



Brüssel, 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega muudetakse määrust (EL) nr 168/2013 seoses L-kategooria seerialõpu sõidukite
suhtes COVID-19 puhangu tõttu võetavate erimeetmetega**

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

COVID-19 pandeemia põhjustab suuri häireid, mis mõjutavad mootorrattatööstust mitme šoki näol, kus ühelt poolt on töö tootmiskohtades järsult seiskunud ja rahvusvahelised väärtusahelad katkenud ning teiselt poolt on tuntavalt langenud nõudlus ja suurenenud sõidukite varud. See on mõjutanud tootjate võimet pidada kinni mõnedest Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrusega (EL) nr 168/2013 kehtestatud tähtaegadest.

Kõnealuse määruse kohaselt kohaldatakse saasteaineheite standardit Euro 5 alates 1. jaanuarist 2021, mis tähendab, et alates sellest kuupäevast võib liidu turule lasta ainult Euro 5 nõuetele vastavaid sõidukeid.

Kuid COVID-19 puhang on mootorrattaste müüki tugevalt mõjutanud. Tavaliselt toimub kuni 60 % müügist märtsist juulini. Liikmesriikide ametiasutuste kehtestatud liikumispiirangute tõttu ei saanud müük kõrghooajal toimuda. Majandusharu allikate kohaselt oli 2020. aasta märtsis laos hinnanguliselt umbes 553 700 standardile Euro 4 vastavat sõidukit. Liikumispiirangute ajal vähenes müük 98 % ja on seitsaadik olnud loid. Seetõttu on tõenäoline, et aasta lõpuks ei õnnestu kõiki praegu laos olevaid Euro 4 sõidukeid ära müüa.

Kui määrusega (EL) nr 168/2013 nähakse tootjatele ette võimalus müüa nn seerialõpu sõidukeid (st vanu sõidukivarusid, mis ei vasta uusimatele nõuetele), piirdub see igas liikmesriigis maksimaalselt 10 %-ga kahe eelneva aasta jooksul müüdud sõidukite keskmisest arvust või 100 sõidukiga. Selliste sõidukite arv, mida võib registreerida seerialõpu sõidukitena, on liikmesriikide otsustada.

Võttes arvesse seda katkestust ja laos olevate sõidukite arvu ning müügi peaaegu täielikku seiskumist 2020. aasta tipphooajal, ei ole olemasolevad sätted seerialõpu sõidukite kohta sobiv mehhanism selle olukorra lahendamiseks. Seetõttu tuleks seerialõpu sätteid kohandada, et edasimüüjad saaksid 2021. aasta jooksul müüa rohkem laos olevaid Euro 4 sõidukeid.

Käesolev ettepanek ei suurenda saasteainete heitkoguseid, kuna paindlikkus piirdub sõidukitega, mis on liikumispiirangute ajal juba toodetud. Lisaks välditakse sellega vajadust lammutada tarbetult sõidukeid, mis oleksid muidu turule lastud, kui kriisi poleks olnud. Käesoleva ettepanekuga ei lükata edasi Euro 5 standardi jõustumist 1. jaanuaril 2021 kõigi uute toodetavate sõidukite suhtes.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Kohaldatakse subsidiaarsuse põhimõtet, sest ettepanek ei kuulu liidu ainupädevusse.

Kuna ettepanekuga kaasnevad ELi kehtivatesse õigusaktidesse tehtavad muudatused, saab neid küsimusi tulemuslikult käsitleda ainult EL. Lisaks ei suuda liikmesriigid üksi neid poliitikaeesmärke täiel määral saavutada.

Et ELi sõidukite tüübikinnitusüsteem oleks võimalik, tuleb mootorsõidukite tüübikinnituse tehnilised nõuded seoses ohutus- ja keskkonnamelementidega ühtlustada liidu tasandil. Meetmed, mida liikmesriigid võtaksid üksikhaaval, kahjustaksid kogu sõidukite tüübikinnituse süsteemi. Euroopa Liidu meetmed on vajalikud, kuna on vaja vältida ühtse turu tõkete teket.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, sest ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik järgmiste eesmärkide saavutamiseks: tagada siseturu nõuetekohane toimimine ning ühtlasi kõrgetasemeline avalik julgeolek ja keskkonnakaitse.

