



Council of the  
European Union

Brussels, 1 March 2023  
(OR. en, it, pl)

---

---

**Interinstitutional File:  
2021/0197(COD)**

---

---

**6740/23  
ADD 1 REV 1**

**CODEC 247  
CLIMA 96  
ENV 167  
TRANS 70  
MI 135**

**'I/A' ITEM NOTE**

---

From: General Secretariat of the Council  
To: Permanent Representatives Committee/Council

---

Subject: Draft REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO<sub>2</sub> emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition (**first reading**)  
- Adoption of the legislative act  
= Statements

---

**Statement by Italy**

L'Italia condivide ed è pienamente impegnata nell'obiettivo di decarbonizzare il settore del trasporto stradale, in quanto la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del settore, in particolare quelle derivanti dalle autovetture e dai veicoli commerciali leggeri, è essenziale per raggiungere gli obiettivi climatici dell'Unione.

Riteniamo che, nel settore del trasporto su strada, la decarbonizzazione debba essere perseguita nel rispetto dei principi di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso le zero emissioni e della neutralità tecnologica.

Siamo certamente favorevoli all'elettrificazione dei veicoli leggeri. Non crediamo, tuttavia, che essa debba rappresentare, nella fase di transizione, l'unico percorso per raggiungere le zero emissioni.

L'elettrificazione richiede cambiamenti significativi nell'intero settore automobilistico che devono essere pianificati e guidati con la dovuta attenzione, al fine di evitare effetti economici, industriali e sociali indesiderati. Le auto con motore termico sono di proprietà di cittadini a basso reddito e rimarranno in circolazione oltre il 2035. Il successo delle auto elettriche dipenderà molto dal modo in cui diventeranno accessibili per questi cittadini.

Nel frattempo, la neutralità tecnologica consentirà agli Stati membri di avvalersi di tutte le soluzioni a loro disposizione per decarbonizzare il settore dei trasporti, a seconda delle circostanze e dei punti di partenza nazionali. L'uso di carburanti rinnovabili, compatibili con i motori termici, garantirà una riduzione immediata delle emissioni senza richiedere ai cittadini sacrifici economici sproporzionati. Forzare l'elettrificazione può, al contrario, comportare il rischio di una mancata accettazione da parte del mercato, che può danneggiare i produttori di auto e furgoni. Inoltre, impedirebbe lo sviluppo tecnologico di motori ibridi a bassissimo impatto ambientale.

Da un punto di vista industriale, l'aumento della domanda di carburanti rinnovabili offrirà un'importante opportunità di conversione al settore petrolchimico.

Stabilendo un obiettivo di riduzione delle emissioni del 100% nel 2035 e non prevedendo alcun incentivo per l'uso di carburanti rinnovabili, il Regolamento proposto non è in linea con il principio di neutralità tecnologica. Pertanto, l'Italia non può sostenerlo.

Ricordiamo che il raggiungimento di un obiettivo di riduzione delle emissioni del 100% dipende da diverse condizioni, tra cui:

- lo sviluppo di una catena di valore dei motori e delle batterie elettriche nell'Unione;
- un approvvigionamento sostenibile e diversificato delle materie prime necessarie;
- adeguate infrastrutture di ricarica e rifornimento;
- un miglioramento della rete elettrica, in modo che possa far fronte all'aumento della domanda;
- un adeguamento dell'intero settore automobilistico, anche attraverso la fornitura delle competenze necessarie;

- l'accettazione da parte del mercato dei nuovi veicoli, che dovrebbero essere disponibili a un prezzo accessibile, in particolare per le famiglie e i consumatori più vulnerabili.

Se tali condizioni, il cui soddisfacimento non dipende dalla sola attuazione del Regolamento 2019/631 e richiederà investimenti significativi e misure di compensazione, non dovessero essere realizzate, l'impatto dell'obiettivo sarebbe grave, in termini economici, sociali e ambientali, oltre che per l'autonomia strategica dell'Unione.

Notiamo, a questo proposito, che finora l'approccio scelto dall'Unione per il settore automobilistico è prevalentemente normativo, mentre Stati Uniti (con l'IRA) e Cina hanno anche adottato piani di stimolo.

Riteniamo pertanto che la Commissione debba:

- sostenere con tutti i mezzi disponibili, legislativi e finanziari, la transizione del settore automobilistico, in particolare delle PMI;
- monitorare e riferire in modo tempestivo ed esaustivo sui progressi verso una mobilità stradale a zero emissioni, considerando tutti i fattori che contribuiscono a una transizione equa ed efficiente dal punto di vista dei costi, compresa una valutazione delle possibili carenze di finanziamento, come indicato nel Regolamento (articolo 14 bis);
- garantire, sulla base del monitoraggio, della valutazione e della relazione di cui sopra, una revisione rigorosa e credibile degli obiettivi nel 2026, come previsto dal regolamento (articolo 15);
- dare seguito alla disposizione che prevede l'immatricolazione, dopo il 2035, di veicoli alimentati esclusivamente con carburanti a zero emissioni di CO<sub>2</sub> (preambolo 11);
- presentare una proposta per includere nel Regolamento meccanismi di contabilizzazione dei benefici, in termini di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, dei carburanti rinnovabili.

## **Statement by Poland**

Polska stanowczo negatywnie odnosi się wobec przyjęcia przedmiotowego aktu legislacyjnego.

Polska nie zgadza się na przenoszenie nowych opłat i obciążeń na obywateli, np. poprzez podniesienie kosztów dostępu do paliw. Wszelkie dodatkowe koszty wynikające z nowych obciążeń powinny być ponoszone przez producentów, a nie przenoszone na obywateli. Legislacja unijna powinna tworzyć zachętę dla producentów samochodów do oferowania zeroemisyjnych pojazdów o jak najniższym koszcie dla obywateli. Powinna również uwzględniać zróżnicowane uwarunkowania poszczególnych państw członkowskich, tak aby nie przyczyniać się do pogłębiania rozwarstwienia społecznego, skali ubóstwa lub wykluczenia.

Tendencje mające na celu obniżenie poziomu emisji spalin z pojazdów powinny uwzględniać możliwości rynku, zarówno od strony względów technologicznych producentów pojazdów lub ich wyposażenia, jak również strony ekonomicznej uwzględniającej możliwości finansowe obywateli kraju.

Polska dodatkowo nie może zaakceptować objęcia wyłączeniami producentów niektórych marek luksusowych - jest to niezgodne z generalną zasadą redukcji emisji przez wszystkie sektory w sprawiedliwy społecznie sposób. W czasach kryzysu, odstępstwa powinny być skierowane do najuboższych obywateli raczej niż do producentów luksusowych aut. Z tego powodu Polska wyraża negatywne stanowisko do przedmiotowego aktu legislacyjnego.