

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

Résolution du Parlement européen du 15 janvier 2008 sur "CARS 21": un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile (2007/2120(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission intitulée "Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle: position de la Commission en ce qui concerne le rapport final du groupe de haut niveau "CARS 21" - Contribution à la stratégie de l'UE pour la croissance et l'emploi" (COM(2007)0022),
 - vu les conclusions de la présidence du Conseil "Compétitivité" des 21 et 22 mai 2007,
 - vu le rapport final du groupe de haut niveau intitulée "CARS 21 – A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century" (CARS 21: un système compétitif de réglementation des automobiles pour le 21^e siècle),
 - vu l'article 45 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et les avis de la commission du commerce international, de la commission des affaires économiques et monétaires, de la commission de l'emploi et des affaires sociales, de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, de la commission des transports et du tourisme ainsi que de la commission des affaires juridiques (A6-0494/2007),
- A. considérant que la Commission a fourni une réponse au rapport du groupe de haut niveau "CARS 21", qui a réuni toutes les parties concernées afin d'examiner les principaux domaines d'action politique ayant une incidence sur l'industrie automobile de l'Union européenne et de formuler des recommandations relatives à un futur cadre réglementaire,
- B. considérant que l'industrie automobile de l'Union européenne est l'un de ses secteurs économiques les plus importants, qui produit 19 millions de véhicules par an et représente 2,3 millions d'emplois directs et plus de 10 millions d'emplois indirects,
- C. considérant que le marché multimarque de pièces détachées ainsi que les marchés de l'entretien et de la réparation des véhicules jouent un rôle crucial dans l'offre d'un service de mobilité abordable, dans l'amélioration - pour les 270 millions de conducteurs européens - du choix du consommateur dans les services après-vente des véhicules, dans la conservation de véhicules sûrs et propres sur le réseau routier européen et, enfin, dans la préservation d'un solide tissu de petites et moyennes entreprises (PME) en Europe, en y employant 3,5 millions de personnes,
- D. considérant que la Commission encourage une stratégie intégrée en vue d'assurer que les sociétés de l'Union européenne continuent d'être compétitives dans un environnement qui, de plus en plus, prend une dimension planétaire, et que cette stratégie est établie dans sa communication intitulée "Une Europe compétitive dans une économie mondialisée - Une

contribution à la stratégie européenne pour la croissance et l'emploi" (COM(2006)0567), dans le document de travail accompagnant cette communication, intitulé "L'Europe dans le monde: un partenariat renforcé pour assurer aux exportateurs européens un meilleur accès aux marchés extérieurs" (SEC(2007)0452) et dans sa communication intitulée "L'Europe dans le monde - Les instruments de défense commerciale de l'Europe dans une économie mondiale en mutation – Livre vert à soumettre à la consultation publique" (COM(2006)0763),

- E. considérant que la stratégie définie dans ces documents est actuellement mise en œuvre dans le cadre de la négociation de plusieurs accords bilatéraux et régionaux de libre-échange,
- F. considérant que l'industrie automobile diffère fortement d'un État membre à l'autre en termes de stratégies, de structures et de rayon d'action dans le monde, et que ces différences doivent être pleinement prises en compte dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie commerciale nouvelle, davantage axée sur la mondialisation,
- G. considérant qu'en 2006 l'industrie automobile de l'Union européenne a exporté environ 20 % des automobiles produites; considérant qu'en 2004 les exportations de véhicules et de pièces détachées et accessoires automobiles ont représenté respectivement 8,7 % et 2,8 % des exportations industrielles de l'UE, ce qui prouve combien cette industrie est sensible aux conditions d'exportation, et que, cette même année, l'excédent de la balance commerciale hors UE en ce qui concerne les équipements de transport a été évalué à 60,2 milliards d'euros; considérant que la position prééminente de l'Union européenne sur le marché international tient, en particulier, à sa place au premier rang de la production mondiale de voitures particulières et au deuxième rang de celles des poids lourds, ainsi qu'à la dimension et au degré de consolidation du marché intérieur, à l'internationalisation croissante du secteur, à la bonne réputation des marques européennes et à la qualité des services européens, à la forte position avantageuse à l'exportation à laquelle les constructeurs européens sont parvenus à arriver et à leur forte présence sur des marchés à potentiel de croissance élevé,
1. se félicite du rapport final du groupe de haut niveau "CARS 21" et de la communication de la Commission, qui définit les grandes orientations de la politique automobile future;
 2. espère que les parlements des États membres et leurs régions souhaiteront être associés aux conclusions du processus "CARS 21"; fait observer que la mise en place d'un réseau interparlementaire, coordonné par le Parlement, en vue d'examiner les dossiers de l'automobile est de nature à faire réellement progresser la sécurité routière, la protection de l'environnement, l'innovation et la compétitivité;

Achever le marché intérieur dans le secteur automobile

3. appelle les autorités des États membres à mettre en œuvre les recommandations du groupe "CARS 21" en étroite collaboration avec la Commission; fait observer, en particulier, qu'il est nécessaire de veiller à ce que les nouvelles réglementations qui affectent le secteur automobile soient introduites de façon coordonnée en évitant de fausser le marché intérieur;
4. met l'accent sur la nécessité de parfaire le système communautaire de réception par type couvrant tous les véhicules;

5. confirme son soutien à une procédure efficace de réception par type, comme il le souligne dans sa récente position adoptée en deuxième lecture le 10 mai 2007 en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules¹;
6. demande à la Commission de lui rendre compte, chaque année, du fonctionnement des procédures de réception par type et de son suivi de la procédure de comitologie;
7. invite la Commission à veiller à ce que son règlement (CE) n° 1400/2002 du 31 juillet 2002² (le règlement d'exemption par catégorie) soit correctement mis en œuvre dans l'ensemble de l'Union européenne en ce qui concerne la distribution des véhicules à moteur; estime, en outre, que, lors de la révision dudit règlement, la Direction générale de la concurrence de la Commission devrait se considérer elle-même comme étant une composante de l'approche législative intégrée dans ce secteur;
8. préconise, en vue de renforcer la compétitivité de l'industrie automobile de l'Union européenne, d'effectuer le réexamen du règlement d'exemption par catégorie en même temps que l'évaluation à mi-parcours de "CARS 21" et, ainsi, de faciliter la coopération entre opérateurs du secteur, d'empêcher le détournement des aides d'État et de promouvoir la politique de la concurrence sur le plan international;
9. appelle la Commission à proposer des mesures garantissant une procédure d'enregistrement qui facilite les ventes transfrontalières, en particulier pour les voitures d'occasion; reprend à son compte la position de la Commission concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur³ et fait siens les problèmes que certaines réglementations nationales posent pour le fonctionnement du marché intérieur; prend acte de l'impact de ces réglementations sur des secteurs économiques tels que la location et le crédit-bail de véhicules; invite les États membres à procéder dès que possible aux nécessaires modifications de leurs réglementations;

Un marché automobile des services après-vente compétitif

10. attire l'attention sur les dispositions législatives, récemment adoptées, applicables aux pièces de deuxième monte qui ont une incidence sur la sécurité et les performances environnementales et fait observer que la mise en œuvre de ces dispositions entraînera la mise en place d'un marché unique pour ce type de pièces;
11. se félicite de l'inclusion, dans le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules⁴ et dans le règlement (CE) n° 1400/2002, de dispositions prévoyant que l'ensemble des informations techniques nécessaires à la réparation doivent être accessibles sans restrictions, et invite la Commission à poursuivre ses efforts pour faire appliquer, dans l'ensemble de la

¹ Textes adoptés de cette date, P6_TA(2007)0176.

² JO L 203 du 1.8.2002, p. 30.

³ Communication interprétative de la Commission concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre État membre (JO C 68 du 24.3.2007, p. 15).

⁴ JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

Communauté, les dispositions du droit de la concurrence applicables au secteur de l'automobile;

