



Bruxelles, le 18 décembre 2020
REV1 – remplace la communication
du 13 novembre 2018

COMMUNICATION AUX PARTIES PRENANTES

RETRAIT DU ROYAUME-UNI ET REGLES DE L'UE CONCERNANT LES NORMES EN MATIERE DE CO₂ POUR LES VOITURES PARTICULIERES NEUVES, LES VEHICULES UTILITAIRES LEGERS NEUFS ET LES VEHICULES UTILITAIRES LOURDS NEUFS

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, i) les constructeurs établis au Royaume-Uni et ii) les constructeurs de pays tiers ayant un

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.

représentant au Royaume-Uni sont invités en particulier à établir un représentant dans l'UE et d'en informer la Commission.

Nota bene:

La présente communication ne concerne pas:

- la législation de l'Union relative à la réception des véhicules à moteur;
- la législation de l'Union sur les émissions des véhicules autres que le CO₂.

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

SITUATION JURIDIQUE APRES LA FIN DE LA PERIODE DE TRANSITION

Après la fin de la période de transition, les règles de l'UE relatives aux normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules neufs (voitures particulières et véhicules utilitaires légers⁶ ainsi que véhicules utilitaires lourds⁷) ne s'appliquent plus au Royaume-Uni⁸.

1. VOITURES PARTICULIERES NEUVES ET VEHICULES UTILITAIRES LEGERS NEUFS

1.1. Voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au Royaume-Uni jusqu'au 31 décembre 2020

En vertu de l'article 96, paragraphe 4, de l'accord de retrait, le Royaume-Uni continuera à communiquer les données relatives aux voitures particulières

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

⁶ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011, JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

⁷ Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202. Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs, JO L 173 du 9.7.2018, p. 1.

⁸ Alors que les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 étaient initialement répertoriés dans le protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord en tant que législation de l'UE applicable au Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord, le comité mixte UE-Royaume-Uni a décidé, dans la décision n° 3/2020 du comité mixte du 17 décembre 2020, de retirer ces actes juridiques de l'annexe 2 du protocole. Par conséquent, ni ces règlements ni leurs actes d'abrogation ne s'appliquent au Royaume-Uni en ce qui concerne l'Irlande du Nord après la fin de la période de transition.

neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur son territoire jusqu'au 31 décembre 2020. Il les transmettra à la Commission au plus tard le 28 février 2021, conformément à l'article 7 du règlement (UE) 2019/631.

La Commission tiendra compte des données communiquées pour 2020 par le Royaume-Uni à toutes les fins prévues par le règlement (UE) 2019/631, pour lesquelles les données de 2020 sont prises en considération. Ces fins comprennent, sans pour autant s'y limiter:

- le calcul des objectifs d'émissions spécifiques 2020 pour chaque constructeur;
- le calcul des émissions spécifiques moyennes 2020 (procédures WLTP et NEDC) pour chaque constructeur concerné;
- la détermination de la masse moyenne en ordre de marche du parc de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs de l'Union en 2020;
- la détermination de la valeur de M0 à appliquer au calcul des objectifs d'émissions spécifiques 2024 pour les constructeurs de véhicules utilitaires légers⁹.

La Commission tiendra également compte des données communiquées par les constructeurs sur les émissions de CO₂ mesurées pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au Royaume-Uni en 2020 pour déterminer l'objectif à l'échelle du parc de l'Union 2021, comme prévu au point 6.0 des parties A et B de l'annexe I du règlement (UE) 2019/631.

1.2. Voitures particulières neuves et véhicules utilitaires légers neufs immatriculés au Royaume-Uni après le 31 décembre 2020

Le Royaume-Uni ne communiquera plus de données pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés après la fin de la période de transition, c'est-à-dire après le 31 décembre 2020.

2. VEHICULES UTILITAIRES LOURDS NEUFS

Les données concernant les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés au cours de la période de communication des rapports comprise entre le 1^{er} janvier 2019 et le 30 juin 2020 et communiquées par le Royaume-Uni en vertu de l'article 4 du règlement (UE) 2018/956¹⁰ seront prises en compte à toutes les fins prévues par le règlement (UE) 2019/1242, pour lesquelles les données relatives à cette période sont prises en considération, notamment, mais pas exclusivement:

⁹ Voir l'article 14, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2019/631.

¹⁰ Règlement (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 2018 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs, JO L 173 du 9.7.2018, p. 1.

- la détermination des émissions de CO₂ de référence du parc de l'Union;
- la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour chaque constructeur au cours de cette période de communication des rapports;
- la détermination du facteur d'émission nulle ou de faibles émissions pour chaque constructeur au cours de cette période de communication des rapports.

L'accord de retrait n'impose pas d'obligations de communication de rapports au Royaume-Uni pour les véhicules utilitaires lourds après la fin de la période de transition. Le Royaume-Uni n'est donc pas tenu de communiquer des données après la fin de la période de transition. Il ne doit pas communiquer de rapports pour les véhicules utilitaires lourds neufs immatriculés après le 1^{er} juillet 2020.

3. EXIGENCES EN MATIERE D'ETABLISSEMENT ET REPRESENTANTS DANS L'UNION

En vertu de l'article 3, paragraphe 1, point f), du règlement (UE) 2019/631 et de l'article 3, paragraphe 10, du règlement (UE) 2019/1242, lu en combinaison avec l'article 3, points 40 et 41, et l'article 13, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/858¹¹, un constructeur dont les véhicules sont immatriculés dans l'Union doit être établi ou avoir un représentant établi dans l'UE.

Ainsi, après la fin de la période de transition:

- un constructeur établi au Royaume-Uni doit avoir un représentant pour l'UE dans l'Union;
- un constructeur établi dans un pays tiers dont le représentant pour l'UE était établi au Royaume-Uni avant la fin de la période de transition doit avoir un représentant pour l'UE dans l'Union.

Il convient que la Commission soit informée immédiatement des coordonnées de contact du représentant pour l'UE.

Le site web de la Commission consacré aux règles de l'Union relatives aux émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers et lourds (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en) fournit des informations de nature générale sur la législation de l'Union relative aux émissions de CO₂ des véhicules à moteur. Ces pages seront mises à jour et complétées si nécessaire.

Commission européenne
Direction générale de l'action pour le climat

¹¹ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.