



Brüssel, den 8. März 2017
(OR. en)

7098/17

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0047 (NLE)

AELE 28
EEE 7
N 9
ISL 4
FL 6
MI 198
ENV 236
ENT 58

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	3. März 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 111 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union im Gemeinsamen EWR-Ausschuss zu vertretenden Standpunkt zur Änderung des Anhangs XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 111 final.

Anl.: COM(2017) 111 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 3.3.2017
COM(2017) 111 final

2017/0047 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den im Namen der Europäischen Union
im Gemeinsamen EWR-Ausschuss zu vertretenden Standpunkt
zur Änderung des Anhangs XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses, der diesem Vorschlag für einen Beschluss des Rates im Entwurf beigelegt ist, sieht eine Änderung von Anhang XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens vor, um die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen¹ und damit verbundene Rechtsakte in das EWR-Abkommen aufzunehmen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Mit dem beigelegten Entwurf eines Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses wird die bereits bestehende Politik der Europäischen Union auf die EWR-EFTA-Staaten (Norwegen, Island und Liechtenstein) ausgedehnt.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Ausdehnung des EU-Besitzstands auf die EWR-EFTA-Staaten durch die Einbeziehung dieser Rechtsvorschriften in das EWR-Abkommen erfolgt im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen dieses Abkommens, im Bestreben, einen dynamischen und homogenen Europäischen Wirtschaftsraum zu errichten, der auf gemeinsamen Regeln und gleichen Wettbewerbsbedingungen beruht.

Diese Bemühungen umfassen alle Maßnahmen im Bereich des freien Verkehrs von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sowie die im EWR-Abkommen genannten begleitenden und horizontalen Maßnahmen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Die in das EWR-Abkommen aufzunehmenden Rechtsvorschriften beruhen auf Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt zu solchen Beschlüssen wird nach Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 2894/94 des Rates mit Durchführungsvorschriften zum EWR-Abkommen² auf Vorschlag der Kommission vom Rat festgelegt.

Die Kommission legt dem Rat in Zusammenarbeit mit dem EAD den Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses zur Annahme als Standpunkt der Union

¹ ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

² ABl. L 305 vom 30.11.1994, S. 6-8.

vor. Die Kommission hofft, ihn baldmöglichst dem Gemeinsamen EWR-Ausschuss unterbreiten zu können.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Der Vorschlag entspricht aus folgendem Grund dem Grundsatz der Subsidiarität:

Das Ziel dieses Vorschlags, nämlich die Sicherstellung der Homogenität im Binnenmarkt, kann auf der Ebene der Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden und ist daher wegen der Wirkung der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen.

Die Übernahme des EU-Besitzstandes in das EWR-Abkommen wird in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 2894/94 des Rates vom 28. November 1994 mit Durchführungsvorschriften zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum durchgeführt, womit der gewählte Ansatz bestätigt wird.

- **Verhältnismäßigkeit**

Im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht dieser Vorschlag nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um das von ihm verfolgte Ziel zu erreichen – die Homogenität des Binnenmarkts zu gewährleisten.

- **Wahl des Instruments**

Im Einklang mit Artikel 98 des EWR-Abkommens ist das gewählte Instrument der Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses. Der Gemeinsame EWR-Ausschuss stellt die gemeinsame Umsetzung und Durchführung des EWR-Abkommens sicher. Zu diesem Zweck fasst er Beschlüsse für die in dem EWR-Abkommen vorgesehenen Fälle.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Im Rahmen der Vorbereitung der betreffenden Rechtsvorschriften hat die Kommission eine öffentliche Internet-Konsultation durchgeführt und zwei Treffen mit den Interessenträgern organisiert. Darüber hinaus wurde eine externe Studie zur Untersuchung der möglichen rechtlichen Ansätze zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durchgeführt.

- **Folgenabschätzung**

Im Rahmen der Vorbereitung der betreffenden Rechtsvorschriften hat die Kommission eine detaillierte Folgenabschätzung vorgenommen, bei der eine breite Palette politischer Optionen geprüft wurde.

Der beigefügte Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses zielt lediglich darauf ab, das derzeitige System auf die EWR-EFTA-Staaten auszudehnen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Es sind keine Auswirkungen auf den Haushalt infolge der Aufnahme der betreffenden Vorschriften in das EWR-Abkommen zu erwarten, da mögliche Zusatzeinnahmen aufgrund von Fahrzeugzulassungen in den EWR-EFTA-Staaten an die EFTA-Überwachungsbehörde weiterzuleiten sind und umgekehrt.

5. SONSTIGE ELEMENTE

Begründung der wichtigsten beantragten Anpassungen und der vorgeschlagenen Lösungen

Mit der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 wird ein System von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge eingeführt. Durch den Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses wird das EU-System auf die EFTA-Staaten des EWR ausgedehnt, damit alle EWR-Staaten mit Ausnahme Liechtensteins davon erfasst werden.

Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011, Anpassung i) im Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses

Es wurde ein Anpassungstext eingefügt, der es der EFTA-Überwachungsbehörde ermöglicht, Emissionsüberschreitungsabgaben von in den EWR-EFTA-Staaten ansässigen Herstellern zu erheben.

Die Abgaben werden für in der EU oder den EFTA-Staaten verkaufte neue leichte Nutzfahrzeuge gemeinsam erhoben. Folglich müssen die Abgaben zwischen der EU und den EFTA-Staaten aufgeteilt werden.

Daher wird ein Verteilungsschlüssel vorgeschlagen, damit die Abgaben im Verhältnis zu dem Anteil der in der EU bzw. in den EFTA-Staaten neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeugen an der Gesamtzahl der im EWR neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeugen zwischen der Kommission und der EFTA-Überwachungsbehörde aufgeteilt werden.

Einziehung der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, Artikel 9 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011, Anpassung j) im Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses

Artikel 9 Absatz 3 bietet eine Rechtsgrundlage, auf der die Kommission die Verfahren für die Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgabe einführt. Diese Verfahren sind im Beschluss 2012/99/EU der Kommission³ festgelegt. Da es im Rahmen des EWR-Abkommens eine eigene Überwachungsbehörde und ein eigenes Überwachungssystem gibt, wurde ein Anpassungstext eingefügt, damit die EFTA-Überwachungsbehörde die Verfahren für die Einziehung von Emissionsüberschreitungsabgaben bestimmen kann. Diese Verfahren stützen sich auf die der Kommission.

Verwendung der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011, Anpassung k) im Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses

³ Beschluss 2012/99/EU der Kommission vom 17. Februar 2012 mit den Durchführungsbestimmungen für die Erhebung der Abgaben wegen Überschreitung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 47 vom 18.2.2012, S. 69).

Nach Artikel 9 Absatz 4 gelten die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union.

Folglich wurde ein Anpassungstext für die EFTA-Staaten eingefügt, damit die EFTA-Staaten über die Verwendung der Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe bestimmen können.

Anwendbarkeit der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 auf Liechtenstein, Anpassung o) im Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses

Die langjährigen äußerst engen Beziehungen zwischen Liechtenstein und der Schweiz sind maßgeblich durch den 1923 geschlossenen Zoll- und Währungsvertrag (zur Gründung einer Zoll- und Währungsunion) zwischen den beiden Ländern beeinflusst (LGBL.1923, Nr. 24). Der Zoll- und Währungsvertrag mit der Schweiz wirkt sich auch umfassend auf die Umwelt- und Fiskalstrategien Liechtensteins aus. Viele schweizerische Umweltvorschriften sind nach Maßgabe des Zoll- und Währungsvertrags unmittelbar in Liechtenstein anwendbar oder wurden durch bilaterale Verträge zwischen den beiden Ländern in liechtensteinisches Recht umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund beantragt Liechtenstein, vom Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ausgenommen zu werden, da durch die Anwendung des schweizerischen Emissionssystems in Liechtenstein die Ziele des EU-Rechts gleichermaßen erreicht werden.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union im Gemeinsamen EWR-Ausschuss zu vertretenden Standpunkt zur Änderung des Anhangs XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 2894/94 des Rates vom 28. November 1994⁴ mit Durchführungsvorschriften zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 3,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden „EWR-Abkommen“) trat am 1. Januar 1994 in Kraft.
- (2) Nach Artikel 98 des EWR-Abkommens kann der Gemeinsame EWR-Ausschuss unter anderem eine Änderung von Anhang XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens beschließen.
- (3) Die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (4) Die Delegierte Verordnung (EU) 205/2012 der Kommission⁶ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (5) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 der Kommission⁷ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.

⁴ ABl. L 305 vom 30.11.1994, S. 6-8.

⁵ Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

⁶ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 205/2012 der Kommission vom 6. Januar 2012 zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten mitzuteilenden Datenquelle und Datenparameter (ABl. L 72 vom 10.3.2012, S. 2).

- (6) Die Delegierte Verordnung (EU) 114/2013 der Kommission⁸ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (7) Die Delegierte Verordnung (EU) 1047/2013 der Kommission⁹ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (8) Die Verordnung (EU) Nr. 253/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (9) Die Delegierte Verordnung (EU) 404/2014 der Kommission¹¹ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (10) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 410/2014 der Kommission¹² ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (11) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission¹³ ist in das EWR-Abkommen aufzunehmen.
- (12) Anhang XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens sollte daher entsprechend geändert werden.
- (13) Der Standpunkt der Union im Gemeinsamen EWR-Ausschuss sollte daher auf dem beigefügten Entwurf eines Beschlusses beruhen —

⁷ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 der Kommission vom 3. April 2012 über die Überwachung der Zulassung neuer leichter Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 98 vom 4.4.2012, S. 1).

⁸ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 114/2013 der Kommission vom 6. November 2012 mit ergänzenden Vorschriften zur Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Gewährung einer Ausnahme von den spezifischen CO₂-Emissionszielen für neue leichte Nutzfahrzeuge (ABl. L 38 vom 9.2.2013, S. 1).

⁹ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1047/2013 der Kommission vom 21. August 2013 zur Änderung der delegierten Verordnung (EU) Nr. 114/2013 der Kommission zwecks Berichtigung der für den Hersteller Piaggio für das Jahr 2010 angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen (ABl. L 285 vom 29.10.2013, S. 1).

¹⁰ Verordnung (EU) Nr. 253/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge (ABl. L 84 vom 20.3.2014, S. 38).

¹¹ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 404/2014 der Kommission vom 17. Februar 2014 zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt (ABl. L 121 vom 24.4.2014, S. 1).

¹² Durchführungsverordnung (EU) Nr. 410/2014 der Kommission vom 23. April 2014 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 in Bezug auf die Überwachung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt (ABl. L 121 vom 24.4.2014, S. 21).

¹³ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission vom 25. April 2014 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 125 vom 26.4.2014, S. 57).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Gemeinsamen EWR-Ausschuss zur vorgeschlagenen Änderung des Anhangs XX (Umweltschutz) des EWR-Abkommens zu vertreten ist, beruht auf dem Entwurf eines Beschlusses des Gemeinsamen EWR-Ausschusses, der dem vorliegenden Beschluss beigelegt ist.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*