



Bruxelles, 3.3.2017
COM(2017) 111 final

2017/0047 (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**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

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 integrare nell'accordo SEE il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri¹, e gli atti legislativi correlati.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

L'allegato progetto di decisione del Comitato misto SEE estende agli Stati EFTA-SEE (Norvegia, Islanda e Liechtenstein) la politica dell'UE già esistente.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

L'acquis dell'UE viene esteso agli Stati EFTA-SEE, mediante integrazione nell'accordo SEE, in conformità degli obiettivi e dei principi dell'accordo intesi a creare uno spazio economico europeo dinamico e omogeneo, fondato su norme comuni e su pari condizioni di concorrenza.

Ciò riguarda tutte le politiche nel settore della libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, nonché le politiche di accompagnamento e orizzontali specificate nell'accordo SEE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La legislazione da integrare nell'accordo SEE si fonda sull'articolo 192, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

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 europeo², 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, in collaborazione con il SEAE, al Consiglio, per adozione, quale posizione dell'Unione. La Commissione conta di poterlo presentare quanto prima in sede di Comitato misto SEE.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

La proposta è conforme al principio di sussidiarietà per il motivo seguente.

L'obiettivo della presente proposta, ossia garantire l'omogeneità del mercato interno, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa della portata e degli effetti dell'azione, essere realizzato meglio a livello di Unione.

¹ GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1.

² GU L 305 del 30.11.1994, pag. 6.

Il processo di integrazione dell'acquis dell'UE nell'accordo SEE si svolge in conformità del regolamento (CE) n. 2894/94 del Consiglio, del 28 novembre 1994, relativo ad alcune modalità di applicazione dell'accordo sullo Spazio economico europeo, che conferma l'impostazione adottata.

- **Proporzionalità**

Conformemente al principio di proporzionalità, la proposta si limita a quanto necessario per il conseguimento del proprio obiettivo, ossia garantire l'omogeneità del mercato interno.

- **Scelta dell'atto giuridico**

In conformità dell'articolo 98 dell'accordo SEE, lo strumento scelto è la decisione del Comitato misto SEE. Il Comitato misto SEE garantisce l'attuazione e il funzionamento effettivi dell'accordo SEE. A tal fine, esso prende decisioni nei casi previsti da tale accordo.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Assunzione e uso di perizie**

Nell'ambito dell'elaborazione della normativa in questione, la Commissione ha organizzato una consultazione pubblica su internet e due riunioni con le parti interessate. È stato inoltre realizzato uno studio esterno finalizzato ad esaminare le possibili soluzioni normative per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

- **Valutazione d'impatto**

Nell'ambito dell'elaborazione della normativa in questione, la Commissione ha effettuato una valutazione d'impatto dettagliata, analizzando numerose opzioni strategiche diverse.

L'allegata decisione del Comitato misto SEE intende unicamente estendere l'attuale sistema agli Stati EFTA-SEE.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'integrazione nell'accordo SEE non ha alcuna incidenza sul bilancio, dato che le eventuali entrate supplementari derivanti da immatricolazioni di veicoli negli Stati EFTA-SEE dovrebbero essere trasferite all'Autorità di vigilanza EFTA e viceversa.

5. ALTRI ELEMENTI

Motivazione dei principali adattamenti richiesti e soluzione proposta

Il regolamento (UE) n. 510/2011 istituisce un sistema di livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi. Il progetto di decisione del Comitato misto SEE estende agli Stati EFTA-SEE il sistema dell'UE affinché includa tutti gli Stati SEE tranne il Liechtenstein.

Indennità per le emissioni in eccesso ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 510/2011, 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 stabiliti negli Stati EFTA-SEE.

Le indennità saranno imposte congiuntamente per i veicoli commerciali leggeri nuovi venduti 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 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'UE o negli Stati EFTA, rispettivamente, rispetto al numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel SEE.

Riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 510/2011, 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. 2012/99/UE della Commissione³. 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.

Destinazione delle indennità per le emissioni in eccesso ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 510/2011, 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 (UE) n. 510/2011 al Liechtenstein come previsto dall'adattamento o) 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 (LGBl. 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 (UE) n. 510/2011 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 Decisione di esecuzione n. 2012/99/UE della Commissione, del 17 febbraio 2012, relativa alle modalità per la riscossione delle indennità per le emissioni di CO₂ in eccesso prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi ai sensi del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 47 del 18.2.2012, pag. 69).

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**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1, in combinato disposto con 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 europeo⁴, in particolare l'articolo 1, paragrafo 3,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo sullo Spazio economico europeo ("l'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 (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵.
- (4) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento delegato (UE) n. 205/2012 della Commissione⁶.
- (5) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento di esecuzione (UE) n. 293/2012 della Commissione⁷.
- (6) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento delegato (UE) n. 114/2013 della Commissione⁸.

⁴ GU L 305 del 30.11.1994, pag. 6.

⁵ Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

⁶ Regolamento delegato (UE) n. 205/2012 della Commissione, del 6 gennaio 2012, recante modifica dell'allegato II del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le fonti di dati e i parametri dei dati che gli Stati membri sono tenuti a comunicare (GU L 72 del 10.3.2012, pag. 2).

⁷ Regolamento di esecuzione (UE) n. 293/2012 della Commissione, del 3 aprile 2012, relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi all'immatricolazione di nuovi veicoli commerciali leggeri ai sensi del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 98 del 4.4.2012, pag. 1).

- (7) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento delegato (UE) n. 1047/2013 della Commissione⁹.
- (8) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰.
- (9) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento delegato (UE) n. 404/2014 della Commissione¹¹.
- (10) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento di esecuzione (UE) n. 410/2014 della Commissione¹².
- (11) Occorre integrare nell'accordo SEE il regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione¹³.
- (12) Occorre pertanto modificare opportunamente l'allegato XX (Ambiente) dell'accordo SEE.
- (13) La posizione dell'Unione in sede di Comitato misto SEE dovrebbe pertanto 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.

⁸ Regolamento delegato (UE) n. 114/2013 della Commissione, del 6 novembre 2012, che integra il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative alla domanda di deroga rispetto agli obiettivi per le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi (GU L 38 del 9.2.2013, pag. 1).

⁹ Regolamento delegato (UE) n. 1047/2013 della Commissione, del 21 agosto 2013, che modifica il regolamento delegato (UE) n. 114/2013 della Commissione al fine di rettificare le emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2010 indicate per il costruttore Piaggio (GU L 285 del 29.10.2013, pag. 1).

¹⁰ Regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi (GU L 84 del 20.3.2014, pag. 38).

¹¹ Regolamento delegato (UE) n. 404/2014 della Commissione, del 17 febbraio 2014, che modifica l'allegato II del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il monitoraggio delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi omologati con un sistema a più fasi (GU L 121 del 24.4.2014, pag. 1).

¹² Regolamento di esecuzione (UE) n. 410/2014 della Commissione, del 23 aprile 2014, recante modifica al regolamento di esecuzione (UE) n. 293/2012 della Commissione relativo al monitoraggio delle emissioni di CO₂ da veicoli commerciali leggeri nuovi omologati con un sistema a più fasi (GU L 121 del 24.4.2014, pag. 21).

¹³ Regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione, del 25 aprile 2014, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 125 del 26.4.2014, pag. 57).

Articolo 2

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*