

COM (2017) 111 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 mars 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 10 mars 2017

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de décision du Conseil relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification de l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE

E 11933

Bruxelles, le 8 mars 2017
(OR. en)

7098/17

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0047 (NLE)**

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

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	3 mars 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 111 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification de l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 111 final.

p.j.: COM(2017) 111 final



Bruxelles, le 3.3.2017
COM(2017) 111 final

2017/0047 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne,
au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification
de l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Justification et objectifs de la proposition**

Le projet de décision du Comité mixte de l'EEE (joint à la proposition de décision du Conseil) vise à modifier l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE en vue d'intégrer dans l'accord EEE le règlement (UE) n° 510/2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers¹ et des actes juridiques connexes.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Le projet de décision du Comité mixte joint en annexe étend la politique déjà existante de l'UE aux États de l'AELE membres de l'EEE (Norvège, Islande et Liechtenstein).

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

L'acquis de l'Union est étendu aux États de l'AELE membres de l'EEE par son intégration dans l'accord EEE, dans le respect des objectifs et des principes de celui-ci, qui vise à établir un Espace économique européen dynamique et homogène fondé sur des règles communes et des conditions de concurrence égales.

Sont concernées l'ensemble des politiques dans le domaine de la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux, ainsi que les politiques horizontales et d'accompagnement définies dans l'accord EEE.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La législation à intégrer dans l'accord EEE repose sur l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

L'article 1^{er}, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2894/94 du Conseil² relatif à certaines modalités d'application de l'accord EEE prévoit que le Conseil arrête, sur proposition de la Commission, la position à adopter au nom de l'Union à l'égard de décisions de ce type.

La Commission, en collaboration avec le SEAE, soumet le projet de décision du Comité mixte de l'EEE au Conseil pour adoption en tant que position de l'Union. Elle espère pouvoir présenter ce document au Comité mixte de l'EEE dès que possible.

¹ JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

² JO L 305 du 30.11.1994, p. 6.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

La proposition respecte le principe de subsidiarité pour la raison exposée ci-après.

L'objectif de la présente proposition, qui est de garantir l'homogénéité du marché intérieur, ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union.

Le processus d'intégration de l'acquis de l'Union dans l'accord EEE est mené en conformité avec le règlement (CE) n° 2894/94 du Conseil, du 28 novembre 1994, relatif à certaines modalités d'application de l'accord sur l'Espace économique européen, qui confirme l'approche adoptée.

- **Proportionnalité**

Conformément au principe de proportionnalité, la proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre son objectif (garantir l'homogénéité du marché intérieur).

- **Choix de l'instrument**

Conformément à l'article 98 de l'accord EEE, l'instrument retenu est la décision du Comité mixte de l'EEE. Le Comité mixte de l'EEE veille à la mise en œuvre et au fonctionnement effectifs de l'accord EEE. À cette fin, il prend des décisions dans les cas prévus par l'accord EEE.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Dans le cadre de l'élaboration de la législation en question, la Commission a organisé une consultation publique sur l'internet et deux réunions avec les parties prenantes. En outre, une étude externe a été réalisée pour examiner les approches réglementaires possibles pour réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

- **Analyse d'impact**

Dans le cadre de l'élaboration de la législation en question, la Commission a procédé à une analyse d'impact détaillée et a examiné de nombreuses possibilités d'action différentes.

La décision du Comité mixte de l'EEE ci-jointe vise simplement à étendre le système actuel aux États de l'AELE membres de l'EEE.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'intégration de la législation en question dans l'accord EEE ne devrait pas avoir d'incidence budgétaire, étant donné que les recettes supplémentaires potentielles liées aux immatriculations de véhicules dans les États de l'AELE membres de l'EEE devront être transférées à l'Autorité de surveillance AELE et inversement.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

Justification des principales adaptations demandées et solution proposée

Le règlement (UE) n° 510/2011 établit un système de normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs. Le projet de décision du Comité mixte étend le système de l'UE aux États de l'AELE membres de l'EEE, de sorte que le système englobe tous les États de l'AELE, à l'exception du Liechtenstein.

Primes sur les émissions excédentaires, article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 510/2011, évoquées à l'adaptation i) dans le projet de décision du Comité mixte

Une adaptation a été insérée, précisant qu'il incombera à l'Autorité de surveillance AELE d'imposer le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires aux constructeurs établis dans les États de l'AELE membres de l'EEE.

Les primes seront imposées conjointement pour les véhicules utilitaires légers neufs vendus dans l'UE et dans les États de l'AELE membres de l'EEE respectivement. Par conséquent, les primes doivent être réparties entre l'UE et les États de l'AELE.

Une clé de répartition est dès lors suggérée, de manière à ce que les primes soient réparties proportionnellement sur la base de la part de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'UE ou dans les États de l'AELE, respectivement, par rapport au nombre total de véhicules utilitaires légers neufs immatriculés dans l'EEE.

Perception des primes sur les émissions excédentaires, article 9, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 510/2011, évoquée à l'adaptation j) dans le projet de décision du Comité mixte

L'article 9, paragraphe 3, fournit une base juridique permettant à la Commission d'établir les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires. Ces modalités ont été établies par la décision 2012/99/UE de la Commission³. L'accord EEE prévoyant une autorité de surveillance et un système de surveillance séparés, une adaptation a été insérée afin que l'Autorité de surveillance AELE établisse les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires. Ces modalités se basent sur celles établies par la Commission.

Allocation des primes sur les émissions excédentaires, article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 510/2011, évoquée à l'adaptation k) dans le projet de décision du Comité mixte

L'article 9, paragraphe 4, dispose que les primes entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Par conséquent, une adaptation a été insérée afin que les États de l'AELE puissent déterminer les montants des primes sur les émissions excédentaires qui correspondent aux États de l'AELE.

Applicabilité du règlement (UE) n° 510/2011 au Liechtenstein, évoquée à l'adaptation o) dans le projet de décision du Comité mixte

³ Décision d'exécution 2012/99/UE de la Commission du 17 février 2012 relative aux modalités détaillées pour la perception des primes sur les émissions excédentaires de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs conformément au règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 47 du 18.2.2012, p. 69).

La relation de longue date entre le Liechtenstein et la Suisse est très étroite et est fortement influencée par le traité douanier et monétaire (établissant une union douanière et monétaire) conclu entre les deux pays en 1923 (LGBI. 1923, n° 24). Le traité douanier et monétaire avec la Suisse a également une incidence considérable sur les stratégies environnementales et budgétaires du Liechtenstein. De nombreuses dispositions suisses en matière d'environnement s'appliquent directement, par l'intermédiaire du traité douanier et monétaire, au Liechtenstein ou sont transposées dans le droit du Liechtenstein sur la base de traités bilatéraux entre les deux pays.

Dans ce contexte, le Liechtenstein demande à être exempté de l'application du règlement (UE) n° 510/2011 compte tenu du fait qu'en appliquant le régime suisse de performance en matière d'émissions au Liechtenstein, les objectifs fixés par la législation de l'UE seront réalisés de la même manière.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à adopter, au nom de l'Union européenne,
au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification
de l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu le règlement (CE) n° 2894/94 du Conseil, du 28 novembre 1994, relatif à certaines modalités d'application de l'accord sur l'Espace économique européen⁴, et notamment son article 1^{er}, paragraphe 3,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord sur l'Espace économique européen (ci-après l'«accord EEE») est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994.
- (2) Conformément à l'article 98 de l'accord EEE, le Comité mixte de l'EEE peut décider de modifier, entre autres, l'annexe XX (Environnement) dudit accord.
- (3) Le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil⁵ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (4) Le règlement délégué (UE) n° 205/2012 de la Commission⁶ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (5) Le règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 de la Commission⁷ doit être intégré dans l'accord EEE.

⁴ JO L 305 du 30.11.1994, p. 6.

⁵ Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011, p. 1).

⁶ Règlement délégué (UE) n° 205/2012 de la Commission du 6 janvier 2012 modifiant l'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la source des données et les paramètres des données qui doivent être communiqués par les États membres (JO L 72 du 10.3.2012, p. 2).

- (6) Le règlement délégué (UE) n° 114/2013 de la Commission⁸ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (7) Le règlement délégué (UE) n° 1047/2013 de la Commission⁹ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (8) Le règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil¹⁰ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (9) Le règlement délégué (UE) n° 404/2014 de la Commission¹¹ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (10) Le règlement d'exécution (UE) n° 410/2014 de la Commission¹² doit être intégré dans l'accord EEE.
- (11) Le règlement d'exécution (UE) n° 427/2014 de la Commission¹³ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (12) Il convient dès lors de modifier l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE en conséquence.
- (13) Il convient que la position de l'Union au sein du Comité mixte de l'EEE soit fondée sur le projet de décision ci-joint,

⁷ Règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 de la Commission du 3 avril 2012 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules utilitaires légers neufs en application du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 98 du 4.4.2012, p. 1).

⁸ Règlement délégué (UE) n° 114/2013 de la Commission du 6 novembre 2012 complétant le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les modalités d'introduction des demandes de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers neufs (JO L 38 du 9.2.2013, p. 1).

⁹ Règlement délégué (UE) n° 1047/2013 de la Commission du 21 août 2013 modifiant le règlement délégué (UE) n° 114/2013 de la Commission en vue de corriger les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de 2010 spécifiées pour le constructeur Piaggio (JO L 285 du 29.10.2013, p. 1).

¹⁰ Règlement (UE) n° 253/2014 du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 modifiant le règlement (UE) n° 510/2011 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs (JO L 84 du 20.3.2014, p. 38).

¹¹ Règlement délégué (UE) n° 404/2014 de la Commission du 17 février 2014 modifiant l'annexe II du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs ayant fait l'objet d'une réception par type multiétape (JO L 121 du 24.4.2014, p. 1).

¹² Règlement d'exécution (UE) n° 410/2014 de la Commission du 23 avril 2014 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 de la Commission en ce qui concerne la surveillance des émissions spécifiques de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs ayant fait l'objet d'une réception multiétape (JO L 121 du 24.4.2014, p. 21).

¹³ Règlement d'exécution (UE) n° 427/2014 de la Commission du 25 avril 2014 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 125 du 26.4.2014, p. 57).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à adopter, au nom de l'Union, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne la modification qu'il est proposé d'apporter à l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE est fondée sur le projet de décision du Comité mixte de l'EEE joint à la présente décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*