

Bruksela, 9 października 2023 r.
(OR. en)

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

PROJEKT PROTOKOŁU
RADA UNII EUROPEJSKIEJ
(Konkurencyjność (rynek wewnętrzny, przemysł, badania i przestrzeń kosmiczna))
25 września 2023 r.

1. Przyjęcie porządku obrad

Rada przyjęła porządek obrad zamieszczony w dok. 13069/23.

2. Zatwierdzenie punktów A

Punkty nieustawodawcze

13139/23

Rada przyjęła wszystkie punkty A wymienione w dokumencie wskazanym powyżej, w tym wszystkie przedłożone do przyjęcia dokumenty COR i REV do konkretnych wersji językowych.

Oświadczenia do tych punktów zamieszczono w addendum.

Obrady ustawodawcze

(Obrady otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)

3. Przegląd prawodawstwa UE dotyczącego ochrony wzorów



12714/23 + COR 1

**a) Dyrektywa w sprawie prawnej ochrony wzorów
(wersja przekształcona)**

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

**b) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 6/2002
w sprawie wzorów wspólnotowych i uchylające
rozporządzenie Komisji (WE) nr 2246/2002**

12714/23 ADD 2

Podejście ogólne

Rada zatwierdziła podejście ogólne w wersji przedstawionej w wyżej wymienionych dokumentach.

4. **Rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7)**  13084/23
Podejście ogólne

Rada zatwierdziła podejście ogólne w wersji przedstawionej w wyżej wymienionym dokumencie. Do niniejszego protokołu Rady załączono oświadczenia Danii, Irlandii i Włoch.

Działania o charakterze nieustawodawczym

5. Działania następcze w związku z konkluzjami Rady Europejskiej z marca i czerwca w sprawie długoterminowej konkurencyjności i wydajności jednolitego rynku, w świetle komunikatów Komisji pt. „30-lecie jednolitego rynku” i „Długoterminowa konkurencyjność UE”: rola sprawdzianów konkurencyjności w formułowaniu wniosków ustawodawczych
Debata orientacyjna 12678/23

Sprawy różne

6. a) **Sprawozdanie z Iberoamerykańskiego Forum Rządowych Agencji Ochrony Konsumentów (Madryt, 13–14 września 2023 r.)**  13181/23
Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

- b) **Bieżące wnioski ustawodawcze** 
(Obrady otwarte dla publiczności zgodnie z art. 16 ust. 8 Traktatu o Unii Europejskiej)

- (i) **Dyrektywa w sprawie wzmocnienia pozycji konsumentów w procesie transformacji ekologicznej poprzez lepsze informowanie i lepszą ochronę przed nieuczciwymi praktykami** 7808/22 + ADD 1
Informacje przekazane przez prezydencję

Rada zapoznała się z informacjami przekazanymi przez prezydencję.

(ii) **Prawodawstwo farmaceutyczne UE
z perspektywy przemysłu i konkurencyjności**
*Informacje przekazane przez delegacje Austrii
i Niemiec*

13166/23

Rada przyjęła do wiadomości informacje przekazane przez delegacje Austrii i Niemiec.



Pierwsze czytanie



Punkt oparty na wniosku Komisji.



Debata jawna zaproponowana przez prezydencję (art. 8 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Rady)

OŚWIADCZENIA DO USTAWODAWCZYCH PUNKTÓW B PRZEDSTAWIONYCH**W DOK. 13069/23****Ad pkt 4 w wykazie punktów B:****Rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7)***Podejście ogólne***OŚWIADCZENIE DANII**

„Dania uważa, że poprawa jakości powietrza w Europie ma ogromne znaczenie. Zła jakość powietrza zmniejsza średnią długość życia ponad 300 000 obywateli europejskich rocznie. Stanowi obciążenie dla płuc i osłabia nasz układ odpornościowy. Dotyka to przede wszystkim grup szczególnie wrażliwych – dzieci, osób starszych i osób o niskich dochodach. W godzinach szczytu ruch drogowy jest głównym źródłem zanieczyszczeń na ulicach z dużym ruchem. Dokładnie tam, gdzie mieszka, chodzi do szkoły, pracuje i ma swoje codzienne życie wiele osób.

Ponadto Dania uważa, że konieczne jest zrównoważone podejście w celu zapewnienia ochrony środowiska i zdrowia wszystkich obywateli europejskich, przy jednoczesnym utrzymaniu europejskiego przemysłu mobilności na czele światowej konkurencji.

Dania uważa, że we wniosku Komisji dotyczącym Euro 7 osiągnięto taką równowagę, tworząc korzyści dla zdrowia i środowiska, które przewyższyłyby jego koszty o niemal 4 do 1. Niestety podejście ogólne stanowi znaczący krok wstecz pod względem ambicji w zakresie wpływu na środowisko i zdrowie w porównaniu z wnioskiem Komisji.

W szczególności godny ubolewania jest fakt, że w podejściu ogólnym w porównaniu z wnioskiem Komisji wprowadzono następujące zmiany:

- ogólne odwrócenie dopuszczalnych wielkości emisji i wymogów dotyczących badań do normy Euro 6. Pojazdy nie będą już musiały spełniać normy emisji przy niskim ładunku użytkowym, zimnym rozruchu, niskich temperaturach itp.
- usunięcie rygorystycznych limitów oparów, które są już stosowane w Chinach i USA; oraz
- odroczenie wejścia w życie o kilka lat. Przy obecnym poziomie ambicji wniosku bardzo trudno jest dostrzec uzasadnienie tego opóźnienia.

Dania popiera włączenie wartości granicznych emisji dla opon i hamulców, a także minimalnych wymogów dotyczących akumulatorów. Daty wejścia w życie dla opon ustalono jednak na 4 lata i 6 lat z 2,5-letnim okresem przejściowym, a wymogi dotyczące akumulatorów opierają się na przestarzałych danych rynkowych. Oznacza to, że skutki tej części rozporządzenia będą odczuwalne dopiero w 2030 r.

Dania jest głęboko przekonana, że w obecnej wersji podejścia ogólnego w sprawie Euro 7 ustawodawcy nie wykorzystali szansy, by wzmocnić konkurencyjność europejskiego przemysłu samochodowego, przy jednoczesnym zapewnieniu lepszej światowej harmonizacji norm i znacznemu zmniejszeniu w nadchodzących dziesięcioleciach zanieczyszczeń powodowanych przez napędzane paliwami kopalnymi pojazdy zanieczyszczające powietrze.

Dania uważa również, że wyważony kompromis pomógłby państwom członkowskim w osiągnięciu normy jakości powietrza oczekiwanej w przyszłych dyrektywach w sprawie jakości powietrza. Krótko mówiąc, jest to stracona szansa na wypracowanie zrównoważonego podejścia do mobilności bezemisyjnej.

W świetle powyższego Dania nie może poprzeć podejścia ogólnego.”

OŚWIADCZENIE IRLANDII

„Euro 7 jest złożonym dossier o dalekosiężnych skutkach zarówno dla przemysłu, jak i dla obywateli UE. Irlandia uznaje znaczne wysiłki podjęte przez prezydencję oraz wcześniejsze prace przeprowadzone podczas prezydencji szwedzkiej w celu znalezienia wykonalnego i sprawiedliwego rozwiązania w zakresie rozbieżnych potrzeb i obaw państw członkowskich. Od samego początku podkreślaliśmy znaczenie tych norm dla poprawy jakości powietrza i ochrony zdrowia publicznego. W tym celu ważne jest, aby zostały one wprowadzone jak najszybciej. Mając świadomość, że kadencja Parlamentu Europejskiego zakończy się w 2024 r., Irlandia wstrzyma się od głosu w sprawie proponowanego podejścia ogólnego przedstawionego Radzie w celu poczynienia postępów w pracach nad tym dossier, ale musimy przyznać, że wiele obaw zgłoszonych na forum grupy roboczej nie znajduje odzwierciedlenia w tym ostatecznym tekście.

Rozczarowujące jest, że rozsądny i możliwy do osiągnięcia poziom ambicji pierwotnego wniosku Komisji nie został utrzymany. Technologia i zdolność do nakładania bardziej rygorystycznych limitów już istnieją i są stosowane w głównych konkurencyjnych europejskich gospodarkach produkujących samochody. Irlandia jest głęboko przekonana, że zaprzepaściliśmy szansę, by UE stała się liderem na rynku czystszych i mniej zanieczyszczających pojazdów, co może w bardzo krótkim okresie znacznie zmniejszyć konkurencyjność unijnego przemysłu motoryzacyjnego.

Chociaż nie będziemy sprzeciwiać się postępom nad tym dossier, uznajemy, że niektórzy z naszych kolegów również poruszyli te kwestie i postanowili głosować przeciw. Bez wątpienia wszystkie państwa członkowskie będą nadal aktywnie angażować się w negocjacje i opowiadać się za wyważonym, przyjaznym dla środowiska porozumieniem między Radą a Parlamentem w miarę przechodzenia przez kolejny etap procesu legislacyjnego. Kluczowe znaczenie będzie miało ponowne rozważenie z Parlamentem ważnych kwestii poruszonych na forum grupy roboczej w celu zapewnienia, aby Euro 7 pomogło nam osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu, sprawić, by powietrze, którym oddychamy, było wolne od szkodliwych zanieczyszczeń, oraz utrzymać odporność i konkurencyjność naszego przemysłu w skali światowej.”

OŚWIADCZENIE WŁOCH

„Włochy dziękują prezydencji hiszpańskiej za intensywne działania dyplomatyczne. Przedstawiony tekst kompromisowy jest niewątpliwie lepszy niż propozycje przedstawione na pierwszych etapach niniejszego wniosku dotyczącego rozporządzenia.

Dostosowanie szeregu progów do progów ustanowionych w rozporządzeniu Euro 6 w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania i emisji cząstek stałych, a także przedłużenie terminów wejścia w życie nowych przepisów mają kluczowe znaczenie w kontekście odpowiedzialności politycznej, gospodarczej i społecznej. Włochy są przekonane, że UE musi zdecydowanie dążyć do osiągnięcia celu, jakim jest podwójna transformacja ekologiczna i cyfrowa, powstrzymując się przy tym od nakładania nowych obciążeń na producentów i wymagania od nich dodatkowych wysiłków. Nowe ewentualne obowiązki nieuchronnie odwrócą uwagę przemysłu od realizacji celu, jakim jest skok technologiczny, i tym samym osłabiają jego konkurencyjność i zagrażą poziomowi zatrudnienia w państwach członkowskich.

Włochy postrzegają zatem ostatni wniosek jako długo oczekiwany pozytywny krok we właściwym kierunku i ufają, że kwestie, które nadal mają kluczowe znaczenie, zostaną poprawione podczas posiedzeń trójstronnych. W szczególności uważają, że pokładowy system monitorowania pojazdów ma silny negatywny wpływ na producentów, zwłaszcza w przypadku pojazdów niskiej klasy. Ponadto Włochy zalecają, aby nie rozszerzać wymogów dotyczących pokładowego monitorowania zużycia paliwa i energii na wszystkie rodzaje mechanizmów napędowych.

Włochy wychodzą z założenia, że trwałość emisji zostanie dostosowana do norm obecnego rozporządzenia Euro 6, a także wymogów dotyczących trwałości akumulatorów trakcyjnych. W przypadku drobnych producentów zasadnicze znaczenie ma, by datę wejścia w życie rozporządzenia przesunąć na 2035 r., co jest spójne z rozporządzeniem w sprawie emisji CO₂.

Podsumowując, konieczne jest zachowanie i wspieranie unijnego sektora motoryzacyjnego, wystawianego na poważną próbę przez producentów z państw trzecich, którzy zyskują przewagę konkurencyjną dzięki hojnym dotacjom i szczególnie korzystnym ramom regulacyjnym, które nie są zgodne z normami UE.

Włochy są zdecydowane kontynuować konsekwentne i odpowiedzialne prace w tym kierunku, z myślą o pracownikach, przemyśle i obywatelach UE.”
