CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

2007/2120(INI) - 15/01/2008 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 607 voix pour, 76 voix contre et 14 abstentions une résolution sur « CARS 21 » (un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile).

En suivant le rapport d'initiative établi par M. Jorgo **CHATZIMARKAKIS** (ADLE, DE), le Parlement a souligné l'importance de l'industrie automobile européenne, qui produit 19 millions de véhicules par an, représente 2,3 millions d'emplois directs et plus de 10 millions d'emplois dans les secteurs connexes. Espérant que les parlements des États membres et leurs régions souhaiteront être associés aux conclusions du processus « CARS 21 », les députés font 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 : la résolution appelle les autorités des États membres à mettre en œuvre les recommandations du groupe «CARS 21 » tout en insistant sur la nécessité de coordonner l'instauration des nouvelles réglementations qui affectent le secteur automobile en évitant de fausser le marché intérieur. Elle met en outre l'accent sur la nécessité de parfaire le système communautaire de réception par type couvrant tous les véhicules. La Commission est invitée à veiller à ce que son règlement (CE) n° 1400/2002 (le règlement d'exemption par catégorie) soit correctement mis en œuvre et à proposer des mesures garantissant une procédure d'enregistrement qui facilite les ventes transfrontalières, en particulier pour les voitures d'occasion.

Un marché des services après-vente compétitif : la résolution invite la Commission à promouvoir une concurrence effective sur le marché des services après-vente en traitant 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. Dans ce contexte, la Commission européenne est invitée à : i) traiter la question de la « liberté de réparation » des véhicules dans toutes les nouvelles initiatives législatives; ii) présenter des propositions tendant à la mise en place d'un marché intérieur des équipements et accessoires automobiles (pneus et roues spéciaux et autres accessoires) et des pièces détachées ; iii) intensifier la lutte contre l'importation de pièces automobiles contrefaites.

Normes environnementales et réduction des émissions de CO_2 : les députés estiment 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 impératifs. Dans ce contexte, ils encouragent la Commission européenne à envisager l'instauration d'un cadre commun pour l'application coordonnée de mesures incitatives neutres sur le plan technologique ainsi que de mesures fiscales - si possible harmonisées - tendant à réduire notablement les émissions de CO_2, tout en évitant les distorsions de concurrence. Rappelant que le développement de nouveaux modèles de voitures nécessite 5 à 7 ans, les députés demandent à la Commission de ne pas fixer d'objectifs obligatoires en matière d'émissions de CO_2 avant 2015. Cependant, à partir de cette date, l'objectif moyen de 125g de CO_2 par km devrait être réalisable, souligne la résolution. La Commission est invitée à concevoir un régime de certification obligatoire et de portée générale applicable aux agrocarburants commercialisés dans l'Union : 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.

Renforcer la sécurité du transport routier : les députés se félicitent des efforts de la Commission visant à réduire le nombre d'accidentés de la route, efforts qui incluent la mise en œuvre de nouvelles technologies importantes. Ils soulignent cependant que les systèmes de sécurité supplémentaires pourraient augmenter le poids des voitures particulières, entraînant ainsi une hausse des émissions de CO_2. Par conséquent, ils demandent à la Commission d'élaborer un système autorisant les constructeurs automobiles à construire, sans être pénalisés, des véhicules produisant des émissions de CO_2 supplémentaires si elles sont justifiées par des mesures de sécurité obligatoires définies au niveau communautaire. La Commission est également invitée à demander 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. La Commission devrait 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.

Recherche et développement (R&D) : les députés appellent 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. Dans ce contexte, les États membres sont invités à conditionner toute future augmentation des financements consacrés à la R&D dans le secteur automobile au caractère contraignant des objectifs en matière d'émissions de CO_2. Les députés appellent également à soutenir la recherche dans le domaine des moteurs à hydrogène, des piles à combustible ou des véhicules hybrides. Ils estiment enfin que l'Institut européen d'innovation et de technologie devrait consacrer l'une de ses premières communautés de la connaissance et de l'innovation à la réduction des émissions de CO_2 par l'amélioration de la technologie automobile.

Des relations commerciales plus loyales dans le secteur automobile : les deputes estiment que la concurrence déloyale et la violation des droits de propriété intellectuelle menacent la position de l' industrie automobile de l'UE. Dans ce contexte, ils soulignent que la protection effective des droits de propriété intellectuelle doit être une condition préalable à la mise en place d'un partenariat avec la Chine pour la mise en place d'un cadre réglementaire ménageant des conditions de concurrence égales. Les députés voient également la levée des barrières tarifaires et non-tarifaires de la Corée comme un élément essentiel des négociations en cours sur un accord de libre-échange avec ce pays. Toute stratégie de réduction des droits d'importation de l'UE devrait dépendre de ce principe, soulignent-ils.

Politique de restructuration : bien que l'industrie automobile doive subir des changements considérables, des ajustements de la politique européenne sont nécessaires afin de garantir que les réglementations n'entraînent pas de pertes d'emplois, estiment les députés. La Commission est invitée à coordonner l'utilisation efficace des Fonds structurels et du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour le secteur automobile. La résolution demande également que tout credit 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 contrats conclus avec l'État membre en question. Les députés soutiennent enfin 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.