12. invite la Commission à continuer de promouvoir une concurrence effective sur le marché des services après-vente en traitant, dans le cadre de sa politique future concernant le secteur automobile ainsi que dans tout texte législatif consécutif au règlement (CE) n° 1400/2002, qui viendra à échéance le 31 mai 2010, les questions liées au choix du consommateur, à l'accès effectif des opérateurs indépendants sur le marché aux informations techniques, à la formation, aux pièces détachées, aux outils de diagnostic multimarques et aux équipements d'essai;
13. souligne l'importance pour les consommateurs de pouvoir disposer d'une information sur la fiabilité et la durabilité en service qui se fonde sur des enquêtes globales menées auprès des consommateurs; fait observer que les autorités publiques pourraient faciliter ces enquêtes en autorisant les services d'immatriculation à fournir les coordonnées des propriétaires de véhicule qui se déclarent prêts à y participer;
14. prie instamment la Commission de traiter de manière adéquate la question de la "liberté de réparation" des véhicules dans toutes les nouvelles initiatives législatives, en impliquant toutes les directions générales concernées, afin de garantir les choix des consommateurs ainsi que la concurrence sur le marché des services après-vente; estime qu'une telle approche devrait être également adoptée pour toutes les mesures à venir concernant la promotion des informations relatives aux nouveaux véhicules, ainsi que les technologies de communication et les systèmes de transport intelligents;
15. prie instamment la Commission de présenter des propositions pour la mise en place d'un marché intérieur des équipements et accessoires automobiles, tels que pneus et roues spéciaux et autres accessoires et des pièces détachées, dans la mesure où, pour le moment, la diversité des réglementations nationales empêche de voir se développer davantage ce secteur qui tirerait dès lors profit d'une harmonisation de la législation à l'échelle de la Communauté et d'une protection adéquate de la propriété intellectuelle;
16. appelle la Commission à intensifier sa lutte contre l'importation de pièces détachées contrefaites;

Mieux légiférer et internationaliser le cadre réglementaire

17. souligne qu'il importe de supprimer les formalités administratives superflues, telles que la duplication de dispositions due à l'existence d'accords internationaux;
18. souligne le rôle décisif des principes d'une meilleure réglementation (évaluations d'impact appropriées, principe coût-efficacité, délais de mise en œuvre satisfaisants, etc.) dans la création d'un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile, tel qu'il a été approuvé dans l'initiative "CARS 21"; rappelle que la feuille de route réglementaire fait partie intégrante du rapport final "CARS 21" et qu'elle devrait être respectée;
19. reconnaît que des dispositions mieux conçues, transparentes, répondant aux exigences sociales et environnementales modernes, mises en œuvre sans dérogations et s'inscrivant dans le cadre réglementaire international du secteur, contribueraient à rendre l'industrie automobile plus compétitive et lui permettraient de bénéficier de conditions de concurrence plus équitables;

20. estime que la normalisation stratégique est un facteur essentiel de compétitivité; demande donc à la Commission de s'attacher à faire reconnaître les normes européennes au niveau mondial;
21. se félicite de l'intention de la Commission de remplacer 38 directives communautaires par des règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/NU) et d'introduire la possibilité de contrôles automatiques ou virtuels et invite la Commission à poursuivre sur la voie de la simplification législative; insiste sur le fait que son soutien à ces propositions a pour condition qu'il soit clairement entendu que le Parlement se réserve le droit de demander des mesures législatives indépendamment du système CEE/NU dans les cas où il serait convaincu que cela s'impose pour satisfaire aux obligations de l'Union européenne;
22. se félicite du souhait de la Commission de soumettre annuellement au Parlement européen un document décrivant les progrès réalisés au niveau CEE/NU et dans la procédure de comitologie;
23. se félicite de l'ambition de la Commission d'instaurer un mécanisme de révision et de bilan dès lors que le secteur automobile est à forte intensité de technologie et de développement; cependant, estime que la législation devrait également faire davantage usage des clauses de caducité ("*sunset clauses*"), afin de ne pas freiner ou entraver les progrès technologiques qui découlent en permanence de la recherche et du développement (R&D) et des mécanismes du marché;
24. appelle la Commission à entamer dès que possible le processus de simplification des directives, 74/297/CEE¹, 76/115/CEE² et 78/932/CEE³ ainsi que du règlement n° 122 de la CEE/NU;

Adopter des normes environnementales pour le XXI^e siècle

25. note que le droit communautaire régit un marché sur lequel sont vendus, chaque année, de 17 à 18 millions de véhicules, soit l'équivalent du marché des voitures particulières aux États-Unis; escompte qu'une politique ambitieuse de réduction des émissions de CO₂ aura des effets bénéfiques à l'échelle mondiale en matière de réduction des émissions dans le secteur des transports;
26. considère que la mobilité individuelle et le secteur automobile devraient être considérés dans le contexte plus large de la mobilité durable; estime que la mobilité et la protection de l'environnement ne sont pas forcément contradictoires et que les voitures de demain devront contribuer à concilier ces deux domaines; estime, en effet, que le défi du changement climatique, en particulier, offre des possibilités pour des progrès technologiques et pour des

¹ Directive 74/297/CEE du Conseil, du 4 juin 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (JO L 165 du 20.6.1974, p. 16).

² Directive 76/115/CEE du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur (JO L 24 du 30.1.1976, p. 6).

³ Directive 78/932/CEE du Conseil, du 16 octobre 1978, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux appuis-tête des sièges des véhicules à moteur (JO L 325 du 20.11.1978, p. 1).

innovations;

27. a conscience de l'importance des véhicules pour la mobilité des personnes âgées, spécialement dans les zones rurales, ainsi que des personnes handicapées;
28. invite la Commission à créer les conditions qui garantissent que le transport routier répond aux exigences d'un environnement durable, qui soient favorables à la flexibilité de la production et qui augmentent les niveaux de qualification de la main-d'œuvre de l'Union européenne;
29. considère que les normes relatives aux émissions de polluants se sont révélées très efficaces et ont déjà conduit à la mise au point de voitures particulières très propres; souligne qu'il est important d'obtenir le même succès pour les poids lourds; estime que les incidences bénéfiques d'une réglementation environnementale européenne s'appliquant au secteur de l'automobile pourraient largement dépasser le marché de l'Union européenne;
30. se félicite de l'introduction rapide des normes Euro 5 et Euro 6 pour la réduction des émissions nocives des voitures particulières;
31. estime que l'amélioration de la qualité de l'air ne pourra s'effectuer que par un renouvellement accéléré du parc automobile, en complément de l'introduction de véhicules moins polluants; considère que des mesures financières doivent être mises en place pour inciter les consommateurs à remplacer leurs anciens véhicules par des véhicules moins polluants;
32. se félicite de la proposition de révision de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel¹ (directive sur la qualité des carburants) afin de tenir compte des émissions de gaz à effet de serre générés par les carburants utilisés dans le secteur des transports routiers tout au long de leur cycle de vie;
33. demande à la Commission d'entamer, dans le contexte de la législation communautaire, le processus de réévaluation et de révision des procédures de contrôle des émissions afin de mieux les adapter aux conditions réelles d'utilisation, sans préjudice des discussions en cours sur les émissions de CO₂ des véhicules;
34. se déclare très préoccupé par la mise en œuvre non harmonisée de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage²; estime que ladite directive n'est pas suffisamment ambitieuse;

Réduire de façon considérable les émissions de CO₂

35. se félicite que la Commission entende réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières; considère qu'une approche intégrée, tenant compte de tous les facteurs pouvant contribuer à réduire les émissions de CO₂, tels que les infrastructures, le comportement des conducteurs, un train de mesures encourageant les usagers à utiliser des véhicules plus propres, les biocarburants et la technologie des véhicules, est la plus adaptée; encourage la Commission à envisager l'instauration d'un cadre commun pour l'application

¹ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

² JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

coordonnée de mesures incitatives neutres sur le plan technologique ainsi que de mesures fiscales - si possible harmonisées - tendant à réduire notablement les émissions de CO₂, tout en évitant les distorsions de concurrence; prie instamment le Conseil de parvenir à un accord sur la proposition de la Commission visant à établir un lien entre les taxes sur les voitures particulières et les émissions polluantes qu'elles génèrent, telles que le CO₂, afin d'éviter qu'une application non uniforme par les États membres n'entraîne une nouvelle fragmentation du marché intérieur;

