



Bruksela, 16 lipca 2020 r.  
REV2 – zastępuje zawiadomienie  
(REV1) z dnia 19 grudnia 2018 r.

## ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

### WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE MONITOROWANIA I WERYFIKACJI EMISJI DWUTLENKU WĘGLA Z TRANSPORTU MORSKIEGO

Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej i stało się „państwem trzecim”<sup>1</sup>. Umowa o wystąpieniu<sup>2</sup> 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 terytorium<sup>3</sup>.

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 wewnętrznym<sup>4</sup>, 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 po zakończeniu okresu przejściowego.

#### Porady dla zainteresowanych stron

Aby zaradzić skutkom opisanym w niniejszym zawiadomieniu:

- przedsiębiorstwom zaleca się zapewnienie, by po zakończeniu okresu przejściowego dokumenty zgodności były wydawane wyłącznie przez weryfikatorów akredytowanych przez krajową jednostkę akredytującą państwa członkowskiego UE,

<sup>1</sup> Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

<sup>2</sup> 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”).

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

<sup>4</sup> 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 przywózowych i wywózowych.

podobnie jak w przypadku wszelkich innych działań weryfikacyjnych prowadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757;

- weryfikatorzy posiadający obecnie akredytację wydaną przez służby akredytacyjne Zjednoczonego Królestwa będą musieli ubiegać się o akredytację w krajowej jednostce akredytującej państwa członkowskiego UE, jeżeli chcą kontynuować swoją działalność na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757.

#### **Uwaga:**

Niniejsze zawiadomienie nie odnosi się do:

- przepisów UE dotyczących transportu morskiego, w tym bezpieczeństwa morskiego,
- innych przepisów UE w zakresie polityki klimatycznej.

Tych kwestii dotyczą inne zawiadomienia, które zostaną lub zostały opublikowane<sup>5</sup>.

Po zakończeniu okresu przejściowego rozporządzenie (UE) 2015/757 w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego<sup>6</sup> nie będzie już miało zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Ma to w szczególności następujące konsekwencje:

#### **1. ZAKRES OBOWIĄZKÓW W ZAKRESIE MONITOROWANIA I RAPORTOWANIA**

Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/757 przedsiębiorstwa są zobowiązane do monitorowania i raportowania emisji dwutlenku węgla i innych stosownych paramentów w odniesieniu do każdego ze swoich statków – niezależnie od ich bandery – oraz w odniesieniu do wszelkich rejsów między portami państw członkowskich oraz wszelkich rejsów do portu państwa członkowskiego lub z takiego portu.

Po zakończeniu okresu przejściowego emisje CO<sub>2</sub>:

- w odniesieniu do statków w obrębie portów podlegających jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa oraz
- w odniesieniu do rejsów z portu Zjednoczonego Królestwa do portu państwa trzeciego i *vice versa*

nie będą objęte tymi wymogami dotyczącymi monitorowania i sprawozdawczości.

---

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/preparing-end-transition-period\\_pl](https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/preparing-end-transition-period_pl)

<sup>6</sup> Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55.

## **2. PLANY MONITOROWANIA I RAPORTY NA TEMAT WIELKOŚCI EMISJI; AKREDYTACJA WERYFIKATORÓW**

Zgodnie z art. 6 ust. 1 i art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2015/757 plany monitorowania, określające m.in. metodę monitorowania w odniesieniu do każdego statku, oraz roczne raporty emisji muszą zostać zweryfikowane przez akredytowanego weryfikatora.

Zgodnie z art. 13 i 17 rozporządzenia (UE) 2015/757 akredytowany weryfikator musi ocenić zgodność planu monitorowania i raportu emisji dotyczących wszystkich rejsów statków objętych zakresem tego rozporządzenia (zob. powyżej) z tym rozporządzeniem. Ten sam akredytowany weryfikator, na podstawie sprawozdania z weryfikacji, sporządza dokument zgodności, który musi znajdować się na pokładzie danego statku.

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia (UE) 2015/757 jedynie weryfikatorzy posiadający akredytację krajowej jednostki akredytującej państwa członkowskiego UE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008<sup>7</sup> mogą prowadzić działania weryfikacyjne na podstawie rozporządzenia 2015/757.

Po zakończeniu okresu przejściowego United Kingdom Accreditation Service przestanie być krajową jednostką akredytującą w rozumieniu i do celów rozporządzenia (WE) nr 765/2008<sup>8</sup>. W związku z tym po zakończeniu okresu przejściowego certyfikaty akredytacji wydane przez ten organ nie będą już ważne ani uznawane w UE.

W związku z tym po zakończeniu okresu przejściowego weryfikatorzy akredytowani przez United Kingdom Accreditation Service nie będą już mogli prowadzić żadnych działań weryfikacyjnych, w tym wydawać dokumentów zgodności, na podstawie rozporządzenia (UE) 2015/757<sup>9,10</sup>.

Ogólne informacje na ten temat można znaleźć na stronie Komisji dotyczącej zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze statków ([https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping\\_pl](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_pl)). W razie potrzeby na stronach tych będą zamieszczane dodatkowe informacje.

---

<sup>7</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu, Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

<sup>8</sup> Zob. również sekcja A.3 zawiadomienia dla zainteresowanych stron „Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z UE a przepisy UE w dziedzinie produktów przemysłowych” (REV2 z dnia 13 marca 2020 r.), dostępnego pod adresem: [https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period\\_pl](https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_pl)

<sup>9</sup> Dokumenty zgodności wydane w 2020 r. przez weryfikatorów akredytowanych przez United Kingdom Accreditation Service, obejmujące okres sprawozdawczy w 2019 r., zachowują ważność do dnia 30 czerwca 2021 r. (zob. art. 17 ust. 3 i art. 18 rozporządzenia (UE) 2015/757).

<sup>10</sup> Zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2016/2072, jeżeli podmiot prawny występujący o akredytację nie ma siedziby w państwie członkowskim, może skierować wniosek do krajowej jednostki akredytującej dowolnego państwa członkowskiego, która przyznaje akredytację w rozumieniu art. 16 rozporządzenia (UE) 2015/757.

Komisja Europejska  
Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu