



Bruxelles, 16.12.2015
COM(2015) 661 final

2015/0301 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea,
in sede di Comitato misto SEE in merito a una modifica dell'allegato XX (Ambiente)
dell'accordo SEE
(Emissioni di CO₂)**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Per garantire la certezza del diritto e l'omogeneità del mercato interno, il Comitato misto SEE provvede a integrare con la massima sollecitudine, dopo l'adozione, tutta la pertinente legislazione dell'UE nell'accordo SEE.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Il progetto di decisione del Comitato misto SEE (allegato alla proposta di decisione del Consiglio) intende modificare l'allegato XX (Ambiente) dell'accordo SEE per integrarvi i regolamenti (CE) n. 443/2009, (UE) n. 1014/2010, (UE) n. 63/2011, (UE) n. 725/2011, (UE) n. 429/2012, (UE) n. 396/2013, (UE) n. 397/2013, (UE) n. 333/2014 e (UE) n. 6/2015.

Gli Stati EFTA-SEE richiedono adattamenti che trascendono gli adattamenti tecnici.

Motivazione dei principali adattamenti richiesti e soluzione proposta

Il regolamento (CE) n. 443/2009 istituisce un sistema di livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove. Il progetto di decisione del Comitato misto SEE estende agli Stati EFTA-SEE il sistema dell'UE affinché includa tutti gli Stati SEE.

Indennità per le emissioni in eccesso ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 443/2009, come previsto dall'adattamento i) della decisione del Comitato misto

È stato inserito un testo di adattamento in base al quale spetterà all'autorità di vigilanza EFTA imporre indennità per le emissioni in eccesso ai costruttori degli Stati EFTA-SEE.

Le indennità saranno imposte congiuntamente per le autovetture nuove vendute rispettivamente nell'UE e negli Stati EFTA-SEE. Di conseguenza, le indennità devono essere ripartite tra l'UE e l'EFTA.

Si suggerisce pertanto un criterio di ripartizione, affinché le indennità siano ripartite proporzionalmente sulla base della quota di autovetture nuove immatricolate nell'UE o negli Stati EFTA, rispettivamente, rispetto al numero complessivo di autovetture nuove immatricolate nel SEE.

Riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 443/2009, come previsto dall'adattamento j) della decisione del Comitato misto

L'articolo 9, paragrafo 3, fornisce una base giuridica che consente alla Commissione di stabilire metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso. Tali metodi sono stati stabiliti con decisione n. 2012/100/UE della Commissione¹. Poiché l'accordo SEE prevede un'autorità di vigilanza e un sistema di sorveglianza distinti, è stato inserito un testo di adattamento che stabilisce che l'autorità di vigilanza EFTA determini i metodi di riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso. Tali metodi si basano su quelli della Commissione.

¹ Decisione n. 2012/100/UE della Commissione, del 17 febbraio 2012, relativa a un metodo per la riscossione delle indennità per le emissioni di CO₂ in eccesso prodotte dalle autovetture nuove ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 47 del 18.2.2012, pag. 71).

Destinazione delle indennità per le emissioni in eccesso ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009, come previsto dall'adattamento k) della decisione del Comitato misto

A norma dell'articolo 9, paragrafo 4, le indennità si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

È stato pertanto inserito un testo di adattamento per consentire agli Stati EFTA di determinare la destinazione delle indennità per le emissioni in eccesso corrispondenti agli Stati EFTA.

Applicabilità del regolamento (CE) n. 443/2009 al Liechtenstein come previsto dall'adattamento n) nella decisione del Comitato misto

Le relazioni di lunga data tra il Liechtenstein e la Svizzera sono particolarmente salde e fortemente influenzate dal trattato di unione doganale e monetaria (che istituisce un'unione doganale e monetaria), concluso tra i due paesi nel 1923 (LGBI. 1923 n. 24). Il trattato di unione doganale e monetaria con la Svizzera incide altresì significativamente sulle strategie ambientali e di bilancio del Liechtenstein. Molte disposizioni svizzere in materia di ambiente sono direttamente applicabili, in virtù di tale trattato, in Liechtenstein o sono recepite nella legislazione del Liechtenstein sulla base di trattati bilaterali tra i due paesi.

