



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 9. Oktober 2023
(OR. en)

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

ENTWURF EINES PROTOKOLLS

RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

(Wettbewerbsfähigkeit (Binnenmarkt, Industrie, Forschung und Raumfahrt))

25. September 2023

1. Annahme der Tagesordnung

Der Rat nahm die in Dokument 13069/23 enthaltene Tagesordnung an.

2. Annahme der A-Punkte

Liste der nicht die Gesetzgebung betreffenden Tätigkeiten

13139/23

Der Rat nahm die im oben genannten Dokument enthaltenen A-Punkte einschließlich der zur Annahme vorgelegten COR- und REV-Dokumente an.

Erklärungen zu diesen Punkten sind im Addendum wiedergegeben.

Beratungen über Gesetzgebungsakte

(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)

3. Überprüfung der EU-Rechtsvorschriften zum Designschutz



12714/23 + COR 1

**a) Richtlinie über den rechtlichen Schutz von Designs
(Neufassung)**

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

**b) Verordnung des Europäischen Parlaments und des
Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002
des Rates über das Gemeinschaftsgeschmacksmuster
und zur Aufhebung der Verordnung (EG)
Nr. 2246/2002 der Kommission**

12714/23 ADD 2

Allgemeine Ausrichtung

Der Rat billigte die in den oben genannten Dokumenten enthaltene allgemeine Ausrichtung.

4. **Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7)**

 13084/23

Allgemeine Ausrichtung

Der Rat billigte die im oben genannten Dokument enthaltene allgemeine Ausrichtung.

Erklärungen Dänemarks, Irlands und Italiens sind diesem Ratsprotokoll beigelegt.

Nicht die Gesetzgebung betreffende Tätigkeiten

5. Folgemaßnahmen zu den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom März und Juni zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität des Binnenmarkts vor dem Hintergrund der Kommissionsmitteilungen „30 Jahre Binnenmarkt“ und „Langfristige Wettbewerbsfähigkeit der EU“: Die Rolle der Prüfung der Wettbewerbsfähigkeit bei der Ausarbeitung von Gesetzgebungsvorschlägen
Orientierungsaussprache

12678/23

Sonstiges

6. a) **Bericht vom Iberoamerikanischen Forum Staatlicher Verbraucherschutzagenturen (Madrid, 13./14. September 2023)**
Informationen des Vorsitzes

 13181/23

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

- b) **Aktuelle Gesetzgebungsvorschläge**
(Öffentliche Beratung gemäß Artikel 16 Absatz 8 des Vertrags über die Europäische Union)



- i) **Richtlinie hinsichtlich der Stärkung der Verbraucher für den ökologischen Wandel durch besseren Schutz gegen unlautere Praktiken und bessere Information**
Informationen des Vorsitzes

7808/22 + ADD 1

Der Rat nahm die Informationen des Vorsitzes zur Kenntnis.

ii) **Das Arzneimittelrecht der EU unter dem Gesichtspunkt der Industrie und der Wettbewerbsfähigkeit**

13166/23

Informationen der österreichischen und der deutschen Delegation

Der Rat nahm die Informationen der österreichischen und der deutschen Delegation zur Kenntnis.



erste Lesung



Punkt auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags



Öffentliche Aussprache auf Vorschlag des Vorsitzes (Artikel 8 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Rates)

**ERKLÄRUNGEN ZU DEM DIE GESETZGEBUNG BETREFFENDEN B-PUNKT IN
DOKUMENT 13069/23**

**Verordnung über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen und
Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen**

**Zu B- Punkt 4: technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen
und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7)**

Allgemeine Ausrichtung

ERKLÄRUNG DÄNEMARKS

„Dänemark hält es für äußerst wichtig, die Luftqualität in Europa zu verbessern. Die schlechte Luftqualität verkürzt die Lebenserwartung von mehr als 300 000 europäischen Bürgerinnen und Bürgern im Jahr. Sie belastet unsere Lungen und schwächt unser Immunsystem. Gefährdete Gruppen – Kinder, ältere Menschen und Menschen mit geringem Einkommen – sind am stärksten betroffen. Während der Hauptverkehrszeiten ist der Verkehr die Hauptursache für die Verschmutzung auf unseren vielbefahrenen Straßen. Genau dort, wo viele Menschen leben, zur Schule gehen, arbeiten und wo sich ihr tägliches Leben abspielt.

Dänemark ist ferner der Auffassung, dass ein ausgewogener Ansatz erforderlich ist, um die Umwelt und die Gesundheit aller europäischen Bürgerinnen und Bürger zu schützen und gleichzeitig sicherzustellen, dass die europäische Mobilitätsbranche im weltweiten Wettbewerb an der Spitze bleibt.

Dänemark ist der Ansicht, dass im Euro 7-Vorschlag der Kommission ein solches Gleichgewicht gegeben ist und der Nutzen für Gesundheit und Umwelt die Kosten in einem Verhältnis von fast 4 zu 1 überwiegt. Bedauerlicherweise stellt der allgemeine Ansatz mit Blick auf die Ziele für Umwelt und Gesundheit jedoch einen erheblichen Rückschritt im Vergleich zum Vorschlag der Kommission dar.

Folgende Änderungen des Kommissionsvorschlags in der allgemeinen Ausrichtung sind besonders bedauerlich:

- Die allgemeine Rückanpassung der Emissionsgrenzwerte und Prüfanforderungen an die Euro-6-Norm; dass Fahrzeuge die Emissionsnorm bei geringer Nutzlast, Kaltstart, niedrigen Temperaturen usw. nicht mehr erfüllen müssen;
- die Streichung strenger Abgasgrenzwerte, die in China und den USA bereits gelten, sowie
- die Verschiebung der Zeitpunkte für das Inkrafttreten um mehrere Jahre. Angesichts der angestrebten Ziele des Vorschlags ist diese Verzögerung schwer zu rechtfertigen.

Dänemark unterstützt die Aufnahme von Emissionsgrenzwerten für Reifen und Bremsen sowie von Mindestanforderungen für Batterien. Als Zeitpunkte für das Inkrafttreten sind bei Reifen jedoch vier und sechs Jahre sowie ein Übergangszeitraum von zweieinhalb Jahren vorgesehen, und die Anforderungen an Batterien beziehen sich auf den Markt von Gestern. Das heißt, dass dieser Teil der Verordnung erst 2030 Wirkung zeigen wird.

Dänemark ist der festen Überzeugung, dass der allgemeine Ansatz zur Euro-7-Verordnung für die Gesetzgeber eine verpasste Chance ist, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu fördern, dabei für eine bessere weltweite Harmonisierung der Normen zu sorgen und die Luftverschmutzung durch mit fossilen Brennstoffen betriebene Fahrzeuge in den kommenden Jahrzehnten erheblich zu verringern.

Dänemark ist ferner der Ansicht, dass ein ausgewogener Kompromiss den Mitgliedstaaten dabei geholfen hätte, die in künftigen Luftqualitätsrichtlinien zu erwartenden Luftqualitätsnormen zu erreichen. Kurz gesagt ist dies eine verpasste Gelegenheit, einen ausgewogenen Ansatz in Richtung einer emissionsfreien Mobilität zu verfolgen.

Vor diesem Hintergrund kann Dänemark die allgemeine Ausrichtung nicht unterstützen.“

ERKLÄRUNG IRLANDS

„Euro 7 ist ein komplexes Dossier mit weitreichenden Auswirkungen sowohl für die Industrie als auch für die Bürgerinnen und Bürger der EU. Irland erkennt die erheblichen Anstrengungen des Vorsitzes und die zuvor vom schwedischen Vorsitz geleistete Arbeit an, deren Ziel es war, eine praktikable und gerechte Lösung für die unterschiedlichen Bedürfnisse und Anliegen der Mitgliedstaaten zu finden. Wir haben von Anfang an auf die Bedeutung dieser Normen für die Verbesserung unserer Luftqualität und den Schutz der öffentlichen Gesundheit verwiesen; daher ist es wichtig, dass sie so bald wie möglich eingeführt werden. Da Irland bewusst ist, dass das Europäische Parlament 2024 am Ende seiner Legislaturperiode steht, wird sich Irland bei der Abstimmung über die vorgeschlagene allgemeine Ausrichtung, die dem Rat vorliegt, der Stimme enthalten, um das Dossier voranzubringen, auch wenn wir feststellen müssen, dass viele der in der Gruppe vorgebrachten Bedenken im endgültigen Text fehlen.

Es ist enttäuschend, dass das im ursprünglichen Kommissionsvorschlag vorgesehene sinnvolle und erreichbare Ziel nicht beibehalten wurde. Die Technologie und die Fähigkeit zur Festlegung strengerer Grenzwerte sind vorhanden und werden bereits in Europas wichtigsten konkurrierenden Automobilindustrien eingesetzt. Irland ist der festen Überzeugung, dass dies eine verpasste Gelegenheit ist, die EU zu einem Marktführer für saubere und emissionsarme Fahrzeuge zu machen, und dass dies die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Union in sehr wenigen Jahren erheblich beeinträchtigen könnte.

Während wir uns dem Fortgang des Dossiers nicht entgegenstellen werden, weisen wir darauf hin, dass einige unserer Kolleginnen und Kollegen ähnliche Bedenken geäußert und beschlossen haben, dagegen zu stimmen. Zweifellos werden alle Mitgliedstaaten weiterhin proaktiv an den Verhandlungen teilnehmen und sich im Laufe der nächsten Phase des Gesetzgebungsverfahrens für eine ausgewogene und umweltfreundliche Einigung zwischen Rat und Parlament einsetzen. Entscheidend wird sein, dass wir die wichtigen Fragen, die in der Gruppe angesprochen wurden, noch einmal mit dem Parlament erörtern, um sicherzustellen, dass die Euro-7-Verordnung dazu beiträgt, die Ziele des Europäischen Grünen Deals zu verwirklichen, dass sie dabei hilft, die Luft, die wir atmen, von gefährlichen Schadstoffen zu befreien, und dass sie dafür sorgt, dass unsere Industrie widerstandsfähig und weltweit wettbewerbsfähig bleibt.“

ERKLÄRUNG ITALIENS

„Italien dankt dem spanischen Vorsitz für seine intensiven diplomatischen Bemühungen. Der vorliegende Kompromisstext ist im Vergleich zu den ersten Schritten bei diesem Verordnungsvorschlags zweifellos ein Erfolg.

Die Rückanpassung einer Reihe von Grenzwerten an die in der Euro-6-Verordnung festgelegten Grenzwerte für Verbrennungsmotoren und Partikelemissionen sowie die Verlängerung der Fristen für das Inkrafttreten der neuen Rechtsvorschriften sind vor dem Hintergrund der politischen, wirtschaftlichen und sozialen Verantwortung von entscheidender Bedeutung. Italien ist davon überzeugt, dass die EU den zweifachen – grünen und digitalen – Wandel konsequent weiterverfolgen und davon absehen sollte, den Herstellern neue Bürden aufzuerlegen und zusätzliche Anstrengungen von ihnen zu fordern. Mögliche neue Verpflichtungen würden unweigerlich dazu führen, dass die Industrie ihr Ziel aus den Augen verliert, große technologische Fortschritte zu machen, was ihre Wettbewerbsfähigkeit schwächen und das Beschäftigungsniveau in den Mitgliedstaaten gefährden würde.

Italien betrachtet den jüngsten Vorschlag daher als letztlich positiven Schritt in die richtige Richtung und vertraut darauf, dass die noch kritischen Punkte während der Trilogie verbessert werden. Italien ist insbesondere der Auffassung, dass das On-Board-Überwachungssystem für Fahrzeuge erhebliche negative Auswirkungen auf die Hersteller hat, insbesondere bei Fahrzeugen im unteren Preissegment. Darüber hinaus spricht sich Italien dafür aus, die Anforderungen an die On-Board-Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch nicht auf alle Antriebsarten auszuweiten.

Italien stützt sich darauf, dass die Emissions-Dauerhaltbarkeit sowie die Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Antriebsbatterien an die Normen der geltenden Euro-6-Verordnung angepasst werden. Für Kleinserienhersteller ist es von grundlegender Bedeutung, dass das Inkrafttreten der Verordnung im Einklang mit der Verordnung über CO₂ -Emissionen auf das Jahr 2035 verschoben wird.

Schließlich ist es unerlässlich, den Automobilsektor der EU zu erhalten und zu unterstützen, der durch Hersteller aus Drittländern, die dank großzügiger Subventionen und besonders günstiger rechtlicher Rahmenbedingungen, welche nicht den EU-Standards entsprechen, Wettbewerbsvorteile erlangen, enorm unter Druck steht.

Italien ist entschlossen, die diesbezügliche Arbeit konsequent und verantwortungsvoll fortzusetzen – zugunsten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Industrie sowie der Bürgerinnen und Bürger der EU.“
