

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup> L E G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des affaires européennes

- I. Présentation du rapport d'information de M. Damien Pichereau sur le paquet Mobilité II et examen de conclusions ..... 3
- II. Nomination de rapporteurs ..... 16
- III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-4 et 88-6 de la Constitution ..... 16

Jeudi  
7 juin 2018  
10 heures

**Compte rendu n° 45**

**Présidence de  
Mme Sabine Thillaye**  
*Présidente*





# COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Jeudi 7 juin 2018

Présidence de Mme Sabine Thillaye, Présidente de la Commission

*La séance est ouverte à 10 h 08.*

## I. Présentation du rapport d'information de M. Damien Pichereau sur le paquet Mobilité II et examen de conclusions

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** Chers collègues, nous l'avons vu hier lors de l'audition de MM. Jouzel et Larrousurou, le transport, à l'origine de près 19 % des émissions de gaz à effet de serre, joue un rôle crucial dans la lutte contre le changement climatique. Notre Rapporteur va donc pouvoir nous dire si les propositions de la Commission européenne vont dans le bon sens.

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Nous en avons déjà parlé à l'occasion de l'examen du premier Paquet Mobilité, la Commission européenne a fait le choix de présenter ses initiatives routières de manière échelonnée : un premier paquet le 31 mai 2017, un deuxième paquet le 8 novembre 2017, un troisième paquet – *a priori* le dernier si on prend en compte les annonces faites au printemps 2017 et le calendrier européen ! – le 17 mai dernier. Ces propositions en faveur d'une modernisation de la mobilité forment ainsi un tout, dans une approche transversale, au-delà d'une vision sectorielle désormais inopérante. Mais leur cohérence est toutefois rendue moins perceptible par ces publications successives échelonnées sur près d'un an.

Ce « paquet Mobilité II » s'articule autour de trois axes : une communication sur la stratégie globale sous-tendant le paquet, avec pour objectif un compromis équilibré entre objectifs environnementaux, sociaux et industriels ; des mesures non législatives concernant les carburants alternatifs ; quatre propositions législatives concernant le transport par autocar, le transport combiné de marchandises, les performances des véhicules légers en matière d'émissions de gaz à effet de serre et la promotion des véhicules propres.

Sous un aspect technique, ce paquet est en fait très politique. D'un paquet à l'autre, les enjeux européens sont similaires : une mobilité durable, sûre et abordable, avec une concurrence loyale et le respect de normes sociales élevées, une ambition environnementale affirmée, la volonté de préserver l'autonomie industrielle européenne.

Ce sont autant de sujets sur lesquels le Président de la République et le Gouvernement ont pris des positions très fortes. Ce sont également des sujets abordés lors des Assises de la Mobilité, qui doivent déboucher sur le projet de loi d'orientation des mobilités, d'ici à l'automne. D'où l'intérêt pour notre Commission d'analyser les évolutions proposées du cadre européen dans lesquelles la législation française devra s'inscrire.

Ce sont enfin des sujets abordés cette semaine à Bruxelles, lundi au Parlement européen en Commission Transports et aujourd'hui même lors du Conseil Transports, et, Madame la Présidente, je me félicite de ce que notre Commission soit, grâce à votre organisation de ses travaux, une nouvelle fois dans le « tempo » du calendrier européen sur les sujets Transports et puisse porter un message en faveur de plus d'ambition européenne sociale et environnementale.

Le premier volet de ce paquet comporte les textes relatifs au transport de passagers par autocar et au transport combiné. Ces deux textes sont en lien direct avec le volet social et marché du Paquet I. Pour ces deux textes, la Commission européenne promeut une dérégulation des secteurs concernés au nom d'arguments environnementaux et d'une nécessaire harmonisation européenne.

Regardons d'abord la révision du règlement sur le transport de passagers par autocar. Ce mode de transport constitue un levier puissant de resserrement du maillage des transports collectifs terrestres. Il permet également une mobilité plus inclusive, du fait de son faible coût. En France par exemple, ce sont près de 7 millions de voyageurs qui ont emprunté les fameux « cars Macron » en 2017. Son développement présente donc un fort intérêt socio-économique. Il permet enfin de lutter contre la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre et de particules ainsi que les nuisances sonores. C'est pour cet ensemble de raisons que la France a ouvert son marché national, avec la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron ». Comme la France, la Commission européenne souhaite stimuler l'offre de transports en commun longue distance routiers et ainsi lutter, entre autres, contre « l'autosolisme ». Mais la Commission considère aussi que la diversité des règles nationales est la source majeure de la difficulté des acteurs à proposer des services dans des États membres autres que leur État d'origine. D'où sa proposition.

L'un des éléments en particulier m'apparaît très contestable : en supprimant le caractère temporaire des opérations de cabotage, elle supprime la condition d'établissement nécessaire aujourd'hui pour opérer à titre permanent dans un autre État membre que l'État d'origine du transporteur. Les services réguliers de transport collectif routiers sont largement liés à un territoire, caractérisé par des coûts sociaux, fiscaux, salariaux, etc. qui lui sont propres. La proposition de la Commission porte un risque réel de remise en cause de l'équilibre des entreprises établies sur ce territoire. Nous avons vu ce mécanisme pour le transport routier de marchandises, je n'y reviens pas. La situation est paradoxale. En effet, la Commission européenne adopte deux positions contradictoires : elle a la volonté de lutter contre les dérives constatées dans le transport routier de marchandises et elle a la volonté d'instaurer un régime de libre prestation de services sans condition d'établissement pour le transport routier de passagers !

Ce texte pose aussi des questions quant à sa mise en œuvre. La mission commune conduite par M. Richard Ferrand, ancien rapporteur général de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi Macron, a établi en 2017 un premier bilan rigoureux du marché national du transport par autocar. Ce nouveau marché a connu un essor immédiat, qui se poursuit. Mais il demeure un marché émergent qu'il convient de ne pas fragiliser, et, en même temps, l'équilibre aujourd'hui trouvé avec les transports assurés sous la forme de contrats de service public doit être préservé. Une grande majorité d'États membres – dont la France – ont, dès la fin 2017, émis de très fortes réserves sur cette proposition de la Commission européenne. Je souligne une forte convergence de vues franco-allemande sur la

question de la condition d'établissement, centrale dans cette proposition de révision du règlement « autocar » comme dans le volet accès au marché et social du paquet Mobilité I.

