



Bruxelas, 7.9.2020
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera o Regulamento (UE) n.º 168/2013 no que respeita a medidas específicas para
veículos de fim de série da categoria L em resposta ao surto de COVID-19**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A pandemia de COVID-19 está a causar graves perturbações que estão a afetar a indústria dos motociclos que, por um lado, interferem imediatamente com os locais de produção e as cadeias de valor internacionais e, por outro lado, provocam uma quebra considerável na procura e um aumento dos veículos em armazém. Tudo isto afetou a capacidade dos fabricantes de cumprir alguns dos prazos impostos pelo Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013.

Nos termos desse regulamento, as emissões de poluentes Euro 5 serão aplicáveis em 1 de janeiro de 2021, o que significa que, a partir dessa data, apenas os veículos que cumpram os requisitos Euro 5 podem ser colocados no mercado da União.

No entanto, devido ao surto de COVID-19, as vendas de motociclos foram altamente afetadas. Geralmente, até 60 % das vendas realizam-se entre os meses de março e julho. Devido ao confinamento decretado pelas autoridades dos Estados-Membros, as vendas não puderam ocorrer durante a época alta. De acordo com fontes da indústria, estima-se que, em março de 2020, houvesse cerca de 553 700 veículos Euro 4 em armazém. Durante o período de confinamento, as vendas diminuíram 98 % e, desde então, têm permanecido lentas. Por conseguinte, é provável que nem todos os veículos Euro 4 atualmente em armazém sejam vendidos até ao final do ano.

Embora o Regulamento (UE) n.º 168/2013 preveja a possibilidade de os fabricantes venderem os chamados veículos de fim de série (ou seja, os veículos «antigos» que não cumprem os requisitos mais recentes), o número de veículos de fim de série não pode ser superior a 10 % do número médio de veículos vendidos nos dois anos precedentes ou a 100 veículos por Estado-Membro. O número de veículos que podem ser registados como fins de série fica ao critério dos Estados-Membros.

Tendo em conta as perturbações, bem como o número de veículos em armazém e o facto de as vendas terem parado quase por completo na época alta de 2020, as disposições existentes para os veículos de fim de série não constituem um mecanismo adequado para resolver esta situação. As disposições relativas aos veículos de fim de série devem, por conseguinte, ser adaptadas de modo a permitir que, apenas em 2021, os distribuidores possam vender quantidades superiores dos lotes existentes de veículos Euro 4.

Esta proposta não causará um aumento das emissões de poluentes, uma vez que a flexibilidade será limitada aos veículos produzidos antes do confinamento. Além disso, evita também a necessidade de abater desnecessariamente os veículos que teriam sido disponibilizados no mercado caso a crise não tivesse surgido. A presente proposta não adiará a entrada em vigor da fase Euro 5 para todos os novos veículos em 1 de janeiro de 2021.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

Artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

O princípio da subsidiariedade é aplicável, na medida em que a proposta não é da competência exclusiva da União.

Uma vez que a proposta implica alterações à legislação da UE em vigor, só a UE pode tratar eficazmente as questões. Além disso, os objetivos políticos não podem ser suficientemente realizados por ações dos Estados-Membros.

A fim de permitir a existência de um sistema de homologação de modelos de veículos na UE, os requisitos técnicos relativos à homologação de veículos a motor no que diz respeito à segurança e ao desempenho ambiental têm de ser harmonizados ao nível da União Europeia. A ação isolada dos Estados-Membros prejudicaria todo o sistema de homologação de veículos. A ação da União Europeia é necessária para evitar o aparecimento de entraves ao mercado único.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Proporcionalidade**

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade, visto que não excede o necessário para atingir o objetivo de garantir o bom funcionamento do mercado interno, assegurando ao mesmo tempo um elevado nível de segurança pública e de proteção do ambiente.

- **Escolha do instrumento**

Regulamento que altera um regulamento

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

A presente proposta não é acompanhada de uma avaliação de impacto separada, uma vez que foi já realizada uma avaliação de impacto para o Regulamento (UE) n.º 168/2013. A presente proposta não altera em substância do referido regulamento e não impõe novas obrigações às partes interessadas. Destina-se principalmente a fornecer, por razões excecionais no contexto do atual surto de COVID-19, disposições especiais relativas aos veículos de fim de série aplicáveis apenas no ano de 2021.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem qualquer incidência orçamental para as Instituições da UE.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) n.º 168/2013 no que respeita a medidas específicas para veículos de fim de série da categoria L em resposta ao surto de COVID-19

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Após consulta do Comité Económico e Social Europeu¹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O surto de COVID-19 veio perturbar a cadeia de abastecimento de peças e componentes críticos para veículos da categoria L e uma quebra considerável na procura desses veículos, o que conduziu a importantes atrasos nas vendas dos lotes existentes de veículos Euro 4 que, de acordo com o anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho², devem ser matriculados antes da aplicação dos requisitos ambientais da fase Euro 5 em 1 de janeiro de 2021.
- (2) As disposições relativas aos veículos de fim de série constantes do Regulamento (UE) n.º 168/2013 permitem aos fabricantes continuar a disponibilizar no mercado, matricular ou pôr em circulação uma parte limitada dos lotes existentes de veículos da categoria L que não possam ser disponibilizados no mercado, ou que deixem de poder ser disponibilizados no mercado, devido à entrada em vigor de novos requisitos técnicos ao abrigo dos quais esses veículos não foram homologados.
- (3) Tendo em conta as perturbações causadas pelo surto de COVID-19, afigura-se que as disposições do Regulamento (UE) n.º 168/2013 em matéria de veículos de fim de série não constituem um mecanismo adequado para resolver a questão da quantidade de veículos Euro 4 da categoria L que os fabricantes terão em armazém na sequência da aplicação dos requisitos ambientais da fase Euro 5.

¹ JO C de , p. .

² Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 060 de 2.3.2013, p. 52).

- (4) Atendendo às circunstâncias excecionais causadas pelo surto de COVID-19, e para evitar potenciais perturbações do mercado, é necessário alterar as regras aplicáveis aos veículos de fim de série previstas no Regulamento (UE) n.º 168/2013.
- (5) A fim de assegurar que a aplicação destas medidas está limitada aos lotes de veículos existentes no momento do confinamento decretado a nível nacional, a quantidade de veículos que beneficiam destas medidas específicas não pode exceder o número de veículos Euro 4 da categoria L que estavam em armazém em 15 de março de 2020.
- (6) Tendo em conta a urgência decorrente das circunstâncias excecionais causadas pelo surto de COVID-19, considera-se oportuno prever uma exceção ao prazo de oito semanas a que se refere o artigo 4.º do Protocolo n.º 1 relativo ao papel dos parlamentos nacionais na União Europeia, anexo ao TUE, ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.
- (7) Dada a necessidade urgente destas medidas, o presente regulamento deverá entrar em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.
- (8) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 deve ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Ao Regulamento (UE) n.º 168/2013, é aditado o seguinte artigo 44.º-A:

«Artigo 44.º-A

Medidas específicas relativas aos veículos de fim de série em resposta ao surto de COVID-19

1. Em derrogação do disposto no artigo 44.º, os veículos conformes com um tipo de veículo cuja homologação UE tenha caducado em 1 de janeiro de 2021 nos termos do artigo 37.º, n.º 2, alínea a), podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação como veículos de fim de série até 31 de dezembro de 2021, sob reserva do disposto nos n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo.

2. O número de veículos de fim de série referidos no n.º 1 não deve ser superior ao número de veículos com uma homologação UE que se tornou inválida em 1 de janeiro de 2021, nos termos do artigo 37.º, n.º 2, alínea a), e que estavam em armazém em 15 de março de 2020.

3. O fabricante que pretenda beneficiar da derrogação referida no n.º 1 deve apresentar um pedido à autoridade nacional de cada Estado-Membro em que os veículos em causa devem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou entrar em circulação, indicando o número de veículos em fim de série para os quais é solicitada a derrogação referida no n.º 1.

No prazo de um mês a contar da receção do pedido, a autoridade nacional deve decidir se aceita matricular os veículos de fim de série em causa no seu território e em que quantidade.

4. O fabricante deve incluir uma entrada especial no certificado de conformidade dos veículos colocados em circulação nos termos do n.º 1, qualificando esses veículos como «2021 — fim de série».

5. Os Estados-Membros devem informar a Comissão do número de veículos aos quais tenha sido concedido o estatuto de fim de série nos termos do presente artigo até 1 de julho de 2021.».

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente