



Брюксел, 16.12.2015 г.  
COM(2015) 661 final

2015/0301 (NLE)

Предложение за

**РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА**

**относно позицията, която да бъде приета от името на Европейския съюз в рамките на Съвместния комитет на ЕИП във връзка с изменение на приложение XX (Околна среда) към Споразумението за ЕИП (емисии на CO<sub>2</sub>)**

## ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

### 1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

С цел да бъде постигната необходимата правна сигурност и еднородност на вътрешния пазар, Съвместният комитет на ЕИП следва да включи цялото съответно законодателство на ЕС в Споразумението за ЕИП възможно най-скоро след приемането му.

### 2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Предназначението на проекторешението на Съвместния комитет на ЕИП (приложен към предложението за решение на Съвета) е да измени приложение XX (Околна среда) към Споразумението за ЕИП с цел регламенти (ЕО) № 443/2009, (ЕС) № 1014/2010, (ЕС) № 63/2011, (ЕС) № 725/2011, (ЕС) № 429/2012, (ЕС) № 396/2013, (ЕС) № 397/2013, (ЕС) № 333/2014 и (ЕС) № 6/2015 да бъдат включени в Споразумението за ЕИП.

Държавите от ЕИП, членуващи в ЕАСТ искат адаптации, които надхвърлят чисто техническите корекции.

#### **Обосновка на основните поискани адаптации и предложеното решение**

С Регламент (ЕО) № 443/2009 се създава система за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили. Проекторешението на Съвместния комитет разширява системата на ЕС с включването държавите от ЕАСТ, членуващи в ЕИП, така че системата ще обхване всички държави от ЕИП.

Таксите за извънредни количества емисии, член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 443/2009, както е отразено в адаптация и) от решението на Съвместния комитет на ЕИП

За тази цел бе включен текст за адаптиране, според който Надзорният орган на ЕАСТ ще трябва да налага на производителите в държавите от ЕАСТ, членуващи в ЕИП, такси за извънредно количество емисии.

Таксите ще бъде налагани едновременно за нови пътнически автомобили, продавани съответно в ЕС и в държавите от ЕАСТ, членуващи в ЕИП. Следователно таксите трябва да се разпределят между ЕС и ЕАСТ.

По тази причина е предложен такъв коефициент на разпределение, че таксите да се разпределят пропорционално въз основа на дела на новите леки автомобили, регистрирани съответно в ЕС или в държавите от ЕАСТ, спрямо общия брой нови леки пътнически автомобили, регистрирани в ЕИП.

Събирането на таксите за извънредни количества емисии, член 9, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009, както е отразено в адаптация й) от решението на Съвместния комитет на ЕИП

Член 9, параграф 3 предоставя на Комисията правно основание да установява методи за събирането на такси за извънредни количества емисии. Тези методи бяха създадени с Решение № 2012/100/ЕС на Комисията<sup>1</sup>. Поради наличието на отделни надзорен орган и система за надзор съгласно Споразумението за ЕИП, за Надзорния орган на ЕАСТ бе

<sup>1</sup> Решение 2012/100/ЕС на Комисията от 17 февруари 2012 г. относно метод за събиране на такси за извънредно количество емисии на CO<sub>2</sub> от леки пътнически автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 47, 18.2.2012 г., стр. 71.

включен текст за адаптиране, който да определя начините за събиране на таксите за извънредни количества емисии. Тези средства се основават на средствата на Комисията.

Разпределянето на таксите за извънредни количества емисии, член 9, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 443/2009, както е отразено в адаптация к) от решението на Съвместния комитет на ЕИП

Член 9, параграф 4 гласи, че таксите се считат за приход в общия бюджет на ЕС.

Във връзка с това за държавите от ЕАСТ е включен текст за адаптиране с цел да бъде определено разпределението на сумите, събрани от таксите за извънредни количества емисии, съответстващи на дела на ЕАСТ.

Приложимост на Регламент (ЕО) № 443/2009 по отношение на Лихтенщайн, както е отразено в адаптация н) в Решение на Съвместния комитет на ЕИП

Историческите дългогодишни взаимоотношения между Лихтенщайн и Швейцария са тясно свързани и силно повлияни от митническия и валутен договор между двете държави (за създаване на митнически и валутен съюз), сключен през 1923 г. (LGBI. 1923 № 24). Митническият и валутен договор с Швейцария оказва също значително въздействие върху екологичните и фискални стратегии на Лихтенщайн. Чрез митническия и валутен договор много швейцарски разпоредби за опазването на околната среда са пряко приложими в Лихтенщайн или се транспонират в законодателството на Лихтенщайн въз основа на двустранни договори между двете държави.

В този контекст Лихтенщайн иска да бъде освободен от прилагането на Регламент (ЕО) № 443/2009 предвид на това, че с прилагането на швейцарската схема за контрол на емисиите в Лихтенщайн целите, заложи в законодателството на ЕС, също ще бъдат постигнати.

### **3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

Съгласно член 1, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 2894/94 на Съвета относно условията за прилагане на Споразумението за Европейското икономическо пространство Съветът определя позицията, която да бъде приета от името на Съюза по отношение на подобни решения, въз основа на предложение на Комисията.

Комисията представя проекта на решение на Съвместния комитет на ЕИП пред Съвета, който да го приеме като позиция на Съюза. Комисията се надява да има възможност да изложи позицията на Съюза пред Съвместния комитет на ЕИП възможно най-скоро.

Предложение за

## РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

**относно позицията, която да бъде приета от името на Европейския съюз в рамките на Съвместния комитет на ЕИП във връзка с изменение на приложение XX (Околна среда) към Споразумението за ЕИП (емисии на CO<sub>2</sub>)**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 и член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 2894/94 на Съвета от 28 ноември 1994 г. относно условията за прилагане на Споразумението за Европейското икономическо пространство<sup>2</sup>, и по-специално член 1, параграф 3 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Споразумението за Европейското икономическо пространство<sup>3</sup> („Споразумението за ЕИП“) влезе в сила на 1 януари 1994 г.
- (2) В съответствие с член 98 от Споразумението за ЕИП Съвместният комитет на ЕИП може да реши да измени, *inter alia*, приложение XX (Околна среда) към Споразумението за ЕИП.
- (3) Директива (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup> следва да бъде включена в Споразумението за ЕИП.
- (4) Регламент (ЕС) № 1014/2010 на Комисията<sup>5</sup> следва да бъде включен в Споразумението за ЕИП.
- (5) Регламент (ЕС) № 63/2011 на Комисията<sup>6</sup> следва да бъде включен в Споразумението за ЕИП.
- (6) Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 на Комисията<sup>7</sup> следва да бъде включен в Споразумението за ЕИП.

<sup>2</sup> ОВ L 305, 30.11.1994 г., стр. 6.

<sup>3</sup> ОВ L 1, 3.1.1994 г., стр. 3.

<sup>4</sup> Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).

<sup>5</sup> Регламент (ЕС) № 1014/2010 на Комисията от 10 ноември 2010 г. относно наблюдението и докладването на данни за регистрацията на леки автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 293, 11.11.2010 г., стр. 15).

<sup>6</sup> Регламент (ЕС) № 63/2011 на Комисията от 26 януари 2011 г. за определяне на подробни разпоредби относно заявлението за дерогация по отношение на целите за специфични емисии на CO<sub>2</sub> в съответствие с член 11 от Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета, (ОВ L 23, 27.1.2011 г., стр. 16).

- (7) Регламент за изпълнение (ЕС) № 429/2012 на Комисията<sup>8</sup> следва да бъде включен в Споразумението за ЕИП.
- (8) Регламент за изпълнение (ЕС) № 396/2013 на Комисията<sup>9</sup> следва да бъде включен в Споразумението за ЕИП.
- (9) Регламент (ЕС) № 397/2013 на Комисията<sup>10</sup> следва да бъде включен в Споразумението за ЕИП.
- (10) Директива (ЕС) № 333/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>11</sup> следва да бъде включена в Споразумението за ЕИП.
- (11) Делегиран регламент (ЕС) № 2015/6 на Комисията<sup>12</sup> следва да бъде включен в Споразумението за ЕИП.
- (12) Регламент (ЕО) № 443/2009 отменя Решение № 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup>, което е включено в Споразумението за ЕИП и което съответно трябва да отпадне от Споразумението за ЕИП.
- (13) Приложение XX (Околна среда) към Споразумението за ЕИП следва да бъде съответно изменено,
- (14) Позицията на Съюза в рамките на Съвместния комитет на ЕИП следва да бъде основана на приложения проект на решение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### *Член 1*

Позицията, която да бъде приета от името на Съюза в рамките на Съвместния комитет на ЕИП във връзка с предложеното изменение на приложение XX (Околна среда) към Споразумението за ЕИП, се основава на проекторешението на Съвместния комитет на ЕИП, приложен към настоящото решение.

---

<sup>7</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 на Комисията от 25 юли 2011 г. за установяване на процедура за одобряване и сертифициране на иновативни технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от пътнически автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 194, 26.7.2011 г., стр. 19).

<sup>8</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 429/2012 на Комисията от 22 май 2012 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1014/2010 с цел осигуряване на общ формат за уведомяване за грешки от производителите на леки пътнически автомобили, (ОВ L 132, 23.5.2012 г., стр. 11).

<sup>9</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 396/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1014/2010 по отношение на някои изисквания за наблюдението на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили, (ОВ L 120, 1.5.2013 г., стр. 1).

<sup>10</sup> Регламент (ЕС) № 397/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на наблюдението на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили (ОВ L120, 1.5.2013 г., стр. 4).

<sup>11</sup> Регламент (ЕС) № 333/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2014 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 с оглед определяне на условията за постигане на целта за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> от нови леки пътнически автомобили до 2020 г., (ОВ L103, 5.4.2014 г., стр. 15).

<sup>12</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2015/6 на Комисията от 31 октомври 2014 г. за изменение на приложение I към Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета, за да се вземе предвид изменението на стойностите на масата на новите леки пътнически автомобили, регистрирани през 2011 г., 2012 г. и 2013 г., (ОВ L 3, 7.1.2015 г., стр. 1).

<sup>13</sup> Решение № 1753/2000/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 2000 г. относно разработване на схема за мониторинг на средните специфични емисии на CO<sub>2</sub> от нови леки автомобили (ОВ L 202, 10.8.2000 г., стр. 1).

*Член 2*

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.  
Съставено в Брюксел на    година.

*За Съвета*  
*Председател*