



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 9 de outubro de 2023
(OR. en)

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

PROJETO DE ATA

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA
(Competitividade (Mercado Interno, Indústria, Investigação e Espaço))

25 de setembro de 2023

1. Adoção da ordem do dia

O Conselho adotou a ordem do dia que consta do documento 13069/23.

2. Aprovação dos pontos "A"

Lista de pontos não legislativos

13139/23

O Conselho adotou todos os pontos "A" constantes do documento supra, incluindo todos os documentos COR e REV linguísticos apresentados para adoção.

As declarações referentes a estes pontos constam da adenda.

Deliberações legislativas

(Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)

3. Revisão da legislação da UE em matéria de proteção de desenhos ou modelos



12714/23 + COR 1

a) Diretiva relativa à proteção legal de desenhos ou modelos (reformulação)

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

b) Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 6/2002 do Conselho relativo aos desenhos ou modelos comunitários e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2246/2002 da Comissão

12714/23 ADD 2

Orientação geral

O Conselho adotou a orientação geral constante dos documentos supra.

4. **Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7)**  13084/23
Orientação geral

O Conselho adotou a orientação geral constante do documento supra. As declarações da Dinamarca, da Irlanda e da Itália constam do anexo da presente ata do Conselho.

Atividades não legislativas

5. Seguimento das conclusões do Conselho Europeu de março e junho sobre a competitividade e a produtividade a longo prazo do mercado único, à luz das comunicações da Comissão intituladas "30 anos de mercado único" e "Competitividade da UE a longo prazo" – o papel dos testes de competitividade na formulação de propostas legislativas 12678/23
Debate de orientação

Diversos

6. a) **Relatório do Fórum Ibero-Americano de agências governamentais de defesa do consumidor (Madrid, 13 e 14 de setembro de 2023)**  13181/23
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

- b) **Propostas legislativas em curso** 
(Deliberação pública nos termos do artigo 16.º, n.º 8, do Tratado da União Europeia)

- i) **Diretiva relativa à capacitação dos consumidores para a transição ecológica através de uma melhor proteção contra práticas desleais e de melhor informação** 7808/22 + ADD 1
Informações da Presidência

O Conselho tomou nota das informações prestadas pela Presidência.

ii) **A regulamentação farmacêutica da UE do ponto de vista industrial e da competitividade**
Informações das delegações austríaca e alemã

13166/23

O Conselho tomou nota das informações prestadas pelas delegações austríaca e alemã.



Primeira leitura



Ponto baseado numa proposta da Comissão.



Debate público proposto pela Presidência (artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento Interno do Conselho)

Declarações sobre o ponto "B" legislativo constante do documento 13069/23**Ad ponto 4 da lista de pontos "B":**

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7)

Orientação geral

DECLARAÇÃO DA DINAMARCA

"A Dinamarca considera que é da maior importância melhorar a qualidade do ar na Europa. A má qualidade do ar reduz a esperança de vida a mais de 300 000 cidadãos europeus anualmente e impõe um esforço adicional aos nossos pulmões e enfraquece o nosso sistema imunitário. Os mais afetados são sobretudo os grupos mais vulneráveis – crianças, idosos e pessoas com baixos rendimentos. Nas horas de ponta, o tráfego é a principal fonte de poluição nas nossas ruas tão movimentadas, que é precisamente onde muitas pessoas moram, vão à escola, trabalham e se ocupam das suas vidas quotidianas.

Além disso, a Dinamarca considera que é necessária uma abordagem equilibrada para garantir a proteção do ambiente e da saúde de todos os cidadãos europeus, mantendo simultaneamente a indústria europeia da mobilidade na vanguarda da concorrência mundial.

A Dinamarca considera que a proposta Euro 7 apresentada pela Comissão tinha alcançado esse equilíbrio, ao gerar benefícios para a saúde e o ambiente que superariam os seus custos num rácio de quase 4 para 1. Lamentavelmente, comparada com a proposta da Comissão, a orientação geral representa um retrocesso significativo no que diz respeito às ambições em termos de impacto ambiental e sanitário.

Em especial, é lamentável que, na orientação geral, tenham sido alterados os seguintes aspetos em comparação com a proposta da Comissão:

- A reversão geral dos limites de emissão e dos requisitos de ensaio para os da norma Euro 6. Os veículos deixarão de ter de cumprir a norma em matéria de emissões nos casos em que têm baixa carga útil, durante o arranque a frio, com temperaturas baixas, etc.;
- A supressão de limites rigorosos no respeitante aos vapores, que já estão a ser aplicados na China e nos EUA; e
- O adiamento das datas de entrada em vigor por vários anos. Com o atual nível de ambição da proposta, torna-se muito difícil encontrar justificação para este atraso.

A Dinamarca apoia a inclusão de limites de emissão para pneus e travões, bem como de requisitos mínimos para as baterias. Porém, as datas de entrada em vigor no respeitante aos pneus são fixadas em 4 e 6 anos, com um período de transição de 2,5 anos, e os requisitos relativos às baterias baseiam-se em valores de mercado ultrapassados, o que significa que os efeitos desta parte do regulamento não se farão sentir antes de 2030.

A Dinamarca está firmemente convicta de que a orientação geral relativa ao Euro 7 representa uma oportunidade perdida para os legisladores reforçarem a competitividade da indústria automóvel europeia e, em simultâneo, assegurarem uma melhor harmonização mundial das normas e reduzirem significativamente nas próximas décadas a poluição atmosférica causada por veículos poluentes movidos a combustíveis fósseis.

A Dinamarca considera igualmente que um compromisso equilibrado teria ajudado os Estados-Membros a alcançar a norma de qualidade do ar prevista nas futuras Diretivas Qualidade do Ar. Em suma, perdeu-se uma oportunidade para obter uma abordagem equilibrada no sentido de uma mobilidade com nível nulo de emissões.

À luz do que precede, a Dinamarca não pode apoiar a orientação geral."

DECLARAÇÃO DA IRLANDA

"O Euro 7 é um dossiê complexo com implicações vastas tanto para a indústria como para os cidadãos da UE. A Irlanda reconhece os esforços significativos envidados pela Presidência, bem como os trabalhos anteriores realizados durante a Presidência sueca, a fim de encontrar uma solução viável e justa para as diferentes necessidades e preocupações dos Estados-Membros. Desde o início, salientámos a importância destas normas para melhorar a qualidade do ar e proteger a saúde pública, e, nesse sentido, é importante vê-las introduzidas o mais rapidamente possível. Tendo em conta o fim da legislatura do Parlamento Europeu em 2024, a Irlanda abster-se-á na votação da proposta de orientação geral apresentada ao Conselho, no intuito de permitir que se avance com este dossiê, mas temos de reconhecer que muitas das preocupações manifestadas ao nível do grupo de trabalho não estão refletidas neste texto final.

Estamos dececionados com o facto de não ter sido mantida a ambição razoável e exequível da proposta inicial da Comissão. Já dispomos da tecnologia e da capacidade para impor limites mais rigorosos, e ambas estão já a ser utilizadas nas principais economias concorrentes da indústria automóvel europeia. A Irlanda está firmemente convicta de que se perdeu uma oportunidade para fazer com que a UE seja líder de mercado no que toca a veículos mais limpos e com emissões mais baixas, o que pode tornar a indústria automóvel da União consideravelmente menos competitiva no espaço de poucos anos.

Embora não nos oponhamos à progressão do dossiê, reconhecemos que alguns dos nossos colegas levantaram questões análogas e decidiram votar contra. Sem sombra de dúvida, todos os Estados-Membros continuarão a participar proativamente nas negociações e a defender que o Conselho e o Parlamento cheguem a um acordo equilibrado e respeitador do ambiente à medida que avançarmos na próxima fase do processo legislativo. Será vital que examinemos novamente com o Parlamento as questões importantes levantadas no grupo de trabalho, a fim de assegurar que o Euro 7 nos ajude a cumprir os objetivos do Pacto Ecológico Europeu, a limpar de poluentes nocivos o ar que respiramos e a manter a nossa indústria resiliente e competitiva a nível mundial."

DECLARAÇÃO DA ITÁLIA

"A Itália agradece à Presidência espanhola o intenso trabalho diplomático realizado. O texto de compromisso apresentado é, sem dúvida, um êxito em comparação com as primeiras etapas da proposta de regulamento.

O realinhamento de uma série de limiares pelos limiares estabelecidos pelo Regulamento Euro 6 para os motores de combustão interna e as emissões de partículas, bem como a prorrogação dos prazos de entrada em vigor da nova legislação, constituem uma decisão crucial, em nome da responsabilidade política, económica e social. A Itália está convicta de que a UE tem de manter a farsa estável rumo ao objetivo da dupla transição ecológica e digital, abstendo-se de impor novos encargos e de solicitar esforços adicionais aos fabricantes. A haver novas e eventuais obrigações, a atenção da indústria seria inevitavelmente desviada do objetivo de dar um salto tecnológico, enfraquecendo assim a sua competitividade e pondo em risco os níveis de emprego nos Estados-Membros.

Por conseguinte, a Itália considera a proposta mais recente um passo positivo na direção certa e espera que os pontos ainda críticos sejam aperfeiçoados durante os trilogos. Considera, em especial, que o sistema de monitorização a bordo de veículos tem um forte impacto negativo sobre os fabricantes, especialmente no que se refere aos veículos de gama baixa. Além disso, a Itália recomenda que os requisitos de monitorização do consumo de combustível e de energia a bordo não sejam alargados a todos os tipos de grupos motopropulsores.

A Itália conta com o facto de a durabilidade das emissões ser realinhada pelas normas do atual Regulamento Euro 6, e o mesmo relativamente aos requisitos de durabilidade aplicáveis às baterias de tração. No que diz respeito aos pequenos fabricantes, é fundamental adiar a entrada em vigor do regulamento para 2035, em consonância com o regulamento relativo às emissões de CO₂.

Em conclusão, é imperativo preservar e apoiar o setor automóvel da UE, que está a ser seriamente posto à prova pelos fabricantes de países terceiros que obtêm vantagens competitivas graças a subsídios generosos e a quadros regulamentares particularmente favoráveis, que não estão em conformidade com as normas da UE.

A Itália está empenhada em continuar a trabalhar de forma coerente e responsável neste sentido, em prol dos trabalhadores, da indústria e dos cidadãos da UE."
