

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires européennes

Mercredi 23 juin 2010
17 heures

Compte rendu n° 157

I. Examen du rapport d'information de M. Philippe-Armand Martin sur la qualité des produits agricoles.....	3
II. Examen du rapport d'information de M. Gérard Voisin sur le véhicule électrique	11
III. Communication de M. Guy Geoffroy sur les négociations relatives aux accords SWIFT et PNR relatifs aux transferts de données entre l'Union européenne et les Etats-Unis (E 5214, E 5430, E 5431).....	20
IV. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.....	22
V. Nomination de rapporteurs.....	26

**Présidence de
M. Pierre Lequiller**
Président



COMMISSION DES AFFAIRES EUROPEENNES

Mercredi 23 juin 2010

Présidence de M. Pierre Lequiller, Président de la Commission

La séance est ouverte à 17 heures

I. Examen du rapport d'information de M. Philippe-Armand Martin sur la qualité des produits agricoles

M. Philippe-Armand Martin, rapporteur. Le débat sur la politique de qualité des produits agricoles ouvert, notamment, par la communication présentée en mai 2009 par la Commission européenne, doit être replacé dans le cadre plus large du débat sur l'avenir de la politique agricole commune à l'horizon 2013 et sur les discussions sur la compétitivité de l'agriculture européenne.

Par nature, dans la mesure où l'Union européenne se caractérise par des normes parmi les plus strictes du monde, les consommateurs ont la garantie d'une qualité minimale attestée par des normes de commercialisation européennes.

Au-delà de ces normes que l'on peut qualifier de « standard », l'Union européenne a engagé une politique de valorisation de ses produits, surtout à partir des années 90, moment où la mondialisation des échanges s'est accentuée : c'est en 1991 et 1992 qu'ont été créées les appellations d'origine protégée (AOP) et les indications géographiques protégées (IGP), sur le modèle du système français des appellations qui date d'une loi de 1905.

Aujourd'hui, les enjeux d'une telle politique sont triples :

– d'abord répondre aux attentes des consommateurs de plus en plus soucieux de qualité ;

– ensuite, un enjeu économique dans la mesure où les produits de qualité ont une forte valeur ajoutée. Dans l'Union européenne, 8 % des fromages sous signes de qualité représentent 3 % du chiffre d'affaires. En France, les AOP représentent près de la moitié des récoltes de vins. L'enjeu économique est à la fois intérieur, car cette politique de différenciation contribue à assurer une forme de préférence communautaire. Je voudrais donner l'exemple très significatif de la filière volaille qui, grâce aux labels, a pu se maintenir face à la concurrence du Brésil. L'enjeu est aussi l'accès aux marchés internationaux : 67 % des exportations européennes portent sur des produits transformés et l'Europe a donc une marge de manœuvre ;

– enfin, un enjeu de développement équilibré des territoires ruraux. Les filières de qualité ont un fort impact sur l'activité des régions. Ainsi, la moyenne française d'emplois directs pour 100 000 litres de lait est de 0,76 emploi alors qu'elle est de 2,8 emplois pour certains fromages comme le Saint-Nectaire. Les filières laitières de montagne ont « tenu le

coup », notamment pendant la crise laitière, parce que 30 % du lait produit est valorisé et sert pour des produits sous appellation.

Rappelant ces enjeux, la Commission européenne a présenté en mai 2009 une communication dans laquelle elle affiche un objectif sur lequel on ne peut qu'être d'accord qui est de promouvoir la qualité comme un outil de la compétitivité de la PAC. Pour cela, elle propose des mesures visant à :

- améliorer la communication entre agriculteurs, acheteurs et consommateurs sur la qualité des produits ;
- renforcer la cohérence des instruments existants.

Le maître mot de la Commission dans cette communication est simplification. L'on peut cependant craindre qu'au motif de simplification, ces propositions n'aboutissent en fait qu'à déréguler et remettre en cause le système en ne prenant pas assez en compte les spécificités des différents secteurs, sans que ni le consommateur ni le producteur en tire bénéfice. Mais surtout, la question de la maîtrise des quantités qui est l'une des clés de la qualité est complètement absente des termes du débat.

Je ne vais pas entrer dans les détails des propositions de la Commission, j'aborderai quelques points importants.

La Commission propose de réformer le mode d'élaboration des normes de commercialisation qui fixent les exigences de base. Par exemple, les œufs sont classés en différentes catégories selon la taille ou la méthode d'élevage. Ces normes sont actuellement élaborées par l'Union européenne et la Commission envisage de confier cette tâche aux opérateurs privés. Or il me semble qu'un dispositif de normes communautaires est un gage de loyauté des transactions commerciales.

Au delà des normes de commercialisation, il existe des systèmes de certification portant sur des exigences supplémentaires concernant la protection de l'environnement, le commerce équitable, les qualités organoleptiques...Par ailleurs, des mentions telles « fermier », « plein air », « traditionnel », « bien-être animal », se sont multipliées, le plus souvent à l'initiative privée, au point que le consommateur est parfois perdu...La Commission propose l'élaboration de lignes directrices pour les systèmes de certification ainsi que l'harmonisation des mentions facultatives, et notamment la dénomination « montagne » ; ces deux mesures sont à retenir car susceptibles d'apporter plus de transparence.

Par contre, la création d'un logo « Qualité Europe » dans lequel le Parlement européen voit un moyen de revaloriser la production européenne, semble être une fausse bonne idée. La réglementation communautaire garantit déjà au consommateur le respect de critères de qualité dont le respect relève de l'obligation. La mise en place d'un identifiant de l'origine « Europe » qui se limiterait en fait à certifier le respect de cette réglementation, présenterait plusieurs inconvénients : risque de nivellement de la qualité par le bas, surcharge des informations avec un risque de confusion avec les démarches de qualité, alourdissement des coûts.

La Commission envisage aussi de mentionner le lieu de production des produits transformés qui n'est actuellement obligatoire que pour les produits agricoles non transformés. Cette mention correspond effectivement à une attente des consommateurs et pourrait favoriser le choix de produits européens. Cependant, les problèmes d'application d'une telle mesure ne doivent pas être sous-estimés. En fait, ce qui importe au consommateur, c'est de connaître l'origine de la matière première. Or dans les produits transformés, les ingrédients sont souvent nombreux et mentionner le dernier lieu de transformation risque de l'induire en erreur. C'est la raison pour laquelle, il est nécessaire de mener une expertise sur ce point. En tout état de cause, cette mention du lieu de production devrait se faire en cohérence avec la réforme qui est en cours sur l'étiquetage des denrées alimentaires.

La Commission souhaite améliorer les conditions d'enregistrement des signes de qualité. Au mois de février dernier, notre Commission a eu l'occasion de se pencher sur les conditions d'enregistrement des AOP lors du dossier du gruyère français. On a vu que les critères d'évaluation ne sont pas toujours appliqués en toute transparence. Celle-ci devrait donc être améliorée mais ce n'est pas en fusionnant, comme le propose la Commission, les AOP et les IGP que l'on y parviendra. Regrouper ces deux outils reviendrait à nier les différences profondes qui reposent sur l'origine et les conditions de production de la matière première. En fusionnant AOP et IGP, on ne pourra retenir qu'une définition moins disante en termes de lien avec l'origine. Cela reviendrait à terme à faire disparaître les notions d'AOP et d'IGP en tant que signes européens de qualité et ne plus retenir que le concept d'indication géographique au sens de l'OMC.

Si la communication de la Commission doit être examinée dans ce qu'elle propose, il faut voir, en creux, ce qu'elle n'aborde pas. En fait, elle n'apporte qu'une réponse très partielle aux enjeux liés à la qualité et elle reste sur sa position dogmatique selon laquelle toute maîtrise des quantités signifie raréfaction de l'offre et donc de la concurrence. Est ainsi programmée la disparition des quotas laitiers et des droits de plantation. L'ensemble des auditions que j'ai menées ont montré que tous les secteurs – lait, volailles, vin – sont persuadés que la gestion de la qualité à travers seulement un cahier des charges est insuffisante et que doit y être associée une gestion des quantités.

Dans le secteur de la viticulture, le système des droits de plantation permet de faire en sorte que les surfaces en production soient en adéquation avec les perspectives du marché. Si l'encadrement n'est plus maîtrisé, dans la mesure où les surfaces disponibles à la plantation sont parfois très importantes, il y a un réel risque de déséquilibre des filières de qualité. Dans mon rapport figurera le tableau des surfaces disponibles, par exemple pour le vin de Bordeaux, 120 200 sont plantées et 101 000 sont libres. Compte tenu de la notoriété de certaines appellations, l'absence de gestion des volumes pourrait attirer des investisseurs, au détriment de la qualité. J'ai entendu la même inquiétude quand je me suis rendu en Hongrie et en Espagne, deux pays qui se sont engagés, comme la France, dans des démarches de qualité.

Dans le secteur du lait, le problème est très comparable. Avec la disparition des quotas laitiers tels qu'ils étaient conçus en France, c'est le lien avec le territoire qui va disparaître. Il faudra donc trouver un moyen de conserver le lien au terroir afin de maintenir la qualité du lait et la valeur ajoutée pour les producteurs. Je voudrais rappeler que, parmi les pistes qu'étudie le groupe de haut niveau sur l'avenir du secteur laitier, figure la revalorisation des filières de qualité. Pour la CNAOL (Conseil national des appellations d'origine laitière), cette revalorisation passe par un contrôle des quantités.

Il est donc fondamental que le droit communautaire soit adapté afin que les organisations de gestion et de protection des indications géographiques soient autorisées à adapter le potentiel de production aux exigences du marché.

De manière plus générale, la question de la régulation se reposera dans le cadre de la réforme de la PAC et notre Commission aura l'occasion d'y revenir. En attendant, je vous propose l'adoption des conclusions qui vous ont été distribuées.

M. Jean Gaubert. Je suis d'accord avec vos propositions de conclusions. Du fait de la volonté de simplification de la Commission européenne, il y a effectivement un risque de confusion, de perte des repères pour les consommateurs et de standardisation. Or la transparence concernant l'origine des produits et l'éthique des producteurs est particulièrement importante.

Les critères de qualité sont vus par certains comme une entrave au marché. Je considère au contraire que la concurrence est un outil de la compétitivité mais ne doit pas être une fin en soi. Il y a à Bruxelles un clivage entre ces deux conceptions de la concurrence

M. Michel Piron. Je partage ce point de vue. Il faut éviter de céder à la tentation en apparence rationnelle de la standardisation, qui conduirait à créer des standards de masse au détriment de la qualité. Il est nécessaire de disposer de règles permettant le maintien de la diversité comme condition de la qualité. Comme l'a écrit Spinoza « ce qu'une idée gagne en extension, elle le perd en compréhension ».

M. Lionnel Luca. Je m'interroge sur cette véritable obsession de la standardisation et de l'uniformisation et je souhaite que notre Commission appelle l'attention du secrétaire d'Etat aux affaires européennes sur le poids du « *lobbying* » qui s'exerce à Bruxelles sur ces questions. Je citerais un exemple que je connais bien, dans mon département, celui des arômes et parfums de Grasse, dont la survie est menacée du fait de fortes pressions.

Le Président Pierre Lequiller. J'adresserai un courrier en ce sens à M. Pierre Lellouche.

M. Jacques Myard. La standardisation est voulue par les grands groupes industriels, y compris les groupes français. Il faut veiller au maintien des productions reposant sur des normes traditionnelles. Je citerais l'exemple de la bouteille de champagne, dont l'existence avait été mise en cause. Ces démarches relèvent d'un véritable obscurantisme concurrentiel !

M. Gérard Voisin. Je remercie le rapporteur pour son travail. Je souhaiterais que soit abordée la question de la libéralisation des droits de plantation. Notre réticence à les libéraliser pose des problèmes face à la concurrence des grands producteurs et ne permet pas d'atteindre une masse critique pour pouvoir exporter.

M^{me} Marietta Karamanli. Je souhaiterais connaître vos propositions concernant le mode de production biologique. D'autre part, quelles peuvent être les garanties sur les labels et les sigles de qualité, dont le développement est demandé par les associations de consommateurs ?

M. Philippe-Armand Martin, rapporteur. On ne peut que souscrire à l'objectif de valorisation des produits de qualité annoncé par la Commission européenne mais les instruments proposés ne conviennent pas. Il n'est pas souhaitable de rapprocher les AOP et les IGP car ce sont deux notions bien différentes. Une telle évolution supprimerait tout repère pour les consommateurs.

Une harmonisation de la certification et des labels ainsi que de la production biologique est souhaitable.

Les grands groupes sont en effet très puissants, particulièrement en Espagne où je me suis rendu dans le cadre de la préparation du rapport et qui n'est pas majoritairement un pays de petites et moyennes exploitations comme la France. Certains pays comme la France, la Hongrie, l'Espagne, l'Italie et d'autres Etats membres se sont rassemblés autour de l'association EFOW pour défendre les vins de qualité et pour faire contrepoids au lobbying des grands groupes. La qualité est en effet un atout majeur pour l'agriculture européenne.

Concernant les droits de plantation, le point 12 des conclusions indique qu'il ne peut y avoir de qualité sans maîtrise et régulation de la production et demande une gestion en fonction des perspectives de développement des marchés, sur la base de principes équitables et non discriminatoires.

Il est important d'assurer le suivi de nos propositions dans le contexte de la réforme de la PAC. Concernant les appellations protégées, il faut maintenir les réglementations qui avaient été mises en place dans le cadre des différentes organisations communes de marché. L'enjeu est le maintien de la qualité de nos produits.

Puis la Commission a adopté les conclusions suivantes :

« La Commission des affaires européennes,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu les règlements (CE) n° 509/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif aux spécialités traditionnelles garanties et (CE) n° 510/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires,

Vu la communication de la Commission européenne du 28 mai 2009 sur la politique de qualité des produits agricoles (COM (2009) 234),

Vu les conclusions du Conseil européen du 23 juin 2009 sur la politique de qualité des produits agricoles,

Considérant que le modèle agricole européen se caractérise par des normes de qualité parmi les plus strictes du monde ;

Considérant que l'un des atouts de l'agriculture européenne est la diversité de ses produits, résultat à la fois de milieux naturels, de méthodes de culture et de traditions séculaires et que ces produits font partie du patrimoine et de l'identité européenne ;

Considérant que la qualité des produits est un facteur clé de la compétitivité de l'agriculture européenne et contribue à fonder des avantages concurrentiels sur un marché de plus en plus mondialisé ;

Considérant que la politique de qualité est un levier essentiel pour assurer la pérennisation des tissus économiques et sociaux ruraux ;

1. Prend acte de l'objectif de la Commission européenne de faire de la politique de qualité un élément essentiel de la stratégie du secteur européen sur le marché mondial ;

2. Craint toutefois que sa volonté de simplification des instruments de la politique de qualité tienne insuffisamment compte des spécificités des différents secteurs et n'aboutisse en fait qu'à déréguler et à remettre en cause les systèmes de certification de qualité et d'origine ;

3. Considère que les consommateurs doivent être informés, clairement et sans risques de confusion, des différentes normes et signes de qualité et que les démarches de qualité ne doivent pas être complexifiées pour les opérateurs ;

4. Se prononce, en conséquence, pour :

- le maintien de la définition des normes de commercialisation par l'Union européenne,

- l'adoption communautaire de lignes directrices encadrant les systèmes de certification sectoriels,

- la définition harmonisée de certaines mentions valorisantes comme l'appellation « montagne »,

- l'harmonisation du mode de production biologique ;

5. Estime, en revanche, que :

- l'extension du champ d'application de l'écolabel aux produits agricoles rendrait illisible le dispositif européen de qualité et entraînerait des risques de confusion avec l'agriculture biologique,

- la mise en place d'un identifiant « qualité européenne » se limitant à certifier le respect de la réglementation communautaire multiplierait les signes, nuirait ainsi à la lisibilité de ceux en place et entraînerait un alourdissement des coûts pour les producteurs ;

6. Considère que l'obligation de mentionner le lieu de production pour les produits transformés, si elle répond à une attente des consommateurs, devrait faire l'objet d'une expertise afin d'en considérer les avantages et les difficultés de mise en œuvre, compte tenu notamment du nombre d'ingrédients pouvant être employés. Dans le cadre d'une démarche volontaire, l'information sur l'origine d'un produit transformé devrait s'accompagner de l'indication des ingrédients primaires, en cohérence avec le projet de règlement sur l'information des consommateurs ;

7. Souligne que le système d'appellations d'origine (AOP) et d'indications géographiques protégées (IGP) est un des instruments majeurs de la politique de qualité qu'il convient d'améliorer en tenant compte de la diversité et de la spécificité des situations dans les régions et territoires de l'Union et estime donc nécessaire de :

- réduire les délais d'enregistrement et définir des procédures communautaires de contrôle afin d'assurer une protection coordonnée des indications géographiques,
- maintenir distinct les trois systèmes d'enregistrement – vins, spiritueux et denrées alimentaires,

- ne pas fusionner les deux instruments en place, l'appellation d'origine protégée (AOP) et l'indication géographique protégée (IGP), afin d'éviter le risque de ne retenir qu'une définition moins disante en termes de lien à l'origine et de mettre à mal les efforts des producteurs qui ne sont engagés dans des démarches distinctes,

- conserver la spécialité traditionnelle garantie (STG), en tant que mode de revalorisation de certaines productions traditionnelles non expressément liées à un territoire,

- ne pas instaurer un régime de protection différenciée des indications géographiques en fonction de leur poids économique,

- promouvoir le logo « Régions ultrapériphériques » ;

8. Observe que les critères environnementaux et de durabilité constituent un enjeu majeur et qu'ils doivent pouvoir être introduits, sur une base volontaire, dans les cahiers des charges des produits de qualité ;

9. Estime important de renforcer le lien avec le territoire en mentionnant, sous certaines conditions afin d'éviter tout détournement de notoriété, la présence d'ingrédients sous AOP ou IGP dans les produits transformés et l'origine de la matière première des produits sous IG ;

10. Juge indispensable, afin de protéger les consommateurs contre toute tromperie et de lutter contre la concurrence déloyale, que l'Union européenne accentue ses efforts de protection des indications géographiques au sein de l'OMC, par l'extension de l'article 23 de l'accord sur les ADPIC à toutes les indications géographiques ainsi que dans le cadre des accords bilatéraux de commerce et soutient la Commission européenne dans son intention d'inclure les indications géographiques dans le champ d'application de l'accord commercial anti-contrefaçon et dans les compétences du futur Observatoire européen de la contrefaçon et du piratage ;

11. Insiste sur la nécessité d'encourager, tant au sein du marché communautaire que dans les pays tiers, des mesures de promotion destinées aux consommateurs et des actions d'information pour les producteurs sur les avantages des politiques de qualité et souligne l'importance des aides de la politique agricole commune pour financer des démarches coûteuses, notamment pour les petits producteurs ;

12. Considère qu'il ne peut y avoir de politique de qualité sans maîtrise et régulation de la production et estime fondamentale une modification de la législation communautaire afin que les organisations chargées de la gestion et de la protection des indications géographiques puissent gérer le potentiel de production en fonction des perspectives de développement des marchés, sur la base de principes équitables et non discriminatoires ;

13. Souhaite une approche globale et cohérente de la réforme de la politique de qualité et de la réforme de la PAC notamment sur la question de la régulation. »

II. Examen du rapport d'information de M. Gérard Voisin sur le véhicule électrique

M. Gérard Voisin, rapporteur. Le premier véhicule automobile à franchir le cap des 100 km/h le 29 avril 1899, était une voiture électrique, la « Jamais Contente ».

Après un début prometteur, le moteur électrique, très présent dans les véhicules du début du XX^e siècle, a été supplanté par le moteur thermique, non en raison de performances intrinsèquement supérieures, mais par le fait qu'il fallait plusieurs heures pour recharger des batteries électriques alors que quelques minutes suffisent pour remplir un réservoir de carburant et retrouver une pleine autonomie du véhicule.

Ne faisant aucun bruit, ne produisant aucune émission, de quelque nature qu'elle soit, et pouvant être alimenté par une électricité produite par des énergies renouvelables et propres, le véhicule électrique est intrinsèquement le plus écologique de tous. Conscients de ses avantages, en particulier en ville, les pouvoirs publics français ont régulièrement essayé de promouvoir ce mode de propulsion, en vain car le trop grand encombrement des batteries et la trop faible autonomie des véhicules électriques interdisaient leur diffusion à grande échelle. Aujourd'hui, nous quittons aujourd'hui le travail académique pour rentrer dans l'action, car les progrès enregistrés dans la conception et la fabrication des batteries permettent aujourd'hui de passer d'une autonomie inférieure à 100 kilomètres dans les années 1995 à environ 200 kilomètres. Nous sommes maintenant au-delà des effets d'annonce et la mise en vente des véhicules électriques sur une grande échelle interviendra dans six mois

La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, la crainte d'une pénurie physique de pétrole, se traduisant par un coût prohibitif des hydrocarbures, ainsi que le souhait de ne plus être en situation de dépendance vis-à-vis de pays politiquement instables ont conduit à engager une réflexion dans les pays occidentaux sur « le véhicule propre » qui peut emprunter des voies très diverses : s'agissant des véhicules dépourvus d'émission de gaz, l'électricité peut être stockée à bord du véhicule, sous forme de batteries, ou produite par une pile à combustible alimentée par un gaz, tel que l'hydrogène et, dans ce dernier cas, seule de la vapeur d'eau sort du tuyau d'échappement.

Le véhicule hybride qui allie une motorisation électrique en usage urbain et une motorisation thermique traditionnelle pour les trajets plus longs constitue un produit intermédiaire. L'intérêt est discutable, dans la mesure où ces véhicules n'offrent pas un niveau global de pollution inférieur à un moteur diesel doté d'un filtre à particule.

Les effets d'annonce sur le thème du véhicule écologique font florès. En Europe, plus de 35 modèles seraient disponibles en 2012. Ils correspondent dans beaucoup de cas à des opérations de communication. Aussi est-il légitime par exemple de s'interroger sur l'intérêt, pour la préservation de l'environnement, de certains modèles à motorisation hybrides de très haut de gamme, d'une puissance de l'ordre de 400 chevaux DIN, conçus pour rouler à des vitesses élevées, gages de fortes émissions de CO₂.

Au terme des mes réflexions, il apparaît que la propulsion électrique va s'affirmer par un processus très progressif entre 2010 et 2020, date qui devrait marquer le début de « la révolution électrique », condamnant à moyen terme le moteur thermique.

La filière des véhicules décarbonés est en train de changer d'échelle. Le Gouvernement estime qu'à horizon 2025, ces véhicules cantonnés jusqu'à présent dans des marchés de niche, devraient représenter 27 % d'un marché européen, estimé entre 50 et 90 milliards d'euros.

L'émergence du véhicule électrique ne se limitera pas à la substitution du moteur à explosion mais induira également des changements fondamentaux dans les rapports que nous entretenons avec la voiture, qui conduiront à des transformations profondes de l'économie des transports. Nous ne sommes plus aujourd'hui dans la prospective mais dans l'action. Dans un tel contexte, l'inaction de l'Union européenne est décevante, au moment où l'Asie se lance à corps perdu dans ces nouvelles technologies. Cette dernière a beaucoup de mal à prendre les décisions nécessaires au déploiement du véhicule électrique et je me dois de lancer un cri d'alarme sur une question essentielle conditionnant demain la qualité de vie et le développement économique de l'Union européenne.

J'ai la conviction que la révolution du mode des déplacements se fera par le développement du véhicule électrique et hybride rechargeables. Il constituera une double opportunité car il contribuera tout autant à la lutte contre le changement climatique qu'à la restructuration d'un secteur aujourd'hui en crise.

Aussi je voudrais vous faire partager les cinq convictions suivantes :

- le véhicule électrique conditionnera la qualité de vie des européens ;
- le développement du véhicule électrique est une nécessité pour assurer le respect des engagements de l'Union européenne ;
- le développement du véhicule électrique est une nécessité économique ;
- une nécessité pour les transports intelligents de demain ;
- leur développement doit être accompagné par l'Union européenne.

Si nous considérons les travaux plus récents de l'INVS, une réduction de la pollution atmosphérique urbaine constituerait une mesure efficace de santé publique. Il est clair que les constructeurs automobiles ne souhaitent pas insister sur la nocivité du moteur thermique, mais il n'est pas contestable que si demain, le centre des grandes villes est entièrement dédié aux véhicules à propulsion électriques, le gain en terme de santé sera notable, pour les populations urbaines, comme l'a été la disparition du chauffage à charbon.

Cet aspect de la question est extrêmement important. Si des municipalités réservent l'accès à leur centre ville aux seuls véhicules électrique pour des raisons sanitaires, motif parfaitement légal, le véhicule électrique prendra son envol plus rapidement que nous pouvons le penser. Pour moi, il y a incertitude sur le rythme de déploiement du véhicule électrique, mais non sur le fait qu'il représentera une part substantielle du parc d'ici une vingtaine d'années.

Aller au-delà de l'objectif de 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, comme l'envisage l'Union européenne, ne pourra pas se réaliser sans une contribution forte du secteur des transports, qui implique une substitution accélérée des véhicules à émission nulle de CO₂ aux véhicules thermiques traditionnels.

L'absence de pollution et de bruit constitue une amélioration significative de l'environnement. Un argument fréquemment avancé est de dire que les rejets de CO₂ dans l'atmosphère des centrales thermiques, produisant l'électricité nécessaire à l'alimentation des véhicules, annulent le gain lié à l'emploi de véhicules électriques. Cet argument est faux pour la France dont l'électricité provient en quasi totalité de l'hydraulique et du nucléaire. En outre, l'électricité produite la nuit par les centrales nucléaires est en partie perdue, faute de capacité de stockage, son utilisation pour recharger des véhicules électriques éviterait ce gaspillage.

Pour ce qui concerne les autres pays européens la situation est variable en fonction de leur bilan énergétique, mais l'intérêt du véhicule électrique demeure pour plusieurs raisons :

- l'énergie, dont ont besoin les véhicules électriques, sera stockée dans des batteries qui à plus de 90 % seront rechargées aux heures creuses où la production est excédentaire. De ce point de vue je ne suis pas convaincu, y compris pour la France, de la nécessité du renforcement des réseaux avant quelques années. Nous avons besoin d'investir dans le réseau électrique français du fait d'un sous investissement chronique dans les années récentes. L'arrivée du véhicule électrique ne doit pas constituer un habillage élégant de cette réalité. Les bornes à recharge rapide peuvent poser un problème pour le réseau, mais le recours à ces dernières sera marginal. L'échange rapide de batterie que j'ai pu examiner en Israël me paraît plus intéressant pour l'utilisateur et le réseau, car les batteries destinées à cette fonction sont rechargées aux heures creuses ;

- la pollution est concentrée en ville, les centrales thermiques y sont rarement installées et il est plus facile de dépolluer quelques centrales que des millions d'automobiles. Au-delà du bilan carbone, l'intérêt sanitaire du véhicule électrique n'est pas contestable et à mes yeux les arguments de santé publique sont les premiers qui doivent être pris en compte pour apprécier une politique environnementale.

Un argument doit d'emblée être écarté : celui de la pénurie de lithium qui nous placerait à nouveau dans une dépendance analogue à celle que connaissent les transports vis-à-vis du pétrole et ce pour deux raisons : s'il est exact que les réserves les plus concentrées de lithium se trouvent en Amérique latine et en Chine, les plus importantes se trouvent aux Etats-Unis.

Le vrai problème d'indépendance de l'Europe tient surtout à la maîtrise complète de la filière et de sa technologie. Une fois le minerai extrait il faut le traiter, ce qui s'effectue déjà aux Etats-Unis, en Allemagne, en Chine en Corée et au Japon. Il faut ensuite l'appliquer sur les électrodes par une technologie qui ressemble à celle de la fabrication des cassettes où la Corée à une position éminente. Une fois les composants rassemblés, la fabrication d'une batterie de haute performance peut commencer. Elle implique une chimie de spécialité et l'aptitude à mettre en parallèle des milliers de cellules et constitue un savoir faire précieux.

Il est important de noter que les pays asiatiques et les Etats-Unis ont une politique d'acquisition de connaissances à travers le rachat d'entreprises européennes et que l'Union européenne n'a pas de politique de sauvegarde de son savoir faire.

Le développement des véhicules propres permettra d'accélérer une croissance durable et génératrice d'emplois. Il devrait, pour le Gouvernement, générer en France une activité économique de 15 milliards d'euros à horizon 2030 et contribuer ainsi au maintien de

l'emploi dans la filière automobile. En outre, il conduira à une réduction des importations de pétrole d'environ 4 millions de tonnes et à une réduction des émissions de CO₂ d'environ 17,5 millions de tonnes à horizon 2020, ce qui représente une réduction de 3 % de nos émissions de CO₂ par rapport à 2007 (soit le quart de l'engagement de la France en termes de réduction d'émissions de CO₂ par les secteurs non soumis aux quotas de CO₂).

Paradoxalement, la faiblesse du véhicule électrique, sa faible autonomie, peut devenir un atout demain car, le conducteur sera guidé par GPS vers les points de recharge rapide ou de remplacement de batteries et se familiarisera avec cet outil et la gestion de l'intermodalité.

Dans cette perspective le plan de location en libre service de la ville de Paris me paraît particulièrement intéressant car nous irons avec le véhicule électrique vers un rapport différent de l'automobiliste à sa voiture.

Les batteries qui représentent 50 % du coût de véhicules feront l'objet d'une location dans le plus grand nombre de cas. Cette situation conduira beaucoup d'automobilistes à s'interroger sur l'intérêt qu'il peut y avoir à être propriétaire de son véhicule. Les constructeurs préparent les modalités de commercialisation des véhicules électriques qui pourraient adjoindre à la voiture de nouveaux services liés à la batterie et à la maîtrise de la charge. Des forfaits seront ainsi proposés, incitant les habitants des grandes villes à recourir de manière beaucoup plus importante à des formules des transports en commun, en particulier ferroviaire, complétées à l'arrivée par la mise à disposition d'une voiture.

Les voitures électriques seront également le vecteur de nouveaux modes de mobilité comme l'auto-partage, le véhicule en libre service ou les navettes intermodales.

Les responsables de l'Union européenne que j'ai pu rencontrer se sont montrés extrêmement prudents sur les perspectives de déploiement du véhicule électrique. Après avoir insisté sur les faiblesses du véhicule électrique qui, aujourd'hui, n'est pas adapté à tous les usages, ils ont souligné le risque de déception du public et d'échec.

Cette prudence s'accompagne d'une certaine inaction de la Commission européenne qui n'est intervenue sur ce thème depuis le début de l'année que sous la pression des Etats, en particulier de la présidence espagnole de l'Union européenne. La ligne de neutralité affirmée par la Commission sur cette question doit être abandonnée. Les politiques des Etats doivent non seulement être coordonnées mais clairement encouragées par l'Union européenne, dont le rapporteur redoute que la première intervention ne soit constituée d'une décision de limitation des aides apportées au véhicule électrique au non des règles de concurrence, alors que la normalisation des bornes et des câbles de recharge des véhicules commercialisés dans six mois aurait déjà dû intervenir.

Je suis parfaitement rassuré sur le plaisir de conduite, dimension qui demeure, importante. Les véhicules que j'ai eu le privilège de conduire sont très agréables à piloter et parfaitement véloce. Mon inquiétude ne porte donc pas sur le produit lui-même mais sur son environnement, au premier rang desquels la recharge et la liberté du choix du fournisseur d'énergie.

La norme qui doit définir le câble de recharge des véhicules est aujourd'hui le champ d'un affrontement entre constructeurs, qui a donné lieu à la constitution d'un groupe de travail franco allemand sur ce sujet.

Si nous abordons cette question en des termes simples, la recharge lente, c'est-à-dire en huit heures, de la batterie d'un véhicule, appelle une consommation d'électricité équivalente à celle d'un four domestique (20KW/h). Il faut donc que le diamètre du cordon de raccordement soit suffisamment gros pour qu'il ne chauffe pas mais nous pouvons parfaitement brancher un véhicule électrique sur une prise ordinaire. Je note d'ailleurs que le véhicule Smart qu'il a conduit possédait deux cordons, l'un pour les bornes de recharge de la ville de Berlin, l'autre avec une prise normale pour le domicile. Il note également que La Poste recharge ses véhicules électriques sur des prises banales dotées simplement d'un fusible.

Au terme de mon étude, j'ai la conviction que les contraintes techniques ne justifient pas le recours à cette solution. Je redoute qu'elles correspondent à la volonté de proposer des services annexes et à renouveler le même « business plan » que la téléphonie mobile, où les fournisseurs d'accès essaient de développer la vente d'applications multiples, qui renchérissent le coût de l'abonnement.

Cette question est essentielle au niveau communautaire, aussi, je propose dans mes conclusions, que les normes en cours d'élaboration par l'Union européenne garantissent la possibilité de raccordement au réseau électrique par une prise ordinaire. Je note d'ailleurs que cette solution simple et qui ne coûte rien, permettra au véhicule électrique de circuler sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Il ressort des premières expériences conduites que la recharge rapide, la recharge lente sur la voie publique et les stations de remplacement de batteries ne joueront qu'un rôle marginal. Elles sont indispensables pour le déploiement du véhicule, car elles contribuent à rassurer l'utilisateur. Mais tant qu'il circule dans la ville où il réside, elles ne seront quasiment jamais utilisés.

Au-delà des considérations civiques essentielles, la réussite du véhicule électrique doit reposer sur un intérêt pratique pour l'utilisateur.

Le premier motif d'acquisition d'un véhicule électrique urbain pourrait être directement lié à la politique de la ville, suivie par certaines municipalités. Si la loi Grenelle II permet l'institution d'un péage urbain avec, comme à Londres, dispense de celui-ci pour les véhicules électriques il y aura bien évidemment un premier motif important d'achat.

Les aides fiscales sont d'un intérêt limité. Elles sont aujourd'hui indispensables pour amener le véhicule électrique au même niveau de prix d'achat que le véhicule thermique. Le prix de vente des véhicules électriques, hors batteries est aujourd'hui en France, grâce au bonus de 5 000 euros équivalent à celui d'un véhicule thermique.

Le coût de la batterie, entre 8 000 et 12 000 euros ne doit pas être rajouté au prix d'acquisition mais être regardé comme l'équivalent du prix du carburant, dans la mesure où le prix d'achat de l'électricité est marginal. Il est important, psychologiquement, que l'acquéreur de ces véhicules mette en relation le coût de location de la batterie avec son budget carburant et non avec celui d'acquisition du véhicule.

Les effets d'annonce sont légion, les autonomies supérieures à 300 kilomètres, annoncées par certains constructeurs, sont à prendre avec beaucoup de prudence.

Il est nécessaire que le temps d'arrêt demeure limité. La seule technologie qui le permette est celle du remplacement de la batterie, ce qui accroît mon scepticisme sur l'intérêt de développer les bornes à recharge rapide. Ces dernières représentent un coût unitaire d'environ 20 000 euros pour les collectivités. Si ce système venait à être supplanté par le système d'échange de batteries, cet investissement aurait été effectué en pure perte d'où, semble-t-il, la nécessité d'une certaine prudence pour les collectivités locales.

Cette retenue n'est pas de mise, par contre, pour les bornes à recharge lente, beaucoup moins coûteuses et infiniment moins problématiques pour le réseau d'électricité, dont le déploiement est absolument indispensable.

Nous pouvons constater que si les propositions françaises ambitieuses et cohérentes avec les dispositions déjà intervenues au niveau national sont relayées par des discours volontaristes de commissaires européens(mais que les mesures proposées tardent à être mise en œuvre.

Sachant que des véhicules électriques vont être commercialisés rapidement, il est important que l'Union européenne élabore avec vélocité les normes nécessaires.

Or, il a fallu attendre le 15 juin 2010 pour que la Commission européenne propose des normes garantissant la protection des consommateurs soient protégés contre les contacts directs avec des parties sous tension de la voiture . Je vous propose d'ailleurs de les approuver.

Il m'a été indiqué que l'élaboration des normes communautaires pour les recharges pourrait prendre encore deux ans, mais irait plus vite s'il existait un accord entre constructeurs.

L'aspect de la protection du consommateur peu ou pas abordé est à mes yeux fondamental sur deux points essentiels : le « *roaming* » et la liberté de choix du consommateur en matière de fourniture d'électricité.

Les déplacements entre pays avec des véhicules électriques ne s'effectueront pas en masse demain pour des raisons évidentes de manque d'autonomie. Toutefois, même si l'échéance se situe à horizon d'une dizaine d'années, il convient de s'y préparer. Il serait irresponsable d'installer des infrastructures coûteuses qui deviendraient rapidement obsolètes pour des raisons normatives.

Il existe plusieurs procédés en concurrence et il est très important d'éviter tout monopole ; c'est pourquoi je suis convaincu qu'il faut édicter des normes garantissant la compatibilité des systèmes entre eux, quitte à avoir besoin d'un petit adaptateur comme cela est le cas lorsque nous voyageons aux Etats-Unis. Il est donc important que la Commission européenne édicte des normes de compatibilité. Mais, dès lors que la recharge lente peut s'effectuer avec une prise électrique conventionnelle, cette question ne concerne que les procédés de recharge rapide et de remplacement des batteries

En effet il faut laisser se développer la concurrence entre les technologies et éviter de recourir à des systèmes propriétaires donnant lieu au versement de redevances.

Dès lors que les bornes de recharge servent également de support pour des échanges d'information, il convient d'être extrêmement prudent dans le développement de ces procédés.

Il est important que l'Union européenne, en édictant des normes permettant la recharge des véhicules partout en Europe, adresser le message selon lequel le véhicule électrique n'est pas cantonné à un usage exclusivement urbain.

J'ai le sentiment, peut-être à tort, qu'un grand nombre d'intervenants souhaitent vendre un service global de mobilité dont le véhicule électrique ne serait qu'un des maillons.

Cela implique de capter le client et de le fidéliser. Le fait de l'obliger à investir dans une installation spécifique pour recharger son véhicule, ou de le contraindre à échanger ses batteries dans un réseau particulier, correspond sans doute à des réflexions stratégiques en cours, dont il convient de se méfier. Il est du devoir de l'Union européenne de garantir la liberté du consommateur.

En conclusion, je suis convaincu que le développement du véhicule électrique amènera une révolution car, il implique une modification du rapport entre l'homme et son véhicule.

M. Philippe-Armand Martin. La voiture électrique pose des problèmes de fabrication en termes de coût, de poids, d'autonomie, qui sont en voie d'être résolus. Mais je trouve inquiétant qu'on n'envisage son utilisation que dans vingt ans.

M. Gérard Voisin, rapporteur. C'est sa généralisation qui n'aura lieu qu'à horizon de vingt ans, son utilisation va apparaître dans six mois ! Ce qui freine est l'insuffisante autonomie des véhicules. La « Mini » de BMW annonce une autonomie de 130 kilomètres, en milieu urbain, mais comme elle est dotée d'un moteur avec rétro freinage et récupération d'électricité, sur route son autonomie est effectivement limitée à 130 kilomètres mais en ville son autonomie réelle peut aller jusqu'à 230 kilomètres, ce qui rend nécessaire la recharge lente de la batterie seulement tous les trois jours environ. Pour des véhicules plus gros, tels que ceux – de type Laguna, de 4-5 places – pour lesquels Renault a reçu une commande israélienne de 130 000 exemplaires, l'autonomie sera bien supérieure et permettra de faire de l'interurbain. Mais les progrès en matière d'autonomie sont très lents et très coûteux. Renault a dû faire en la matière de lourds investissements. L'intérêt sera en fait dans la location plutôt que dans l'achat des batteries.

M. Michel Lefait. Je remercie le rapporteur pour ce travail passionnant et exhaustif. J'approuve la préoccupation qu'il a exprimée en faisant un parallèle avec le secteur de la téléphonie mobile : il est important de se prémunir contre la mise en place par les opérateurs de normes contraignantes aboutissant à rendre la clientèle « captive ». Ceci risque de bloquer l'accès au véhicule électrique pour une clientèle modeste, alors même que l'engouement est déjà certain.

S'agissant des batteries, quelle ingénierie est nécessaire ? Quelle localisation apparaît préférable à d'autres sur le territoire national ? Quels sont les critères pour accueillir les unités de production ?

M^{me} Marietta Karamanli. Sur cette technologie d'avenir, existe-t-il des évaluations des mesures incitatives au développement du véhicule électrique, qu'il s'agisse d'aides directes ou de subventions ?

Par ailleurs, ne serait-il pas intéressant de développer l'électromobilité en associant véhicules électriques à batterie et à hydrogène ? Car si on favorise seulement le développement des voitures électriques, on sera obligés de construire un nouvel EPR, avec alors à terme la question des déchets irréversibles.

M. Gérard Voisin, rapporteur. Bien entendu, nos conclusions s'adressent avant tout aux institutions européennes, en les encourageant à adopter les futures normes le plus rapidement possible et en veillant à ce que les véhicules puissent être rechargés à domicile sans qu'il soit besoin de matériel spécifique. Pour autant, et en dépit des préoccupations exprimées par le Gouvernement, il faut relativiser cette question des normes. Les constructeurs ont d'ores et déjà beaucoup avancé, et se sont donc fortement intéressés à cet enjeu en s'entourant de toutes les précautions liées à la manipulation d'engin assis sur 500 volts d'électricité.

La production de batteries doit être assurée en France. Il est vrai que de nombreux pays, au premier rang desquels la Corée du Sud, et même les Etats-Unis qui profitent ici de technologies qu'on a eu le tort de leur abandonner, ont fortement investi dans ce domaine. Mais nous ne sommes pas en reste, Renault aménageant à Flins une usine susceptible de faire face à une demande que portent les nets progrès de nos constructeurs, je pense en particulier à la Citroën C0 exposée en ce moment sur les Champs-Élysées à Paris.

Dans un même esprit, j'estime que la production française d'électricité actuelle est parfaitement à même de faire face à l'émergence des voitures électriques, à un horizon d'une ou deux décennies, comme nous l'avait rappelé M. Henri Proglio au cours de son audition il y a quelques semaines.

Il n'en reste pas moins opportun d'encourager en parallèle le développement de véhicules hybrides, susceptibles de moins peser sur la demande d'électricité et de répondre à la question de l'autonomie, qu'il faut toutefois nuancer en rappelant que la capacité des batteries, aujourd'hui limitée à 200 kilomètres environ, progresse de 8 % par an. Existente dès à présent des véhicules combinant énergie hydrogène et électrique, thermique et électrique et hydrogène et thermique. On peut même trouver des voitures électriques dotées d'un moteur thermique apte à recharger les batteries.

L'ensemble de ces éléments, que j'ai tenu à décrire avec précision et exhaustivité dans mon rapport, me convainc que la voiture électrique ne peut être qu'un grand succès, sur le plan technique, commercial comme écologique.

Le Président Pierre Lequiller. Je remercie, au nom de tous les membres de la Commission, le rapporteur pour son travail passionnant et passionné.

Puis la Commission a adopté les conclusions suivantes :

« La Commission des affaires européennes,

Vu la proposition de décision du Conseil portant application obligatoire du règlement n° 100 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies aux fins de la réception des véhicules à moteur en ce qui concerne la sécurité électrique (E 5428),

Considérant que le développement du véhicule électrique présente un intérêt majeur pour l'Union européenne,

1. Demande que les futures normes européennes relatives au véhicule électrique soient promulguées dans les délais les plus rapides ;

2. Demande que ces normes permettent aux consommateurs de choisir son fournisseur d'électricité et d'alimenter son véhicule depuis son domicile sans qu'il soit nécessaire de recourir à un matériel spécifique ;

3. Sous ces réserves, approuve la proposition de décision. »

III. Communication de M. Guy Geoffroy sur les négociations relatives aux accords SWIFT et PNR relatifs aux transferts de données entre l'Union européenne et les Etats-Unis (E 5214, E 5430, E 5431)

M. Guy Geoffroy, rapporteur. Je reviens vers vous pour vous entretenir, une troisième fois depuis le début de l'année, des accords SWIFT, qui ouvrent la possibilité aux Etats-Unis d'accéder aux transactions financières effectuées en Europe.

La Commission européenne vient de conclure un accord avec les Etats-Unis qui va demain être soumis à la ratification du Conseil, puis du Parlement européen qui avait rejeté, le 11 février dernier, un premier accord.

Or, si l'attitude de la Commission européenne au cours des négociations qui viennent d'être menées avec les Etats-Unis me laisse dubitatif, ce projet marque des avancées significatives par rapport à l'accord provisoire en vigueur précédemment.

Il faut comprendre que les Etats-Unis considèrent que cet accord est vital pour leur sécurité nationale.

J'avais indiqué lors de ma précédente communication que je croyais « que les bases de l'accord qu'il est proposé de négocier sont bonnes et protectrices, en théorie des libertés publiques, mais le fait de permettre aux Etats-Unis d'accéder aux données financières liées à des échanges intra-communautaires est profondément attentatoire à notre souveraineté. Dans mon esprit un tel accord ne peut intervenir que pour une durée limitée, car si nous ne pouvons pas lever la garde en matière de lutte contre le terrorisme, l'union européenne doit assumer ses responsabilités en se dotant d'outils équivalents à ceux des Etats-Unis. »

Le fait que la Commission européenne ait accepté qu'Europol soit chargé de filtrer les demandes de renseignements en provenance des Etats-Unis est critiquable car il est difficile à un organe qui utilise les renseignements en provenance des Etats-Unis de refuser certains transferts.

La proposition de notre Commission de limiter à cinq ans la durée des accords SWIFT a été reprise par le Gouvernement français et intégrée par le Conseil dans le mandat de négociation confié à la Commission européenne. L'accord final prévoit certes qu'il est renouvelable par tacite reconduction, mais des assurances ont été données par les Etats-Unis sur le caractère évidemment révisable de ce compromis.

C'est pourquoi je vous propose d'approuver l'accord conclu avec les Etats-Unis mais d'indiquer par des conclusions très explicites au Conseil et au Parlement européen qu'il est de leur devoir d'obtenir de la Commission européenne les deux engagements suivants :

- l'ouverture d'un débat sur le renouvellement des accords SWIFT ;
- la création d'une structure indépendante, composée de magistrats pour analyser les demandes américaines.

Puis la Commission a adopté les conclusions suivantes :

« Vu la recommandation de la Commission au Conseil afin d'autoriser l'ouverture de négociations en vue d'un accord entre l'Union européenne et les Etats-Unis d'Amérique destiné à mettre à la disposition du département du Trésor des Etats-Unis des données de messagerie financière dans le cadre de la prévention du terrorisme et du financement du terrorisme ainsi que de la lutte contre ces phénomènes (SEC (2010) 315 final restreint UE/n° 5214),

Vu la décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et les Etats-Unis d'Amérique sur le traitement et le transfert de données de messagerie financière de l'Union européenne aux Etats-Unis aux fins du programme de surveillance du financement du terrorisme (COM (2010) 316 final/n° E 5430),

Vu la décision du Conseil relative à la signature de l'accord entre l'Union européenne et les Etats-Unis d'Amérique sur le traitement et le transfert de données de messagerie financière de l'Union européenne aux Etats-Unis aux fins du programme de surveillance du financement du terrorisme (COM (2010) 317 final/n° E 5431),

Considérant que l'accord conclu entre la Commission européenne et les Etats-Unis répond aux demandes préalablement exprimées ;

Considérant que la mise en œuvre d'un accord touchant aux libertés publiques doit être examinée avec une attention particulière ;

Demande :

- qu'au bout d'une durée maximale de quatre ans, la Commission européenne établisse un rapport sur l'application de cet accord et qu'un débat sur son renouvellement soit engagé au sein des instances communautaires et nationales compétentes ;

- que le contrôle des données transmises au gouvernement des Etats-Unis soit confié à des magistrats, dotés de garanties d'indépendance, quelle que soit la structure au sein de laquelle s'effectue cette tâche.

Sous ces réserves, et en l'état des informations dont elle dispose, émet un avis favorable à l'approbation par le Conseil des projets d'accord précités. »

IV. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution

Sur le rapport du **Président Pierre Lequiller**, la Commission a examiné des textes soumis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-4 de la Constitution.

● Textes « actés »

Aucune observation n'ayant été formulée, la Commission a *approuvé* les textes suivants :

➤ *Commerce intérieur et services*

- projet de directive de la Commission portant mesures d'exécution de la directive 2009/65/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences organisationnelles, les conflits d'intérêts, la conduite des affaires, la gestion des risques et le contenu de l'accord entre le dépositaire et la société de gestion (document **E 5333**).

➤ *Défense*

- proposition de règlement du Conseil portant modification du règlement (CE) n° 1334/2000 instituant un régime communautaire de contrôles des exportations de biens et technologies à double usage (document **E 4198**).

➤ *Fiscalité*

- proposition de décision d'exécution du Conseil autorisant la Pologne à introduire une mesure particulière dérogatoire à l'article 26, paragraphe 1, point a), et à l'article 168 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (document **E 5409**).

➤ *Institutions*

- proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les Etats membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (document **E 5179**) ;

- proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'initiative citoyenne (document **E 5244**) ;

- projet de décision du Conseil modifiant l'acte du Conseil du 12 mars 1999 portant adoption des règles régissant le fonds de pension Europol (document **E 5403**).

➤ *Services financiers*

- proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant les directives 2006/48/CE et 2006/49/CE en ce qui concerne les exigences de fonds propres pour le portefeuille de négociation et pour les retitrisations, et la surveillance prudentielle des politiques de rémunération (document **E 4632**).

➤ *Transports*

- proposition de décision du Conseil relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord entre l'Union européenne et la République du Pérou sur certains aspects des services aériens (document **E 5407**) ;

- proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord entre l'Union européenne et la République du Pérou sur certains aspects des services aériens (document **E 5408**).

● **Point B**

La Commission a *approuvé* les textes suivants :

➤ *Environnement*

- projet de Règlement (UE) de la Commission modifiant les annexes IV et V du règlement (CE) n° 850/2004 du Parlement européen et du Conseil concernant les polluants organiques persistants (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)(document **E 5329**) ;

- projet de décision de la Commission modifiant, aux fins de son adaptation au progrès scientifique et technique, l'annexe de la directive 2002/95/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exemptions relatives aux applications utilisant du plomb, du mercure, du cadmium, du chrome hexavalent, des polybromobiphényles ou des polybromodiphényléthers (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)(document **E 5362**).

➤ *Pêche*

- proposition de règlement du Conseil établissant un programme de documentation des captures de thon rouge (*Thunnus thynnus*) et modifiant le règlement (CE) n° 1984/2003 (document **E 4695**) ;

- proposition de décision du Conseil relative à la signature et à l'application provisoire d'un accord entre l'Union européenne, l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège concernant un mécanisme financier de l'EEE pour la période 2009 2014, d'un accord entre l'Union européenne et la Norvège concernant un mécanisme financier norvégien pour la période 2009 2014, d'un protocole additionnel à l'accord entre la Communauté économique européenne et l'Islande concernant des dispositions particulières applicables aux importations dans l'Union européenne de certains poissons et produits de la pêche pour la période 2009 2014 et d'un protocole additionnel à l'accord entre la Communauté économique européenne et la Norvège concernant des dispositions particulières applicables aux importations dans l'Union européenne de certains poissons et produits de la pêche pour la période 2009-2014 (document **E 5335**) ;

- proposition de décision du Conseil relative à la conclusion d'un accord entre l'Union européenne, l'Islande, le Liechtenstein et la Norvège concernant un mécanisme financier de l'EEE pour la période 2009 2014, d'un accord entre l'Union européenne et la Norvège concernant un mécanisme financier norvégien pour la période 2009 2014, d'un protocole additionnel à l'accord entre la Communauté économique européenne et l'Islande concernant des dispositions particulières applicables aux importations dans l'Union européenne de certains poissons et produits de la pêche pour la période 2009 2014 et d'un protocole additionnel à l'accord entre la Communauté économique européenne et la Norvège

concernant des dispositions particulières applicables aux importations dans l'Union européenne de certains poissons et produits de la pêche pour la période 2009 2014 (document **E 5336**).

➤ *Transports*

- proposition de décision du Conseil et des représentants des gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, concernant la signature et l'application provisoire du protocole modifiant l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part (document **E 5317**).

● **Accords tacites de la Commission**

En application de la procédure adoptée par la Commission les 23 septembre 2008 (textes antidumping), 28 janvier 2009 (projets de décisions de nominations et actes relevant de la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) concernant la prolongation, sans changement, de missions de gestion de crise, ou de sanctions diverses, et certaines nominations), celle-ci *a approuvé tacitement* les documents suivants :

- décision du Conseil portant nomination d'un membre autrichien du Comité des régions (document **E 4685**) ;

- proposition de règlement du Conseil instituant un droit antidumping définitif sur les importations de silicium originaire de la République populaire de Chine, étendu aux importations de silicium expédié de la République de Corée, qu'il ait ou non été déclaré originaire de ce pays, conformément à l'article 11, paragraphe 2, et à un réexamen intermédiaire partiel au titre de l'article 11, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1225/2009 (document **E 5305**) ;

- proposition de règlement du Conseil instituant un droit antidumping définitif sur les importations de cyclamate de sodium originaire de la République populaire de Chine et de l'Indonésie à la suite d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures mené conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil (document **E 5319**) ;

- CTA - Centre technique de coopération agricole et rurale - Remplacement d'un membre du conseil d'administration (document **E 5410**) ;

- proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 452/2007 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de planches à repasser originaires, entre autres, d'Ukraine (document **E 5414**) ;

- projet de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2488/2000 du Conseil maintenant un gel des capitaux concernant M. Milosevic et les personnes de son entourage (document **E 5419**) ;

- proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 329/2007 du Conseil concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (document **E 5420**) ;

- projet de règlement (UE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1763/2004 instituant certaines mesures restrictives à l'appui d'une mise en œuvre effective du mandat du Tribunal pénal international de l'ex-Yougoslavie (TPIY)(document **E 5421**) ;

- décision du Conseil modifiant l'action commune 2008/736/PESC concernant la mission d'observation de l'Union européenne en Géorgie (EUMM Georgia)(document **E 5427**).

V. Nomination de rapporteurs

Sur proposition du **Président Pierre Lequiller**, la Commission a nommé rapporteurs d'information :

- **M. Hervé Gaymard**, sur les enjeux européens de la numérisation de l'écrit ;
- **M^{me} Anne Grommerch**, sur le détachement des travailleurs.

La séance est levée à 18 h 40

Membres présents ou excusés

Commission des affaires européennes

Réunion du mercredi 23 juin 2010 à 17 heures

Présents. - M. Michel Diefenbacher, M. Jean Gaubert, M. Guy Geoffroy, M^{me} Marietta Karamanli, M. Michel Lefait, M. Pierre Lequiller, M. Lionnel Luca, M. Philippe-Armand Martin, M. Jacques Myard, M. Michel Piron, M. Didier Quentin, M. Gérard Voisin

Excusés. - M. Pierre Bourguignon, M. Michel Herbillon, M. Jean-Claude Mignon