- **Vahendi valik**

Määrus, millega muudetakse määrust.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Ettepanekule ei ole lisatud eraldi mõjuhindangut, sest määruse (EL) nr 168/2013 mõju on juba hinnatud. Ettepanekuga ei muudeta kõnealust määrust sisuliselt ega kehtestata asjaosalistele uusi kohustusi. Selle peamine eesmärk on näha praeguse COVID-19 puhangu tingimustes erandlikel põhjustel ette seerialõpu erisätteid, mida kohaldatakse ainult 2021. aastal.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ELi institutsioonide eelarvet.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) nr 168/2013 seoses L-kategooria seerialõpu sõidukite suhtes COVID-19 puhangu tõttu võetavate erimeetmetega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

olles konsulteerinud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega¹,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) COVID-19 puhang on põhjustanud häireid L-kategooria sõidukite kriitiliste osade ja komponentide tarneahelas ning vähendanud nõudlust nende sõidukite järele märkimisväärselt, mistõttu tootjatel on tekkinud märkimisväärsed viivitusi oma Euro 4 sõidukite laovarude ammendamisel, sest need sõidukid tuleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 168/2013² IV lisa kohaselt registreerida enne 1. jaanuari 2021, mil hakatakse kohaldama Euro 5 keskkonnanõudeid.
- (2) Määruse (EL) nr 168/2013 sätted seerialõpu kohta võimaldavad tootjatel jätkuvalt turul kättesaadavaks teha, registreerida või kasutusele võtta piiratud osa L-kategooria sõidukite varust, mida ei saa turul kättesaadavaks teha või mida ei saa enam turul kättesaadavaks teha, kuna on jõustunud uued tehnilised nõuded, mille alusel ei ole kõnealustele sõidukitele tüübikinnitust antud.
- (3) Arvestades COVID-19 puhangu põhjustatud häireid, on ilmne, et määruse (EL) nr 168/2013 sätted seerialõpu kohta ei ole sobiv mehhanism, mille abil tulla toime L-kategooria Euro 4 sõidukite varuga, mis on tootjatel pärast Euro 5 keskkonnanõuete kohaldamise algust veel laos.
- (4) Arvestades COVID-19 puhangu põhjustatud erandlikke asjaolusid ja selleks, et vältida võimalikke turuhäireid, on vaja muuta määruses (EL) nr 168/2013 sätestatud õigusnorme seerialõpu kohta.
- (5) Selleks et nende meetmete kohaldamine piirduks sõidukitega, mis olid riiklike liikumispiirangute kehtestamise ajaks juba laos, ei tohiks nende sõidukite arv, mille suhtes neid seerialõpu erimeetmeid kohaldatakse, ületada L-kategooria Euro 4 sõidukite arvu, mis olid laos 15. märtsil 2020.

¹ ELT C , , lk .

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 060, 2.3.2013, lk 52).

- (6) Võttes arvesse olukorra kiireloomulisust, mis tuleneb COVID-19 puhangust tingitud erakorralistest asjaoludest, peeti asjakohaseks kehtestada erand kaheksanädalasest tähtajast, millele on osutatud Euroopa Liidu lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokoll nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4.
- (7) Kuna neid meetmeid on hädasti vaja, peaks käesolev määrus jõustuma järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
- (8) Seetõttu tuleks määrust (EL) nr 168/2013 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrusele (EL) nr 168/2013 lisatakse artikkel 44a:

„Artikkel 44a

COVID-19 puhangust tingitud erimeetmed seerialõpu sõidukite jaoks

1. Erandina artiklist 44 võib sõidukeid, mis vastavad sõidukitüübile, mille ELi tüübikinnitus on vastavalt artikli 37 lõike 2 punktile a kaotanud kehtivuse 1. jaanuaril 2021, teha turul kättesaadavaks, registreerida või võtta kasutusele seerialõpu sõidukitena kuni 31. detsembrini 2021, kui käesoleva artikli lõigetest 2, 3 ja 4 ei tulene teisiti.
 2. Lõikes 1 osutatud seerialõpu sõidukite arv ei tohi ületada nende sõidukite arvu, mille ELi tüübikinnitus muutus artikli 37 lõike 2 punkti a kohaselt kehtetuks 1. jaanuaril 2021 ja mis olid laos 15. märtsil 2020.
 3. Tootja, kes soovib lõikes 1 osutatud erandit kasutada, esitab taotluse iga sellise liikmesriigi asutusele, kus kõnealuseid sõidukeid kavatakse turul kättesaadavaks teha, registreerida või kasutusele võtta, ning märgib taotluses seerialõpu sõidukite arvu, mille jaoks ta lõikes 1 osutatud erandit taotleb.
- Asjaomane riiklik asutus otsustab ühe kuu jooksul alates sellise taotluse saamisest, kas ja kui suurel arvul lubada oma territooriumil registreerida kõnealuseid seerialõpu sõidukeid.
4. Tootja teeb lõike 1 alusel kasutusele võetud sõidukite vastavustunnistusele erikande „2021 – seerialõpp“.
 5. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt 1. juuliks 2021 selliste sõidukite arvu, millele on käesoleva artikli alusel antud seerialõpu staatus.“

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*