



Bryssel den 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller särskilda åtgärder för fordon i
slutserier i kategori L till följd av covid-19-utbrottet**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Covid-19-pandemin orsakar stora störningar som drabbar motorcykelbranschen i form av olika chocker, bl.a. omedelbara störningar av tillverkningsanläggningar och internationella leveranskedjor, betydande minskning av efterfrågan och ökning av antalet fordon i lager. Detta påverkar tillverkarnas förmåga att hålla vissa av tidsfristerna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013.

Enligt den förordningen börjar utsläppssteget Euro 5 gälla den 1 januari 2021, vilket innebär att endast fordon som uppfyller kraven i Euro 5 får släppas ut på marknaden i unionen från och med den dagen.

Covid-19-utbrottet har dock påverkat försäljningen av motorcyklar avsevärt. Vanligtvis säljs upp till 60 % av alla motorcyklar mellan mars och juli. På grund av medlemsstaternas nedstängningar kunde motorcyklar inte säljas under högsäsongen. Enligt branschällor fanns det i mars 2020 uppskattningsvis 553 700 Euro 4-fordon i lager. Under nedstängningarna minskade försäljningen med 98 % och har sedan dess fortsatt att vara låg. Det är därför sannolikt att inte alla Euro 4-fordon som nu finns i lager kommer att ha sålts före årsslutet.

Visserligen ges i förordning (EU) nr 168/2013 en möjlighet för tillverkarna att sälja fordon i slutserier (dvs. utgående fordon som inte uppfyller de senaste kraven), men den möjligheten är begränsad i varje medlemsstat till högst 10 % av det genomsnittliga antalet sålda fordon de två föregående åren eller 100 fordon. Antalet fordon som kan registreras som fordon i slutserier bestäms av medlemsstaterna.

Med tanke på störningen, antalet lagerhållna fordon och att försäljningen nästan fullständigt upphörde under högsäsongen 2020 utgör de befintliga bestämmelserna om slutserier inte ett lämpligt sätt att hantera denna situation. Bestämmelserna om slutserier bör därför anpassas så att handlarna får sälja fler Euro 4-fordon, men enbart under 2021.

Det här förslaget ökar inte utsläppen av föroreningar, eftersom flexibiliteten bara avser fordon som redan hade tillverkats vid tidpunkten för nedstängningen. Dessutom undviker man behovet att i onödan skrota fordon som skulle ha släppts ut på marknaden om krisen inte hade inträffat. Det här förslaget innebär ingen senareläggning av Euro 5-steget för nytillverkade fordon som träder i kraft den 1 januari 2021.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Subsidiaritetsprincipen gäller, eftersom förslaget inte omfattas av unionens exklusiva behörighet.

Eftersom förslaget gäller ändringar i befintlig EU-lagstiftning är det bara EU som kan hantera frågorna effektivt. De politiska målen kan inte heller uppnås i tillräcklig utsträckning genom åtgärder i medlemsstaterna.

För att möjliggöra ett system för EU-typgodkännande av fordon måste de tekniska kraven för typgodkännande av motorfordon med avseende på säkerhet och miljö harmoniseras på unionsnivå. Åtgärder som enbart vidtas av medlemsstaterna skulle undergräva systemet för typgodkännande av hela fordon. Unionsåtgärder krävs på grund av behovet att undvika att handelshinder uppkommer på den inre marknaden.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget uppfyller proportionalitetsprincipen då det inte går utöver vad som krävs för att nå målen att säkerställa den inre marknads funktion samtidigt som en hög skyddsnivå för allmän säkerhet och miljö hålls.

- **Val av instrument**

Förordning om ändring av en förordning.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Förslaget åtföljs inte av en separat konsekvensbedömning eftersom en konsekvensbedömning för förordning (EU) 168/2013 redan har gjorts. Förslaget ändrar inte den förordningen i sak och innebär inte några nya skyldigheter för berörda parter. Det syftar främst till att av exceptionella skäl på grund av covid-19-utbrottet fastställa särskilda bestämmelser om slutserier som ska tillämpas endast under 2021.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har inga budgetkonsekvenser för EU:s institutioner.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller särskilda åtgärder för fordon i slutserier i kategori L till följd av covid-19-utbrottet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén¹,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Covid-19-utbrottet har lett till avbrott i försörjningskedjan för kritiska delar och komponenter för fordon i kategori L och en betydande minskning av efterfrågan på sådana fordon, och det har lett till betydande förseningar för tillverkarna att tömma sina lager med Euro 4-fordon, som enligt bilaga IV till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013² måste ha registrerats innan Euro 5-miljösteget börjar tillämpas den 1 januari 2021.
- (2) Bestämmelserna om slutserier i förordning (EU) nr 168/2013 gör det möjligt för tillverkarna att fortsätta att tillhandahålla på marknaden, registrera eller ta i bruk en begränsad del av beståndet av fordon i kategori L som inte får eller inte längre får tillhandahållas på marknaden på grund av att nya tekniska krav träder i kraft enligt vilka fordonen inte har godkänts.
- (3) Med tanke på de störningar som covid-19-utbrottet orsakat är det uppenbart att bestämmelserna om slutserier i förordning (EU) nr 168/2013 inte utgör ett lämpligt sätt att åtgärda de volymer av Euro 4-fordon i kategori L som tillverkarna kommer att ha i lager när Euro 5-miljösteget börjar tillämpas.
- (4) Mot bakgrund av de exceptionella omständigheter som covid-19-utbrottet orsakat är det för att undvika störningar på marknaden nödvändigt att ändra bestämmelserna om slutserier i förordning (EU) nr 168/2013.
- (5) För att säkerställa att dessa åtgärder enbart tillämpas på fordon som fanns i lager vid tidpunkten för de nationella nedstängningarna, bör antalet fordon som omfattas av

¹ EUT C , , s. .

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

dessa särskilda åtgärder för slutserier inte överstiga antalet Euro 4-fordon i kategori L som fanns i lager den 15 mars 2020.

- (6) Med beaktande av den brådskande som föranleds av de exceptionella omständigheter som förorsakats av covid-19-utbrottet har det ansetts lämpligt att föreskriva ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen, fogat till EU-fördraget, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.
- (7) Med tanke på det brådskande behovet av åtgärderna bör denna förordning träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- (8) Förordning (EU) nr 168/2013 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I förordning (EU) nr 168/2013 ska följande artikel föras in som artikel 44a:

”Artikel 44a

Särskilda åtgärder för fordon i slutserier med anledning av covid-19-utbrottet

1. Genom undantag från artikel 44 får fordon som överensstämmer med en fordonstyp vars EU-typgodkännande upphörde att gälla den 1 januari 2021 i enlighet med artikel 37.2 a tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk som fordon i slutserier till och med den 31 december 2021, med förbehåll för punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel.
2. Det antal fordon i slutserier som avses i punkt 1 får inte överstiga antalet fordon med EU-typgodkännande som upphörde att gälla den 1 januari 2021 i enlighet med artikel 37.2 a och som fanns i lager den 15 mars 2020.
3. En tillverkare som vill utnyttja det undantag som avses i punkt 1 ska lämna en begäran till den nationella myndigheten i varje medlemsstat där de berörda fordonen ska tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk, med angivande av det antal fordon i slutserier för vilka undantaget enligt punkt 1 begärs.

Den berörda nationella myndigheten ska inom tre månader från mottagandet av begäran besluta om och för hur många av dessa fordon i slutserier registrering ska tillåtas inom dess territorium.
4. Tillverkaren ska göra en särskild notering på intyget om överensstämmelse för fordon som tas i bruk enligt punkt 1, där fordonen betecknas som ”2021 – slutserie”.
5. Medlemsstaterna ska senast den 1 juli 2021 underrätta kommissionen om det antal fordon för vilka status som slutserie har beviljats enligt denna artikel.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande