



Bruxelles, den 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår særlige foranstaltninger
for restkøretøjer i klasse L som følge af covid-19-udbruddet**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Covid-19-pandemien forårsager betydelige forstyrrelser, som rammer motorcykelindustrien ad flere omgange — både i form af umiddelbare forstyrrelser af produktionsanlæggene og de internationale værdikæder og i form af en betydelig nedgang i efterspørgslen og forøgelse af antallet af køretøjer på lager. Dette har påvirket fabrikanternes evne til at overholde nogle af de frister, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013.

Ifølge forordningen skal Euro 5-trinnet for forurenende stoffer finde anvendelse fra 1. januar 2021, hvilket betyder, at kun køretøjer, der opfylder Euro 5-kravene, kan markedsføres på EU-markedet fra denne dato.

Salget af motorcykler har imidlertid været stærkt påvirket af covid-19-udbruddet. Sædvanligvis foregår op til 60 % af salget mellem marts og juli. På grund af medlemsstaternes nedlukninger kunne salget ikke finde sted i højsæsonen. Ifølge industriens kilder anslås det, at omkring 553 700 Euro 4-køretøjer var på lager i marts 2020. Under nedlukningen faldt salget med 98 % og er efterfølgende forblevet trægt. Det er derfor ikke sandsynligt, at alle de Euro 4-køretøjer, der på nuværende tidspunkt er på lager, vil blive solgt inden årets udgang.

Forordning (EU) nr. 168/2013 giver ganske vist fabrikanterne mulighed for at sælge såkaldte restkøretøjer (dvs. "gamle" køretøjer, der ikke opfylder de seneste krav), men dette er i hver medlemsstat begrænset til højst 10 % af det gennemsnitlige antal solgte køretøjer i de to foregående år eller 100 køretøjer. Det er op til medlemsstaterne at bestemme, hvor mange køretøjer der kan registreres som restkøretøjer.

I lyset af denne forstyrrelse og i betragtning af antallet af køretøjer på lager og det næsten fuldstændige stop for salget i højsæsonen 2020 udgør de eksisterende bestemmelser om restkøretøjer ikke en passende mekanisme til at afhjælpe denne situation. Bestemmelserne om restkøretøjer bør derfor tilpasses, så forhandlerne udelukkende i 2021 kan sælge større mængder af deres lagre af Euro 4-køretøjer.

Dette forslag vil ikke øge de forurenende emissioner, da fleksibiliteten vil være begrænset til køretøjer, der allerede var fremstillet på tidspunktet for nedlukningen. Desuden betyder forslaget, at unødvendig skrotning af køretøjer, der ville være blevet markedsført, hvis krisen ikke var indtrådt, undgås. Dette forslag medfører ingen udsættelse af ikrafttrædelsen af Euro 5-trinnet for alle nyfremstillede køretøjer den 1. januar 2021.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Nærhedsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under EU's enekompetence.

Da forslaget indebærer ændringer af den gældende EU-lovgivning, er det kun EU, som effektivt kan behandle disse spørgsmål. Desuden kan de politiske mål ikke i tilstrækkelig grad opfyldes ved foranstaltninger, der træffes af medlemsstaterne.

For at muliggøre et EU-typegodkendelsessystem skal de tekniske krav til typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til sikkerhed og miljøaspekter harmoniseres på EU-plan. Foranstaltninger alene fra medlemsstaternes side ville undergrave hele typegodkendelsessystemet for køretøjer. Foranstaltninger på EU-plan er nødvendige, for at undgå, at der opstår hindringer for det indre marked.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, fordi det ikke går videre end nødvendigt for at nå målene om at sikre et velfungerende indre marked og garantere en høj grad af offentlig sikkerhed og miljøbeskyttelse.

- **Valg af retsakt**

En forordning om ændring af en forordning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Dette forslag ledsages ikke af en særskilt konsekvensanalyse, da der allerede er blevet foretaget en konsekvensanalyse i forbindelse med forordning (EU) 168/2013. Dette forslag indebærer ikke en indholdsmæssig ændring af nævnte forordning og pålægger ikke de berørte parter nye forpligtelser. Det sigter primært mod - af ekstraordinære grunde, forårsaget af covid-19-udbruddet - at fastsætte særlige bestemmelser for restkøretøjer, der udelukkende er gældende i 2021.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen budgetmæssige virkninger for EU-institutionerne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013 for så vidt angår særlige foranstaltninger for restkøretøjer i klasse L som følge af covid-19-udbruddet**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
efter høring af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Covid-19-udbruddet har medført en forstyrrelse af forsyningskæden for kritiske dele og komponenter til køretøjer i klasse L og et betydeligt fald i efterspørgslen efter disse køretøjer, hvilket har ført til betydelige forsinkelser for fabrikkerne med hensyn til at tømme deres lagre for Euro 4-køretøjer, som i henhold til bilag IV til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013² skal registreres før Euro 5-trinnet finder anvendelse den 1. januar 2021.
- (2) Bestemmelserne om restkøretøjer, der er fastsat i forordning (EU) nr. 168/2013, giver mulighed for, at fabrikkerne, for så vidt angår en begrænset del af lageret af køretøjer i klasse L, fortsat kan gøre disse tilgængelige på markedet, og at sådanne køretøjer kan registreres eller ibrugtages, selv om de ikke (længere) må gøres tilgængelige på markedet, fordi de ikke er godkendt efter nye tekniske krav, som er trådt i kraft.
- (3) I betragtning af forstyrrelserne forårsaget af covid-19-udbruddet er det klart, at bestemmelserne om restkøretøjer i forordning (EU) nr. 168/2013 ikke udgør en passende mekanisme til at håndtere mængden af de Euro 4-køretøjer i klasse L, som fabrikkerne vil have på lager efter Euro 5-miljøtrinnets ikrafttræden.
- (4) I betragtning af de ekstraordinære omstændigheder, som covid-19-udbruddet har medført, og for at undgå potentielle markedsforstyrrelser er det nødvendigt at ændre bestemmelserne om restkøretøjer i forordning (EU) nr. 168/2013.
- (5) For at sikre, at anvendelsen af disse foranstaltninger begrænses til køretøjer, der var på lager på tidspunktet for de nationale nedlukninger, bør mængden af køretøjer, der er

¹ EUT C af , s. .

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 060 af 2.3.2013, s. 52).

omfattet af disse særlige bestemmelser for restkøretøjer, ikke overstige antallet af Euro 4-køretøjer i klasse L, som var på lager den 15. marts 2020.

- (6) I lyset af den hastende karakter som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der følger af covid-19-udbruddet, bør der ske en fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Den Europæiske Union, der er knyttet som bilag til TEU, til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.
- (7) I betragtning af disse foranstaltningers hastende karakter bør denne forordning træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (8) Forordning (EU) nr. 168/2013 bør derfor ændres —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 168/2013 indsættes følgende som artikel 44a:

"Artikel 44a

Særlige foranstaltninger for restkøretøjer som følge af covid-19-udbruddet

1. Uanset artikel 44 kan køretøjer, der er i overensstemmelse med en køretøjstype, hvis EU-typegodkendelse er blevet ugyldig den 1. januar 2021 i medfør af artikel 37, stk. 2, litra a), gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages som restkøretøjer indtil den 31. december 2021, jf. dog stk. 2, 3 og 4 i denne artikel.
2. Antallet af restkøretøjer som omhandlet i stk. 1 må ikke overstige antallet af restkøretøjer med en EU-typegodkendelse, som blev ugyldig den 1. januar 2021 i medfør af artikel 37, stk. 2, litra a), og som var på lager den 15. marts 2020.
3. En fabrikant, der ønsker at benytte den i stk. 1 omhandlede undtagelse, indgiver en ansøgning til den nationale myndighed i hver af de medlemsstater, hvor de pågældende køretøjer skal gøres tilgængelige på markedet, registreres eller ibrugtages, med angivelse af det antal restkøretøjer, som anmodningen om undtagelse, jf. stk. 1, skal omfatte.
Den pågældende nationale myndighed træffer inden for en måned efter modtagelse af anmodningen afgørelse om, hvorvidt der skal gives tilladelse til registrering af sådanne restkøretøjer på dens område og i hvilket antal.
4. Fabrikanten påfører typeattesten en særlig påtegning for de køretøjer, der tages i brug i henhold til stk. 1, som kvalificerer disse køretøjer som "2021 — restkøretøjer".
5. Medlemsstaterne underretter senest den 1. juli 2021 Kommissionen om antallet af køretøjer, der er tildelt status som restkøretøjer i henhold til denne artikel."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.
Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand