



Bruksela, 21 października 2020 r.
(OR. en)

12137/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0251(COD)

CODEC 1037
ENT 124
ENV 648
MI 419
PE 70

NOTA INFORMACYJNA

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

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
– Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim
(Bruksela, 19–22 października 2020 r.)

I. WPROWADZENIE

14 października 2020 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził, że jeżeli Parlament Europejski zatwierdzi wyżej wymieniony wniosek Komisji bez poprawek, Rada zatwierdzi stanowisko Parlamentu Europejskiego.

W tym kontekście sprawozdawczyni Maria GRAPINI (S&D, RO) przedstawiła w imieniu Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów sprawozdanie mające na celu przyjęcie niezmienionego wniosku Komisji. Nie zgłoszono żadnych innych poprawek.

II. GŁOSOWANIE

20 października 2020 r. Parlament przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu, tożsame z wnioskiem Komisji. Stanowisko to zawarte jest w rezolucji ustawodawczej Parlamentu.

Rada powinna zatem być w stanie zatwierdzić stanowisko Parlamentu Europejskiego w wersji przedstawionej w załączniku do niniejszej noty, a tym samym zakończyć pierwsze czytanie w obu instytucjach.

Akt ustawodawczy zostanie wówczas przyjęty w brzmieniu odpowiadającym stanowisku Parlamentu Europejskiego.

P9_TA-PROV(2020)0268

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

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. w sprawie wniosku dotyczącego 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 (COM(2020)0491 – C9-0285/2020 – 2020/0251(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2020)0491),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0285/2020),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,
 - uwzględniając zobowiązanie przedstawiciela Rady, przekazane pismem z dnia 14 października 2020 r., do zatwierdzenia stanowiska Parlamentu Europejskiego, zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając art. 59 oraz art. 52 ust. 1 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A9-0190/2020),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 20 października 2020 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/... 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

(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-Społecznym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą¹,

¹ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Kryzys związany z COVID-19 spowodował zakłócenia w łańcuchu dostaw krytycznych części i komponentów do pojazdów kategorii L oraz znaczny spadek popytu na te pojazdy. Znacząco opóźniły one 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 będących w zapasach producentów pojazdów kategorii L, 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 kryzys związany z COVID-19, wydaje się, że przepisy dotyczące końcowej partii produkcji zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 nie stanowią odpowiedniego mechanizmu pozwalającego na rozwiązanie problemu ilości pojazdów kategorii L spełniających normę Euro 4, które producenci będą mieli w zapasach, gdy zacznie obowiązywać etap normy środowiskowej Euro 5.

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).

- (4) Zważywszy na wyjątkowe okoliczności spowodowane kryzysem związanym z COVID-19 oraz aby uniknąć potencjalnych zakłóceń na rynku, konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) nr 168/2013 w celu uwzględnienia szczególnych środków dotyczących pojazdów z końcowej partii produkcji w odpowiedzi na kryzys związany z COVID-19.
- (5) W celu zapewnienia, aby stosowanie tych szczególnych środków dotyczących końcowej partii produkcji było ograniczone do pojazdów, które producenci posiadali w zapasach w momencie wprowadzenia przez poszczególne państwa ograniczeń w poruszaniu się, liczba pojazdów objętych tymi szczególnymi środkami dotyczącymi końcowej partii produkcji nie powinna przekraczać liczby pojazdów kategorii L spełniających normę Euro 4, które były w zapasach producentów w dniu 15 marca 2020 r.

- (6) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zmiana przepisów rozporządzenia (UE) nr 168/2013 dotyczących końcowej partii produkcji mających zastosowanie w odniesieniu do roku 2021 w odpowiedzi na kryzys związany z COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiar 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.
- (7) Z uwagi na pilną potrzebę związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi kryzysem związanym z COVID-19, należy 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, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 168/2013.
- (9) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozdziale XI rozporządzenia (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 i z zastrzeżeniem ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu pojazdy zgodne z typem pojazdu, którego homologacja typu UE utraci 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..
2. Liczba pojazdów z końcowej partii produkcji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, nie może przekraczać liczby pojazdów posiadających homologację typu UE, która utraci ważność z dniem 1 stycznia 2021 r. na podstawie art. 37 ust. 2 lit. a), będących w zapasach producentów 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 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. Na świadectwie zgodności pojazdów dopuszczonych na podstawie ust. 1 umieszcza się specjalną wzmiankę kwalifikującą pojazd jako »2021 – pojazd z końcowej partii produkcji«.
5. Do dnia 1 lipca 2021 r. państwa członkowskie informują Komisję o liczbie pojazdów, którym przyznano status pojazdu z końcowej partii produkcji na podstawie niniejszego artykułu.”.

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 ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący