

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

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

(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-Społecznego ⁽¹⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 ⁽³⁾ 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) Wybuch epidemii COVID-19 doprowadził do zakłóceń w łańcuchach dostaw części i komponentów o znaczeniu kluczowym, co doprowadziło do opóźnień w przypadku silników oraz wyposażonych w nie maszyn, które spełniają mniej rygorystyczne wartości graniczne emisji, niż wartości graniczne przewidziane dla etapu V, i które muszą zostać wprowadzone na rynek przed datami ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 2016/1628.
- (4) W wyniku zakłóceń spowodowanych przez wybuch epidemii COVID-19, istnieje duże prawdopodobieństwo, że producenci maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, określani w rozporządzeniu (UE) 2016/1628 jako „producenci oryginalnego sprzętu”, nie będą w stanie zapewnić, w przypadku silników oraz wyposażonych w nie maszyn, które są objęte okresem przejściowym przewidzianym w rozporządzeniu (UE) 2016/1628, dotrzymania terminów określonych w tym rozporządzeniu bez poniesienia poważnych i trwałych szkód ekonomicznych przez tych producentów.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 11 czerwca 2020 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lipca 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 14 lipca 2020 r.

⁽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).

- (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 niektórych przepisów przejściowych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/1628.
- (6) Ponieważ przedłużenie okresu stosowania przepisów przejściowych nie będzie miało wpływu na środowisko, gdyż silniki przejściowe, których to dotyczy, zostały już wyprodukowane, a także z uwagi na fakt, że trudno jest przewidzieć dokładny czas trwania opóźnień spowodowanych w wyniku zakłóceń związanych z pandemią COVID-19, stosowne okresy należy przedłużyć o 12 miesięcy.
- (7) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie okresu stosowania niektórych przepisów przejściowych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/1628, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki, 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) Ze względu na pilną potrzebę związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi wybuchem epidemii 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.
- (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 2020 r., a producenci oryginalnego sprzętu musieli wyprodukować maszyny mobilne nieporuszające się po drogach wyposażone w silniki przejściowe tych podkategorii do dnia 30 czerwca 2020 r., niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i powinno mieć zastosowanie od dnia 1 lipca 2020 r. Taka data rozpoczęcia stosowania jest spowodowana nieprzewidywalnym i nagłym charakterem wybuchu epidemii COVID-19, jak również potrzebą zapewnienia pewności prawa i równego traktowania producentów oryginalnego sprzętu bez względu na to, czy wyprodukowali oni maszyny mobilne nieporuszające się po drogach przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, czy po tej dacie,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W przypadku podkategorii silników kategorii NRE, w odniesieniu do których określona w załączniku III data dotycząca wprowadzania na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2020 r., państwa członkowskie zezwalają na przedłużenie okresu przejściowego i 18-miesięcznego okresu, o którym mowa w akapicie pierwszym, o dodatkowe 12 miesięcy w odniesieniu do producentów oryginalnego sprzętu, których całkowita produkcja roczna jest mniejsza niż 100 sztuk maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania. Na potrzeby obliczenia tej całkowitej produkcji rocznej wszyscy producenci oryginalnego sprzętu podlegający kontroli tej samej osoby fizycznej lub prawnej są uznawani za jednego producenta oryginalnego sprzętu.”;

b) akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„W przypadku silników podkategorii należących do kategorii NRE, w odniesieniu do których określona w załączniku III data dotycząca wprowadzania na rynek silników etapu V jest ustalona na dzień 1 stycznia 2020 r., montowanych w żurawiach samojezdnych, okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 12 miesięcy.”;

c) 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 2019 r., z wyjątkiem silników, o których mowa w akapicie czwartym, okres przejściowy i okres 18-miesięczny, o którym mowa w akapicie pierwszym, przedłuża się o 12 miesięcy.”;

2) w ust. 7 dodaje się literę w brzmieniu:

„d) 36 miesięcy od mającej zastosowanie daty wprowadzenia na rynek silników określonej w załączniku III, w przypadku określonym w ust. 5 akapit piąty.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2020 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D. M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. KLOECKNER

Przewodniczący
