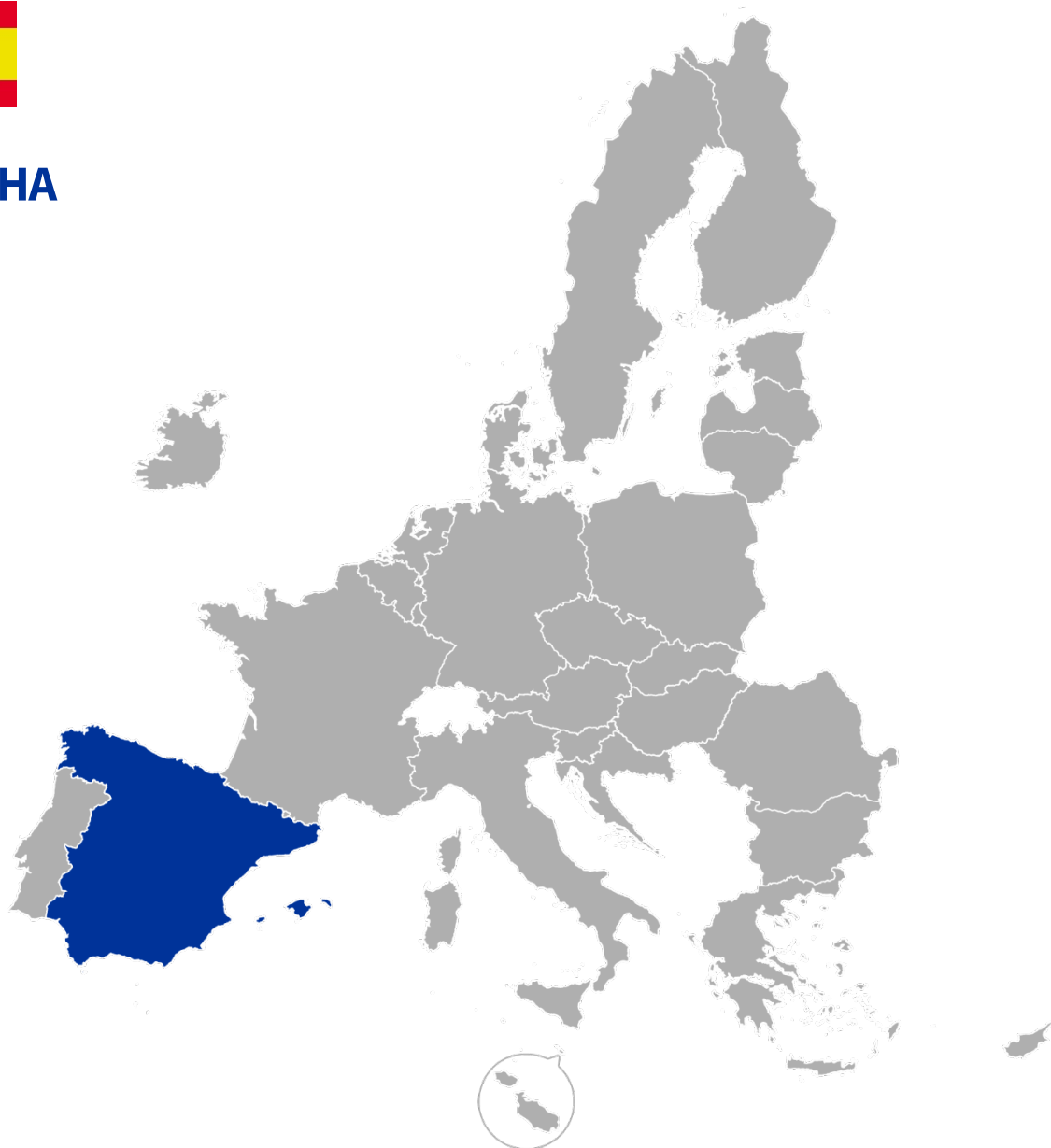
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



ESPAÑA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Estónia e Portugal**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a, caros/as colegas,*

Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este tema na ordem do dia de hoje.

Antes da reunião de hoje, já procedemos a deliberações profícuas com _____, e chegámos a acordo quanto a uma posição comum.

Consideramos que é necessário rever as metas estabelecidas no artigo 1.º do regulamento. Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos, ____% de veículos elétricos até _____. Defendemos a eliminação progressiva das novas matrículas de veículos não elétricos a partir do ano de _____, porque _____.

No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de carregamento de VE com uma distância máxima de ____ km entre si, porque _____. Estas infraestruturas deverão abranger _____, porque _____.

Estamos confiantes de que será possível alcançar um compromisso viável durante a reunião de hoje. Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

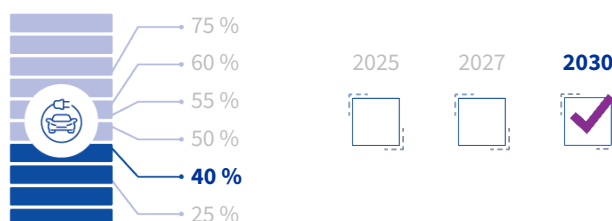
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha	40 %	2030	2035		têm por objetivo	todas as autoestradas	80 km	
Suécia								
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

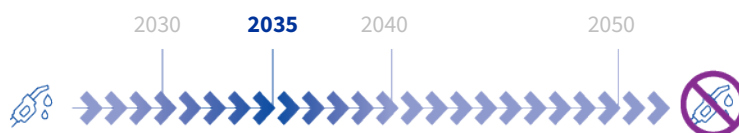
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2030**, os veículos elétricos devem representar **40 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2035**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- Uma vez que a Espanha é o segundo maior país da UE, os transportes desempenham um papel importante na economia do país, mas são também a maior fonte de emissões de gases com efeito de estufa.
- Considera que a proposta da Comissão é demasiado rígida e salienta a necessidade de flexibilidade, em especial no que toca ao cumprimento da meta para 2030, a fim de evitar choques de mercado. Esta é uma preocupação, tendo em conta as dificuldades económicas do seu país ao longo da última década.
- Uma vez que a Espanha tem uma das mais elevadas taxas de desemprego na UE, a sua principal prioridade é assegurar que a transição para os VE não leve à perda de postos de trabalho. Por conseguinte, defende medidas de apoio, nomeadamente o investimento em empresas espanholas em fase de arranque para impulsionar a adoção de VE e programas de formação para os jovens desempregados, a fim de os ajudar na transição para o setor em crescimento dos VE.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **têm por objetivo** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-
-se a



**têm por
objetivo**



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **80 quilómetros**.

**todas as
autoestradas**



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

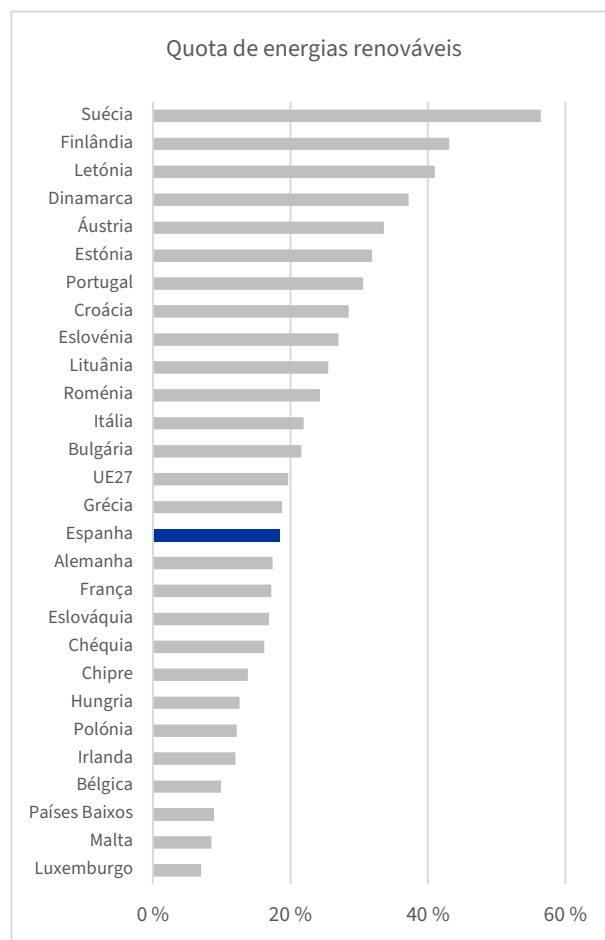
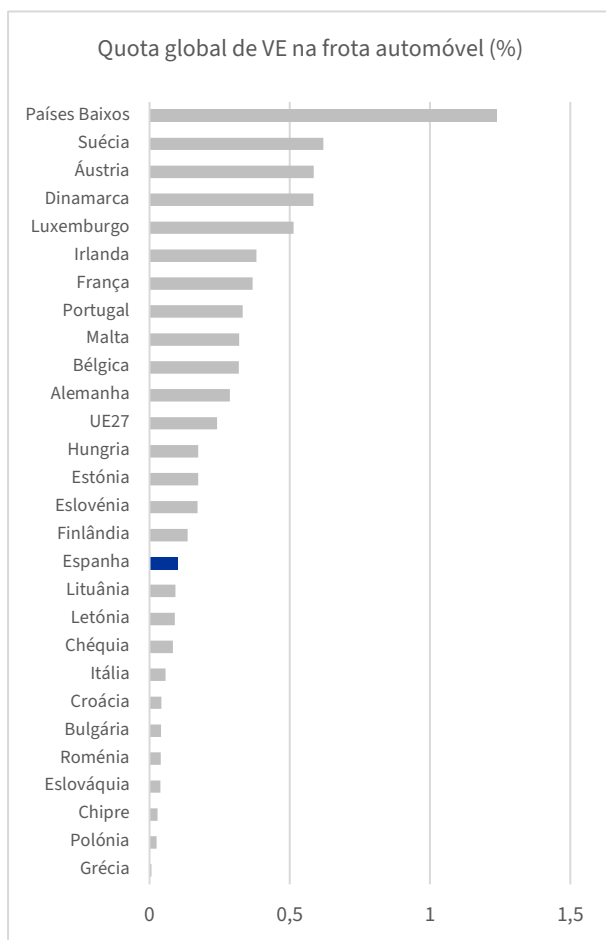
100 km

Os seus argumentos

- Cada Estado-Membro da UE tem diferentes redes rodoviárias, determinadas por diferentes densidades populacionais, o que significa que um regulamento único aplicável a todos não é adequado.
- A Espanha tem muitas zonas rurais escassamente povoadas e com baixa concentração de automóveis, o que significa que, nessas regiões, os postos de carregamento de VE seriam subutilizados, pelo que não são necessários a cada 60 km. Por conseguinte, solicita flexibilidade na definição de metas nacionais que não tenham um impacto negativo na atividade empresarial.
- No entanto, considera que seria mais benéfico colocar a tónica na instalação de postos de carregamento ao longo de todas as autoestradas, uma vez que os proprietários de VE não se limitam aos que residem ao longo da rede RTE-T.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Espanha
PIB per capita em EUR	30 440	23 850
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	93,8
Taxa de desemprego	7,2 %	15,5 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 577
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	158
Quota de energias renováveis	19,7 %	18,4 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	549
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	939 096
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	1,9 %

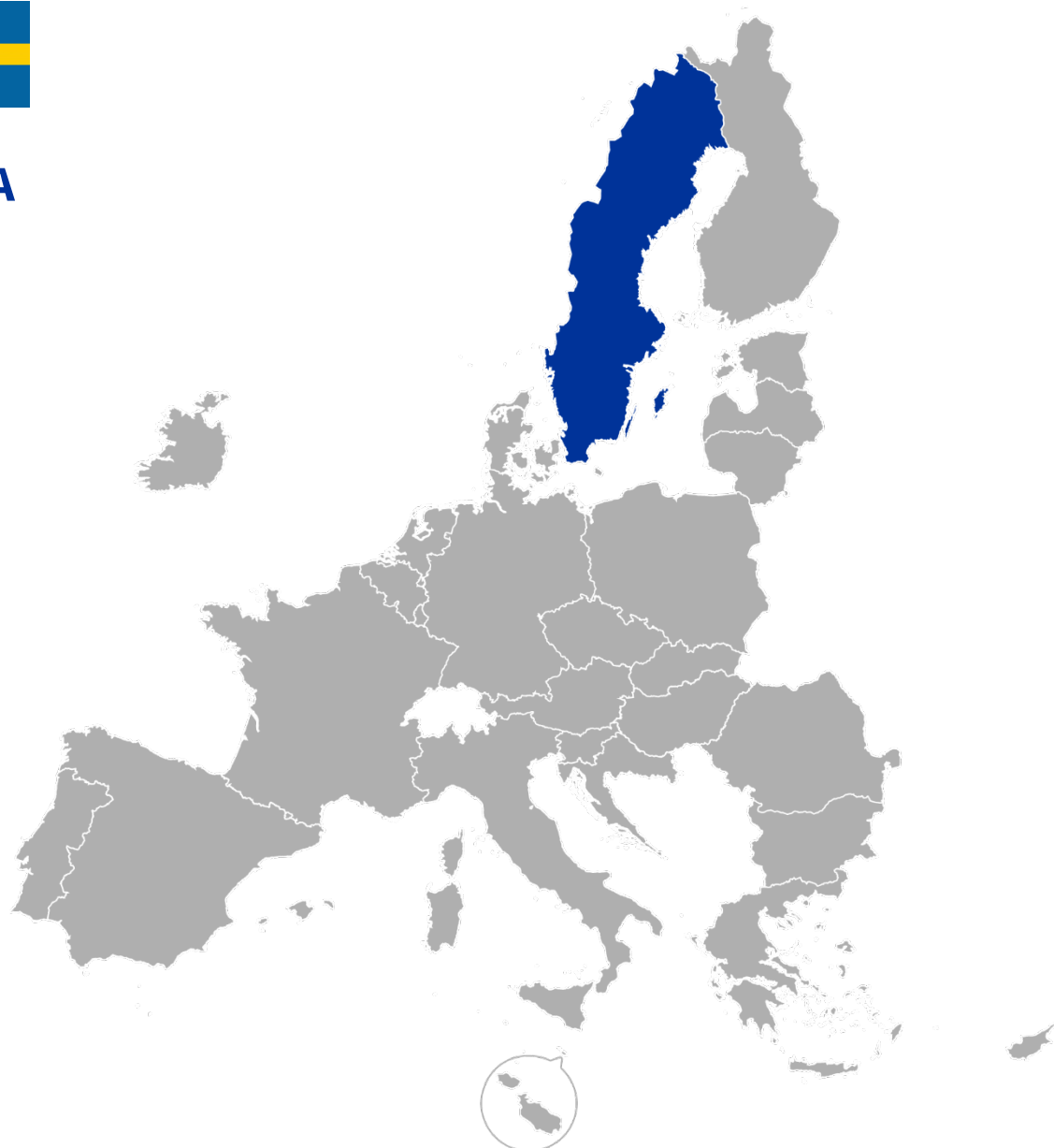
A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu

© União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C



SUÉCIA



MINISTRO POR UM DIA: NEGOCIAÇÃO A 27

■ Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros

Perfis dos papéis | **Versão avançada** | PT



Conselho
da União Europeia

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros
e à criação de infraestruturas para veículos elétricos

CONTEXTO DA PROPOSTA

Enquanto parte no Acordo de Paris, a UE está empenhada em combater as alterações climáticas. Com a Lei Europeia em matéria de Clima, a UE tornou o objetivo da neutralidade climática até 2050 juridicamente vinculativo, o que exige uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), algo que a UE procura concretizar através do Pacto Ecológico Europeu – a principal iniciativa da Comissão Europeia para 2019-2024.

O setor dos transportes é extremamente importante para o êxito do Pacto Ecológico. Desde 2019, os transportes são responsáveis por um quarto de todas as emissões de GEE na UE. Os automóveis de passageiros e os motociclos são a fonte de 60 % destas emissões. A redução das emissões no setor dos transportes é claramente difícil – as emissões provenientes do transporte rodoviário aumentaram 28 % entre 1990 e 2019.

São necessárias medidas urgentes para avançar no sentido de um sistema de transporte de passageiros mais sustentável, em que os veículos elétricos (VE) desempenham um papel central. Apesar da crescente disponibilidade de veículos elétricos nos últimos anos, a maioria dos automóveis de passageiros na UE continua a depender da gasolina e do gasóleo. A proposta da Comissão Europeia procura colmatar uma lacuna crucial nos esforços da UE de luta contra as alterações climáticas, nomeadamente estabelecendo uma data-limite para a venda de automóveis novos movidos a combustíveis fósseis e um requisito mínimo para as infraestruturas de carregamento de VE.

Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (ou seja, a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até 2030, os veículos elétricos devem representar 55 % dos veículos matriculados pela primeira vez.
- B) A partir de 2035, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos

- A) Os Estados-Membros comprometem-se a disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.
- B) Esta rede abrangerá a rede RTE-T. Dentro da rede, a distância entre postos de carregamento não pode exceder 60 quilómetros.



SUÉCIA

Ordem do dia

Corre o ano de 2021 e na ordem do dia da reunião de hoje do Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) figura a proposta da Comissão de um novo regulamento sobre a ecologização dos automóveis novos de passageiros que circulam nas estradas da UE.

Cabe-lhe debater o projeto de regulamento com os/as representantes dos outros Estados-Membros, a fim de alcançar um compromisso.

O seu objetivo principal

Chegar a acordo sobre uma posição comum do Conselho que reflita os seus interesses. Pode também considerar a possibilidade de apoiar uma opção de compromisso que reflita parcialmente os seus interesses.



A sua tarefa

1. **Leia** atentamente **as informações relativas ao seu grupo**, que definem os seus interesses e as suas posições.
2. Alguns dos **seus argumentos** estão em consonância com as posições de países como a **Finlândia, a Grécia e a Eslovénia**. Debata com os/as representantes desses países a possibilidade de cooperarem a fim de defenderem os vossos possíveis interesses comuns.

*Excelentíssimo/a Senhor/a presidente,
excelentíssimo/a Senhor/a comissário/a,
caros/as colegas,*

*Gostaria, antes de mais, de agradecer à Comissão
pela sua proposta e à Presidência por ter inscrito este
tema na ordem do dia de hoje.*

*Antes da reunião de hoje, já procedemos a
deliberações profícuas com _____, e
chegámos a acordo quanto a uma posição comum.*

*Consideramos que é necessário rever as metas
estabelecidas no artigo 1.º do regulamento.
Deveríamos ter uma percentagem de, pelo menos,
___ % de veículos elétricos até _____. Defendemos a
eliminação progressiva das novas matrículas de
veículos não elétricos a partir do ano de _____,
porque _____.*

*No que diz respeito ao artigo 2.º, os Estados-Membros
deverão comprometer-se a instalar infraestruturas de
carregamento de VE com uma distância máxima
de ___ km entre si, porque _____. Estas
infraestruturas deverão abranger _____,
porque _____.*

*Estamos confiantes de que será possível alcançar um
compromisso viável durante a reunião de hoje.*

Muito obrigado/a.

3. Prepare uma **alocução de abertura** (no máximo, 1 minuto) para a primeira ronda de negociações oficiais. Indique a sua posição relativamente aos artigos 1.º e 2.º. O guião que consta da caixa de texto à esquerda poderá ser-lhe útil.
4. Apresente a sua alocução de abertura quando a Presidência (que preside à reunião) lhe der a palavra. Se concordar com as posições de outros países que já se tenham pronunciado, deixe claro esse facto.
5. Ouça as posições dos outros países e **preencha o quadro da página seguinte** para tomar nota das mesmas. Uma parte importante das negociações consiste em ouvir os pontos de vista uns dos outros e encontrar soluções que funcionem para todos.
6. Durante as negociações oficiais, **apresente as suas posições e os seus argumentos**. Sempre que os seus argumentos estejam em consonância com os de outros países, poderá ser útil apresentarem-nos em conjunto para que tenham maior peso.
7. **A decisão final quanto ao sentido do voto é sua**. Chama-se a atenção para o facto de que, relativamente à votação final de uma proposta de compromisso, tem de decidir entre um compromisso com o qual possa não estar 100 % satisfeito/a ou a ausência de resultados.

Nota: O conteúdo apresentado foi concebido para fins didáticos de modo a assegurar o funcionamento do jogo e a experiência de aprendizagem dos participantes, não representando necessariamente conteúdos reais ou posições políticas autênticas.

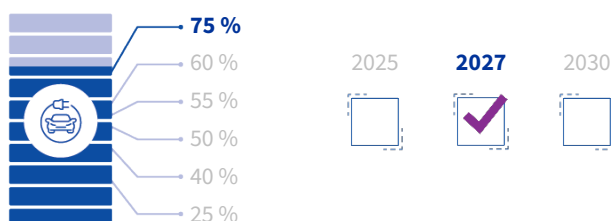
	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Áustria								
Bélgica								
Bulgária								
Croácia								
Chipre								
Chéquia								
Dinamarca								
Estónia								
Finlândia								
França								
Alemanha								
Grécia								
Hungria								
Irlanda								

	Artigo 1.º				Artigo 2.º			
	1A		1B	Outras sugestões/notas	2A	2B		Outras sugestões/notas
	% de todos os automóveis que devem ser VE ...	... até ao ano de ...	... a partir do ano de ...		Os Estados-Membros ...	A rede deve abranger ...	não pode exceder ...	
Itália								
Letónia								
Lituânia								
Luxemburgo								
Malta								
Países Baixos								
Polónia								
Portugal								
Roménia								
Eslováquia								
Eslovénia								
Espanha								
Suécia	75 %	2027	2030		comprometem-se a	todas as autoestradas	60 km	100 km em estradas de tráfego reduzido
Comissão	55 %	2030	2035		comprometem-se a	a rede RTE-T	60 km	

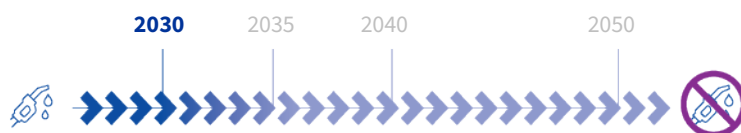
Artigo 1.º

Redução das emissões dos automóveis novos de passageiros

- A) As novas matrículas de veículos com motor de combustão interna (a gasolina ou a gasóleo) serão gradualmente eliminadas. Até **2027**, os veículos elétricos devem representar **75 % dos veículos matriculados pela primeira vez**.



- B) A partir de **2030**, não serão matriculados na UE automóveis novos movidos a gasolina ou a gasóleo.



Os seus argumentos

- A nível nacional, o governo do seu país visa alcançar a neutralidade climática em todos os setores até 2040, tornando-o um dos países mais ambiciosos da UE e líder na ação climática, a par de outras nações nórdicas. É necessária uma ação coletiva urgente para reduzir as emissões do setor dos transportes.
- Apoia uma eliminação progressiva mais ambiciosa a nível da UE, uma vez que está mais estreitamente alinhada com os compromissos nacionais do seu país. Considera igualmente que a transição para uma produção de energia neutra em termos de carbono é exequível se for adotada a abordagem certa.
- Com base na sua própria experiência, sabe o que é possível... tenciona antecipar o encerramento da última central elétrica a carvão do país para 2022, dois anos antes do previsto, graças à dedicação do governo e dos cidadãos suecos, que levam muito a sério a crise climática.
- As suas notas:

Artigo 2.º

Infraestruturas de carregamento de VE

- A) Os Estados-Membros **comprometem-se a** disponibilizar uma rede de postos de carregamento elétrico para os automóveis.

comprometem-se a



têm por objetivo



- B) Esta rede deve abranger **todas as autoestradas**. A distância entre postos de carregamento não pode exceder **60 quilómetros (100 km em estradas de tráfego reduzido)**.

