



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 7. 9. 2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o osobitné opatrenia týkajúce sa vozidiel kategórie L z ukončených sérií, prijaté v reakcii na šírenie ochorenia COVID-19

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Pandémia COVID-19 spôsobuje vážne narušenie, čo má vplyv na motocyklový priemysel v podobe viacerých otrasov, pričom na jednej strane dochádza k okamžitému narušeniu výrobných prevádzok a medzinárodných hodnotových reťazcov a na druhej strane k značnému poklesu dopytu a nárastu počtu vozidiel na sklade. To ovplyvnilo schopnosť výrobcov dodržiavať niektoré lehoty uložené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013.

Podľa uvedeného nariadenia sa k 1. januáru 2021 začne uplatňovať norma Euro 5, pokiaľ ide o emisie znečisťujúcich látok, čo znamená, že od tohto dátumu možno na trh Únie uvádzať len vozidlá spĺňajúce požiadavky normy Euro 5.

Šírenie ochorenia COVID-19 však výrazne ovplyvnilo predaj motocyklov. Zvyčajne sa až 60 % predaja uskutočňuje v období od marca do júla. Z dôvodu opatrení orgánov členských štátov na obmedzenie pohybu sa predaj nemohol uskutočniť počas hlavnej sezóny. Podľa zdrojov z príslušného odvetvia sa odhaduje, že v marci 2020 bolo uložených na sklade približne 553 700 vozidiel spĺňajúcich normu Euro 4. Počas platnosti opatrení na obmedzenie pohybu sa predaj znížil o 98 % a odvtedy naďalej stagnoval. Je preto pravdepodobné, že do konca roka sa nepredajú všetky vozidlá spĺňajúce normu Euro 4, ktoré sú v súčasnosti na sklade.

Hoci sa v nariadení (EÚ) č. 168/2013 stanovuje pre výrobcov možnosť predávať takzvané vozidlá ukončených sérií (t. j. vozidlá zo „starých zásob“, ktoré nespĺňajú najnovšie požiadavky), je to v každom členskom štáte obmedzené na maximálne 10 % priemerného počtu vozidiel predaných za dva predchádzajúce roky alebo 100 vozidiel. O počte vozidiel, ktoré možno zaevidovať ako vozidlá ukončených sérií, rozhodujú členské štáty.

Vzhľadom na uvedené narušenie a na počet vozidiel na sklade a takmer úplné zastavenie predaja na vrchole sezóny 2020 existujúce ustanovenia o ukončených sériách nepredstavujú vhodný mechanizmus na riešenie tejto situácie. Ustanovenia o ukončených sériách by sa preto mali prispôbiť tak, aby predajcovia mohli predávať vyššie objemy svojich zásob vozidiel spĺňajúcich normu Euro 4 len v roku 2021.

Týmto návrhom sa nezvýšia emisie znečisťujúcich látok, pretože flexibilita sa obmedzí na vozidlá, ktoré boli v čase obmedzenia pohybu už vyrobené. Okrem toho návrh zabraňuje tomu, aby sa zbytočne zošrotovali vozidlá, ktoré by sa inak uviedli na trh v prípade, že by nedošlo ku kríze. Týmto návrhom sa neodloží nadobudnutie účinnosti normy Euro 5 pre všetky novovyrobené vozidlá, stanovené na 1. januára 2021.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Článok 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, keďže návrh nepatrí do výlučnej právomoci Únie.

Keďže súčasťou návrhu sú zmeny súčasných právnych predpisov EÚ, predmetné otázky môže účinne riešiť len EÚ. Okrem toho cieľ politiky nemožno uspokojivo dosiahnuť opatreniami členských štátov.

S cieľom umožniť existenciu systému typového schvaľovania vozidiel v rámci EÚ musia byť technické požiadavky na typové schvaľovanie motorových vozidiel, pokiaľ ide o bezpečnosť a environmentálne prvky, harmonizované na úrovni Únie. Samostatné opatrenia jednotlivých členských štátov by narušili celý systém typového schvaľovania vozidiel. Vyžaduje sa opatrenie na úrovni Európskej únie, aby sa predišlo vzniku prekážok na jednotnom trhu.

Návrh je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Proporcionalita**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, pretože neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov zabezpečenia riadneho fungovania vnútorného trhu, pričom zároveň zabezpečuje vysokú úroveň verejnej bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

- **Výber nástroja**

Nariadenie, ktorým sa mení nariadenie.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Tento návrh nesprevádza samostatné posúdenie vplyvu, keďže posúdenie vplyvu v prípade nariadenia (EÚ) č. 168/2013 sa už vykonalo. Týmto návrhom sa nemení nariadenie vo svojej podstate a dotknutým stranám sa ním neukladajú žiadne nové povinnosti. Z výnimočných dôvodov v súvislosti so súčasným šírením ochorenia COVID-19 má v prvom rade za cieľ zaviesť osobitné ustanovenia o ukončení sérií, platné len pre rok 2021.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet inštitúcií EÚ.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o osobitné opatrenia týkajúce sa vozidiel kategórie L z ukončených sérií, prijaté v reakcii na šírenie ochorenia COVID-19

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

po porade s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom¹,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Šírenie ochorenia COVID-19 spôsobilo narušenie dodávateľského reťazca kritických častí a komponentov pre vozidlá kategórie L a značný pokles dopytu po týchto vozidlách, čo viedlo k výrazným oneskoreniam výrobcov pri znižovaní zásob vozidiel spĺňajúcich normu Euro 4, ktoré sa podľa prílohy IV k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013² musia zaevidovať pred tým, než sa 1. januára 2021 začne uplatňovať environmentálna norma Euro 5.
- (2) Ustanovenia o ukončených sériách uvedené v nariadení (EÚ) č. 168/2013 umožňujú výrobcovi naďalej sprístupňovať na trhu, evidovať alebo uvádzať do prevádzky obmedzenú časť zásob vozidiel kategórie L, ktoré sa nemôžu alebo už nemôžu sprístupňovať na trhu z dôvodu nadobudnutia platnosti nových technických požiadaviek, podľa ktorých tieto vozidlá neboli schválené.
- (3) Vzhľadom na narušenie spôsobené šírením ochorenia COVID-19 je zrejmé, že ustanovenia o ukončených sériách uvedené v nariadení (EÚ) č. 168/2013 nepredstavujú vhodný mechanizmus na zníženie objemu vozidiel kategórie L spĺňajúcich normu Euro 4, ktoré budú mať výrobcovia na sklade po tom, ako sa začne uplatňovať environmentálna norma Euro 5.
- (4) Vzhľadom na výnimočné okolnosti vyvolané šírením ochorenia COVID-19 a s cieľom zabrániť prípadnému narušeniu trhu je potrebné zmeniť pravidlá týkajúce sa ukončených sérií stanovené v nariadení (EÚ) č. 168/2013.
- (5) S cieľom zabezpečiť, aby sa uplatňovanie týchto opatrení obmedzilo na vozidlá, ktoré boli na sklade v čase obmedzenia pohybu v jednotlivých štátoch, by množstvo

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 060, 2.3.2013, s. 52).

vozidiel, na ktoré sa vzťahujú tieto osobitné opatrenia týkajúce sa ukončených sérií, nemalo presiahnuť počet vozidiel kategórie L spĺňajúcich normu Euro 4, ktoré boli na sklade k 15. marcu 2020.

- (6) Vzhľadom na naliehavosť spôsobenú výnimočnými okolnosťami v dôsledku šírenia ochorenia COVID-19 sa považuje za vhodné uplatniť výnimku z osemtyždňovej lehoty uvedenej v článku 4 Protokolu č. 1 o úlohe národných parlamentov v Európskej únii, ktorý je pripojený k Zmluve o EÚ, Zmluve o fungovaní Európskej únie a Zmluve o založení Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu.
- (7) Vzhľadom na to, že tieto opatrenia sú naliehavo potrebné, by malo toto nariadenie nadobudnúť účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
- (8) Nariadenie (EÚ) č. 168/2013 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Do nariadenia (EÚ) č. 168/2013 sa vkladá tento článok 44a:

„Článok 44a

Osobitné opatrenia týkajúce sa vozidiel ukončených sérií, prijaté v reakcii na šírenie ochorenia COVID-19

1. Odchylne od článku 44 môžu byť vozidlá zhodujúce sa s typom vozidla, ktorého typové schválenie EÚ sa 1. januára 2021 stalo podľa článku 37 ods. 2 písm. a) neplatným, sprístupnené na trhu, zaevidované alebo uvedené do prevádzky ako vozidlá ukončených sérií, a to do 31. decembra 2021 a s výhradou odsekov 2, 3 a 4 tohto článku.
 2. Počet vozidiel ukončených sérií uvedených v odseku 1 nesmie presiahnuť počet vozidiel s typovým schválením EÚ, ktoré sa 1. januára 2021 stalo podľa článku 37 ods. 2 písm. a) neplatným, ktoré boli na sklade k 15. marcu 2020.
 3. Výrobca, ktorý chce využiť odchýlku uvedenú v odseku 1, predloží žiadosť vnútroštátnemu orgánu každého členského štátu, v ktorom sa majú dané vozidlá sprístupniť na trhu, zaevidovať alebo uviesť do prevádzky, pričom uvedie počet vozidiel ukončených sérií, pre ktoré sa požaduje odchýlka uvedená v odseku 1.
- Príslušný vnútroštátny orgán sa do jedného mesiaca od prijatia danej žiadosti rozhodne, či a v akom počte povolí evidenciu týchto vozidiel ukončených sérií na svojom území.
4. Výrobca vykoná na osvedčení o zhode vozidiel uvedených do prevádzky podľa odseku 1 osobitný záznam v znení „2021 – vozidlá ukončených sérií“.
 5. Členské štáty informujú Komisiu o počte vozidiel, ktorým bol podľa tohto článku udelený status vozidiel ukončených sérií, najneskôr do 1. júla 2021.“

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*