

Bruselj, 9. oktober 2023
(OR. en)

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

OSNUTEK ZAPISNIKA
SVET EVROPSKE UNIJE
(Konkurenčnost (notranji trg, industrija, raziskave in vesolje))
25. september 2023

1. **Sprejetje dnevnega reda**
Svet je sprejel dnevni red iz dokumenta 13069/23.

2. **Odobritev točk pod „A“**

Seznam nezakonodajnih dejavnosti

13139/23

Svet je sprejel vse točke pod „A“ iz navedenega dokumenta, vključno z dokumenti COR in REV z jezikovnimi spremembami, ki so bili predloženi v sprejetje.

Izjave k tem točkam so v dodatku.

Zakonodajna posvetovanja

(javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)

3. **Pregled zakonodaje EU o varstvu modelov**



12714/23 + COR 1

a) **Direktiva o pravnem varstvu modelov (prenovitev)**

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

b) **Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi
Uredbe Sveta (ES) št. 6/2002 o modelih Skupnosti in
razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 2246/2002
*splošni pristop***

12714/23 ADD 2

Svet je odobril splošni pristop iz navedenih dokumentov.

4. **Uredba o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7)**

 13084/23

splošni pristop

Svet je odobril splošni pristop iz navedenega dokumenta. Izjave Danske, Irske in Italije so priložene temu zapisniku Sveta.

Nezakonodajne dejavnosti

5. Nadaljnje ukrepanje po sklepih Evropskega sveta iz marca in junija o dolgoročni konkurenčnosti in produktivnosti enotnega trga ob upoštevanju sporočil Komisije „30. obletnica enotnega trga“ in „Dolgoročna konkurenčnost EU“: vloga preverjanja konkurenčnosti pri oblikovanju zakonodajnih predlogov
orientacijska razprava

12678/23

Razno

6. a) **Poročilo ibero-ameriškega foruma vladnih organov za varstvo potrošnikov (Madrid, 13. in 14. september 2023)**
informacije predsedstva

 13181/23

Svet se je seznanil s poročilom predsedstva.

- b) **Zakonodajni predlogi v obravnavi**
(javno posvetovanje v skladu s členom 16(8) Pogodbe o Evropski uniji)



- i) **Direktiva o okrepitvi vloge potrošnikov za zeleni prehod z boljšim varstvom pred nepoštenimi praksami in boljšim obveščanjem**
informacije predsedstva

7808/22 + ADD 1

Svet se je seznanil s poročilom predsedstva.

ii) **Farmacevtska zakonodaja EU z vidika industrije
in konkurenčnosti**
informacije avstrijske in nemške delegacije

13166/23

Svet se je seznanil s poročilom avstrijske in nizozemske delegacije.

-
- 1** Prva obravnava
- C** Na podlagi predloga Komisije
- 2** Javna razprava na predlog predsedstva (člen 8(2) Poslovnika Sveta)
-

Izjavi k zakonodajni točki pod „B“ iz dok. 13069/23

K točki 4 s
seznama točk pod
„B“:

Uredba o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7)
splošni pristop

IZJAVA DANSKE

„Danska meni, da je izboljšanje kakovosti zraka v Evropi izjemnega pomena. Slaba kakovost zraka vsako leto skrajša pričakovano življenjsko dobo več kot 300 000 evropskih državljanov. Obremenjuje naša pljuča in oslabi naš imunski sistem. Najbolj prizadete so ranljive skupine – otroci, starejši in osebe z nizkimi dohodki. V času konic je promet glavni vir onesnaževanja na naših prometnih ulicah. Prav tam, kjer veliko ljudi prebiva, hodi v šolo, dela in živi.

Danska poleg tega meni, da je potreben uravnotežen pristop, da bi zagotovili varstvo okolja in zavarovali zdravje vseh evropskih državljanov, hkrati pa ohranili vodilno vlogo evropske industrije mobilnosti v svetovni konkurenci.

Danska meni, da je predlog Komisije o uvedbi emisijskega standarda Euro 7 vzpostavil takšno ravnoesje ter ustvaril zdravstvene in okoljske koristi, ki bi odtehtale njegove stroške v razmerju skoraj 4–1. Na žalost je splošni pristop v primerjavi s predlogom Komisije velik korak nazaj v smislu ambicij glede vpliva na okolje in zdravje.

Predvsem je obžalovanja vredno, da so bile v splošni pristop v primerjavi s predlogom Komisije vključene naslednje spremembe:

- splošna vrnitev mejnih vrednosti emisij in preskusnih zahtev na standard Euro 6. Za vozila ne bo več veljal emisijski standard z lažjim tovorom, hladnim zagonom, nizkimi temperaturami itd.;
- črtanje strogih mejnih vrednosti za hlape, ki se že uporabljajo na Kitajskem in v ZDA, ter
- preložitev datumov začetka veljavnosti za več let. Glede na sedanjo raven ambicioznosti predloga je ta poznejši rok zelo težko utemeljiti.

Danska podpira vključitev mejnih vrednosti emisij za pnevmatike in zavore ter minimalnih zahtev za baterije. Vendar so datumi začetka veljavnosti za pnevmatike določeni na 4 in 6 let s prehodnim obdobjem 2,5 leta, zahteve glede baterij pa temeljijo na starih standardih. To pomeni, da učinki tega dela uredbe ne bodo vidni do leta 2030.

