

# **NEWSLETTER 23**

## **Comércio & Desenvolvimento Sustentável**

Dezembro de 2025

## Newsletter Comércio e Desenvolvimento Sustentável 23

### Apresentação

O CINDES apresenta o vigésimo terceiro número da série Comércio & Desenvolvimento Sustentável – uma *Newsletter* que tem por objetivo facilitar o acesso a informações sobre mudanças regulatórias e tendências na interseção entre as regulações ambientais e climáticas e o comércio internacional.

Esta edição está dedicada à discussão de iniciativas que a União Europeia vem adotando para mitigar os impactos de algumas de suas regulações nos custos e na competitividade de produtos europeus. Ao se aproximar o final do ano de 2025, as autoridades europeias (Comissão e Parlamento, principalmente) atuaram intensamente na produção normativa em temas conectados à agenda de comércio e clima. O adiamento do início da cobrança das exigências da lei antidesmatamento (EUDR), a simplificação das exigências relativas a certos requisitos de sustentabilidade corporativa (CRDD), a flexibilização de exigências ambientais para o setor automotivo e a extensão do CBAM para produtos a jusante nas cadeias produtivas de aço e alumínio são os exemplos tratados nesta Newsletter.

### 1. Lei antidesmatamento da União Europeia (EUDR): adiamento e simplificação de procedimentos

O Parlamento da União Europeia aprovou, em 17 de dezembro de 2025, o adiamento do início da obrigação de cumprimento das exigências da legislação que regula a circulação no bloco e as exportações de produtos que possam estar associados a desmatamento ou degradação florestal recente. As grandes empresas terão um ano adicional (até 30 de dezembro de 2026) para começar a apresentar comprovação de que os produtos comercializados no interior do bloco, bem como os exportados pela UE, não estão associados a tais práticas. As micro e pequenas empresas terão um prazo adicional de seis meses (até 30 de junho de 2027).

Essa já é a segunda vez que o início da cobrança das exigências previstas na EUDR é adiado. A apresentação dos relatórios que comprovam a ausência de desmatamento relacionado aos produtos incluídos na regulação deveria ter começado em janeiro de 2025, mas o prazo já havia sido estendido para janeiro de 2026.

A EUDR foi aprovada em 2021, entrou em vigência em junho de 2023 e estabeleceu um período de 18 meses para que os exportadores e importadores se adaptem à nova regulação. Os produtos cobertos pela regulação são: soja, cacau, café, carne bovina, madeira, borracha, celulose e papel, óleo de palma, incluindo ainda produtos como couros e peles de bovinos, chocolates e móveis de madeira, que contêm ou foram produzidos a partir do uso de *commodities* relevantes.

Tendo em vista a complexidade da regulação e as dificuldades técnicas apontadas por produtores de vários países — de fora e de dentro do bloco — para apresentar as informações exigidas, havia forte pressão para que o início da cobrança de comprovação fosse novamente adiado. De acordo com o Parlamento Europeu, esse tempo adicional tem como objetivo garantir uma transição suave e permitir que o processo de implementação ajude a fortalecer o sistema de informação que os operadores, exportadores, importadores e seus representantes usam para apresentar os seus relatórios de *due diligence*.

Os parlamentares pretendem facilitar este processo, definindo que o ônus da *due diligence* recaia sobre a empresa que primeiro introduz o produto sujeito à regulação no mercado da

União Europeia e não sobre os operadores e comerciantes que em seguida comercializam este produto.

As mudanças propostas também vão reduzir as obrigações que recaem sobre micro e pequenos operadores, que passarão a ter que apresentar apenas declarações simplificadas. O Parlamento estabeleceu a data de 30 de abril de 2026 como prazo para que a Comissão Europeia apresente uma análise de impacto da lei, particularmente no que se refere aos custos administrativos que oneram os micro e pequenos operadores.

O texto aprovado pelo Parlamento deverá agora ser encaminhado para aprovação pelo Conselho Europeu e publicado no Jornal Oficial da UE até o final de 2025.

<https://oeil.europarl.europa.eu/oeil/en/document-summary?id=1874417>

## **2. Simplificação das exigências de Diretiva da UE sobre apresentação de relatórios e *due diligence* relativos a certos requisitos de sustentabilidade corporativa (CRDD, na sigla em inglês)**

No dia 16 de dezembro de 2025, o Parlamento Europeu aprovou um acordo provisório entre os parlamentares e os governos que compõem o bloco para simplificar as regras e reduzir as exigências relacionadas aos procedimentos de *due diligence* relativos a temas ambientais, climáticos e de direitos humanos, a serem cumpridos por “empresas ativas no mercado interno” do bloco.

De acordo com a regulação, as empresas devem, por meio de *due diligence*, identificar e, quando necessário, atuar para prevenir, minimizar ou eliminar impactos negativos ambientais e sobre direitos humanos atuais ou potenciais de suas operações, daquelas de suas subsidiárias e dos seus parceiros de negócios nas suas cadeias de atividades.

O abrandamento das exigências já vinha sendo alvo de debates entre as autoridades do bloco europeu desde o início de 2025, como mostra a *Newsletter* Comércio & Desenvolvimento Sustentável nº 20<sup>1</sup>, que também apresenta um resumo dos principais aspectos da Diretiva.

A simplificação das regras agora aprovada pelo Parlamento da UE é parte do pacote mais amplo de redução de ônus administrativos que recaem sobre as empresas por imposição de regulações da União. O objetivo é facilitar o cumprimento das obrigações de sustentabilidade pelas empresas, fomentando a competitividade europeia. As principais disposições da nova diretiva aprovada são:

- Relatórios de sustentabilidade serão requeridos apenas de empresas com mais de 1.000 empregados e um faturamento líquido anual superior a 450 milhões de euros.
- As obrigações também serão exigidas de empresas não-europeias com faturamento líquido no bloco superior a 450 milhões de euros no interior do bloco e às suas subsidiárias e filiais que tenham faturamento acima de 200 milhões de euros na UE.
- Empresas menores, com menos de 1.000 empregados, serão protegidas de ações de transferência de responsabilidade de reportar, uma vez que não terão que fornecer

---

<sup>1</sup> Para uma descrição da regulação e das motivações para o seu abrandamento ver:

<https://cindesbrasil.org/wp-content/uploads/2025/02/Newsletter-CDS-20.pdf>

informações a seus parceiros de negócios maiores, além daquelas incluídas nos relatórios voluntários.

- Apenas corporações com mais de 5000 empregados e faturamento anual superior a 1,5 bilhões de euros terão que levar a cabo práticas de *due diligence*.
- As regras de *due diligence* serão exigidas a partir de julho de 2029.

Para facilitar o cumprimento das obrigações, a Comissão vai disponibilizar um portal digital com acesso a *templates* e orientações sobre as exigências da UE e dos governos nacionais.

O texto final deverá ser formalmente aprovado pelo Conselho Europeu, sendo que as alterações previstas pela nova Diretiva entrarão em vigência 20 dias após a sua publicação no Diário Oficial.

<https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20251211IPR32164/simplified-sustainability-reporting-and-due-diligence-rules-for-businesses>

[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-10-2025-0324\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-10-2025-0324_EN.pdf)

### 3. Flexibilização das normas ambientais que afetam o setor automotivo na UE

A Comissão Europeia divulgou, em 16 de dezembro de 2025, o Pacote Automotivo, que tem como objetivo flexibilizar as exigências ambientais previstas na regulação europeia e simplificar procedimentos.

O Pacote é composto por quatro elementos principais:

- **Revisão dos padrões existentes para emissões de CO<sub>2</sub> por carros e vans**

Os novos padrões de emissões de CO<sub>2</sub> propostos pela Comissão oferecem maior flexibilidade para que a indústria automotiva cumpra a meta estabelecida anteriormente de chegar à eliminação de 100% das emissões até 2035. De acordo com a nova proposta, a partir de 2035, as montadoras terão que cumprir a meta de redução de 90% de emissões, sendo que os 10% restantes poderão ser compensados por meio do uso de aço de baixo carbono produzido no bloco ou de e-combustíveis ou biocombustíveis.

De acordo com a Comissão, os novos padrões fortalecem a neutralidade tecnológica enquanto mantêm a previsibilidade para os produtores e dão sinais claros em favor da eletrificação.

Isso permitirá que híbridos plug-in (PHEV), extensores de autonomia, híbridos suaves e veículos com motor de combustão interna desempenhem um papel para além de 2035, juntamente com os veículos totalmente elétricos (EVs) e os movidos a hidrogênio.

Antes de 2035, os fabricantes poderão se beneficiar de "supercréditos" para carros elétricos pequenos e acessíveis fabricados na União Europeia. Isso incentivará a implantação no mercado de mais modelos pequenos de veículos elétricos. Uma flexibilidade adicional é concedida para o segmento de vans, onde a adoção de veículos elétricos tem sido estruturalmente mais difícil. A meta de redução de CO<sub>2</sub> para vans foi reduzida de 50% para 40% até 2030.

[https://transport.ec.europa.eu/document/download/acc22181-325a-4c7f-9ef9-cad4183bfa8e\\_en?filename=COM\\_2025\\_0995.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/acc22181-325a-4c7f-9ef9-cad4183bfa8e_en?filename=COM_2025_0995.pdf)

- **Fomento à indústria europeia de baterias**

O Pacote Automotivo inclui um conjunto de iniciativas voltadas para acelerar a produção e o aumento do conteúdo regional na cadeia de valor de baterias. A justificativa para essas

iniciativas baseia-se na avaliação de que o desenvolvimento da indústria europeia de baterias é central para os esforços da UE em atingir seus objetivos climáticos e fomentar a resiliência econômica, a segurança energética e a capacidade de defesa do bloco.

O documento da Comissão parte da constatação de que a competição global não ocorre em um ambiente de igualdade de condições, uma vez que muitos países vêm fomentando a sua indústria por meio de subsídios estatais. Apesar dos esforços para construir uma cadeia regional para a produção de baterias, a UE tornou-se importadora líquida, tendo importado 28 bilhões de euros em 2024, dos quais 22 bilhões com origem na China.

A transição da indústria automotiva europeia para veículos com emissões zero tem se dado em um contexto de perda de valor agregado regional. Enquanto o conteúdo europeu em veículos a combustão interna está em torno de 80%, nos veículos elétricos ele cai para cerca de 50%. As baterias representam entre 30% e 40% do custo dos veículos elétricos.

O conjunto de iniciativas para fomentar a produção regional na cadeia de baterias, chamado de *Battery Booster*, é composto por seis pilares:

- Pilar I: suporte à indústria europeia por meio de apoio financeiro
- Pilar II: desenvolvimento de cadeia de valor a montante para acesso a insumos e matérias-primas
- Pilar III: garantias para investimentos com valor adicionado e nivelamento das condições de competitividade no ambiente europeu
- Pilar IV: apoio a produtos “*made in EU*”, fomentando resiliência e sustentabilidade
- Pilar V: fomento à pesquisa, inovação e capacitação para a cadeia de valor europeia de baterias
- Pilar VI: coordenação de ações para maximizar seu impacto na Europa.

Nos diversos pilares há componentes de crédito subsidiado para o fomento da produção local ou regional que somam 1,8 bilhão de euros.

O documento da Comissão chama a atenção para a importância do tempo nesse processo, tendo em vista que o bloco se encontra atrasado na produção de baterias voltadas à descarbonização. A intenção é lançar a primeira chamada de propostas para a concessão de financiamento subsidiado no primeiro trimestre de 2026.

[https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/automotive-package-documents\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/automotive-package-documents_en)liberando

- ***Menos burocracia e melhoria do ambiente de negócios para a indústria europeia***

Neste eixo, a Comissão Europeia pretende promover a competitividade reduzindo os custos administrativos que devem levar a uma economia de recursos das empresas estimada em 706 milhões de euros por ano. Entre outras coisas, ela propõe reduzir o número de regulações secundárias que serão adotadas nos próximos anos e simplificar os procedimentos de testes para vans e caminhões.

O Pacote também introduz uma nova categoria de produtos no âmbito da iniciativa chamada de Pequenos Carros Acessíveis, que cobre veículos elétricos até 4,2 metros de comprimento. Isso vai permitir que os países membros e autoridades locais desenvolvam incentivos direcionados a

estimular a demanda por veículos elétricos pequenos feitos na UE. A Comissão está atualizando e harmonizando as regras de etiquetagem de automóveis para que os consumidores tenham informação completa sobre as emissões dos carros no momento da compra.

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_3051](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_3051)

- **Descarbonização dos veículos corporativos**

Há metas obrigatórias que são estabelecidas no nível dos Estados-Membros para apoiar a adoção de veículos de zero e baixa emissão por grandes empresas. Ter mais veículos de zero e baixa emissão no mercado, tanto de primeira quanto de segunda mão, beneficiará todos os clientes. Como os carros das empresas cobrem quilômetros anuais maiores, isso também significa maiores reduções de emissões. A Comissão adotará exigências de emissões zero ou baixas e de que o veículo seja "fabricado na UE" para que se beneficie de apoio financeiro público.

[https://transport.ec.europa.eu/document/download/8940df68-06ca-40eb-a4bd-208679ca89a8\\_en?filename=COM\\_2025\\_0994.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/8940df68-06ca-40eb-a4bd-208679ca89a8_en?filename=COM_2025_0994.pdf)

#### **4. Extensão do CBAM europeu a produtos acabados**

Também no dia 16 de dezembro de 2025, a Comissão Europeia apresentou propostas para eliminar eventuais brechas na regulação do CBAM (*Carbon Border Adjustment Mechanism*) da UE como resposta a preocupações levantadas por representantes de indústrias europeias sujeitas ao ETS (*Emissions Trading System*) europeu.

Atualmente, o CBAM abrange produtos básicos como alumínio, aço, cimento e eletricidade. A partir de 2028, os importadores desses bens passarão a pagar um preço de carbono equiparado àquele cobrado de produtores europeus sujeitos ao ETS. Embora possa contribuir para mitigar os riscos de vazamento de carbono, essa cobrança aumenta os custos das empresas que produzem bens a jusante nas cadeias produtivas desses materiais, como máquinas de lavar, por exemplo. Esse aumento de custos pode deslocar a produção desses produtos para outros países com regulações ambientais menos exigentes ou estimular a importação de produtos acabados com maior intensidade de carbono.

Para lidar com esses riscos, a partir de 1º de janeiro de 2028, o escopo de produtos cobertos pelo CBAM será estendido para abranger 180 produtos a jusante na cadeia produtiva de aço e alumínio, tais como máquinas e equipamentos, estimulando que as emissões sejam reduzidas e não deslocadas.

A maioria dos bens que serão incorporados à lista do CBAM é de produtos com elevado conteúdo de aço ou alumínio e, em geral, bens de produção, como maquinaria pesada, radiadores, máquinas para fundição e moldagem, entre outros. Apenas 6% dos novos produtos que serão incorporados ao CBAM são de uso doméstico.

A partir das lições que resultaram do período de transição do CBAM, a Comissão Europeia está buscando adotar estratégias para evitar os riscos de circunvenção. As propostas incluem o reforço dos requisitos de rastreabilidade dos bens cobertos e mecanismos para punir informações falsas.

A Comissão está promovendo também o uso de sucata para reduzir emissões nos produtos intensivos em energia, incorporando-o nos cálculos do preço de carbono, tanto para produtos europeus quanto para importados.

Além disso, a Comissão lançou um fundo temporário para apoiar os produtores europeus de produtos atingidos pelo CBAM e mitigar os riscos de vazamento de carbono enquanto a cobrança efetiva não estiver em vigência. O fundo irá reembolsar parcela dos custos de carbono que as empresas europeias têm com o ETS, desde que essas empresas comprovem seus esforços de descarbonização da produção.

A Comissão também publicou um relatório avaliando a fase de transição do CBAM (de outubro de 2023 a dezembro de 2025). As conclusões indicam que a CE considera que o CBAM é um instrumento importante na promoção da descarbonização em parte por conta da assistência técnica oferecida para apoiar o processo de implementação. O relatório também apresenta uma série de recomendações de medidas para assegurar um regime mais eficiente e efetivo a partir de 2026.

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_25\\_3088](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_3088)

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_25\\_3089](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_25_3089)