COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 2.6.2020
COM(2020) 233 final

2020/0113 (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 sus disposiciones transitorias para 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 está perturbando gravemente la cadena de suministro, lo que 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.

Dicho Reglamento establece nuevos límites de emisiones, denominados de «fase V», que tienen por objeto reducir las emisiones actuales de contaminantes atmosféricos procedentes de los motores destinados a las máquinas móviles no de carretera. Dado el reto estructural que supone para determinados fabricantes la transición a los límites de emisiones de fase V, el Reglamento contempla un período de tiempo para llevar a cabo esta transición.

De acuerdo con los períodos de transición previstos en el artículo 58, apartado 5, y con las fechas establecidas en el anexo III de dicho Reglamento, los fabricantes tienen de plazo hasta el 30 de junio de 2020 para producir MMNC equipadas con motores de transición de las siguientes categorías: NRE en la gama de potencia < 56 kW y ≥ 130 kW, NRG, NRSh, NRS, IWP e IWA en la gama de potencia $19 \leq P < 300$, SMB y ATS. Seguidamente, tienen hasta el 31 de diciembre de 2020 para introducir estas máquinas en el mercado de la Unión.

Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19 se ha interrumpido completamente el suministro de piezas y componentes, lo que ha dejado a los fabricantes con existencias de motores y productos semielaborados. Como consecuencia de esta perturbación, muchos fabricantes de motores y máquinas no podrán cumplir los plazos mencionados sin sufrir graves perjuicios económicos.

Por este motivo, imposible de prever, las fechas de producción e introducción en el mercado de las MMNC y de los tractores equipados con motores de transición se aplazan doce meses. Este aplazamiento no se aplica a los motores de transición a los que afectan las fechas indicadas en el artículo 58, apartado 5, párrafos segundo, tercero y cuarto.

La prórroga de doce meses se justifica por la estacionalidad de los productos en los que se instalarán los motores de transición. Este es el caso, en particular, de los tractores y equipos de jardinería. Además, es difícil predecir la duración exacta de los retrasos que se registrarán para completar los productos afectados (por ejemplo, buques de navegación interior). Por último, 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.

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.

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.

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 medioambiental. 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 ha llevado 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 doce meses para la fabricación e introducción en el mercado de motores de transición y de las máquinas equipadas con ellos. La presente propuesta no tiene efectos 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, evita la necesidad de eliminar productos no conformes equipados con dichos motores.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

2020/0113 (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 sus disposiciones transitorias para 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[1],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo[2] establece requisitos relativos a los límites de emisiones y a los procedimientos de homologación de tipo UE para los motores de las máquinas móviles no de carretera.

(2) Las fechas aplicables a los nuevos límites de emisiones, denominados de «fase V», se establecen para proporcionar a los fabricantes una información clara y completa y un período de tiempo adecuado para la transición a la nueva fase de emisiones, al tiempo que se reduce sustancialmente la carga administrativa para las autoridades de homologación.

(3) La pandemia de COVID-19 ha perturbado la cadena de suministro de piezas y componentes críticos, lo que ha provocado retrasos en los motores y las máquinas equipadas con esos motores que cumplen límites de emisiones menos estrictos que los de la fase V y que deben introducirse en el mercado antes de las fechas establecidas en el Reglamento (UE) 2016/1628.

(4) Teniendo en cuenta la perturbación causada por la pandemia de COVID-19, es muy probable que los fabricantes de máquinas móviles no de carretera no estén en condiciones de garantizar que los motores y las máquinas equipados con ellos que se benefician del período de transición cumplan los plazos establecidos en el Reglamento (UE) 2016/1628 sin sufrir graves perjuicios económicos.

---

[1] DO C de , p. .

[2] 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).

(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 modificar las fechas de aplicación de determinadas disposiciones transitorias del Reglamento (UE) 2016/1628.

(6) Dado que esta prórroga no tendrá repercusiones medioambientales, puesto que los motores de transición en cuestión ya se han producido, unido al hecho de que es difícil predecir la duración exacta de los retrasos causados por la perturbación de la COVID-19, los plazos pertinentes deben prorrogarse doce meses.

(7) Considerando que el período de transición previsto en el artículo 58, apartado 5, del Reglamento (UE) 2016/1628 para determinados motores expirará el 31 de diciembre de 2020 y que los fabricantes tienen hasta el 30 de junio de 2020 para producir motores de transición, el presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter urgente.

(8) En vista de esta urgencia, se considera necesario recurrir a la excepción del período de ocho semanas a que se refiere el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(9) Dada la urgencia de la ayuda requerida, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

El artículo 58 se modifica como sigue:

1) El apartado 5 se modifica como sigue:

a) en el párrafo segundo, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de los motores de las subcategorías NRE para los que la fecha establecida en el anexo III de introducción en el mercado de los motores de fase V sea el 1 de enero de 2020, los Estados miembros autorizarán una prórroga del período de transición y del período de 18 meses mencionado en el párrafo primero en 12 meses más para los OEM con una producción anual total inferior a 100 unidades de máquinas móviles no de carretera equipadas con motores de combustión interna.»;

b) el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de los motores de las subcategorías NRE utilizados en grúas móviles para los que la fecha establecida en el anexo III de introducción en el mercado de los motores de fase V sea el 1 de enero de 2020, el período transitorio y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 12 meses.»;

c) se añade el párrafo quinto siguiente:

«En el caso de todas las subcategorías para las que la fecha establecida en el anexo III de introducción en el mercado de los motores de fase V sea el 1 de enero de 2019, excepto en el caso de los motores a que hace referencia el párrafo cuarto, el período

transitorio y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 12 meses.»;

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

«d) 36 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 quinto.».

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	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*