



Bruxelles, 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 în ceea ce privește măsurile specifice referitoare la vehiculele din categoria L de sfârșit de serie, ca răspuns la epidemia de COVID-19

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Pandemia de COVID-19 cauzează perturbări majore care afectează industria motocicletelor sub forma unor șocuri multiple, pe de o parte, prin perturbarea imediată a locurilor de producție și a lanțurilor valorice internaționale și, pe de altă parte, printr-o scădere considerabilă a cererii și prin creșterea numărului de vehicule aflate în stoc. Acest lucru a afectat capacitatea producătorilor de a respecta anumite termene impuse prin Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013.

În conformitate cu regulamentul respectiv, la 1 ianuarie 2021 se va aplica etapa Euro 5 privind emisiile de poluanți, ceea ce înseamnă că, începând de la această dată, numai vehiculele care îndeplinesc cerințele Euro 5 pot fi introduse pe piața Uniunii.

Cu toate acestea, din cauza epidemiei de COVID-19, vânzările de motociclete au fost puternic afectate. De obicei, până la 60 % din vânzări au loc între martie și iulie. Din cauza măsurilor de restricționare a circulației impuse de autoritățile statelor membre, vânzările nu au putut avea loc în sezonul de vârf. Potrivit surselor din industrie, se estimează că aproximativ 553 700 de vehicule Euro 4 erau în stoc în martie 2020. În timpul măsurilor de restricționare a circulației, vânzările au scăzut cu 98 % și au rămas foarte reduse de atunci. Prin urmare, este probabil să nu fie vândute până la sfârșitul anului toate vehiculele Euro 4 aflate în stoc.

În cazul în care Regulamentul (UE) nr. 168/2013 prevede posibilitatea ca producătorii să vândă așa-numitele vehicule de sfârșit de serie (adică vehicule din „stocul vechi” care nu îndeplinesc cele mai recente cerințe), acest lucru este limitat în fiecare stat membru la maximum 10 % din numărul mediu de vehicule vândute în cei doi ani precedenți sau la 100 de vehicule. Stabilirea numărului de vehicule care pot fi înregistrate ca fiind de sfârșit de serie rămâne la latitudinea statelor membre.

Având în vedere această perturbare și ținând seama de numărul de vehicule din stoc și de încetarea aproape completă a vânzărilor în perioada de vârf a sezonului 2020, dispozițiile existente privind sfârșitul de serie nu constituie un mecanism adecvat pentru abordarea acestei situații. Prin urmare, dispozițiile de sfârșit de serie trebuie adaptate pentru a permite comercianților să vândă, exclusiv în 2021, cantități mai mari de vehicule din stocurile lor Euro 4.

Această propunere nu va duce la creșterea emisiilor de poluanți, deoarece flexibilitatea va fi limitată la vehiculele care erau deja produse la momentul impunerii restricțiilor de circulație. În plus, propunerea va permite să se evite, de asemenea, necesitatea de a elimina în mod inutil vehiculele care ar fi fost introduse pe piață în absența crizei. Această propunere nu va amâna intrarea în vigoare, de la 1 ianuarie 2021, a etapei Euro 5 pentru toate vehiculele nou produse.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temei juridic**

Articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Principiul subsidiarității se aplică deoarece propunerea nu este de competența exclusivă a Uniunii.

Deoarece prezenta propunere implică modificări ale legislației UE existente, numai UE se poate ocupa efectiv de aceste probleme. În plus, obiectivele propunerii nu pot fi realizate în măsură suficientă prin acțiuni întreprinse de către statele membre.

Pentru a permite instituirea unui sistem de omologare UE de tip, cerințele tehnice pentru omologarea de tip a autovehiculelor cu privire la elementele de siguranță și de mediu trebuie armonizate la nivelul Uniunii. Acțiunea individuală a statelor membre ar submina întregul sistem de omologare de tip a vehiculelor. Acțiunea Uniunii Europene este necesară din cauza necesității de a evita apariția obstacolelor pe piața unică.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- **Proportionalitatea**

Propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii obiectivelor privind garantarea unei bune funcționări a pieței interne și, în același timp, oferă un nivel ridicat al siguranței publice și al protecției mediului.

- **Alegerea instrumentului**

Regulament de modificare a unui regulament

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

Prezenta propunere nu este însoțită de o evaluare separată a impactului, deoarece o evaluare a impactului Regulamentului (UE) nr. 168/2013 a fost deja efectuată. Prezenta propunere nu modifică dispozițiile de substanță ale regulamentului respectiv și nu impune noi obligații părților implicate. Aceasta are drept scop principal furnizarea, din motive excepționale în contextul actualei epidemii de COVID-19, a unor dispoziții speciale de sfârșit de serie aplicabile numai pentru anul 2021.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are niciun impact bugetar pentru instituțiile UE.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 în ceea ce privește măsurile specifice referitoare la vehiculele din categoria L de sfârșit de serie, ca răspuns la epidemia de COVID-19

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Epidemia de COVID-19 a cauzat o perturbare a lanțului de aprovizionare cu piese și componente critice pentru vehiculele din categoria L și o scădere considerabilă a cererii de astfel de vehicule, ceea ce a dus la întârzieri importante ale vânzărilor destinate lichidării stocului de vehicule Euro 4 care, în conformitate cu anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului², trebuie să fie înmatriculate înainte de 1 ianuarie 2021, dată de la care se aplică etapa de mediu Euro 5.
- (2) Dispozițiile de sfârșit de serie prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 permit producătorilor să continue punerea la dispoziție pe piață, înmatricularea sau introducerea în circulație a unei părți limitate dintr-un stoc de vehicule din categoria L care nu pot fi puse la dispoziție pe piață sau care nu mai pot fi puse la dispoziție pe piață din cauza intrării în vigoare a unor noi cerințe tehnice în raport cu care aceste vehicule nu au fost omologate.
- (3) Având în vedere perturbarea cauzată de epidemia de COVID-19, este evident că dispozițiile din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind sfârșitul de serie nu constituie un mecanism adecvat pentru gestionarea numărului de vehicule Euro 4 din categoria L pe care producătorii le vor deține în stoc după aplicarea etapei de mediu Euro 5.
- (4) Având în vedere circumstanțele excepționale cauzate de epidemia de COVID-19 și pentru a evita o eventuală perturbare a pieței, este necesar să se modifice normele privind sfârșitul de serie din Regulamentul (UE) nr. 168/2013.

¹ JO C , , p. .

² Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 060, 2.3.2013, p. 52).

- (5) Pentru a se asigura că aplicarea acestor măsuri se limitează la vehiculele care erau în stoc la momentul impunerii la niveluri naționale a restricțiilor de circulație, numărul de vehicule care vor beneficia de aceste măsuri specifice de sfârșit de serie nu trebuie să depășească numărul de vehicule din categoria Euro 4 care erau în stoc la 15 martie 2020.
- (6) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale cauzate de epidemia de COVID-19, s-a considerat adecvat să se prevadă o excepție de la termenul de opt săptămâni menționat la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniunea Europeană, anexat la TUE, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.
- (7) Având în vedere faptul că aceste măsuri sunt necesare de urgență, prezentul regulament trebuie să intre în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (8) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 168/2013 trebuie modificat în consecință.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

În Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se introduce următorul articol 44a:

„Articolul 44a

Măsuri specifice privind vehiculele de sfârșit de serie ca urmare a epidemiei de COVID-19

1. Prin derogare de la articolul 44, vehiculele conforme cu un tip de vehicul a cărui omologare UE de tip a devenit nulă la 1 ianuarie 2021 în temeiul articolului 37 alineatul (2) litera (a) pot fi puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau introduse în circulație ca vehicule de sfârșit de serie până la 31 decembrie 2021, sub rezerva alineatelor (2), (3) și (4) de la prezentul articol.
 2. Numărul de vehicule de sfârșit de serie menționat la alineatul (1) nu poate depăși numărul de vehicule cu o omologare UE de tip care a devenit nulă la 1 ianuarie 2021 în temeiul articolului 37 alineatul (2) litera (a) și care erau în stoc la 15 martie 2020.
 3. Producătorul care dorește să beneficieze de derogarea menționată la alineatul (1) înaintează o cerere autorității naționale din fiecare stat membru în care vehiculele respective urmează să fie puse la dispoziție pe piață, înmatriculate sau introduse în circulație, indicând numărul de vehicule de sfârșit de serie pentru care se solicită derogarea menționată la alineatul (1).
- Autoritatea națională în cauză decide, în termen de o lună de la primirea cererii, dacă permite înmatricularea vehiculelor de sfârșit de serie respective pe teritoriul său, precum și numărul de astfel de vehicule.
4. Producătorul introduce o mențiune specială pe certificatul de conformitate al vehiculelor puse în circulație în conformitate cu alineatul (1), calificând aceste vehicule drept „2021 - sfârșit de serie”.

5. Cel târziu până la 1 iulie 2021, statele membre informează Comisia cu privire la numărul de vehicule care au fost calificate drept vehicule de sfârșit de serie în temeiul prezentului articol.”

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele