



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 9 de octubre de 2023
(OR. en)

13362/23
PV CONS 43
COMPET 914
IND 492
MI 782
RECH 415
ESPACE 61

PROYECTO DE ACTA

CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

(Competitividad (Mercado Interior, Industria, Investigación y Espacio))

25 de septiembre de 2023

1. Aprobación del orden del día

El Consejo aprueba el orden del día que figura en el documento 13069/23.

2. Adopción de los puntos «A»

Lista de puntos no legislativos

13139/23

El Consejo adopta todos los puntos «A» que se enumeran en el documento mencionado *supra*, incluidos todos los documentos REV y COR en las correspondientes lenguas presentados para su adopción.

Las declaraciones sobre estos puntos se recogen en la adenda.

Deliberaciones legislativas

(Deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea)

3. Revisión de la legislación de la Unión sobre protección de dibujos y modelos



12714/23 + COR 1

a) Directiva sobre la protección jurídica de los dibujos y modelos (refundición)

12714/23 ADD 1
+ ADD 1 COR 1
+ ADD 1 COR 2
(It)
+ ADD 1 COR 3
(es)

b) Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 6/2002 del Consejo, sobre los dibujos y modelos comunitarios, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2246/2002 de la Comisión

12714/23 ADD 2

Orientación general

El Consejo adopta la orientación general que figura en los documentos mencionados anteriormente.

4. Reglamento relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7)

 13084/23

Orientación general

El Consejo adopta la orientación general que figura en el documento mencionado anteriormente. Se adjuntan a la presente acta del Consejo las declaraciones de Dinamarca, Irlanda e Italia.

Actividades no legislativas

5. Acción consecutiva a las Conclusiones del Consejo Europeo de marzo y junio sobre competitividad y productividad del mercado único a largo plazo, a la luz de las Comunicaciones de la Comisión «El mercado único cumple treinta años» y «Competitividad a largo plazo de la UE»: el papel de los controles de competitividad en la formulación de propuestas legislativas

12678/23

Debate de orientación

Varios

6. a) Informe del Foro Iberoamericano de Agencias Gubernamentales de Protección al Consumidor (Madrid, 13 y 14 de septiembre de 2023)
Información de la Presidencia

 13181/23

El Consejo toma nota de la información facilitada por la presidencia.

b) Propuestas legislativas en curso
(Deliberación pública de conformidad con el artículo 16, apartado 8, del Tratado de la Unión Europea)



i) Directiva sobre el empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica mediante una mejor protección contra las prácticas desleales y una mejor información
Información de la Presidencia

7808/22 + ADD 1

El Consejo toma nota de la información facilitada por la presidencia.

ii) **La legislación farmacéutica de la UE desde una perspectiva industrial y de competitividad**
Información de las delegaciones alemana y austriaca

13166/23

El Consejo toma nota de la información facilitada por las delegaciones austriaca y alemana.



Primera lectura



Punto basado en una propuesta de la Comisión



Debate público propuesto por la Presidencia (artículo 8, apartado 2, del Reglamento interno del Consejo)

Declaraciones sobre el punto «B» legislativo que figura en el documento 13069/23**Ad punto «B»
n.º 4:**

Reglamento relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7)
Orientación general

DECLARACIÓN DE DINAMARCA

«Dinamarca considera que es de suma importancia mejorar la calidad del aire en Europa. Todos los años, la esperanza de vida de más de 300 000 ciudadanas y ciudadanos de Europa se ve reducida por la mala calidad del aire, que supone una presión para nuestros pulmones y debilita nuestro sistema inmunitario. Y los más afectados son los grupos vulnerables: niños, personas mayores y personas con bajos ingresos. En horas punta, el tráfico es la principal fuente de contaminación de nuestras ajetreadas calles: precisamente allí donde numerosas personas viven, van a la escuela, trabajan o hacen su vida cotidiana.

Asimismo, Dinamarca considera necesario un enfoque equilibrado en el que se garantice la protección del medio ambiente y la salud de la población europea y, al mismo tiempo, se mantenga la industria de la movilidad europea a la vanguardia de la competencia mundial.

Dinamarca cree que, con la propuesta de la Comisión relativa a la norma Euro 7, se había conseguido el mencionado equilibrio, con una relación de prácticamente 4 a 1 entre los beneficios para la salud y el medio ambiente y los costes. Desgraciadamente, en comparación con la propuesta de la Comisión, la orientación general supone un retroceso significativo en los efectos para el medio ambiente y la salud.

En particular, es lamentable que en la orientación general se hayan modificado los siguientes puntos en comparación con la propuesta de la Comisión:

- reversión general a la norma Euro 6 de los valores de los límites de emisión y los requisitos de ensayo. Los vehículos ya no tendrán que cumplir la norma sobre emisión en condiciones de carga útil baja, arranque en frío, temperaturas frías, etc.;
- eliminación de los rigurosos límites de vapor que ya están en uso en China y los Estados Unidos; y
- aplazamiento de varios años de las fechas de entrada en vigor. Teniendo en cuenta el nivel actual de ambición de la propuesta, es muy difícil encontrar una justificación a este aplazamiento.

Dinamarca es partidaria de incluir límites de emisiones para los neumáticos y los frenos, así como unos requisitos mínimos para las baterías. Sin embargo, las fechas de entrada en vigor para los neumáticos se han fijado dentro de cuatro y seis años, con un período transitorio de dos años y medio, y los requisitos para las baterías se basan en el mercado de ayer. Eso significa que los efectos de esta parte del Reglamento no empezarán a ser perceptibles hasta el año 2030.

