



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 11 listopada 2020 r.
(OR. en)**

**2020/0251 (COD)
LEX 2028**

**PE-CONS 39/1/20
REV 1**

**ENT 108
ENV 548
MI 361
COVID-19 14
CODEC 881**

**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**

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/...**

z dnia 11 listopada 2020 r.

**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,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Opinia z dnia 29 października 2020 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 3 listopada 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 168/2013¹ 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.

¹ 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 Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący