



Bruselas, 18 de diciembre de 2020
REV1: sustituye a la Comunicación
de 13 de noviembre de 2018

COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS

RETIRADA DEL REINO UNIDO Y NORMAS DE LA UNIÓN SOBRE LAS EMISIONES DE CO₂ PARA LOS TURISMOS NUEVOS, LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS Y LOS VEHÍCULOS PESADOS NUEVOS

El Reino Unido se retiró de la Unión Europea el 1 de febrero de 2020 y, desde entonces, es un «tercer país»¹. El Acuerdo de Retirada² prevé un período transitorio que finaliza el 31 de diciembre de 2020. Hasta esa fecha, el Derecho de la Unión se aplica al y en el Reino Unido en su totalidad³.

Durante el período transitorio, la Unión y el Reino Unido negociarán un acuerdo sobre una nueva asociación que contemple, en particular, una zona de libre comercio. Sin embargo, no es seguro que dicho acuerdo llegue a celebrarse y a entrar en vigor al final del período transitorio. En cualquier caso, tal acuerdo crearía una relación en la que las condiciones de acceso al mercado serán muy diferentes de la participación del Reino Unido en el mercado interior⁴, en la unión aduanera de la UE y en el ámbito del IVA y los impuestos especiales.

Por consiguiente, se recuerda a todas las partes interesadas, y especialmente a los operadores económicos, la situación jurídica aplicable a partir del final del período transitorio.

Recomendaciones a las partes interesadas:

¹ Un tercer país es un país que no pertenece a la UE.

² Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, DO L 29 de 31.1.2020, p. 7 («Acuerdo de Retirada»).

³ A reserva de determinadas excepciones previstas en el artículo 127 del Acuerdo de Retirada, ninguna de las cuales es pertinente en el contexto de la presente Comunicación.

⁴ En particular, un acuerdo de libre comercio no contempla conceptos del mercado interior (en el ámbito de los bienes y servicios) como el reconocimiento mutuo, el «principio del país de origen» y la armonización. Un acuerdo de libre comercio tampoco suprime las formalidades y controles aduaneros, en particular aquellos relativos al origen de las mercancías y sus insumos, así como las prohibiciones y restricciones aplicables a las importaciones y las exportaciones.

Para hacer frente a las consecuencias expuestas en la presente Comunicación, se aconseja, en particular, i) a los fabricantes establecidos en el Reino Unido y ii) a los fabricantes de terceros países que tengan un representante en el Reino Unido que garanticen el establecimiento de un representante en la UE, e informen de ello a la Comisión.

Le rogamos que tenga en cuenta lo siguiente:

La presente Comunicación no aborda:

- la legislación de la UE relativa a la homologación de vehículos de motor;
- la legislación de la UE sobre las emisiones de los vehículos distintas del CO₂.

En relación con estos aspectos se están elaborando o se han publicado otras comunicaciones⁵.

SITUACIÓN JURÍDICA TRAS EL FINAL DEL PERÍODO TRANSITORIO

Tras el final del período transitorio, las normas de la Unión sobre normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los vehículos nuevos (turismos y vehículos comerciales ligeros⁶, así como vehículos pesados⁷) dejarán de aplicarse al Reino Unido⁸.

⁵ https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/overview/consequences-public-administrations-businesses-and-citizens-eu_es

⁶ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

⁷ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202). Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

⁸ Mientras que los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 figuraban inicialmente en la lista del Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte como legislación de la UE aplicable en el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, el Comité Mixto UE-Reino Unido decidió, en la Decisión n.º 3/2020 del Comité Mixto, de 17 de diciembre de 2020, suprimir dichos actos jurídicos del anexo 2 del Protocolo. Por lo tanto, ni estos Reglamentos ni su legislación derogatoria se aplican en el Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte después del final del período transitorio.

1. TURISMOS NUEVOS Y VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS

1.1. Turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el Reino Unido hasta el 31 de diciembre de 2020

De conformidad con el artículo 96, apartado 4, del Acuerdo de Retirada, el Reino Unido seguirá notificando los datos sobre turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en su territorio hasta el 31 de diciembre de 2020. Notificará estos datos a la Comisión a más tardar el 28 de febrero de 2021, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/631.

La Comisión tendrá en cuenta los datos de 2020 notificados por el Reino Unido para todos los fines previstos en el Reglamento (UE) 2019/631 en los cuales se toman en consideración los datos de 2020. Se incluyen, entre otros, los siguientes:

- el cálculo de los objetivos de emisiones específicas para 2020 de cada fabricante;
- el cálculo de las emisiones medias específicas (WLTP y NEDC) en 2020 de cada fabricante;
- la determinación de la masa media en orden de marcha del parque de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos de la Unión en 2020;
- la determinación del valor M0 que debe aplicarse en el cálculo de los objetivos de emisiones específicas de 2024 para los fabricantes de vehículos comerciales ligeros⁹.

La Comisión también tendrá en cuenta los datos presentados por los fabricantes sobre los datos medidos de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el Reino Unido en 2020 para determinar el objetivo a escala del parque de la UE para 2021, tal como se establece en el punto 6.0 de las respectivas partes A y B del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631.

1.2. Turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el Reino Unido después del 31 de diciembre de 2020

En el caso de los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados después del final del período transitorio, es decir, después del 31 de diciembre de 2020, el Reino Unido ya no comunicará ningún dato.

2. VEHÍCULOS PESADOS NUEVOS

Los datos sobre vehículos pesados nuevos matriculados en el período de notificación comprendido entre el 1 de enero de 2019 y el 30 de junio de 2020 y

⁹ Véase el artículo 14, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2019/631.

notificados por el Reino Unido de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/956¹⁰ se tendrán en cuenta para todos los fines previstos en el Reglamento (UE) 2019/1242 en los cuales se toman en consideración los datos correspondientes a ese período de notificación, incluidos, entre otros:

- la determinación de las emisiones de CO₂ de referencia del parque de vehículos de la Unión;
- la determinación de las emisiones específicas medias de CO₂ de cada fabricante en ese período de notificación;
- la determinación del factor de emisión cero y baja emisión de cada fabricante en ese período de notificación.

El Acuerdo de Retirada no establece obligaciones de notificación del Reino Unido por lo que se refiere a los vehículos pesados una vez finalizado el período transitorio. Así pues, el Reino Unido no está obligado a notificar ningún dato después del final del período transitorio. No tiene que informar sobre los vehículos pesados nuevos matriculados después del 1 de julio de 2020.

3. REQUISITOS DE ESTABLECIMIENTO Y REPRESENTANTES EN LA UE

De conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) 2019/631 y el artículo 3, apartado 10, del Reglamento (UE) 2019/1242, leído en relación con el artículo 3, apartados 40, y 41, y el artículo 13, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/858¹¹, un fabricante cuyos vehículos estén matriculados en la Unión debe estar establecido o tener un representante establecido en la Unión.

Por tanto, a partir del final del período transitorio:

- un fabricante establecido en el Reino Unido debe tener un representante para la UE en la UE;
- un fabricante establecido en un tercer país cuyo representante para la UE estuviese establecido en el Reino Unido antes del final del período transitorio debe tener un representante para la UE en la UE.

La Comisión debe ser informada de inmediato de la información de contacto del representante de la UE.

¹⁰ Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

¹¹ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

El sitio web de la Comisión sobre las normas de la Unión sobre las emisiones de CO₂ para los vehículos ligeros y pesados (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en) ofrece información general sobre la legislación de la Unión relativa a las emisiones de CO₂ de los vehículos de motor. Estas páginas se irán actualizando con más información cuando sea necesario.

Comisión Europea
Dirección General de Acción por el Clima