

Bruxelles, 8 settembre 2020
(OR. en)

10550/20

**Fascicolo interistituzionale:
2020/0251(COD)**

ENT 100
ENV 495
MI 312
CODEC 769

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto della Segretaria generale della Commissione europea
Data:	7 settembre 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 491 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 per quanto riguarda le misure specifiche concernenti i veicoli di fine serie della categoria L in risposta alla pandemia di COVID-19

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 491 final.

All.: COM(2020) 491 final



Bruxelles, 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 per quanto riguarda le misure specifiche concernenti i veicoli di fine serie della categoria L in risposta alla pandemia di COVID-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

La pandemia di COVID-19 sta causando gravi perturbazioni, che si sono riversate a ondate sull'industria motociclistica provocando, da un lato, lo stravolgimento immediato dei siti di produzione e delle catene del valore internazionali e, dall'altro, un notevole calo della domanda e un aumento dei veicoli in stock. Ciò ha inciso sulla capacità dei costruttori di rispettare alcune delle scadenze imposte dal regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013.

Conformemente a tale regolamento, il 1° gennaio 2021 si applicherà la fase Euro 5 relativa alle emissioni inquinanti, il che significa che a decorrere da tale data solo i veicoli conformi alle prescrizioni Euro 5 potranno essere immessi sul mercato dell'Unione.

Le vendite di motocicli hanno tuttavia pesantemente risentito degli effetti della pandemia di COVID-19. Di norma, fino al 60 % delle vendite avviene tra marzo e luglio. A causa dei lockdown imposti dalle autorità degli Stati membri, le vendite non hanno potuto avere luogo durante la stagione di punta. Secondo fonti del settore, si stima che a marzo 2020 fossero in stock circa 553 700 veicoli Euro 4. Durante i periodi di lockdown le vendite sono diminuite del 98 % e da allora hanno continuato a stagnare. È quindi probabile che non tutti i veicoli Euro 4 attualmente in stock saranno venduti entro la fine dell'anno.

Sebbene il regolamento (UE) n. 168/2013 dia ai costruttori la possibilità di vendere i cosiddetti veicoli di fine serie (ossia veicoli di "vecchi stock" che non rispettano le più recenti prescrizioni), in ogni Stato membro tale possibilità è limitata a un massimo del 10 % del numero medio di veicoli venduti nei due anni precedenti o a 100 veicoli. Il numero dei veicoli che possono essere immatricolati come veicoli di fine serie è a discrezione degli Stati membri.

Alla luce delle perturbazioni sopra descritte e tenuto conto del numero di veicoli in stock e dell'arresto quasi completo delle vendite al culmine della stagione 2020, le disposizioni vigenti per i veicoli di fine serie non costituiscono un meccanismo adeguato per far fronte alla situazione. Le disposizioni riguardanti i veicoli di fine serie dovrebbero pertanto essere adattate al fine di consentire ai concessionari di vendere maggiori quantitativi di veicoli Euro 4 dai propri stock esclusivamente nel 2021.

La presente proposta non comporterà un aumento delle emissioni inquinanti, in quanto la flessibilità sarà limitata ai veicoli già prodotti al momento del lockdown. Essa consente inoltre di evitare l'inutile rottamazione di veicoli che, se non fosse subentrata la crisi, sarebbero stati immessi sul mercato. La presente proposta non rinvierà l'entrata in vigore, il 1° gennaio 2021, della fase Euro 5 per tutti i veicoli nuovi.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Poiché la proposta non rientra nella competenza esclusiva dell'Unione, si applica il principio di sussidiarietà.

Dato che la proposta comporta modifiche della legislazione vigente dell'Unione, soltanto l'UE può affrontare efficacemente tali questioni. Gli obiettivi politici non possono inoltre essere conseguiti in misura sufficiente mediante azioni adottate dagli Stati membri.

Al fine di attuare un sistema UE di omologazione dei veicoli, le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda gli aspetti ambientali e di sicurezza devono essere armonizzate a livello dell'Unione. Un'azione isolata da parte degli Stati membri comprometterebbe l'intero sistema di omologazione dei veicoli. L'azione dell'Unione europea è necessaria poiché occorre evitare l'insorgere di ostacoli al mercato unico.

La proposta soddisfa pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità poiché non va oltre quanto necessario per raggiungere l'obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e al tempo stesso un livello elevato di sicurezza pubblica e di protezione dell'ambiente.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Regolamento modificativo di un regolamento.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

La presente proposta non è accompagnata da una valutazione d'impatto distinta, in quanto era già stata realizzata una valutazione per il regolamento (UE) n. 168/2013. La presente proposta non modifica la sostanza del regolamento e non impone nuovi obblighi alle parti interessate. Essa mira principalmente a fornire, per motivi eccezionali e nel contesto dell'attuale pandemia di COVID-19, disposizioni speciali riguardanti i veicoli di fine serie, applicabili solo per il 2021.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna per le istituzioni dell'UE.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica il regolamento (UE) n. 168/2013 per quanto riguarda le misure specifiche concernenti i veicoli di fine serie della categoria L in risposta alla pandemia di COVID-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

previa consultazione del Comitato economico e sociale europeo¹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La pandemia di COVID-19 ha causato una perturbazione della catena di approvvigionamento delle parti e dei componenti essenziali per i veicoli della categoria L e un notevole calo della domanda di tali veicoli, il che ha determinato importanti ritardi nello smaltimento, da parte dei costruttori, degli stock di veicoli Euro 4 che, conformemente all'allegato IV del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio², devono essere immatricolati prima dell'applicazione della fase Euro 5 a partire dal 1° gennaio 2021.
- (2) Le disposizioni riguardanti i veicoli di fine serie di cui al regolamento (UE) n. 168/2013 consentono ai costruttori di continuare a mettere a disposizione sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione una parte limitata dello stock di veicoli della categoria L che non possono o non possono più essere messi a disposizione sul mercato a causa dell'entrata in vigore di nuove prescrizioni tecniche per le quali tali veicoli non sono stati omologati.
- (3) Tenendo conto della perturbazione causata dalla pandemia di COVID-19, è evidente che le disposizioni relative ai veicoli di fine serie di cui al regolamento (UE)

¹ GU C del , pag. .

² Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

n. 168/2013 non costituiscono un meccanismo adeguato per far fronte alla quantità di veicoli Euro 4 della categoria L che i costruttori avranno in stock successivamente all'applicazione della norma ambientale Euro 5.

- (4) Date le circostanze eccezionali causate dalla pandemia di COVID-19 e al fine di evitare possibili perturbazioni del mercato, è necessario modificare le norme relative ai veicoli di fine serie di cui al regolamento (UE) n. 168/2013.
- (5) Allo scopo di garantire che l'applicazione di tali misure sia limitata ai veicoli che erano in stock durante i periodi di lockdown stabiliti a livello nazionale, il numero di veicoli che beneficiano di tali misure specifiche di fine serie non dovrebbe superare il numero di veicoli Euro 4 della categoria L che erano in stock il 15 marzo 2020.
- (6) Considerata l'urgenza derivante dalle circostanze eccezionali causate dalla pandemia di COVID-19, si è ritenuto opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al trattato sull'Unione europea, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.
- (7) Poiché tali misure sono urgentemente necessarie, il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (8) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 168/2013,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nel regolamento (UE) n. 168/2013 è inserito il seguente articolo 44 bis:

"Articolo 44 bis

Misure specifiche relative ai veicoli di fine serie in risposta alla pandemia di COVID-19

1. In deroga all'articolo 44, i veicoli conformi a un tipo di veicolo la cui omologazione UE è divenuta invalida il 1° gennaio 2021 ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 2, lettera a), possono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione come veicoli di fine serie fino al 31 dicembre 2021, fatti salvi i paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo.
2. Il numero di veicoli di fine serie di cui al paragrafo 1 non supera il numero di veicoli la cui omologazione UE è divenuta invalida il 1° gennaio 2021 ai sensi dell'articolo 37, paragrafo 2, lettera a), e che erano in stock il 15 marzo 2020.
3. Il costruttore che intende avvalersi della deroga di cui al paragrafo 1 presenta una richiesta all'autorità nazionale di ciascuno Stato membro in cui i veicoli in questione devono essere messi a disposizione sul mercato, immatricolati o entrare in circolazione, indicando il numero di veicoli di fine serie per i quali è richiesta la deroga di cui al paragrafo 1.

Entro un mese dal ricevimento di tale richiesta, l'autorità nazionale interessata decide se e quanti di questi veicoli di fine serie possono essere immatricolati nel proprio territorio.

4. Il costruttore appone una menzione speciale sul certificato di conformità dei veicoli entrati in circolazione a norma del paragrafo 1, definendoli veicoli di "fine serie - 2021".

5. Entro il 1° luglio 2021 gli Stati membri comunicano alla Commissione il numero di veicoli per i quali è stata riconosciuta la condizione di fine serie a norma del presente articolo."

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente