



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. Odroczone 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 zełomowane.

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 opóźnieniu 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 drogach¹.

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. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet instytucji UE.

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-Społecznego²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628³ 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) 2020/1040⁴ 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
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący