



Brussels, 19 May 2025
(OR. en, it)

8905/25
ADD 1 REV 1

Interinstitutional File:
2025/0070 (COD)

CODEC 591
CLIMA 145
ENV 331
TRANS 176
MI 298

'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 to include an additional flexibility as regards the calculation of manufacturers' compliance with CO ₂ emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles for the calendar years 2025 to 2027 (first reading) - Adoption of the legislative act - Decision to derogate from the eight-week period provided for in Article 4 of Protocol 1 on the role of national Parliaments in the EU = Statements
----------	---

Statement by Italy

L'Italia accoglie con favore la proposta di modifica del Regolamento (UE) 2019/631 sugli standard di emissioni di CO₂ per le automobili e i furgoni per introdurre la nuova flessibilità e facilitare il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni fissato per il 2025, mitigando così nel breve periodo il rischio di sanzioni (le indennità per le emissioni in eccesso) che penalizzerebbero l'innovazione e aggraverebbero le attuali difficoltà del settore automobilistico dell'UE.

Per affrontare adeguatamente tali difficoltà nel lungo periodo, l'Italia ritiene indispensabile che la prevista revisione del Regolamento 2019/631 sia anticipata a quest'anno. Accogliamo quindi con favore l'intenzione della Commissione di anticipare la revisione al secondo semestre del 2025 e di accelerare il necessario lavoro preparatorio.

L'Italia ritiene che la revisione debba essere basata sui fatti, riflettere le realtà del mercato e portare a un quadro normativo realmente abilitante e stabile che garantisca una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa per il settore automobilistico. A tal fine, riteniamo essenziale che la revisione segua il principio della neutralità tecnologica e consideri il contributo di tutte le soluzioni disponibili per i veicoli puliti, compreso l'uso dei biocarburanti. Ci attendiamo inoltre una metodologia comprensiva per la valutazione delle emissioni di CO₂ lungo l'intero ciclo di vita dei veicoli dalla produzione alla dismissione.

Infine, l'Italia ritiene che le misure per ridurre il rischio di sanzioni debbano essere adottate anche per il settore dei veicoli commerciali pesanti e che si debba anticipare la revisione del Regolamento (UE) 2019/1242.

Statement by Malta

Malta can support the proposed degree of flexibility into the legislative framework but has concerns to raise. It is essential to recall that the overarching objective of this Regulation aligns with the EU's collective 2030 climate targets, particularly the Effort Sharing Regulation national targets.

Transport remains one of the EU's principal emitting sectors, and in Malta's case, transport emissions are the major contributors to ESR targets. As a country that imports all its vehicles, Malta is entirely reliant on the external market for vehicle supply and is particularly vulnerable to fluctuations in price dynamics between conventional and low-emission technologies. In this context, the Regulation's role in stimulating the market supply of low-emission vehicles is viewed as critical to Malta's national efforts to accelerate the electrification of its vehicle fleet and meet its decarbonisation commitments.

In light of the current challenges facing the European automotive sector, Malta recognises the importance of ensuring that the pathway to achieving climate targets remains both ambitious and cost-effective.

Statement by Sweden

Sweden reiterates that the amendments to Regulation on CO₂ emission performance standards for cars and vans ((EU) 2019/631) unjustly penalize early adopters retroactively. The amendments fail to specify that the values from existing pooling agreements, which are to be carried forward during the three-year period, should be allocated among the pool members based on their contributions. Instead, the allocation will be based on the number of newly registered vehicles for each pool member. Consequently, the values carried forward will not accurately reflect the average CO₂ emissions of all new vehicles. This will distort the incentive structure, undermine the credibility and effectiveness of the EU fleet-wide targets, and ultimately weaken the competitiveness of the European automotive industry. Therefore, Sweden cannot support the amendments.
