



COMISIÓN EUROPEA

DIRECCIÓN GENERAL DE MERCADO INTERIOR, INDUSTRIA, EMPRENDIMIENTO Y PYMES

Bruselas, 14 de julio de 2020
REV1 – sustituye a las
Comunicaciones de 8 de febrero de
2018 [«Homologaciones de tipo
(vehículos automóviles)»] y de 28
de marzo de 2018
[«Homologaciones (vehículos y
motores)»] y al documento de
preguntas y respuestas de 6 de
marzo de 2019

COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS

RETIRADA DEL REINO UNIDO Y NORMAS DE LA UNIÓN EN EL ÁMBITO DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES Y UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

Índice

INTRODUCCIÓN	2
A. SITUACIÓN JURÍDICA A PARTIR DEL FINAL DEL PERÍODO TRANSITORIO	3
1. CONSECUENCIAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES ECONÓMICOS.....	4
2. CONSECUENCIAS PARA LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO Y LAS AUTORIDADES DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO. ASPECTOS GENERALES.....	5
3. CONCESIÓN DE HOMOLOGACIONES DE TIPO DE LA UNIÓN EN SUSTITUCIÓN DE HOMOLOGACIONES DE TIPO DEL REINO UNIDO CON ARREGLO AL REGLAMENTO (UE) 2019/26.....	6
3.1. Nueva homologación de tipo de la Unión concedida y que surte efecto antes del final del período transitorio	7
3.2. Nueva homologación de tipo de la Unión concedida a partir de la fecha en la que finaliza el período transitorio	7
4. ACLARACIÓN SOBRE LA (IN)VALIDEZ DE LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO EXPEDIDAS CON ARREGLO A LA DIRECTIVA 97/68/CE	8

B. DISPOSICIONES DE SEPARACIÓN PERTINENTES DEL ACUERDO DE RETIRADA	9
C. NORMAS APLICABLES EN IRLANDA DEL NORTE A PARTIR DEL FINAL DEL PERÍODO TRANSITORIO	11

INTRODUCCIÓN

Desde el 1 de febrero de 2020, el Reino Unido se ha retirado de la Unión Europea y ha pasado a ser un «tercer país»¹. El Acuerdo de Retirada² prevé un período transitorio que finalizará el 31 de diciembre de 2020. Hasta esa fecha, el Derecho de la Unión se aplica a y en el Reino Unido en su totalidad³.

Durante el período transitorio, la Unión y el Reino Unido negociararán 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 a partir del final del período transitorio (parte A). La presente Comunicación también explica determinadas disposiciones de separación pertinentes del Acuerdo de Retirada (parte B), así como las normas aplicables en Irlanda del Norte a partir del final del período transitorio (parte C).

Recomendaciones a las partes interesadas:

Para afrontar las consecuencias a las que se refiere la presente Comunicación, se recomienda a los fabricantes de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que:

- se aseguren de que las homologaciones exigidas con arreglo a la legislación de la Unión sobre homologación de tipo son expedidas por una autoridad de homologación

¹ Por tercer país se entiende todo país que no sea miembro de 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 los 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 de las importaciones y las exportaciones.

de la Unión Europea y de que los vehículos están provistos de un certificado de conformidad válido;

- garanticen que sus representantes y los importadores cumplen los requisitos de establecimiento y adapten el marcado y etiquetado en caso necesario;
- adapten los canales de distribución para tener en cuenta las necesidades de importación.

Nota:

La presente Comunicación no se refiere a los aspectos siguientes:

- normas de la Unión sobre las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros;
- normas de la UE sobre el transporte de mercancías por carretera.

En lo tocante a estos aspectos se están elaborando o se han publicado otras Comunicaciones⁵.

A. SITUACIÓN JURÍDICA A PARTIR DEL FINAL DEL PERÍODO TRANSITORIO

A partir del final del período transitorio, la normativa de la Unión sobre vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas (denominados colectivamente en lo sucesivo «vehículos de motor»), y en particular:

- el 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 vehículos⁶, que deroga con efectos a 1 de septiembre de 2020 la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos⁷;
- el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos⁸;

⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_es

⁶ DO L 151 de 14.6.2018, p. 1.

⁷ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁸ DO L 60 de 2.3.2013, p. 1.

- el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos⁹;
- y el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera¹⁰, por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE¹¹ (denominados colectivamente en lo sucesivo «**la legislación de la Unión sobre homologación de tipo**»),

dejará de aplicarse al Reino Unido¹². Esto tiene, en particular, las siguientes consecuencias:

1. CONSECUENCIAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES ECONÓMICOS

La legislación de la Unión sobre homologación de tipo considera «agentes económicos» al fabricante, al representante del fabricante, al importador y al distribuidor¹³.

Según la legislación de la Unión sobre homologación de tipo, el importador es el agente económico establecido en la Unión Europea que introduce en el mercado de la Unión un vehículo de motor fabricado en un tercer país. A partir del final del período transitorio, un fabricante o un importador establecido en el Reino Unido dejarán de considerarse como un agente económico establecido en la Unión. Por consiguiente, un agente económico establecido en la Unión que, antes del final del período transitorio, se consideraba distribuidor de la Unión Europea de vehículos de motor recibidos del Reino Unido se convertirá en importador a efectos de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo con respecto a tales vehículos de motor a partir del final del período transitorio. Ese operador deberá cumplir las obligaciones más estrictas aplicables al importador, en particular por lo que toca a la verificación de la conformidad de los productos y a la indicación de sus datos de contacto en el producto o en su etiqueta¹⁴.

⁹ DO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

¹⁰ DO L 252 de 16.9.2016, p. 53.

¹¹ Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

¹² En relación con la aplicabilidad a Irlanda del Norte de estos Reglamentos, véase la parte C de la presente Comunicación.

¹³ Artículo 3, puntos 40 a 44, del Reglamento (UE) 2018/858; artículo 3, puntos 25, 26 y 41 a 43, del Reglamento (UE) n.º 167/2013; artículo 3, puntos 47 a 51, del Reglamento (UE) n.º 168/2013; artículo 3, puntos 49 a 53, del Reglamento (UE) 2016/1628.

¹⁴ Artículos 16 y 17 del Reglamento (UE) 2018/858; artículos 11 y 12 del Reglamento (UE) n.º 167/2013; artículos 12 y 13 del Reglamento (UE) n.º 168/2013; artículos 11 y 12 del Reglamento (UE) 2016/1628.

Los fabricantes establecidos fuera de la Unión deben designar a un **único representante** establecido en la Unión que los represente ante las autoridades de homologación de los Estados miembros y a efectos de la vigilancia del mercado. Puede designarse un único representante para ambas finalidades¹⁵.

A partir del final del período transitorio, los representantes de los fabricantes establecidos en el Reino Unido dejarán de considerarse como establecidos en la Unión, y perderán su condición con arreglo a la legislación de la Unión sobre homologación de tipo, independientemente de cuándo se introduzcan en el mercado los vehículos de motor. Los fabricantes deberán asegurarse de que, a partir del final del período transitorio, sus representantes designados estén establecidos en la Unión Europea.

El fabricante deberá informar inmediatamente a las autoridades nacionales de homologación de tipo y de vigilancia del mercado de cualquier cambio que afecte a su representante único. Cuando existan bases de datos específicas, como el sistema europeo de intercambio para la homologación de tipo europea (ETAES), la información sobre los representantes únicos puede registrarse en esas bases de datos y, por tanto, toda modificación será rastreable.

2. CONSECUENCIAS PARA LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO Y LAS AUTORIDADES DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO. ASPECTOS GENERALES

Los vehículos de motor incluidos en el ámbito de aplicación de los Reglamentos (UE) 2018/858, (UE) n.º 167/2013 y (UE) n.º 168/2013 solo podrán ser introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido por el fabricante que certifique que los vehículos han sido fabricados de conformidad con una homologación de tipo UE otorgada por una autoridad de un Estado miembro^{16, 17}.

Los motores para máquinas móviles no de carretera dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2016/1628 o las máquinas móviles no de carretera en las que estén instalados tales motores solo podrán introducirse en el mercado si el motor está cubierto por una homologación de tipo UE válida¹⁸ o si entran dentro de las

¹⁵ Artículo 13, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/858; artículo 8, apartados 4 y 5, del Reglamento (UE) n.º 167/2013; artículo 9, apartados 4 y 5, del Reglamento (UE) n.º 168/2013; artículo 8, apartados 10 y 11, del Reglamento (UE) 2016/1628.

¹⁶ Artículo 6, apartado 4, y artículos 36 y 48 del Reglamento (UE) 2018/858; artículos 33 y 38 del Reglamento (UE) n.º 167/2013; artículo 6, apartado 2, y artículos 38 y 43 del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

Para la definición de «autoridad de homologación», véase el artículo 3, punto 36, del Reglamento (UE) 2018/858; el artículo 3, punto 27, del Reglamento (UE) n.º 167/2013; y el artículo 3, punto 56, del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

¹⁷ Esto se entiende sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones sobre introducción en el mercado, matriculación y puesta en servicio de vehículos de fin de serie: Artículo 49 del Reglamento (UE) 2016/1628, artículo 39, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 167/2013 y artículo 44, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

¹⁸ Artículo 5, apartado 3, del Reglamento (UE) 2016/1628. Para la definición de «autoridad de homologación», véase el artículo 3, punto 55, del Reglamento (UE) 2016/1628.

exenciones y disposiciones transitorias aplicables a los motores o vehículos y a las máquinas móviles no de carretera en los que tales motores estén instalados¹⁹.

A partir del final del período transitorio, la autoridad de homologación del Reino Unido dejará de ser una autoridad de homologación de tipo UE en virtud de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo. En consecuencia, a partir del final del período transitorio, un fabricante no podrá comercializar en la Unión Europea:

- i) vehículos de motor incluidos en el ámbito de aplicación de los Reglamentos (UE) 2018/858, (UE) n.º 167/2013 o (UE) n.º 168/2013 acompañados de un certificado de conformidad que haga referencia a una homologación de tipo concedida por la autoridad de homologación del Reino Unido anteriormente competente en virtud de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo;
- ii) motores para máquinas móviles no de carretera o máquinas móviles no de carretera en las que estén instalados tales motores para los que la autoridad de homologación del Reino Unido anteriormente competente en virtud de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo haya concedido una homologación de tipo.

A partir del final del período transitorio, la autoridad de homologación del Reino Unido ya no estará tampoco en condiciones de desempeñar ninguna de las funciones y actividades de seguimiento y supervisión de una autoridad de homologación a efectos de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo (por ejemplo, en relación con la conformidad de la producción o la conformidad en circulación) con respecto a las homologaciones de tipo concedidas antes del final del período transitorio. Además, la autoridad de homologación del Reino Unido ya no podrá expedir revisiones ni extensiones de dichas homologaciones en virtud del artículo 34 del Reglamento (UE) 2018/858, del artículo 30 del Reglamento (UE) n.º 167/2013, del artículo 35 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 o del artículo 28 del Reglamento (UE) 2016/1628.

3. CONCESIÓN DE HOMOLOGACIONES DE TIPO DE LA UNIÓN EN SUSTITUCIÓN DE HOMOLOGACIONES DE TIPO DEL REINO UNIDO CON ARREGLO AL REGLAMENTO (UE) 2019/26

El 8 de enero de 2019, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2019/26, que complementa la legislación de la Unión sobre homologación de tipo por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión²⁰.

El artículo 4 del Reglamento (UE) 2019/26 establece que todo fabricante titular de una homologación de tipo del Reino Unido válida puede presentar a una autoridad

¹⁹ Artículo 10, apartado 7, de la Directiva 97/68/CE, artículo 34, apartados 7 y 8, o artículo 58, apartados 5 a 11, del Reglamento (UE) 2016/1628, y en actos adoptados sobre la base del artículo 19, apartado 6, el artículo 20, apartado 8, el artículo 28, apartado 6, y el artículo 53, apartado 12, del Reglamento (UE) n.º 167/2013 que permitan la introducción en el mercado de dichos motores, vehículos y máquinas móviles no de carretera sin el requisito de una homologación válida.

