



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 9. oktober 2023
(OR. en)

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

UDKAST TIL PROTOKOL

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
(konkurrenceevne (det indre marked, industri, forskning og rummet))

25. september 2023

1. **Vedtagelse af dagsordenen**
Rådet vedtog dagsordenen i dokument 13069/23.

2. **Godkendelse af A-punkter**

Ikkellovgivningsmæssig liste 13139/23

Rådet godkendte alle A-punkterne anført i ovennævnte dokument, herunder alle sprogudgaverne af de COR- og REV-dokumenter, der var forelagt til vedtagelse.

Erklæringer til disse punkter findes i addendummet.

Lovgivningsmæssige forhandlinger

(offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)

3. **Gennemgang af EU-lovgivningen om designbeskyttelse** 12714/23 + COR 1

- a) **Direktiv om retlig beskyttelse af mønstre (omarbejdning)** 12714/23 ADD 1
+ ADD 1 COR 1
+ **ADD 1 COR 2**
(It)
+ **ADD 1 COR 3**
(es)

- b) **Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 6/2002 om EF-design og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 2246/2002** 12714/23 ADD 2

Generel indstilling

Rådet vedtog en generel indstilling, jf. ovennævnte dokumenter.

4. **Forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7)**

 13084/23

Generel indstilling

Rådet vedtog en generel indstilling, jf. ovennævnte dokument. Erklæringer fra Danmark, Irland og Italien findes i bilaget til denne rådprotokol.

Ikkelovgivningsmæssige aktiviteter

5. Opfølgning af Det Europæiske Råds konklusioner fra marts og juni om det indre markeds konkurrenceevne og produktivitet på lang sigt i lyset af Kommissionens meddelelser "30 år med det indre marked" og "EU's konkurrenceevne på lang sigt": konkurrenceevnekontrollers rolle i udformningen af lovgivningsforslag
Orienterende debat

12678/23

Eventuelt

6. a) **Rapport fra det iberoamerikanske forum af statslige forbrugerbeskyttelsesorganer (den 13.-14. september 2023 i Madrid)**
Orientering ved formandskabet

 13181/23

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

- b) **Aktuelle lovgivningsforslag**
(offentlig forhandling i henhold til artikel 16, stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Union)



- i) **Direktiv om styrkelse af forbrugernes rolle i den grønne omstilling gennem bedre beskyttelse mod urimelig praksis og bedre oplysning**
Orientering ved formandskabet

7808/22 + ADD 1

Rådet noterede sig orienteringen ved formandskabet.

ii) **EU's lægemiddellovgivning set ud fra et
industrielt og konkurrencemæssigt perspektiv**
*Orientering ved den tyske og den østrigske
delegation*

13166/23

Rådet noterede sig orienteringen ved den tyske og den østrigske delegation.



Førstebehandling



Punkt på grundlag af et forslag fra Kommissionen



Offentlig debat foreslået af formandskabet (artikel 8, stk. 2, i Rådets forretningsorden)

Erklæringer til de lovgivningsmæssige B-punkter i dok. 13069/23

Ad B-punkt 4: **Forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7)**
Generel indstilling

ERKLÆRING FRA DANMARK

"Danmark finder det yderst vigtigt at forbedre luftkvaliteten i Europa. Dårlig luftkvalitet reducerer den forventede levetid for over 300 000 europæiske borgere hvert år. Den belaster vores lunger og svækker vores immunsystem. Og sårbare grupper – børn, ældre og personer med lave indkomster – er de mest berørte. I myldretiden er trafikken den vigtigste kilde til forurening i vores travle gader – netop der, hvor mange mennesker bor, går i skole, arbejder og har deres dagligdag.

Desuden mener Danmark, at en afbalanceret tilgang er nødvendig for at sikre miljøbeskyttelse og sundhed for alle europæiske borgere, samtidig med at den europæiske mobilitetssektor forbliver på forkant i den globale konkurrence.

Danmark mener, at Kommissionens forslag om Euro 7 har skabt en sådan balance ved at give sundheds- og miljømæssige fordele, der kan opveje omkostningerne med et forhold på næsten 4:1. Desværre udgør den generelle indstilling et betydeligt tilbageskridt med hensyn til ambitioner for indvirkning på miljø og sundhed i forhold til Kommissionens forslag.

Det er navnlig beklageligt, at følgende er blevet ændret i den generelle indstilling i forhold til Kommissionens forslag:

- den generelle tilbagevenden til emissionsgrænseværdierne og prøvningskravene i Euro 6-normen. Køretøjer vil ikke længere skulle overholde emissionsnormen med lav nyttelast og ved koldstart, kolde temperaturer osv.
- stringente dampgrænser, der allerede er i brug i Kina og USA, udgår, og
- ikrafttrædelsesdatoerne udsættes med flere år. Med forslagets nuværende ambitionsniveau er det meget vanskeligt at se begrundelsen for denne udsættelse.

Danmark støtter tilføjelsen af emissionsgrænser for dæk og bremses samt mindstekrav til batterier. Ikrafttrædelsesdatoerne for dæk er imidlertid fastsat til 4 og 6 år med en overgangsperiode på 2,5 år, og batterikravene er baseret på gårsdagens marked. Det betyder, at virkningerne af denne del af forordningen først vil kunne mærkes i 2030.