Le deuxième texte est une proposition de révision de la directive sur le transport combiné. Ce mode de transport est un levier pour le dynamisme économique de nos territoires ainsi que pour une mobilité propre, et la ministre des Transports a d'ailleurs annoncé début mai son intention de présenter un plan de relance. L'examen de ce texte est donc particulièrement approprié dans ce contexte. Or, que propose la Commission pour le transport combiné ? De le déréguler, pour les opérateurs, et de le centraliser, les États membres, étant transformés en simples exécutants en matière de financement des investissements, y compris dans la dimension nationale. En étendant la distance possible sur le segment routier tout en conservant le régime de non application des règles d'accès au marché initialement mise en place pour développer ce type de transport, la Commission renforcera paradoxalement la route. Quant aux règles nouvelles en matière d'infrastructures, la Commission européenne propose une centralisation à la fois du maillage et des décisions d'investissement. Or, multiplier les terminaux irait à l'encontre de la nécessité de massifier le transport, notamment pour les trains, pour diminuer le coût des transbordements et le nouveau cadre financier avec des investissements obligatoires n'apparaît pas de nature à améliorer l'existant.

Sur ce premier volet, il faut lutter contre le dumping économique et social et les discussions en cours, que ce soit sur le paquet Mobilité I ou II, doivent aboutir à une harmonisation européenne par le haut des différentes règles applicables au transport routier de voyageurs comme de marchandises. Par ailleurs, l'action de la Commission européenne doit apporter une valeur ajoutée réelle. Or les États membres sont à mes yeux les plus à même de juger des attentes des marchés nationaux, des leviers à mobiliser à l'échelle de leur territoire en fonction des spécificités géographiques, économiques et sociales. *« Il faut entendre la colère des peuples d'Europe aujourd'hui. Ce [...] dont ils ont besoin [c'est] d'un projet nouveau, d'une exigence d'efficacité au quotidien »*, soulignait le Président de la République le 17 avril dernier dans son discours au Parlement européen. Cette « efficacité au quotidien » repose aussi selon moi sur le respect du bon niveau d'intervention.

Le deuxième volet, ce sont les deux textes « environnementaux », l'un qui porte sur les normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les véhicules légers, l'autre sur la commande publique des véhicules propres. L'enjeu ici, ce sont directement les choix français. Ils ont été exprimés par le Plan Climat adopté le 6 juillet 2017, qui, préparé à la demande du Président de la République et du Premier ministre, doit accélérer la transition énergétique et climatique en vue de mettre en œuvre l'Accord de Paris, avec un nouveau cap, celui de la neutralité carbone à horizon 2050. Ils l'ont été encore plus clairement par le Président de la République en avril, au Parlement européen, lorsqu'il a appelé à *« ouvrir le débat pour revoir à la hausse la contribution européenne dans le cadre de l'Accord de Paris. Nous sommes ici en train d'achever les discussions sur le paquet énergie-climat, mais il est clair que nous devons ouvrir une nouvelle étape »*. Or, si elles demeurent en l'état, les propositions de la Commission européenne ne permettront pas à l'Union européenne de participer à cette nouvelle étape que le Président de la République a appelée de ses vœux.

En effet, pour le troisième texte, la proposition de règlement sur les émissions de CO<sub>2</sub>, la Commission reprend l'architecture précédente sans innovations majeures. Voilà quelques exemples frappants : le choix d'objectifs dont l'étude d'impact elle-même note le caractère insuffisant au regard des ambitions climatiques ; l'absence de signal fort donné aux industriels, avec l'absence d'objectif de long terme, le maintien du paramètre d'utilité de masse, des méthodes qui prolongent les « mauvais comportements » passés et ne

récompensent pas assez les comportements vertueux, un système de bonus qui s'apparente à un permis de polluer, etc. Je vous propose d'aller au bout de la logique de ce que propose la Commission européenne, en demandant : premièrement, une trajectoire claire et ambitieuse, avec un objectif 2025 obligatoire et l'ajout d'un objectif 2040, seuls à même de déclencher dès à présent les investissements indispensables et considérables, car il faut de la visibilité pour les industriels ; deuxièmement, l'instauration simultanée de systèmes incitatifs positifs, la « carotte », et négatifs, le « bâton » : le bonus proposé pour les constructeurs qui font beaucoup de véhicules propres doit être complété d'un malus pour ceux qui ne remplissent pas l'objectif ; troisièmement, la suppression du paramètre d'utilité de masse, car on ne peut plus conserver des méthodes qui prolongent les « mauvais comportements » passés, compte tenu de l'urgence climatique !

Mes déplacements en Allemagne et aux Pays-Bas ont été très éclairants : si un accord sur les objectifs visés est largement partagé, deux attitudes coexistent aujourd'hui quant au rythme de la transition : d'une part, une volonté d'avancer pas à pas pour préserver l'équilibre socio-économique de l'industrie automobile européenne, clairement exprimée en Allemagne ; d'autre part, un complet renversement de paradigme, la voiture allant jusqu'à n'être plus qu'« une batterie sur quatre roues », en Hollande, où mes interlocuteurs considèrent que la proposition de la Commission suit simplement le rythme que veulent les industriels, et n'impose pas le rythme qui correspond aux accords de Paris. Ces Accords nous obligent à agir car nous n'avons pas de plan B. C'est pourquoi j'appelle l'Union européenne à plus d'ambition, ambition clairement exprimée par le Ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, lors de la présentation du plan Climat.

Pour autant, il convient de maintenir un équilibre. Il faut tirer parti des atouts déjà développés ou en cours de développement par l'industrie européenne, l'industrie automobile bien sûr, mais aussi d'autres secteurs, le numérique ou l'énergie, car sinon ce sont d'autres constructeurs, notamment d'Asie, qui, demain, fourniront le marché européen. Le risque est réel. Il faut aussi que ce texte soit adopté par les co-législateurs avant la fin du mandat du Parlement européen. On ne peut pas en effet perdre de temps. Il faudra donc calibrer finement une trajectoire plus ambitieuse, avec des objectifs, y compris de long terme, revus à la hausse mais de manière différenciée, avec un rééquilibrage des mécanismes incitatifs pour en accroître l'efficacité, avec une surveillance *ex post* réelle et des sanctions dissuasives, pour garantir les investissements des constructeurs vertueux.

Quant au dernier texte, la révision de la directive sur les achats publics de véhicules propres, la Commission européenne reconnaît que le double objectif environnemental et industriel poursuivi depuis 2009 n'a pas été atteint. Elle conserve cependant le même modèle : inciter les acheteurs publics à l'acquisition de véhicules propres et économes, afin de stimuler indirectement la demande privée. Mais elle en renforce les modalités, notamment en prenant en compte l'ensemble des émissions liées aux véhicules routiers, avec toutefois trois bémols : des objectifs souvent moins ambitieux que ce que les États membres ont décidé pour eux-mêmes, c'est le cas, entre autres, de la France ; la suppression de l'obligation générale de prise en compte de préoccupations environnementales et énergétiques, pour les achats hors quota ; la fin de la méthodologie unique pour le calcul des coûts liés au cycle d'utilisation du véhicule pour toute sa durée de vie.

La France place l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports routiers au premier rang de ses priorités. Le Gouvernement soutient donc la révision des modalités de la commande publique pour l'achat de véhicules propres et je vous propose de partager cette ambition, en complétant les propositions de la Commission avec, pour les véhicules légers, un

seuil à long terme harmonisé à l'échelle de l'Union européenne de véhicules zéro émission dans la commande publique et une action complémentaire sur les véhicules hors quotas d'achats obligatoires. Mais je suis également attaché à une approche pragmatique : le zéro émission comporte un discret biais en faveur des véhicules électriques, dont les avantages sont indéniables. Néanmoins, ils impliquent aussi le déploiement d'une infrastructure aux mailles serrées, plus facilement déployée dans les agglomérations et le long des axes structurants que dans des territoires plus éloignés. Or la mobilité propre doit être inclusive, c'est là une très forte attente qui s'est exprimée lors des Assises de la Mobilité. Je m'inquiète également de l'impact sur les acheteurs publics, dont nombre d'entre eux ont déjà élaboré leur stratégie d'acquisition, et qui réclament de la visibilité. À mon sens, nous devons raisonner en termes de « mix » selon les usages et les situations. Il n'y a pas un seul type de véhicule qu'il faut pouvoir produire dans les années à venir, et les solutions zéro émission, en particulier pour ce qui concerne les achats publics, sont multiples.

À cet égard, il faut saluer le plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique présenté le 1<sup>er</sup> juin dernier. Il prévoit en particulier de déployer des écosystèmes territoriaux de mobilité hydrogène sur la base notamment de flottes de véhicules professionnels, en deux étapes, 2023 et 2028 : 5 000 véhicules utilitaires légers et 200 véhicules lourds, ainsi que la construction de 100 stations, alimentées en hydrogène produit localement à l'horizon 2023, et 20 000 à 50 000 véhicules utilitaires légers, 800 à 2 000 véhicules lourds et de 400 à 1 000 stations à l'horizon 2028.

Je ne dirai que quelques mots sur le plan d'action sur les infrastructures. La Commission a deux cibles prioritaires : les grands axes de transports - la Commission européenne souhaite qu'ils soient couverts d'ici 2025 - et les zones urbaines. Là encore, ce plan d'action et les choix français interagissent, j'ai déjà évoqué les Assises de la Mobilité, mais on pourrait également rappeler l'engagement franco-allemand en matière de mobilité portée à notre niveau par la résolution du 24 janvier dernier.

Pour conclure, il nous faut avoir une vision globale, et répondre à nos préoccupations environnementales de lutte contre le changement climatique, et en même temps, à nos préoccupations en matière de santé publique. Pour les polluants atmosphériques, notamment les NOx, ce « paquet » le fait directement en ce qui concerne les achats de véhicules propres et indirectement en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers ; il faut donc prolonger l'ambition en travaillant aussi sur la révision des normes Euro. Le Gouvernement a d'ailleurs annoncé en juillet dernier vouloir prendre l'initiative de proposer au niveau européen une norme Euro 7 ambitieuse. Au niveau national, la future loi sur les mobilités devrait accompagner le déploiement de zones à faibles émissions dans les territoires les plus pollués, et soutenir les mobilités moins polluantes, comme le vélo, et les mobilités partagées, comme le covoiturage. Il y a urgence à agir : à la mi-mai, la Commission européenne a décidé de saisir la Cour de justice contre la France pour non-respect des valeurs limites fixées pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et pour manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écarter le plus possible les périodes de dépassement de ces valeurs limites. Au-delà du risque de condamnation de la France c'est avant tout la protection de la santé des Français qui nous oblige à accélérer et à renforcer l'action en faveur de la qualité de l'air. Cela est difficile car il faut faire avec des choix du passé en matière d'aménagement du territoire, de politique énergétique ou de transports, mais tant pour le Gouvernement que dans nos territoires, la profonde transformation nécessaire est déjà entamée.

Voilà les différents éléments qui m'ont conduit à vous proposer d'adopter ces conclusions.

**Mme la présidente Sabine Thillaye.** Je vous remercie monsieur le rapporteur de suivre aussi attentivement les « paquets mobilités » dont les avancées nous semblent difficiles en raison des contradictions et d'un fort lobbying dans les États membres. Nous passons donc aux questions.

**M. Thierry Michels.** Je présente mes félicitations à notre collègue pour son travail approfondi. On ne peut que suivre la philosophie de vos conclusions. Les exigences de développement durable doivent nous amener à nous donner les moyens de rehausser les ambitions en la matière. L'audition d'hier sur le pacte finance-climat pour l'Europe nous montre que nous sommes loin d'être en avance au niveau européen et que nous avons une responsabilité, la France devant être en pointe dans ce combat. Je voudrais revenir sur la promotion du véhicule propre. Je retiens l'importance de trouver un équilibre entre les différentes technologies, ce qui suppose de dégager au niveau européen les financements adaptés. Monsieur le rapporteur, comment voyez-vous ces financements se déployer ? Par ailleurs, nous devons nous projeter vers le futur modèle des mobilités, posséder soi-même un véhicule devenant un concept dépassé. Comment l'Europe peut-elle contribuer à faire passer ce nouveau modèle ? On a parfois l'impression qu'on se contente d'évolutions et d'améliorations faibles alors que nous devrions, dans nos comportements, nous diriger vers les innovations et les changements de rupture absolument nécessaires pour atteindre nos objectifs.

**M. Christophe Naegelen.** Je souhaiterais rebondir sur différents points abordés par le rapporteur. Vous avez tout d'abord abordé la lutte contre le dumping social en faisant référence à la « colère des peuples » évoquée par le Président de la République dans son récent discours au Parlement européen. Ensuite vous avez préconisé d'allier l'utilisation du bâton et de la carotte. Faisons attention aux travailleurs français qui subissent le bâton tous les jours, face à la concurrence déloyale des pays de l'Est de l'Europe ainsi que de l'Espagne en ce qui concerne le transport routier et le cabotage. Il serait préférable de faire entendre la voix de la France à l'intérieur de l'Europe, de dénoncer cette concurrence déloyale et de trouver des mesures susceptibles de servir les travailleurs français, notamment dans le secteur des transports, de manière à relancer cette activité si importante pour nos territoires. Dans ma circonscription, dans les Vosges, de nombreuses entreprises de transport qui font un travail de qualité sont en difficulté en raison de la différence entre leurs coûts et ceux pratiqués par les conducteurs d'autres pays. Le but de la représentation nationale, des députés européens français et du gouvernement français est de faire entendre leur voix afin qu'on puisse apporter des solutions concrètes à nos travailleurs.

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Monsieur Michels, sur le financement pour déployer les infrastructures, nous avons aujourd'hui une enveloppe de 800 millions d'euros pour générer des financements sur les infrastructures qui sont limitées essentiellement au réseau RTE-T et ne s'appliquent pas aux réseaux secondaires qui relèvent plus du choix des politiques nationales.

À ce titre, nous avons pour obligation de conserver la neutralité technologique, ce qui est ressorti de nos différentes auditions partout en Europe. C'est ne pas faire le choix d'aller forcément vers 100 % d'électrique-batterie mais de se préparer aussi à d'autres alternatives. D'un point de vue plus philosophique et sur le fond, et à la suite de propos qui nous ont été rapportés en Allemagne, l'État n'a pas à financer des stations-service. Aussi, est-



ce le rôle de l'État de financer les bornes de recharge, les stations hydrogènes ? Ma vision est très claire. Aujourd'hui, nous sommes là pour aider au lancement d'une technologie mais il ne faut pas freiner l'arrivée d'industriels et d'investisseurs privés.

Concernant l'électrique, les bornes de recharge classiques, sur l'hydrogène, le GNV ou autre, nous devons pouvoir générer *un business model* qui permette à des acteurs privés d'investir de manière rentable. Pour que les investissements soient rentables, il convient aussi que nous, politiques, n'encouragions pas une concurrence trop importante. Aussi, il faut que le coût de l'énergie vendu aux particuliers pour recharger leur véhicule ne soit pas trop faible. S'il est trop faible, nous viendrions naturellement à freiner l'investissement privé. Si demain une collectivité décidait de lancer une station-service avec le litre de gazole à 0,50 euro, l'ensemble des stations-service privées fermerait. Nous devons trouver le juste équilibre entre soutenir de nouvelles technologies – ce qui est notre rôle en tant qu'État mais aussi de par les Accords de Paris – et laisser la place aux investisseurs privés. Des travaux portent, en France et en Europe, sur la recharge de demain, notamment le *dual charging*, les *smart grid*. Laissons ces travaux se poursuivre et ne freinons pas l'arrivée des investisseurs privés.

Concernant l'idée de revoir la mobilité, nous avons le sentiment que la Commission européenne, à l'image du niveau national pendant trente ans, a réfléchi en termes d'outils : essayer de rendre les outils plus propres. C'est une très bonne intention, mais aujourd'hui il s'agit de revoir la manière d'utiliser ces outils. Aujourd'hui, nous pouvons passer toutes les voitures en électrique – c'est un très bon objectif – mais il faut en réalité lutter contre l'« autosolisme ». Il n'est pas normal qu'en Ile de France, par exemple, nous ayons 1,1 ou 1,2 conducteurs par voiture en moyenne. Par rapport aux polluants, et notamment aux particules fines, très fines et aux NOx, le moteur fournit environ un quart des émissions de polluants. Le reste vient des pneus, de la dégradation de la route, des freins et d'un phénomène de re-suspension. Les poussières présentes sur la route sont remises en suspension lorsque le véhicule passe. Ce phénomène est plus important sur les véhicules électriques car ils sont plus lourds. Plutôt que de changer les outils, nous devons diminuer le nombre de véhicules déjà en circulation et adapter nos modes de mobilité : qu'ils soient plus durables mais aussi plus inclusifs. Nous réfléchissons très souvent en matière urbaine mais il faut aussi que, dans les villages et territoires qui n'ont pas toujours d'autorité organisatrice de mobilité, comme ailleurs, les gens ne soient pas assignés à résidence. Nous avons une réflexion à mener sur ce sujet.

Monsieur Christophe Naegelen, vous me renvoyez à une discussion que nous avons déjà eue et nous partageons sur le fond les mêmes objectifs. La métaphore du « bâton et de la carotte » ne concernait que les industriels et non les travailleurs français. La résolution européenne sur le détachement des travailleurs, que vous avez votée je crois, essayait de trouver un juste équilibre pour que les transporteurs français puissent continuer à se battre, à investir et à générer du chiffre d'affaires. Les transporteurs rencontrent beaucoup de difficultés. Lorsqu'un chauffeur français coûte 2 400 euros, un chauffeur polonais coûte 800 euros. En Pologne, le transport routier de marchandises représente 10 % du PIB. Ainsi, nous pouvons comprendre assez facilement la difficulté que nous rencontrons dans les négociations. Je tiens à souligner l'action du Gouvernement qui reste très présent dans ces négociations et se bat pour le cabotage, pour les travailleurs détachés. Nous avons remporté une première victoire malgré les oppositions. Maintenant, il convient de l'étendre au transport. Nous travaillons pour rééquilibrer le transport routier de marchandises en Europe, pour avoir une concurrence qui soit saine et loyale. Il ne faut pas oublier que la montée des populismes est en lien avec ce dumping économique et social. Le débat doit être porté au

niveau européen. L'Assemblée nationale a pris une position courageuse et ferme, qui va dans votre sens.

**Mme Yolaine de Courson.** Merci pour ce rapport très intéressant mais qui soulève, finalement, toujours les mêmes questions. Nous nous apercevons que lundi, sur le volet social du Paquet Mobilité, au niveau du transport de marchandises, il y a eu un recul sur un certain nombre de sujets. Par rapport au transport de voyageurs, qui est un transport particulier – les gens n'étant pas des choses – est-ce qu'il y aura un statut particulier de ces chauffeurs ? Pourrait-il y avoir un statut commun entre tous les États membres ?

**M. Christophe Naegelen.** Concernant les travailleurs détachés, je faisais partie du groupe de travail avec la rapporteure madame Typhanie Degois, avec laquelle nous avons mené un certain nombre d'auditions. J'entends que vous avez employé l'expression « la carotte et le bâton », pour le bonus-malus industriel et écologique. Aujourd'hui, nous l'avons dit à de nombreuses reprises dans cette commission, la France veut toujours être le meilleur élève de l'Europe. L'Europe fait des lois, donne des sanctions, et la France, pour montrer qu'elle est bonne élève, s'impose de plus lourdes sanctions. Cette attitude est préjudiciable aux entreprises françaises qui, hors ces sanctions supplémentaires, en ont déjà assez. Vous avez évoqué la différence de charges entre la Pologne ou la Roumanie. La différence des charges patronales entre l'Allemagne et la France voisine est de cinq points. Au niveau fiscal, sans parler de l'Europe de l'Est, nous sommes déjà indirectement dans une concurrence déloyale. Aussi, l'écologie et le développement durable sont extrêmement importants. Il en va de notre avenir et de l'avenir de nos enfants. Néanmoins, pour être dans l'avenir, il faut aussi penser au présent ; les entreprises françaises industrielles ou de transport n'ont pas besoin de ce bâton.

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Effectivement, nous voulons être le meilleur élève de l'Europe. Nous l'assumons et nous avons raison. Les différences de charges entre les États européens, entre la France et l'Allemagne ou entre la France et la Pologne, existent. Elles existent car nous avons un modèle social. En tant que représentation nationale, lorsque nous demandons aux Français, ceux-ci souhaitent qu'il évolue mais pas qu'il disparaisse. Nous devons conserver notre modèle social et cela implique des charges patronales qui soient plus élevées, même si nous avons déjà mené des travaux pour les abaisser, notamment pour l'impôt sur les sociétés qui a été aligné au niveau européen. Notre modèle social a un coût très élevé, mais permet de protéger tous les Français. Ensuite, nous devons penser au développement durable pour penser à l'avenir.

Au-delà même du simple aspect sanitaire, de santé et de pollution, l'aspect économique est essentiel. En prenant l'exemple de la construction automobile, si nous n'incitons pas les constructeurs européens au verdissement et à l'électrification, nous serons concurrencés fortement par les constructeurs asiatiques. Il y a dix ans, les constructeurs chinois en particulier, étaient considérés comme peu sérieux. Ils étaient incapables de faire une voiture fiable, sécurisante et confortable. Les derniers modèles montrent le contraire.

De plus, les observateurs européens niaient la capacité de ces concurrents à développer un réseau de distribution et de vente en France. Aujourd'hui, on constate qu'ils sont capables d'exporter un réseau de distribution et ont les moyens, notamment en vue de la révolution prochaine de l'après-vente. Si nous ne nous engageons pas dans le développement durable, d'autres le feront pour nous. En ce qui concerne le bus, les Chinois sont très en avance sur nous. En effet, la plupart des bus électriques qui circulent en Europe sont chinois.

Le développement durable est un *business model* viable. Nous devons en être acteurs ou continuer comme aujourd'hui et accepter la défaite, ce qui n'est pas notre choix.

En réponse à la question de Yolaine de Courson, il existe bien sûr des règles pour les transports de voyageurs au niveau européen. La Commission propose, en suivant la législation du gouvernement français, d'aller plus loin mais pas trop loin. Sur les conditions en termes de cabotage ou autre, nous risquons d'arriver à la même concurrence déséquilibrée que ce que nous connaissons dans le transport routier de marchandises, ce que nous avons accepté il y a une dizaine d'années. Dans cette révision, il y a également la question du contrat de service public. Il ne faudrait pas que des acteurs externes viennent en concurrence de contrats de services publics gérés par les collectivités locales.

**M. Thierry Michels.** En Chine, il y a une ville moyenne de quinze millions d'habitants dont le maire a décidé il y a deux ans la disparition des scooters à moteur à essence. Deux ans plus tard, chacun roule en scooter électrique. Il faut que nous nous réveillions car ce sont autant d'opportunités économiques. Si l'on ne s'inscrit pas dans ces dynamiques de nouvelles technologies, de voitures autonomes et autres technologies innovantes, nous serons dépassés. Il nous faut voir la nécessité de transition comme une opportunité de développement de nouveaux emplois, de nouvelles technologies et d'innovation. Il ne faut pas que nous subissions cette transition énergétique mais que nous en soyons les acteurs.

S'il y a dix ans vous voyiez tant d'Audi dans les rues de Shanghai, c'est parce qu'il y a dix ans les asiatiques choisissaient des constructeurs européens. Or aujourd'hui les constructeurs asiatiques sont en train de faire un bond en avant, même en termes de sécurité. Effectivement, il y a dix ans, les voitures chinoises avaient zéro aux tests EuroNCAP et n'arrivaient jamais sur nos territoires nationaux, mais cela évolue très vite. Nous devons faire attention pour préserver notre industrie.

**Mme Sabine Thillaye, présidente.** J'aimerais juste une précision sur les conclusions. Vous indiquez que pour la première fois depuis dix ans, les émissions de CO<sub>2</sub> de voitures neuves vendues en Europe augmentent. Or cela fait plusieurs années que la conscience environnementale existe ; comment expliquez-vous cela pour les voitures neuves ? Cela est surprenant.

**M. Damien Pichereau, rapporteur.** Depuis quelques années, la politique de sortie du diesel au niveau local – on le voit à Paris avec Anne Hidalgo – ou national a porté ses fruits. Les Français nous ont écoutés et sont sortis du diesel. Or, les voitures à essence produisent certes moins de particules fines mais aussi 20 % d'émission de CO<sub>2</sub> en plus par rapport au diesel à puissance équivalente. C'est ce qui explique cette augmentation : on a une hausse du CO<sub>2</sub> depuis dix ans car c'est la première fois que l'on a une véritable hausse de la part des voitures essence dans la vente des véhicules neufs. On lutte d'un côté contre les polluants – particules fines, oxydes d'azote, etc. – mais cela engendre de ce fait une augmentation de la production de CO<sub>2</sub>. Il faut réfléchir : à long terme, on a une obligation de lutter contre le CO<sub>2</sub>, les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique, avec un objectif à 2050, mais dans l'immédiat il faut lutter contre les particules fines et les oxydes d'azote. Il ne faut pas oublier que les nuages que l'on voit au-dessus de Paris et de la région parisienne sont constitués par ces particules fines, très nocives pour la santé.

À l'issue de ce débat, la commission a *autorisé* la publication du rapport d'information et a *adopté* les conclusions suivantes :

*La commission des Affaires européennes,*

*Vu l'article 88-4 de la Constitution,*

*Vu les articles 90, 91, 100, 191 et 192 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,*

*Vu le 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers,*

*Vu le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006,*

*Vu le 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 CO<sub>2</sub> des véhicules légers,*

*Vu le 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves,*

*Vu la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres,*

*Vu la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie,*

*Vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs,*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus (COM[2017] 647 final),*

*Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte) (COM[2017] 676 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (COM[2017] 648 final),*

*Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (COM[2017] 653 final),*

*Vu la communication de la Commission du 20 juillet 2016 sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions (COM[2016] 501),*

*Vu la résolution sur le premier « paquet Mobilité » présenté par la Commission européenne le 31 mai 2017, adoptée par l'Assemblée nationale le 6 mars 2018 (T.A. n° 94),*

- *Sur les nouvelles règles pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus :*
  1. *Estime que si le développement de liaisons par autocars sur de longues distances offre en effet des solutions alternatives à l'utilisation des voitures particulières et ainsi contribue à réduire les émissions générées par les transports et la congestion des routes, le cadre actuel en matière de transport par autocar permet d'ores et déjà l'ouverture des marchés nationaux à la concurrence, comme le démontre l'exemple français avec la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;*
  2. *Se déclare donc fermement opposée à l'extension du champ d'application du règlement, les marchés nationaux relevant de la responsabilité de chaque État membre, ainsi qu'à la proposition de suppression du caractère temporaire des opérations de cabotage qui induit, en fait, la disparition de la condition d'établissement nécessaire aujourd'hui pour opérer à titre permanent dans un État membre ;*
  3. *Souligne que cette proposition de ce deuxième « paquet Mobilité » publié le 8 novembre 2017 vient directement contredire les efforts faits dans le premier « paquet Mobilité » déposé le 31 mai 2017 pour au contraire renforcer cette condition d'établissement dans le transport routier de marchandises, et ainsi établir des conditions de concurrence loyale dans l'Union européenne ; rappelle au contraire qu'il convient de lutter plus efficacement contre les sociétés « boîtes aux lettres » pour rétablir l'équilibre du marché ;*
  4. *Est attentive au maintien d'un nécessaire équilibre :*
    - *d'une part, entre les transports assurés sous la forme de contrats de service public et les services d'initiative privée, l'équilibre économique devant être apprécié à l'échelle de la ligne et non, comme le propose la Commission européenne, à l'échelle du contrat de service public ;*
    - *d'autre part, entre les opérateurs et les gestionnaires pour ce qui regarde l'accès aux gares ;*

5. *Est soucieuse à la fois du maintien de procédures de contrôle efficaces, ce que ne permet pas la suppression proposée de la feuille de route comme principal document de contrôle à détenir à bord des véhicules, et d'une prise en compte adéquate des enjeux de sécurité routière qui sont étroitement liés à la promotion et au développement du transport par autocar ;*
- *Sur les nouvelles règles pour certains transports combinés de marchandises entre États :*
6. *Estime que si, afin de réduire les émissions générées par les transports, le transport combiné de marchandises est une alternative au tout routier qu'il convient de soutenir et justifie une actualisation de la directive, cela implique toutefois d'agir en priorité sur la longue distance pour limiter la partie routière de ce type de transport au profit des distances parcourues par le rail et les voies navigables fluviales et maritimes ;*
7. *Considère donc à ce titre que les diverses propositions de la Commission européenne pour calculer la part des segments du parcours sont au contraire de nature à augmenter significativement la distance parcourue sur les tronçons routiers, et appelle donc à un encadrement plus strict de la taille maximale de ces derniers ;*
8. *Rappelle qu'il convient ici aussi d'être en cohérence avec les dispositions portées par le premier « paquet Mobilité » pour garantir aux travailleurs du secteur du transport routier les mêmes droits sociaux au sein de l'Union européenne et juge donc indispensable de mettre en adéquation le régime spécifique en matière d'établissement et de cabotage sur les segments routiers des opérations nationales et internationales avec les règles générales applicables au transport routier, en particulier en matière de cabotage ;*
9. *Souligne que si une action renforcée des États membres est nécessaire pour optimiser les services de transport combiné, les conditions mêmes de son efficacité reposent sur une évaluation et des décisions au plus près des besoins – donc par les États membres eux-mêmes ;*
10. *Insiste sur la nécessité d'une mobilisation forte des moyens financiers européens pour les investissements portant en particulier sur les terminaux, via notamment le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) ;*
- *Sur les nouvelles règles visant à promouvoir les véhicules de transport routier propres et économes en énergie :*
11. *Estime que l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports routiers doit être placée au premier rang des priorités de l'Union européenne et que la commande publique est un puissant levier d'action ;*
12. *Se félicite donc de la volonté manifestée par la Commission européenne de renforcer ce levier d'action en étendant largement le champ de la commande publique, en retenant une définition des véhicules propres et en fixant des objectifs qui posent un horizon clair de forte limitation d'achat de véhicules à moteur thermique pour tous les acteurs publics et un objectif spécifique pour*

*les véhicules à zéro émission ; juge utile d'adopter une approche pragmatique pour les catégories de véhicules lourds en ce qui concerne les modes de propulsion alternatifs aux modèles thermiques ;*

- 13. Tout en reconnaissant que les cibles définissant une proportion minimale du total des achats publics en 2025 et en 2030 sont un minimum, les États membres étant libres de fixer des objectifs plus élevés, considère néanmoins que ces dernières doivent être plus ambitieuses pour que l'effet d'entraînement ainsi recherché soit pleinement effectif, et à cet égard, propose pour les véhicules légers un seuil à long terme harmonisé à l'échelle de l'Union de véhicules zéro émissions dans la commande publique de 75 % d'ici 2035 ;*
- 14. Juge également regrettable que la Commission européenne propose de supprimer l'obligation de prise en compte de préoccupations environnementales et énergétiques pour les véhicules achetés en dehors du pourcentage d'obligation d'acquisition de véhicules propres, et demande au Parlement européen et au Conseil de la rétablir, tout comme d'ailleurs les éléments relatifs à la prise en compte du cycle de vie, également supprimés de façon surprenante compte tenu des ambitions exprimées par ailleurs par la Commission européenne en matière d'économie circulaire ;*
  - *Sur les nouvelles règles en matière d'émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) pour les véhicules légers :*
- 15. S'inquiète de ce que pour la première fois depuis dix ans, les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) des voitures neuves vendues en Europe augmentent, selon les données publiées par l'Agence européenne pour l'environnement (EEA) ; souligne donc l'importance d'une action déterminée pour nous permettre d'atteindre les objectifs nationaux et européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais également pour garantir la compétitivité et l'innovation de l'industrie automobile européenne, compte tenu des développements à l'œuvre dans d'autres régions du monde ;*
- 16. Pour placer l'Union européenne sans ambiguïté dans une perspective de rupture, compatible avec l'Accord de Paris sur le climat, considère nécessaire de rehausser l'ambition de la proposition de la Commission européenne en :*
  - *prévoyant une étape contraignante intermédiaire en 2025,*
  - *relevant jusqu'à 40 % du niveau d'émissions ciblé en 2020 l'objectif prévu pour 2030 pour les voitures particulières,*
  - *ajoutant un horizon de long terme, avec un objectif en 2040 visant zéro émission de gaz à effet de serre pour les véhicules particuliers ;*
- 17. Juge indispensable de supprimer définitivement tout « paramètre d'utilité », qu'il soit fondé sur la masse ou sur l'empreinte au sol ;*

18. *Approuve les nouvelles incitations à la construction de véhicules à émissions faibles ou nulles proposées par la Commission européenne mais appelle le Parlement européen et le Conseil à les améliorer, avec notamment la mise en place d'un malus et rappelle la nécessité de donner une juste place aux carburants alternatifs transitoires (gaz naturel pour véhicules-GNV, gaz de pétrole liquéfié-GPL, etc.) ;*

19. *Suggère de donner mandat à la Commission européenne d'élaborer une procédure d'essai en vue de déterminer les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) en situations réelles de conduite, en complément, d'une part, du suivi réalisé par les dispositifs de mesure embarqués de la consommation de carburants, et, d'autre part, en complément de la procédure de conformité en service.*

Par conséquent, la Commission a levé la réserve parlementaire sur les quatre textes visés par les conclusions

## **II. Nomination de rapporteurs**

Sur proposition de la **Présidente Sabine Thillaye**, la Commission a *nommé* rapporteurs d'information :

- Mme Carole Grandjean (LaREM) et Mme Marguerite Deprez-Audebert (MODEM) pour le rapport d'information sur le socle européen des droits sociaux :
- Mme Liliana Tanguy (LaREM) et M. Pierre-Henri Dumont (LR), pour le rapport d'information sur l'évaluation de la gestion des fonds européens par les régions françaises :
- M. Eric Bothorel (LaREM) et Mme Marietta Karamanli (NG) pour le rapport d'information sur la fiscalité du numérique.

## **III. Examen de textes soumis à l'Assemblée nationale en application des articles 88-4 et 88-6 de la Constitution**

Sur le rapport de la **Présidente Sabine Thillaye**, 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 pris acte* des textes suivants :



➤ *COMMERCE EXTÉRIEUR*

Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2016/1036 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne et le règlement (UE) 2016/1037 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de l'Union européenne (**5700/18- E 12935**).

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord de partenariat économique entre l'Union européenne et le Japon (**COM(2018) 192 final- E 12969**).

Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord de partenariat économique entre l'Union européenne et le Japon (**COM(2018) 193 final- E 12970**).

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord de protection des investissements entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Singapour, d'autre part (**COM(2018) 194 final- E 12971**).

Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord de protection des investissements entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République de Singapour, d'autre part (**COM(2018) 195 final- E 12972**).

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et la République de Singapour (**COM(2018) 196 final- E 12973**).

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant mise en œuvre des clauses de sauvegarde et autres mécanismes prévoyant le retrait temporaire des préférences tarifaires dans certains accords conclus entre l'Union européenne, d'une part, et certains pays tiers, d'autre part (**COM(2018) 206 final- E 12975**).

Recommandation de décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations au titre de l'article XXVIII du GATT 1994 en vue de modifier les concessions accordées par l'UE dans le cadre de l'OMC en ce qui concerne le riz Basmati décortiqué (**COM(2018) 208 final LIMITE- E 12976**).

Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 1388/2013 portant ouverture et mode de gestion de contingents tarifaires autonomes de l'Union pour certains produits agricoles et industriels (**COM(2018) 264 final- E 13042**).

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 952/2013 établissant le code des douanes de l'Union (**COM(2018) 259 final- E 13048**).

Proposition de directive du Conseil modifiant les directives 2006/112/CE et 2008/118/CE en ce qui concerne l'inclusion de la municipalité italienne de Campione d'Italia et des eaux italiennes du lac de Lugano dans le territoire douanier de l'Union et dans le champ d'application territorial de la directive 2008/118/CE (**COM(2018) 261 final- E 13049**).

Recommandation de décision du Conseil autorisant l'ouverture de négociations aux fins de répartir les concessions OMC de l'Union en matière de contingents tarifaires annexées à l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 en vue du retrait du Royaume-Uni de l'Union (**COM(2018) 311 final- E 13077**).

Proposition de règlement de Parlement européen et du Conseil relatif à la répartition des contingents tarifaires de la liste OMC de l'Union après le retrait du Royaume-Uni de l'Union et modifiant le règlement (CE) n° 32/2000 du Conseil (**COM(2018) 312 final- E 13078**).

Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'AECG établi par l'accord économique et commercial global entre le Canada, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part, en ce qui concerne l'adoption des règles de procédure du Comité mixte de l'AECG et des comités spécialisés (**COM(2018) 344 final- E 13094**).

#### ➤ *DROIT DES SOCIÉTÉS*

Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification du protocole 31 de l'accord EEE concernant la coopération dans des secteurs particuliers en dehors des quatre libertés (Ligne budgétaire 33 02 03 01 – Droit des sociétés) (**COM(2018) 362 final- E 13096**).

#### ➤ *MARCHÉ INTÉRIEUR - COMMERCE - BIENS ET SERVICES*

Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Comité mixte de l'EEE en ce qui concerne une modification du protocole 31 de l'accord EEE concernant la coopération dans des secteurs particuliers en dehors des quatre libertés (lignes budgétaires 02 03 01 "Marché intérieur" et 02 03 04 "Outils de gouvernance du marché intérieur") (**COM(2018) 333 final- E 13091**).

#### ➤ *POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT*

Proposition de décision du Conseil autorisant la Commission à approuver, au nom de l'Union, le Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières dans le domaine de la coopération au développement (**COM(2018) 167 final- E 12986**).

#### ➤ *POLITIQUE ÉTRANGÈRE ET DE SÉCURITÉ COMMUNE (PESC)*

Proposition conjointe de décision du Conseil relative à la position à adopter par l'Union au sein du Conseil d'association institué par l'accord euro-méditerranéen instituant une association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République tunisienne, d'autre part, en ce qui concerne l'adoption du document: « Consolider le partenariat privilégié UE – Tunisie: priorités stratégiques pour la période 2018–2020 » (**JOIN(2018) 9 final LIMITE- E 13014**).

#### ➤ *RELATIONS EXTÉRIEURES*

Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, et à l'application provisoire d'un protocole à l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs

États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part, afin de tenir compte de l'adhésion de la République de Croatie à l'Union européenne (**COM(2018) 162 final LIMITE- E 12962**).

Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, d'un protocole à l'accord euro-méditerranéen instituant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part, afin de tenir compte de l'adhésion de la République de Croatie à l'Union européenne (**COM(2018) 166 final LIMITE- E 12963**).

Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et la République de Singapour (**COM(2018) 197 final- E 12974**).

Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité d'association dans sa configuration "Commerce" créé par l'accord d'association entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique et leurs États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, concernant l'actualisation de l'annexe III (rapprochement) pour les règles applicables en matière de normalisation, d'accréditation, d'évaluation de la conformité, de réglementations techniques et de métrologie) et l'annexe XVI (marchés publics) de l'accord (**COM(2018) 258 final- E 13041**).

Recommandation conjointe de décision du Conseil autorisant la Commission européenne et la haute représentante de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité à ouvrir des négociations et à négocier un accord global avec la République d'Ouzbékistan (**JOIN(2018) 12 final RESTREINT- E 13060**).

Décision d'exécution du Conseil portant approbation de la conclusion, par Eurojust, de l'accord sur la coopération entre Eurojust et l'Albanie (**8688/18- E 13082**).

- **Textes « actés » de manière tacite**

En application de la procédure adoptée par la Commission les 23 septembre 2008 (textes antidumping), 29 octobre 2008 (virements de crédits), 28 janvier 2009 (certains 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 autres nominations), et 16 octobre 2012 (certaines décisions de mobilisation du fonds européen d'ajustement à la mondialisation), il est proposé à la Commission de *prendre acte tacitement* des documents suivants :

- **INSTITUTIONS COMMUNAUTAIRES**

Conseil de direction du Centre européen pour le développement de la formation professionnelle (CEDEFOP) Nomination de M. Juan José ESCOBAR SANZ (ES), membre dans la catégorie des représentants des gouvernements (**9518/18- E 13100**).

Il est enfin proposé à la Commission de *prendre acte de la levée tacite de la réserve parlementaire*, du fait du calendrier des travaux du Conseil, pour les textes suivants :

➤ *POLITIQUE AGRICOLE COMMUNE - SEC ALIMENTAIRE*

Règlement de la Commission concernant le refus d'autoriser certaines allégations de santé portant sur des denrées alimentaires, autres que celles faisant référence à la réduction d'un risque de maladie ainsi qu'au développement et à la santé des enfants (**D055982/01- E 13011**).

Règlement de la Commission concernant le refus d'autoriser certaines allégations de santé portant sur les denrées alimentaires et faisant référence à la réduction d'un risque de maladie (**D055983/01- E 13012**).

Règlement de la Commission rectifiant la version néerlandaise du règlement (UE) n° 68/2013 relatif au catalogue des matières premières pour aliments des animaux (**D056478/01- E 13013**).

➤ *POLITIQUE ÉTRANGÈRE ET DE SÉCURITÉ COMMUNE (PESC)*

Position commune 2001/931/PESC du Conseil relative à l'application de mesures spécifiques en vue de lutter contre le terrorisme et règlement (CE) n° 2580/2001 du Conseil concernant l'adoption de mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités dans le cadre de la lutte contre le terrorisme - exposés des motifs modifiés (**9385/18 LIMITE- E 13097**).

Décision d'exécution du Conseil mettant en oeuvre la décision (PESC) 2016/849 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (**9393/18 LIMITE- E 13098**).

Règlement d'exécution du Conseil mettant en oeuvre le règlement (UE) 2017/1509 concernant des mesures restrictives à l'encontre de la République populaire démocratique de Corée (**9395/18 LIMITE- E 13099**).

Sur le rapport de la **Présidente Sabine Thillaye**, la Commission a déclaré conforme au principe de subsidiarité les textes suivants transmis à l'Assemblée nationale en application de l'article 88-6 de la Constitution :

➤ *DROIT DES SOCIÉTÉS*

- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive (UE) 2017/1132 en ce qui concerne l'utilisation d'outils et de processus numériques en droit des sociétés (**COM(2018) 239 final- E 13040**).

➤ *FISCALITÉ*

Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée en ce qui concerne la période d'application du mécanisme facultatif d'autoliquidation aux livraisons de certains biens et prestations de certains services présentant un risque de fraude et du mécanisme de réaction rapide contre la fraude à la TVA(**COM(2018) 298 final**)- **E 13101**

Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 92/83/CEE concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur l'alcool et les boissons alcooliques (**COM(2018) 334 final**)- **E 13121**

*La séance est levée à 10 h 49.*

## **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - Mme Yolaine de Courson, Mme Carole Grandjean, M. Thierry Michels, M. Christophe Naegelen, M. Xavier Paluszkiewicz, M. Damien Pichereau, M. Jean-Pierre Pont, M. Didier Quentin, Mme Sabine Thillaye

*Excusés.* - Mme Coralie Dubost, M. Alexandre Holroyd, M. Christophe Jerretie, Mme Marietta Karamanli