



Bruselas, 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 Y LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido notificó su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, a menos que el acuerdo de retirada ratificado¹ fije otra fecha, todo el Derecho primario y el Derecho derivado de la Unión dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019, a las 00:00 horas (hora central europea) (en lo sucesivo, «fecha de retirada»)². El Reino Unido se convertirá entonces en un «tercer país»³.

La preparación de la retirada no solo incumbe a la Unión y a las autoridades nacionales, sino también a los operadores privados.

Habida cuenta del considerable nivel de incertidumbre, sobre todo en lo que se refiere al contenido del posible acuerdo de retirada, se recuerdan a las partes interesadas las consecuencias jurídicas que habrán de considerarse cuando el Reino Unido pase a ser un tercer país.

Sin perjuicio de cualquier disposición transitoria que pueda figurar en un posible acuerdo de retirada, a partir de la fecha de retirada, las normas de la UE sobre las emisiones de CO₂ para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos⁴ dejarán de aplicarse al Reino Unido. Esto tiene, en particular, las consecuencias que se exponen a continuación.

¹ Están en curso negociaciones con el Reino Unido con vistas a alcanzar un acuerdo de retirada.

² Por otro lado, de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea, el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, puede decidir por unanimidad que los Tratados dejen de aplicarse en una fecha posterior.

³ Un tercer país es un país que no pertenece a la UE.

⁴ Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1); Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

1. OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS

El artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 imponen a los fabricantes de turismos nuevos y a los fabricantes de vehículos comerciales ligeros nuevos la obligación de no superar los objetivos de emisiones específicas de CO₂ que se calculan anualmente teniendo en cuenta los objetivos de reducción a escala de la UE establecidos en el artículo 1 del respectivo Reglamento (es decir, para los turismos: 130g CO₂/km de aquí a 2015 y 95g CO₂/km de aquí a 2021; para los vehículos comerciales ligeros: 175g CO₂/km de aquí a 2017 y 147g CO₂/km de aquí a 2020). Corresponde a los fabricantes garantizar que la media de emisiones de CO₂ de su parque de vehículos de nueva matriculación no supere su objetivo de emisiones específicas.

A partir de la fecha de retirada, los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el Reino Unido dejarán de contar para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ en la UE.

2. TRANSMISIÓN ANUAL DE LOS DATOS DE LAS EMISIONES DE CO₂

Con arreglo al artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y al artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 510/2011, antes del 28 de febrero de cada año, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión determinados datos sobre los turismos nuevos y sobre los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión durante el año natural precedente. Estos datos constituirán la base para la determinación de las emisiones medias específicas de CO₂ y el objetivo de emisiones específicas de cada fabricante, y servirán también para determinar si los fabricantes alcanzan tales objetivos.⁵

Los datos de nuevas matriculaciones en 2018 transmitidos el 28 de febrero de 2019 antes de la fecha de retirada se tendrán en cuenta para determinar las emisiones medias específicas de CO₂ correspondientes a 2018 y el objetivo de emisiones específicas de ese año para los fabricantes de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos.

A partir de la fecha de retirada, el Reino Unido ya no estará obligado a determinar y transmitir a la Comisión datos sobre matriculaciones en el Reino Unido; en otras palabras, en 2020 el Reino Unido ya no estará obligado a transmitir los datos relativos a las matriculaciones realizadas durante el año natural 2019.

⁵ A fin de garantizar la coherencia de los datos que deben transmitir los Estados miembros, el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2010, sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 293 de 11.11.2010, p. 15) y el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 de la Comisión, de 3 de abril de 2012, sobre el seguimiento y la notificación de los datos relativos a la matriculación de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 98 de 4.4.2012, p. 1) establecen las normas sobre la recogida y la notificación de dichos datos.

3. EXCEPCIONES AL OBJETIVO DE EMISIONES ESPECÍFICAS

Con arreglo al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y al artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 510/2011, los fabricantes podrán, en determinadas condiciones, beneficiarse de excepciones respecto a sus objetivos de emisiones específicas si son responsables de menos de 300 000 turismos nuevos matriculados y de menos de 22 000 vehículos comerciales ligeros matriculados en la UE por año natural.

Las matriculaciones en el Reino Unido a partir de la fecha de retirada no se tendrán en cuenta a la hora de evaluar si un fabricante puede acogerse a tales excepciones. Si la retirada del Reino Unido afecta a la posibilidad de un fabricante de acogerse a una excepción, dicho fabricante deberá informar inmediatamente a la Comisión.

4. REPRESENTANTES DE LA UE

De conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del artículo 3, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) n.º 510/2011, leídos en relación con el artículo 3, apartados 27 y 28, y el artículo 5, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, a partir de la fecha de retirada:

- un fabricante establecido en el Reino Unido debe tener un representante para la UE en la UE-27;
- un fabricante establecido en un tercer país cuyo representante en la UE tenga su sede actual en el Reino Unido debe tener un representante para la UE en la UE-27.

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

Comisión Europea
Dirección General de Acción por el Clima