



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. spalio 9 d.
(OR. en)

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

POSĖDŽIO PROTOKOLO PROJEKTAS

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA

(Konkurencingumas (vidaus rinka, pramonė, moksliniai tyrimai ir kosmosas))

2023 m. rugsėjo 25 d.

1. Darbotvarkės priėmimas

Taryba priėmė dok. 13069/23 pateiktą darbotvarkę.

2. A punktų patvirtinimas

Su teisėkūros procedūra nesusijusių punktų sąrašas

13139/23

Taryba priėmė visus pirmiau nurodytame dokumente išvardytus A punktus, įskaitant visus priimti pateiktus su redakcijomis įvairiomis kalbomis susijusius COR ir REV dokumentus.

Pareiškimai dėl šių punktų išdėstyti papildyme.

Teisėkūros procedūra priimamų aktų svarstymas

(Viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)

3. ES teisės aktų dėl dizaino apsaugos peržiūra



12714/23 + COR 1

a) Direktyva dėl teisinės dizaino apsaugos (nauja redakcija)

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

b) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 6/2002 dėl Bendrijos dizaino ir panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2246/2002

12714/23 ADD 2

Bendras požiūris

Taryba priėmė bendrą požiūrį, išdėstytą pirmiau nurodytuose dokumentuose.

4. **Reglamentas dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7)**  13084/23
Bendras požiūris

Taryba priėmė bendrą požiūrį, išdėstytą pirmiau nurodytame dokumente. Arijos, Danijos ir Italijos pareiškimai pridedami prie šio Tarybos posėdžio protokolo.

Su teisėkūros procedūra nesusijusi veikla

5. Tolesnė veikla, susijusi su kovo ir birželio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadamis dėl bendrosios rinkos ilgalaikio konkurencingumo ir našumo, atsižvelgiant į Komisijos komunikatus „Bendrosios rinkos trisdešimtmetis“ ir „Ilgalaikis ES konkurencingumas“: konkurencingumo patikrų vaidmuo rengiant pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų
Politiniai debatai 12678/23

Kiti klausimai

6. a) **Iberijos pusiasalio ir Lotynų Amerikos šalių vyriausybinių vartotojų apsaugos agentūrų forumo ataskaita**  13181/23
(2023 m. rugsėjo 13–14 d., Madridas)
Pirmininkaujančios valstybės narės informacija

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

- b) **Dabartiniai pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų** 
(Viešas svarstymas pagal Europos Sąjungos sutarties 16 straipsnio 8 dalį)
- i) **Direktyva, kuria, užtikrinant geresnę apsaugą nuo nesąžiningos veiklos ir geresnį informavimą, siekiama suteikti vartotojams daugiau galių dalyvauti žaliajoje pertvarkoje** 7808/22 ADD 1
Pirmininkaujančios valstybės narės informacija

Taryba susipažino su pirmininkaujančios valstybės narės pateikta informacija.

ii) **ES farmacijos teisės aktai pramonės ir
konkurencingumo požiūriu**
Austrijos ir Vokietijos delegacijų informacija

13166/23

Taryba susipažino su Austrijos ir Vokietijos delegacijų pateikta informacija.

-
- 1** Pirminis svarstymas
- C** Komisijos pasiūlymu grindžiamas punktas
- 2** Pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlyti vieši debatai (Tarybos darbo tvarkos taisyklių 8 straipsnio 2 dalis)
-

Pareiškimai dėl su teisėkūros procedūra susijusio B punkto, išdėstyto dok. 13069/23

**Dėl B punktu
sarašo 4 punkto:**

Reglamentas dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7)
Bendras požiūris

DANIJOS PAREIŠKIMAS

„Danija mano, kad labai svarbu gerinti oro kokybę Europoje. Dėl prastos oro kokybės kasmet sutrumpėja daugiau kaip 300 000 Europos piliečių tikėtina gyvenimo trukmė. Tai apsunkina mūsų plaučių darbą ir silpnina mūsų imuninę sistemą. Labiausiai nukenčia pažeidžiamos grupės – vaikai, pagyvenę žmonės ir mažas pajamas gaunantys asmenys. Piko valandomis eismas yra pagrindinis taršos šaltinis mūsų intensyvaus eismo gatvėse. Būtent ten, kur daug žmonių turi būstą, eina į mokyklą, dirba ir gyvena kasdienį gyvenimą.

Danija taip pat mano, kad būtina laikytis subalansuoto požiūrio siekiant užtikrinti aplinkos ir visų Europos piliečių sveikatos apsaugą, kartu užtikrinant, kad Europos judumo pramonė pasaulinės konkurencijos atžvilgiu būtų priešakyje.

Danija mano, kad Komisijos pasiūlymu dėl Euro 7 tokia pusiausvyra yra pasiekta, o jo teikiama nauda sveikatai ir aplinkai būtų didesnė už su juo susijusias sąnaudas beveik 4–1 santykiu. Deja, bendras požiūris yra didelis žingsnis atgal, palyginti su Komisijos pasiūlymu, kalbant apie užmojus, susijusius su poveikiu aplinkai ir sveikatai.

Visų pirma tenka apgailestauti, kad, palyginti su Komisijos pasiūlymu, bendrame požiūryje buvo pakeisti šie aspektai:

- bendras grįžimas prie Euro 6 standarto, kiek tai susiję su išmetamųjų teršalų ribinėmis vertėmis ir bandymų reikalavimais. Transporto priemonės nebeturės atitikti išmetamųjų teršalų standarto esant mažai naudingajai apkrovai, šaltajam paleidimui, žemai temperatūrai ir t. t.;
- išbrauktos griežtos garų ribinės vertės, kurios jau taikomos Kinijoje ir JAV, ir
- įsigaliojimo datos atidėtos keleriais metais. Atsižvelgiant į dabartinį pasiūlymo užmojį, labai sunku suprasti, kuo grindžiamas šis pavėlinimas.

Danija pritaria tam, kad įtrauktos padangų ir stabdžių išmetamųjų teršalų ribinės vertės ir minimalūs reikalavimai baterijoms. Tačiau dėl padangų nustatytos įsigaliojimo datos – 4 ir 6 metai su 2,5 metų pereinamuoju laikotarpiu, o baterijų reikalavimai grindžiami vakarykšte rinka. Tai reiškia, kad šios reglamento dalies poveikio nepajusime iki 2030 m.

Danija yra giliai įsitikinusi, kad šis bendras požiūris dėl Euro 7 – tai praleista galimybė teisės aktų leidėjams palaikyti Europos automobilių pramonės konkurencingumą, kartu užtikrinant geresnį standartų suderinimą pasaulyje ir gerokai sumažinant taršą iš iškastiniu kuru varomų transporto priemonių, kurios dar terš orą keletą dešimtmečių.

Danija taip pat mano, kad subalansuotas kompromisas būtų padėjęs valstybėms narėms pasiekti oro kokybės standartą, kurio tikimasi pagal būsimas oro kokybės direktyvas. Trumpai tariant, tai praleista galimybė nustatyti subalansuotą požiūrį siekiant visai netaršaus judumo.

Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Danija negali pritarti šiam bendram požiūriui.“

AIRIJOS PAREIŠKIMAS

„Euro 7“ – sudėtingas dokumentas, darantis plataus masto poveikį tiek pramonei, tiek ES piliečiams. Airija vertina dideles pirmininkaujančios valstybės narės pastangas ir ankstesnį darbą, atliktą pirmininkaujant Švedijai, kad būtų rastas įmanomas ir teisingas skirtingų valstybių narių poreikių ir susirūpinimą keliančių klausimų sprendimas. Nuo pat pradžių pabrėžėme šių standartų svarbą siekiant gerinti mūsų oro kokybę ir apsaugoti visuomenės sveikatą, todėl svarbu, kad jie būtų pradėti taikyti kuo greičiau. Žinodama, kad 2024 m. baigsis šio Europos Parlamento kadencija, Airija susilaikys balsuojant dėl siūlomo bendro požiūrio, pateikto Tarybai siekiant toliau daryti pažangą rengiant šį dokumentą, tačiau privalome pastebėti, kad daugelis darbo grupėje iškeltų susirūpinimą keliančių klausimų šiame galutiniame tekste neatsispindi.

Kelia nusivylimą tai, kad nebuvo išlaikytas pagrįstas ir įmanomas pasiekti pradinio Komisijos pasiūlymo užmojis. Technologija ir pajėgumai nustatyti griežtesnes ribines vertes jau egzistuoja ir jau naudojami pagrindinėse konkuruojančiose Europos automobilių gamybos ekonomikose. Airija yra tvirtai įsitikinusi, kad tai yra neišnaudota galimybė paversti ES lydere švaresnių, mažiau taršių transporto priemonių rinkoje ir kad dėl to Sąjungos automobilių pramonė gali tapti gerokai mažiau konkurencinga per labai trumpą kelerių metų laikotarpį.

Nors neprieštarausime tolesniam dokumento rengimui, pripažįstame, kad kai kurie mūsų kolegos taip pat iškėlė šiuos klausimus ir nusprendė balsuoti prieš. Be abejonės, visos valstybės narės toliau proaktyviai dalyvaus derybose ir sieks subalansuoto, aplinką tausojančio Tarybos ir Parlamento susitarimo kitame teisėkūros proceso etape. Labai svarbu, kad svarbius klausimus, kurie buvo iškelti darbo grupėje, vėl apsvarstytume su Parlamentu, siekdami užtikrinti, kad „Euro 7“ padėtų mums pasiekti Europos žaliojo kurso tikslus, padėtų užtikrinti, kad ore, kuriuo kvėpuojame, nebūtų kenksmingų teršalų ir kad mūsų pramonė išliktų atspari ir konkurencinga visame pasaulyje.“

ITALIJOS PAREIŠKIMAS

„Italija dėkoja pirmininkaujančiai Ispanijai už intensyvų diplomatinį darbą. Pateiktas kompromisinis tekstas neabejotinai yra sėkmė, palyginti su pirmaisiais šio pasiūlymo dėl reglamento etapais.

Tam tikrų ribinių verčių suderinimas su Euro 6 reglamente nustatytomis vidaus degimo varikliams ir išmetamosioms kietosioms dalelėms taikomomis ribinėmis vertėmis, taip pat naujojo teisės akto įsigaliojimo terminų pratęsimas yra itin svarbus sprendimas siekiant politinės, ekonominės ir socialinės atsakomybės. Italija yra įsitikinusi, kad ES turi toliau siekti dvejopos žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos tikslo, susilaikydama nuo naujos naštos nustatymo gamintojams ir nuo reikalavimų, kad jie dėtų papildomų pastangų. Dėl naujų galimų pareigų pramonės dėmesys neišvengiamai būtų nukreiptas nuo technologinio šuolio tikslo siekimo, todėl sumažėtų jos konkurencingumas ir kiltų pavojus užimtumo lygiui valstybėse narėse.

Todėl Italija mano, kad naujausias pasiūlymas galiausiai yra teigiamas žingsnis teisinga linkme, ir tikisi, kad per trilogus bus patobulinti vis dar problemiški aspektai. Visų pirma ji mano, kad transporto priemonių vidinė stebėsenos sistema daro didelį neigiamą poveikį gamintojams, ypač žemos klasės transporto priemonių atveju. Be to, Italija rekomenduoja netaikyti vidinės degalų ir energijos sąnaudų stebėsenos reikalavimų visų tipų galios pavaroms.

Italija remiasi tuo, kad teršalų išmetimo sistemos ilgaamžiškumas bus suderintas su dabartinio Euro 6 reglamento standartais, taip pat traukos baterijų patvarumo reikalavimais. Labai svarbu, kad smulkių gamintojų atžvilgiu reglamento įsigaliojimas būtų nukeltas iki 2035 m., laikantis Reglamento dėl išmetamo CO₂ kiekio.

Apibendrinant, būtina išsaugoti ir remti ES automobilių sektorių, kuris patiria didžiulę trečiųjų šalių gamintojų konkurenciją – šie gamintojai įgyja konkurencinį pranašumą dėl dosnių subsidijų ir ypač palankių reguliavimo sistemų, kurios neatitinka ES standartų.

Italija yra pasiryžusi toliau nuosekliai ir atsakingai dirbti šia linkme darbuotojų, pramonės ir ES piliečių labui.“