36. prie instamment la Commission de fixer des objectifs ambitieux mais réalistes qui tiennent compte de la situation réelle du marché européen caractérisé par un taux actuel de renouvellement du parc automobile inférieur à 10 % par an; met dès lors en évidence le fait que le caractère économiquement abordable des nouvelles voitures joue un rôle primordial dans la réalisation de l'objectif communautaire; souligne que, plus les objectifs obligatoires relatifs aux émissions de CO₂ sont ambitieux, plus le temps d'adaptation accordé à l'industrie automobile doit être long;
37. rappelle à la Commission que la mise au point de nouveaux modèles de voitures particulières prend entre cinq et sept ans; estime que les objectifs obligatoires doivent laisser à l'industrie automobile un temps de réaction suffisant; demande donc à la Commission de ne pas fixer, pour les émissions de CO₂, d'objectifs obligatoires définitifs pour une date antérieure à 2015;
38. estime que l'objectif de parvenir à un niveau d'émissions moyen de 125 g de CO₂/km pour les voitures particulières neuves d'ici à 2015 devrait être réalisable; souligne que la Commission doit s'attacher à définir des objectifs à long terme plus ambitieux en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur automobile; juge déterminant, à cet égard, d'échelonner les valeurs cibles en fonction du poids des véhicules;
39. note que la Commission souhaite fixer un objectif contraignant en matière d'agrocarburants et l'invite à concevoir un régime de certification obligatoire et de portée générale applicable aux agrocarburants commercialisés dans l'Union; estime que les critères de certification devraient être conçus pour garantir au moins une réduction de 50% des gaz à effet de serre au cours de tout le cycle de vie par rapport aux carburants conventionnels, indépendamment des critères environnementaux et sociaux;
40. souligne que, pour réaliser l'objectif d'un emploi accru de biocarburants et d'hydrogène, qui améliorent la performance de la protection de l'environnement, il est urgent de promouvoir les réseaux locaux nécessaires pour assurer l'approvisionnement de la population;
41. estime que les mesures visant à réduire les émissions devraient mettre davantage l'accent sur la sensibilisation des conducteurs aux techniques de conduite économique et aux façons de tirer le meilleur parti des nouvelles technologies;
42. estime que la prise de conscience accrue des consommateurs à travers un étiquetage plus approprié de l'efficacité énergétique et la fourniture d'informations plus fiables sur les émissions polluantes contribuera à réduire les émissions de CO₂; préconise donc une révision de la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la

commercialisation des voitures particulières neuves¹, qui tiennent compte des bonnes pratiques actuelles;

43. rappelle que le moyen le plus simple de réduire les émissions de CO₂ des véhicules est de procéder à une restructuration des systèmes de transport public;
44. reconnaît que la Fédération internationale de l'automobile (FIA) joue un rôle de premier plan en ce qui concerne les changements technologiques innovants favorables à l'environnement et entraînant une réduction des émissions de CO₂ ainsi que des retombées positives en matière d'efficacité énergétique pour tous les véhicules neufs;
45. prie instamment la FIA de poursuivre et d'intensifier ses efforts en vue de promouvoir la recherche dans le domaine de l'innovation automobile, dans le but notamment d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules;
46. reconnaît le rôle que le sport automobile peut jouer dans le changement des comportements et dans l'attitude des clients à l'égard des technologies favorables à l'environnement ; demande, par conséquent, à la FIA et à d'autres acteurs de la Formule 1 de modifier leurs règles en conséquence, afin que les technologies favorables à l'environnement, telles que les biocarburants, les moteurs quatre cylindres et hybrides puissent être introduites plus facilement;
47. demande que soit réalisée une étude pour répertorier les mesures non techniques complémentaires mises en œuvre en vue de réduire les émissions de CO₂ dans l'Union européenne;

Renforcer la sécurité du transport routier

48. se félicite des efforts de la Commission visant à réduire le nombre d'accidents de la route, efforts qui incluent la mise en œuvre de nouvelles technologies importantes; demande instamment à la Commission de garantir que toute exigence concernant l'équipement de sécurité des véhicules soit introduite en respectant les principes de meilleure réglementation convenus par le groupe de haut niveau "CARS 21"; souligne la nécessité d'une approche intégrée englobant des améliorations technologiques du véhicule, des mesures concernant l'infrastructure et l'éducation, des informations et des mesures visant à réaliser les objectifs en matière de sécurité routière selon le principe coût-efficacité;
49. reconnaît le rôle de catalyseur joué par le marché haut de gamme, sur lequel ces nouvelles technologies sont généralement introduites en premier lieu; souligne cependant que les systèmes de sécurité supplémentaires pourraient augmenter le poids des voitures particulières, entraînant ainsi une hausse des émissions de CO₂;
50. exprime son inquiétude à l'égard de l'impact négatif, sur la sécurité routière, de l'augmentation de la vitesse des véhicules; recommande, à cet égard, la mise en œuvre des recommandations de l'étude relative aux options envisageables pour l'application du principe du bon état de roulage des véhicules ("roadworthiness") dans l'Union européenne, publiée par la CITA (Comité international de l'inspection technique automobile) en 2007; recommande de soutenir une campagne en faveur d'équipements sûrs ("safe tuning") et les actions favorisant l'embarquement de série de systèmes de contrôle électronique de la

¹ JO L 12 du 18.1.2000, p. 16.

stabilité;

51. invite la Commission à améliorer le système de sécurité routière en demandant aux États membres de rendre plus rigoureuses les conditions de formation des conducteurs en apprentissage, d'étendre la formation obligatoire et d'adopter des mesures prévoyant la formation périodique des conducteurs professionnels;
52. invite la Commission à réaliser l'évaluation annoncée, couvrant la période 2007-2009, des conditions permettant l'adoption de mesures visant à réduire le nombre des victimes d'accidents de la route;
53. demande à la Commission d'élaborer un système autorisant les constructeurs automobiles à construire, sans être pénalisés, des véhicules produisant des émissions de CO₂ supplémentaires si elles sont justifiées par des mesures de sécurité obligatoires définies au niveau communautaire;
54. n'estime pas que l'on devrait imposer, au niveau communautaire, l'obligation de rouler avec les phares allumés pendant la journée;
55. invite la Commission à améliorer en priorité le système d'inspection transfrontalière des véhicules et l'application transfrontalière des amendes imposées pour infraction aux règles de la circulation dans un État membre étranger;

Pour des relations commerciales plus loyales dans le secteur automobile

56. fait valoir que l'industrie automobile de l'UE est l'une des plus compétitives du monde; estime cependant que la concurrence déloyale et la violation des droits de propriété intellectuelle menacent cette position;
57. souligne l'importance de l'OMC pour l'industrie automobile dans un contexte de mondialisation croissante des échanges; estime qu'il est essentiel qu'à la suite des négociations actuellement menées dans le cadre du cycle de Doha sur le développement, les constructeurs automobiles jouissent d'un accès le plus large possible aux marchés des pays tiers, en particulier aux marchés des pays émergents susceptibles de constituer, dans l'avenir, des débouchés importants;
58. souligne l'importance du mécanisme de règlement des litiges de l'OMC pour résoudre les problèmes concernant les exportations vers les pays tiers; rappelle le résultat positif des litiges portés devant l'OMC dans les affaires concernant le Canada, l'Inde et l'Indonésie;
59. appelle la Commission à faire preuve de prudence dans les efforts qu'elle déploie pour revoir, sur le plan des principes, les instruments de défense commerciale; rappelle que l'industrie automobile peut faire l'objet de pratiques anticoncurrentielles de la part de pays tiers; invite instamment la Commission à sauvegarder la philosophie de base des instruments de défense commerciale quand elle cherche à protéger l'industrie de l'Union européenne contre les pratiques déloyales;
60. rappelle que la conclusion positive de négociations commerciales multilatérales devrait rester une priorité pour l'Union européenne; souscrit néanmoins à la volonté de la Commission de négocier de nouveaux accords commerciaux bilatéraux, en Asie avant tout, afin d'améliorer les conditions d'accès au marché; souligne que les accords de

libre-échange (ALE) devraient toujours avoir pour objectif de permettre un accès étendu au marché du pays partenaire; est d'avis que la politique de l'UE doit préserver la compétitivité des constructeurs automobiles européens exerçant leur activité au sein de l'Union européenne et dans les pays tiers; est convaincu de l'importance que revêt, pour le secteur automobile, la conclusion d'accords bilatéraux entre l'UE et l'ANASE, l'Inde et le Mercosur;

61. invite instamment la Commission, dans le cadre des négociations actuelles sur l'accord de libre-échange UE-Corée, à s'assurer, d'une part, que la Corée lève l'ensemble des barrières tarifaires et non tarifaires existantes et qu'elle n'en instaure pas d'autres, et, d'autre part, qu'elle appliquera davantage les réglementations CEE/NU; demande que la Commission envisage d'élaborer une stratégie visant à supprimer progressivement les droits à l'importation prélevés par l'Union, tout en prévoyant des sauvegardes; recommande que cette suppression progressive soit liée à la levée de barrières non tarifaires du côté coréen;
62. rappelle que la Corée a signé et ratifié l'accord de 1958 de la CEE/NU et, partant, qu'elle s'est engagée à appliquer la réglementation de la CEE/NU; invite instamment la Commission à mettre l'accent sur cet aspect au cours des négociations à venir et à insister sur la nécessité d'une application rapide de ces normes; fait observer qu'un ALE doit en tout état de cause stipuler clairement que la Corée doit permettre aux véhicules importés depuis l'UE qui respectent les normes de la CEE/NU d'être mis sur le marché coréen;
63. demande à la Commission d'examiner la possibilité de créer un groupe de travail "Autos" ainsi qu'une procédure spéciale de règlement accéléré des litiges relatifs à des mesures ayant trait à l'automobile, comme celle introduite dans l'ALE entre les États-Unis et la Corée;
64. met l'accent sur l'importance d'un partenariat étroit avec la Chine pour la mise en place d'un cadre réglementaire ménageant des conditions de concurrence égales; souligne que la protection effective des droits de propriété intellectuelle constitue une condition préalable à la mise en place de ce partenariat;
65. se félicite de la demande de la Commission de créer un panel de l'OMC chargé de résoudre les questions pendantes relatives au traitement des importations de pièces détachées automobiles par la Chine, que la Commission estime contraire à plusieurs articles de différents accords de l'OMC;
66. soutient les mesures prises par la Commission concernant le cadre réglementaire chinois en vue d'assurer aux entrepreneurs de l'UE qui opèrent sur ce marché qu'ils pourront s'appuyer sur des principes équitables et jouir de la sécurité juridique voulue;
67. souligne que l'industrie du pneumatique de l'UE contribue de façon importante au succès du secteur automobile européen; demande par conséquent à la Commission d'examiner de manière approfondie la question des barrières techniques injustifiées au commerce, comme les réglementations techniques locales, auxquelles l'industrie du pneu est confrontée dans des marchés émergents clés en Asie;

R&D dans le secteur automobile

68. se déclare encouragé par les résultats déjà obtenus grâce aux financements et à la coopération communautaires en matière de R&D dans le cadre de programmes comme le septième programme-cadre pour la recherche, le développement technologique et les

activités de démonstration, le programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité et le programme i2010; encourage la Commission à orienter plus spécifiquement les programmes de travail vers les besoins du secteur automobile induits par les réglementations ou les objectifs obligatoires à venir;

69. appelle la Commission à adopter, avant 2012, une stratégie pour augmenter de façon considérable et suffisante le financement de la R&D dans le secteur automobile, en accordant une attention particulière aux fournisseurs;
70. invite instamment les États membres à conditionner toute future augmentation du financements consacrés à la R&D dans le secteur automobile au caractère contraignant des objectifs en matière d'émissions de CO₂;
71. souligne qu'il importe de modifier les modes d'utilisation des véhicules dans les villes; estime que, parallèlement à des véhicules consommant moins de carburant, il est primordial de mettre en circulation en ville des voitures électriques; demande, dès lors, qu'un soutien adéquat soit apporté aux activités de R&D des technologies nécessaires;
72. demande à tous les États membres et aux institutions de l'Union européenne d'apporter tout le soutien nécessaire à la recherche et au développement de technologies de pointe, telles que les moteurs à hydrogène, les piles à combustible ou les véhicules hybrides;
73. met l'accent sur les possibilités qu'offrent les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour éviter les incidences négatives sur l'environnement et la santé publique, ainsi que les accidents et les gaspillages d'énergie, si leur mise en œuvre est généralisée à l'échelle de l'Union européenne dans le cadre de systèmes intelligents de contrôle et de gestion du trafic visant à garantir la fluidité de la circulation; est d'avis que les dispositifs de communication devraient satisfaire à une norme européenne pour permettre, dans l'ensemble des États membres, une communication aisée entre les véhicules et l'infrastructure;
74. est d'avis que l'initiative "véhicule intelligent"¹, le programme Galileo et les autres instruments contribuant à un système de transport intelligent sont extrêmement importants; invite donc la Commission à apporter un soutien résolu à ces initiatives;
75. soutient énergiquement la poursuite des activités de R&D dans les innovations fondées sur les TIC; estime que de nouveaux progrès technologiques pourraient être introduits dans le cadre de l'initiative "véhicule intelligent" en vue de rationaliser le trafic de manière à ce qu'en aidant les conducteurs à prendre de bonnes décisions et à choisir l'itinéraire le plus court, le trafic devienne moins énergivore; invite toutes les parties concernées, en particulier les États membres, à prendre les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du système "eCall";
76. considère que les travaux relatifs aux systèmes de transports intelligents sont essentiels pour un secteur automobile performant et l'aboutissement des efforts tendant à réduire les incidences de ce dernier sur l'environnement; estime que le projet Galileo devrait servir d'exemple, et qu'il convient donc de trouver, à titre prioritaire, une solution pour son financement dans le cadre d'un consortium au sein duquel les membres intéressés s'engageraient en faveur du développement du projet;

¹ COM(2006)0059.

77. estime que l'Institut européen d'innovation et de technologie doit consacrer l'une de ses premières communautés de la connaissance et de l'innovation à la réduction des émissions de CO₂ dans la technologie automobile;

Politiques de restructuration et perspectives

78. estime nécessaire l'établissement de conditions-cadres garantissant la durabilité de l'industrie automobile de l'Union européenne et permettant à celle-ci de se maintenir à la pointe de l'innovation technologique, écologique et sociale, avec l'appui d'une main-d'œuvre hautement qualifiée;
79. est conscient du fait que tant les constructeurs que les fournisseurs de l'industrie automobile européenne disposent d'une main-d'œuvre très qualifiée, ce qui a contribué dans une large mesure aux très bonnes performances de ce secteur dans l'Union européenne;
80. attire l'attention sur l'importance de l'industrie automobile pour l'emploi, la croissance, l'innovation et la concurrence; estime que, bien que l'industrie automobile doive subir des changements considérables, les politiques doivent également être ajustées afin de garantir que les réglementations communautaires n'entraînent pas des pertes d'emplois;
81. souligne que la réglementation communautaire en matière d'environnement, de sécurité routière et d'efficacité énergétique impose de donner aux travailleurs une éducation et une formation professionnelle adéquates afin qu'ils puissent mieux s'adapter aux changements tant techniques que réglementaires tout en préservant ou en améliorant leurs perspectives de carrière;
82. demande à la Commission de coordonner l'utilisation efficace des Fonds structurels et du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour le secteur automobile;
83. demande que tout crédit communautaire soit refusé aux entreprises qui, après en avoir bénéficié au sein d'un État membre, transfèrent leurs activités de production dans un autre pays sans avoir honoré intégralement les accords conclus avec l'État membre en question;
84. souligne que, dans le cadre des processus de restructuration à venir, l'Union européenne et les États membres doivent aussi s'attacher à offrir leur assistance lors de ces restructurations et à en atténuer les effets, ainsi qu'à offrir de nouvelles perspectives aux travailleurs;
85. estime que les canaux d'information et de consultation ainsi que les mécanismes mis à la disposition des travailleurs devraient être renforcés en procédant à la révision nécessaire de la directive 94/45/CE du Conseil du 22 septembre 1994 concernant l'institution d'un comité d'entreprise européen¹;
86. soutient que la consultation des travailleurs et leur droit à l'information doivent être renforcés à l'échelle européenne, afin qu'ils puissent être associés à un stade plus précoce à la prise de décision et d'atténuer ainsi les effets préjudiciables de la restructuration; souligne dès lors l'importance de la proposition relative au forum sur la restructuration reprise dans la communication de la Commission sur le rapport CARS 21 précitée;
87. invite les partenaires sociaux à prendre des mesures appropriées en faveur de ceux qui sont

¹ JO L 254 du 30.9.1994, p. 64.

menacés par les restructurations de l'industrie;

88. demande une meilleure information et consultation des travailleurs dans le processus d'adaptation de l'industrie aux nouvelles exigences de conception et de production de véhicules plus écologiques;
89. souligne la nécessité de repenser les relations existant entre constructeurs et fournisseurs, dont les effets sur la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE ont des conséquences dramatiques pour de nombreuses PME du secteur; estime à cet égard qu'il importe de stabiliser la collaboration en matière de R&D et de stratégie industrielle; exhorte la Commission et les États membres à adopter les politiques qui conviennent pour stabiliser ces relations et surmonter les difficultés structurelles ou à créer le cadre nécessaire à cette fin;
90. rappelle l'importance que revêt le recours systématique aux ressources de la Banque européenne d'investissement pour soutenir les PME du secteur automobile et faciliter leur accès aux capitaux à risques;

0

0 0

91. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.