



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 9. oktoober 2023
(OR. en)

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

PROTOKOLLI KAVAND

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU

(konkurentsivõime (siseturg, tööstus, teadusuuringud ja kosmos))

25. september 2023

1. Päevakorra vastuvõtmine

Nõukogu võttis vastu dokumendis 13069/23 esitatud päevakorra.

2. A-punktide heakskiitmine

Muu kui seadusandliku tegevusega seonduv nimekiri

13139/23

Nõukogu võttis vastu kõik eespool nimetatud dokumendis loetletud A-punktid, sealhulgas kõik vastuvõtmiseks esitatud keelelisi parandusi sisaldavad COR- ja REV-dokumendid.

Nimetatud punktidega seotud avaldused on esitatud *addendum*'is.

Seadusandlikud arutelud

(Avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)

3. Disainilahenduste kaitset käsitlevate ELi õigusaktide läbivaatamine



12714/23 + COR 1

a) Direktiiv disainilahenduste õiguskaitse kohta (uuesti sõnastatud)

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

b) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 6/2002 ühenduse disainilahenduse kohta ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EÜ) nr 2246/2002
Üldine lähenemisviis

12714/23 ADD 2

Nõukogu kiitis heaks eespool nimetatud dokumentides esitatud üldise lähenemisviisi.

4. **Määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7)**

 13084/23

Üldine lähenemisviis

Nõukogu kiitis heaks eespool nimetatud dokumendis esitatud üldise lähenemisviisi. Iirimaa, Itaalia ja Taani avaldused on lisatud käesolevasse nõukogu istungi protokoll.

Muu kui seadusandlik tegevus

5. Euroopa Ülemkogu märtsi ja juuni järelduste (ühtse turu pikaajalise konkurentsivõime ja tootlikkuse kohta) järelmeetmed, võttes arvesse komisjoni teatise „30 aastat ühtset turgu“ ja „ELi pikaajaline konkurentsivõime“: konkurentsivõime kontrolli roll seadusandlike ettepanekute koostamisel
Poliitiline mõttevahetus

12678/23

Muud küsimused

6. a) **Valitsuste tarbijakaitseasutuste Iberoameerika foorumi aruanne (Madrid, 13.–14. september 2023)**
Teave eesistujariigilt

 13181/23

Nõukogu võttis eesistujariigi esitatud teabe teadmiseks.

- b) **Menetluses olevad seadusandlikud ettepanekud (Avalik arutelu vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 16 lõikele 8)**



- i) **Direktiiv, milles käsitletakse tarbijate võimestamist üleminekul rohelisele majandusele, pakkudes paremat kaitset ebaausate tavade vastu ja paremat teavet**
Teave eesistujariigilt

7808/22 + ADD 1

Nõukogu võttis eesistujariigi esitatud teabe teadmiseks.

ii) **ELi ravimialased õigusaktid tööstuse ja
konkurentsivõime seisukohast**
Teave Austria ja Saksamaa delegatsioonilt

13166/23

Nõukogu võttis teadmiseks Austria ja Saksamaa delegatsiooni esitatud teabe.

-
- ❶ Esimene lugemine
- ❷ Komisjoni ettepanekul põhinev päevakorrapunkt.
- ❸ Avalik mõttevahetus eesistujariigi ettepanekul (nõukogu kodukorra artikli 8 lõige 2)
-

AVALDUSED DOKUMENDIS 13069/23 ESITATUD SEADUSANDLIKU TEGEVUSEGA**SEOTUD B-PUNKTI JUURDE****B-punkti 4 juurde:**

Määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7)
Üldine lähenemisviis

TAANI AVALDUS

„Taani arvates on äärmiselt oluline parandada õhukvaliteeti Euroopas. Kehv õhukvaliteet vähendab igal aastal enam kui 300 000 Euroopa kodaniku oodatavat eluiga. See koormab inimeste kopse ja nõrgestab nende immuunsüsteemi. Kuid kõige rohkem mõjutab see haavatavaid rühmi, s.o lapsi, eakaid ja madala sissetulekuga inimesi. Tipptundidel on liiklus meie tiheda liiklusega tänavatel peamine saasteallikas. Need on kohad, kus paljud inimesed elavad, käivad koolis ja töötavad ning kus möödub nende igapäevaelu.

Taani leiab ka, et keskkonna ja kõigi Euroopa kodanike tervise kaitsmiseks on vaja tasakaalustatud lähenemisviisi, kuid samal ajal tuleb säilitada Euroopa transporditööstuse eesrindlik positsioon ülemaailmses konkurentsivõimelises keskkonnas.

Taani usub, et komisjoni ettepanek Euro 7 kohta võimaldab saavutada sellise tasakaalu ning toob tervise ja keskkonna jaoks kaasnevate kuludega võrreldes peaaegu neljakordset kasu. Kahjuks on üldise lähenemisviisi kasutamine keskkonna- ja tervise mõju seotud eesmärkide täitmise seisukohast märkimisväärne tagasimineku, kui võrrelda seda komisjoni ettepanekuga.

Eelkõige on kahetsusväärne, et üldises lähenemisviisis muudetakse komisjoni ettepanekuga võrreldes järgmist:

- heite piirväärtuste ja katsenõuete puhul toimub üldine tagasipöördumine Euro 6 standardi juurde; sõidukid ei pea väikse kandevõime, külmkäivituse, külmade temperatuuride jne korral enam järgima heitenormi;
- kaotatakse Hiinas ja USAs juba kasutusel olevad ranged kütuseaurude heite piirnormid ning
- kohaldamiskuupäevad lükatakse mitme aasta võrra edasi. Arvestades ettepaneku praegust ambitsioonitaset, on raske mõista sellise viivitamise põhjendusi.

Taani toetab rehvide ja pidurite heite piirnormide ning akudega seotud miinimumnõuete lisamist. Sellele vaatamata on nõuete kohaldamiseks rehvide puhul ette nähtud 4 ja 6 aastat koos 2,5-aastase üleminekuperioodiga ning akude suhtes kehtivad nõuded lähtuvad eelsest turuseisust. See tähendab, et selles osas ei avaldu määruse mõju enne 2030. aastat.

Taani usub kindlalt, et lähtudes üldisest lähenemisviisist Euro 7-le, kaotavad seadusandjad võimaluse tugevdada Euroopa autotööstuse konkurentsivõimet, tagades seejuures asjaomaste standardite suurema ühtlustamise kogu maailmas ja vähendades järgmistel aastakümnetel märkimisväärselt õhku saastavate fossiilkütuseid kasutavate sõidukite saastet.

Taani usub samuti, et tasakaalustatud kompromiss oleks aidanud liikmesriikidel saavutada sellise õhukvaliteedi standardi, mis on ette nähtud tulevastes õhukvaliteedi direktiivides. Lühidalt kaotati niimoodi võimalus leida tasakaalustatud lähenemisviis heiteta liikuvuse saavutamiseks.

Eespool toodut arvesse võttes ei saa Taani üldist lähenemisviisi toetada.“

IIRIMAA AVALDUS

„Euro 7 määrus on keeruline õigusakt, millel on ulatuslik mõju nii tööstusele kui ELi kodanikele. Iirimaa tunnustab eesistujariigi märkimisväärseid jõupingutusi ja varem Rootsi eesistumise ajal tehtud tööd, et leida realistlik ja õiglane lahendus liikmesriikide erinevatele vajadustele ja muredele. Oleme algusest peale rõhutanud nende standardite tähtsust meie õhukvaliteedi parandamisel ja rahvatervise kaitsmisel, milleks on vaja, et need standardid võetaks kasutusele võimalikult kiiresti. Võttes arvesse, et Euroopa Parlamendi koosseis vahetub 2024. aastal, hoidub Iirimaa nõukogule ettepaneku edasiseks menetlemiseks esitatud üldise lähenemisviisi üle hääletamisest. Me leiame, et paljud töörühmas tõstatatud mureküsimumused ei ole lõplikus tekstis kajastatud.

