



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. október 9.
(OR. en)

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

TERVEZET – JEGYZŐKÖNYV
AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA
(Versenyképesség (Belső piac, Ipar, Kutatás és Űrpolitika))
2023. szeptember 25.

1. A napirend elfogadása

A Tanács elfogadta a 13069/23 dokumentumban foglalt napirendet.

2. Az „A” napirendi pontok jóváhagyása

Nem jogalkotási tevékenységek jegyzéke

13139/23

A Tanács elfogadta a fent említett dokumentumban szereplő valamennyi „A” napirendi pontot, köztük az elfogadás céljából benyújtott valamennyi nyelvi COR és REV dokumentumot.

Az e napirendi pontokhoz kapcsolódó nyilatkozatok a kiegészítésben találhatók.

Jogalkotási tanácskozások

(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)

3. A formatervezési minták oltalmáról szóló uniós jogszabályok felülvizsgálata



12714/23 + COR 1

a) Irányelv a formatervezési minták oltalmáról (átdolgozás)

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

b) Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a közösségi formatervezési mintáról szóló 6/2002/EK tanácsi rendelet módosításáról és a 2246/2002/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

12714/23 ADD 2

Általános megközelítés

A Tanács elfogadta a fenti dokumentumokban foglalt általános megközelítést.

4. **Rendelet a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7)**



13084/23

Általános megközelítés

A Tanács elfogadta a fenti dokumentumban foglalt általános megközelítést. Dánia, Írország és Olaszország nyilatkozatát e tanácsi jegyzőkönyv melléklete tartalmazza.

Nem jogalkotási tevékenységek

5. Az egységes piac hosszú távú versenyképességéről és termelékenységéről szóló márciusi és júniusi európai tanácsi következtetéseket követő intézkedések a „30 éves az egységes piac” és „Az EU hosszú távú versenyképessége” című bizottsági közlemények fényében: a versenyképességi ellenőrzések szerepe a jogalkotási javaslatok kidolgozásában
- Irányadó vita*

12678/23

Egyéb

6. a) **Jelentés a kormányzati fogyasztóvédelmi ügynökségek ibér-amerikai fórumáról**



13181/23

(Madrid, 2023. szeptember 13–14.)

Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség által nyújtott tájékoztatást.

- b) **Aktuális jogalkotási javaslatok**
(Nyilvános tanácskozás az Európai Unióról szóló szerződés 16. cikkének (8) bekezdése alapján)



- i) **Irányelv a fogyasztók zöld átállásban való szerepvállalásának a tisztességtelen gyakorlatokkal szembeni hatékonyabb védelem és a hatékonyabb tájékoztatás révén történő növeléséről**

7808/22 + ADD 1

Az elnökség tájékoztatója

A Tanács nyugtázta az elnökség által nyújtott tájékoztatást.

ii) **Az uniós gyógyszerészeti jogszabályok ipari és versenyképességi szempontból**
Az osztrák és a német delegáció tájékoztatója

13166/23

A Tanács nyugtázta az osztrák és a német delegáció tájékoztatóját.

-
- 1** első olvasat
- C** Bizottsági javaslaton alapuló napirendi pont.
- 2** Nyilvános vita az elnökség javaslatára (a Tanács eljárási szabályzata 8. cikkének (2) bekezdése)
-

Nyilatkozatok a 13069/23 DOKUMENTUMBAN FOGLALT JOGALKOTÁSI „B”

NAPIRENDI PONTHOZ

A 4. „B” napirendi ponthoz:

Rendelet a gépjárművek és motorok, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek a kibocsátásuk és az akkumulátor tartóssága tekintetében történő típusjóváhagyásáról (Euro 7)
Általános megközelítés

DÁNIA NYILATKOZATA

„Dánia rendkívül fontosnak tartja a levegőminőség javítását Európában. A rossz levegőminőség évente több mint 300 000 európai polgár várható élettartamát csökkenti, mivel megterheli a tüdönket, és gyengíti immunrendszerünket. A veszélyeztetett csoportok – a gyermekek, az idősek és az alacsony jövedelműek – érintettek a legnagyobb mértékben. Csúcsidőben, forgalmas utcáinkon a közlekedés a fő szennyezési forrás. Pontosan ott, ahol sok ember él, iskolába vagy munkába jár, és a mindennapi életét éli.

Dánia továbbá úgy találja, hogy kiegyensúlyozott megközelítésre van szükség a környezetnek és valamennyi európai polgár egészségének a védelme érdekében úgy, hogy eközben az európai mobilitási ágazatot a globális verseny élvonalában kell tartani.

Dánia úgy véli, hogy az Euro 7-re vonatkozó bizottsági javaslat megteremtette ezt az egyensúlyt, olyan egészségügyi és környezeti előnyöket teremtve, amelyek közel 4:1 arányban meghaladnák a költségeit. Sajnálatos módon az általános megközelítés jelentős visszalépést jelent a környezeti és egészségügyi hatásokra irányuló törekvések tekintetében a Bizottság javaslatához képest.

Különösen sajnálatos, hogy az általános megközelítésben a Bizottság javaslatához képest az alábbiak módosultak:

- a kibocsátási határértékek és a vizsgálati követelmények általános visszafordítása az Euro 6 szabványhoz. A járműveknek már nem kell megfelelniük a kibocsátási előírásoknak alacsony hasznos teher, hidegindítás, hideg hőmérséklet stb. esetén,
- a Kínában és az USA-ban már alkalmazott szigorú párolgási határértékek törlése, és
- a hatálybalépés több évvel történő elhalasztása. A javaslat jelenlegi ambíciószintje miatt nagyon nehéz megindokolni ezt a késedelmet.

Dánia támogatja a gumiabroncsokból és a fékekből származó kibocsátás határértékeinek, valamint az akkumulátorra vonatkozó minimumkövetelményeknek a beillesztését. A gumiabroncsokra vonatkozó hatálybalépési időpontokat azonban 4 és 6 évben határozták meg, 2,5 éves átmeneti időszakkal, illetve az akkumulátorra vonatkozó követelmények már múltbeli piaci feltételeken alapulnak. Ez azt jelenti, hogy a rendelet e részének hatásai 2030-ig nem lesznek érezhetők.

Dánia határozottan úgy véli, hogy az Euro 7-re vonatkozó általános megközelítéssel a jogalkotók elszalasztották annak lehetőségét, hogy megerősítsék az európai autóipar versenyképességét, miközben biztosítják a szabványok jobb világszintű harmonizációját és jelentősen csökkentik a levegőt szennyező fosszilis üzemanyaggal működő járművek által okozott szennyezést az elkövetkező évtizedekben.

Dánia úgy véli továbbá, hogy egy kiegyensúlyozott kompromisszum segítette volna a tagállamokat abban, hogy elérjék a jövőbeli levegőminőségi irányelvekben előírt levegőminőségi szabványokat. Röviden, ez egy elszalasztott lehetőség arra, hogy kiegyensúlyozott megközelítést alkalmazzunk a kibocsátásmentes mobilitás tekintetében.

A fentiek fényében Dánia nem tudja támogatni az általános megközelítést.”

ÍRORSZÁG NYILATKOZATA

„Az Euro 7 összetett dokumentum, amely mind az EU iparára, mind pedig a polgáira nézve széles körű következményekkel jár. Írország elismeri az elnökség által tett jelentős erőfeszítéseket és a svéd elnökség alatt annak érdekében végzett korábbi munkát, hogy megvalósítható és méltányos megoldást találjanak a tagállamok eltérő igényeire és aggályaira. A kezdetektől fogva hangsúlyoztuk ezen szabványok fontosságát a levegőminőség javítása és a népegészség védelme szempontjából, ezért fontos, hogy a lehető leghamarabb bevezessük őket. Tudatában annak, hogy a jelenlegi európai parlamenti ciklus 2024-ben véget ér, Írország tartózkodni fog a jogszabállyal kapcsolatos előrelépés érdekében a Tanács elé terjesztendő, javasolt általános megközelítésről szóló szavazás során, de el kell ismernünk, hogy a munkacsoportban felvetett számos aggály nem tükröződik ebben a végleges szövegben.

Csalódást keltő, hogy a Bizottság eredeti javaslatában szereplő észszerű és megvalósítható célkitűzéseket nem tartották fenn. A szigorúbb határértékek előírására szolgáló technológia és képesség már létezik, és már használatban is van Európa fő versengő autógyártó gazdaságaiban. Írország határozottan úgy véli, hogy ez egy elszalasztott lehetőség arra, hogy az EU piacvezetővé váljon a tisztább, alacsonyabb kibocsátású járművek terén, és emiatt alig néhány éven belül jelentősen romolhat az Unió gépjárműiparának versenyképessége.

Bár nem fogjuk ellenezni a javaslat előrehaladását, tudatában vagyunk, hogy néhány kollégánk hozzánk hasonlóan felvetette ezeket a kérdéseket, és úgy döntött, hogy a javaslat ellen szavaz. Kétségtelen, hogy a jogalkotási folyamat következő szakaszában minden tagállam továbbra is proaktívan vesz majd részt a tárgyalásokon, és a Tanács és a Parlament közötti kiegyensúlyozott, környezetbarát megállapodás mellett fog sikra szállni. Alapvető fontosságú lesz, hogy a munkacsoportban felvetett fontos kérdéseket ismét megfontoljuk a Parlamenttel együtt annak biztosítása érdekében, hogy az Euro 7 hozzájáruljon az európai zöld megállapodás céljainak eléréséhez, és segítsen abban, hogy a levegő, amelyet belélegzünk, mentes legyen a káros szennyező anyagoktól, és segítsen megőrizni iparunk rezilienciáját és globális versenyképességét.”

OLASZORSZÁG NYILATKOZATA

„Olaszország köszönetet mond a spanyol elnökségnek az intenzív diplomáciai munkáért. A kompromisszumos szöveg kétségtelenül sikeresnek tekinthető a rendeletjavaslat első lépéseire képest.

A belső égésű motorokra és a részecskekibocsátásra vonatkozó küszöbértékeknek az Euro 6 rendeletben meghatározott küszöbértékekhez való visszaigazítása, valamint az új jogszabály hatálybalépésére vonatkozó határidők meghosszabbítása kulcsfontosságú döntést jelent a politikai, gazdasági és társadalmi felelősségvállalás nevében. Olaszország meg van győződve arról, hogy az EU-nak egyenesen kell haladnia a kettős zöld és digitális átállás célkitűzése felé, és tartózkodnia kell attól, hogy új terheket rójon a gyártókra, és további erőfeszítéseket kérjen tőlük. Az esetleges új kötelezettségek elkerülhetetlenül elterelnék az iparág figyelmét az ugrásszerű technológiai változások céljának elérésétől, ezáltal gyengítve versenyképességét, és veszélybe sodorva a foglalkoztatás szintjét a tagállamokban.

Olaszország ezért a legutóbbi javaslatot végső soron a helyes irányba tett pozitív lépésnek tekinti, és bízik abban, hogy a még mindig kritikus pontokat a háromoldalú egyeztetések során javítani fogják. Olaszország különösen úgy véli, hogy a fedélzeti ellenőrző rendszer erős negatív hatást gyakorol a gyártókra, különösen az alsó kategóriás járművek esetében. Olaszország továbbá azt ajánlja, hogy az üzemanyag- és energiafogyasztás fedélzeti nyomon követésére vonatkozó követelményeket ne terjesszék ki az erőátviteli rendszerek valamennyi típusára.

Olaszország arra számít, hogy a kibocsátástartósságot – a hajtóakkumulátorokra vonatkozó tartóssági követelményekkel együtt – a jelenlegi Euro 6 rendelet szabványaihoz fogják visszaigazítani. A kis volumenű gyártók számára alapvető fontosságú, hogy a rendelet hatálybalépését a CO₂-kibocsátásról szóló rendelettel összhangban 2035-re halasszák.

Összefoglalva, feltétlenül meg kell őrizni és támogatni kell az uniós gépjárműipart, amelyet a nagyvonalú támogatásoknak és az uniós normáknak nem megfelelő, különösen kedvező szabályozási kereteknek köszönhetően versenyelőnyhöz jutó harmadik országbeli gyártók komoly próbatétel elé állítanak.

Olaszország elkötelezett amellett, hogy a munkavállalók, az ipar és az uniós polgárok érdekében továbbra is következetesen és felelősen járjon el ebben az irányban.”