KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 2.6.2020 r.
COM(2020) 233 final

2020/0113 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/1628 w odniesieniu do jego przepisów przejściowych w celu uwzględnienia wpływu kryzysu związanego z COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Pandemia COVID-19 wywołuje 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 rozporządzeniu tym ustanowiono nowe wartości graniczne emisji, określane jako „etap V", które mają na celu obniżenie obecnych emisji czynników zanieczyszczeń powietrza z silników przeznaczonych maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Z uwagi na strukturalny charakter wyzwania, jakie dla niektórych producentów stanowi przejście na wartości graniczne emisji dla etapu V, w rozporządzeniu przewidziano stosowny okres na dokonanie tego przejścia.

Zgodnie z okresami przejściowymi przewidzianymi w art. 58 ust. 5 oraz datami określonymi w załączniku III do tego rozporządzenia producenci mogą do dnia 30 czerwca 2020 r. produkować maszyny mobilne nieporuszające się po drogach, w których zamontowane są silniki przejściowe należące do następujących kategorii: NRE w zakresie mocy <56kW oraz ≥130kW, NRG, NRSh, NRS, IWP i IWA w zakresie mocy 19 ≤ P < 300, SMB i ATS. Producenci mają następnie czas do dnia 31 grudnia 2020 r., by wprowadzić te maszyny na rynek Unii.

Wybuch pandemii COVID-19 doprowadził jednak do kompletnego przerwania dostaw części i komponentów, w związku z czym producenci dysponują zapasami silników i niegotowych produktów. W wyniku tych zakłóceń wielu producentów silników i maszyn nie będzie w stanie dotrzymać określonych powyżej terminów bez poniesienia poważnych i trwałych szkód ekonomicznych.

W świetle tych zakłóceń, których nie można było przewidzieć, należy o dwanaście miesięcy odroczyć daty mające zastosowanie do produkcji oraz wprowadzania na rynek maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach i ciągników, w których zamontowane są silniki przejściowe. Odroczenie to nie ma zastosowania do silników przejściowych, których dotyczą daty określone w art. 58 ust. 5 akapity drugi, trzeci i czwarty.

Odroczenie o 12 miesięcy jest uzasadnione sezonowym charakterem produktów, w których zamontowane będą silniki przejściowe. Dotyczy to w szczególności ciągników i maszyn ogrodniczych. Ponadto trudno jest przewidzieć dokładny czas trwania opóźnień, z którymi trzeba się liczyć przy produkcji wyrobów, których to dotyczy (np. statki żeglugi śródlądowej). Należy również 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.

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 i nie nakłada na zainteresowane strony nowych obowiązków. Jego zasadniczym celem jest przedłużenie, na zasadzie wyjątku w kontekście trwającej pandemii COVID-19, o dwanaście miesięcy okresu na wyprodukowanie i wprowadzenie na rynek silników przejściowych oraz wyposażonych w nie maszyn. Niniejszy wniosek nie ma wpływu na środowisko, gdyż proponowane środki mają ułatwić wprowadzanie na rynek towarów wyposażonych w silniki wyprodukowane przed wybuchem pandemii. Pozwala on również uniknąć konieczności złomowania niezgodnych z przepisami towarów wyposażonych w takie silniki.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet instytucji UE.

2020/0113 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/1628 w odniesieniu do jego przepisów przejściowych w celu uwzględnienia wpływu 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[1],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628[2] ustanowiono wymogi dotyczące wartości granicznych emisji oraz procedur homologacji typu UE w odniesieniu do silników przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.

(2) Daty mające zastosowanie do nowych wartości granicznych emisji, określanych jako „etap V", określono w celu zapewnienia producentom jasnych i wyczerpujących informacji oraz odpowiedniego czasu na przejście na nowy etap wartości granicznych emisji, przy jednoczesnym znacznym zmniejszeniu obciążeń administracyjnych dla organów udzielających homologacji.

(3) Wybuch pandemii COVID-19 doprowadził do zakłóceń w łańcuchach dostaw części i komponentów o znaczeniu krytycznym, co powoduje opóźnienia w produkcji silników oraz wyposażonych w nie maszyn, które spełniają mniej rygorystyczne wartości graniczne emisji niż przewidziane dla etapu V i które muszą zostać wprowadzone na rynek przed datami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2016/1628.

(4) Biorąc pod uwagę zakłócenia spowodowane przez pandemię COVID-19, jest bardzo prawdopodobne, że producenci maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach nie będą w stanie zapewnić dotrzymania, w przypadku silników oraz wyposażonych w nie maszyn, które są objęte okresem przejściowym, terminów określonych

[1] Dz.U. C z , s. .

[2] 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 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 53).

w rozporządzeniu (UE) 2016/1628 bez poniesienia poważnych i trwałych szkód ekonomicznych.

(5) Z uwagi na obecną sytuację i w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, zagwarantowania pewności prawa oraz uniknięcia ewentualnych zakłóceń rynku należy zmienić daty rozpoczęcia stosowania niektórych przepisów przejściowych rozporządzenia (UE) 2016/1628.

(6) Ponieważ przedmiotowe odroczenie nie będzie miało wpływu na środowisko, gdyż dane silniki przejściowe zostały już wyprodukowane, a także ponieważ trudno jest przewidzieć dokładny czas trwania opóźnień spowodowanych przez pandemię COVID-19, stosowne terminy należy przedłużyć o 12 miesięcy.

(7) Z uwagi na fakt, że okres przejściowy przewidziany w art. 58 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2016/1628 dla niektórych silników wygasa z dniem 31 grudnia 2020 r. i że producenci muszą wyprodukować silniki przejściowe do dnia 30 czerwca 2020 r., niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym.

(8) W związku z pilnością sprawy uznano również, że konieczne jest skorzystanie z odstępstwa od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

(9) Ze względu na pilny charakter niezbędnego wsparcia niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

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 wprowadza się następujące zmiany:

a) w akapicie drugim zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadku podkategorii silników należących do kategorii NRE, w odniesieniu do których data określona w załączniku III dla wprowadzenia na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2020 r., państwa członkowskie zezwalają na przedłużenie okresu przejściowego i 18-miesięcznego okresu, o którym mowa w akapicie pierwszym, o dodatkowe 12 miesięcy w odniesieniu do producentów oryginalnego sprzętu, których całkowita produkcja roczna jest mniejsza niż 100 sztuk maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania.”;

b) akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W przypadku podkategorii silników należących do kategorii NRE montowanych w żurawiach samojezdnych, w odniesieniu do których to silników data określona w załączniku III dla wprowadzenia na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2020 r., okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 12 miesięcy.”;

c) dodaje się akapit piąty w brzmieniu:

„W przypadku silników wszystkich podkategorii, w odniesieniu do których data określona w załączniku III dla wprowadzenia na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2019 r., z wyjątkiem silników, o których mowa w akapicie czwartym, okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 12 miesięcy.”;

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

„d) 36 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit piąty.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu 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*