



Bruselas, 27 de marzo de 2023  
(OR. en, it, pl)

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2021/0197(COD)**

---

---

**6740/23  
ADD 1 REV 2**

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

**NOTA PUNTO «I/A»**

---

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Proyecto de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO <sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión ( <b>primera lectura</b> ) - Adopción del acto legislativo = Declaraciones

---

**Declaración de Italia**

Italia comparte y mantiene un firme compromiso con el objetivo de descarbonizar el sector del transporte por carretera, en la medida en que la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector, en particular aquellas procedentes de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros, resulta fundamental para alcanzar los objetivos climáticos de la Unión.

Consideramos que la descarbonización en el sector del transporte por carretera debe fundamentarse en el respeto tanto de los principios de una transición económicamente sostenible y socialmente justa en pro del objetivo de cero emisiones como de la neutralidad tecnológica.

Estamos sin duda a favor de la electrificación de los vehículos ligeros; no obstante, no creemos que esta medida deba ser la única vía para alcanzar el objetivo de cero emisiones durante la fase de transición.

La electrificación requiere enormes cambios en el conjunto del sector automovilístico; estos cambios deben ser planificados y dirigidos con la debida atención para así evitar efectos económicos, industriales y sociales indeseados. Los automóviles con motor de combustión pertenecen a ciudadanos con bajos ingresos y permanecerán en circulación más allá de 2035. La buena acogida de los turismos eléctricos dependerá en gran medida de la manera en que lleguen a ser asequibles para estos ciudadanos.

Mientras tanto, la neutralidad tecnológica permitirá a los Estados miembros recurrir a todas las soluciones a su disposición para descarbonizar el sector del transporte, en función de las circunstancias y de los puntos de partida de cada país. El empleo de combustibles renovables que sean compatibles con los motores de combustión garantizará una reducción inmediata de las emisiones sin exigir sacrificios económicos desproporcionados a la ciudadanía. Por el contrario, obligar a la electrificación puede provocar la falta de aceptación de una parte del mercado, con el consiguiente perjuicio para los productores de automóviles y furgonetas. Además, podría impedir el desarrollo tecnológico de motores híbridos con un impacto medioambiental muy reducido.

Desde un punto de vista industrial, la creciente demanda de carburantes renovables proporcionará al sector petroquímico una importante oportunidad de reconversión.

Al fijar un objetivo de reducción de las emisiones del 100 % de aquí a 2035 y al no contemplar ningún incentivo para la utilización de carburantes renovables, la propuesta de Reglamento no es acorde con el principio de neutralidad tecnológica, y, por consiguiente, Italia no puede apoyarlo.

Cabe recordar que la consecución de un objetivo de reducción de las emisiones del 100 % depende de diversas condiciones, a saber:

- el desarrollo de una cadena de valor de los motores y las baterías eléctricas en la Unión;
- un suministro sostenible y diversificado de las materias primas necesarias;
- infraestructuras adecuadas de recarga y repostaje;
- una mejora de la red eléctrica, de manera que sea capaz de hacer frente al aumento de la demanda;
- una adecuación del conjunto del sector automovilístico, en particular facilitando las capacidades adecuadas;

- la aceptación por parte del mercado de los nuevos vehículos, que deberían estar disponibles a un precio asequible, en particular para las familias y consumidores más vulnerables.

En caso de que no resultaran satisfechas dichas condiciones, cuyo cumplimiento no depende tan solo de la aplicación del Reglamento 2019/631 sino que exigirá importantes inversiones y medidas de compensación, las repercusiones del objetivo serían graves en términos económicos, sociales y medioambientales, así como para la autonomía estratégica de la Unión.

En este sentido, cabe indicar que, hasta el momento, el planteamiento elegido por la Unión para el sector automovilístico es principalmente normativo, mientras que en Estados Unidos (mediante la ley de reducción de la inflación) y en China se han adoptado además planes de estímulo.

Por consiguiente, consideramos que la Comisión debe:

- apoyar con todos los medios disponibles, tanto legislativos como financieros, la transición del sector automovilístico, en particular de las pymes;
- realizar un seguimiento e informar de manera oportuna y exhaustiva de los avances hacia una movilidad por carretera sin emisiones, considerando todos los factores que contribuyen a una transición justa y eficiente desde el punto de vista de los costes, en particular una evaluación de las posibles carencias en materia de financiación, tal como se indica en el Reglamento (artículo 14 *bis*);
- garantizar, mediante la monitorización, la evaluación y el informe mencionados anteriormente, una revisión rigurosa y fiable de los objetivos en 2026, tal como se contempla en el Reglamento (artículo 15);
- realizar un seguimiento de la disposición que contempla la matriculación, después de 2035, de vehículos que empleen exclusivamente combustibles con cero emisiones de CO<sub>2</sub> (considerando 11);
- presentar una propuesta para incluir en el Reglamento mecanismos de contabilización de los beneficios, en términos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, de los carburantes renovables.

## **Declaración de Polonia**

Polonia se opone firmemente a la adopción de este acto legislativo.

No es partidaria de las nuevas tarifas y cargas que se trasladan a los ciudadanos, por ejemplo mediante el aumento del coste del acceso a los combustibles. Los fabricantes, y no los ciudadanos, deben asumir los costes adicionales derivados de las nuevas cargas. La legislación de la UE debe constituir un incentivo para que los fabricantes de automóviles ofrezcan vehículos de emisión cero al menor coste posible para los ciudadanos. También debe tener en cuenta las circunstancias concretas de cada Estado miembro para evitar el agravamiento de la estratificación social, la pobreza o la exclusión.

Las actuaciones destinadas a reducir las emisiones de los vehículos deben considerar el potencial del mercado en cuanto a las particularidades tecnológicas de los fabricantes de vehículos o de equipamiento de vehículos y a los aspectos económicos, teniendo debidamente presente la capacidad financiera de los ciudadanos del país.

Asimismo, Polonia no puede aceptar que se incluyan exenciones para los fabricantes de algunas marcas de lujo, ya que esto es incompatible con el principio general de que todos los sectores deben reducir las emisiones de manera socialmente justa. En tiempos de crisis, las excepciones deben dirigirse a los ciudadanos más pobres en lugar de a los fabricantes de automóviles de lujo. Por consiguiente, Polonia manifiesta su oposición a este acto legislativo.

## **Declaración de Finlandia**

Apoyamos plenamente el ambicioso paquete de medidas «Objetivo 55» y acogemos con satisfacción el resultado de la votación sobre la propuesta de la Comisión en el Parlamento Europeo, que refleja el acuerdo transaccional alcanzado entre las instituciones en los diálogos tripartitos.

Aunque estamos de acuerdo con los objetivos del Reglamento de reducir las emisiones del transporte por carretera en consonancia con los objetivos climáticos de la Unión, lamentamos que los vehículos alimentados con gas no se tengan en cuenta en el Reglamento. Para nosotros, es importante promover la utilización del biometano en el transporte y durante las negociaciones presentamos una propuesta de incentivo para los vehículos alimentados con gas. También queremos destacar a la Comisión el considerando relativo a la matriculación de vehículos que funcionan con combustibles neutros en CO<sub>2</sub> después de 2035.

Por último, consideramos fundamental que, en la revisión de las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados, se mantenga la neutralidad tecnológica.

### **Declaración de la Comisión**

La Comisión Europea se ha comprometido a adoptar una normativa climática neutra desde el punto de vista tecnológico, en particular en lo que respecta a la regulación de las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y vehículos ligeros. La Comisión reconoce y confirma la decisión del Parlamento Europeo y del Consejo de incluir el considerando 11 en el texto transaccional acordado de la revisión del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas nuevos. La Comisión tomará este considerando como punto de partida de las iniciativas legislativas correspondientes.

Como primer paso, inmediatamente después de la adopción del Reglamento por el Parlamento Europeo y el Consejo, la Comisión presenta un Reglamento de Ejecución para las homologaciones de tipo de estos vehículos, estableciendo así un proceso de homologación de tipo que sea sólido e impida los fraudes para los vehículos alimentados exclusivamente, de manera permanente, con combustibles renovables de origen no biológico. La Comisión se esforzará para que el procedimiento en el seno del Comité Técnico sobre Vehículos de Motor (CTVM) sea rápido, y para lograr, dentro del marco jurídico, una conclusión satisfactoria del proceso de decisión.

La Comisión también trabajará sin demora en la aplicación ulterior del considerando 11. Tras la consulta a las partes interesadas, la Comisión también propondrá, en consonancia con la delegación de poderes, en otoño de 2023, un acto delegado en el que se especifique cómo los vehículos alimentados únicamente por electrocombustibles contribuirían a los objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, en relación con la regulación de las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y vehículos ligeros. En caso de que los colegisladores rechacen la propuesta, la Comisión seguirá otra vía legislativa, como una revisión de la normativa sobre el CO<sub>2</sub> para aplicar al menos el contenido jurídico del acto delegado.