In tale contesto, il Liechtenstein chiede di essere esentato dall'applicazione del regolamento (CE) n. 443/2009 dato che gli obiettivi fissati dalla normativa UE verranno comunque conseguiti con l'applicazione in Liechtenstein del regime svizzero di livelli di prestazione in materia di emissioni.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

A norma dell'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 2894/94 del Consiglio relativo ad alcune modalità di applicazione dell'accordo sullo Spazio economico europeo, spetta al Consiglio, su proposta della Commissione, definire la posizione da adottare a nome dell'Unione in ordine a tali decisioni.

Il progetto di decisione del Comitato misto SEE viene trasmesso dalla Commissione al Consiglio, per adozione, quale posizione dell'Unione. La Commissione conta di poterlo presentare quanto prima in sede di Comitato misto SEE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea,
in sede di Comitato misto SEE in merito a una modifica dell'allegato XX (Ambiente)
dell'accordo SEE
(Emissioni di CO₂)**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1, e l'articolo 218, paragrafo 9,

visto il regolamento (CE) n. 2894/94 del Consiglio, del 28 novembre 1994, relativo ad alcune modalità di applicazione dell'accordo sullo Spazio economico europeo², in particolare l'articolo 1, paragrafo 3,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo sullo Spazio economico europeo³ ("accordo SEE") è entrato in vigore il 1° gennaio 1994.
- (2) A norma dell'articolo 98 dell'accordo SEE, il Comitato misto SEE può decidere di modificarne, tra l'altro, l'allegato XX (Ambiente).
- (3) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴.
- (4) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione⁵.
- (5) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento (UE) n. 63/2011 della Commissione⁶.
- (6) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione⁷.

² GU L 305 del 30.11.1994, pag. 6.

³ GU L 1 del 3.1.1994, pag. 3.

⁴ Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

⁵ Regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione, del 10 novembre 2010, relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione delle autovetture nuove ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 293 dell'11.11.2010, pag. 15).

⁶ Regolamento (UE) n. 63/2011 della Commissione, del 26 gennaio 2011, recante le modalità per la domanda di deroga agli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ a norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 23 del 27.1.2011, pag. 16).

- (7) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento di esecuzione (UE) n. 429/2012 della Commissione⁸.
- (8) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento di esecuzione (UE) n. 396/2013 della Commissione⁹.
- (9) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione¹⁰.
- (10) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.
- (11) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione¹².
- (12) Il regolamento (CE) n. 443/2009 abroga la decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹³, che è integrata nell'accordo SEE e deve pertanto essere abrogata ai sensi del medesimo.
- (13) Occorre pertanto modificare opportunamente l'allegato XX (Ambiente) dell'accordo SEE.
- (14) La posizione dell'Unione in sede di Comitato misto SEE dovrebbe basarsi sul progetto di decisione allegato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione in sede di Comitato misto SEE in merito alla proposta di modifica dell'allegato XX (Ambiente) dell'accordo SEE si basa sul progetto di decisione del Comitato misto SEE allegato alla presente decisione.

⁷ Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19).

⁸ Regolamento di esecuzione (UE) n. 429/2012 della Commissione, del 22 maggio 2012, recante modifica del regolamento (UE) n. 1014/2010 al fine di elaborare un formato comune per la comunicazione di errori da parte dei costruttori di autovetture (GU L 132 del 23.5.2012, pag. 11).

⁹ Regolamento di esecuzione (UE) n. 396/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 per quanto riguarda alcuni requisiti per il monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove (GU L 120 dell'1.5.2013, pag. 1).

¹⁰ Regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove (GU L 120 dell'1.5.2013, pag. 4).

¹¹ Regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove (GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15).

¹² Regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione, del 31 ottobre 2014, che modifica l'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per tenere conto dell'evoluzione della massa delle autovetture nuove immatricolate nel 2011, 2012 e 2013 (GU L 3 del 7.1.2015, pag. 1).

¹³ Decisione n. 1753/2000/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che istituisce un sistema di controllo della media delle emissioni specifiche di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove (GU L 202 del 10.8.2000, pag. 1).

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*