



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 9 oktober 2023
(OR. en)

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

ONTWERPNOTULEN

RAAD VAN DE EUROPESE UNIE

(Concurrentievermogen (Interne Markt, Industrie, Onderzoek en Ruimtevaart))

25 september 2023

1. Goedkeuring van de agenda

De Raad keurde de agenda (doc. 13069/23) goed.

2. Goedkeuring van de A-punten

Niet-wetgeving

13139/23

De Raad keurde alle A-punten in bovenstaand document goed, inclusief alle ter goedkeuring voorgelegde taalkundige COR- en REV-documenten.

De verklaringen bij deze punten staan in het addendum.

Wetgevingsberaadslagingen

(Openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie)

3. Herziening van EU-wetgeving inzake de bescherming van modellen



12714/23 + COR 1

a) Richtlijn inzake de rechtsbescherming van modellen (herschikking)

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

b) Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 6/2002 van de Raad betreffende Gemeenschapsmodellen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2246/2002 van de Commissie

12714/23 ADD 2

Algemene oriëntatie

De Raad keurde een in de bovenstaande documenten toegelichte algemene oriëntatie goed.

4. **Verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7)**

 13084/23

Algemene oriëntatie

De Raad keurde een in het bovenstaande document toegelichte algemene oriëntatie goed. De verklaringen van Denemarken, Ierland en Italië staan in de bijlage bij deze Raadsnotulen.

Niet-wetgevingswerkzaamheden

5. Follow-up van de conclusies van de Europese Raad van maart en juni inzake het concurrentievermogen en de productiviteit van de eengemaakte markt op lange termijn in het licht van de mededelingen van de Commissie "30 jaar eengemaakte markt" en "Concurrentievermogen van de EU op lange termijn": de rol van de concurrentievermogenstoets bij het opstellen van wetgevingsvoorstellen

12678/23

Oriënterend debat

Diversen

6. a) **Verslag van het Ibero-Amerikaans forum van overheidsinstanties voor consumentenbescherming**

 13181/23

(Madrid, 13 - 14 september 2023)

Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

- b) **Lopende wetgevingsvoorstellen**
(Openbare beraadslaging overeenkomstig artikel 16, lid 8, van het Verdrag betreffende de Europese Unie)



- i) **Richtlijn wat betreft het versterken van de positie van de consument voor de groene transitie door middel van betere informatie en bescherming tegen oneerlijke praktijken**

7808/22 + ADD 1

Informatie van het voorzitterschap

De Raad nam nota van de informatie van het voorzitterschap.

ii) **De EU-geneesmiddelenwetgeving vanuit het
oogpunt van de industrie en het
concurrentievermogen**
*Informatie van de Oostenrijkse en de Duitse
delegatie*

13166/23

De Raad nam nota van de informatie van de Oostenrijkse en de Duitse delegatie.



Eerste lezing



Punt op basis van een Commissievoorstel



Openbaar debat op voorstel van het voorzitterschap (artikel 8, lid 2, van het reglement van
orde van de Raad)

VERKLARINGEN OVER HET B-PUNT VAN WETGEVENDE AARD (DOC. 13069/23)**Verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7)****Ad B-punt 4:***Algemene oriëntatie***VERKLARING VAN DENEMARKEN**

"Voor Denemarken is de verbetering van de luchtkwaliteit in Europa van het allergrootste belang. Slechte luchtkwaliteit vermindert elk jaar de levensverwachting van meer dan 300 000 Europese burgers. Het belast onze longen en verzwakt ons immuunsysteem. Vooral kwetsbare groepen – kinderen, ouderen en mensen met een laag inkomen – worden erdoor getroffen. Tijdens de spits vormt het verkeer de belangrijkste bron van vervuiling in onze drukke straten. Dat is net waar veel mensen wonen, naar school gaan, werken en hun dagelijkse leven doorbrengen.

Denemarken vindt ook dat een evenwichtige aanpak noodzakelijk is om de bescherming van het milieu en de gezondheid van alle Europese burgers te waarborgen en er tegelijkertijd voor te zorgen dat de Europese mobiliteitsindustrie voorop blijft lopen in de wereldwijde concurrentie.

Denemarken is van mening dat het voorstel van de Commissie voor Euro 7 een dergelijk evenwicht verwezenlijkt, door gezondheids- en milieuvoordelen te creëren die de kosten met een verhouding van bijna 4-1 zouden tenietdoen. Helaas betekent de algemene oriëntatie een aanzienlijke stap terug wat de ambities voor milieu- en gezondheidseffecten betreft, ten opzichte van het voorstel van de Commissie.

Het is met name betreuenswaardig dat in de algemene oriëntatie ten opzichte van het Commissievoorstel de volgende wijzigingen zijn aangebracht:

- de algemene terugdraaiing van de emissiegrenswaarden en testvoorschriften naar de Euro 6-norm. Voertuigen hoeven niet langer aan de emissienorm te voldoen bij lage belasting, koude start, koude temperaturen enz.;
- de schrapping van strenge verdampingsemissies die al in China en de VS worden gebruikt; en
- het uitstel van de datum van inwerkingtreding met een aantal jaren. Gezien het huidige ambitieniveau van het voorstel is het moeilijk te begrijpen wat deze inwerkingtreding rechtvaardigt.

Denemarken steunt de opnemings van emissiegrenswaarden voor banden en remmen en minimumeisen voor batterijen. De data voor de inwerkingtreding van banden zijn echter vastgesteld op 4 en 6 jaar met een overgangsperiode van 2,5 jaar en de batterijvereisten zijn gebaseerd op de markt van gisteren. Dit betekent dat de gevolgen van dit deel van de verordening pas in 2030 voelbaar zullen zijn.

Denemarken is er vast van overtuigd dat de wetgevers met de algemene oriëntatie over Euro 7 een kans missen om het concurrentievermogen van de Europese auto-industrie te versterken en tegelijkertijd te zorgen voor een betere wereldwijde harmonisatie van normen en een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging door voertuigen met fossiele brandstoffen die de lucht in de komende decennia zullen verontreinigen.

Denemarken is ook van mening dat een evenwichtig compromis de lidstaten zou hebben geholpen om de luchtkwaliteitsnorm te halen die in de toekomstige luchtkwaliteitsrichtlijnen wordt verwacht. Kortom, dit is een gemiste kans om tot een evenwichtige aanpak voor emissievrije mobiliteit te komen.

Gezien het bovenstaande kan Denemarken de algemene oriëntatie niet steunen."

VERKLARING VAN IERLAND

"Euro 7 is een complex dossier met verstrekende gevolgen voor zowel de industrie als de burgers van de EU. Ierland erkent de aanzienlijke inspanningen van het voorzitterschap en het eerdere werk dat onder het Zweedse voorzitterschap is verricht om een haalbare en billijke oplossing te vinden voor de uiteenlopende behoeften en zorgen van de lidstaten. Van meet af aan hebben wij gewezen op het belang van deze normen om onze luchtkwaliteit te verbeteren en de volksgezondheid te beschermen, en daarom is het belangrijk dat we ze zo snel mogelijk invoeren. Aangezien de ambtstermijn van het Europees Parlement in 2024 afloopt, zal Ierland zich onthouden van stemming over de algemene oriëntatie die aan de Raad wordt voorgelegd om vooruitgang te boeken met dit dossier, maar wij moeten erkennen dat veel van de in de groep geuite zorgpunten niet in deze definitieve tekst tot uiting komen.

Het is teleurstellend dat de redelijke en haalbare ambitie van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie niet is behouden. De technologie en het vermogen om strengere grenswaarden op te leggen bestaat al en wordt al gebruikt in de belangrijkste concurrerende autoproducerende economieën van Europa. Ierland is er vast van overtuigd dat dit een gemiste kans is om van de EU een marktleider te maken op het gebied van schonere voertuigen met een lagere uitstoot, hetgeen de automobieliindustrie van de Unie op zeer korte tijd aanzienlijk minder concurrerend kan maken.

Hoewel wij ons niet zullen verzetten tegen de voortgang van het dossier, zijn wij er ons van bewust dat ook sommige van onze collega's deze kwesties aan de orde hebben gesteld en hebben besloten tegen te stemmen. Alle lidstaten zullen ongetwijfeld proactief blijven onderhandelen en blijven pleiten voor een evenwichtige, milieuvriendelijke overeenkomst tussen de Raad en het Parlement, nu we de volgende fase van het wetgevingsproces doorlopen. Het is van essentieel belang dat we in het parlement opnieuw stilstaan bij de belangrijke kwesties die in de werkgroep zijn aangekaart, opdat Euro 7 ons zal helpen de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken, de lucht die we inademen vrij te maken van schadelijke verontreinigende stoffen, en onze industrie veerkrachtig en wereldwijd concurrerend te houden."

VERKLARING VAN ITALIË

"Italië dankt het Spaanse voorzitterschap voor de intensieve diplomatieke inspanningen. De compromistekst die voorligt, is zonder twijfel een succes in vergelijking met de eerste stappen van het verordeningvoorstel.

De aanpassing van een reeks drempels aan die welke in de Euro 6-verordening zijn vastgesteld voor verbrandingsmotoren en de uitstoot van deeltjes, alsook de verlenging van de termijnen voor de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving, vormen een cruciaal besluit, in het teken van politieke, economische en sociale verantwoordelijkheid. Italië is ervan overtuigd dat de EU koers moet houden in de richting van de dubbele groene en digitale transitie, zonder nieuwe lasten op te leggen aan en extra inspanningen te vragen aan de fabrikanten. Nieuwe verplichtingen zouden er onvermijdelijk toe leiden dat de aandacht van de sector wordt afgeleid van het nastreven van een technologische sprong, waardoor het concurrentievermogen van de sector wordt verzwakt en de werkgelegenheid in de lidstaten in gevaar komt.

Italië beschouwt het meest recente voorstel daarom als een uiteindelijk positieve stap in de goede richting, en vertrouwt erop dat de nog kritieke punten tijdens de trialogen zullen worden verbeterd. Italië is met name van mening dat het boordmonitoringsysteem voor voertuigen zeer negatieve gevolgen heeft voor fabrikanten, met name voor instapmodellen. Voorts beveelt Italië aan de voorschriften voor boordmonitoring van het brandstof- en energieverbruik niet uit te breiden tot alle soorten aandrijflijnen.

Italië baseert zich op het feit dat de emissieduurzaamheid zal worden aangepast aan de normen van de huidige Euro 6-verordening en aan de duurzaamheidseisen voor tractiebatterijen. Voor fabrikanten van kleine volumes is het van fundamenteel belang dat de inwerkingtreding van de verordening wordt uitgesteld tot 2035, in overeenstemming met de verordening inzake CO₂-emissies.

Tot slot is het absoluut noodzakelijk de automobielsector van de EU in stand te houden en te ondersteunen, nu deze onder zware druk staat door producenten uit derde landen die concurrentievoordelen genieten dankzij genereuze subsidies en bijzonder gunstige regelgevingskaders, die niet stroken met de EU-normen.

Italië is vastbesloten deze koers consequent en verantwoordelijk te blijven nastreven, ten behoeve van de werknemers, de industrie en de burgers van de EU."
