CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

2007/2120(INI) - 07/02/2007 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une nouvelle stratégie pour un développement durable de l'industrie automobile européenne.

CONTENU : la présente communication est la réponse de la Commission au rapport soumis par le groupe de haut niveau « CARS 21 » qui a rassemblé en 2005 les principales parties concernées (États membres, industrie, ONG et membres du Parlement européen) afin d'examiner les grands domaines d'action ayant une incidence sur l'industrie automobile européenne et de formuler des recommandations pour la politique future des pouvoirs publics et le cadre réglementaire. L'industrie automobile est un pilier essentiel de l'économie européenne qui représente 3% du PIB européen et 7% de l'emploi dans le secteur manufacturier.

La stratégie envisagée englobe une diversité de domaines tels que la réduction des charges administratives, la sauvegarde de l'environnement, la sécurité routière, le commerce et les marchés étrangers ainsi que la recherche. Elle indique au Parlement européen et au Conseil la direction dans laquelle la Commission se propose d'orienter la future politique de l'automobile:

Réduction des charges administratives: la Commission proposera de remplacer 38 directives CE par les règlements internationaux correspondant de la CEE/ONU en ce qui concerne, par exemple, les pneumatiques, le verre de sécurité, les phares antibrouillards et les ceintures de sécurité. L'industrie pourra ainsi s'appuyer sur un texte unique valable dans le monde entier. Des procédures de contrôle automatique et virtuel seront également mises en place pour 25 directives communautaires et règlements de la CEE/ ONU afin de réduire les coûts de mise en conformité et rendre les procédures moins longues et moins coûteuses. La Commission pense aussi que le marché intérieur devrait fonctionner de manière plus efficace une fois que le véhicule est sur le marché. En particulier, les problèmes liés au contrôle technique et aux procédures d'immatriculation constituent toujours une source de préoccupations pour les citoyens et les entreprises. Dans ce contexte, la Commission mettra à jour, en 2007, sa communication interprétative concernant les procédures de réception et d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre.

Réduction des émissions de CO2: la stratégie de la Commission se fonde sur une approche intégrée qui inclut non seulement la technologie des moteurs mais aussi des améliorations technologiques (telles que, par exemple, la fixation d'exigences minimales de rendement énergétique pour les systèmes de climatisation, la fixation de limites maximales de résistance au roulement des pneumatiques et l'utilisation d'indicateurs de changement de vitesse) ainsi qu'un recours accru aux biocarburants). Elle met également l'accent sur les efforts supplémentaires consentis par les États membres concernant par exemple la gestion du trafic, l'amélioration du comportement des automobilistes et l'infrastructure ainsi qu'une nouvelle réduction des émissions de CO2. Dans ce contexte , la Commission entend, entre autres : présenter, en 2007, une proposition concernant des limites d'émission Euro VI afin de réaliser de nouvelles réductions importantes des émissions polluantes des véhicules utilitaires lourds; poursuivre une démarche intégrée visant à atteindre l'objectif communautaire d'une émission de 120 g/km de CO2 d'ici 2012 grâce à une combinaison d'actions communautaires et des États membres ; explorer la possibilité d'inclure le secteur du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour la troisième période de distribution des quotas commençant en 2013; présenter, en 2007, une proposition de règlement sur les

véhicules automobiles utilisant l'hydrogène comme carburant ; placer les systèmes de transport intelligent, dont Galileo, au cœur de son plan d'action à venir sur la logistique et de son livre vert sur le transport urbain.

Sécurité routière: la Commission considère qu'une stratégie efficace en matière de sécurité routière devrait être fondée sur l'interaction des améliorations réalisées dans le domaine de la technologie des véhicules, de l'infrastructure routière, du comportement des conducteurs et de l'application de la réglementation. Il est proposé un total de 11 nouvelles mesures dont, par exemple, l'inclusion obligatoire d'un système de contrôle de stabilité électronique et de dispositifs de rappel de bouclage des ceintures de sécurité, l'utilisation obligatoire des phares des nouveaux véhicules en plein jour, l'inclusion obligatoire des dispositifs Isofix de retenue pour enfants dans tous les véhicules M1 neufs, la modification de la directive sur la protection des piétons et l'amélioration de l'application transfrontalière des amendes punissant les infractions au code de la route commises dans un autre État membre de l'UE.

Commerce: la communication propose d'évaluer la possibilité de recourir à des accords commerciaux bilatéraux (notamment en Asie) pour améliorer l'accès aux marchés et souligne la nécessité de faire appliquer les droits de propriété intellectuelle à l'échelle mondiale. De plus, la Commission maintiendra un dialogue formel avec la Chine sur les questions concernant l'environnement réglementaire chinois, afin d'assurer l'existence de conditions égales pour tous et de garantir aux entreprises la sécurité juridique sur ce marché. À cet effet, la Commission continuera à suivre l'évolution du projet de loi antimonopole chinois;

Recherche et développement: avec quelque 20 milliards d'euros (environ 5% du chiffre d'affaires du secteur) consacrés à la recherche et au développement de produits, l'industrie automobile est, en chiffres absolus, le premier investisseur industriel européen dans la R&D. La Commission estime qu'il convient d' axer la recherche européenne, dans le 7e programme-cadre, à la fois sur la recherche subsidiaire (par exemple les technologies permettant la fabrication de moteurs thermiques propres ayant un bon rendement énergétique, les systèmes intégrés de sécurité) et sur les percées technologiques (par exemple la pile à hydrogène et la pile à combustible, la mise au point d'hybrides rechargeables, les biocarburants de deuxième génération).

Taxation, incitations fiscales et concurrence sur le marché des pièces détachées : l'existence de régimes fiscaux différents applicables aux véhicules dans les États membres représente l'un des principaux obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur. Le recours aux incitations fiscales devrait être coordonné entre les États membres et il devrait contribuer de manière démontrable aux objectifs politiques communautaires dans des domaines tels que l'environnement et la sécurité. En ce qui concerne la distribution des véhicules, la Commission continuera à œuvrer pour que le règlement n° 1400 /2002 sur la distribution des véhicules automobiles soit appliqué dans l'ensemble de la Communauté. Compte tenu de la complexité croissante des véhicules, il est devenu impératif que tous les réparateurs de véhicules de la Communauté aient accès aux informations techniques nécessaires à la réparation.

La Commission effectuera dans le courant de l'année 2009, avec toutes les parties concernées, un bilan à mi-parcours des mesures proposées dans la présente communication afin de suivre les progrès réalisés et, le cas échéant, d'adapter le cadre réglementaire de l'automobile. Elle informera régulièrement le Parlement européen et le Conseil de l'état des modifications des règlements concernant le secteur automobile en publiant chaque année un document de travail sur les progrès réalisés au sein de la CEE-ONU.