



Bruksela, piątek, 18 grudnia 2020 r.
REV1 – zastępuje zawiadomienie
z dnia 13 listopada 2018 r.

ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE DOTYCZĄCE NORM EMISJI CO₂ DLA NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, LEKKICH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH I POJAZDÓW CIĘŻKICH

Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej i stało się „państwem trzecim”¹. Umowa o wystąpieniu² określa okres przejściowy, który kończy się dnia 31 grudnia 2020 r. Do tego czasu prawo Unii stosuje się w całości do Zjednoczonego Królestwa i na jego terytorium³.

W okresie przejściowym UE i Zjednoczone Królestwo będą prowadziły negocjacje w sprawie porozumienia dotyczącego nowego partnerstwa, przewidującego w szczególności strefę wolnego handlu. Nie jest jednak pewne, czy takie porozumienie zostanie zawarte i czy wejdzie w życie z końcem okresu przejściowego. W każdym razie skutkiem takiego porozumienia byłyby stosunki, które z punktu widzenia warunków dostępu do rynku znacznie różniłyby się od udziału Zjednoczonego Królestwa w rynku wewnętrznym⁴, w unii celnej UE oraz w obszarze podatku VAT i podatku akcyzowego.

Dlatego też wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności podmiotom gospodarczym, przypomina się o sytuacji prawnej mającej zastosowanie po zakończeniu okresu przejściowego.

Zalecenia dla zainteresowanych stron:
--

¹ Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

² Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7 („umowa o wystąpieniu”).

³ Z zastrzeżeniem niektórych wyjątków przewidzianych w art. 127 umowy o wystąpieniu, z których żaden nie jest istotny w kontekście niniejszego zawiadomienia.

⁴ W szczególności umowa o wolnym handlu nie przewiduje takich zasad rynku wewnętrznego (w obszarze towarów i usług), jak zasada wzajemnego uznawania, zasada kraju pochodzenia i harmonizacja. Umowa o wolnym handlu nie znosi również formalności celnych i kontroli celnych, w tym formalności dotyczących pochodzenia towarów i materiałów użytych do ich wytworzenia, ani zakazów i ograniczeń przywozowych i wywozowych.

Aby przeciwdziałać konsekwencjom określonym w niniejszym zawiadomieniu, zaleca się w szczególności, aby (i) producenci mający siedzibę w Zjednoczonym Królestwie oraz (ii) producenci z państw trzecich mający przedstawiciela w Zjednoczonym Królestwie ustanowili swojego przedstawiciela w UE i powiadomili o tym Komisję.

Uwaga:

Niniejsze zawiadomienie nie odnosi się do:

- prawodawstwa UE dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych;
- prawa UE dotyczącego emisji z pojazdów innych niż emisje CO₂.

Tych kwestii dotyczą inne zawiadomienia, które zostaną lub zostały opublikowane⁵.

SYTUACJA PRAWNA PO ZAKOŃCZENIU OKRESU PRZEJŚCIOWEGO

Po zakończeniu okresu przejściowego przepisy UE dotyczące norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów (samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych⁶, a także pojazdów ciężkich⁷) nie mają już zastosowania do Zjednoczonego Królestwa⁸.

1. NOWE SAMOCHODY OSOBOWE I NOWE LEKKIE POJAZDY UŻYTKOWE

1.1. Nowe samochody osobowe i nowe lekkie pojazdy użytkowe zarejestrowane w Zjednoczonym Królestwie do dnia 31 grudnia 2020 r.

Zgodnie z art. 96 ust. 4 umowy o wystąpieniu Zjednoczone Królestwo będzie nadal przekazywać dane dotyczące nowych samochodów osobowych

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

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011, Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE, Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy, Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1.

⁸ Chociaż rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 zostały pierwotnie wymienione w Protokole w sprawie Irlandii/Irlandii Północnej jako prawodawstwo UE mające zastosowanie w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej, Wspólny Komitet UE-Zjednoczone Królestwo w decyzji nr 3/2020 Wspólnego Komitetu z dnia 17 grudnia 2020 r. podjął decyzję o usunięciu tych aktów prawnych z załącznika 2 do protokołu. W związku z tym po zakończeniu okresu przejściowego w Zjednoczonym Królestwie nie stosuje się ani tych rozporządzeń, ani uchylających je przepisów w odniesieniu do Irlandii Północnej.

i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych na jego terytorium do dnia 31 grudnia 2020 r. Do dnia 28 lutego 2021 r. przekaże Komisji informacje zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/631.

