

U 48/2020 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 7 september 2020 till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 24 september 2020

Kommunikationsminister Timo Harakka

Specialsakkunnig Emma Särkkä

KOMMUNIKATIONS-
MINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2020/1349

24.9.2020

KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM ÄNDRING AV EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) NR 168/2013 OM GODKÄNNANDE AV OCH MARKNADSTILLSYN FÖR TVÅ- OCH TREHJULIGA FORDON OCH FYRHJULINGAR (COM(2020) 491 FINAL)

1 Förslagets syfte och bakgrund

Europeiska kommissionen lade den 7 september 2020 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (COM(2020) 491 final) om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (nedan *ramförordningen om fordon i kategori L*).

Ändringsförordningen gäller fordon i kategori L, dvs. två- och trehjuliga fordon (t.ex. mopeder och motorcyklar) och fyrhjulingar (t.ex. fyrhjulingar avsedda att framföras på väg, terränggående fyrhjulingar och mopedbilar), och en undantagsbestämmelse om fordon i slutserierna som ska tillämpas på ovannämnda fordon till följd av covid-19-utbrottet. Den föreslagna ändringsförordningen träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

I sitt förslag konstaterar kommissionen att covid-19-utbrottet har orsakat stora störningar som drabbar fordonsbranschen dels på grund av störningar i leveranskedjorna, dels på grund av en betydande minskning av efterfrågan. Försäljningen av fordon i kategori L minskade under våren som mest med 98 procent inom EU, och försäljningen har fortfarande inte återhämtat sig helt. Antalet fordon i kategori L som finns i lager är därför betydligt större än normalt.

Enligt ramförordningen om fordon i kategori L blir det nya utsläppssteget Euro 5 obligatoriskt för nya fordon i kategori L den 1 januari 2021. Därefter får endast fordon i kategori L som uppfyller kraven i Euro 5 släppas ut på marknaden i unionen.

Eftersom det finns betydligt fler fordon i kategori L i lager än normalt anser kommissionen att det är sannolikt att inte alla Euro 4-fordon i kategori L som nu finns i lager kommer att ha sålts före årsslutet.

Om ett nytt fordon inte längre uppfyller nya krav som ska tillämpas på den godkända fordons-typen, såsom kraven i utsläppssteg Euro 5, upphör EU-typgodkännandet för fordonet att gälla. Sådana fordon i slutserier får säljas, registreras och tas i bruk endast inom ramen för vissa kvoter. Enligt ramförordningen om fordon i kategori L får fordon i slutserier utgöra högst 10 procent av antalet registrerade fordon under de två föregående åren eller 100 fordon per medlemsstat, beroende på vilket antal som är större.

På grund av den exceptionella situationen kommer kvoterna sannolikt inte att räcka till för alla fordon i kategori L som finns i lager. Därför föreslår kommissionen att bestämmelserna ändras

så att Euro 4-fordon i kategori L som finns i lager ska kunna säljas i större omfattning än vad kvoterna tillåter 2021.

Enligt kommissionen ökar förslaget inte utsläppen eftersom undantagsbestämmelsen bara avser sådana fordon i kategori L som redan hade tillverkats våren 2020. Dessutom undviker man genom förslaget behovet av att i onödan skrota fordon som i normala fall skulle ha kunnat släppas ut på marknaden. Förslaget innebär ingen senareläggning av Euro 5-steget, utan utsläppssteg Euro 5 blir på det sätt som tidigare föreskrivits obligatoriskt för nya fordon i kategori L den 1 januari 2021.

2 Förslagets huvudsakliga innehåll

Genom förslaget införs en ny artikel 44a i ramförordningen för fordon i kategori L. Enligt artikeln får sådana fordon i kategori L vars EU-typgodkännande upphör att gälla den 1 januari 2021 tas i bruk som fordon i slutserier fram till utgången av 2021. Dessa fordon får inte till antalet överstiga antalet fordon som fanns i lager den 15 mars 2020 och vars EU-typgodkännande upphör att gälla den 1 januari 2021.

En tillverkare som vill utnyttja det undantag som föreslås ska lämna en begäran till den nationella myndigheten. Tillverkaren ska ange antalet fordon för vilka undantaget begärs.

Den nationella myndigheten ska inom en månad besluta om och för hur många fordon den godkänner begäran. Tillverkaren ska göra en notering om undantaget på intyget om överensstämmelse.

3 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionsätt, som säkerställer den inre marknadens funktion. Förslaget antas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet.

Enligt kommissionen uppfyller förslaget proportionalitetsprincipen i artikel 5.4 i EU-fördraget. Enligt proportionalitetsprincipen ska unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen.

Enligt artikel 5.3 i EU-fördraget ska subsidiaritetsprincipen endast tillämpas på områden där unionen och medlemsstaterna har delade befogenheter. Förslaget gäller ett sådant område. Enligt kommissionen uppfyller förslaget subsidiaritetsprincipen eftersom målen inte kan uppnås i tillräcklig utsträckning enbart genom åtgärder i medlemsstaterna. Unionsåtgärder krävs för att undvika att gränser som gäller fordonsindustrin uppkommer på den inre marknaden. Detta förutsätter att typgodkännande och fordonstekniska krav harmoniseras på EU-nivå.

Statsrådet anser att förslaget till förordning stämmer överens med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

4 Förslagets konsekvenser för lagstiftningen och för myndigheterna

Förordningen är direkt tillämplig i medlemsstaterna och förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen.

Transport- och kommunikationsverket är den nationella myndighet som behandlar begäranden enligt artikel 44a. Behandlingen av begäranden ökar Transport- och kommunikationsverkets arbetsmängd i någon mån, men i detta skede är det inte möjligt att göra en noggrann bedömning av i vilken omfattning arbetsmängden kommer att öka. Arbetsmängden kommer dock sannolikt inte att bli orimligt stor.

5 Ekonomiska konsekvenser

Förslaget väntas få positiva ekonomiska konsekvenser för fordonsindustrin och andra aktörer i branschen inom EU, eftersom ett större antal än normalt av de Euro 4-fordon i kategori L som finns i lager får släppas ut på marknaden som fordon i slutserier. I Finland skulle konsekvenserna dock inte vara så stora eftersom de begränsningar som infördes i Finland under våren var mindre omfattande än i andra delar av Europa och antalet sålda fordon inte minskade i lika stor omfattning. I Finland förekom det snarare en liten ökning av antalet mopeder och motorcyklar som registrerades för första gången under perioden januari–augusti 2020 jämfört med motsvarande period 2019 och 2018.¹

Förslaget har inga konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets anslagsbehov.

6 Miljökonsekvenser

Förslaget får inga betydande konsekvenser för miljön eftersom det endast gäller sådana fordon som redan hade tillverkats våren 2020 och vars EU-typgodkännande upphör att gälla den 1 januari 2021. Undantagsbestämmelsens tillämpningsområde är därmed begränsat. Förslaget innebär inte heller någon senareläggning av Euro 5-steget, utan utsläppssteg Euro 5 blir på det sätt som tidigare föreskrivits obligatoriskt för nya fordon i kategori L den 1 januari 2021.

7 Ålands behörighet

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik.

8 Den nationella behandlingen av förslaget och behandlingen i Europeiska unionen

I rådet behandlas förslaget av arbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon). Det finns ännu inte någon närmare information om tidsplanen för behandlingen av ärendet i Europaparlamentet.

¹ Finlands officiella statistik (FOS): Första registreringar av motorfordon [e-publikation].

ISSN=2342-3641. Augusti 2020. Helsingfors: Statistikcentralen [hänvisat: 10.9.2020].

Statsrådets U-skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Utkastet till U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande 17.–21.9.2020 inom transportsektionen (EU 22) och sektionen för konkurrenskraft (EU8), vilka är underställda kommittén för EU-ärenden. Utkastet till U-skrivelse har dessutom skickats till Transport- och kommunikationsverkets samarbetsgruppsutdelning. Ingen har haft något att anmärka på utkastet.

9 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet anser att kommissionens förslag bör understödjas. Covid-19-pandemin har fått omfattande negativa konsekvenser för aktörerna i fordonsbranschen i EU-området. Eftersom förslaget inte får några omfattande miljökonsekvenser och det är fråga om ett begränsat undantag, kan förslaget under rådande omständigheter anses utgöra en motiverad åtgärd för att underlätta situationen för fordonsbranschen.