

Brusel 9. října 2023
(OR. en)

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

NÁVRH ZÁPISU Z JEDNÁNÍ

RADA EVROPSKÉ UNIE

(konkurenceschopnost (vnitřní trh, průmysl, výzkum a vesmír))

25. září 2023

1. Přijetí pořadu jednání

Rada přijala pořad jednání uvedený v dokumentu 13069/23.

2. Schválení bodů „A“

Seznam nelegislativních aktů

13139/23

Rada přijala všechny body „A“ uvedené v dokumentu výše, včetně dokumentů COR a REV, které byly předloženy k přijetí.

Prohlášení k těmto bodům jsou uvedena v dodatku.

Projednávání legislativních aktů

(veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

3. Přezkum právních předpisů EU o ochraně průmyslových vzorů



12714/23 + COR 1

**a) Směrnice o právní ochraně průmyslových vzorů
(přepracované znění)**

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

**b) Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se
mění nařízení Rady (ES) č. 6/2002 o (průmyslových)
vzorech Společenství a zrušuje nařízení Komise (ES)
č. 2246/2002**

12714/23 ADD 2

obecný přístup

Rada schválila obecný přístup ve znění v dokumentu uvedeném výše.

4. **Nařízení o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7)**  13084/23
obecný přístup

Rada schválila obecný přístup ve znění v dokumentu uvedeném výše. Prohlášení Dánska, Irska a Itálie jsou uvedena v příloze tohoto zápisu z jednání Rady.

Nelegislativní činnosti

5. Činnosti navazující na závěry Evropské rady z března a června o dlouhodobé konkurenceschopnosti a produktivitě jednotného trhu s ohledem na sdělení Komise „30 let jednotného trhu“ a „Dlouhodobá konkurenceschopnost EU“: Úloha testů konkurenceschopnosti při vypracovávání legislativních návrhů
politická rozprava 12678/23

Jiné záležitosti

6. a) **Zpráva Iberoamerického fóra vládních agentur pro ochranu spotřebitele (Madrid, 13. a 14. září 2023)**  13181/23
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

- b) **Aktuálně projednávané legislativní návrhy** 
(veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

- i) **Směrnice o posílení postavení spotřebitelů pro ekologickou transformaci prostřednictvím lepší ochrany před nekalými praktikami a lepších informací** 7808/22 + ADD 1
informace předsednictví

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

ii) **Právní předpisy EU týkající se léčivých
přípravků z pohledu průmyslu
a konkurenceschopnosti**
informace rakouské a německé delegace

13166/23

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté rakouskou a německou delegací.



první čtení



bod na základě návrhu Komise



veřejná rozprava na návrh předsednictví (čl. 8 odst. 2 jednacího řádu Rady)

PROHLÁŠENÍ K LEGISLATIVNÍMU BODU „B“ UVEDENÉMU V DOKUMENTU

13069/23

K bodu „B“ č. 4:

Nařízení o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7)
obecný přístup

PROHLÁŠENÍ DÁNSKA

„Dánsko považuje zlepšení kvality ovzduší v Evropě za mimořádně důležité. Špatná kvalita ovzduší snižuje střední délku života více než 300 000 evropských občanů ročně. Zatěžuje naše plíce a oslabuje náš imunitní systém. A zranitelné skupiny – děti, starší lidé a osoby s nízkými příjmy – jsou postiženy nejvíce. Dopravní špičky jsou hlavním zdrojem znečištění v našich rušných ulicích. V místech, kde bydlí, chodí do školy a do práce a žije každodenní život mnoho lidí.

Dánsko se domnívá, že k zajištění ochrany životního prostředí a zdraví všech evropských občanů při současném udržení evropského odvětví mobility v čele globální konkurence je nezbytný vyvážený přístup.

Dánsko se domnívá, že návrh Komise týkající se normy Euro 7 takové rovnováhy dosáhl a vytvořil přínosy pro zdraví a životní prostředí, které by převážily náklady spojené s tímto návrhem v poměru téměř 4 ku 1. Je politováníhodné, že obecný přístup představuje oproti návrhu Komise významný krok zpět, pokud jde o ambice v oblasti dopadu na životní prostředí a zdraví.

Zejména je politováníhodné, že v obecném přístupu došlo oproti návrhu Komise k následujícím změnám:

- celkový návrat k normě Euro 6, pokud jde o mezní hodnoty emisí a požadavky na zkoušky. Vozidla již nebudou muset splňovat emisní normu při nízkém užitečném zatížení, studeném startu, nízkých teplotách atd.;
- zrušení přísných limitů pro výpary, které se již používají v Číně a USA; a dále
- odložení data vstupu v platnost o několik let. Vzhledem k současné úrovni ambicí návrhu je velmi obtížné pochopit důvody tohoto zpoždění.

Dánsko podporuje zahrnutí emisních limitů pro pneumatiky a brzdy, jakož i minimálních požadavků na baterie. Avšak lhůty pro data vstupu v platnost pro pneumatiky jsou stanoveny na 4 a 6 let s 2,5letým přechodným obdobím a požadavky na baterie jsou zastaralé. To znamená, že účinky této části nařízení se projeví až v roce 2030.

Dánsko je pevně přesvědčeno, že obecný přístup k normě Euro 7 představuje pro tvůrce právních předpisů promarněnou příležitost posílit konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a zároveň zajistit lepší celosvětovou harmonizaci norem a výrazně snížit znečištění způsobené vozidly poháněnými fosilními palivy, která budou znečišťovat ovzduší v nadcházejících desetiletích.

Dánsko se rovněž domnívá, že vyvážený kompromis by členským státům pomohl dosáhnout normy kvality ovzduší, která se očekává v souvislosti s budoucími směnicemi o kvalitě ovzduší. Stručně řečeno, jedná se o promarněnou příležitost k dosažení vyváženého přístupu k mobilitě s nulovými emisemi.

S ohledem na výše uvedené nemůže Dánsko obecný přístup podpořit.“

PROHLÁŠENÍ IRSKA

„Euro 7 je komplexní legislativní návrh, který má dalekosáhlé důsledky jak pro průmysl, tak pro občany EU. Irsko uznává značné úsilí vynaložené předsednictvím a předchozí práci vykonanou během švédského předsednictví s cílem nalézt proveditelné a spravedlivé řešení rozdílných potřeb a obav členských států. Od samého počátku jsme zdůrazňovali význam těchto norem pro zlepšení kvality ovzduší a ochranu veřejného zdraví s tím, že je důležité, abychom je zavedli co nejdříve. Vzhledem k tomu, že v roce 2024 skončí funkční období Evropského parlamentu, se Irsko zdrží hlasování o návrhu obecného přístupu, který byl předložen Radě s cílem dosáhnout pokroku v této věci, ale musíme přiznat, že mnoho obav vyjádřených v pracovní skupině není v tomto konečném znění zohledněno.

Je zklamáním, že přiměřené a dosažitelné ambice původního návrhu Komise nebyly zachovány. Příslušné technologie a schopnost ukládat přísnější limity již existují a hlavní konkurenti evropského automobilového průmyslu je již používají. Irsko je pevně přesvědčeno, že se jedná o promarněnou příležitost k tomu, aby se EU stala lídrem ve výrobě čistších vozidel s nižšími emisemi, což může během několika málo let výrazně snížit konkurenceschopnost automobilového průmyslu Unie.

I když nebudeme bránit pokroku v této věci, jsme si vědomi toho, že někteří z našich kolegů vznesli obdobné námitky a rozhodli se hlasovat proti. Bezpochyby se všechny členské státy budou v další fázi legislativního procesu i nadále aktivně zapojovat do jednání a budou prosazovat vyváženou dohodu mezi Radou a Parlamentem, která bude šetrná k životnímu prostředí. Bude nezbytné, abychom se při jednání s Parlamentem opětovně zabývali důležitými otázkami, které byly vzneseny v pracovní skupině, abychom zajistili, že Euro 7 nám pomůže splnit cíle Zelené dohody pro Evropu a přispěje k tomu, aby vzduch, který dýcháme, neobsahoval škodlivé znečišťující látky a náš průmysl zůstal odolný a globálně konkurenceschopný.“

PROHLÁŠENÍ ITÁLIE

„Itálie děkuje španělskému předsednictví za intenzivní diplomatickou práci. Předložené kompromisní znění je bezpochyby úspěchem ve srovnání s počátky jednání o návrhu tohoto nařízení.

Přízpůsobení řady prahových hodnot hodnotám stanoveným nařízením Euro 6 pro spalovací motory a emise tuhých znečišťujících látek, jakož i prodloužení lhůt pro vstup nové právní úpravy v platnost představují zásadní rozhodnutí ve jménu politické, hospodářské a sociální odpovědnosti. Itálie je přesvědčena, že EU musí držet kurz, pokud jde o cíl ekologické a digitální transformace, a přitom upustit od zvyšování zátěže pro výrobce a od požadavků na jejich dodatečné úsilí. Případné nové povinnosti by nevyhnutelně odvedly pozornost průmyslu od sledování cíle technologického pokroku, což by oslabilo jeho konkurenceschopnost a ohrozilo úroveň zaměstnanosti v členských státech.

Itálie proto považuje nejnovější návrh ve výsledku za pozitivní krok správným směrem a věří, že body, které jsou stále citlivé, budou v průběhu trialogu vylepšeny. Zejména se domnívá, že palubní monitorovací systém má na výrobce silný negativní dopad, zejména u vozidel nižší třídy. Itálie navíc doporučuje nerozšiřovat požadavky na monitorování spotřeby paliva a energie na všechny druhy pohonu.

Itálie se spoléhá na skutečnost, že životnost emisních vlastností bude sladěna s normami stávajícího nařízení Euro 6, jakož i s požadavky na životnost baterií elektrických vozidel. Pro malé výrobce je zásadní, aby byl vstup nařízení v platnost odložen do roku 2035 v souladu s nařízením o emisích CO₂.

Závěrem lze říci, že je nezbytné zachovat a podporovat automobilový průmysl v EU těžce zkoušený výrobci ze třetích zemí, kteří získávají konkurenční výhody díky velkorysým dotacím a obzvláště příznivým regulačním rámcům, které nejsou v souladu s normami EU.

Itálie je odhodlána i nadále důsledně a odpovědně pracovat v tomto směru ve prospěch pracovníků, průmyslu a občanů EU.“
