



Bruselas, 7.9.2020  
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que respecta a medidas específicas sobre los vehículos de fin de serie de categoría L en respuesta a la pandemia de COVID-19**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **• Razones y objetivos de la propuesta**

La pandemia de COVID-19 está causando importantes perturbaciones que afectan a la industria de la motocicleta de distintas maneras, perturbando de forma inmediata los lugares de producción y las cadenas de valor internacionales, por una parte, y reduciendo considerable la demanda y aumentando las existencias de vehículos, por otra. Esto ha afectado a la capacidad de los fabricantes para cumplir algunos de los plazos impuestos por el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Con arreglo a dicho Reglamento, la fase Euro 5 de reducción de las emisiones contaminantes entrará en vigor el 1 de enero de 2021, lo que implica que, a partir de esa misma fecha, solo podrán introducirse en el mercado de la Unión los vehículos que cumplan los requisitos correspondientes a dicha fase Euro 5.

Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, las ventas de motocicletas se han visto muy afectadas. Normalmente, entre marzo y julio se realiza el 60 % de las ventas. Debido a los confinamientos aplicados por las autoridades de los Estados miembros, no pudieron efectuarse ventas durante la temporada alta. Según fuentes del sector, se calcula que en marzo de 2020 las existencias de vehículos de la fase Euro 4 eran de alrededor de 553 700 vehículos. Durante los confinamientos, las ventas disminuyeron un 98 % y desde entonces siguen siendo escasas. Por tanto, es probable que a finales de año no se hayan vendido todas las existencias actuales de vehículos de la fase Euro 4.

Aunque el Reglamento (UE) n.º 168/2013 prevé la posibilidad de que los fabricantes vendan los denominados vehículos de fin de serie (es decir, vehículos «de existencias antiguas» que no cumplen los requisitos más recientes), solo pueden beneficiarse de esta posibilidad en cada Estado miembro un máximo de 100 vehículos o del 10 % del número medio de vehículos vendidos en los dos años anteriores. El número de vehículos que pueden matricularse como vehículos de fin de serie queda a la discreción de los Estados miembros.

Ante esta perturbación, y teniendo en cuenta las existencias de vehículos y la ausencia casi total de ventas en el punto álgido de la campaña de 2020, las disposiciones vigentes en materia de vehículos de fin de serie no constituyen un mecanismo adecuado para hacer frente a esta situación. Por lo tanto, las disposiciones sobre los vehículos de fin de serie deben adaptarse para que los vendedores puedan vender, únicamente en 2021, una mayor cantidad de existencias de vehículos de la fase Euro 4.

Esta propuesta no aumentará las emisiones contaminantes, ya que la flexibilidad se limitará a los vehículos ya fabricados en el momento de los confinamientos. Además, evita la necesidad de eliminar innecesariamente vehículos que habrían sido comercializados de no haberse producido la crisis. La presente propuesta no aplazará la entrada en vigor de la fase Euro 5 para todos los vehículos de nueva fabricación el 1 de enero de 2021.

### **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

#### **• Base jurídica**

Artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Se aplica el principio de subsidiariedad, puesto que la propuesta no es competencia exclusiva de la Unión.

Como la propuesta lleva aparejadas modificaciones de la actual legislación de la UE, solo la UE puede abordar efectivamente los problemas. Además, los objetivos políticos no pueden alcanzarse en una medida suficiente con acciones de los Estados miembros.

A fin de poder disponer de un sistema de homologación de tipo UE, los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor relativos a la seguridad y a la protección del medio ambiente deben estar armonizados a nivel de la UE. La actuación exclusiva de los Estados miembros socavaría el sistema de homologación de tipo de vehículos en su conjunto. Se requiere la actuación de la Unión Europea para evitar que surjan obstáculos al mercado único.

La propuesta cumple, por tanto, el principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer, al mismo tiempo, un nivel elevado de seguridad pública y de protección del medio ambiente.

- **Elección del instrumento**

Reglamento por el que se modifica un reglamento

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

La presente propuesta no va acompañada de una evaluación de impacto específica, puesto que ya se realizó una evaluación de impacto para el Reglamento (UE) n.º 168/2013. La presente propuesta no modifica ese Reglamento en cuanto al fondo ni impone nuevas obligaciones a las partes interesadas. Su objetivo principal es proporcionar disposiciones especiales para los vehículos de fin de serie aplicables únicamente durante 2021 por motivos excepcionales en el contexto de la actual pandemia de COVID-19.

### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no tiene repercusiones presupuestarias para las instituciones de la UE.

Propuesta de

## **REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que respecta a medidas específicas sobre los vehículos de fin de serie de categoría L en respuesta a la pandemia de COVID-19**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 ha provocado una perturbación de la cadena de suministro de piezas y componentes esenciales para los vehículos de categoría L y una importante caída de la demanda de estos vehículos, lo que ha provocado importantes retrasos a la hora de que los fabricantes puedan liquidar sus existencias de vehículos de fase Euro 4 que, de acuerdo con el anexo IV del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup>, deben estar matriculados antes de la aplicación de la fase Euro 5 de protección del medio ambiente el 1 de enero de 2021.
- (2) Las disposiciones sobre los vehículos de fin de serie del Reglamento (UE) n.º 168/2013 permiten a los fabricantes seguir comercializando, matriculando o poniendo en servicio una parte limitada de las existencias de vehículos de categoría L que no puedan ser comercializados o que ya no sea posible comercializar debido a la entrada en vigor de nuevos requisitos técnicos con respecto a los cuales estos vehículos no han sido homologados.
- (3) Teniendo en cuenta las perturbaciones causadas por la pandemia de COVID-19, es evidente que las disposiciones sobre los vehículos de fin de serie del Reglamento (UE) n.º 168/2013 no constituyen un mecanismo apropiado para hacer frente a las existencias de vehículos de la fase Euro 4 de la categoría L que tendrán los fabricantes tras la aplicación de la fase Euro 5 de protección del medio ambiente.
- (4) Habida cuenta de las circunstancias excepcionales causadas por la pandemia de COVID-19 y a fin de evitar posibles perturbaciones del mercado, es necesario

---

<sup>1</sup> DO C de , p. .

<sup>2</sup> Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

modificar las normas sobre los vehículos de fin de serie del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

- (5) Para garantizar que la aplicación de estas medidas se limite a las existencias de vehículos en el momento de los confinamientos nacionales, la cantidad de vehículos que se benefician de estas medidas específicas para los vehículos de fin de serie no debe superar las existencias de vehículos de la fase Euro 4 de categoría L el 15 de marzo de 2020.
- (6) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales causadas por la pandemia de COVID-19, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al TUE, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (7) Dada la urgencia de estas medidas, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (8) Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

En el Reglamento (UE) n.º 168/2013, se añade el artículo 44 *bis* siguiente:

#### *«Artículo 44 bis*

#### **Medidas específicas aplicables a los vehículos de fin de serie en respuesta a la pandemia de COVID-19**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 44, los vehículos que se ajusten a un tipo de vehículo cuya homologación de tipo UE haya dejado de ser válida el 1 de enero de 2021 con arreglo a lo dispuesto en el artículo 37, apartado 2, letra a), podrán comercializarse, matricularse o ponerse en servicio como vehículos de fin de serie hasta el 31 de diciembre de 2021, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo.

2. El número de vehículos de fin de serie a que se refiere el apartado 1 no superará el número de vehículos con una homologación de tipo UE que dejó de ser válida el 1 de enero de 2021 con arreglo al artículo 37, apartado 2, letra a), y que formaban parte de las existencias el 15 de marzo de 2020.

3. Si un fabricante desea acogerse a la excepción contemplada en el apartado 1, deberá presentar una solicitud a la autoridad nacional de cada uno de los Estados miembros en los que vayan a comercializarse, matricularse o ponerse en servicio los vehículos en cuestión, indicando el número de vehículos de fin de serie para los que se solicita la excepción mencionada en el apartado 1.

En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la autoridad nacional competente decidirá si autoriza la matriculación de tales vehículos de fin de serie en su territorio y la cantidad de tales vehículos.

4. El fabricante deberá realizar una anotación especial en el certificado de conformidad de los vehículos puestos en servicio con arreglo al apartado 1, calificándolos como «2021 – fin de serie».

5. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de vehículos que hayan autorizado como fin de serie en virtud del presente artículo a más tardar el 1 de julio de 2021.».

#### *Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*La Presidenta / El Presidente*