



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 9 octombrie 2023
(OR. en)

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

PROIECT DE PROCES-VERBAL

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE

(Competitivitate (piață internă, industrie, cercetare și spațiu))

25 septembrie 2023

1. Adoptarea ordinii de zi

Consiliul a adoptat ordinea de zi, astfel cum figurează în documentul 13069/23.

2. Aprobarea punctelor „A”

Lista fără caracter legislativ

13139/23

Consiliul a adoptat toate punctele „A” care figurează în documentul sus-menționat, inclusiv toate documentele COR și REV lingvistice prezentate în vederea adoptării.

În addendum, figurează declarații cu privire la aceste puncte.

Deliberări legislative

[Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]

3. Revizuirea legislației UE privind protecția desenelor și a modelelor industriale



12714/23 + COR 1

a) Directiva privind protecția juridică a desenelor și modelelor (reformare)

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

b) Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 6/2002 al Consiliului privind desenele sau modelele industriale comunitare și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2246/2002 al Comisiei

12714/23 ADD 2

Abordare generală

Consiliul a aprobat abordarea generală, astfel cum figurează în documentele sus-menționate.

4. **Regulamentul privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7)**  13084/23
Abordare generală

Consiliul a aprobat abordarea generală, astfel cum figurează în documentul sus-menționat.
Declarațiile Danemarcei, Irlandei și Italiei sunt anexate la prezentul proces-verbal al Consiliului.

Activități fără caracter legislativ

5. Acțiuni ulterioare concluziilor Consiliului European din martie și din iunie privind competitivitatea și productivitatea pieței unice pe termen lung, din perspectiva comunicărilor Comisiei „Piața unică la 30 de ani” și „Competitivitatea pe termen lung a UE”: rolul verificărilor din perspectiva competitivității în formularea propunerilor legislative 12678/23
Dezbateri de orientare

Diverse

6. a) **Raport din partea Forumului ibero-american al agențiilor guvernamentale de protecție a consumatorilor (Madrid, 13-14 septembrie 2023)**  13181/23
Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

- b) **Propuneri legislative actuale** 
[Deliberare publică în temeiul articolului 16 alineatul (8) din Tratatul privind Uniunea Europeană]

- i) **Directivă privind consolidarea rolului consumatorilor în vederea tranziției verzi printr-o mai bună protecție împotriva practicilor neloiale și o mai bună informare** 7808/22 + ADD 1
Informare din partea președinției

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de președinție.

ii) **Legislația farmaceutică a UE din perspectiva
industriei și a competitivității**
*Informare din partea delegațiilor austriacă și
germană*

13166/23

Consiliul a luat act de informațiile furnizate de delegațiile austriacă și germană.



Prima lectură



Punct bazat pe o propunere a Comisiei



Dezbateri publice propuse de președinție [articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul de
procedură al Consiliului]

DECLARAȚII PRIVIND PUNCTUL „B” CU CARACTER LEGISLATIV CARE**FIGUREAZĂ ÎN DOCUMENTUL 13069/23****Referitor la
punctul 4 de pe
lista punctelor „B”**

Regulamentul privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7)

Abordare generală

DECLARAȚIA DANEMARCEI

„Danemarca consideră că îmbunătățirea calității aerului în Europa este extrem de importantă. Calitatea slabă a aerului reduce speranța de viață a peste 300 000 de cetățeni europeni în fiecare an. Aceasta pune presiune asupra plămânilor și slăbește sistemul nostru imunitar. Grupurile vulnerabile – copiii, persoanele în vârstă și persoanele cu venituri mici – sunt afectate cel mai mult. La orele de vârf, traficul este principala sursă de poluare pe străzile noastre aglomerate; exact unde multe persoane locuiesc, merg la școală, muncesc și își desfășoară activitățile zilnice.

În plus, Danemarca consideră că este necesară o abordare echilibrată pentru a asigura protecția mediului și a sănătății tuturor cetățenilor europeni, menținând în același timp industria europeană a mobilității în avangarda concurenței mondiale.

Danemarca consideră că propunerea Comisiei privind Euro 7 a atins un asemenea echilibru, creând beneficii pentru sănătate și mediu care ar depăși costurile sale cu un raport de aproape 4 la 1. Din păcate, abordarea generală reprezintă un considerabil pas înapoi în comparație cu propunerea Comisiei în ceea ce privește ambițiile pentru impactul asupra mediului și sănătății.

În special, este regretabil faptul că următoarele elemente au fost modificate în abordarea generală față de propunerea Comisiei.

- În general, revenirea la standardul Euro 6 în ceea ce privește valorile-limită ale emisiilor și cerințele privind încercările. Vehiculele nu vor mai trebui să respecte standardul de emisii la sarcină utilă scăzută, pornire la rece, temperaturi scăzute etc;
- eliminarea limitelor stricte de vapori care sunt deja aplicate în China și SUA; și
- amânarea intrării în vigoare cu mai mulți ani. Având în vedere nivelul actual de ambiție al propunerii, este foarte dificil de înțeles justificarea acestei amânări.

Danemarca sprijină includerea unor limite de emisii pentru pneuri și frâne, precum și a unor cerințe minime pentru baterii. Cu toate acestea, datele de intrare în vigoare pentru pneuri sunt stabilite la 4 și 6 ani, cu o perioadă de tranziție de 2,5 ani, iar cerințele privind bateriile se bazează pe piața zilei de ieri. Aceasta înseamnă că efectele acestei părți a regulamentului nu vor fi resimțite până în 2030.

Danemarca este ferm convinsă că abordarea generală privind Euro 7 reprezintă o ocazie ratată pentru legiuitori de a consolida competitivitatea industriei europene a autovehiculelor, asigurând în același timp o mai bună armonizare la nivel mondial a standardelor și reducând în mod semnificativ poluarea atmosferică generată de vehiculele alimentate cu combustibili fosili în deceniile următoare,.

Danemarca consideră, de asemenea, că un compromis echilibrat ar fi ajutat statele membre să atingă standardul de calitate a aerului preconizat în viitoarele directive privind calitatea aerului. Pe scurt, aceasta este o ocazie ratată de a obține o abordare echilibrată în direcția unei mobilități cu emisii zero.

Având în vedere cele de mai sus, Danemarca nu poate sprijini abordarea generală.”

DECLARAȚIA IRLANDEI

„Euro 7 este un dosar complex, cu implicații ample atât pentru industrie, cât și pentru cetățenii UE. Irlanda recunoaște eforturile semnificative depuse de președinție și lucrările anterioare desfășurate în timpul președinției suedeze pentru a găsi o soluție fezabilă și echitabilă la nevoile și preocupările divergente ale statelor membre. Încă de la început, am subliniat importanța acestor standarde pentru a ne îmbunătăți calitatea aerului și a proteja sănătatea publică și, în acest scop, este important să asigurăm introducerea lor cât mai curând posibil. Având în vedere faptul că Parlamentul European își va încheia mandatul în 2024, Irlanda se va abține de la votul său privind propunerea de abordare generală prezentată Consiliului pentru a permite realizarea de progrese cu privire la acest dosar, dar trebuie să subliniem că multe dintre preocupările exprimate în cadrul grupului de lucru nu sunt reflectate în acest text final.

Este dezamăgitor că nu a fost menținută ambiția rezonabilă și realizabilă a propunerii inițiale a Comisiei. Tehnologia și capacitatea de a impune limite mai stricte există deja și sunt deja utilizate în principalele industrii concurente producătoare de automobile din Europa. Irlanda este ferm convinsă că aceasta este o ocazie ratată pentru UE de a deveni lider de piață în domeniul vehiculelor mai curate și cu emisii mai scăzute, ceea ce ar putea face ca industria autovehiculelor din Uniune să devină semnificativ mai puțin competitivă într-un interval foarte scurt de câțiva ani.

Deși nu ne vom opune evoluției dosarului, luăm act de faptul că unii dintre colegii noștri au ridicat și ei aceste chestiuni și au decis să voteze împotriva. Fără îndoială, toate statele membre vor continua să se implice în mod proactiv în negocieri și să pledeze pentru un acord echilibrat și ecologic între Consiliu și Parlament pe măsură ce avansăm în etapa următoare a procesului legislativ. Va fi vital să examinăm din nou cu Parlamentul chestiunile importante ridicate în cadrul grupului de lucru, pentru a ne asigura că Euro 7 ne va ajuta să îndeplinim obiectivele Pactului verde european, să curățăm aerul pe care îl respirăm de poluanți nocivi și să ne menținem industria rezilientă și competitivă la nivel mondial.”

DECLARAȚIA ITALIEI

„Italia mulțumește președinției spaniole pentru activitatea diplomatică intensă. Textul de compromis prezentat este, fără îndoială, un succes în comparație cu primele etape ale propunerii de regulament.

Realinierea unei serii de praguri la cele stabilite de Regulamentul Euro 6 pentru motoarele cu ardere internă și emisiile de particule, precum și prelungirea termenelor pentru intrarea în vigoare a noii legislații reprezintă o decizie esențială, în numele responsabilității politice, economice și sociale. Italia este convinsă că UE trebuie să mențină ștacheta în direcția obiectivului dublei tranziții verzi și digitale, evitând să le impună producătorilor noi sarcini și să le solicite eforturi suplimentare. Noile obligații eventuale ar ajunge în mod inevitabil să distragă atenția industriei de la urmărirea obiectivului unui salt tehnologic, slăbindu-i astfel competitivitatea și punând în pericol nivelurile de ocupare a forței de muncă din statele membre.

Prin urmare, Italia consideră că cea mai recentă propunere reprezintă, în cele din urmă, un pas pozitiv în direcția cea bună și își exprimă încrederea că acele puncte care sunt încă critice vor fi îmbunătățite în cursul trilogurilor. În special, Italia consideră că sistemul de monitorizare la bordul vehiculelor are un puternic impact negativ asupra producătorilor, în special pentru vehiculele din gama de bază. Moreover, Italy recommends not to extending the on-board fuel and energy consumption monitoring requirements to all types of powertrains.

Italia se bazează pe faptul că durabilitatea emisiilor va fi realiniată la standardele actualului Regulament Euro 6, precum și la cerințele de durabilitate pentru bateriile de tracțiune. Pentru micii producători, este esențial să se amâne intrarea în vigoare a regulamentului până în 2035, în conformitate cu Regulamentul privind emisiile de CO₂.

În concluzie, este imperativ să se mențină și să se sprijine sectorul autovehiculelor din UE, care este mult pus la încercare de producătorii din țări terțe care obțin avantaje competitive datorită subvențiilor generoase și cadrelor de reglementare deosebit de favorabile, care nu sunt în conformitate cu standardele UE.

Italia se angajează să continue să lucreze în mod consecvent și responsabil în această direcție, pentru lucrători, industrie și cetățenii UE.”
