



Брюксел, 7.9.2020 г.  
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕС) № 168/2013 по отношение на специфични мерки за превозните средства от категория L, последни от дадена серия, поради пандемията от COVID-19**

(текст от значение за ЕИП)

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

#### • Основания и цели на предложението

Пандемията от COVID-19 предизвиква големи сътресения, които оказват въздействие върху мотоциклетната промишленост, поради непосредствения срив на производствените обекти и неизбежното прекъсване на международните вериги на стойността, от една страна, и значителното намаляване на търсенето и увеличаването на складовите наличности от превозни средства, от друга страна. Това се отрази на производителите, що се отнася до възможността им да спазват някои от сроковете, наложени с Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г.

Съгласно посочения регламент на 1 януари 2021 г. ще се прилага норма Евро 5 за емисиите на замърсители, което означава, че след тази дата на пазара на Съюза могат да бъдат пускани само превозни средства, отговарящи на изискванията за норма Евро 5.

Пандемията от COVID-19 обаче оказва силно въздействие върху продажбите на мотоциклети. Обикновено до 60 % от продажбите се извършват между март и юли. Поради ограничителните мерки, въведени от органите на държавите членки, продажбите не можаха да се извършват по време на пиковия сезон. Според оценки на източници от промишлеността през март 2020 г. е имало складови наличности от около 553 700 превозни средства, отговарящи на норма Евро 4. По време на ограничителните мерки продажбите намаляха с 98 %, като и след това регистрират ниски нива. Поради това има вероятност в края на годината да не бъдат продадени всички превозни средства, които отговарят на норма Евро 4 и понастоящем са на склад.

Въпреки че Регламент (ЕС) № 168/2013 предвижда възможността производителите да продават така наречените „превозни средства, последни от дадена серия“ (т.е. превозни средства от „стари складови наличности“, които не отговарят на най-актуалните изисквания), това е ограничено във всяка държава членка до максимум 10 % от средния брой на превозните средства, продадени през двете предходни години, или 100 превозни средства. Броят на превозните средства, които могат да бъдат регистрирани като превозни средства, последни от дадена серия, се основава на преценката на държавите членки.

С оглед на тези сътресения, на складовите наличности от превозни средства и на почти пълното спиране на продажбите в пиковия сезон през 2020 г. съществуващите разпоредби за превозните средства, последни от дадена серия, не представляват подходящото решение за справяне с това положение. Поради това разпоредбите за тези превозни средства следва да се адаптират, за да се даде възможност на търговците да продадат само през 2021 г. по-големи количества от своите складови наличности от превозни средства, отговарящи на норма Евро 4.

Настоящото предложение няма да доведе до увеличаване на емисиите на замърсители, тъй като тази гъвкава схема ще бъде ограничена до вече произведените превозни средства към момента на въвеждане на ограничителните мерки. Освен това се избягва необходимостта от ненужно бракуване на превозните средства, които иначе биха били пуснати на пазара, ако не беше настъпила кризата. С настоящото предложение няма да се отложи влизането в сила на норма Евро 5 за всички новопроизведени превозни средства на 1 януари 2021 г.

## **2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ**

- **Правно основание**

Член 114 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Принципът на субсидиарност се прилага, тъй като предложението не попада в изключителната компетентност на Съюза.

Тъй като предложението включва изменения в съществуващото законодателство на ЕС, само той може ефективно да реши тези въпроси. Освен това целите на политиката не могат да се осъществят в достатъчна степен от държавите членки.

За да може да съществува система на ЕС за одобряване на типа на превозните средства, техническите изисквания за одобряването на типа на моторните превозни средства по отношение на аспектите, свързани с безопасността и околната среда, трябва да бъдат хармонизирани на равнището на Съюза. Самостоятелните действия на държавите членки биха подкопали цялата система за одобряване на типа на превозните средства. Намесата на Европейския съюз е нужна, за да се избегне създаването на пречки пред единния пазар.

Поради това предложението е в съответствие с принципа на субсидиарност.

- **Пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за осигуряване на доброто функциониране на вътрешния пазар, като същевременно гарантира високо ниво на обществена безопасност и опазване на околната среда.

- **Избор на инструмент**

Регламент за изменение на регламент.

## **3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО**

Настоящото предложение не е придружено от отделна оценка на въздействието, тъй като такава вече беше направена за Регламент (ЕС) № 168/2013. С настоящото предложение не се внасят изменения по същество в посочения регламент и не се налагат нови задължения на засегнатите страни. Основната цел на предложението е да се предвидят поради изключителните причини в контекста на настоящата пандемия от COVID-19 специални разпоредби за превозните средства, последни от дадена серия, приложими единствено за 2021 г.

