

Bruselj, 8. september 2020
(OR. en)

10550/20

Medinstitucionalna zadeva:
2020/0251(COD)

ENT 100
ENV 495
MI 312
CODEC 769

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	7. september 2020
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2020) 491 final
Zadeva:	Predlog UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) št. 168/2013 glede posebnih ukrepov za vozila kategorije L iz zaključka serije kot odziv na izbruh COVID-19

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2020) 491 final.

Priloga: COM(2020) 491 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Uredbe (EU) št. 168/2013 glede posebnih ukrepov za vozila kategorije L iz
zaključka serije kot odziv na izbruh COVID-19**

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Pandemija COVID-19 povzroča resne motnje, ki na industrijo motornih koles vplivajo v obliki številnih pretresov, po eni strani s takojšnjimi prekinitvami v proizvodnih obratih in mednarodnih vrednostnih verigah, po drugi strani pa z znatnim zmanjšanjem povpraševanja in povečanjem zaloge vozil. Zaradi tega se proizvajalci težje držijo nekaterih rokov iz Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013.

V skladu z navedeno uredbo se bodo emisije onesnaževal stopnje Euro 5 začele uporabljati 1. januarja 2021, kar pomeni, da bodo od tega datuma na trg Unije lahko dana le vozila, ki izpolnjujejo zahteve standarda Euro 5.

Vendar je bila zaradi izbruha COVID-19 prodaja motornih koles zelo prizadeta. Običajno se med marcem in julijem opravi do 60 % prodaje. Zaradi ukrepov zapore držav članic na vrhuncu sezone ni bilo mogoče prodajati motornih koles. Po podatkih industrijskih virov naj bi bilo marca 2020 na zalogi približno 553 700 vozil, ki izpolnjujejo standard Euro 4. Med ukrepi zapore se je prodaja zmanjšala za 98 % in je od takrat ostala počasna. Zato je verjetno, da do konca leta ne bodo prodana vsa vozila, ki izpolnjujejo standard Euro 4 in so trenutno na zalogi.

Če Uredba (EU) št. 168/2013 predvideva možnost, da proizvajalci prodajajo tako imenovana vozila iz zaključka serije (tj. vozila iz „starih zalog“, ki ne izpolnjujejo najnovejših zahtev), je to v vsaki državi članici omejeno na največ 10 % povprečnega števila vozil, prodanih v prejšnjih dveh letih, ali 100 vozil. Odločitev o številu vozil, ki jih je mogoče registrirati kot vozila iz zaključka serije, je prepuščena državam članicam.

Zaradi navedene motnje in glede na število vozil na zalogi ter skoraj popolno ustavitev prodaje na vrhuncu sezone 2020 obstoječe določbe o zaključku serije ne predstavljajo ustreznega mehanizma za reševanje nastalega položaja. Določbe o zaključku serije bi bilo zato treba prilagoditi, da bi trgovcem omogočili, da samo v letu 2021 prodajo več svojih zalog vozil, ki izpolnjujejo standard Euro 4.

S tem predlogom se ne bodo povečale emisije onesnaževal, saj bo prilagodljivost omejena na že proizvedena vozila v času, ko so bili sprejeti ukrepi zapore. Poleg tega se bo preprečilo nepotrebno uničenje vozil, ki bi bila, če ne bi bilo krize, dana na trg. Ta predlog ne bo odložil začetka veljavnosti stopnje Euro 5 za vsa na novo proizvedena vozila 1. januarja 2021.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Člen 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Načelo subsidiarnosti se uporablja, ker predlog ne spada v izključno pristojnost Unije.

Ker predlog vključuje spremembe obstoječe zakonodaje EU, lahko ta vprašanja učinkovito obravnava le EU. Poleg tega ciljev politike ni mogoče v zadostni meri doseči z ukrepi držav članic.

Da bi omogočili sistem homologacij vozil na ravni EU, je treba tehnične zahteve za homologacijo motornih vozil glede varnosti in okoljskih vidikov harmonizirati na ravni Unije. Ukrepanje samo na ravni držav članic bi ogrozilo celoten sistem homologacij vozil. Ukrepi na ravni Evropske unije so nujni, da se prepreči nastajanje ovir za enotni trg.

Predlog je zato skladen z načelom subsidiarnosti.

- **Sorazmernost**

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti, saj ne presega tistega, kar je nujno za zagotovitev pravilnega delovanja notranjega trga ter hkrati visoke ravni javne varnosti in varstva okolja.

