



Bruselas, 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (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 se refiere
a la aplicación de la fase Euro 5 a la homologación de tipo de los vehículos de dos o tres
ruedas y los cuatriciclos**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El término «vehículos de categoría L» comprende una gran variedad de tipos de vehículos ligeros de dos, tres o cuatro ruedas, como los ciclos de motor, los ciclomotores de dos o tres ruedas, las motocicletas de dos o tres ruedas, las motocicletas con sidecar y vehículos de cuatro ruedas (cuatriciclos) como los quads para carretera, los vehículos todo terreno y los cuatrimóviles.

Los requisitos de homologación de tipo aplicables a los vehículos de categoría L a partir del 1 de enero de 2016 figuran en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 y sus cuatro actos delegados y de ejecución¹.

Sobre la base de un estudio completo de los efectos medioambientales², la Comisión ha elaborado un informe destinado al Parlamento y al Consejo, de conformidad con el artículo 23, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 168/2013. Las conclusiones del informe permitieron formular recomendaciones para mejoras del Reglamento (UE) n.º 168/2013, así como de los Reglamentos Delegados (UE) n.º 44/2014 y (UE) n.º 134/2014 de la Comisión, que complementan el Reglamento (UE) n.º 168/2013. Las recomendaciones se reflejan en el artículo 1, apartados 1 y 2, del presente Reglamento, donde se proponen modificaciones de los artículos 21 y 23 del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

Dado que los requisitos de homologación de tipo del Reglamento (UE) n.º 168/2013 ya son de aplicación obligatoria desde el 1 de enero de 2016, el presente acto se propone para su adopción en el plazo más breve posible y, a diferencia de la mayoría de los actos sobre homologación de tipo, no contempla una fecha de solicitud separada.

El Reglamento (UE) n.º 168/2013 limitó todos los poderes de la Comisión para adoptar actos delegados a un período de cinco años que expira el 21 de marzo de 2018. Teniendo en cuenta la continua necesidad de actualizar constantemente elementos de los actos sobre homologación de tipo para adaptarlos al progreso técnico o introducir otras modificaciones acordes con las delegaciones de poderes, el proyecto de propuesta modifica también el artículo 75, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 a fin de prorrogar la delegación de poderes por otros cinco años, con la posibilidad de una prórroga tácita.

¹ 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).

Reglamento Delegado (UE) n.º 134/2014 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos de eficacia medioambiental y rendimiento de la unidad de propulsión y modifica su anexo V (DO L 53 de 21.2.2014, p. 1).

Reglamento Delegado (UE) n.º 44/2014 de la Comisión, de 21 de noviembre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos de fabricación y los requisitos generales de homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos (DO L 25 de 28.1.2014, p. 1).

Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014 de la Comisión, de 24 de octubre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguridad funcional para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos (DO L 7 de 10.1.2014, p. 1).

² Informe del estudio: Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles [«Estudio de los efectos de la fase medioambiental Euro 5 para los vehículos de categoría L», documento no disponible en español] (EU-Books ET-04-17-619-EN-N).

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica del presente acto es la misma que la del acto que se modifica, a saber, el artículo 114 del TFUE.

- **Proporcionalidad**

El Reglamento (UE) n.º 168/2013, que contiene los requisitos de homologación de tipo UE, se basa en el principio de la armonización total. Por tanto, las modificaciones que deben introducirse en los requisitos de dicho Reglamento atendiendo a las conclusiones del estudio completo de los efectos medioambientales se consideran sumamente adecuadas para alcanzar el objetivo descrito en el considerando 9 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 de garantizar un elevado nivel de protección medioambiental.

- **Elección del instrumento**

Se considera adecuado utilizar un reglamento, ya que este instrumento modifica el Reglamento existente.

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

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

Sobre la base de un estudio completo de los efectos medioambientales, la Comisión remitió un informe al Parlamento y al Consejo, de conformidad con la obligación establecida en el artículo 23, apartados 4 y 5, del Reglamento (UE) n.º 168/2013. De acuerdo con las conclusiones del informe de la Comisión y para garantizar una aplicación precisa de los Reglamentos, conviene añadir o aclarar determinados elementos mediante modificaciones.

El resultado global del estudio muestra claramente que los límites, las fechas y los requisitos establecidos en el Reglamento son rentables y técnicamente viables para todos los vehículos de categoría L.

- **Consultas con las partes interesadas**

El informe de la Comisión formula varias recomendaciones de modificaciones del Reglamento (UE) n.º 168/2013. Las recomendaciones se derivan de consultas con las partes interesadas a lo largo del estudio. Por otra parte, en las reuniones del Grupo de Trabajo de Ciclomotores con todas las partes interesadas pertinentes y los representantes de los Estados miembros celebradas en mayo, septiembre y diciembre de 2016 y en marzo y junio de 2017 se presentó información actualizada sobre el estudio.

La Comisión presentó en marzo de 2017 una primera versión del documento y recibió observaciones de las partes interesadas de la industria, las autoridades de homologación, los servicios técnicos y los interlocutores sociales, que apoyan el proyecto de documento adjunto.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que se refiere a la aplicación de la fase Euro 5 a la homologación de tipo de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos

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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Sobre la base del informe³ de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo basado en el estudio completo de los efectos de la fase medioambiental Euro 5 para los vehículos de categoría L, elaborado de conformidad con el artículo 23, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ y relativo a la fase de emisiones Euro 5, y teniendo en cuenta los problemas encontrados por las autoridades de homologación y las partes interesadas en la aplicación de dicho Reglamento, deben introducirse determinados cambios y aclaraciones en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 a fin de garantizar su correcta aplicación.
- (2) Por lo que respecta al requisito de instalar un sistema de diagnóstico a bordo de la fase II (DAB II) que detecte y notifique los fallos o cualquier deterioro del sistema de control de las emisiones, la Comisión concluyó sobre la base del estudio completo de los efectos medioambientales que hay limitaciones técnicas que afectan al control de los catalizadores de determinados vehículos, y que es preciso desarrollarlo más para asegurar su correcta aplicación. Es previsible que el control de los catalizadores no esté listo para la primera ronda de la fase de emisiones Euro 5, pero debería preverse para 2025. Por tanto, conviene que el artículo 21 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 conceda tiempo suficiente para garantizar la aplicación correcta del requisito relativo al sistema DAB II.
- (3) Es necesario dar claridad a la exención de los ciclomotores (categorías L1e y L2e) del requisito relativo al sistema DAB II y ampliar dicha exención a los cuatriciclos ligeros (categoría L6e) y a las subcategorías de motocicletas enduro (L3e-AxE) y trial (L3e-AxT).

³ Informe del estudio: Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles (EU-Books ET-04-17-619-EN-N).

⁴ 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).

- (4) Dado que los ciclomotores de las categorías L1e y L2e ya están excluidos del requisito relativo al sistema DAB II, los vehículos de la categoría L6e diseñados y construidos conforme a especificaciones próximas a las de los ciclomotores y producidos en volúmenes relativamente pequeños también deben quedar exentos de dicho requisito.
- (5) Las motocicletas enduro y trial tienen una vida corta y son muy similares en naturaleza y uso a los quads todo terreno pesados (L7e-B), que están exentos del requisito relativo al sistema DAB II. Por tanto, conviene ampliar dicha exención a las motocicletas enduro y trial.
- (6) La Comisión concluyó en su informe al Parlamento Europeo y al Consejo basado en el estudio completo de los efectos medioambientales que el procedimiento de durabilidad matemático establecido en el artículo 23, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) n.º 168/2013, en virtud del cual los vehículos se someten a ensayo después de 100 km de uso, no refleja la degradación real del sistema de control de las emisiones de un vehículo durante su vida útil. Dicho método debe dejar de utilizarse y, por consiguiente, procede eliminarlo de aquí a 2025 gradualmente, a fin de dar tiempo suficiente a las partes interesadas para adaptarse. En el período que va hasta 2025 debe incrementarse la distancia acumulada requerida que debe recorrer el vehículo antes de ser sometido a ensayo para garantizar que los resultados de los ensayos sean fiables.
- (7) La tecnología necesaria para cumplir los límites Euro 5 ya está disponible, si bien la Comisión concluyó en su informe al Parlamento Europeo y al Consejo basado en el estudio completo de los efectos medioambientales realizado de conformidad con el artículo 23, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y relativo a la fase de emisión Euro 5 que la fecha de aplicación de los límites de emisiones Euro 5 a determinados vehículos de categoría L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT y L3e-AxE) debe aplazarse del 2020 al 2022 para mejorar la rentabilidad con respecto a la situación de partida. Por otra parte, los fabricantes de estos vehículos, que son principalmente pymes, piden más tiempo para asegurarse de que la transición hacia sistemas de propulsión con emisiones cero, como la propulsión eléctrica, puede lograrse de manera rentable.
- (8) Es preciso aclarar algunas incoherencias del anexo IV del Reglamento (UE) n.º 168/2013 en lo que respecta a la fecha de aplicación de los valores límite del nivel de ruido para Euro 5, a fin de garantizar que los límites existentes (Euro 4) sigan siendo aplicables hasta que puedan establecerse los nuevos límites para Euro 5.
- (9) El Reglamento (UE) n.º 168/2013 facultó a la Comisión para adoptar actos delegados durante un período de cinco años que expira el 21 de marzo de 2018. Teniendo en cuenta la continua necesidad de actualizar elementos de los actos sobre homologación de tipo para adaptarlos al progreso técnico o introducir otras modificaciones acordadas con las delegaciones de poderes, debe modificarse el artículo 75, apartado 2, de dicho Reglamento a fin de prorrogar la delegación de poderes por otros cinco años, con la posibilidad de una prórroga tácita.
- (10) En interés de la seguridad jurídica, debe hacerse más clara y precisa la disposición del Reglamento (UE) n.º 168/2013 por la que se otorgan poderes a la Comisión para adoptar actos delegados en lo relativo a los requisitos técnicos sobre el diagnóstico a bordo.
- (11) Dado que el presente Reglamento modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013 sin ampliar su contenido normativo y dado que los objetivos del presente Reglamento no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros pero, por sus

dimensiones o efectos, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(12) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 168/2013 se modifica como sigue:

1) El artículo 21 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 21

Requisitos técnicos de los sistemas de diagnóstico a bordo

1. Los vehículos de categoría L, con excepción de los vehículos L1e, L2e y L6e, estarán equipados con un DAB que cumpla los requisitos funcionales y los procedimientos de ensayo establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 8 y de acuerdo con el calendario de aplicación previsto en el anexo IV.
2. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.1 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e-A y L7e-A estarán equipados con un sistema DAB I que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que notifique dichos fallos cuando, a consecuencia de los mismos, se superen los umbrales de emisiones establecidos en la parte B1 del anexo VI.
3. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.2 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e y L7e estarán equipados con un sistema DAB I que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que se active cuando se superen los umbrales de emisiones establecidos en la parte B1 del anexo VI. Los sistemas de DAB I para dichas categorías o subcategorías de vehículos notificarán asimismo la activación de cualquier modo de funcionamiento que reduzca significativamente el par motor.
4. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.3 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3, L4e, L5e y L7e estarán equipados con un sistema DAB I que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que se active cuando se superen los umbrales de emisiones establecidos en la parte B2 del anexo VI. Los sistemas de DAB I para dichas categorías o subcategorías de vehículos notificarán asimismo la activación de cualquier modo de funcionamiento que reduzca significativamente el par motor.
5. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.4 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e-A y L7e-A estarán, además, equipados con un sistema DAB II que detecte y notifique los fallos o cualquier deterioro del sistema de control de las emisiones, con excepción del control de los catalizadores, a consecuencia de los cuales se superen los umbrales de emisiones para los DAB establecidos en la parte B1 del anexo VI.

6. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.5 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e-A y L7e-A estarán además equipados con un sistema DAB II que detecte y notifique los fallos o cualquier deterioro del sistema de control de las emisiones a consecuencia de los cuales se superen los umbrales de emisiones para los DAB establecidos en la parte B2 del anexo VI.
7. Los apartados 5 y 6 no se aplicarán a las motocicletas enduro de la categoría L3e-AxE ni a las motocicletas trial de la categoría L3e-AxT.
8. A fin de armonizar el modo en que los DAB notifican los fallos relativos a la seguridad funcional o al sistema de control de las emisiones y facilitar una reparación eficaz y eficiente de los vehículos, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a los requisitos técnicos detallados sobre el diagnóstico a bordo para las categorías de vehículos establecidas en la parte C1 (Requisitos relativos a la fabricación del vehículo y requisitos generales relativos a la homologación de tipo), línea 11, del anexo II, incluidos los requisitos de funcionamiento del DAB y los procedimientos de ensayo relativos a los elementos enumerados en los apartados 1 a 7 del presente artículo, así como en lo referente a los requisitos técnicos detallados sobre el tipo de ensayo VIII contemplado en el anexo V.».

2) En el artículo 23, apartado 3, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) procedimiento de durabilidad matemático:

Hasta el 31 de diciembre de 2024, para cada componente de las emisiones, el producto de multiplicar los factores de deterioro establecidos en la parte B del anexo VII y los resultados de los ensayos de eficacia medioambiental de un vehículo que haya acumulado más de 100 km después de haber sido puesto en marcha por primera vez al término de la cadena de producción deberá ser inferior al límite de los ensayos de eficacia en materia medioambiental contemplado en la parte A del anexo VI.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, con respecto a los nuevos tipos de vehículos desde el 1 de enero de 2020 y con respecto a los tipos de vehículos existentes del 1 de enero de 2021 al 31 de diciembre de 2024, para cada componente de las emisiones, el producto de multiplicar los factores de deterioro establecidos en la parte B del anexo VII y los resultados de los ensayos de eficacia medioambiental de un vehículo que haya acumulado más de 2 500 km, si su velocidad máxima es < 130 km/h, y 3 500 km, si su velocidad máxima es ≥ 130 km/h, después de haber sido puesto en marcha por primera vez al término de la cadena de producción deberá ser inferior al límite en materia medioambiental contemplado en la letra A del anexo VI.».

3) En el artículo 75, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 18, apartado 3, el artículo 20, apartado 2, el artículo 21, apartado 8, el artículo 22, apartados 5 y 6, el artículo 23, apartados 6 y 12, el artículo 24, apartado 3, el artículo 25, apartado 8, el artículo 32, apartado 6, el artículo 33, apartado 6, el artículo 50, apartado 4, el artículo 54, apartado 3, el artículo 57, apartado 12, el artículo 65 y el artículo 74, se otorgan a la Comisión por un período de diez años a partir del 22 de marzo de 2013. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de cinco años, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período. La Comisión

elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar el 22 de junio de 2022 y nueve meses antes del final de cada período de cinco años siguiente.».

- 4) El anexo IV se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días 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
El Presidente