



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 7.9.2020.
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) br. 168/2013 u pogledu posebnih mjera za vozila kategorije L na kraju serije kao odgovor na pandemiju bolesti COVID-19

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Pandemija bolesti COVID-19 uzrokuje velike poremećaje, a oni proizvode višestruke šokove u industriji motocikala: s jedne strane naprasno remećenje funkcioniranja proizvodnih pogona i međunarodnih vrijednosnih lanaca, a s druge znatan pad potražnje i bitno povećanje broja vozila na zalihama. To je utjecalo na mogućnost proizvođača da poštuju neke od rokova propisanih Uredbom (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013.

U skladu s tom uredbom stupanj Euro 5 za emisije onečišćujućih tvari primjenjivat će se od 1. siječnja 2021., što znači da se od tog datuma na tržište Unije mogu stavljati samo vozila koja ispunjavaju zahtjeve standarda Euro 5.

Međutim, zbog pandemije bolesti COVID-19 prodaja motocikala znatno se smanjila. Godišnje se čak do 60 % vozila obično proda od ožujka do srpnja. Zbog mjera izolacije koje su propisala nadležna tijela država članica prodaja tijekom vrhunca sezone nije bila moguća. Prema izvorima u industriji procjenjuje se da je u ožujku 2020. na zalihama bilo oko 553 700 vozila standarda Euro 4. Dok su na snazi bile mjere izolacije, prodaja je pala 98 %, a oporavak je otad bio spor. Stoga nije vjerojatno da će se do kraja godine prodati sve postojeće zalihe vozila standarda Euro 4.

Ako je Uredbom (EU) br. 168/2013 proizvođačima dopuštena prodaja takozvanih vozila na kraju serije (tj. „starih” vozila koja ne ispunjavaju najnovije zahtjeve), to je u svakoj državi članici ograničeno na najviše 10 % prosječnog broja vozila prodanih u dvije prethodne godine ili na 100 vozila. Države članice odlučuju o broju vozila koja se mogu registrirati kao vozila na kraju serije.

S obzirom na navedene poremećaje, broj vozila na zalihama i gotovo potpuni prestanak prodaje na vrhuncu sezone 2020., postojeće odredbe o kraju serije nisu odgovarajući mehanizam za rješavanje te situacije. Odredbe o kraju serije trebalo bi stoga prilagoditi kako bi se trgovcima dopustilo da iz zaliha prodaju veći broj vozila standarda Euro 4, ali samo 2021.

Ovim se prijedlogom neće povećati emisije onečišćujućih tvari jer će fleksibilnost biti ograničena na već proizvedena vozila u vrijeme važenja mjera izolacije. Osim toga, izbjegava se da na otpadu završe vozila koja bi, da krize nije bilo, bila stavljena na tržište. Stupanje na snagu stupnja Euro 5 za sva novoproduzvana vozila i dalje je predviđeno za 1. siječnja 2021. i ovim se prijedlogom ne odgađa.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Načelo supsidijarnosti primjenjuje se jer prijedlog nije u isključivoj nadležnosti Unije.

Budući da prijedlog obuhvaća izmjene postojećeg zakonodavstva EU-a, sporna pitanja djelotvorno može riješiti samo EU. Nadalje, ciljevi politike ne mogu se u dovoljnoj mjeri ostvariti djelovanjem država članica.

Da bi sustav EU-a o homologaciji tipa vozila mogao funkcionirati, tehnički zahtjevi za homologaciju motornih vozila s obzirom na sigurnosne i ekološke elemente moraju se uskladiti na razini Unije. Ako bi države članice djelovale zasebno, to bi ugrozilo sustav homologacije tipa vozila u cjelini. Djelovanje Europske unije potrebno je da ne nastanu prepreke na jedinstvenom tržištu.

Prijedlog je stoga u skladu s načelom supsidijarnosti.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti jer se ne izlazi iz okvira nužnog da bi se ostvario cilj pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta, a ujedno se postiže visoka razina javne sigurnosti i zaštite okoliša.

- **Odabir instrumenta**

Uredba o izmjeni Uredbe.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

Ovom prijedlogu nije priložena zasebna procjena učinka jer je ona već provedena za Uredbu (EU) 168/2013. Ovim se prijedlogom ne mijenja sadržaj te uredbe niti se dotičnim stranama nameću nove obveze. Glavni je cilj propisati, iz iznimnih razloga u kontekstu pandemije bolesti COVID-19, posebne odredbe o kraju serije, koje se primjenjuju samo 2021.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun institucija EU-a.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) br. 168/2013 u pogledu posebnih mjera za vozila kategorije L na kraju serije kao odgovor na pandemiju bolesti COVID-19

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
nakon savjetovanja s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom¹,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) Pandemija bolesti COVID-19 prouzročila je poremećaj u lancu opskrbe kritičnim i sastavnim dijelovima vozila kategorije L i znatan pad potražnje za tim vozilima, što je proizvođačima bitno otežalo prodaju vozila standarda Euro 4 koja još imaju na zalihama, a koja se u skladu s Prilogom IV. Uredbi (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća² trebaju registrirati prije 1. siječnja 2021., od kada se primjenjuje stupanj Euro 5 za okoliš.
- (2) Odredbama o kraju serije iz Uredbe (EU) br. 168/2013 proizvođačima se dopušta da i dalje stavljaju na raspolaganje na tržištu, registriraju ili stavljaju u upotrebu ograničeni dio zaliha vozila kategorije L koja se zbog stupanja na snagu novih tehničkih zahtjeva, a za koje ta vozila nisu homologirana, ne mogu ili više ne mogu stavljati na raspolaganje na tržištu.
- (3) S obzirom na poremećaje uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19, očito je da odredbe o kraju serije iz Uredbe (EU) br. 168/2013 nisu odgovarajući mehanizam za rješavanje pitanja količine vozila kategorije L standarda Euro 4 koja će proizvođačima preostati na zalihama nakon početka primjene ekološkog stupnja Euro 5.
- (4) Radi izbjegavanja mogućih poremećaja na tržištu potrebno je, s obzirom na iznimne okolnosti uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19, izmijeniti pravila o kraju serije iz Uredbe (EU) br. 168/2013.
- (5) Kako bi se te mjere primjenjivale samo na vozila koja su bila na zalihama u trenutku uvođenja nacionalnih mjera izolacije, vozila koja imaju koristi od tih posebnih mjera o kraju serije ne bi smjelo biti više od vozila kategorije L standarda Euro 4 koja su na zalihama bila 15. ožujka 2020.

¹ SL C , , str. .

² Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 060, 2.3.2013., str. 52.).

- (6) S obzirom na hitnost situacije koja proizlazi iz iznimnih okolnosti uzrokovanih pandemijom bolesti COVID-19, smatralo se primjerenim predvidjeti iznimku od roka od osam tjedana iz članka 4. Protokola br. 1 o ulozi nacionalnih parlamenata u Europskoj uniji, priloženog UEU-u, Ugovoru o funkcioniranju Europske unije i Ugovoru o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju.
- (7) S obzirom na to da su navedene mjere hitno potrebne, ova bi Uredba trebala stupiti na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
- (8) Uredbu (EU) br. 168/2013 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

U Uredbi (EZ) br. 168/2013 umeće se sljedeći članak 44.a:

„Članak 44.a

Posebne mjere za vozila na kraju serije kao odgovor na pandemiju bolesti COVID-19

1. Odstupajući od članka 44., vozila koja su u skladu s tipom vozila čija je EU homologacija tipa postala nevažeća 1. siječnja 2021. u skladu s člankom 37. stavkom 2. točkom (a) mogu se staviti na raspolaganje na tržištu, registrirati ili staviti u upotrebu kao vozila na kraju serije do 31. prosinca 2021., podložno stavcima 2., 3. i 4. ovog članka.
2. Broj vozila na kraju serije iz stavka 1. ne smije biti veći od broja vozila koja su bila na zalihama 15. ožujka 2020., a čija je EU homologacija tipa postala nevažeća 1. siječnja 2021. u skladu s člankom 37. stavkom 2. točkom (a).
3. Proizvođač koji želi iskoristiti odstupanje iz stavka 1. podnosi zahtjev nacionalnom tijelu svake države članice u kojoj će dotična vozila biti stavljena na raspolaganje na tržištu, registrirana ili stavljena u uporabu i navodi za koliko se vozila na kraju serije traži to odstupanje.
Dotično nacionalno tijelo u roku od mjesec dana od zaprimanja zahtjeva odlučuje hoće li i za koliko vozila na kraju serije dopustiti registraciju na svojem državnom području.
4. Proizvođač je dužan na potvrdi o sukladnosti vozila koja su stavljena u uporabu u skladu sa stavkom 1. dodati napomenu „2021. – kraj serije”.
5. Države članice najkasnije do 1. srpnja 2021. obavješćuju Komisiju o broju vozila za koja je na temelju ovog članka dodijeljen status na kraju serije.”

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.
Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik