



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 9 octobre 2023
(OR. en)

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

PROJET DE PROCÈS-VERBAL
CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE
(Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace))
25 septembre 2023

1. Adoption de l'ordre du jour

Le Conseil a adopté l'ordre du jour qui figure dans le document 13069/23.

2. Approbation des points "A"

Liste des activités non législatives


13139/23

Le Conseil a adopté tous les points "A" dont la liste figure dans le document indiqué ci-dessus, y compris tous les documents linguistiques COR et REV présentés pour adoption.

Les déclarations relatives à ces points figurent dans l'addendum.

Délibérations législatives


(Délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)

3. Réexamen de la législation de l'UE sur la protection des dessins ou modèles  12714/23 + COR 1

a) **Directive sur la protection juridique des dessins ou modèles (refonte)** 12714/23 ADD 1
+ ADD 1 COR 1
+ **ADD 1 COR 2 (It)**
+ **ADD 1 COR 3 (es)**

b) **Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 6/2002 du Conseil sur les dessins ou modèles communautaires et abrogeant le règlement (CE) n° 2246/2002 de la Commission** 12714/23 ADD 2
Orientation générale

Le Conseil a approuvé une orientation générale, dont le texte figure dans les documents susvisés.


4. **Règlement relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7)**  13084/23
Orientation générale

Le Conseil a approuvé une orientation générale, dont le texte figure dans le document susvisé. Les déclarations du Danemark, de l'Irlande et de l'Italie figurent à l'annexe du présent procès-verbal du Conseil.


Activités non législatives

5. Suivi des conclusions des Conseils européens de mars et de juin sur la compétitivité et la productivité à long terme du marché unique, à la lumière des communications de la Commission intitulées "Le marché unique a 30 ans" et "La compétitivité à long terme de l'UE": le rôle des contrôles de compétitivité dans la formulation des propositions législatives 12678/23
Débat d'orientation

Divers

6. a) **Rapport du Forum ibéro-américain des agences gouvernementales de protection des consommateurs (Madrid, 13 et 14 septembre 2023)**  13181/23
Informations communiquées par la présidence

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

- b) **Propositions législatives en cours d'examen** 
(Délibération publique conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)
- i) **Directive visant à donner aux consommateurs les moyens d'agir en faveur de la transition écologique grâce à une meilleure protection contre les pratiques déloyales et à de meilleures informations** 7808/22 + ADD 1
Informations communiquées par la présidence

Le Conseil a pris note des informations communiquées par la présidence.

ii) **La législation pharmaceutique de l'UE du point de vue de l'industrie et de la compétitivité**
Informations communiquées par les délégations autrichienne et allemande

13166/23

Le Conseil a pris note des informations communiquées par les délégations autrichienne et allemande.



Première lecture



Sur la base d'une proposition de la Commission



Débat public proposé par la présidence (article 8, paragraphe 2, du règlement intérieur du Conseil)

Déclarations relatives au point "B" législatif figurant dans le document 13069/23

Concernant le point 4 de la liste des points "B":

Règlement relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7)

Orientation générale

DÉCLARATION DU DANEMARK

"Le Danemark estime qu'il est de la plus haute importance d'améliorer la qualité de l'air en Europe. La mauvaise qualité de l'air réduit l'espérance de vie de plus de 300 000 citoyens européens chaque année. Elle met nos poumons à rude épreuve et affaiblit notre système immunitaire, les groupes vulnérables – enfants, personnes âgées et personnes à faibles revenus – étant les plus touchés. Pendant les heures de pointe, la circulation constitue la principale source de pollution sur nos grandes artères, précisément dans les endroits où de nombreuses personnes vivent, étudient, travaillent et passent leurs journées.

En outre, le Danemark estime qu'une approche équilibrée est nécessaire pour garantir la protection de l'environnement et de la santé de tous les citoyens européens, tout en maintenant le secteur européen de la mobilité à la pointe de la concurrence mondiale.

Le Danemark est d'avis que la proposition de règlement Euro 7 présentée par la Commission assurait un tel équilibre, apportant des avantages en matière de santé et d'environnement presque quatre fois plus importants que les coûts induits. Nous déplorons que l'orientation générale constitue un recul important par rapport au niveau d'ambition de la proposition de la Commission du point de vue des incidences sur l'environnement et la santé.

En particulier, il est regrettable que, dans l'orientation générale, les dispositions ci-après aient été modifiées par rapport à la proposition de la Commission:

- réalignement général des valeurs limites d'émission et des prescriptions en matière d'essai sur la norme Euro 6. Les véhicules ne devront plus respecter la norme en matière d'émissions dans le cas d'une charge utile faible, d'un démarrage à froid, de températures froides, etc.;
- suppression des limites strictes en matière de vapeurs, qui sont déjà en vigueur en Chine et aux États-Unis; et
- report des dates d'entrée en vigueur de plusieurs années. Compte tenu du niveau d'ambition actuel de la proposition, il est très difficile de comprendre ce qui justifie ce report.

Le Danemark est favorable à l'inclusion de limites d'émission pour les pneus et les freins ainsi que d'exigences minimales relatives aux batteries. Néanmoins, les dates d'entrée en vigueur pour les pneus sont fixées à quatre et six ans, avec une période de transition de deux ans et demi, et les exigences relatives aux batteries sont fondées sur le marché tel qu'il était hier. Cela signifie que les effets de ce volet du règlement ne se feront pas sentir avant 2030.

Le Danemark est fermement convaincu que l'orientation générale concernant le règlement Euro 7 représente une occasion manquée pour les législateurs de renforcer la compétitivité du secteur automobile européen, tout en veillant à une meilleure harmonisation des normes à l'échelle mondiale et en réduisant sensiblement la pollution atmosphérique causée par les véhicules utilisant des combustibles fossiles au cours des décennies à venir.

Le Danemark estime en outre qu'un compromis équilibré aurait aidé les États membres à atteindre la norme de qualité de l'air qui devrait être fixée dans les futures directives sur la qualité de l'air. En bref, il s'agit d'une occasion manquée de parvenir à une approche équilibrée sur la voie d'une mobilité à émission nulle.

Compte tenu de ce qui précède, le Danemark ne peut soutenir l'orientation générale."

DÉCLARATION DE L'IRLANDE

"Le règlement Euro 7 est un dossier complexe qui a de vastes implications tant pour l'industrie que pour les citoyens de l'UE. L'Irlande salue les efforts considérables déployés par la présidence, ainsi que les travaux antérieurs menés sous la présidence suédoise, pour trouver une solution réalisable et équitable permettant de répondre aux préoccupations et besoins divergents des États membres. Dès le départ, nous avons souligné l'importance que revêtent ces normes pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé publique; à cette fin, il est important que nous veillions à les mettre en place dès que possible. Compte tenu de la fin de la législature du Parlement européen en 2024, l'Irlande s'abstiendra de voter sur la proposition d'orientation générale présentée au Conseil afin que les travaux puissent se poursuivre sur ce dossier, mais elle tient à souligner que nombre des préoccupations soulevées au niveau du groupe ne sont pas prises en considération dans ce texte final.

Il est décevant que l'objectif raisonnable et réalisable prévu dans la proposition initiale de la Commission n'ait pas été maintenu. Les technologies et capacités permettant d'imposer des limites plus strictes existent déjà et sont déjà utilisées dans les principales économies concurrentes de la construction automobile en Europe. L'Irlande est fermement convaincue qu'il s'agit d'une occasion manquée de faire de l'UE un leader sur le marché des véhicules plus propres et à plus faibles émissions, qui risque de rendre l'industrie automobile de l'Union beaucoup moins compétitive en l'espace de quelques années seulement.

Nous ne nous opposerons pas à la poursuite des travaux sur ce dossier, mais nous prenons acte du fait que certains de nos collègues ont également soulevé ces questions et décidé de voter contre le texte. Il ne fait aucun doute que tous les États membres continueront à participer de manière proactive aux négociations et à plaider en faveur d'un accord équilibré et respectueux de l'environnement entre le Conseil et le Parlement dans la phase suivante du processus législatif. Il sera essentiel que nous débattions à nouveau avec le Parlement des questions importantes qui ont été soulevées au sein du groupe pour faire en sorte que le règlement Euro 7 nous aide à atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe, nous aide à éliminer les polluants nocifs de l'air que nous respirons et nous aide à veiller à ce que notre industrie reste résiliente et compétitive à l'échelle mondiale."

DÉCLARATION DE L'ITALIE

"L'Italie remercie la présidence espagnole pour l'intense travail diplomatique qu'elle a accompli. Le texte de compromis qui est sur la table est sans aucun doute une réussite par rapport aux premières étapes de la proposition de règlement en question.

Le réalignement d'une série de seuils sur ceux établis par le règlement Euro 6 concernant les moteurs à combustion interne et les émissions de particules, ainsi que la prolongation des délais d'entrée en vigueur de la nouvelle législation constituent une décision cruciale, du point de vue de la responsabilité politique, économique et sociale. L'Italie est convaincue que l'UE doit garder le cap sur l'objectif de la double transition écologique et numérique, en s'abstenant d'imposer de nouvelles charges aux constructeurs et de leur demander des efforts supplémentaires. De nouvelles obligations éventuelles finiraient inévitablement par détourner l'attention de l'industrie de la poursuite de l'objectif d'un bond technologique, ce qui affaiblirait sa compétitivité et mettrait en péril les niveaux d'emploi dans les États membres.

C'est pourquoi l'Italie estime que la dernière proposition en date constitue finalement une avancée positive dans la bonne direction, et espère que les points qui restent problématiques seront améliorés pendant les trilogues. En particulier, elle considère que le système de surveillance embarqué à bord des véhicules a une forte incidence négative sur les constructeurs, en particulier en ce qui concerne les véhicules d'entrée de gamme. Par ailleurs, l'Italie recommande de ne pas étendre à tous les types de groupes motopropulseurs les exigences relatives à la surveillance de la consommation de carburant et d'énergie à bord.

L'Italie table sur le fait que la durabilité au regard des émissions sera réalignée sur les normes prévues dans l'actuel règlement Euro 6, au même titre que les prescriptions en matière de durabilité applicables aux batteries de traction. Pour les petits constructeurs, il est essentiel de reporter l'entrée en vigueur du règlement à 2035, conformément au règlement concernant les émissions de CO₂.

Pour conclure, il est impératif de préserver et de soutenir le secteur automobile de l'UE, qui est rudement mis à l'épreuve par des producteurs de pays tiers bénéficiant d'avantages concurrentiels grâce à de généreuses subventions et à des cadres réglementaires particulièrement favorables qui ne sont pas conformes aux normes de l'UE.

L'Italie est déterminée à continuer d'œuvrer sans relâche et de manière responsable dans cette direction, dans l'intérêt des travailleurs, de l'industrie et des citoyens de l'UE."