Dinamarca cree firmemente que la orientación general sobre la norma Euro 7 representa una oportunidad perdida para que los legisladores potencien la competitividad del sector europeo del automóvil asegurando, al mismo tiempo, una mejor armonización mundial de las normas y disminuyendo significativamente la contaminación del aire generada por los vehículos propulsados por combustible fósil en las próximas décadas.

Dinamarca también cree que un compromiso equilibrado hubiese ayudado a los Estados miembros a lograr la norma de calidad del aire esperada en las futuras Directivas sobre la Calidad del Aire. En resumen, nos hallamos ante una oportunidad perdida de lograr un enfoque equilibrado hacia la movilidad sin emisiones.

A la vista de lo mencionado, Dinamarca no puede dar su apoyo a la orientación general».

DECLARACIÓN DE IRLANDA

«El expediente sobre la norma Euro 7 es de gran complejidad y tiene repercusiones de largo alcance tanto para el sector como para la ciudadanía de la UE. Irlanda reconoce los importantes esfuerzos llevados a cabo por la Presidencia y el trabajo realizado anteriormente por la Presidencia sueca para conciliar de un modo justo y viable las necesidades y las preocupaciones divergentes de los Estados miembros. Desde un principio, hemos insistido en la importancia de estas normas para mejorar la calidad del aire y proteger la salud pública; por ello, consideramos que es fundamental que se apliquen cuanto antes. Irlanda, sabedora de que en 2024 el Parlamento Europeo finaliza su legislatura, se abstendrá en la votación de la propuesta de orientación general presentada al Consejo a fin de que este expediente pueda progresar, pero constata que numerosas dudas que han surgido en el Grupo no se han plasmado en el texto final.

Es decepcionante que no se haya mantenido la ambición razonable y viable que figuraba en la propuesta original de la Comisión. La tecnología y la capacidad para imponer límites más rigurosos existen y ya se aplican en las principales economías competidoras europeas de fabricación de automóviles. Irlanda cree firmemente que se ha perdido una oportunidad de convertir a la UE en un mercado de vehículos más limpios y con menos emisiones líder en el sector, lo que posiblemente redundará en un empeoramiento de la capacidad competitiva de la industria del automóvil de la UE en tan solo unos pocos años.

No nos oponemos a que este expediente progrese, pero somos conscientes de que algunos de nuestros colegas también han planteado estas mismas cuestiones y han decidido votar en contra. Es evidente que todos los Estados miembros seguirán colaborando de forma proactiva en las negociaciones y abogando por que el Consejo y el Parlamento lleguen a un acuerdo equilibrado y favorable al medio ambiente en la siguiente fase del proceso legislativo. Será fundamental que volvamos a estudiar, junto con el Parlamento, las importantes cuestiones que han surgido en el seno del Grupo para asegurarnos de que el Reglamento Euro 7 nos ayude a alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo, a limpiar de contaminantes nocivos el aire que respiramos y a mantener la resiliencia y la competitividad de nuestra industria a escala mundial».

DECLARACIÓN DE ITALIA

«Italia agradece a la Presidencia española la intensa labor diplomática realizada. El texto transaccional que se ha puesto sobre la mesa es, sin lugar a dudas, un éxito en comparación con los primeros pasos de esta propuesta de Reglamento.

El realineamiento de varios umbrales con los valores establecidos en el Reglamento Euro 6 para los motores de combustión interna y las emisiones de partículas, así como la prórroga de los plazos para la entrada en vigor de la nueva legislación, son una decisión crucial en nombre de la responsabilidad política, económica y social. Italia está convencida de que la UE debe mantener el rumbo hacia el objetivo de la doble transición ecológica y digital y abstenerse de imponer nuevas cargas y de requerir esfuerzos adicionales a los fabricantes. Si se añadiesen nuevas obligaciones potenciales, la atención del sector acabaría inevitablemente desviándose de su objetivo de dar un salto tecnológico y, por consiguiente, se debilitaría su competitividad y se pondrían en peligro los niveles de empleo de los Estados miembros.

Por lo tanto, Italia considera que la última propuesta es, finalmente, un paso positivo en la dirección adecuada y confía en que los puntos que siguen siendo críticos se mejorarán durante los diálogos tripartitos. En concreto, considera que el sistema de monitorización a bordo de los vehículos tiene una fuerte repercusión negativa sobre los fabricantes, en especial para los vehículos de gama baja. Asimismo, Italia recomienda no hacer extensivos los requisitos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía a todos los tipos de trenes de potencia.

Italia cuenta con que la durabilidad de las emisiones se realinee con las normas del Reglamento Euro 6, así como con los requisitos de durabilidad de las baterías de tracción. En el caso de los pequeños fabricantes, es fundamental aplazar a 2035 la entrada en vigor del Reglamento, en consonancia con el Reglamento sobre las Emisiones de CO₂.

Para concluir, es imperativo preservar el sector del automóvil de la UE y apoyarlo; un sector al que los productores de terceros países están sometiendo a una dura prueba debido a las ventajas competitivas que les confieren las generosas subvenciones de las que disfrutaban y, en particular, los marcos reglamentarios favorables, que no están en línea con las normas de la UE.

Italia está resuelta a seguir trabajando con coherencia y responsabilidad en este sentido, a favor de los trabajadores, el sector y la ciudadanía de la UE».