- **Izbira instrumenta**

Uredba o spremembi uredbe

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

Tega predloga ne spremlja ločena ocena učinka, saj je bila ocena učinka za Uredbo (EU) št. 168/2013 že izvedena. Ta predlog ne spreminja vsebine navedene uredbe in zadevnim stranem ne nalaga novih obveznosti. Namen predloga je predvsem, da se iz izjemnih razlogov zaradi izbruha COVID-19 pripravijo posebne določbe glede zaključka serije, ki veljajo samo za leto 2021.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ta predlog ne vpliva na proračun institucij EU.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) št. 168/2013 glede posebnih ukrepov za vozila kategorije L iz zaključka serije kot odziv na izbruh COVID-19

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

po posvetovanju z Evropskim ekonomsko-socialnim odborom¹,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izbruh COVID-19 je povzročil motnje v dobavni verigi za kritične dele in sestavne dele vozil kategorije L ter znatno zmanjšanje povpraševanja po teh vozilih, zato so proizvajalci precej počasneje prodajali svoje zaloge vozil, ki izpolnjujejo standard Euro 4 in morajo biti v skladu s Prilogo IV k Uredbi (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta² registrirana pred začetkom uporabe okoljskega standarda Euro 5, tj. 1. januarjem 2021.
- (2) Določbe glede zaključka serije iz Uredbe (EU) št. 168/2013 proizvajalcem omogočajo, da na trgu še naprej dajejo na voljo, registrirajo ali dajo v uporabo omejen delež vozil kategorije L, ki jih ni mogoče dati na voljo na trgu ali jih ni več mogoče dati na voljo na trgu zaradi začetka veljavnosti novih tehničnih zahtev, v povezavi s katerimi vozilo ni bilo odobreno.
- (3) Glede na motnje, ki jih je povzročil izbruh COVID-19, je očitno, da določbe o zaključku serije iz Uredbe (EU) št. 168/2013 ne predstavljajo ustreznega mehanizma za obravnavo števila vozil kategorije L, ki izpolnjujejo standard Euro 4 in jih bodo proizvajalci imeli na zalogi po začetku veljavnosti okoljskega standarda Euro 5.
- (4) Zaradi izrednih razmer, ki jih je povzročil izbruh COVID-19, in v izogib morebitnim motnjam na trgu je treba spremeniti pravila glede zaključka serije iz Uredbe (EU) št. 168/2013.
- (5) Da se zagotovi, da je uporaba teh ukrepov omejena na vozila, ki so bila na zalogi v trenutku uvedbe nacionalnih ukrepov zapore, število vozil, za katera veljajo ti posebni ukrepi glede zaključka serije, ne bi smelo presegati števila vozil kategorije L, ki izpolnjujejo standard Euro 4 in so bila na zalogi 15. marca 2020.

¹ UL C , , str. .

² Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

- (6) Zaradi nujnosti, ki jo narekujejo izjemne okoliščine, ki jih je povzročil izbruh COVID-19, je bilo primerno določiti izjemo od roka osmih tednov iz člena 4 Protokola št. 1 o vlogi nacionalnih parlamentov v Evropski uniji, ki je priložen PEU, Pogodbi o delovanju Evropske unije in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti za atomsko energijo.
- (7) Glede na nujnost teh ukrepov bi morala ta uredba začeti veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
- (8) Uredbo (EU) št. 168/2013 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

V Uredbi (EU) št. 168/2013 se vstavi naslednji člen 44a:

„Člen 44a

Posebni ukrepi za vozila iz zaključka serije v odziv na izbruh COVID-19

1. Z odstopanjem od člena 44 se vozila, ki ustrezajo tipu vozila, katerega EU-homologacija je 1. januarja 2021 v skladu s točko (a) člena 37(2) prenehala veljati, lahko dajo na voljo na trgu, registrirajo ali začnejo uporabljati kot vozila iz zaključka serije do 31. decembra 2021, ob upoštevanju odstavkov 2, 3 in 4 tega člena.
 2. Število vozil iz zaključka serije iz odstavka 1 ne sme presegati števila vozil, ki imajo EU-homologacijo, ki je v skladu s točko (a) člena 37(2) prenehala veljati 1. januarja 2021, in so bila na zalogi 15. marca 2020.
 3. Proizvajalec, ki želi izkoristiti odstopanje iz odstavka 1, predloži zahtevek nacionalnemu organu vsake države članice, v kateri se zadevna vozila dajo na voljo na trgu, registrirajo ali začnejo uporabljati, pri čemer navede število vozil iz zaključka serije, za katera zahteva odstopanje iz odstavka 1.
- Zadevni nacionalni organ se v enem mesecu od prejema zahtevka odloči, ali bo dovolil registracijo navedenih vozil iz zaključka serije na svojem ozemlju in v kakšnem številu.
4. Proizvajalec na potrdilo o skladnosti vozil, danih v uporabo v skladu z odstavkom 1, doda poseben zaznamek za navedena vozila, in sicer „2021 – zaključek serije“.
 5. Države članice obvestijo Komisijo o številu vozil, katerim je bil odobren status vozil iz zaključka serije v skladu s tem členom, in sicer najpozneje do 1. julija 2021.“.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.
V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik