



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 9 ottobre 2023
(OR. en)

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

PROGETTO DI PROCESSO VERBALE

CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

(Competitività (mercato interno, industria, ricerca e spazio))

25 settembre 2023

1. Adozione dell'ordine del giorno

Il Consiglio ha adottato l'ordine del giorno che figura nel documento 13069/23.

2. Approvazione dei punti "A"

Elenco non legislativo

13139/23

Il Consiglio ha adottato tutti i punti "A" elencati nel documento succitato, compresi tutti i documenti linguistici COR e REV presentati per adozione.

Le dichiarazioni relative a tali punti figurano nell'addendum.

Deliberazioni legislative

(deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)

3. Revisione della legislazione dell'UE in materia di protezione dei disegni e modelli 12714/23 + COR 1

a) **Direttiva sulla protezione giuridica dei disegni e modelli (rifusione)** 12714/23 ADD 1
+ ADD 1 COR 1
+ **ADD 1 COR 2 (It)**
+ **ADD 1 COR 3 (es)**

b) **Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 6/2002 del Consiglio su disegni e modelli comunitari e abroga il regolamento (CE) n. 2246/2002 della Commissione** 12714/23 ADD 2
Orientamento generale

Il Consiglio ha approvato l'orientamento generale che figura nel suddetto documento.

4. **Regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7)**  13084/23
Orientamento generale

Il Consiglio ha approvato l'orientamento generale che figura nel suddetto documento. Le dichiarazioni di Danimarca, Irlanda e Italia sono allegate al presente processo verbale del Consiglio.

Attività non legislative

5. Seguito dato alle conclusioni del Consiglio europeo di marzo e giugno in materia di competitività e produttività a lungo termine del mercato unico, alla luce delle comunicazioni della Commissione "30 anni di mercato unico" e "Competitività a lungo termine dell'UE": il ruolo dei controlli della competitività nella formulazione di proposte legislative 12678/23
Dibattito orientativo

Varie

6. a) **Relazione del Forum ibero-americano delle agenzie governative per la tutela dei consumatori (Madrid, 13-14 settembre 2023)**  13181/23
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

- b) **Attuali proposte legislative** 
(deliberazione pubblica a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del trattato sull'Unione europea)

- i) **Direttiva sulla responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde mediante il miglioramento della tutela dalle pratiche sleali e dell'informazione** 7808/22 + ADD 1
Informazioni fornite dalla presidenza

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalla presidenza.

ii) **La legislazione farmaceutica dell'UE dal punto di
vista industriale e della competitività**
*Informazioni fornite dalle delegazioni austriaca e
tedesca*

13166/23

Il Consiglio ha preso atto delle informazioni fornite dalle delegazioni austriaca e tedesca.



Prima lettura



Punto basato su una proposta della Commissione.



Dibattito pubblico proposto dalla presidenza (articolo 8, paragrafo 2, del regolamento interno del Consiglio)

Dichiarazioni relative ai punti "B" legislativi di cui al doc. 13069/23**Punto 4 dell'elenco
dei punti "B":**

Regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7)
Orientamento generale

DICHIARAZIONE DELLA DANIMARCA

"La Danimarca ritiene estremamente importante migliorare la qualità dell'aria in Europa. La scarsa qualità dell'aria riduce la speranza di vita di oltre 300 000 cittadini europei ogni anno. Mette a dura prova i nostri polmoni e indebolisce il nostro sistema immunitario. E i gruppi vulnerabili – bambini, anziani e persone a basso reddito – sono i più colpiti. Nelle ore di punta il traffico costituisce la principale fonte di inquinamento nelle nostre strade trafficate. Proprio dove molte persone vivono, vanno a scuola, lavorano e svolgono le loro attività quotidiane.

La Danimarca ritiene altresì che sia necessario un approccio equilibrato per garantire la protezione dell'ambiente e della salute di tutti i cittadini europei mantenendo nel contempo un posto di primo piano nella concorrenza mondiale per l'industria europea della mobilità.

A parere della Danimarca la proposta della Commissione relativa alla norma Euro 7 aveva raggiunto tale equilibrio, con un rapporto di quasi 4 a 1 tra i benefici per la salute e per l'ambiente e i costi. Purtroppo, l'orientamento generale rappresenta un notevole passo indietro rispetto alla proposta della Commissione in termini di ambizioni per quanto riguarda l'impatto ambientale e sanitario.

In particolare, deploriamo che nell'approccio generale siano state apportate le seguenti modifiche rispetto alla proposta della Commissione:

- regressione generale dei valori limite di emissione e delle prescrizioni sulle prove alla norma Euro 6. I veicoli non dovranno più rispettare la norma sulle emissioni in condizioni di carico utile basso, avviamento a freddo, temperature fredde, ecc.;
- soppressione dei rigorosi limiti di vapore già in uso in Cina e negli Stati Uniti;
- rinvio di diversi anni delle date di entrata in vigore. Con l'attuale livello di ambizione della proposta è molto difficile comprendere la motivazione di tale ritardo.

La Danimarca è favorevole all'inclusione di limiti di emissione per i pneumatici e i freni nonché di requisiti minimi per le batterie. Tuttavia, le date di entrata in vigore per i pneumatici sono fissate a 4 e 6 anni con un periodo di transizione di 2,5 anni e i requisiti per le batterie si basano su condizioni di mercato superate. Ciò significa che gli effetti di questa parte del regolamento non saranno percepibili fino al 2030.

La Danimarca è fermamente convinta che l'orientamento generale sulla norma Euro 7 rappresenti un'occasione mancata per i legislatori di rafforzare la competitività dell'industria automobilistica europea, garantendo al tempo stesso una migliore armonizzazione delle norme a livello mondiale e riducendo significativamente l'inquinamento atmosferico provocato dai veicoli alimentati da combustibili fossili nei prossimi decenni.

La Danimarca ritiene inoltre che un compromesso equilibrato avrebbe aiutato gli Stati membri a raggiungere lo standard di qualità dell'aria previsto dalle future direttive sulla qualità dell'aria. In breve, si tratta di un'occasione mancata per adottare un approccio equilibrato per una mobilità a zero emissioni.

Alla luce di quanto precede, la Danimarca non può sostenere l'orientamento generale."

DICHIARAZIONE DELL'IRLANDA

"Il regolamento Euro 7 è un fascicolo complesso con implicazioni di ampia portata sia per l'industria che per i cittadini dell'UE. L'Irlanda riconosce i notevoli sforzi compiuti dalla presidenza e i precedenti lavori svolti sotto la presidenza svedese per conciliare in modo fattibile ed equo le diverse esigenze e preoccupazioni degli Stati membri. Sin dall'inizio abbiamo sottolineato l'importanza di queste norme per migliorare la qualità dell'aria e proteggere la salute pubblica, e per questo è importante che siano introdotte il prima possibile. Consapevole che il mandato del Parlamento europeo scade nel 2024, l'Irlanda si asterrà nella votazione sulla proposta di orientamento generale presentata al Consiglio al fine di fare avanzare questo fascicolo, ma deve riconoscere che molte delle preoccupazioni sollevate in sede di gruppo non hanno trovato riscontro nel testo finale.

È deludente che l'ambizione ragionevole e realizzabile della proposta originaria della Commissione non sia stata mantenuta. La tecnologia e la capacità per imporre limiti più rigorosi esistono già e sono già impiegati dai principali concorrenti dell'Europa nel settore della produzione automobilistica. L'Irlanda è fermamente convinta che questa sia un'opportunità mancata per fare dell'UE un leader di mercato in materia di veicoli più puliti e a basse emissioni, col rischio di rendere l'industria automobilistica dell'Unione nettamente meno competitiva nel giro di pochi anni.

Pur non opponendoci all'avanzamento del fascicolo, riconosciamo che alcuni dei nostri colleghi hanno sollevato argomenti simili e hanno deciso di votare contro. Senza dubbio, tutti gli Stati membri continueranno a impegnarsi proattivamente nei negoziati e a sostenere un accordo equilibrato e rispettoso dell'ambiente tra il Consiglio e il Parlamento, mentre passiamo alla fase successiva del processo legislativo. Sarà fondamentale esaminare nuovamente insieme al Parlamento le questioni importanti sollevate in sede di gruppo per garantire che la norma Euro 7 ci aiuti a conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo, a rendere l'aria che respiriamo libera da inquinanti nocivi e a mantenere la nostra industria resiliente e competitiva a livello mondiale."

DICHIARAZIONE DELL'ITALIA

"L'Italia ringrazia la presidenza spagnola per l'intenso lavoro diplomatico svolto. Il testo di compromesso in discussione è senza dubbio un successo rispetto alle prime fasi della proposta di regolamento.

Il riallineamento di una serie di soglie a quelle stabilite dal regolamento Euro 6 per i motori a combustione interna e le emissioni di particolato, nonché la proroga dei termini per l'entrata in vigore della nuova normativa rappresentano una decisione cruciale, improntata alla responsabilità politica, economica e sociale. L'Italia è convinta che l'UE debba puntare risolutamente all'obiettivo della duplice transizione verde e digitale, astenendosi dall'imporre nuovi oneri e sforzi supplementari ai costruttori. Eventuali nuovi obblighi finirebbero inevitabilmente per distogliere l'attenzione dell'industria dal perseguimento dell'obiettivo di realizzare un salto tecnologico, indebolendone in tal modo la competitività e mettendo a rischio i livelli di occupazione negli Stati membri.

L'Italia ritiene pertanto che l'ultima proposta rappresenti in ultima analisi un passo positivo nella giusta direzione e confida sul fatto che le criticità che ancora permangono saranno superate durante i triloghi. In particolare, ritiene che il sistema di monitoraggio a bordo dei veicoli abbia un forte impatto negativo sui costruttori, soprattutto per i veicoli di fascia bassa. Inoltre, raccomanda di non estendere a tutti i tipi di gruppi propulsori i requisiti di monitoraggio a bordo del consumo di carburante e di energia.

L'Italia conta sul fatto che la durabilità delle emissioni sarà riallineata alle norme dell'attuale regolamento Euro 6 nonché alle prescrizioni in materia di durabilità delle batterie di trazione. Per i costruttori di piccole serie è fondamentale rimandare l'entrata in vigore del regolamento al 2035, coerentemente con il regolamento sulle emissioni di CO₂.

In conclusione, è indispensabile preservare e sostenere il settore automobilistico dell'UE, messo a dura prova dai produttori di paesi terzi che beneficiano di vantaggi competitivi grazie a sovvenzioni generose e quadri normativi particolarmente favorevoli, che non sono in linea con le norme dell'UE.

L'Italia è determinata a continuare a lavorare in modo coerente e responsabile in questa direzione, a favore dei lavoratori, dell'industria e dei cittadini dell'UE."