## **4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА**

Предложението няма въздействие върху бюджета на институциите на ЕС.

Предложение за

## **РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**за изменение на Регламент (ЕС) № 168/2013 по отношение на специфични мерки за превозните средства от категория L, последни от дадена серия, поради пандемията от COVID-19**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

след консултация с Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Пандемията от COVID-19 предизвика прекъсване на веригата на доставки на основни части и компоненти за превозните средства от категория L и съществен спад в търсенето на тези превозни средства, което значително забави производителите да пласират складовите си наличности от превозни средства, отговарящи на норма Евро 4, които съгласно приложение IV към Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета<sup>2</sup> трябва да се регистрират, преди да започне да се прилага екологичната норма Евро 5 на 1 януари 2021 г.
- (2) Разпоредбите за превозните средства, последни от дадена серия, предвидени в Регламент (ЕС) № 168/2013, дават възможност на производителите да продължат да предоставят на пазара, да регистрират или да пускат в употреба ограничена част от складовите наличности от превозни средства от категория L, които не могат да бъдат предоставяни на пазара или повече не могат да се предоставят на пазара поради влизането в сила на нови технически изисквания, по отношение на които те не са одобрени.
- (3) Като се имат предвид сътресенията поради пандемията от COVID-19, е видно, че разпоредбите за превозните средства, последни от дадена серия, в Регламент (ЕС) № 168/2013 не представляват подходящо решение с оглед на броя на превозните средства от категория L, отговарящи на норма Евро 4, които производителите ще имат на склад, след като започне да се прилага екологичната норма Евро 5.

<sup>1</sup> ОВ С, г., стр. .

<sup>2</sup> Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

- (4) С оглед на извънредните обстоятелства поради пандемията от COVID-19 и за да се избегнат евентуални смущения на пазара, е необходимо да се изменят правилата за превозните средства, последни от дадена серия, в Регламент (ЕС) № 168/2013.
- (5) За да се гарантира, че прилагането на тези мерки е ограничено до превозните средства на склад към момента на въвеждане на националните ограничителни мерки, броят превозни средства, които са обект на тези специфични мерки, не следва да надвишава броя на отговарящите на норма Евро 4 превозни средства от категория L, които са били на склад към 15 март 2020 г.
- (6) Поради неотложността, предизвикана от извънредните обстоятелства вследствие на пандемията от COVID-19, се счита за целесъобразно да се предвиди изключение от срока от осем седмици, посочен в член 4 от Протокол № 1 относно ролята на националните парламенти в Европейския съюз, приложен към ДЕС, към Договора за функционирането на Европейския съюз и към Договора за създаване на Европейската общност за атомна енергия.
- (7) Предвид неотложната необходимост от тези мерки настоящият регламент следва да влезе в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
- (8) Поради това Регламент (ЕС) № 168/2013 следва да бъде съответно изменен,

#### ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

##### *Член 1*

В Регламент (ЕС) № 168/2013 се вмъква следният член 44а:

##### *„Член 44а*

#### **Специфични мерки за превозните средства, последни от дадена серия, поради пандемията от COVID-19**

1. Чрез дерогация от член 44 превозните средства, които отговарят на даден тип превозно средство, чието ЕС одобряване на типа е станало невалидно на 1 януари 2021 г. съгласно член 37, параграф 2, буква а), могат да се предоставят на пазара, да се регистрират или да се пускат в употреба като превозни средства, последни от дадена серия, до 31 декември 2021 г., като се спазват параграфи 2, 3 и 4 от настоящия член.

2. Броят на посочените в параграф 1 превозни средства, последни от дадена серия, не надвишава броя на превозните средства, които са с ЕС одобряване на типа, станало невалидно на 1 януари 2021 г. съгласно член 37, параграф 2, буква а), и които са били на склад към 15 март 2020 г.

3. Производител, който иска да се възползва от дерогацията по параграф 1, подава заявление до националния орган на всяка държава членка, където съответните превозни средства трябва да се предоставят на пазара, да се регистрират или да се пуснат в употреба, като посочва броя на превозните средства, последни от дадена серия, за които се иска дерогацията по параграф 1.

Съответният национален орган решава в срок до един месец от получаване на заявлението дали да допусне на своята територия регистрацията на тези превозни средства, последни от дадена серия, и съответно какъв да е броят им.

4. Върху сертификата за съответствие на превозните средства, които се пускат в употреба в съответствие с параграф 1, се включва специален текст за обозначаване на тези превозни средства като „2021 г. — последни от дадена серия“.

5. Държавите членки информират Комисията за броя на превозните средства, на които е предоставен статут на превозни средства, последни от дадена серия, по силата на настоящия член, не по-късно от 1 юли 2021 г.“.

#### *Член 2*

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*