Danmark er overbevist om, at den generelle indstilling vedrørende Euro 7 udgør en forspildt mulighed for lovgiverne for at styrke den europæiske bilindustri konkurrenceevne, samtidig med at der sikres en bedre harmonisering af normer på verdensplan og en betydelig reduktion af forureningen fra køretøjer, der bruger fossile brændstoffer, og som vil forurene luften i de kommende årtier.

Danmark mener også, at et afbalanceret kompromis ville have hjulpet medlemsstaterne med at nå den luftkvalitetsnorm, der forventes i de kommende luftkvalitetsdirektiver. Kort sagt er dette en forspildt mulighed for at opnå en afbalanceret tilgang til nulemissionsmobilitet.

I lyset af ovenstående kan Danmark ikke støtte den generelle indstilling."

ERKLÆRING FRA IRLAND

"Euro 7 er en kompleks sag med vidtrækkende konsekvenser for både industrien og borgerne i EU. Irland anerkender den betydelige indsats, som formandskabet har ydet, og det tidligere arbejde under det svenske formandskab for at finde en gennemførlig og retfærdig løsning på medlemsstaternes forskellige behov og betænkeligheder. Lige fra begyndelsen har vi fremhævet vigtigheden af disse normer for at forbedre luftkvaliteten og beskytte folkesundheden, og med henblik herpå er det vigtigt, at de bliver indført så hurtigt som muligt. Vel vidende om at der er valg til Europa-Parlamentet i 2024, vil Irland undlade at stemme om den foreslåede generelle indstilling, der er forelagt Rådet, for at gøre fremskridt i denne sag, men vi må erkende, at mange af de betænkeligheder, der blev rejst i arbejdsgruppen, ikke afspejles i denne endelige tekst.

Det er skuffende, at det rimelige og opnåelige ambitionsniveau i Kommissionens oprindelige forslag ikke er blevet fastholdt. Teknologien og muligheden for at pålægge strengere grænser findes allerede og anvendes allerede i Europas største konkurrerende bilfremstillingsøkonomier. Irland er af den faste overbevisning, at dette er en forspildt mulighed for at gøre EU førende på markedet for renere køretøjer med lavere udledninger, og det er en forspildt mulighed, der kan gøre Unionens bilindustri betydeligt mindre konkurrencedygtig på meget få år.

Selv om vi ikke vil modsætte os, at sagen skrider frem, anerkender vi, at nogle af vores kolleger ligeledes har rejst disse spørgsmål og besluttet at stemme imod. Alle medlemsstaterne vil uden tvivl fortsætte med proaktivt at engagere sig i forhandlingerne og advokere for en afbalanceret og miljøvenlig aftale mellem Rådet og Parlamentet, når vi går videre til lovgivningsprocessens næste fase. Det vil være afgørende, at vi overvejer de vigtige spørgsmål, der blev rejst i arbejdsgruppen, igen med Parlamentet for at sikre, at Euro 7 vil hjælpe os med at nå målene i den europæiske grønne pagt, bidrage til at gøre den luft, som vi indånder, fri for skadelige forurenende stoffer og bidrage til at holde vores industri modstandsdygtig og globalt konkurrencedygtig."

ERKLÆRING FRA ITALIEN

"Italien takker det spanske formandskab for det intensive diplomatiske arbejde. Den foreliggende kompromistekst er uden tvivl en succes i sammenligning med de første skridt i forbindelse med dette forslag til forordning.

Tilpasningen af en række tærskler til dem, der er fastsat i Euro 6-forordningen for forbrændingsmotorer og partikelemissioner, samt forlængelsen af fristerne for ikrafttrædelsen af den nye lovgivning er en afgørende beslutning med hensyn til politisk, økonomisk og social ansvarlighed. Italien er overbevist om, at EU skal holde en ret kurs hen imod målet om den dobbelte grønne og digitale omstilling ved at afstå fra at pålægge fabrikkerne nye byrder og afkræve dem en yderligere indsats. Nye endelige forpligtelser vil uundgåeligt ende med at aflede industriens opmærksomhed fra at forfølge målet om et teknologisk spring og dermed svække dens konkurrenceevne og bringe beskæftigelsesniveauet i medlemsstaterne i fare.

Italien betragter derfor det seneste forslag som et skridt, der omsider er positivt og går i den rigtige retning, og har tillid til, at de punkter, der stadig er kritiske, vil blive forbedret på trilogerne. Det mener navnlig, at ombordovervågningssystemet til køretøjer har stærk negativ indvirkning på fabrikanten, især for så vidt angår lavpriskøretøjer. Italien anbefaler desuden, at kravene om ombordovervågning af brændstof- og energiforbrug ikke udvides til at omfatte alle typer drivaggregater.

Italien forlader sig på, at emissionsholdbarheden vil blive tilpasset normerne i den nuværende Euro 6-forordning samt holdbarhedskravene til traktionsbatterier. For fabrikanten af små mængder køretøjer er det afgørende at ændre forordningens ikrafttræden til 2035 i overensstemmelse med forordningen om CO₂-emissioner.

Afslutningsvist er det ubetinget nødvendigt at bevare og støtte EU's bilsektor, som i alvorlig grad sættes på prøve af producenter i tredjelande, der opnår konkurrencefordele takket være generøse subsidier og særligt gunstige lovgivningsmæssige rammer, som ikke er i overensstemmelse med EU's standarder.

Italien er fast besluttet på fortsat at arbejde konsekvent og ansvarligt i denne retning for arbejdstagerne, industrien og EU-borgerne."
