COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 18.5.2021
COM(2021) 254 final

2021/0129 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/1628 en lo que respecta a las disposiciones transitorias aplicables a determinadas máquinas equipadas con motores de entre 56 kW y 130 kW, y superiores a 300 kW, con el fin de hacer frente al impacto de la crisis de la 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 ha perturbado gravemente la cadena de suministro, lo cual ha repercutido en la capacidad de los fabricantes de máquinas móviles no de carretera (MMNC) de cumplir algunos de los plazos que impone el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera.

En respuesta a la pandemia de COVID-19, se adoptó el Reglamento (UE) 2020/1040 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/1628. Dicho Reglamento retrasó algunos plazos que los fabricantes ya no podían cumplir sin sufrir graves perjuicios económicos debido a las perturbaciones inesperadas en la cadena de suministro. Se trataba de máquinas que utilizaban los denominados «motores de transición» en el intervalo de potencias < 56 kW y > 130 kW, cuya fabricación debía haberse finalizado a más tardar el 30 de junio de 2020 y cuya introducción en el mercado debía haberse realizado a más tardar el 31 de diciembre de 2020. Se concedió a los fabricantes un plazo adicional de 12 meses para fabricar e introducir en el mercado las máquinas equipadas con dichos motores.

Dicho Reglamento solo abordaba los plazos de 2020, ya que estos eran los que debían aplazarse con carácter urgente, y era demasiado pronto para evaluar si estaba justificada una ampliación de los plazos en 2021.

Los fabricantes tienen de plazo hasta el 30 de junio de 2021 para finalizar la fabricación de las máquinas equipadas con dichos motores y hasta el 31 de diciembre de 2021 para introducirlas en el mercado.

Sin embargo, debido a las continuas perturbaciones de la cadena de suministro y de fabricación causadas por la segunda y tercera olas de COVID-19, los fabricantes no podrán cumplir los plazos de 2021 aplicables a las máquinas equipadas con motores de transición en el intervalo de potencia comprendido entre 56 kW y 130 kW, y superior a 300 kW, sin sufrir graves perjuicios económicos.

Habida cuenta de las continuas perturbaciones, es necesario aplazar estas fechas para impedir que los motores de transición, cuyo número está limitado, ya que debían fabricarse a más tardar el 31 de diciembre de 2019, ya no puedan instalarse en las máquinas a tiempo y, por tanto, deban ser desguazados.

Si bien aún existen distorsiones en la cadena de suministro y de fabricación, su amplitud e intensidad no pueden compararse con las que se registraron en la primavera de 2020. Por estas razones, está justificada una prórroga de 6 meses para la fabricación de las máquinas equipadas con dichos motores y una prórroga de 9 meses para su introducción en el mercado, en lugar de los 12 meses para ambos de 2020.

Cabe señalar que, independientemente de la duración de la prórroga, los agentes económicos no tendrán interés en retrasar aún más la finalización e introducción en el mercado de las máquinas, vehículos y buques para los que ya hayan incurrido en costes.

Por último, la ampliación propuesta también se aplicará a los vehículos agrícolas y forestales equipados con motores de transición, ya que están sujetos a las disposiciones sobre emisiones contaminantes de las MMNC[1].

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 las cuestiones. Además, los objetivos políticos no pueden alcanzarse en una medida suficiente con acciones de los Estados miembros.

La acción de la Unión Europea es necesaria para evitar la aparición de barreras al mercado único, en particular en el ámbito de los motores de MMNC, y por la naturaleza transnacional de la contaminación atmosférica.

Por tanto, la propuesta cumple 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. La duración de la prórroga propuesta es proporcional a la duración prevista de la perturbación debida a la pandemia de COVID-19.

• 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 llevó a cabo una evaluación de impacto para el Reglamento (UE) 2016/1628. La presente propuesta no modifica ese Reglamento en cuanto al fondo ni impone nuevas obligaciones a las partes interesadas. Su objetivo principal es otorgar, por motivos excepcionales en el contexto de la actual pandemia de COVID-19, una prórroga de 6 meses para la fabricación e introducción en el mercado de máquinas equipadas con determinados motores de transición. La presente propuesta no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, ya que las medidas facilitan la introducción en el mercado de productos equipados con motores producidos antes de la pandemia. Asimismo, dichas medidas evitan la necesidad de desechar máquinas no conformes equipadas con dichos motores.

[1] Artículo 19 del Reglamento (UE) n.º 167/2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

2021/0129 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/1628 en lo que respecta a las disposiciones transitorias aplicables a determinadas máquinas equipadas con motores de entre 56 kW y 130 kW, y superiores a 300 kW, con el fin de hacer frente al impacto de la crisis de la 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[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo[3] establece requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a los procedimientos de homologación de tipo UE para diversas categorías de motores de las máquinas móviles no de carretera.

(2) Las fechas aplicables a los nuevos valores límite de emisiones, denominados de «fase V» en el Reglamento (UE) 2016/1628, se establecen para proporcionar a los fabricantes una información clara y completa y un período de tiempo adecuado para la transición a la fase V, al tiempo que se reduce sustancialmente la carga administrativa para las autoridades de homologación.

(3) Debido al brote de COVID-19 y a las consiguientes perturbaciones en la cadena de suministro y de fabricación, los fabricantes de máquinas móviles no de carretera, denominados «fabricantes de equipo original» u «OEM» (por sus siglas en inglés), tuvieron dificultades para cumplir los plazos para la fabricación e introducción en el mercado de máquinas equipadas con motores que cumplen valores límite de emisión menos estrictos que los de fase V, fijados en el 30 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2020. En este contexto, el Reglamento (UE) 2016/1628 se modificó

[2] DO C […] de […], p. […].

[3] Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53).

mediante el Reglamento (UE) 2020/1040 del Parlamento Europeo y del Consejo[4] con el fin de prolongar dichos plazos en 12 meses.

(4) Teniendo en cuenta que la continua perturbación de la cadena de suministro y de fabricación causadas por la pandemia de COVID-19 sigue provocando retrasos en la fabricación e introducción en el mercado de máquinas equipadas con otras categorías de motores (entre 56 kW y 130 kW, y superiores a 300 kW) que cumplen unos límites de emisiones menos estrictos que los de fase V, es muy probable que los OEM no puedan cumplir los plazos establecidos en el Reglamento (UE) 2016/1628 para la fabricación y la introducción en el mercado de los productos (30 de junio de 2021 y 31 de diciembre de 2021) sin sufrir graves perjuicios económicos.

(5) Teniendo en cuenta las circunstancias actuales y con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, proporcionar seguridad jurídica y evitar posibles perturbaciones del mercado, es necesario prorrogar las disposiciones transitorias del Reglamento (UE) 2016/1628 en lo que respecta a dichas categorías de motores.

(6) Dado que la prórroga de las disposiciones transitorias no tendrá repercusiones medioambientales, puesto que los motores de transición de que se trata ya se han fabricado, la ampliación de los períodos pertinentes debe ser de 6 meses para la fabricación de máquinas equipadas con dichos motores y de 9 meses para su introducción en el mercado.

(7) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, prorrogar determinadas disposiciones transitorias del Reglamento (UE) 2016/1628, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, 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.

(8) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales causadas por el brote 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.

(9) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2016/1628 en consecuencia.

(10) Teniendo en cuenta que el período de transición previsto en el Reglamento (UE) 2016/1628 para determinadas subcategorías de motores expira el 31 de diciembre de 2021 y que los OEM tienen de plazo hasta el 30 de junio de 2021 para fabricar máquinas móviles no de carretera equipadas con motores de transición de esas subcategorías, el presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

[4] Reglamento (UE) 2020/1040 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/1628 en lo que respecta a sus disposiciones transitorias para hacer frente al impacto de la crisis de la COVID-19 (DO L 231 de 17.7.2020, p. 1).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2016/1628 se modifica como sigue:

El artículo 58 se modifica como sigue:

1) en el apartado 5 se añade el párrafo sexto siguiente:

«En el caso de motores de todas las subcategorías para las que la fecha establecida en el anexo III para la introducción en el mercado de los motores de la fase V sea el 1 de enero de 2020, excepto en el caso de los motores a que hacen referencia los párrafos segundo y tercero, el período de transición y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 6 meses.»;

2) en el apartado 7, se añade la letra e) siguiente:

«e) 33 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafo sexto.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día 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	*Por el Consejo*
La Presidenta / El Presidente	*La Presidenta / El Presidente*