Meile valmistab pettumust, et selles ei säilitatud komisjoni esialgses ettepanekus esitatud mõistlikku ja realistlikku eesmärki. Rangemate piirangute kehtestamiseks vajalik tehnoloogia ja suutlikkus on meil juba olemas ning Euroopa peamistes konkureerivates autotööstustes ka kasutusel. Iirimaa on kindlalt veendunud, et tegemist on kasutamata võimalusega muuta EL puhtamate ja väiksema heitega sõidukite alal turuliidriks, mis võib vaid mõne aasta jooksul märkimisväärselt vähendada liidu autotööstuse konkurentsivõimet.

Me ei väljenda vastuseisu selle ettepaneku edasisele menetlemisele, kuid tõdeme, et mõned meie kolleegid on tõstatanud samad küsimused ja otsustanud hääletada selle ettepaneku vastu. Kõik liikmesriigid jätkavad kahtlemata aktiivset osalemist läbirääkimistes ning toetavad nõukogu ja parlamendi vahel tasakaalustatud ja keskkonnasõbraliku kokkuleppe saavutamist õigusloomeprotsessi järgmistes etappides. Väga tähtis on arutada parlamendiga uuesti töörühmas tõstatatud olulisi küsimusi, et Euro 7 võimaldaks meil saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe eesmäärke, vabastada kahjulikest saasteainetest õhk, mida me hingame, ning säilitada meie tööstuse vastupanuvõime ja ülemaailmne konkurentsivõime.“

ITAALIA AVALDUS

„Itaalia tänab eesistujariiki Hispaaniat intensiivse diplomaatilise töö eest. Esitatud kompromisstekst on kahtlemata edukas võrreldes käesoleva määruse ettepaneku esialgsete tulemustega.

Mitmete sisepõlemismootorite ja tahkete osakeste heite piirväärtuste vastavusse viimine Euro 6 määruks kehtestatud piirmääradega ning uue õigusakti jõustumiseks ette nähtud tähtaegade pikendamine on poliitilise, majandusliku ja sotsiaalse vastutuse seisukohast määrav otsus. Itaalia on veendunud, et EL peab järgima kindlalt rohe- ja digiüleminekuga seotud eesmäärke, vältima täiendava koormuse lisamist tootjatele või neilt lisapingutuste nõudmist. Võimalikud uued kohustused pärsiksid paratamatult püüdlusi saavutada tööstussektoris soovitud tehnoloogilist hüpet, nõrgendades seeläbi sektori konkurentsivõimet ja ohustades tööhõive taset liikmesriikides.

Seetõttu leiab Itaalia, et viimane ettepanek on õiges suunas tehtud positiivne samm ning loodab, et kolmepoolsetel kohtumistel leitakse lahendusi jätkuvalt kriitilistele küsimustele. Itaalia arvab eelkõige, et pardaseiresüsteemil on äärmiselt negatiivne mõju tootjatele, eriti madalama hinnaga sõidukite puhul. Lisaks soovib Itaalia mitte laiendada kütuse- ja energiatarbimisega seotud pardaseire nõudeid kõikidele jõuseadmete liikidele.

Itaalia lähtub asjaolust, et heite püsimisaja ning veoakude vastupidavusnõuete puhul pöörduks tagasi praeguses Euro 6 määrides kehtestatud standardite juurde. Väiketootjate jaoks on väga oluline, et määrase jõustumine lükataks edasi 2035. aastani kooskõlas CO₂ heite määrasega.

Kokkuvõttes on äärmiselt tähtis säilitada ja toetada ELi autotööstust, mille panevad rängalt proovile kolmandate riikide tootjad, kes saavad konkurentsieeliseid tänu suurtele subsideerimistele ja eriti soodsatele õigusraamistikele, mis ei ole kooskõlas ELi standarditega.

Itaalia kavatseb jätkata töötajate, tööstuse ja ELi kodanike huvides väsimatut ja vastutustundlikku tööd selles suunas.“
