



**UNIÓN EUROPEA**

**EL PARLAMENTO EUROPEO**

**EL CONSEJO**

**Bruselas, 11 de noviembre de 2020  
(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**

**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 VEHÍCULOS DE FIN DE SERIE DE CATEGORÍA L  
EN RESPUESTA A LA PANDEMIA DE COVID-19**

**REGLAMENTO (UE) 2020/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de 11 de noviembre de 2020**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 168/2013  
en lo que respecta a medidas específicas sobre 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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Dictamen de 29 de octubre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>2</sup> Posición del Parlamento Europeo de 20 de octubre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 3 de noviembre de 2020.

Considerando lo siguiente:

- (1) La crisis de COVID-19 ha provocado perturbaciones en 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. Esto ha provocado retrasos significativos 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>1</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 normas sobre los vehículos de fin de serie establecidas en el 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 crisis de COVID-19, es evidente que las normas sobre vehículos de fin de serie establecidas en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 no constituyen un mecanismo apropiado para hacer frente a las existencias de vehículos de fase Euro 4 de la categoría L que tendrán los fabricantes tras la aplicación de la fase Euro 5 de protección del medio ambiente.

---

<sup>1</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).

- (4) Habida cuenta de las circunstancias excepcionales causadas por la crisis de COVID-19 y a fin de evitar posibles perturbaciones del mercado, es necesario modificar el Reglamento (UE) n.º 168/2013 para incluir medidas específicas sobre vehículos de fin de serie en respuesta a la crisis de COVID-19.
- (5) Para garantizar que la aplicación de estas medidas específicas sobre vehículos de fin de serie se limite a las existencias de vehículos en el momento de los confinamientos nacionales, la cantidad de vehículos que se acojan a estas medidas específicas para vehículos de fin de serie no debe superar las existencias de vehículos de fase Euro 4 de la categoría L a 15 de marzo de 2020.
- (6) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, modificar las normas sobre vehículos de fin de serie, aplicables para el año 2021, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 en respuesta a la crisis de COVID-19, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones y los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE). De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (7) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales causadas por la crisis 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.

- (8) Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 168/2013 en consecuencia.
- (9) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## *Artículo 1*

En el capítulo XI del Reglamento (UE) n.º 168/2013, se inserta el artículo siguiente:

*«Artículo 44 bis*

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

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 44, y a reserva de lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo, los vehículos que se ajusten a un tipo de vehículo cuya homologación de tipo UE dejará 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.
2. El número de vehículos de fin de serie a que se refiere el apartado 1 del presente artículo no superará el número de vehículos con una homologación de tipo UE que dejará 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 a 15 de marzo de 2020.
3. El fabricante que desee acogerse a la excepción mencionada en el apartado 1, presentará una solicitud a la autoridad nacional de cada uno de los Estados miembros en los que los vehículos de que se trate vayan a comercializarse, matricularse o ponerse en servicio, 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 en qué cantidad.

4. Se hará una anotación especial para calificar los vehículos como "2021 – fin de serie" en el certificado de conformidad de los vehículos puestos en servicio con arreglo al apartado 1.
5. A más tardar el 1 de julio de 2021, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de vehículos que hayan autorizado como fin de serie en virtud del presente artículo.».

## *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*  
*El Presidente*