



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 8. September 2020  
(OR. en)

10550/20

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2020/0251 (COD)**

---

---

**ENT 100  
ENV 495  
MI 312  
CODEC 769**

### **VORSCHLAG**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	7. September 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 491 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich spezifischer Maßnahmen für Fahrzeuge der Klasse L aus einer auslaufenden Serie infolge der COVID-19-Pandemie

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 491 final.

Anl.: COM(2020) 491 final



Brüssel, den 7.9.2020  
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich spezifischer Maßnahmen  
für Fahrzeuge der Klasse L aus einer auslaufenden Serie infolge der COVID-19-  
Pandemie**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Die COVID-19-Pandemie verursacht erhebliche Störungen und mehrere Schocks, die die Motorradindustrie beeinträchtigen, da zum einen Produktionsstätten von einem Tag auf den anderen die Produktion eingestellt haben und die internationalen Wertschöpfungsketten unterbrochen wurden und zum anderen die Nachfrage erheblich zurückgegangen ist, während der Lagerbestand an Fahrzeugen deutlich zugenommen hat. Dies beeinträchtigt die Fähigkeit der Hersteller, einige der in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 festgelegten Fristen einzuhalten.

Gemäß dieser Verordnung gelten die Schadstoffemissionen der Stufe Euro 5 ab dem 1. Januar 2021, was bedeutet, dass ab diesem Zeitpunkt nur Fahrzeuge, die die Anforderungen der Stufe Euro 5 erfüllen, in der Union auf den Markt gebracht werden dürfen.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie sind die Verkäufe von Motorrädern jedoch stark zurückgegangen. In der Regel werden bis zu 60 % der Motorräder zwischen März und Juli verkauft. Aufgrund der von den Behörden der Mitgliedstaaten vorgeschriebenen Abriegelung konnten in der Spitzensaison keine Motorräder verkauft werden. Nach Aussagen der Industrie belief sich der Lagerbestand im März 2020 auf schätzungsweise 553 700 Euro-4-Fahrzeuge. Während der Abriegelung gingen die Verkäufe um 98 % zurück und haben sich seitdem nicht erholt. Es ist daher unwahrscheinlich, dass alle Euro-4-Fahrzeuge, die zurzeit auf Lager gehalten werden, bis Ende des Jahres verkauft werden.

Wenngleich die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 den Herstellern die Möglichkeit einräumt, sogenannte Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie (d. h. Altfahrzeuge, die die neuesten Anforderungen nicht erfüllen) zu verkaufen, so dürfen in jedem Mitgliedstaat höchstens 10 % der durchschnittlichen Zahl der in den beiden vorangegangenen Jahren verkauften Fahrzeuge bzw. höchstens 100 Altfahrzeuge verkauft werden. Wie viele Fahrzeuge als Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie zugelassen werden können, liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten.

Angesichts dieser Störungen, der Höhe des Lagerbestands an Fahrzeugen und der Tatsache, dass der Verkauf in der Spitzensaison 2020 fast vollständig zum Erliegen kam, sind die bestehenden Bestimmungen über auslaufende Serien dieser Situation nicht angemessen. Die Bestimmungen über auslaufende Serien sollten daher so angepasst werden, dass Händler im Jahr 2021 größere Mengen ihres Bestands an Euro-4-Fahrzeugen verkaufen dürfen.

Dieser Vorschlag wird die Schadstoffemissionen nicht erhöhen, da die flexible Regelung nur für Fahrzeuge gilt, die zum Zeitpunkt der Abriegelung bereits hergestellt waren. Außerdem wird dadurch vermieden, dass Fahrzeuge, die auf den Markt gebracht worden wären, wenn es keine Krise gegeben hätte, unnötig verschrottet werden müssen. Dieser Vorschlag hat keinen Einfluss auf das Inkrafttreten der Euro-5-Stufe für alle neu hergestellten Fahrzeuge am 1. Januar 2021.

### **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT**

#### **• Rechtsgrundlage**

Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Das Subsidiaritätsprinzip wird gewahrt, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Da in dem Vorschlag die Änderung bestehender EU-Rechtsvorschriften vorgesehen ist, kann nur die EU in dieser Angelegenheit wirksam tätig werden. Darüber hinaus können die politischen Ziele durch das Tätigwerden der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden.

Für die Einrichtung eines EU-Typgenehmigungssystems müssen die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz auf EU-Ebene harmonisiert sein. Ein alleiniges Tätigwerden der Mitgliedstaaten würde dem gesamten Typgenehmigungssystem zuwiderlaufen. Ein Tätigwerden der Europäischen Union ist notwendig, um zu verhindern, dass im Binnenmarkt Handelshemmnisse entstehen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele – ordnungsgemäßes Funktionieren des Binnenmarktes und hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau – zu erreichen.

- **Wahl des Instruments**

Verordnung zur Änderung einer Verordnung

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

Diesem Vorschlag ist keine gesonderte Folgenabschätzung beigelegt, da diese schon für die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 durchgeführt wurde. Mit dem Vorschlag geht keine inhaltliche Änderung dieser Verordnung einher und es werden den betroffenen Parteien keine neuen Verpflichtungen auferlegt. Er zielt in erster Linie darauf ab, aufgrund außergewöhnlicher Umstände im Zusammenhang mit der derzeitigen COVID-19-Pandemie besondere, nur für das Jahr 2021 geltende Bestimmungen über auslaufende Serien vorzusehen.

### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat für die EU-Organe keinerlei Auswirkungen auf den Haushalt.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich spezifischer Maßnahmen für Fahrzeuge der Klasse L aus einer auslaufenden Serie infolge der COVID-19-Pandemie**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Pandemie hat zu einer Unterbrechung der Lieferkette für kritische Teile und Bauteile für Fahrzeuge der Klasse L und zu einem erheblichen Rückgang der Nachfrage nach diesen Fahrzeugen geführt, wodurch die Hersteller ihre Lagerbestände an Euro-4-Fahrzeugen, die gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> vor der Anwendung der Euro-5-Umweltstufe am 1. Januar 2021 zugelassen werden müssen, nicht rechtzeitig abbauen können.
- (2) Aufgrund der Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über auslaufende Serien können Hersteller einen begrenzten Teil eines Bestands an Fahrzeugen der Klasse L, die nicht oder nicht mehr auf dem Markt bereitgestellt werden können, weil neue technische Anforderungen in Kraft getreten sind, nach denen sie nicht genehmigt wurden, weiterhin auf dem Markt bereitstellen, zulassen oder in Betrieb nehmen.
- (3) Angesichts der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Störungen ist es offensichtlich, dass die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über auslaufende Serien keinen geeigneten Mechanismus darstellen, um die Menge der Euro-4-Fahrzeuge der Klasse L zu verringern, über die die Hersteller nach Inkrafttreten der Euro-5-Umweltstufe verfügen dürften.

---

<sup>1</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 060 vom 2.3.2013, S. 52).

- (4) Angesichts der außergewöhnlichen Umstände aufgrund der COVID-19-Pandemie und zur Verhinderung möglicher Marktstörungen müssen die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über auslaufende Serien geändert werden.
- (5) Um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen nur auf Fahrzeuge angewendet werden, die sich zum Zeitpunkt der nationalen Abriegelungen bereits auf Lager befanden, sollte die Zahl der Fahrzeuge, für die diese spezifischen Vorschriften für auslaufende Serien gelten, die Zahl der Euro-4-Fahrzeuge der Klasse L, die am 15. März 2020 auf Lager gehalten wurden, nicht übersteigen.
- (6) Aus Gründen der Dringlichkeit, die sich aus den außergewöhnlichen Umständen infolge der COVID-19-Pandemie ergibt, wurde es als angemessen angesehen, eine Ausnahme von der Achtwochenfrist nach Artikel 4 des dem EUV, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorzusehen.
- (7) Da diese Maßnahmen dringend notwendig sind, sollte diese Verordnung am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft treten.
- (8) Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

In die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 wird folgender Artikel 44a eingefügt:

#### *„Artikel 44a*

#### **Spezifische Bestimmungen über Fahrzeuge auslaufender Serien infolge der COVID-19-Pandemie**

1. Abweichend von Artikel 44 dürfen Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EU-Typgenehmigung am 1. Januar 2021 gemäß Artikel 37 Absatz 2 Buchstabe a ungültig geworden ist, vorbehaltlich der Absätze 2, 3 und 4 dieses Artikels bis zum 31. Dezember 2021 als Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.
2. Die Zahl der Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie gemäß Absatz 1 darf die Zahl der Fahrzeuge mit einer EU-Typgenehmigung, die am 1. Januar 2021 gemäß Artikel 37 Absatz 2 Buchstabe a ungültig wurde, und die sich am 15. März 2020 auf Lager befanden, nicht überschreiten.
3. Ein Hersteller, der die Ausnahmeregelung nach Absatz 1 in Anspruch nehmen möchte, reicht bei der nationalen Behörde jedes Mitgliedstaats, in dem die betreffenden Fahrzeuge auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen, einen Antrag ein, in dem die Zahl der Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie angegeben ist, für die die Ausnahme nach Absatz 1 beantragt wird.

Die betreffende nationale Behörde entscheidet innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags, ob und in welcher Zahl diese Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

4. Der Hersteller nimmt in der Übereinstimmungsbescheinigung für die nach Absatz 1 in Betrieb genommenen Fahrzeuge einen besonderen Eintrag („2021 – aus einer auslaufenden Serie“) vor.

5. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis spätestens 1. Juli 2021 mit, für wie viele Fahrzeuge der Status „aus einer auslaufenden Serie“ nach diesem Artikel gewährt wurde.“

#### *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*