



Bruxelles, le 16 juillet 2020
REV2 – remplace la communication
(REV1) du 19 décembre 2018

COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

RETRAIT DU ROYAUME-UNI ET RÈGLES DE L'UE EN MATIÈRE DE SURVEILLANCE ET DE VÉRIFICATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

Depuis le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne et est devenu un «pays tiers»¹. L'accord de retrait² prévoit une période de transition prenant fin le 31 décembre 2020. Jusqu'à cette date, le droit de l'Union dans son intégralité s'applique au Royaume-Uni et sur son territoire³.

Au cours de la période de transition, l'Union et le Royaume-Uni vont négocier un accord sur un nouveau partenariat, prévoyant notamment une zone de libre-échange. Toutefois, il n'est pas certain qu'un tel accord sera conclu et entrera en vigueur à la fin de la période de transition. En tout état de cause, un tel accord créerait une relation qui, sur le plan des conditions d'accès au marché, serait très différente de la participation du Royaume-Uni au marché intérieur⁴, à l'union douanière de l'Union et à l'espace TVA et accises.

Dès lors, l'attention de toutes les parties intéressées, et plus particulièrement des opérateurs économiques, est attirée sur la situation juridique qui s'appliquera après la fin de la période de transition.

Conseils aux parties prenantes

Pour faire face aux conséquences exposées dans la présente communication:

- les compagnies sont invitées à veiller à ce que, après la fin de la période de transition, seuls des vérificateurs accrédités par un organisme national d'accréditation d'un État membre de l'UE délivrent des documents de conformité et exécutent toute autre activité de vérification relevant du règlement (UE) 2015/757;

¹ Un pays tiers est un pays non membre de l'Union.

² Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique, JO L 29 du 31.1.2020, p. 7 (ci-après l'«accord de retrait»).

³ Sous réserve de certaines exceptions prévues à l'article 127 de l'accord de retrait, dont aucune n'est pertinente dans le contexte de la présente communication.

⁴ En particulier, un accord de libre-échange ne prévoit pas de principes liés au marché intérieur (dans le domaine des marchandises et des services) tels que la reconnaissance mutuelle, le «principe du pays d'origine» et l'harmonisation. Il ne supprime pas non plus les formalités et contrôles douaniers, dont ceux concernant l'origine des marchandises et de leurs éléments constitutifs, ni les interdictions et restrictions d'importation et d'exportation.

- les vérificateurs actuellement accrédités par le service d'accréditation du Royaume-Uni devront demander l'accréditation à un organisme national d'accréditation d'un État membre de l'UE s'ils souhaitent poursuivre leurs activités en vertu du règlement (UE) 2015/757.

Nota bene

La présente communication ne concerne pas:

- les règles de l'UE en matière de transport maritime, y compris la sécurité maritime;
- les autres règles de l'UE en matière de politique climatique.

D'autres communications traitant de ces questions sont en cours d'élaboration ou ont été publiées⁵.

Après la fin de la période de transition, le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du secteur du transport maritime⁶ ne s'appliquera plus au Royaume-Uni. Il en résultera notamment les conséquences suivantes:

1. PORTEE DES OBLIGATIONS DE SURVEILLANCE ET DE DECLARATION

Conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2015/757, les compagnies doivent surveiller et déclarer, pour chacun de leurs navires – quel que soit leur pavillon –, les émissions de CO₂ et autres paramètres pertinents au cours de tout voyage entre des ports d'un État membre et au cours de tout voyage à destination ou au départ d'un port d'un État membre.

Après la fin de la période de transition, les émissions de CO₂ produites

- par des navires à l'intérieur des ports relevant de la juridiction du Royaume-Uni, ou
- au cours de voyages au départ d'un port du Royaume-Uni à destination d'un port d'un pays tiers, et inversement,

ne seront plus soumises à ces obligations de surveillance et de déclaration.

2. PLANS DE SURVEILLANCE ET DECLARATIONS D'EMISSIONS; ACCREDITATION DES VERIFICATEURS

Conformément à l'article 6, paragraphe 1, et à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2015/757, les plans de surveillance indiquant, entre autres, la

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

⁶ JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

méthode de surveillance pour chaque navire, ainsi que les déclarations d'émissions annuelles doivent avoir été vérifiés par des vérificateurs accrédités.

Conformément aux articles 13 et 17 du règlement (UE) 2015/757, le vérificateur accrédité doit évaluer la conformité avec ledit règlement du plan de surveillance et de la déclaration d'émissions concernant tous les voyages d'un navire relevant du champ d'application dudit règlement (voir ci-dessus). Le même vérificateur accrédité délivre, sur la base du rapport de vérification, un document de conformité qui doit être conservé à bord du navire concerné.

Conformément à l'article 16 du règlement (UE) 2015/757, seuls les vérificateurs accrédités par un organisme national d'accréditation d'un État membre de l'UE conformément au règlement (CE) n° 765/2008⁷ peuvent exécuter les activités de vérification visées dans le règlement (UE) 2015/757.

Le service d'accréditation du Royaume-Uni cessera d'être un organisme national d'accréditation au sens et aux fins du règlement (CE) n° 765/2008 à la fin de la période de transition⁸. Dès lors, ses certificats d'accréditation ne seront plus valables ni reconnus dans l'UE après la fin de la période de transition.

En conséquence, après la fin de la période de transition, les vérificateurs accrédités par le service d'accréditation du Royaume-Uni ne pourront plus exécuter aucune activité de vérification, en ce compris la délivrance de documents de conformité, en vertu du règlement (UE) 2015/757^{9 10}.

Le site web de la Commission consacré à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport maritime (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_fr) fournit des informations générales à cet égard. Ces pages seront mises à jour et complétées si nécessaire.

Commission européenne
Direction générale de l'action pour le climat

⁷ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

⁸ Voir également la partie A, point 3, de la «Communication aux parties prenantes – Retrait du Royaume-Uni et règles de l'Union applicables dans le domaine des produits industriels» (REV2, 13 mars 2020), publiée à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_fr

⁹ Les documents de conformité délivrés en 2020 par des vérificateurs accrédités par le service d'accréditation du Royaume-Uni et portant sur la période de déclaration 2019 restent valables jusqu'au 30 juin 2021 [voir l'article 17, paragraphe 3, et l'article 18 du règlement (UE) 2015/757].

¹⁰ Conformément à l'article 34, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/2072, si l'entité juridique qui demande l'accréditation n'est pas établie dans un État membre, elle peut adresser sa demande, dans tout État membre, à l'organisme national d'accréditation qui délivre des accréditations au sens de l'article 16 du règlement (UE) 2015/757.