Komisja uwzględni dane za rok 2020 zgłoszone przez Zjednoczone Królestwo do wszystkich celów określonych w rozporządzeniu (UE) 2019/631, w których ujmuje się dane za rok 2020. Obejmują one między innymi:

- obliczenie docelowych indywidualnych poziomów emisji dla każdego producenta na 2020 r.;
- obliczenie średniego indywidualnego poziomu emisji (WLTP i NEDC) każdego zainteresowanego producenta w 2020 r.;
- określenie średniej masy w stanie gotowym do jazdy unijnego parku nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w 2020 r.;
- określenie wartości M₀, która ma być stosowana przy obliczaniu docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów lekkich pojazdów użytkowych na 2024 r.⁹

Komisja uwzględni również przedłożone przez producentów dane dotyczące zmierzonych emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Zjednoczonym Królestwie w 2020 r. na potrzeby określenia docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁, jak przewidziano w pkt 6.0 odpowiednich części A i B załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631.

1.2. Nowe samochody osobowe i nowe lekkie pojazdy użytkowe zarejestrowane w Zjednoczonym Królestwie po dniu 31 grudnia 2020 r.

W odniesieniu do nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych po zakończeniu okresu przejściowego, tj. po dniu 31 grudnia 2020 r., Zjednoczone Królestwo nie będzie już przekazywać żadnych danych.

2. NOWE POJAZDY CIĘŻKIE

Dane dotyczące nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w okresie sprawozdawczym od dnia 1 stycznia 2019 r. do dnia 30 czerwca 2020 r. i zgłoszone przez Zjednoczone Królestwo zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) 2018/956¹⁰ będą uwzględniane do wszystkich celów zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/1242, w których ujmuje się dane za ten okres sprawozdawczy, w tym między innymi do:

⁹ Zob. art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2019/631.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy, Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1.

- określania referencyjnego poziomu emisji CO₂ z unijnego parku pojazdów;
- określania średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta w tym okresie sprawozdawczym;
- określania współczynnika emisji zerowej i niskiej dla każdego producenta w tym okresie sprawozdawczym.

Umowa o wystąpieniu nie przewiduje względem Zjednoczonego Królestwa obowiązków sprawozdawczych w odniesieniu do pojazdów ciężkich po zakończeniu okresu przejściowego. Zjednoczone Królestwo nie jest zatem zobowiązane do przekazywania żadnych danych po zakończeniu okresu przejściowego. Nie ma ono obowiązku przedkładania sprawozdań na temat nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych po dniu 1 lipca 2020 r.

3. WYMOGI DOTYCZĄCE SIEDZIBY I PRZEDSTAWICIELI W UE

Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. f) rozporządzenia (UE) 2019/631 i art. 3 pkt 10 rozporządzenia (UE) 2019/1242 w związku z art. 3 pkt 40 i 41 oraz art. 13 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858¹¹ producent, którego pojazdy są zarejestrowane w Unii, musi mieć siedzibę lub posiadać przedstawiciela z siedzibą w UE.

W związku z powyższym po zakończeniu okresu przejściowego:

- producent mający siedzibę w Zjednoczonym Królestwie musi mieć przedstawiciela w UE;
- producent mający siedzibę w państwie trzecim, którego przedstawiciel UE miał siedzibę w Zjednoczonym Królestwie przed zakończeniem okresu przejściowego, musi mieć przedstawiciela w UE.

Dane kontaktowe przedstawiciela w UE należy natychmiast przekazać Komisji.

Ogólne informacje na temat prawodawstwa Unii w zakresie emisji CO₂ z pojazdów silnikowych można znaleźć na stronie internetowej Komisji poświęconej przepisom UE dotyczącym emisji CO₂ z pojazdów lekkich i ciężkich (https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en). W razie potrzeby na stronie tej będą zamieszczane dodatkowe informacje.

Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do tych pojazdów, Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1.