



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 9 Οκτωβρίου 2023
(OR. en)

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

ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

[Ανταγωνιστικότητα (Εσωτερική Αγορά, Βιομηχανία, Έρευνα και Διάστημα)]

25 Σεπτεμβρίου 2023

1. Έγκριση της ημερήσιας διάταξης

Το Συμβούλιο ενέκρινε την ημερήσια διάταξη που περιέχεται στο έγγραφο 13069/23.

2. Έγκριση σημείων «Α»

Κατάλογος μη νομοθετικών πράξεων

13139/23

Το Συμβούλιο ενέκρινε όλα τα σημεία «Α» που περιλαμβάνονται στο ανωτέρω έγγραφο, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγγράφων COR και REV με γλωσσικές αλλαγές που υποβλήθηκαν προς έγκριση.

Δηλώσεις σχετικά με τα σημεία αυτά περιλαμβάνονται στην προσθήκη.

Νομοθετικές διαβουλεύσεις

(Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

3. Επανεξέταση της νομοθεσίας της ΕΕ για την προστασία των σχεδίων και υποδειγμάτων



12714/23 + COR 1

α) Οδηγία για τη νομική προστασία σχεδίων και υποδειγμάτων (αναδιατύπωση)

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

β) Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 6/2002 του Συμβουλίου για τα κοινοτικά σχέδια και υποδείγματα και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2246/2002 της Επιτροπής

12714/23 ADD 2

Γενική προσέγγιση

Το Συμβούλιο ενέκρινε γενική προσέγγιση ως έχει στα ανωτέρω έγγραφα.

4. **Κανονισμός σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7)**  13084/23
Γενική προσέγγιση

Το Συμβούλιο ενέκρινε γενική προσέγγιση ως έχει στο ανωτέρω έγγραφο. Οι δηλώσεις της Δανίας, της Ιρλανδίας και της Ιταλίας επισυνάπτονται στα παρόντα πρακτικά του Συμβουλίου.

Μη νομοθετικές δραστηριότητες

5. Συνέχεια των συμπερασμάτων του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Μαρτίου και του Ιουνίου σχετικά με τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα και παραγωγικότητα της ενιαίας αγοράς, υπό το πρίσμα των ανακοινώσεων της Επιτροπής «30 χρόνια ενιαίας αγοράς» και «Μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ΕΕ»: Ο ρόλος των ελέγχων ανταγωνιστικότητας στην εκπόνηση νομοθετικών προτάσεων
Συζήτηση προσανατολισμού 12678/23

Διάφορα

6. α) **Έκθεση του Ιβηροαμερικανικού Φόρουμ Κυβερνητικών Οργανισμών Προστασίας Καταναλωτών**  13181/23
(Μαδρίτη, 13-14 Σεπτεμβρίου 2023)
Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρέσχε η Προεδρία.

- β) **Νομοθετικές προτάσεις υπό εξέταση** 
(Δημόσια σύσκεψη σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 8 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση)

i) **Οδηγία όσον αφορά την ενδυνάμωση των καταναλωτών για την πράσινη μετάβαση μέσω καλύτερης προστασίας από αθέμιτες πρακτικές και καλύτερης ενημέρωσης** 7808/22 + ADD 1
Ενημέρωση από την Προεδρία

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρέσχε η Προεδρία.

ii) **Η φαρμακευτική νομοθεσία της ΕΕ από τη σκοπιά της βιομηχανίας και της ανταγωνιστικότητας**
Ενημέρωση από τις αντιπροσωπίες της Αυστρίας και της Γερμανίας

13166/23

Το Συμβούλιο έλαβε υπό σημείωση τις πληροφορίες που παρείχαν η αυστριακή και η γερμανική αντιπροσωπία.



Πρώτη ανάγνωση



Σημείο βασιζόμενο σε πρόταση της Επιτροπής



Δημόσια συζήτηση προταθείσα από την Προεδρία (άρθρο 8 παράγραφος 2 του εσωτερικού κανονισμού του Συμβουλίου)

Δηλώσεις σχετικά με το νομοθετικό σημείο «B» που περιέχεται στο έγγρ. 13069/23**Σχετικά με το
υπ' αριθ. 4
σημείο «B»:**

Κανονισμός σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7)
Γενική προσέγγιση

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

«Η Δανία θεωρεί υψίστης σημασίας τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην Ευρώπη. Η κακή ποιότητα του αέρα μειώνει το προσδόκιμο ζωής περισσότερων από 300.000 ευρωπαίων πολιτών κάθε χρόνο. Επιβαρύνει τους πνεύμονες μας και αποδυναμώνει το ανοσοποιητικό μας σύστημα. Και οι εύλωτες ομάδες —τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με χαμηλά εισοδήματα— πλήττονται περισσότερο. Σε ώρες αιχμής, η κυκλοφορία αποτελεί την κύρια πηγή ρύπανσης στους πολυσύχναστους δρόμους μας. Ακριβώς εκεί όπου πολλοί άνθρωποι μένουν, πηγαίνουν στο σχολείο, εργάζονται και ζουν καθημερινά.

Επιπλέον, η Δανία θεωρεί ότι απαιτείται μια ισορροπημένη προσέγγιση που να διασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας όλων των ευρωπαίων πολιτών, διατηρώντας παράλληλα την ευρωπαϊκή βιομηχανία κινητικότητας στην πρώτη γραμμή του παγκόσμιου ανταγωνισμού.

Η Δανία πιστεύει ότι η πρόταση της Επιτροπής για το Euro 7 πέτυχε μια τέτοια ισορροπία, δημιουργώντας οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον που θα υπερέβαιναν το κόστος του, με αναλογία περίπου 4-1. Δυστυχώς, η γενική προσέγγιση αποτελεί σημαντική οπισθοδρόμηση όσον αφορά τις φιλοδοξίες για τον αντίκτυπο στο περιβάλλον και την υγεία σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής.

Ειδικότερα, είναι λυπηρό το γεγονός ότι στη γενική προσέγγιση έχουν αλλάξει τα ακόλουθα σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής:

- Γενική επαναφορά των οριακών τιμών εκπομπών και των απαιτήσεων δοκιμών στο πρότυπο Euro 6. Τα οχήματα δεν θα χρειάζεται πλέον να συμμορφώνονται με το πρότυπο εκπομπών με χαμηλό ωφέλιμο φορτίο, εκκίνηση με ψυχρό κινητήρα, ψυχρές θερμοκρασίες κ.λπ.
- Διαγραφή αυστηρών ορίων ατμών που εφαρμόζονται ήδη στην Κίνα και τις ΗΠΑ· και
- Αναβολή των ημερομηνιών έναρξης ισχύος κατά αρκετά έτη. Με το σημερινό επίπεδο φιλοδοξίας της πρότασης, είναι πολύ δύσκολο να κατανοήσει κανείς τους λόγους για την καθυστέρηση αυτή.

Η Δανία στηρίζει τη συμπερίληψη ορίων εκπομπών για τα ελαστικά και τα φρένα, καθώς και ελάχιστων απαιτήσεων για τις μπαταρίες. Ωστόσο, οι ημερομηνίες έναρξης ισχύος για τα ελαστικά ορίζονται σε 4 και 6 έτη με μεταβατική περίοδο 2,5 ετών και οι απαιτήσεις για τις μπαταρίες βασίζονται σε παρωχημένα δεδομένα για την αγορά. Αυτό σημαίνει ότι τα αποτελέσματα αυτού του μέρους του κανονισμού θα γίνουν αισθητά μόλις το 2030.

Η Δανία πιστεύει ακράδαντα ότι η γενική προσέγγιση για το Euro 7 αποτελεί χαμένη ευκαιρία για τους νομοθέτες να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, διασφαλίζοντας παράλληλα καλύτερη παγκόσμια εναρμόνιση των προτύπων και σημαντική μείωση της ρύπανσης κατά τις επόμενες δεκαετίες από οχήματα που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα που ρυπαίνουν τον αέρα.

Η Δανία πιστεύει επίσης ότι μια ισορροπημένη συμβιβαστική λύση θα βοηθούσε τα κράτη μέλη να επιτύχουν το πρότυπο ποιότητας του αέρα που αναμένεται στις μελλοντικές οδηγίες για την ποιότητα του αέρα. Εν ολίγοις πρόκειται για μια χαμένη ευκαιρία να επιτευχθεί ισορροπημένη προσέγγιση όσον αφορά την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Υπό το πρίσμα των προαναφερθέντων, η Δανία δεν μπορεί να υποστηρίξει τη γενική προσέγγιση.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

«Το Euro 7 είναι ένας πολύπλοκος φάκελος με ευρείες επιπτώσεις τόσο για τη βιομηχανία όσο και για τους πολίτες της ΕΕ. Η Ιρλανδία αναγνωρίζει τις σημαντικές προσπάθειες της Προεδρίας, καθώς και τις προηγούμενες εργασίες που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της σουηδικής Προεδρίας, για την εξεύρεση εφικτής και δίκαιης λύσης στις αποκλίνουσες ανάγκες και ανησυχίες των κρατών μελών. Εξ αρχής τονίσαμε τη σημασία των προτύπων αυτών για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και την προστασία της δημόσιας υγείας, και για τον σκοπό αυτό είναι σημαντικό να θεσπιστούν το συντομότερο δυνατόν. Έχοντας επίγνωση ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα διακόψει τις εργασίες του το 2024, η Ιρλανδία θα απόσχει από την ψηφοφορία για την προτεινόμενη γενική προσέγγιση που υποβλήθηκε στο Συμβούλιο προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος στον εν λόγω φάκελο, αλλά πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι πολλές από τις ανησυχίες που εκφράστηκαν στην ομάδα εργασίας δεν αντικατοπτρίζονται στο τελικό κείμενο.

Είναι απογοητευτικό το γεγονός ότι δεν διατηρήθηκε η εύλογη και εφικτή φιλοδοξία της αρχικής πρότασης της Επιτροπής. Η τεχνολογία και η ικανότητα επιβολής αυστηρότερων ορίων υπάρχουν και χρησιμοποιούνται ήδη στις κύριες ανταγωνιστικές οικονομίες της Ευρώπης στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η Ιρλανδία πιστεύει ακράδαντα ότι πρόκειται για χαμένη ευκαιρία να καταστεί η ΕΕ πρωτοπόρος στην αγορά καθαρότερων οχημάτων με χαμηλότερες εκπομπές, γεγονός που μπορεί να καταστήσει την αυτοκινητοβιομηχανία της Ένωσης πολύ λιγότερο ανταγωνιστική σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Μολονότι δεν θα αντιταχθούμε στην πρόοδο επί του φακέλου, αναγνωρίζουμε ότι ορισμένοι από τους συναδέλφους μας έθιξαν ομοίως αυτά τα ζητήματα και αποφάσισαν να καταψηφίσουν. Αναμφίβολα, όλα τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να συμμετέχουν ενεργά στις διαπραγματεύσεις και να υποστηρίζουν μια ισορροπημένη, φιλική προς το περιβάλλον συμφωνία μεταξύ Συμβουλίου και Κοινοβουλίου, καθώς περνάμε στο επόμενο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας. Θα είναι ζωτικής σημασίας να εξετάσουμε εκ νέου με το Κοινοβούλιο τα σημαντικά ζητήματα που τέθηκαν στην ομάδα εργασίας, ώστε να διασφαλιστεί ότι το Euro 7 θα μας βοηθήσει να επιτύχουμε τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και θα συμβάλει στην απαλλαγή του αέρα που αναπνέουμε από επιβλαβείς ρύπους, καθώς και στη διατήρηση της ανθεκτικότητας της βιομηχανίας μας και της ανταγωνιστικότητάς της σε παγκόσμιο επίπεδο.»

