

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

2007/2120(INI) - 21/05/2007

Le Conseil a tenu un débat d'orientation et adopté des conclusions sur la politique industrielle. S'agissant de l'industrie automobile, le Conseil souligne qu'il convient de définir les conditions-cadres applicables à l'industrie automobile de l'UE et considère que les recommandations qui figurent dans le rapport final du Groupe à haut niveau CARS 21 constituent un bon point de départ pour la réalisation de cet objectif. Il accueille favorablement la communication de la Commission sur ce rapport et invite celle-ci à évaluer l'incidence des propositions et initiatives qui y sont formulées, puis à les mettre en œuvre rapidement et avec cohérence afin de faire avancer autant que possible leur mise en œuvre d'ici le bilan à mi-parcours qui aura lieu en 2009.

La Commission est invitée à traiter en priorité les propositions et initiatives qui devraient avoir les effets les plus importants sur l'amélioration du cadre réglementaire européen qui régit l'industrie automobile. Dans cette perspective, il est demandé à la Commission d'intégrer dans les politiques communautaires les principes suivants : i) l'adoption d'une approche intégrée, qui associe toutes les parties concernées, dans l'élaboration et la mise en œuvre des mesures visant à aborder les défis en matière d'environnement et de sécurité; ii) les mesures législatives concernant la politique automobile doivent être formulées dans une perspective à long terme et de manière neutre du point de vue technologique; iii) de vastes consultations doivent être tenues dès le début avec toutes les parties concernées sur l'ensemble des initiatives et des projets législatifs qui touchent le secteur automobile; iv) toutes les nouvelles propositions doivent faire l'objet d'analyses d'impact approfondies ; v) les nouveaux véhicules doivent continuer à être financièrement accessibles pour les différentes catégories de consommateurs afin que des améliorations puissent être apportées en termes d'environnement et de sécurité grâce à un renouvellement continu du parc automobile; vi) la mise en œuvre du programme de simplification du cadre réglementaire doit être poursuivie sans délai, en se concentrant sur les besoins du secteur automobile.

Le Conseil salue en particulier la proposition de nouvelle directive-cadre relative à la réception des véhicules à moteur et insiste sur la contribution que les instruments financiers de la Communauté (par ex. la BEI et les fonds structurels) peuvent apporter en soutenant un changement structurel dans le secteur automobile.

La Commission est engagée à :

- accorder, en ce qui concerne les accords de libre échange bilatéraux, la priorité aux pays qui disposent d'un potentiel de marché élevé, à assurer la réciprocité, à évaluer l'impact de ces accords, à veiller à la suppression des barrières non tarifaires aux échanges, à lutter contre les pratiques anticoncurrentielles dans les pays tiers qui désavantagent l'industrie automobile de l'UE et à garantir une protection réelle des droits de propriété intellectuelle;
- intensifier, au titre du septième programme-cadre de recherche, ses efforts en vue de promouvoir des technologies et des systèmes de propulsion innovants et très efficaces, des carburants de substitution ainsi que des véhicules à moteur intelligents et sûrs et à fixer en temps utile les grandes orientations en ce qui concerne les meilleures technologies et les futures technologies propres émettant peu ou pas de carbone;
- soumettre une proposition en vue de définir dès cette année des valeurs limites d'émission EuroVI pour les poids lourds, afin que l'industrie automobile dispose d'un délai suffisant pour s'y conformer;

- définir le cadre prévu afin d'atteindre le taux cible moyen d'émissions de CO₂ pour le parc de véhicules neufs vendus dans l'UE d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence et qui soit socialement équitable et durable.

Le Conseil invite les États membres, et le cas échéant la Commission à examiner, outre les possibilités de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur automobile et le potentiel que présentent les biocarburants, les moyens de développer la contribution d'autres acteurs, tant au niveau de l'offre que de la demande ou par le biais d'autres mesures (par ex. taxe sur les véhicules basée sur les émissions de CO₂ et autres mesures fiscales, infrastructures et gestion du trafic, comportement au volant, renouvellement du parc automobile, promotion des transports en commun).