todas as autoestradas



a rede RTE-T



40 km

60 km

80 km

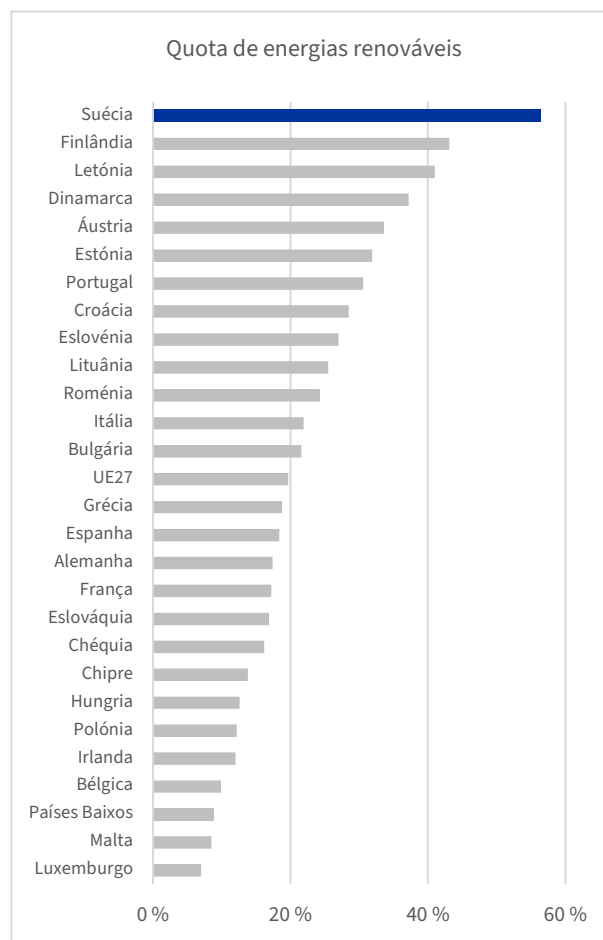
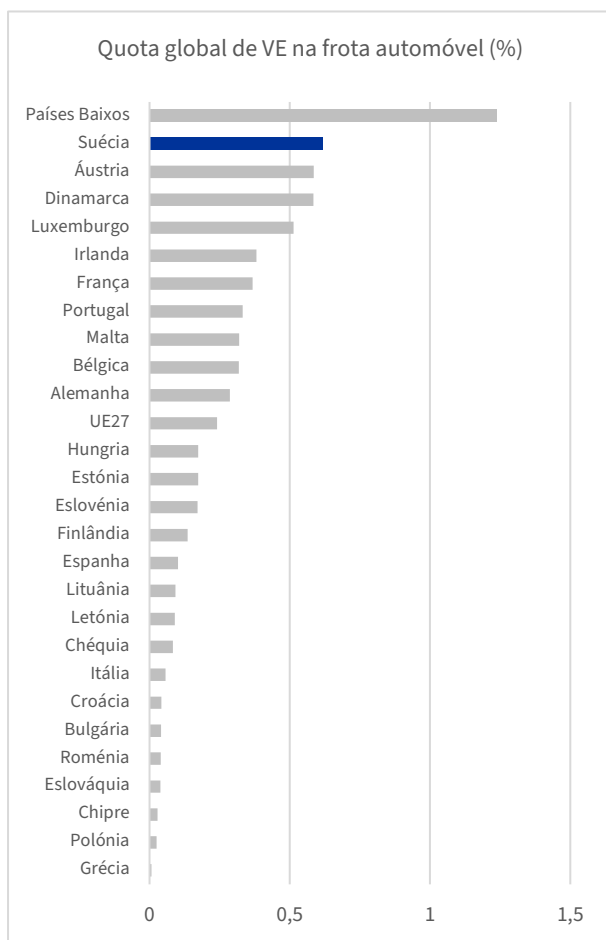
100 km

Os seus argumentos

- Em termos de infraestruturas para combustíveis, é necessário assegurar que os novos objetivos têm em conta as especificidades da Suécia. Nas zonas setentrionais escassamente povoadas do país, a distância entre aldeias é grande, o tráfego é reduzido, e a rentabilidade dos postos de carregamento é limitada.
- Por conseguinte, não apoia a proposta da Comissão na sua forma atual. Defende que sejam introduzidas algumas alterações.
- Mais especificamente, embora mantenha a distância de 60 km nas estradas com tráfego rodoviário normal, propõe uma distância máxima de 100 km nas estradas de tráfego reduzido.
- As suas notas:

Informações gerais

N.B.: As negociações decorrem em 2021!



	União Europeia	Suécia
PIB per capita em EUR	30 440	46 250
Densidade populacional (pessoas por km quadrado)	108,9	25,2
Taxa de desemprego	7,2 %	8,5 %
Emissões de gases com efeito de estufa (equivalente CO ₂ em toneladas per capita)	2 154	1 281
Intensidade de emissões de gases com efeito de estufa resultantes da produção de eletricidade (gCO ₂ e/kWh)	210	8
Quota de energias renováveis	19,7 %	56,4 %
Taxa de motorização (automóveis por 1 000 habitantes)	555	476
Automóveis novos de passageiros matriculados em 2019	10 949 740	298 771
Percentagem de VE novos matriculados em 2019	4,92 %	9,4 %

A presente publicação é produzida pelo Secretariado-Geral do Conselho a título meramente informativo. Não implica a responsabilidade das instituições da UE nem dos Estados-Membros. Para mais informações sobre o Conselho Europeu e o Conselho, consulte o seguinte sítio Web: www.consilium.europa.eu
 © União Europeia, 2025 | Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

PDF ISBN 978-92-850-0483-5 doi:10.2860/1612723 QC-01-25-005-PT-N
 Print ISBN 978-92-850-0484-2 doi:10.2860/3471139 QC-01-25-005-PT-C