



Rada
Evropské unie

Brusel 8. září 2020
(OR. en)

10550/20

**Interinstitucionální spis:
2020/0251(COD)**

ENT 100
ENV 495
MI 312
CODEC 769

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	7. září 2020
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2020) 491 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) č. 168/2013, pokud jde o zvláštní opatření pro vozidla kategorie L z výběhu série v reakci na rozšíření onemocnění COVID-19

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 491 final.

Příloha: COM(2020) 491 final



V Bruselu dne 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (EU) č. 168/2013, pokud jde o zvláštní opatření pro vozidla
kategorie L z výběhu série v reakci na rozšíření onemocnění COVID-19**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• **Odůvodnění a cíle návrhu**

Pandemie COVID-19 způsobuje závažné narušení, které v motocyklovém průmyslu vyvolává četné otřesy. Je bezprostředně narušen provoz výrobních závodů a fungování mezinárodních hodnotových řetězců a zároveň výrazně klesá poptávka po vozidlech a zvyšují se jejich skladové zásoby. Kvůli této situaci se výrobcům nemusí podařit splnit některé lhůty stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013.

Podle uvedeného nařízení se pro emise znečišťujících látek použije ode dne 1. ledna 2021 úroveň Euro 5, což znamená, že od tohoto data bude možné na trh Unie uvádět pouze vozidla splňující požadavky normy Euro 5.

Globální koronavirová nákaza však prodej motocyklů značně ovlivnila. Obvykle až 60 % odbytu připadá na březen až červenec. Vzhledem k omezením volného pohybu osob v členských státech nebylo možné během hlavní sezóny prodávat. Podle odhadů odvětví bylo v březnu 2020 skladem přibližně 553 700 vozidel Euro 4. Během omezení volného pohybu se prodej propadl o 98 % a stále je velmi slabý. Proto se do konce roku pravděpodobně nepodaří prodat všechna vozidla Euro 4, která jsou v současné době na skladě.

Nařízením (EU) č. 168/2013 sice stanoví, že výrobci mohou prodávat tzv. vozidla z výběhu série (tj. „stará vozidla“, která nesplňují nejnovější požadavky), jejich počet na členský stát je však omezen na maximálně 10 % průměrného počtu vozidel prodaných v předchozích dvou letech nebo 100 vozidel. Počet vozidel, která lze zaregistrovat jako vozidla z výběhu série, je na uvážení členských států.

Vzhledem ke zmíněnému narušení, počtu skladových vozidel a téměř úplnému zastavení prodeje během hlavní sezóny roku 2020 nejsou stávající ustanovení o výběhu série vhodná k řešení nastalé situace. Ustanovení o výběhu série by proto měla být upravena, aby obchodníci mohli výlučně v roce 2021 prodat větší počet vozidel Euro 4, která mají skladem.

Tento návrh nezvýší emise znečišťujících látek, neboť poskytnutá flexibilita je omezena pouze na vozidla, která v okamžiku omezení volného pohybu již byla vyrobena. Rovněž se tak zabráni zbytečnému sešrotování vozidel, která by za normálních okolností jinak byla uvedena na trh. Tímto návrhem se neodkládá vstup v platnost normy Euro 5 pro všechna nově vyrobená vozidla stanovený na 1. ledna 2021.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• **Právní základ**

Článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie.

• **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Použije se zásada subsidiarity, neboť návrh nespadá do výlučné pravomoci Unie.

Jelikož návrh obsahuje změny stávajících právních předpisů EU, může tyto otázky účinně řešit pouze EU. Cílů této politiky navíc nelze uspokojivě dosáhnout opatřeními členských států.

Aby mohl fungovat systém EU schvalování typu vozidel, musí být v rámci Unie harmonizovány technické požadavky na schválení typu motorových vozidel z hlediska

bezpečnosti a životního prostředí. Opatření samotných členských států by narušila celý systém schvalování typu vozidel. Aby se nevytvářely překážky na jednotném trhu, musí opatření přijmout Evropská unie.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Proporcionalita**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality, protože nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cílů zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přičemž zároveň poskytuje vysokou úroveň bezpečnosti obyvatel a ochrany životního prostředí.

- **Volba nástroje**

Nařízení, kterým se mění nařízení.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

K tomuto návrhu není připojeno samostatné posouzení dopadů, jelikož již bylo provedeno posouzení dopadů pro nařízení (EU) č. 168/2013. Tento návrh nemění podstatu uvedeného nařízení a neukládá dotčeným stranám nové povinnosti. Z mimořádných důvodů v souvislosti se současným rozšířením onemocnění COVID-19 má především stanovit zvláštní ustanovení o výběhu série, která se použijí pouze na rok 2021.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá rozpočtové důsledky pro orgány EU.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterým se mění nařízení (EU) č. 168/2013, pokud jde o zvláštní opatření pro vozidla
kategorie L z výběhu série v reakci na rozšíření onemocnění COVID-19**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

po konzultaci s Evropským hospodářským a sociálním výborem¹,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozšíření onemocnění COVID-19 způsobilo narušení dodavatelského řetězce kritických částí a součástí vozidel kategorie L a zapříčinilo značný pokles poptávky po těchto vozidlech, čím se výrobcům výrazně zpomalil odbyt skladových vozidel Euro 4, která musí být podle přílohy IV nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013² zaregistrována předtím, než se 1. ledna 2021 začne používat environmentální norma Euro 5.
- (2) Ustanovení o výběhu série v nařízení (EU) č. 168/2013 umožňují výrobcům nadále dodávat na trh, registrovat nebo uvádět do provozu omezenou část zásob vozidel kategorie L, která není možno dodat na trh nebo která se již nemohou na trh dodávat, jelikož vstoupily v platnost nové technické požadavky, podle nichž tato vozidla nebyla schválena.
- (3) Vzhledem k narušení zapříčiněnému rozšířením onemocnění COVID-19 je zřejmé, že ustanovení o výběhu série v nařízení (EU) č. 168/2013 nenabízejí vhodné řešení pro odbyt zásob vozidel kategorie L normy Euro 4, která budou mít výrobci skladem, jakmile začne platit environmentální norma Euro 5.
- (4) S ohledem na mimořádné okolnosti v důsledku rozšíření onemocnění COVID-19, a aby se zabránilo případnému narušení trhu, je nutné změnit pravidla o výběhu série stanovená v nařízení (EU) č. 168/2013.
- (5) Aby bylo zajištěno, že se uvedená opatření uplatní pouze na vozidla, jež byla na skladě v okamžiku celostátních omezení volného pohybu, nemělo by být množství vozidel,

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 060, 2.3.2013, s. 52).

na něž bude možné uplatnit tato konkrétní opatření o výběhu série, vyšší než počet vozidel kategorie L normy Euro 4, která byla skladem k 15. březnu 2020.

- (6) Vzhledem k naléhavosti dané výjimečnými okolnostmi způsobenými rozšířením onemocnění COVID-19 se považuje za vhodné stanovit výjimku ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Evropské unii, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii, Smlouvě o fungování Evropské unie a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.
- (7) S ohledem na naléhavost zmíněných opatření by toto nařízení mělo vstoupit v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
- (8) Nařízení (EU) č. 168/2013 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

V nařízení (EU) č. 168/2013 se vkládá nový článek 44a, který zní:

„Článek 44a

Zvláštní opatření pro vozidla z výběhu série v reakci na rozšíření onemocnění COVID-19

1. Odchylně od článku 44 mohou být vozidla odpovídající typu vozidla, jejichž EU schválení typu pozbylo platnosti dne 1. ledna 2021 podle čl. 37 odst. 2 písm. a), do 31. prosince 2021 dodávána na trh, registrována nebo uváděna do provozu jako vozidla z výběhu série, s výhradou odstavců 2, 3 a 4 tohoto článku.

2. Počet vozidel z výběhu série podle odstavce 1 nesmí překročit počet vozidel s EU schválením typu, jež pozbylo platnosti dne 1. ledna 2021 podle čl. 37 odst. 2 písm. a) a která byla na skladě ke dni 15. března 2020.

3. Výrobce hodlající využít odchylku podle odstavce 1 předloží vnitrostátnímu orgánu každého členského státu, v němž mají být dotčená vozidla dodána na trh, zaregistrována nebo uvedena do provozu, žádost s uvedením počtu vozidel z výběhu série, pro něž se žádá o odchylku podle odstavce 1.

Dotčený vnitrostátní orgán do jednoho měsíce od obdržení žádosti rozhodne, zda registraci těchto vozidel z výběhu série na svém území povolí a v jakém počtu.

4. V prohlášení o shodě vozidel uvedených do provozu podle odstavce 1 provede výrobce zvláštní záznam „2021 – vozidlo z výběhu série“.

5. Členské státy nejpozději do 1. července 2021 informují Komisi o počtu vozidel, jimž byl udělen status výběhu série podle tohoto článku.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*