



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 10 czerwca 2021 r.
(OR. en)

9595/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0129(COD)

CODEC 854
COVID-19 252
MI 451
ENV 405
ENT 101

NOTA INFORMACYJNA

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego 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
– Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim
(Strasburg, 7–10 czerwca 2021 r.)

I. WPROWADZENIE

2 czerwca 2021 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził, że jeżeli Parlament Europejski przejmie wniosek Komisji z niewielkimi dostosowaniami przedstawionymi w załączniku do pisma przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli z dnia 2 czerwca 2021 r. do przewodniczącego komisji ENVI, Rada zatwierdzi stanowisko Parlamentu Europejskiego.

II. GŁOSOWANIE

Parlament przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu 10 czerwca 2021 r., które odpowiada tekstowi znajdującemu się w załączniku do wyżej wymienionego pisma, zweryfikowanemu przez prawników lingwistów obu instytucji. 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 następnie przyjęty w brzmieniu odpowiadającym stanowisku Parlamentu Europejskiego.

P9_TA(2021)0281

Przepisy przejściowe w celu zaradzenia skutkom kryzysu związanego z COVID-19 (zmiana rozporządzenia (UE) 2016/1628) *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 10 czerwca 2021 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2016/1628 w odniesieniu do jego przepisów przejściowych dotyczących niektórych maszyn wyposażonych w silniki o zakresach mocy co najmniej 56 kW i nie większym niż 130 kW oraz co najmniej 300 kW, w celu zaradzenia skutkom kryzysu związanego z COVID-19 (COM(2021)0254 – C9-0185/2021 – 2021/0129(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2021)0254),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0185/2021),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 9 czerwca 2021 r.¹,
 - uwzględniając zobowiązanie przedstawiciela Rady, przekazane pismem z dnia 2 czerwca 2021 r. do zatwierdzenia stanowiska Parlamentu Europejskiego, zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając art. 59 i 163 Regulaminu,
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.

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

P9_TC1-COD(2021)0129

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 10 czerwca 2021 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/... zmieniającego rozporządzenie (UE) 2016/1628 w odniesieniu do jego przepisów przejściowych dotyczących niektórych maszyn wyposażonych w silniki o zakresach mocy co najmniej 56 kW i nie większym niż 130 kW oraz co najmniej 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 ustawodawczą³,

² Opinia z dnia 9 czerwca 2021 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 czerwca 2021 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628⁴ 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, określani w rozporządzeniu (UE) 2016/1628 jako „producenci oryginalnego sprzętu” lub „OEM”, mieli trudności z dotrzymaniem terminów przypadających na dzień 30 czerwca 2020 r. i dzień 31 grudnia 2020 r., określonych w tym rozporządzeniu w odniesieniu do produkcji i wprowadzania na rynek maszyn wyposażonych w niektóre kategorie silników spełniające mniej rygorystyczne wartości graniczne emisji niż określone dla etapu V. Dlatego też rozporządzenie (UE) 2016/1628 zostało zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1040⁵ w celu odroczenia przedmiotowych terminów o kolejne 12 miesięcy.

⁴ 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).

⁵ 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).

- (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 (a mianowicie silniki o zakresach mocy co najmniej 56 kW i nie większym niż 130 kW oraz co najmniej 300 kW), które spełniają mniej rygorystyczne wartości graniczne emisji niż 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 maszyn wyposażonych w te silniki, bez poniesienia poważnych i trwałych szkód ekonomicznych przez tych producentów.
- (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 tych kategorii silników.
- (6) Ponieważ 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 te silniki i 9 miesięcy w przypadku wprowadzania na rynek maszyn wyposażonych w te silniki.

- (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 związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi pandemią 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, 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 opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W art. 58 rozporządzenia (UE) 2016/1628 wprowadza się następujące zmiany:

1) w ust. 5 dodaje się akapit 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 przedłuża się o 9 miesięcy, a 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 [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący