



Bruxelles, le 7.9.2020  
COM(2020) 491 final

2020/0251 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant le règlement (UE) n° 168/2013 en ce qui concerne des mesures spécifiques  
relatives aux véhicules de catégorie L de fin de série, en réaction à l'épidémie de  
COVID-19**

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

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **• Justification et objectifs de la proposition**

La pandémie de COVID-19 entraîne des perturbations majeures qui affectent le secteur des motocycles sous la forme de chocs multiples avec, d'une part, une perturbation immédiate des sites de production et des chaînes de valeur internationales et, d'autre part, une baisse importante de la demande et une augmentation des véhicules en stock. Cette crise a eu une incidence sur la capacité des constructeurs à respecter certains des délais imposés par le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013.

Conformément à ce règlement, les limites d'émission de polluants Euro 5 s'appliqueront le 1<sup>er</sup> janvier 2021, ce qui signifie qu'à partir de cette date, seuls les véhicules satisfaisant aux prescriptions de la norme Euro 5 pourront être mis sur le marché de l'Union.

Cependant, les ventes de motocycles ont été fortement affectées par l'épidémie de COVID-19. En général, jusqu'à 60 % des ventes ont lieu entre mars et juillet. En raison des mesures de confinement prises par les autorités des États membres, les ventes n'ont pas pu avoir lieu pendant la haute saison. Selon les estimations de sources industrielles, environ 553 700 véhicules Euro 4 étaient en stock en mars 2020. Pendant le confinement, les ventes ont baissé de 98 % et leur niveau est resté faible depuis lors. Il est donc probable que tous les véhicules Euro 4 actuellement en stock ne seront pas vendus avant la fin de l'année.

Si le règlement (UE) 168/2013 prévoit la possibilité pour les constructeurs de vendre des véhicules «de fin de série» (c'est-à-dire des véhicules «des anciens stocks» qui ne satisfont pas aux exigences les plus récentes), celle-ci est limitée, dans chaque État membre, à un maximum de 10 % du nombre moyen de véhicules vendus les deux années précédentes ou de 100 véhicules. Le nombre de véhicules pouvant être immatriculés en tant que fin de série est laissé à la discrétion des États membres.

Du fait de cette perturbation et compte tenu du nombre de véhicules en stock et de l'arrêt quasi complet des ventes au plus fort de la saison 2020, les dispositions existantes en matière de fin de série ne constituent pas un mécanisme approprié pour faire face à la situation. Il y a donc lieu d'adapter les dispositions relatives au nombre de véhicules de fin de série afin de permettre aux concessionnaires de vendre des quantités plus importantes de leurs véhicules Euro 4 en stock, en 2021 uniquement.

Cette proposition n'entraînera pas d'augmentation des émissions polluantes étant donné que la flexibilité sera limitée aux véhicules déjà produits au moment du confinement. En outre, elle évitera également de devoir démanteler inutilement des véhicules qui auraient, sinon, été mis sur le marché en l'absence de la crise. Cette proposition ne retardera pas l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> janvier 2021, de la phase Euro 5 pour tous les véhicules nouvellement produits.

### **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

#### **• Base juridique**

Article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

#### **• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de l'Union.

Comme la proposition implique des modifications de la législation de l'UE, seule l'UE peut traiter efficacement le problème. En outre, des actions des États membres ne suffiraient pas à atteindre les objectifs stratégiques fixés.

Afin d'établir un système de réception par type des véhicules au niveau de l'UE, les prescriptions techniques à respecter pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne la sécurité et la protection de l'environnement doivent être harmonisées au niveau de l'Union. L'action isolée des États membres porterait atteinte à l'ensemble du système de réception par type des véhicules. Il est donc nécessaire que les mesures soient prises au niveau de l'Union de manière à éviter l'apparition d'obstacles au marché unique.

La proposition est dès lors conforme au principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité parce qu'elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur tout en offrant, dans le même temps, un haut degré de sécurité publique et de protection de l'environnement.

- **Choix de l'instrument**

Règlement modifiant un règlement

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

Une analyse d'impact ayant été déjà réalisée pour le règlement (UE) n° 168/2013, la présente proposition n'est pas accompagnée de sa propre analyse d'impact. La présente proposition ne modifie pas ledit règlement sur le fond et n'impose pas de nouvelles obligations aux parties concernées. Elle vise principalement à établir, pour des raisons exceptionnelles dans le contexte de l'épidémie actuelle de COVID-19, des dispositions particulières en matière de fin de série pour la seule année 2021.

### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La présente proposition n'a pas d'incidence budgétaire pour les institutions de l'UE.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant le règlement (UE) n° 168/2013 en ce qui concerne des mesures spécifiques relatives aux véhicules de catégorie L de fin de série, en réaction à l'épidémie 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,  
après consultation du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) L'épidémie de 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, ce qui a entraîné, pour les constructeurs, des retards importants dans l'écoulement de leur stock de véhicules Euro 4 qui, conformément à l'annexe IV du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>, doivent être immatriculés avant l'entrée en vigueur de la norme environnementale Euro 5, le 1<sup>er</sup> janvier 2021.
- (2) Les dispositions relatives au système de fin de série énoncées dans le règlement (UE) n° 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 l'épidémie de COVID-19, il apparaît que les dispositions en matière de fin de série figurant dans le règlement (UE) n° 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 norme environnementale Euro 5.

---

<sup>1</sup> JO C du , p. .

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 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 060 du 2.3.2013, p. 52).

- (4) Compte tenu des circonstances exceptionnelles provoquées par l'épidémie de COVID-19 et afin d'éviter d'éventuelles perturbations du marché, il est nécessaire de modifier les dispositions du règlement (UE) n° 168/2013 concernant les véhicules de fin de série.
- (5) Afin de garantir que l'application de ces mesures soit limitée aux véhicules qui étaient en stock au moment où les décisions nationales de confinement ont été prises, 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) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles provoquées par la propagation de la COVID-19, il est apparu approprié de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole n° 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.
- (7) Étant donné que ces mesures sont urgentes, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (8) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) n° 168/2013 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Dans le règlement (UE) n° 168/2013, l'article 44bis suivant est inséré:

*«Article 44bis*

**Mesures spécifiques concernant les véhicules de fin de série en réaction à l'épidémie de COVID-19**

1. Par dérogation à l'article 44, les véhicules conformes à un type de véhicule dont la réception UE par type n'est plus valable à partir du 1<sup>er</sup> 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, sous réserve des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article.
2. Le nombre de véhicules de fin de série visés au paragraphe 1 ne dépasse pas le nombre de véhicules dont la réception UE par type n'est plus valable à partir du 1<sup>er</sup> 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. Le constructeur porte une mention spéciale sur le certificat de conformité des véhicules mis en service en vertu du paragraphe 1, en qualifiant ces véhicules de «2021 — fin de série».

5. 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 au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2021.».

#### *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

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*