



Bruxelles, le 16.12.2015
COM(2015) 661 final

2015/0301 (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, sur une modification de l'annexe XX
(Environnement) de l'accord EEE
(Émissions de CO₂)**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Afin d'assurer la sécurité et l'homogénéité juridiques requises pour le marché intérieur, le Comité mixte de l'EEE doit intégrer dans l'accord EEE toute la législation pertinente de l'UE dès que possible après son adoption.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

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'insérer les règlements (CE) n° 443/2009, (UE) n° 1014/2010, (UE) n° 63/2011, (UE) n° 725/2011, (UE) n° 429/2012, (UE) n° 396/2013, (UE) n° 397/2013, (UE) n° 333/2014 et (UE) 2015/6 dans l'accord EEE.

Les États de l'AELE membres de l'EEE demandent des adaptations qui vont au-delà de simples adaptations techniques.

Justification des principales adaptations demandées et solution proposée

Le règlement (CE) n° 443/2009 établit un système de normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves. 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.

Primes sur les émissions excédentaires, article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 443/2009, évoquées à l'adaptation i) dans le projet de décision du Comité mixte

Un texte d'adaptation a été inséré en ce sens qu'il incombera à l'Autorité de surveillance AELE d'imposer le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires aux constructeurs des États de l'AELE membres de l'EEE.

Les primes seront imposées conjointement pour les voitures particulières neuves vendues 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 voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE ou dans les États de l'AELE, respectivement, par rapport au nombre total de voitures particulières neuves immatriculées dans l'EEE.

Perception des primes sur les émissions excédentaires, article 9, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 443/2009, évoquée à l'adaptation j) dans le projet de décision du Comité mixte

L'article 9, paragraphe 3, prévoit une base juridique permettant à la Commission d'établir les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires. Ces méthodes ont été établies par la décision 2012/100/UE de la Commission¹. L'accord EEE prévoyant une autorité de surveillance et un système de surveillance séparés, un texte d'adaptation a été inséré afin que l'Autorité de surveillance AELE établisse les modalités de perception des

¹ Décision 2012/100/UE de la Commission du 17 février 2012 relative à une méthode pour la perception des primes sur les émissions excédentaires de CO₂ par les voitures particulières neuves conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 47 du 18.2.2012, p. 71).

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 (CE) n° 443/2009, 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, un texte d'adaptation a été inséré 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 (CE) n° 443/2009 au Liechtenstein, évoquée à l'adaptation n) dans le projet de décision du Comité mixte

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 (CE) n° 443/2009 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.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

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

La Commission soumet le projet de décision du Comité mixte de l'EEE au Conseil pour adoption en tant que position de l'Union. Elle espère être en mesure de présenter ce document au Comité mixte de l'EEE dans les meilleurs délais.

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, sur une modification de l'annexe XX
(Environnement) de l'accord EEE
(Émissions de CO₂)**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1, et son 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 européen², 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 européen³ (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 (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil⁴ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (4) Le règlement (UE) n° 1014/2010 de la Commission⁵ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (5) Le règlement (UE) n° 63/2011 de la Commission⁶ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (6) Le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission⁷ doit être intégré dans l'accord EEE.

² JO L 305 du 30.11.1994, p. 6.

³ JO L 1 du 3.1.1994, p. 3.

⁴ Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009, p. 1).

⁵ Règlement (UE) n° 1014/2010 de la Commission du 10 novembre 2010 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves en application du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 293 du 11.11.2010, p. 15).

⁶ Règlement (UE) n° 63/2011 de la Commission du 26 janvier 2011 établissant les modalités d'introduction d'une demande de dérogation aux objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ conformément à l'article 11 du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 23 du 27.1.2011, p. 16).

- (7) Le règlement d'exécution (UE) n° 429/2012 de la Commission⁸ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (8) Le règlement d'exécution (UE) n° 396/2013 de la Commission⁹ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (9) Le règlement (UE) n° 397/2013 de la Commission¹⁰ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (10) Le règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil¹¹ doit être intégré dans l'accord EEE.
- (11) Le règlement délégué (UE) 2015/6 de la Commission¹² doit être intégré dans l'accord EEE.
- (12) Le règlement (CE) n° 443/2009 abroge la décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil¹³, qui est intégrée dans l'accord EEE et qui doit donc en être supprimée au titre de l'accord EEE.
- (13) Il y a lieu de modifier l'annexe XX (Environnement) de l'accord EEE en conséquence.
- (14) 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,

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.

⁷ Règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières, conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 194 du 26.7.2011, p. 19).

⁸ Règlement d'exécution (UE) n° 429/2012 de la Commission du 22 mai 2012 modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 dans le but de prévoir une présentation commune pour la notification des erreurs par les constructeurs de voitures particulières (JO L 132 du 23.5.2012, p. 11).

⁹ Règlement d'exécution (UE) n° 396/2013 de la Commission du 30 avril 2013 modifiant le règlement (UE) n° 1014/2010 en ce qui concerne certaines exigences relatives à la surveillance des émissions de CO₂ provenant des voitures particulières neuves (JO L 120 du 1.5.2013, p. 1).

¹⁰ Règlement (UE) n° 397/2013 de la Commission du 30 avril 2013 modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la surveillance des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves (JO L 120 du 1.5.2013, p. 4).

¹¹ Règlement (UE) n° 333/2014 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2014 modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves (JO L 103 du 5.4.2014, p. 15).

¹² Règlement délégué (UE) 2015/6 de la Commission du 31 octobre 2014 modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil afin de tenir compte de l'évolution de la masse des voitures particulières neuves immatriculées en 2011, 2012 et 2013 (JO L 3 du 7.1.2015, p. 1).

¹³ Décision n° 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs (JO L 202 du 10.8.2000, p. 1).

Article 2

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président