²⁰ DO L 8 de 10.1.2019, p. 1.

de homologación de tipo de la Unión una solicitud de homologación de la Unión del mismo tipo²¹ hasta que la legislación de la Unión sobre homologación de tipo deje de aplicarse a y en el Reino Unido, es decir, hasta el final del período transitorio.

3.1. Nueva homologación de tipo de la Unión concedida y que surte efecto antes del final del período transitorio

En esta situación, de conformidad con el artículo 5, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/26, la antigua homologación de tipo del Reino Unido dejará de ser válida el día anterior a aquel en que surta efecto la nueva homologación de tipo de la Unión.

El artículo 5, apartado 6, párrafo tercero, del Reglamento (UE) 2019/26 establece que los vehículos de motor producidos con arreglo a una homologación de tipo del Reino Unido que haya dejado de ser válida a raíz de la concesión de una homologación de tipo de la Unión antes del final del período transitorio pueden introducirse en el mercado, matricularse y ponerse en servicio en la Unión hasta que la legislación de la Unión sobre homologación de tipo deje de aplicarse a y en el Reino Unido. Si la homologación de tipo del Reino Unido deja de ser válida antes de esa fecha por otras razones, los vehículos de motor solo podrán introducirse en el mercado, matricularse y ponerse en servicio en la Unión hasta la fecha en que la homologación de tipo del Reino Unido deje de ser válida. En el caso de los vehículos, los fabricantes tendrán que indicar el nuevo número de homologación de tipo de la Unión en un suplemento del certificado de conformidad.

El considerando 17 del Reglamento (UE) 2019/26 aclara que «Dado que las fechas de introducción en el mercado, matriculación y puesta en servicio pueden diferir, la fecha en que se emprenda la primera de esas fases debe servir para determinar los plazos establecidos en el presente Reglamento». De acuerdo con lo anterior, los vehículos de motor introducidos en el mercado antes del final del período transitorio bajo las condiciones establecidas en el artículo 5, apartado 6, párrafo tercero, podrán matricularse y ponerse en servicio también en esa fecha o posteriormente.

3.2. Nueva homologación de tipo de la Unión concedida a partir de la fecha en la que finaliza el período transitorio

De conformidad con el artículo 5, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/26, la antigua homologación de tipo del Reino Unido dejará de ser válida a más tardar el día en que la legislación de la Unión en materia de homologación de tipo deje de aplicarse a y en el Reino Unido, es decir, al final del período transitorio.

²¹ Con arreglo al artículo 3 del Reglamento (UE) 2019/26, «autoridad de homologación de tipo de la Unión» es una autoridad de homologación de tipo de un Estado miembro distinto del Reino Unido, y «homologación de tipo de la Unión» es una homologación de tipo UE concedida por una autoridad de homologación de tipo de la Unión con arreglo a ese Reglamento.

A la luz del considerando 17 del Reglamento (UE) 2019/26, si una autoridad de homologación de tipo de la Unión no puede procesar todas las solicitudes de diferentes fabricantes a tiempo, es decir, antes del final del período transitorio, y, en consecuencia, la nueva homologación de tipo de la Unión, que sustituye a la anterior homologación de tipo del Reino Unido, se expide solo a partir de la fecha en que finaliza el período transitorio, se aplicará lo siguiente:

- Los vehículos de motor producidos con arreglo a una homologación de tipo del Reino Unido para los que se haya solicitado una homologación de tipo de la Unión de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/26 y que hayan sido introducidos en el mercado de la Unión Europea antes del final del período transitorio podrán matricularse y ponerse en servicio también en esa fecha o posteriormente, en espera de la concesión de la nueva homologación de tipo de la Unión. En el caso de los vehículos, los fabricantes tendrán que presentar a las autoridades competentes del Estado miembro en el que se solicite la matriculación y puesta en servicio la prueba de que han presentado una solicitud de homologación de tipo de la Unión para una homologación del mismo tipo a una autoridad de homologación de la Unión con arreglo al artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/26²².
- A partir del final del período transitorio, la producción de vehículos de motor destinados a ser introducidos en el mercado de la Unión Europea solo podrá tener lugar con arreglo a una homologación de tipo concedida por una autoridad de homologación de tipo de la Unión.

4. ACLARACIÓN SOBRE LA (IN)VALIDEZ DE LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO EXPEDIDAS CON ARREGLO A LA DIRECTIVA 97/68/CE

Tanto el considerando 20 como el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/26 se basan en el supuesto de que las homologaciones de tipo, que entran dentro de las excepciones y disposiciones transitorias establecidas en la Directiva 97/68/CE o en el Reglamento (UE) 2016/1628, han dejado de ser válidas.

La Directiva 97/68/CE no contiene un artículo equivalente al artículo 30 del Reglamento (UE) 2016/1628 que especifique en qué casos dejan de ser válidas las homologaciones de tipo.

Sin embargo, el artículo 10, apartado 2, de la Directiva 97/68/CE contenía una disposición relativa a los motores de fin de serie que se basaba en el principio de que una homologación de tipo expedida para una categoría de motor de una determinada fase de emisiones dejaba de ser válida a partir de la fecha de aplicación obligatoria, a efectos de la introducción en el mercado, de la siguiente fase de emisiones indicada en el artículo 9, apartado 4, de dicha Directiva.

²² Alternativamente, los fabricantes y otros agentes económicos afectados podrán basarse en las disposiciones sobre separación del Acuerdo de Retirada relativas a las mercancías introducidas en el mercado (véase la parte B de la presente Comunicación).

Por lo tanto, se considera que las homologaciones de tipo concedidas con arreglo a la Directiva 97/68/CE dejan de ser válidas mediante la aplicación obligatoria de nuevos requisitos en materia de emisiones para la introducción en el mercado. Esto se ajusta a las disposiciones establecidas en el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/26.

B. DISPOSICIONES DE SEPARACIÓN PERTINENTES DEL ACUERDO DE RETIRADA

El artículo 41 del Acuerdo de Retirada dispone que un bien real e individualmente identificable introducido legalmente en el mercado de la Unión o del Reino Unido antes del final del período transitorio podrá seguir comercializándose en el mercado de la Unión o del Reino Unido y circular entre estos dos mercados hasta que llegue al usuario final. Cuando así lo prevean las disposiciones aplicables del Derecho de la Unión, tal bien podrá ponerse en servicio en la Unión Europea o en el Reino Unido.

El concepto de introducción en el mercado se aplica a los productos individuales. Por consiguiente, esta disposición se aplicará únicamente a los productos individuales que hayan sido introducidos en el mercado de la Unión Europea o del Reino Unido antes del final del período transitorio, pero no al tipo o la serie de productos de manera general.

Al operador económico que invoque dicha disposición le corresponderá la carga de la prueba, por medio de cualquier documento pertinente, de que el bien ha sido introducido en el mercado de la Unión o del Reino Unido antes del final del período transitorio²³. Puede probarse la introducción en el mercado por medio de cualquier documento pertinente que se utilice normalmente en transacciones comerciales (p. ej. contratos de venta relativos a mercancías que ya se hayan fabricado, facturas, documentos relativos al envío de mercancías para su distribución o documentos comerciales similares). No es necesario crear un nuevo tipo de documento para este fin. En la práctica, esta prueba deberá aportarse en caso de realizarse controles a la importación en la Unión Europea o en el Reino Unido, o en caso de que las autoridades de vigilancia del mercado efectúen controles. Las pruebas documentales aportadas deben permitir verificar que corresponden a las mercancías individuales y las cantidades presentadas en la aduana o comprobadas por las autoridades de vigilancia del mercado o para las que se solicita la inscripción en el registro, por ejemplo, con la referencia a los elementos de identificación específicos de los productos.

A los efectos de dicha disposición, se entenderá por «introducción en el mercado» el primer suministro, remunerado o gratuito, de un bien para su distribución, consumo o utilización en el mercado en el transcurso de una actividad comercial²⁴. El «suministro de un bien para su distribución, consumo o utilización» significa que, «una vez terminada la fase de fabricación, un bien real e individualmente identificable es objeto de un acuerdo escrito o verbal entre dos o más personas físicas o jurídicas para la transmisión de la propiedad, cualquier otro derecho real o la posesión del bien en cuestión, o es objeto de una oferta a una persona física o jurídica o a varias para celebrar dicho acuerdo»²⁵.

²³ Artículo 42 del Acuerdo de Retirada.

²⁴ Artículo 40, letras a) y b), del Acuerdo de Retirada.

²⁵ Artículo 40, letra c), del Acuerdo de Retirada.

«Puesta en servicio» significa «la primera utilización de un bien en la Unión o el Reino Unido por parte del usuario final para los fines pretendidos [...]»²⁶.

Esto significa que un vehículo de motor introducido en el mercado del Reino Unido con arreglo a esta definición antes del final del período transitorio, con arreglo a una homologación de tipo concedida por el Reino Unido, puede seguir siendo comercializado (por ejemplo, suministrado para distribución o uso), matriculado y puesto en servicio en la Unión después del final del período transitorio, y viceversa, sin necesidad de una nueva homologación de tipo, un nuevo etiquetado o marcado o modificaciones del producto, hasta que llegue a su usuario final.

Entre las situaciones que se consideran introducción en el mercado cabe citar las siguientes:

- un contrato de venta del fabricante al importador, al distribuidor (también dentro de un grupo, siempre que se pueda identificar una transacción real) o al cliente final, cuando la fabricación de la mercancía se haya completado;
- para las ventas en línea, solo la recepción por el cliente de la confirmación de su pedido, en la que se identifica la mercancía como ya fabricada y objeto de transacción, lista para su envío al cliente.

Por el contrario, las siguientes situaciones no se consideran introducción en el mercado:

- mercancías encargadas, pero aún no fabricadas;
- contratos para el suministro de bienes fungibles (por ejemplo, X unidades del producto Y, no identificables individualmente);
- mercancías fabricadas y mantenidas en las existencias del fabricante, pero aún no suministradas para su distribución, consumo o uso;
- una oferta genérica de un producto en línea (solo después de la realización y confirmación de un pedido por parte de un cliente se considerará que la mercancía específica objeto de la transacción y lista para su envío ha sido introducida en el mercado).

EJEMPLO 1: Vehículos de motor que se encuentran físicamente en la cadena de distribución o que se utilizan en el mercado de la Unión Europea o del Reino Unido antes del final del período transitorio:

- *Un mayorista posee en la Unión, con vistas a su posterior distribución, un automóvil o una motocicleta provistos de un certificado de conformidad referido a una homologación de tipo concedida por el Reino Unido.*

El automóvil o la motocicleta han sido introducidos en el mercado de la Unión Europea antes del final del período transitorio y pueden seguir comercializándose en la Unión Europea o el Reino Unido y circular entre ambos mercados hasta llegar a su usuario final; pueden además ser matriculados y puestos en servicio en la Unión Europea o en el Reino Unido después del final del período transitorio sin necesidad de una nueva homologación de tipo, un nuevo etiquetado o marcado o modificaciones de los productos. Esto se entiende sin perjuicio de la obligación de nombrar a un nuevo representante del fabricante establecido en la Unión, si el actual tiene su sede en el Reino Unido, como se indica en el capítulo A, apartado 1.

²⁶ Artículo 40, letra d), del Acuerdo de Retirada.

- *Un camión inacabado fabricado en la Unión Europea antes del final del período transitorio, con una homologación de tipo concedida por el Reino Unido, sometido a una producción multietapa, provisto de un certificado de conformidad válido, se vende a un fabricante de vehículos para su posterior montaje o acabado en la Unión antes del final del período transitorio.*

Sucede lo mismo. Este ejemplo se refiere a un vehículo fabricado en varias fases, la primera de las cuales incluye el bastidor con cabina (es decir, un vehículo incompleto). En el caso de un camión, un bastidor con cabina puede estar homologado como la primera fase para un fabricante de vehículos y un carrocerero (es decir, un tercero) puede ser titular de la homologación para una segunda y última fase posterior. El vehículo incompleto se ha introducido en el mercado de la Unión Europea antes del final del período transitorio.

EJEMPLO 2: Vehículos de motor fabricados con arreglo a una homologación de tipo concedida por el Reino Unido en la Unión Europea, en el Reino Unido o en cualquier otro tercer país, vendidos a un cliente de la Unión antes del final del período transitorio, tras la finalización de la fase de fabricación, pero que aún no han sido entregados físicamente al cliente de la Unión en esa fecha:

- *Un motor de una máquina móvil no de carretera fabricado en los Estados Unidos sobre la base de una homologación de tipo concedida en el Reino Unido se vende a un importador belga o a un fabricante de equipo original de máquinas móviles no de carretera el 15 de diciembre de 2020, pero no llegará a la aduana belga hasta el 15 de enero de 2021.*

Sucede lo mismo que con las mercancías del ejemplo 1. La fecha de introducción en el mercado de la Unión Europea es la fecha de la transacción (el primer suministro) entre el fabricante estadounidense y el importador o fabricante de equipo original de la Unión una vez finalizada la fase de fabricación. La introducción en el mercado no requiere la entrega física del producto.

EJEMPLO 3: Vehículos de motor fabricados en un tercer país con arreglo a una homologación de tipo concedida por el Reino Unido, vendidos a un importador del Reino Unido antes del final del período transitorio pero que aún no le han sido entregados físicamente y vendidos más tarde a un cliente de la Unión Europea después del final del período transitorio.

- *Un automóvil o una motocicleta fabricados en Japón con arreglo a una homologación de tipo concedida por el Reino Unido y acompañados de un certificado de conformidad válido se venden a un importador del Reino Unido el 15 de diciembre de 2020 y llegan a la aduana del Reino Unido el 15 de enero de 2021. El importador del Reino Unido lo vende a un cliente neerlandés el 30 de enero de 2021 y el automóvil o la motocicleta llegan a la aduana neerlandesa el 15 de febrero de 2021.*

Sucede lo mismo que con las mercancías del ejemplo 1. La fecha de introducción en el mercado del Reino Unido es la fecha de la transacción (el primer suministro) entre el fabricante japonés y el importador británico. La introducción en el mercado no requiere la entrega física del producto.

C. NORMAS APLICABLES EN IRLANDA DEL NORTE A PARTIR DEL FINAL DEL PERÍODO TRANSITORIO

Después del final del período transitorio, se aplicará el Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte («Protocolo IE/NI»)²⁷. El Protocolo IE/NI está sujeto al consentimiento

²⁷ Artículo 185 del Acuerdo de Retirada.

periódico de la Asamblea Legislativa de Irlanda del Norte, y su período inicial de aplicación tiene una duración de cuatro años después del final del período transitorio²⁸.

El Protocolo IE/NI establece que determinadas disposiciones del Derecho de la Unión sean aplicables a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte. En el Protocolo IE/NI, la Unión y el Reino Unido han acordado asimismo que, en la medida en que las normas de la Unión se apliquen a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte, Irlanda del Norte será tratada como si fuera un Estado miembro²⁹.

El Protocolo IE/NI dispone que la legislación de la Unión sobre homologación de tipo se aplique a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte³⁰.

Esto significa que debe entenderse que las referencias a la Unión en las partes A y B de la presente Comunicación incluyen a Irlanda del Norte, mientras que las referencias al Reino Unido deben entenderse como referencias hechas únicamente a Gran Bretaña.

Más concretamente, esto significa, entre otras cosas, lo siguiente:

- Los vehículos de motor introducidos en el mercado de Irlanda del Norte tienen que cumplir la legislación de la Unión sobre homologación de tipo.
- Los vehículos de motor fabricados en Irlanda del Norte y enviados a la Unión Europea no son productos importados.
- Los vehículos de motor enviados desde Gran Bretaña a Irlanda del Norte son productos importados.
- El importador y el representante del fabricante pueden estar establecidos en Irlanda del Norte.
- Cuando las disposiciones del Derecho de la Unión exijan un código único que indique un Estado miembro, se indicará «UK(NI)»³¹.
- Las homologaciones de tipo, así como las revisiones o ampliaciones de dichas homologaciones concedidas por una autoridad de homologación de la Unión Europea, son válidas en Irlanda del Norte, es decir, los vehículos de motor pueden comercializarse, matricularse y ponerse en servicio en Irlanda del Norte sobre la base de una homologación de tipo UE.

No obstante, el Protocolo IE/NI excluye la posibilidad de que el Reino Unido, con respecto a Irlanda del Norte:

- participe en la toma y la formulación de decisiones de la Unión³²;

²⁸ Artículo 18 del Protocolo IE/NI.

²⁹ Artículo 7, apartado 1, del Acuerdo de Retirada, leído en relación con el artículo 13, apartado 1, del Protocolo IE/NI.

³⁰ Artículo 5, apartado 4, del Protocolo IE/NI y secciones 9 y 14 del anexo 2 de dicho Protocolo.

³¹ Artículo 7, apartado 2, del Protocolo IE/NI. Las restricciones técnicas, generalmente vinculadas a bases de datos, pueden requerir que el código del país se limite a dos dígitos. En este caso, debe utilizarse una combinación de dígitos no atribuida.

- incoe procedimientos de oposición, salvaguardia o arbitraje en la medida en que se refieran a las reglamentaciones técnicas, las normas, las evaluaciones, los registros, los certificados, las homologaciones y las autorizaciones expedidos o llevados a cabo por los Estados miembros de la Unión Europea³³;
- invoque el principio del país de origen o del reconocimiento mutuo para productos introducidos legalmente en el mercado de Irlanda del Norte, o para evaluaciones, registros, certificados, homologaciones o autorizaciones expedidos u otras actividades realizadas por autoridades u organismos establecidos en el Reino Unido³⁴.

Más concretamente, este último punto significa, entre otras cosas, lo siguiente:

- Las homologaciones de tipo, así como sus revisiones o ampliaciones, concedidas por la autoridad de homologación del Reino Unido con arreglo a la legislación de la Unión sobre homologación de tipo y que sean aplicables en virtud del Protocolo IE/NI solo son válidas en Irlanda del Norte. Por el contrario, tales homologaciones de tipo, revisiones o ampliaciones no son válidas en la Unión Europea³⁵.
- En caso de vehículos de motor que sean homologados por la autoridad de homologación del Reino Unido, la indicación «UK(NI)» deberá colocarse junto a cualquier marca de conformidad, logotipo o similar exigido por las disposiciones aplicables de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo³⁶. Este marcado distintivo permite identificar los vehículos de motor que pueden introducirse legalmente en el mercado, registrados y puestos en servicio de Irlanda del Norte, pero no de la Unión Europea.

El sitio web de la Comisión sobre la industria automovilística (https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_es) ofrece información general sobre la legislación de la Unión sobre homologación de tipo. Estas páginas se irán actualizando con más información cuando sea necesario.

Comisión Europea

Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes

³² En el grupo de trabajo consultivo mixto creado por el artículo 15 del Protocolo IE/NI tendrán lugar los intercambios de información o las consultas mutuas que sean necesarios.

³³ Artículo 7, apartado 3, párrafo quinto, del Protocolo IE/NI.

³⁴ Artículo 7, apartado 3, párrafo primero, del Protocolo IE/NI.

³⁵ Artículo 7, apartado 3, párrafo cuarto, del Protocolo IE/NI.

³⁶ Artículo 7, apartado 3, párrafo cuarto, del Protocolo IE/NI.