

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

23.3.2009

B6-0152/2009 }
B6-0153/2009 }
B6-0154/2009 }
B6-0155/2009 } RC1

PROPOSITION DE RÉOLUTION COMMUNE

déposée conformément à l'article 103, paragraphe 4, du règlement par

- Werner Langen, Giles Chichester, Stefano Zappalà, Amalia Sartori et Ivo Belet, au nom du groupe PPE-DE
- Martin Schulz et Robert Goebbels, au nom du groupe PSE
- Jorgo Chatzimarkakis, Lena Ek, Patrizia Toia et Anne Laperrouze, au nom du groupe ALDE
- Ewa Tomaszewska, Adam Bielan, Cristiana Muscardini, Roberta Angelilli, Mario Borghezio, Antonio Mussa et Mieczysław Edmund Janowski, au nom du groupe UEN

en remplacement des propositions de résolution déposées par les groupes suivants:

- UEN (B6-0152/2009)
- PPE-DE (B6-0153/2009)
- ALDE (B6-0154/2009)
- PSE (B6-0155/2009)

sur l'avenir de l'industrie automobile

RC\777346FR.doc

PE420.438v01-00}
PE420.440v01-00}
PE423.011v01-00}
PE423.012v01-00} RC1

FR

FR

Résolution du Parlement européen sur l'avenir de l'industrie automobile

Le Parlement européen,

- vu les conclusions de la présidence du Conseil européen de Lisbonne des 23 et 24 mars 2000,
- vu la communication de la Commission, du 2 février 2005, intitulée "Travaillons ensemble pour la croissance et l'emploi – Un nouvel élan pour la stratégie de Lisbonne" (COM(2005)24),
- vu les conclusions du groupe de haut niveau "CARS 21", du 12 décembre 2005, et les conclusions de la conférence de haut niveau sur l'examen à mi-parcours, du 29 octobre 2008,
- vu sa résolution du 15 janvier 2008 sur "CARS 21: Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile" (2007/2120(INI)),
- vu les conclusions de la présidence du Conseil européen de Bruxelles, tenu les 15 et 16 octobre 2008,
- vu la communication de la Commission du 29 octobre 2008, intitulée "De la crise financière à la reprise: un cadre d'action européen" (COM(2008) 706),
- vu la communication de la Commission au Conseil européen du 26 novembre 2008, intitulée "Un plan européen pour la relance économique" (COM(2008)800),
- vu sa résolution législative du 17 décembre 2008 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)),
- vu sa position, arrêtée en première lecture le 17 décembre 2008 en vue de l'adoption du règlement (CE) no ... /2009 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,
- vu les déclarations du Conseil et de la Commission du 4 février 2009 sur les effets de la crise financière sur l'industrie automobile,
- vu les conclusions du Conseil "Compétitivité" des 5 et 6 mars 2009 sur le secteur automobile,
- vu la communication de la Commission, du 25 février 2009, intitulée "Réagir face à la crise de l'industrie automobile européenne" (COM(2009)104),
- vu les conclusions adoptées à l'issue de la rencontre consacrée à la situation de l'industrie automobile qui a eu lieu entre les ministres de l'industrie des États membres et M. Günter Verheugen, Vice-président de la Commission, le 16 janvier 2009, à Bruxelles,

RC\777346FR.doc

PE420.438v01-00}
PE420.440v01-00}
PE423.011v01-00}
PE423.012v01-00} RC1

- vu les statistiques publiées le 29 janvier 2009 par l'Association des constructeurs européens d'automobiles sur les ventes de véhicules en 2008,
 - vu l'article 103, paragraphe 4, de son règlement,
- A. considérant que l'Europe traverse une crise financière et économique exceptionnelle et grave,
- B. considérant que le marché financier européen connaît actuellement des dysfonctionnements, notamment en ce qui concerne les activités de prêt,
- C. considérant que l'industrie automobile européenne et ses fournisseurs sont particulièrement affectés par la crise actuelle, car ils représentent un secteur clé de l'économie européenne, qui contribue à l'emploi, à l'innovation et à la compétitivité de toute l'économie,
- D. considérant qu'il existe dans l'industrie automobile européenne des surcapacités structurelles, et considérant que l'année 2009 devrait être marquée par une nouvelle chute sensible de la demande de véhicules, et par suite, de la production, ce qui accroîtra inévitablement la pression sur les niveaux d'emploi et d'investissement au sein de l'Union européenne,
- E. considérant que le secteur automobile européen est le premier investisseur privé dans la recherche et le développement dans l'Union européenne et que les constructeurs européens de voitures particulières et de véhicules utilitaires doivent maintenir des investissements élevés, compte tenu des contraintes imposées par la réglementation et par le marché, notamment pour assurer la transition vers un parc automobile à faibles émissions,
- F. considérant que l'ensemble des propositions législatives relatives aux énergies renouvelables et au changement climatique qui ont été adoptées en décembre dernier joueront un rôle fondamental en encourageant les investissements "verts" visant à réaliser des économies d'énergie dans l'industrie automobile,
- G. considérant que l'industrie automobile européenne emploie, directement et indirectement, 12 millions de personnes, soit 6 % de la population active dans l'Union européenne, et que des millions d'emplois sont actuellement menacés,
- H. considérant que les techniques plus propres représentent un immense potentiel pour la création d'emplois dans l'industrie automobile,
- I. considérant que l'industrie automobile européenne est un secteur clé de l'économie de l'Union en raison de son effet multiplicateur sur d'autres secteurs et industries, et notamment l'existence de centaines de milliers de petites et moyennes entreprises,
- J. considérant que certains États membres ont commencé à adopter des mesures nationales pour venir en aide à l'industrie automobile,
- K. considérant qu'il incombe au premier chef à ce secteur d'activité de faire face à la crise,
- L. considérant que la Commission négocie actuellement une libéralisation plus poussée du commerce dans le cadre du cycle de Doha et d'un accord de libre-échange avec la Corée du Sud,

1. reconnaît que la crise économique et financière actuelle a soumis l'industrie automobile à une pression intense, caractérisée par une chute sévère de la demande de véhicules, mais également une surproduction, des difficultés à obtenir des financements par le crédit ainsi que des problèmes structurels antérieurs à la crise;
2. souligne que la crise a une dimension européenne; attire, par conséquent, l'attention sur l'importance d'initiatives cohérentes et concertées des États membres en faveur de l'industrie automobile européenne, et préconise la mise en place d'un vrai cadre d'action européen, prévoyant des actions concrètes par lesquelles l'Union européenne, mais aussi les États membres, peuvent adopter les mesures décisives nécessaires;
3. constate avec une inquiétude croissante que certaines mesures à court terme adoptées au niveau national par les États membres pourraient entraîner des distorsions de concurrence au sein du marché unique et nuire à la compétitivité à long terme, et invite dès lors les États membres à veiller à la cohérence, à l'efficacité et à la coordination des mesures à venir;
4. se félicite, dans ce contexte, du cadre temporaire sur les aides d'État adopté dans le plan de relance de l'économie européenne;
5. apprécie les récentes initiatives et approche adoptées par la Commission en organisant la réunion ministérielle du 13 mars 2009, qui a réuni les commissaires européens, les ministres de l'économie et de l'industrie, ainsi que les représentants du secteur concernés, apportant ainsi une réponse politique efficace en coordonnant les efforts des États membres et des entreprises touchées par la crise du secteur automobile;
6. invite le Conseil et la Commission à accélérer, à simplifier et à renforcer le soutien financier accordé à l'industrie automobile, notamment par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement, et par l'octroi de garanties d'État pour les prêts à faible intérêt; invite la Commission et le Conseil à demander une simplification de la procédure administrative pour les demandes de prêt; estime que le soutien financier, notamment par le biais de prêts, devrait contribuer à stimuler la demande de nouveaux véhicules, ce qui serait bénéfique pour la croissance économique, l'environnement et la sécurité routière;
7. demande avec insistance que la BEI accorde suffisamment d'attention aux PME liées au secteur automobile afin qu'elles puissent continuer à accéder au crédit, et invite instamment les États membres à augmenter le capital de la BEI de telle sorte que sa capacité de prêt réponde aux besoins financiers à moyen terme de l'industrie automobile;
8. insiste sur le fait que toutes les initiatives d'ordre financier ou fiscal doivent favoriser et accélérer l'évolution technologique nécessaire de ce secteur, notamment en ce qui concerne la performance énergétique des moteurs et la réduction des émissions, dans le plein respect des dispositions législatives récemment adoptées;
9. réaffirme que les politiques adoptées tant au niveau de l'Union européenne qu'au niveau des États membres devraient contribuer à faire face à la phase de restructuration que connaît l'industrie automobile du fait du contexte concurrentiel très difficile, et encourage, par conséquent, le secteur à procéder aux adaptations nécessaires en faisant preuve de responsabilité au plan social, et en étroite collaboration avec les partenaires sociaux;

10. insiste sur la nécessité d'associer pleinement les syndicats aux discussions en cours, et invite la Commission à favoriser un véritable dialogue social européen en faveur de ce secteur, tout particulièrement dans le contexte des crises actuelles;
11. demande à la Commission de garantir une utilisation optimale des fonds européens disponibles pour soutenir l'emploi (Fonds de cohésion, Fonds structurel, Fonds social ou Fonds européen d'ajustement à la mondialisation) dans le cadre d'une mise en œuvre équilibrée des "priorités de Lisbonne", ainsi qu'à faciliter, à améliorer et à accélérer l'accès à ces fonds; estime que ces fonds devraient contribuer à la mise en place, à un stade précoce, de programmes de formation et de recyclage à l'intention des travailleurs dans tous les cas de chômage partiel;
12. réaffirme que l'industrie automobile a besoin d'investissements permanents dans des programmes de R&D qui offrent les meilleures solutions possibles en matière de qualité, de sécurité et de performance environnementale, afin de créer un cadre concurrentiel durable, et invite, par conséquent, la Commission à faciliter, à améliorer et à accélérer l'accès aux instruments d'aide de l'UE en matière de R&D et d'innovation, tels que le septième programme-cadre;
13. invite la Commission à élaborer des orientations et des recommandations en vue de l'adoption de mesures visant à encourager, d'une manière coordonnée, le renouvellement du parc automobile, notamment par des programmes de primes à la casse et d'autres mesures visant à stimuler le marché, qui ont des effets positifs à court terme sur la demande en nouvelles voitures des consommateurs, et invite la Commission à surveiller les mesures nationales déjà mises en œuvre dans ce contexte afin d'éviter les distorsions du marché intérieur;
14. confirme la nécessité d'approfondir le dialogue et les discussions en cours avec les pays tiers et les principaux partenaires commerciaux de l'Union européenne sur l'avenir du secteur automobile, et invite dès lors la Commission à suivre de près les évolutions dans les pays tiers, notamment les États-Unis et l'Asie, afin de garantir que les conditions de concurrence soient équitables au niveau international et que toutes les parties s'abstiennent de prendre des mesures protectionnistes et discriminatoires sur le marché mondial de l'automobile;
15. invite la Commission à parvenir à un accord loyal et équilibré entre l'Union européenne et la Corée du Sud avant la conclusion de l'accord de libre-échange;
16. se félicite du processus "CARS 21", qui définit une politique industrielle à long terme au niveau européen; demande à la Commission d'appliquer, de suivre et de réexaminer de manière continue ce plan stratégique à long terme afin d'assurer la compétitivité future de l'industrie automobile européenne et la durabilité de l'emploi dans le secteur automobile européen;
17. invite la Commission à veiller ce que les principes afférents à l'initiative «Mieux légiférer» soient pleinement appliqués, et à procéder, par conséquent, à une évaluation complète de l'impact de la nouvelle législation de l'UE sur les véhicules, conformément aux recommandations formulées dans "CARS 21", de façon à garantir la sécurité juridique et la

prévisibilité du secteur automobile;

18. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.