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

«Η Ιταλία ευχαριστεί την ισπανική Προεδρία για το εντατικό διπλωματικό της έργο. Το εξεταζόμενο συμβιβαστικό κείμενο είναι αναμφισβήτητα επιτυχές σε σύγκριση με τα πρώτα στάδια της πρότασης του κανονισμού αυτού.

Η εκ νέου ευθυγράμμιση μιας σειράς κατώτατων ορίων με εκείνα που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό Euro 6 για τις εκπομπές κινητήρων εσωτερικής καύσης και σωματιδίων, καθώς και η παράταση των προθεσμιών για την έναρξη ισχύος της νέας νομοθεσίας αποτελούν κρίσιμη απόφαση, στο όνομα της πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής ευθύνης. Η Ιταλία είναι πεπεισμένη ότι η ΕΕ πρέπει να διατηρήσει τον πήχυ σταθερό στην πορεία της προς τον στόχο της διπλής πράσινης και ψηφιακής μετάβασης, αποφεύγοντας να επιβάλει νέες επιβαρύνσεις και να ζητήσει πρόσθετες προσπάθειες από τους κατασκευαστές. Τυχόν νέες υποχρεώσεις θα οδηγούσαν αναπόφευκτα σε απόσπαση της προσοχής του κλάδου από την επιδίωξη του στόχου ενός τεχνολογικού άλματος, αποδυναμώνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά του και θέτοντας σε κίνδυνο τα επίπεδα απασχόλησης στα κράτη μέλη.

Ως εκ τούτου, η Ιταλία θεωρεί την τελευταία πρόταση ως ένα τελικά θετικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση και ευελπιστεί ότι τα σημεία που εξακολουθούν να είναι κρίσιμα θα βελτιωθούν κατά τη διάρκεια των τριμερών διαλόγων. Ειδικότερα, θεωρεί ότι το σύστημα παρακολούθησης επί του οχήματος θα έχει ισχυρό αρνητικό αντίκτυπο στους κατασκευαστές, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα των κατώτερων κατηγοριών. Επιπλέον, η Ιταλία συνιστά να μην επεκταθούν οι απαιτήσεις παρακολούθησης της κατανάλωσης καυσίμου και ενέργειας επί του οχήματος σε όλους τους τύπους συστημάτων μετάδοσης ισχύος.

Η Ιταλία βασίζεται στο γεγονός ότι η σταθερότητα των εκπομπών θα ευθυγραμμιστεί εκ νέου με τα πρότυπα του ισχύοντος κανονισμού Euro 6, καθώς και με τις απαιτήσεις μακροβιότητας για τις μπαταρίες έλξης. Για τους κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής, είναι θεμελιώδους σημασίας να μετατεθεί η έναρξη ισχύος του κανονισμού στο 2035, κατά τρόπο συνεπή με τον κανονισμό για τις εκπομπές CO₂.

Εν κατακλείδι, είναι επιτακτική ανάγκη να διατηρηθεί και να στηριχθεί η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ, η οποία δοκιμάζεται σοβαρά από παραγωγούς τρίτων χωρών που αποκτούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα χάρη σε γενναιόδωρες επιδοτήσεις και ιδιαίτερα ευνοϊκά ρυθμιστικά πλαίσια, τα οποία δεν συνάδουν με τα πρότυπα της ΕΕ.

Η Ιταλία δεσμεύεται να συνεχίσει να εργάζεται με συνέπεια και υπευθυνότητα προς αυτή την κατεύθυνση, για τους εργαζομένους, τη βιομηχανία και τους πολίτες της ΕΕ.»