

III

(Akty przygotowawcze)

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

555. SESJA PLENARNA EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO,
27.10.2020–29.10.2020

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „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”

[COM(2020) 491 final – 2020/0251 (COD)]

(2021/C 10/04)

Sprawozdawca: **Christophe LEFÈVRE**

Wniosek o konsultację	Rada Unii Europejskiej, 14.9.2020 Parlament Europejski, 14.9.2020
Podstawa prawna	Artykuł 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji
Decyzja Prezydium	15.9.2020
Data przyjęcia na sesji plenarnej	29.10.2020
Sesja plenarna nr	555
Wynik głosowania	220/3/18
(za/przeciw/wstrzymało się)	

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Z uwagi na kryzys związany z pandemią COVID-19, który doprowadził do niemal całkowitego zastoju sprzedaży w 2020 r., EKES przeanalizował wniosek Komisji Europejskiej dotyczący rozporządzenia, które umożliwiłoby producentom motocykli zgodnych z normą Euro 4 sprzedaż pojazdów znajdujących się w magazynach w dniu 15 marca 2020 r. po dniu 1 stycznia 2021 r.

1.2. Termin ten ograniczał możliwość zbycia całego zapasu pojazdów emitujących więcej zanieczyszczeń niż pojazdy zgodne z normą Euro 5 po wprowadzeniu w dniu 1 stycznia 2021 r. tejsze obowiązkowej normy Euro 5.

1.3. EKES zauważa, że pierwotne wdrożenie obowiązku sprzedaży motocykli zgodnie z normą Euro 5 i zaprzestanie produkcji pojazdów Euro 4 nie zostały w żaden sposób zakwestionowane w omawianym wniosku.

1.4. EKES popiera wniosek dotyczący rozporządzenia jako odpowiedni i zrównoważony środek przeciwdziałania gospodarczym skutkom kryzysu związanego z pandemią COVID-19 i kosztownemu zezłomowaniu zapasów pojazdów Euro 4.

1.5. Wniosek pozwala zachować równowagę między zapewnieniem właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, poważnie zakłóconego przez pandemię COVID-19, a ciągłymi staraniami na rzecz zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko.

2. Treść wniosku Komisji

2.1. Pandemia COVID-19 dotknęła sektor motocyklowy, prowadząc do znacznego spadku popytu i wzrostu zapasów pojazdów ze względu na ograniczenia w przemieszczaniu się, podczas gdy 60 % rocznej sprzedaży ma miejsce w okresie od marca do lipca. Miało to wpływ na zdolność producentów do dotrzymania niektórych terminów nałożonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 ⁽¹⁾ z dnia 15 stycznia 2013 r.

2.2. 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.

2.3. Zawarte w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 przepisy dotyczące pojazdów kategorii L z końcowej partii produkcji przewidują możliwość wprowadzenia przez producentów do obrotu ograniczonej części zapasów pojazdów, których dopuszczenie do eksploatacji (homologacja typu UE) utraciło ważność.

2.4. Choć w rozporządzeniu przewidziano możliwość sprzedaży zapasów w formie „końcowej partii produkcji”, w każdym państwie członkowskim jest to ograniczone do maksymalnie 10 % średniej liczby pojazdów sprzedanych w dwóch poprzednich latach lub do 100 pojazdów. Tymczasem według źródeł branżowych szacuje się, że w marcu 2020 r. na stanie znajdowało się około 553 700 pojazdów spełniających normę Euro 4.

Biorąc pod uwagę spadek sprzedaży o 98 % i liczbę pojazdów znajdujących się w magazynach, obowiązujące przepisy dotyczące końcowej partii produkcji nie stanowią odpowiedniego rozwiązania pozwalającego zarządzić tej sytuacji.

2.5. Celem wniosku jest wprowadzenie odstępstwa umożliwiającego producentom wprowadzanie do obrotu, wyłącznie w 2021 r., pojazdów z końcowej partii produkcji Euro 4, które znajdowały się na stanie w dniu 15 marca 2020 r., w większej liczbie niż przewidziano w rozporządzeniu pierwotnym.

2.6. Wniosek ten opóźni wyeliminowanie ze sprzedaży pojazdów bardziej zanieczyszczających środowisko niż nowa generacja, jednak elastyczność będzie ograniczona do pojazdów, które w momencie wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się były już wyprodukowane. Ponadto wniosek pozwoli uniknąć konieczności bezcelowego zezłomowania pojazdów, które wprowadzono by do obrotu, gdyby wspomniany kryzys nie wystąpił. Wniosek nie spowoduje przesunięcia wejścia w życie w dniu 1 stycznia 2021 r. etapu Euro 5 w odniesieniu do wszystkich nowo wyprodukowanych pojazdów.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES ponownie wyraża poparcie dla wszystkich inicjatyw mających na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i poprawę jakości powietrza, a w szczególności włączenie norm emisji, tzw. norm Euro, do sektora transportu. Konieczne jest ograniczenie emisji substancji zanieczyszczających, takich jak tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory i mikrocząsteczki.

3.2. W przyjętej jednogłośnie 19 stycznia 2011 r. opinii w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców ⁽²⁾ EKES z zadowoleniem przyjął zaproponowany przez Komisję Europejską termin ⁽³⁾ wprowadzenia nowych etapów normy środowiskowej Euro.

3.3. EKES przyznaje, że pandemia COVID-19 stanowi poważne wyzwanie dla zdecydowanej większości europejskich sektorów gospodarki, a w szczególności dla rynków sezonowych, takich jak sprzedaż motocykli, które zostały szczególnie dotknięte ograniczeniami w przemieszczaniu się wprowadzonymi w szczycie sezonu.

3.4. Sytuacja ta nie pozwoliła producentom na sprzedaż zadowalającej liczby pojazdów zgodnych z normą Euro 4, których dopuszczalność wygasa w dniu 31 grudnia 2020 r. EKES uważa, że obecne przepisy dotyczące pojazdów z końcowej partii produkcji nie zapewnią odpowiedniego wsparcia dla przemysłu motocyklowego w celu złagodzenia skutków gospodarczych kryzysu.

⁽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.

⁽²⁾ COM(2010) 542 final; opinia EKES-u: Dz.U. C 84, z 17.3.2011, s. 30.

⁽³⁾ Zob. przypis 2.

3.5. EKES uważa zatem, że należy znaleźć odpowiednie rozwiązanie problemów sektora motocyklowego, zachowując równowagę między koniecznością sprzedaży pojazdów znajdujących się w magazynach od 15 marca 2020 r. a znaczeniem terminowego wejścia w życie normy Euro 5 od dnia 1 stycznia 2021 r.

3.6. EKES popiera zatem fakt, że na 2021 r. w odniesieniu do pojazdów kategorii L z końcowej partii produkcji wprowadzono konkretne środki, które jego zdaniem są odpowiednie i wyważone i mają na celu zagwarantować właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego przy jednoczesnym zapewnieniu ciągłych starań na rzecz zmniejszenia wpływu transportu drogowego na środowisko.

Bruksela, dnia 29 października 2020 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
