

Bruksela, 8 września 2020 r.
(OR. en)

10550/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0251 (COD)

ENT 100
ENV 495
MI 312
CODEC 769

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej
(podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU)

Data otrzymania: 7 września 2020 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii
Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2020) 491 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie
(UE) nr 168/2013 w odniesieniu do szczególnych środków dotyczących
pojazdów kategorii L z końcowej partii produkcji w odpowiedzi
na pandemię COVID-19

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 491 final.

Zał.: COM(2020) 491 final



Bruksela, dnia 7.9.2020 r.
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do szczególnych środków dotyczących pojazdów kategorii L z końcowej partii produkcji w odpowiedzi na pandemię COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Pandemia COVID-19 powoduje poważne zakłócenia, które wywierają wpływ na przemysł motocyklowy w postaci wielu wstrząsów – z jednej strony funkcjonowanie zakładów produkcyjnych oraz międzynarodowe łańcuchy wartości uległy zakłóceniu z dnia na dzień, a z drugiej strony nastąpił znaczny spadek popytu i wzrost liczby pojazdów znajdujących się na stanie u producentów. Miało to wpływ na zdolność producentów do dotrzymania niektórych terminów nałożonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r.

Zgodnie z tym rozporządzeniem etap Euro 5 dotyczący emisji zanieczyszczeń będzie miał zastosowanie od dnia 1 stycznia 2021 r., co oznacza, że od tego dnia na unijny rynek można wprowadzać wyłącznie pojazdy spełniające wymogi normy Euro 5.

Ze względu na pandemię COVID-19 doszło jednak do załamania sprzedaży motocykli. Zazwyczaj nawet 60 % sprzedaży ma miejsce w okresie od marca do lipca. Ze względu na ograniczenia w przemieszczaniu się wprowadzone przez władze państw członkowskich w szczycie sezonu nie można było prowadzić sprzedaży. Według źródeł branżowych szacuje się, że w marcu 2020 r. na stanie znajdowało się około 553 700 pojazdów spełniających normę Euro 4. W okresie obowiązywania wspomnianych ograniczeń sprzedaż spadła o 98 % i od tego czasu pozostaje w zastoju. Jest zatem prawdopodobne, że nie wszystkie pojazdy spełniające normę Euro 4, które obecnie znajdują się na stanie, zostaną sprzedane do końca roku.

Chociaż w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 przewidziano możliwość sprzedaży przez producentów tzw. pojazdów z końcowej partii produkcji (tj. pojazdów stanowiących „stare zapasy”, które nie spełniają najnowszych wymagań), w każdym państwie członkowskim jest to ograniczone do maksymalnie 10 % średniej liczby pojazdów sprzedanych w dwóch poprzednich latach lub do 100 pojazdów. Określenie liczby pojazdów, które można zarejestrować jako pojazd z końcowej partii produkcji, leży w gestii państw członkowskich.

W świetle tych zakłóceń i biorąc pod uwagę liczbę pojazdów znajdujących się na stanie, a także niemal całkowity zastój sprzedaży w szczytowym okresie sezonu 2020, obowiązujące przepisy dotyczące końcowej partii produkcji nie stanowią odpowiedniego rozwiązania pozwalającego zaradzić tej sytuacji. Należy zatem dostosować przepisy dotyczące końcowej partii produkcji tak, aby umożliwić punktom sprzedaży sprzedaż wyłącznie w 2021 r. większej liczby pojazdów spełniających normę Euro 4, które posiadają na stanie.

Niniejszy wniosek nie spowoduje zwiększenia emisji zanieczyszczeń, ponieważ elastyczność będzie ograniczona do pojazdów, które w momencie wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się już wyprodukowano. Ponadto niniejszy wniosek pozwoli uniknąć konieczności bezcelowego zezłomowania pojazdów, które wprowadzono by do obrotu, gdyby wspomniany kryzys nie wystąpił. Niniejszy wniosek nie spowoduje przesunięcia wejścia w życie w dniu 1 stycznia 2021 r. etapu Euro 5 w odniesieniu do wszystkich nowo wyprodukowanych pojazdów.

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.

Aby umożliwić funkcjonowanie systemu homologacji typu UE pojazdów, konieczna jest harmonizacja na poziomie UE wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Działania podejmowane przez same państwa członkowskie zakłóciłyby funkcjonowanie całego systemu homologacji typu pojazdów. Działanie Unii Europejskiej jest niezbędne ze względu na konieczność uniknięcia powstawania barier dla jednolitego rynku.

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.

- **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 dotyczącego rozporządzenia (UE) nr 168/2013. Niniejszy wniosek nie zmienia istoty tego rozporządzenia i nie nakłada na zainteresowane strony nowych obowiązków. Ma on przede wszystkim na celu wprowadzenie – z wyjątkowych przyczyn w kontekście obecnej pandemii COVID-19 – szczegółowych przepisów dotyczących końcowej partii produkcji, mających zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do roku 2021.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet instytucji UE.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do szczególnych środków dotyczących pojazdów kategorii L z końcowej partii produkcji w odpowiedzi na pandemię 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,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pandemia COVID-19 spowodowała zakłócenia w łańcuchu dostaw krytycznych części i komponentów do pojazdów kategorii L oraz znaczny spadek popytu na te pojazdy, co poważnie opóźniło wyprzedaż przez producentów zapasów pojazdów spełniających normę Euro 4, które zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013² należy zarejestrować, zanim etap normy środowiskowej Euro 5 zacznie obowiązywać w dniu 1 stycznia 2021 r.
- (2) Przepisy dotyczące końcowej partii produkcji określone w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 pozwalają producentom na dalsze udostępnianie na rynku, rejestrację lub dopuszczanie ograniczonej liczby pojazdów kategorii L znajdujących się na stanie, które nie mogą być udostępniane na rynku lub nie mogą być dłużej udostępniane na rynku z powodu wejścia w życie nowych wymogów technicznych, w oparciu o które pojazdy tych nie homologowano.
- (3) Biorąc pod uwagę zakłócenia spowodowane przez pandemię COVID-19, wydaje się, że przepisy dotyczące końcowej partii produkcji zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 nie stanowią odpowiedniego mechanizmu pozwalającego na rozwiązanie

¹ Dz.U. C z , s. .

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

problemu ilości pojazdów kategorii L spełniających normę Euro 4, które producenci będą mieli na stanie, gdy zaczną obowiązywać etap normy środowiskowej Euro 5.

- (4) Zważywszy na wyjątkowe okoliczności spowodowane pandemią COVID-19 oraz aby uniknąć potencjalnych zakłóceń na rynku, konieczna jest zmiana przepisów dotyczących końcowej partii produkcji zawartych w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013.
- (5) W celu zapewnienia, aby stosowanie tych środków było ograniczone do pojazdów, które producenci posiadali na stanie w momencie wprowadzenia przez poszczególne państwa ograniczeń w poruszaniu się, liczba pojazdów korzystających z tych szczególnych środków dotyczących końcowej partii produkcji nie powinna przekraczać liczby pojazdów kategorii L spełniających normę Euro 4, które znajdowały się na stanie w dniu 15 marca 2020 r.
- (6) Ze względu na pilną potrzebę związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi pandemią COVID-19 za stosowne uznano zastosowanie wyjątku od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (7) Ze względu na pilną konieczność wprowadzenia przedmiotowych środków niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 168/2013,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 dodaje się art. 44a w brzmieniu:

„Artykuł 44a

Szczególne środki dotyczące pojazdów z końcowej partii produkcji w odpowiedzi na pandemię COVID-19

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 44 pojazdy zgodne z typem pojazdu, którego homologacja typu UE utraciła ważność z dniem 1 stycznia 2021 r. na podstawie art. 37 ust. 2 lit. a), mogą być udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane jako pojazdy z końcowej partii produkcji do dnia 31 grudnia 2021 r., z zastrzeżeniem ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu.

2. Liczba pojazdów z końcowej partii produkcji, o których mowa w ust. 1, nie może przekraczać liczby pojazdów posiadających homologację typu UE, która traci ważność

z dniem 1 stycznia 2021 r. na podstawie art. 37 ust. 2 lit. a), znajdujących się na stanie w dniu 15 marca 2020 r.

3. Producent chcący skorzystać z odstępstwa, o którym mowa w ust. 1, składa wniosek do organu krajowego każdego z państw członkowskich, w którym dane pojazdy mają zostać udostępnione na rynku, zarejestrowane lub dopuszczone, wskazując liczbę pojazdów z końcowej partii produkcji, w odniesieniu do których ubiega się o odstępstwo, o którym mowa w ust. 1.

W terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku odpowiedni organ krajowy podejmuje decyzję, czy zezwolić na rejestrację tych pojazdów z końcowej partii produkcji na swoim terytorium i w jakiej liczbie.

4. Producent dokonuje specjalnej adnotacji na świadectwie zgodności pojazdów dopuszczonych na podstawie ust. 1, oznaczając te pojazdy jako »2021 – końcowa partia produkcji«.

5. Państwa członkowskie informują Komisję o liczbie pojazdów, którym przyznano status »końcowej partii produkcji« na podstawie niniejszego artykułu, nie później niż do dnia 1 lipca 2021 r.”.

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
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*