



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 όσον αφορά ειδικά μέτρα για τα οχήματα τέλους σειράς κατηγορίας L ως απάντηση στην έξαρση της νόσου COVID-19

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η πανδημία COVID-19 προκαλεί σοβαρές διαταραχές που επηρεάζουν τον κλάδο των μοτοσικλετών με τη μορφή πολλαπλών κραδασμών, αφενός, με την άμεση διακοπή της λειτουργίας των εγκαταστάσεων παραγωγής και των διεθνών αλυσίδων αξίας και, αφετέρου, με τη σημαντική μείωση της ζήτησης και την αύξηση του αποθέματος των οχημάτων. Το γεγονός αυτό επηρέασε την ικανότητα των κατασκευαστών να τηρήσουν ορισμένες από τις προθεσμίες που είχαν επιβληθεί με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013.

Σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, το στάδιο για τις εκπομπές ρύπων Euro 5 θα εφαρμοστεί την 1η Ιανουαρίου 2021, γεγονός που σημαίνει ότι από την εν λόγω ημερομηνία μόνο τα οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις Euro 5 μπορούν να διατεθούν στην αγορά της Ένωσης.

Ωστόσο, λόγω της έξαρσης της νόσου COVID-19, οι πωλήσεις μοτοσικλετών έχουν επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό. Συνήθως έως το 60 % των πωλήσεων πραγματοποιούνται μεταξύ Μαρτίου και Ιουλίου. Λόγω του εγκλεισμού που επέβαλαν οι αρχές των κρατών μελών δεν ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν πωλήσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής. Σύμφωνα με πηγές του κλάδου, εκτιμάται ότι το απόθεμα των οχημάτων Euro 4 ήταν περίπου 553 700 οχήματα τον Μάρτιο του 2020. Κατά τη διάρκεια του εγκλεισμού, οι πωλήσεις μειώθηκαν κατά 98 % και έκτοτε παρέμειναν υποτονικές. Ως εκ τούτου, είναι πιθανόν να μην πωληθούν έως το τέλος του έτους όλα τα οχήματα Euro 4 που είναι σήμερα σε απόθεμα.

Αν ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 προβλέπει τη δυνατότητα οι κατασκευαστές να πωλούν τα αποκαλούμενα οχήματα τέλους σειράς (δηλαδή οχήματα «παλαιού αποθέματος» που δεν πληρούν τις τελευταίες απαιτήσεις), αυτό περιορίζεται σε κάθε κράτος μέλος στο 10 % κατ' ανώτατο όριο του μέσου αριθμού των οχημάτων που πωλήθηκαν τα δύο προηγούμενα έτη ή 100 οχήματα. Τα κράτη μέλη έχουν τη διακριτική ευχέρεια να ορίσουν τον αριθμό των οχημάτων που μπορούν να ταξινομηθούν ως τέλους σειράς.

Λόγω αυτής της διαταραχής και δεδομένου του αριθμού των οχημάτων σε απόθεμα και της σχεδόν πλήρους παύσης των πωλήσεων κατά την περίοδο αιχμής του 2020 οι υφιστάμενες διατάξεις για τα οχήματα τέλους σειράς δεν αποτελούν κατάλληλο μηχανισμό για την αντιμετώπιση της κατάστασης αυτής. Επομένως, οι διατάξεις για τα οχήματα τέλους σειράς θα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να επιτρέπουν στους εμπόρους να πωλούν μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων Euro 4 σε απόθεμα μόνο για το 2021.

Η παρούσα πρόταση δεν θα αυξήσει τις εκπομπές ρύπων καθώς η ευελιξία θα περιορίζεται στα ήδη παραχθέντα οχήματα κατά τη χρονική στιγμή του εγκλεισμού. Επιπλέον, αποφεύγεται επίσης η ανάγκη για περιττή απόσυρση των οχημάτων που σε διαφορετική περίπτωση θα είχαν τεθεί στην αγορά αν δεν υπήρχε η κρίση. Η παρούσα πρόταση δεν θα αναβάλει την έναρξη ισχύος του σταδίου Euro 5 για όλα τα νέα οχήματα την 1η Ιανουαρίου 2021.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Άρθρο 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Δεδομένου ότι η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης, εφαρμόζεται η αρχή της επικουρικότητας.

Καθώς η πρόταση αφορά τροποποιήσεις ισχύουσας ενωσιακής νομοθεσίας, μόνο η ΕΕ μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τα ζητήματα. Επιπλέον, οι στόχοι πολιτικής δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς με δράσεις των κρατών μελών.

Για να καταστεί δυνατό ένα σύστημα έγκρισης τύπου οχημάτων της ΕΕ, πρέπει να εναρμονιστούν σε επίπεδο Ένωσης οι τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα στοιχεία ασφάλειας και τα περιβαλλοντικά στοιχεία. Η παρέμβαση μόνο από τα κράτη μέλη θα υπονόμει όλο το σύστημα έγκρισης τύπου του οχήματος. Η δραστηριοποίηση σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι απαραίτητη λόγω της ανάγκης να αποφευχθεί η δημιουργία φραγμών στην ενιαία αγορά.

Συνεπώς, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας, επειδή δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για να επιτευχθούν οι στόχοι εξασφάλισης της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, με την ταυτόχρονη παροχή υψηλού επιπέδου δημόσιας ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Κανονισμός για την τροποποίηση κανονισμού

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Η παρούσα πρόταση δεν συνοδεύεται από χωριστή εκτίμηση επιπτώσεων, καθώς έχει ήδη καταρτιστεί εκτίμηση επιπτώσεων για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013. Η παρούσα πρόταση δεν τροποποιεί επί της ουσίας τον εν λόγω κανονισμό και δεν επιβάλλει νέες υποχρεώσεις στα εμπλεκόμενα μέρη. Αποσκοπεί κυρίως στην πρόβλεψη, για εξαιρετικούς λόγους στο πλαίσιο της σημερινής έξαρσης της νόσου COVID 19, ειδικών διατάξεων για οχήματα τέλους σειράς που θα ισχύουν μόνο για το έτος 2021.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις για τα θεσμικά όργανα της ΕΕ.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 όσον αφορά ειδικά μέτρα για τα οχήματα τέλους σειράς κατηγορίας L ως απάντηση στην έξαρση της νόσου COVID-19

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η έξαρση της νόσου COVID 19 προκάλεσε διαταραχή στην αλυσίδα εφοδιασμού κρίσιμων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για οχήματα κατηγορίας L και σημαντική πτώση της ζήτησης για τα οχήματα αυτά, γεγονός που έχει φέρει τους κατασκευαστές αντιμέτωπους με σημαντικές καθυστερήσεις στην εκκαθάριση του αποθέματος των οχημάτων Euro 4 τα οποία, σύμφωνα με το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου², πρέπει να ταξινομηθούν πριν από την εφαρμογή του σταδίου Euro 5 την 1η Ιανουαρίου 2021.
- (2) Οι διατάξεις για τα οχήματα τέλους σειράς που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 επιτρέπουν στους κατασκευαστές να συνεχίσουν να διαθέτουν στην αγορά, να ταξινομούν ή να θέτουν σε λειτουργία περιορισμένο μέρος του αποθέματος οχημάτων κατηγορίας L που δεν μπορούν να διατεθούν στην αγορά ή δεν μπορούν πλέον να διατεθούν στην αγορά, λόγω της έναρξης ισχύος νέων τεχνικών απαιτήσεων για τις οποίες δεν έχουν εγκριθεί τα εν λόγω οχήματα.
- (3) Λαμβάνοντας υπόψη τη διαταραχή που προκλήθηκε από την έξαρση της νόσου COVID-19, είναι προφανές ότι οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 σχετικά με τα οχήματα τέλους σειράς δεν αποτελούν κατάλληλο μηχανισμό για την αντιμετώπιση του αριθμού των οχημάτων Euro 4 κατηγορίας L, τα οποία οι

¹ ΕΕ C , , σ. .

² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 060 της 2.3.2013, σ. 52).

κατασκευαστές θα έχουν σε απόθεμα μετά την εφαρμογή του σταδίου Euro 5 για το περιβάλλον.

- (4) Δεδομένων των εξαιρετικών συνθηκών που προκλήθηκαν από την επιδημική έκρηξη COVID-19 και για την αποφυγή πιθανών διαταραχών της αγοράς, είναι αναγκαίο να τροποποιηθούν οι κανόνες για τα οχήματα τέλους σειράς του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.
- (5) Για να εξασφαλιστεί ότι η εφαρμογή των μέτρων αυτών περιορίζεται σε οχήματα που ήταν σε απόθεμα κατά τη στιγμή του εγκλεισμού στα κράτη μέλη, η ποσότητα των οχημάτων που επωφελούνται από αυτά τα ειδικά μέτρα για τα οχήματα τέλους σειράς δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των οχημάτων Euro 4 κατηγορίας L που ήταν σε απόθεμα στις 15 Μαρτίου 2020.
- (6) Λαμβανομένου υπόψη του επείγοντος χαρακτήρα που συνεπάγονται οι εξαιρετικές περιστάσεις λόγω της έξαρσης της νόσου COVID-19, θεωρήθηκε σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση από την προθεσμία των οκτώ εβδομάδων που αναφέρεται στο άρθρο 4 του πρωτοκόλλου αριθ. 1 σχετικά με τον ρόλο των εθνικών κοινοβουλίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο προσαρτάται στη ΣΣΕ, στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας.
- (7) Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά απαιτούνται επείγοντως, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (8) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 44α:

«Άρθρο 44 α

Ειδικά μέτρα για οχήματα τέλους σειράς ως απάντηση στην έξαρση της νόσου COVID-19

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 44, οχήματα που συμμορφώνονται προς τύπο οχήματος η έγκριση τύπου ΕΕ του οποίου έχει παύσει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2021 σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 2 στοιχείο α) μπορούν να διατίθενται στην αγορά, να ταξινομούνται ή να τίθενται σε κυκλοφορία ως οχήματα τέλους σειράς έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου.
2. Ο αριθμός των οχημάτων τέλους σειράς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν υπερβαίνει τον αριθμό των οχημάτων με έγκριση τύπου ΕΕ η οποία έπαυσε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2021 σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 2 στοιχείο α) και είναι σε απόθεμα στις 15 Μαρτίου 2020.
3. Ο κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από την παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 υποβάλλει αίτηση στην εθνική αρχή κάθε κράτους μέλους στην αγορά του οποίου πρόκειται να διατεθούν, να ταξινομηθούν ή να τεθούν σε κυκλοφορία τα εν λόγω οχήματα, αναφέροντας τον αριθμό των οχημάτων τέλους σειράς για τα οποία ζητείται η παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Εντός μηνός από την παραλαβή της αίτησης, η οικεία εθνική αρχή αποφασίζει εάν θα επιτρέψει την ταξινόμηση των εν λόγω οχημάτων τέλους σειράς στο έδαφός της και πόσα θα είναι αυτά.

4. Ο κατασκευαστής προβαίνει σε ειδική εγγραφή στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης των οχημάτων που τίθενται σε κυκλοφορία σύμφωνα με την παράγραφο 1, χαρακτηρίζοντας τα εν λόγω οχήματα ως «2021 — τέλους σειράς».

5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον αριθμό των οχημάτων για τα οποία χορηγήθηκε καθεστώς τέλους σειράς σύμφωνα με το παρόν άρθρο το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2021.».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της ημέρας δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος