KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.5.2021 r.
COM(2021) 254 final

2021/0129 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/1628 w odniesieniu do przepisów przejściowych dotyczących niektórych maszyn wyposażonych w silniki o zakresie mocy 56–130 kW i powyżej 300 kW w celu zaradzenia skutkom kryzysu związanego z COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Pandemia COVID-19 wywołała znaczne zakłócenia w łańcuchach dostaw, co z kolei wpływa na możliwość dotrzymania przez producentów maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach niektórych terminów nałożonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

W odpowiedzi na pandemię COVID-19 przyjęto rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1040 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/1628. Odroczono w nim pewne terminy, których producenci nie mogli już dotrzymać bez poniesienia poważnych szkód gospodarczych w związku z nieoczekiwanymi zakłóceniami w łańcuchu dostaw. Dotyczyło to maszyn, w których używane są tzw. „silniki przejściowe" w zakresie mocy <56 kW i >130 kW, których produkcja miała zostać zakończona do dnia 30 czerwca 2020 r., a wprowadzanie na rynek do dnia 31 grudnia 2020 r. Producentom zapewniono dodatkowe 12 miesięcy na produkcję i wprowadzanie do obrotu maszyn wyposażonych w te silniki.

W rozporządzeniu tym uwzględniono jedynie terminy przypadające na rok 2020, ponieważ należało je pilnie odroczyć i było za wcześnie, aby ocenić, czy uzasadnione byłoby przedłużenie terminów przypadających w 2021 r.

Producenci mają czas do dnia 30 czerwca 2021 r. na zakończenie produkcji maszyn wyposażonych w te silniki i do dnia 31 grudnia 2021 r. na wprowadzenie ich do obrotu.

Jednak ze względu na utrzymujące się zakłócenia w łańcuchu dostaw oraz produkcji spowodowane przez drugą i trzecią falę COVID-19 producenci nie będą w stanie dotrzymać terminów przypadających na 2021 r., mających zastosowanie do maszyn wyposażonych w silniki przejściowe o mocy od 56 kW do 130 kW i powyżej 300 kW bez poniesienia poważnych szkód gospodarczych.

W świetle utrzymujących się zakłóceń konieczne jest zatem odroczenie tych terminów, aby uniknąć sytuacji, w której silniki przejściowe – których liczba jest ograniczona, ponieważ musiały zostać wyprodukowane najpóźniej do dnia 31 grudnia 2019 r. nie będą mogły zostać zamontowane w maszynach na czas i w związku z tym muszą zostać zezłomowane.

Chociaż nadal występują zakłócenia w łańcuchu dostaw oraz produkcji, ich skali i intensywności nie można porównać z tymi, które miały miejsce wiosną 2020 r. Z tych powodów uzasadnione jest odroczenie o 6 miesięcy w odniesieniu do maszyn wyposażonych w przedmiotowe silniki i o 9 miesięcy w przypadku wprowadzania na rynek zamiast 12 miesięcy w obu przypadkach w 2020 r.

Należy zauważyć, że niezależnie od długości okresu odroczenia podmioty gospodarcze nie mają interesu w dalszym opóźnianiu produkcji i wprowadzania na rynek maszyn, pojazdów i statków, w przypadku których poniosły już koszty.

Proponowane odroczenie będzie miało również zastosowanie do pojazdów rolniczych i leśnych wyposażonych w silniki przejściowe, ponieważ podlegają one przepisom dotyczącym emisji zanieczyszczeń dla maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach[1].

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, ponieważ wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

Ponieważ wniosek dotyczy zmian w istniejącym prawodawstwie Unii, tylko UE może skutecznie zająć się tymi kwestiami. Ponadto cele polityki nie mogą zostać w wystarczającym stopniu osiągnięte przez działania państw członkowskich.

Działanie Unii Europejskiej jest konieczne w celu uniknięcia powstawania barier na jednolitym rynku, w szczególności w obszarze silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, oraz z uwagi na ponadnarodowy charakter problemu zanieczyszczenia powietrza.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

• Proporcjonalność

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, gdyż nie wykracza poza zakres działań koniecznych do osiągnięcia celu, jakim jest właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego przy jednoczesnej gwarancji wysokiego poziomu bezpieczeństwa publicznego i ochrony środowiska. Długość proponowanego odroczenia jest współmierna do oczekiwanego czasu trwania zakłóceń spowodowanych przez pandemię COVID-19.

• Wybór instrumentu

Rozporządzenie zmieniające istniejące rozporządzenie.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

Do niniejszego wniosku nie załączono odrębnej oceny skutków, gdyż ocena taka została już przeprowadzona w odniesieniu do wniosku w sprawie rozporządzenia (UE) 2016/1628. Niniejszy wniosek nie zmienia istoty tego rozporządzenia ani nie nakłada na zainteresowane strony nowych obowiązków. Jego zasadniczym celem jest przedłużenie, na zasadzie wyjątku w kontekście trwającej pandemii COVID-19, o sześć miesięcy okresu na wyprodukowanie i wprowadzenie na rynek maszyn wyposażonych w silniki przejściowe. Niniejszy wniosek nie ma istotnego wpływu na środowisko, gdyż proponowane środki mają ułatwić wprowadzanie na rynek towarów wyposażonych w silniki wyprodukowane przed wybuchem pandemii. Pozwalają one również uniknąć konieczności złomowania niezgodnych z przepisami maszyn wyposażonych w takie silniki.

[1] Art.19 rozporządzenia (UE) nr 167/2013 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet instytucji UE.

2021/0129 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/1628 w odniesieniu do przepisów przejściowych dotyczących niektórych maszyn wyposażonych w silniki o zakresie mocy 56–130 kW i powyżej 300 kW w celu zaradzenia skutkom kryzysu związanego z COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[2],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628[3] ustanowiono wymogi dotyczące wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz procedur homologacji typu UE w odniesieniu do różnych kategorii silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

(2) Daty mające zastosowanie do nowych wartości granicznych emisji, określanych w rozporządzeniu (UE) 2016/1628 jako „etap V”, ustanowiono w celu zapewnienia producentom jasnych i wyczerpujących informacji oraz odpowiedniego czasu na przejście do etapu V, przy jednoczesnym znacznym zmniejszeniu obciążeń administracyjnych dla organów udzielających homologacji.

(3) Ze względu na pandemię COVID-19 i związane z nią zakłócenia łańcucha dostaw oraz produkcji producenci maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zwani „producentami oryginalnego sprzętu” lub „OEM”, mieli trudności z dotrzymaniem terminów przypadających na dzień 30 czerwca 2020 r. i dzień 31 grudnia 2020 r. w odniesieniu do produkcji i wprowadzania na rynek maszyn wyposażonych w silniki spełniające mniej rygorystyczne wartości graniczne emisji niż te określone dla etapu V. W tym kontekście rozporządzenie (UE) 2016/1628 zmieniono zatem

[2] Dz.U. C […] z […], s. […].

[3] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 i (UE) nr 167/2013 oraz zmieniające i uchylające dyrektywę 97/68/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1040[4] w celu odroczenia przedmiotowych terminów o kolejne 12 miesięcy.

(4) Biorąc pod uwagę, że utrzymujące się zakłócenia łańcucha dostaw i produkcji spowodowane pandemią COVID-19 nadal powodują opóźnienia w produkcji i wprowadzaniu do obrotu maszyn wyposażonych w inne kategorie silników (od 56 kW do 130 kW i powyżej 300 kW), które spełniają mniej rygorystyczne wartości graniczne emisji niż te określone dla etapu V, bardzo prawdopodobne jest, że producenci oryginalnego sprzętu nie będą w stanie dotrzymać terminów przypadających na dzień 30 czerwca 2021 r. i dzień 31 grudnia 2021 r., określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/1628 w odniesieniu do produkcji i wprowadzania na rynek towarów, bez poniesienia poważnych szkód gospodarczych.

(5) Z uwagi na obecną sytuację oraz w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, zapewnienia pewności prawa, a także uniknięcia ewentualnych zakłóceń rynku, należy przedłużyć okres stosowania przepisów przejściowych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/1628 dla przedmiotowych kategorii silników.

(6) Biorąc pod uwagę, że przedłużenie okresu stosowania przepisów przejściowych nie będzie miało wpływu na środowisko, gdyż silniki przejściowe, których to dotyczy, zostały już wyprodukowane, przedłużenie stosownych okresów powinno wynosić 6 miesięcy w przypadku produkcji maszyn wyposażonych w przedmiotowe silniki i 9 miesięcy w przypadku wprowadzania na rynek.

(7) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie obowiązywania niektórych przepisów przejściowych rozporządzenia (UE) 2016/1628, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(8) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19 należało przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

(9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2016/1628.

(10) Z uwagi na fakt, że okres przejściowy przewidziany w rozporządzeniu (UE) 2016/1628 dla niektórych podkategorii silników wygasa z dniem 31 grudnia 2021 r., a producenci oryginalnego sprzętu muszą wyprodukować maszyny mobilne nieporuszające się po drogach wyposażone w silniki przejściowe tych podkategorii do dnia 30 czerwca 2021 r., niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym z dniem jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

[4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1040 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/1628 w odniesieniu do jego przepisów przejściowych w celu uwzględnienia wpływu kryzysu związanego z COVID-19 (Dz.U. L 231 z 17.7.2020, s. 1).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2016/1628 wprowadza się następujące zmiany:

w art. 58 wprowadza się następujące zmiany:

1) w ust. 5 dodaje się akapit szósty w brzmieniu:

„W przypadku silników wszystkich podkategorii, w odniesieniu do których określona w załączniku III data dotycząca wprowadzania na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2020 r., z wyjątkiem silników, o których mowa w akapicie drugim i trzecim, okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 6 miesięcy.”;

2) w ust. 7 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) 33 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit szósty.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*