RÈGLEMENT (UE) 2020/1694 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 11 novembre 2020

modifiant le règlement (UE) nº 168/2013 en ce qui concerne des mesures spécifiques relatives aux véhicules de catégorie L de fin de série, en réaction à la pandémie de COVID-19

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) La crise de la COVID-19 a provoqué une perturbation de la chaîne d'approvisionnement de pièces et composants critiques pour les véhicules de catégorie L et une baisse importante de la demande de ces véhicules. Cela a entraîné, pour les constructeurs, des retards importants dans l'écoulement de leur stock de véhicules Euro 4 qui, selon l'annexe IV du règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ([3]), doivent être immatriculés avant l'application de la phase Euro 5 environnementale, le 1er janvier 2021.

(2) Les règles relatives aux fins de série énoncées dans le règlement (UE) nº 168/2013 permettent aux constructeurs de continuer à mettre à disposition sur le marché, à immatriculer ou à mettre en service une partie limitée d'un stock de véhicules de catégorie L qui ne peuvent pas être mis à disposition sur le marché ou qui ne peuvent plus être mis à disposition sur le marché en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques par rapport auxquelles ces véhicules n'ont pas été réceptionnés.

(3) Compte tenu des perturbations causées par la crise de la COVID-19, il apparaît que les règles relatives aux fins de série figurant dans le règlement (UE) nº 168/2013 ne constituent pas un mécanisme approprié pour faire face à la quantité de véhicules de catégorie L Euro 4 que les constructeurs auront en stock à la suite de l'application de la phase Euro 5 environnementale.

(4) Compte tenu des circonstances exceptionnelles provoquées par la crise de la COVID-19 et afin d'éviter d'éventuelles perturbations du marché, il est nécessaire de modifier le règlement (UE) nº 168/2013 afin d'y inclure des mesures spécifiques relatives aux véhicules de fin de série en réaction à la crise de la COVID-19.

(5) Afin de garantir que l'application de ces mesures spécifiques relatives aux fins de série est limitée aux véhicules qui étaient en stock au moment des périodes nationales de confinement, la quantité de véhicules bénéficiant de ces mesures spécifiques relatives aux fins de série ne devrait pas dépasser le nombre de véhicules de catégorie L Euro 4 qui étaient en stock au 15 mars 2020.

(6) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir modifier les règles relatives aux fins de série, applicables pour l'année 2021, du règlement (UE) nº 168/2013 en réaction à la crise de la COVID-19, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(7) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles provoquées par la crise de la COVID-19, il s'avère approprié de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole nº 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.

([1]) Avis du 29 octobre 2020 (non encore parue au Journal officiel).

([2]) Position du Parlement européen du 20 octobre 2020 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 3 novembre 2020.

([3]) Règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

(8) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) nº 168/2013 en conséquence.

(9) Il convient que le présent règlement entre en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article suivant est inséré dans le chapitre XI du règlement (UE) nº 168/2013:

«*Article 44 bis*

Mesures spécifiques relatives aux véhicules de fin de série en réaction à la pandémie de COVID-19

1. Par dérogation à l'article 44 et sous réserve des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article, les véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type perdra sa validité au 1er janvier 2021 en vertu de l'article 37, paragraphe 2, point a), peuvent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service en tant que véhicules de fin de série jusqu'au 31 décembre 2021.

2. Le nombre de véhicules de fin de série visés au paragraphe 1 du présent article ne peut pas dépasser le nombre de véhicules dont la réception UE par type perdra sa validité au 1er janvier 2021 en vertu de l'article 37, paragraphe 2, point a), et qui étaient en stock au 15 mars 2020.

3. Un constructeur qui souhaite bénéficier de la dérogation visée au paragraphe 1 présente une demande à l'autorité nationale de chaque État membre dans lequel les véhicules en question doivent être mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service, en indiquant le nombre de véhicules de fin de série pour lesquels la dérogation visée au paragraphe 1 est demandée.

Dans le mois suivant la réception de la demande, l'autorité nationale concernée décide d'autoriser ou non l'immatriculation de ces véhicules de fin de série sur son territoire et en quelle quantité.

4. Une mention spécifique qui identifie les véhicules comme étant "2021 — fin de série" figure sur le certificat de conformité des véhicules mis en service en vertu du paragraphe 1.

5. Au plus tard le 1er juillet 2021, les États membres informent la Commission du nombre de véhicules pour lesquels un statut de fin de série a été accordé en vertu du présent article.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 novembre 2020.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
D. M. SASSOLI	M. ROTH