



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 9 октомври 2023 г.
(OR. en)

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

ПРОЕКТ ЗА ПРОТОКОЛ
СЪВЕТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ
(Конкурентоспособност (вътрешен пазар, промишленост, научни изследвания и
космическо пространство))

25 септември 2023 г.

1. **Приемане на дневния ред**
Съветът прие дневния ред, изложен в документ 13069/23.

2. **Одобряване на точки А**

Списък на незаконодателните дейности 13139/23

Съветът прие всички точки А, изброени в документа по-горе, включително всички езикови документи COR и REV, представени за приемане.

Изявленията по тези точки се съдържат в допълнението.

Обсъждания на законодателни актове

(открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)

3. **Преразглеждане на законодателството на ЕС относно**  12714/23 + COR 1
закрилата на промишления дизайн

- а) **Директива относно правната закрила на** 12714/23 ADD 1
промишлените дизайни (преработен текст) + ADD 1 COR 1
+ ADD 1 COR 2
(It)
+ ADD 1 COR 3
(es)

- б) **Регламент на Европейския парламент и на Съвета** 12714/23 ADD 2
за изменение на Регламент (ЕО) № 6/2002 на
Съвета относно промишления дизайн на
Общността и за отмяна на Регламент (ЕО)
№ 2246/2002 на Комисията

Общ подход

Съветът одобри общ подход, изложен в посочените по-горе документи.

4. Регламент относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7)

 13084/23

Общ подход

Съветът одобри общ подход, изложен в посочения по-горе документ. Изявленията на Дания, Ирландия и Италия са приложени към настоящия протокол на Съвета.

Незаконодателни дейности

5. Последващи действия във връзка със заключенията на Европейския съвет от март и юни относно дългосрочната конкурентоспособност и производителност на единния пазар в контекста на съобщенията на Комисията „30 години единен пазар“ и „Дългосрочна конкурентоспособност на ЕС“: ролята на проверките на конкурентоспособността при изготвянето на законодателни предложения

12678/23

Ориентационен дебат

Други въпроси

6. а) Доклад на Ибероамериканския форум на държавните агенции за защита на потребителите (Мадрид, 13 – 14 септември 2023 г.)

 13181/23

Информация от председателството

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

- б) Текущи законодателни предложения
(открито обсъждане съгласно член 16, параграф 8 от Договора за Европейския съюз)



- и) Директива относно предоставянето на повече права на потребителите в контекста на екологичния преход чрез по-добра защита срещу нелоялни практики и по-добро информиране

7808/22 + ADD 1

Информация от председателството

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от председателството.

ii) **Законодателството на ЕС в областта на
фармацевтичните продукти от гледна точка
на промишлеността и
конкурентоспособността**

13166/23

*Информация от делегациите на Австрия и
Германия*

Съветът взе под внимание информацията, предоставена от делегациите на Австрия и Германия.



Първо четене



Точка, основана на предложение на Комисията



Открит дебат, предложен от председателството (член 8, параграф 2 от Процедурния правилник на Съвета)

Изявления по законодателни точки Б, които се съдържат в док. 13069/23

По точка 4 от
списъка на
точки Б:

Регламент относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7)
Общ подход

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ДАНИЯ

„Дания счита, че подобряването на качеството на въздуха в Европа е от изключително значение. Лошото качество на въздуха намалява всяка година продължителността на живота на над 300 000 европейски граждани. То оказва вредно въздействие върху нашите бели дробове и отслабва имунната ни система. Най-засегнати са уязвимите групи — децата, възрастните хора и хората с ниски доходи. Трафикът в пиковите часове е основният източник на замърсяване по оживените ни улици. Това е точното място, където много хора живеят, ходят на училище, работят и прекарват ежедневието си.

Освен това Дания счита, че е необходим балансиран подход, за да се гарантира опазването на околната среда и здравето на всички европейски граждани, като запазваме едновременно с това европейския сектор на мобилността начело на световната конкуренция.

Дания счита, че предложението на Комисията за Евро 7 е постигнало такъв баланс, създавайки ползи за здравето и околната среда, които биха надвишили разходите за него в съотношение от почти 4 към 1. За съжаление общият подход представлява значителна крачка назад по отношение на амбициите за въздействие върху околната среда и здравето в сравнение с предложението на Комисията.

По-специално, изразяваме съжаление, че в общия подход са променени следните елементи в сравнение с предложението на Комисията:

- Общото връщане на граничните стойности на емисиите и изискванията за изпитване към стандарт Евро 6. Вече няма да е необходимо превозните средства да отговарят на стандарта за емисии с нисък полезен товар, пускане при студен двигател, ниски температури и др.;
- Заличаване на строгите гранични стойности за парите, които вече се използват в Китай и САЩ; и
- Отлагането на влизането в сила с няколко години. С настоящото равнище на амбиция на предложението е много трудно да се разбере обосновката за това забавяне.

Дания подкрепя включването на гранични стойности на емисиите за гумите и спирачките, както и минимални изисквания за акумулаторните батерии. Датите на влизане в сила за гумите обаче са определени на 4 и 6 години, с две години и половина преходен период, а изискванията за акумулаторните батерии не отразяват актуалното състояние на пазара. Това означава, че последиците от тази част на регламента няма да бъдат усетени преди 2030 г.

Дания е твърдо убедена, че общият подход по отношение на Евро 7 представлява пропусната възможност за законодателите да повишат конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост, при гарантиране на по-добра хармонизация на стандартите в световен мащаб и значително намаляване на замърсяването от превозни средства, използващи изкопаеми горива, които са с потенциал да замърсяват въздуха десетилетия наред.

Дания също така счита, че един балансиран компромис би помогнал на държавите членки да постигнат стандарта за качество на въздуха, който се очаква да залегне в бъдещите директиви за качеството на въздуха. Накратко, това е пропусната възможност за постигане на балансиран подход към мобилност с нулеви емисии.

С оглед на горепосоченото Дания не може да подкрепи общия подход.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ИРЛАНДИЯ

„Евро 7 е сложно досие с широкообхватни последици както за промишлеността, така и за гражданите на ЕС. Ирландия отчита значителните усилия, положени от председателството, както и извършената по-рано работа по време на шведското председателство, за намиране на осъществимо и справедливо решение на различните нужди и опасения на държавите членки. От самото начало изтъкнахме значението на тези стандарти за подобряване на качеството на въздуха и опазване на общественото здраве и затова е важно те да бъдат въведени възможно най-скоро. Имайки предвид, че мандатът на Европейския парламент изтича през 2024 г., Ирландия ще се въздържа при гласуването на предложения общ подход, представен на Съвета, за да се постигне напредък по това досие, но трябва да признаем, че много от опасенията, изразени в работната група, не са отразени в този окончателен текст.

Разочароващо е, че разумната и постижима амбиция на първоначалното предложение на Комисията не е запазена. Технологиите и способността за налагане на по-строги пределни стойности вече съществуват и се използват в основните европейски конкурентни икономики за производство на автомобили. Ирландия е твърдо убедена, че това е пропусната възможност ЕС да се превърне в пазарен лидер в областта на по-чистите и с по-ниски емисии превозни средства, което може да намали значително конкурентоспособността на автомобилната промишленост на Съюза в близките няколко години.

Въпреки че няма да се противопоставим на напредъка по досието, признаваме, че някои от нашите колеги също са повдигнали тези въпроси и са решили да гласуват против. Несъмнено всички държави членки ще продължат да участват проактивно в преговорите и да се застъпват за балансирано и екологосъобразно споразумение между Съвета и Парламента в хода на следващия етап от законодателния процес. От жизненоважно значение ще бъде заедно с Парламента да разгледаме отново важните въпроси, повдигнати на заседанието на работната група, за да се гарантира, че Евро 7 ще ни помогне да постигнем целите на Европейския зелен пакт, да направим въздуха, който дишаме, чист от вредни замърсители и да запазим устойчивостта на нашата промишленост и нейната конкурентоспособност в световен мащаб.“

ИЗЯВЛЕНИЕ НА ИТАЛИЯ

„Италия благодари на испанското председателство за интензивната дипломатическа работа. Внесеният компромисен текст несъмнено бележи успех в сравнение с първите стъпки от предложението за този регламент.

Привеждането на редица прагове в съответствие с установените с Регламента за Евро 6 за двигателите с вътрешно горене и емисиите на прахови частици, както и удължаването на сроковете за влизане в сила на новото законодателство, представляват изключително важно решение в името на политическата, икономическата и социалната отговорност. Италия е убедена, че ЕС не трябва да се отклонява от постигането на целта за двойния екологичен и цифров преход, като се въздържа от налагането на нови тежести и не изисква допълнителни усилия от страна на производителите. Евентуалните нови задължения неизбежно биха довели до отклоняване на вниманието на промишлеността от преследването на целта за технологичен скок, като по този начин се отслабва нейната конкурентоспособност и се излагат на риск равнищата на заетост в държавите членки.

Поради това Италия разглежда последното предложение в крайна сметка като положителна стъпка в правилната посока и вярва, че тези въпроси, които все още са критични, ще бъдат разрешени по време на тристранните срещи. По-специално тя счита, че системата за бордово следене на превозните средства оказва силно отрицателно въздействие върху производителите, особено за превозните средства от нисък клас. Освен това Италия препоръчва изискванията за бордово следене на разхода на гориво и консумацията на енергия да не се разширяват, така че да обхванат всички видове превозни средства със силово задвижване.

Италия разчита на факта, че дълготрайността на емисиите ще бъде приведена в съответствие със стандартите на действащия Регламент за Евро 6, както и с изискванията за дълготрайност на тяговите акумулаторни батерии. За малките производители е от основно значение влизането в сила на регламента да се отложи до 2035 г. в съответствие с Регламента относно емисиите на CO₂.

В заключение, наложително е да се запази и подкрепи автомобилният сектор на ЕС, който е подложен на сериозно изпитание от страна на производителите от трети държави, които печелят конкурентни предимства благодарение на щедри субсидии и особено благоприятни регулаторни рамки, които не са в съответствие със стандартите на ЕС.

Италия се ангажира да продължи да работи последователно и отговорно в тази посока – в името на работниците, промишлеността и гражданите на ЕС.“