Danska je trdno prepričana, da je splošni pristop k standardu Euro 7 zamujena priložnost za zakonodajalce, da okrepijo konkurenčnost evropske avtomobilske industrije, hkrati pa zagotovijo boljšo usklajenost standardov na svetovni ravni in znatno zmanjšajo onesnaževanje zraka, ki bi ga povzročala vozila na fosilna goriva v prihodnjih desetletjih.

Danska tudi meni, da bi uravnotežen kompromis državam članicam pomagal doseči standard kakovosti zraka, ki se pričakuje v prihodnjih direktivah o kakovosti zraka. Skratka, to je zamujena priložnost za uravnotežen pristop k brezemisijski mobilnosti.

Glede na navedeno Danska ne more podpreti splošnega pristopa.“

IZJAVA IRSKE

„Standard Evro 7 je zapleten dosje z obsežnimi posledicami za industrijo in državljane EU. Irska priznava znatna prizadevanja predsedstva in predhodno delo, opravljeno v času švedskega predsedovanja, da bi našli izvedljivo in pravično rešitev za različne potrebe in pomisleke držav članic. Že od vsega začetka smo poudarjali pomen teh standardov za izboljšanje kakovosti zraka in varovanje javnega zdravja, zato je pomembno, da jih čim prej uvedemo. Glede na to, da bo Evropski parlament v letu 2024 zaključil delo v tem mandatu, se bo Irska vzdržala glasovanja o predlaganem splošnem pristopu, predloženem Svetu, da bi dosegli napredek pri tej zadevi, vendar moramo priznati, da številni pomisleki, izraženi na sejah delovne skupine, niso upoštevani v tem končnem besedilu.

Obžalovanja vredno je, da niso bili ohranjeni razumni in dosegljivi cilji prvotnega predloga Komisije. Tehnologija in zmožnost uvedbe strožjih mejnih vrednosti že obstajata in se že uporabljata v glavnih evropskih konkurenčnih gospodarstvih proizvodnje avtomobilov. Irska je trdno prepričana, da smo zamudili priložnost, da bi EU postala vodilna na trgu čistejših vozil z nižjimi emisijami, in da se bo konkurenčnost avtomobilske industrije Unije v samo nekaj letih bistveno zmanjšala.

Čeprav ne bomo nasprotovali napredku v okviru tega dosjeja, se zavedamo, da so nekateri naši kolegi tovrstna vprašanja že izpostavili in se odločili glasovati proti. Nedvomno bodo vse države članice še naprej proaktivno sodelovale v pogajanjih in se zavzemale za uravnotežen in okolju prijazen dogovor med Svetom in Parlamentom ob prehodu v naslednjo fazo zakonodajnega postopka. Ključnega pomena bo, da skupaj s Parlamentom razmislimo o pomembnih vprašanjih, ki so bila ponovno izpostavljena v okviru delovne skupine, in s tem zagotovimo, da bomo s pomočjo standarda Euro 7 lažje dosegli cilje evropskega zelenega dogovora, da v zraku, ki ga dihamo, ne bo škodljivih onesnaževal, ter da bo naša industrija ostala odprna in konkurenčna na svetovni ravni.“

IZJAVA ITALIJE

„Italija se zahvaljuje španskemu predsedstvu za intenzivno diplomatsko delo. Predlagano kompromisno besedilo je nedvomen dosežek v primerjavi s prvimi koraki predloga te uredbe.

Uskladitev vrste pragov s tistimi, ki jih določa uredba Euro 6 za motorje z notranjim zgorevanjem in emisije delcev, ter podaljšanje rokov za začetek veljavnosti nove zakonodaje sta ključna odločitve v imenu politične, gospodarske in družbene odgovornosti. Italija je prepričana, da mora EU slediti cilju dvojnega zelenega in digitalnega prehoda ter da ne sme uvajati novih obremenitev in od proizvajalcev zahtevati dodatnih prizadevanj. Morebitne nove obveznosti bi neizogibno preusmerile pozornost industrije od uresničevanja cilja tehnološkega preskoka, kar bi oslabilo njeno konkurenčnost in ogrozilo stopnjo zaposlenosti v državah članicah.

Italija zato meni, da je zadnji predlog lahko pozitiven korak v pravo smer, in verjame, da se bodo vprašanja, ki so še vedno odprta, rešila v okviru trialogov. Konkretno – meni, da ima vgrajen sistem za spremljanje na vozilu zelo negativne posledice za proizvajalce, predvsem kar zadeva vozila nižjega cenovnega razreda. Poleg tega Italija priporoča, da se zahteve za spremljanje porabe goriva in energije v vozilu ne razširijo na vse vrste pogonskih sistemov.

Italija se opira na dejstvo, da bo trajnost emisij ponovno usklajena s standardi sedanje uredbe Euro 6 in zahtevami glede trajnosti baterij za električna vozila. Za manjše proizvajalce je bistveno, da se začetek veljavnosti Uredbe odloži do leta 2035 v skladu z uredbo o emisijah CO₂.

Skratka, nujno je treba ohraniti in podpreti avtomobilski sektor EU, ki je pod hudimi pritiski zaradi proizvajalcev iz tretjih držav, ki imajo zaradi velikodušnih subvencij in posebej ugodnih regulativnih okvirov, ki niso v skladu s standardi EU, konkurenčno prednost.

Italija se je zavezala, da bo še naprej dosledno in odgovorno delovala v tej smeri za delavce, industrijo in državljane EU.“
