Informations de base

1994/2055(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Industrie automobile européenne: Situation actuelle, défis et stratégie pour l'avenir et propositions d'action **Subject** 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	

Acteurs principaux

Conseil de l'Union européenne	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/02/1994	Publication du document de base non-législatif	COM(1994)0049	Résumé
18/04/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
19/07/1995	Vote en commission		Résumé
19/07/1995	Dépôt du rapport de la commission	A4-0188/1995	
19/09/1995	Débat en plénière		
21/09/1995	Fin de la procédure au Parlement		
16/10/1995	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1994/2055(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ECON/3/05421

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A4-0188/1995 JO C 269 16.10.1995, p. 0010	19/07/1995	

Texte adopté du Parlement, lecture unique		T4-0397/1995 JO C 269 16.10.1995, p. 0136-0149	21/09/1995	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1994)0049	23/02/1994	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1071/1994 JO C 393 31.12.1994, p. 0225	15/09/1994	Résumé

Industrie automobile européenne: Situation actuelle, défis et stratégie pour l'avenir et propositions d'action

1994/2055(COS) - 15/09/1994 - Comité économique et social: avis, rapport

Les dernières réflexions sur les problèmes de l'industrie automobile européenne, doivent être globales, qu'il s'agisse de corriger d'éventuelles indications passées qui ne seraient plus d'actualité aujourd'hui ou de tirer de toutes les connaissances acquises un nouvel élan pour la formulation d'idées et d'orientations inédites et une plus grande détermination pour le lancement d'actions plus concrètes et efficaces. Le Comité est d'accord avec le Conseil et le Parlement européen pour demander à la Commission d'observer attentivement un secteur aussi important que le secteur automobile. Les propositions de la Commission devraient être présentées dans un document plus concis et pratique, moins descriptif mais contenant plus de propositions. La Commission se doit d'adopter des initiatives plus ciblées, tant dans le cadre de la gestion des Fonds structurels que par le biais de mesures plus spécifiques. Le problème de l'emploi doit faire l'objet d'une attention constante. Tous les efforts possibles doivent en tout cas être consentis pour préserver les emplois. A cet égard, outre l'opportunité d'un dialogue permanent entre les partenaires sociaux et toutes les parties intéressées -"fondé sur la confiance mutuelle, (engagé) au niveau approprié et conformément aux pratiques nationales", comme l'indique le Conseil -, il importe que chacun fasse preuve d'une disponibilité accrue au changement. Des ressources plus importantes devront être consacrées à la formation, à la nouvelle formation et à la reconversion professionnelle, afin de faire face aux grands défis des restructurations. Il faut en outre poursuivre l'harmonisation fiscale avec plus de détermination et faire progresser l'harmonisation des normes techniques dans le cadre d'un "environnement réglementaire stable et prévisible". Le Comité est d'accord avec le Conseil pour reconnaître que "l'industrie automobile doit continuer à adapter ses produits de manière à répondre aux exigences de la société qui réclame des automobiles propres, sûres, efficientes, bien construites et offrant un bon rapport qualité/prix". Il conviendra d'améliorer de façon continue les rapports entre environnement et industrie automobile. Dans ce contexte, le Comité plaide en faveur d'une politique harmonisée au niveau communautaire pour la promotion d'initiatives de recyclage cohérentes et compatibles avec les politiques environnementales et écologiques actuelles et futures. Eu égard à la concurrence internationale, le marché communautaire a désormais atteint un "degré élevé" d'ouverture, d'où la nécessité plus aiguë d'une réciprocité substantielle dans les rapports avec les zones extra-communautaires. A ce propos, le Comité invite la Commission à porter une attention particulière à la Russie et la Chine,immense marché potentiel de l'automobile.

Industrie automobile européenne: Situation actuelle, défis et stratégie pour l'avenir et propositions d'action

1994/2055(COS) - 21/09/1995 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de M. Alan DONNELLY (PSE), le Parlement européen invite la Commission à élaborer une stratégie spécifique pour l'industrie automobile européenne, qui soit d'une ampleur comparable à celle des efforts engagés au Japon et aux Etats-Unis, et ce notamment : en élargissant le champ d'activité de la "task force" conjointe sur la voiture de l'avenir; en réévaluant la politique de la Commission en matière de crédits alloués à la R & D dans le secteur automobile; en renforçant le dialogue avec les acteurs engagés dans ce secteur (création d'un groupe de haut niveau) afin d'analyser l'impact des politiques de l'UE surl'industrie automobile; en coordonnant les programmes européens de R & D avec la recherche nationale; en tenant compte des aspects socio-économiques du développement de l'automobile de l'avenir. Le Parlement souligne l'importance que revêt la relance de la demande pour stimuler l'expansion de l'industrie automobile européenne. Il invite la Commission à : - encourager les Etats membres à offrir des incitations fiscales pour le remplacement d'anciens véhicules par des voitures neuves et à examiner les avantages d'un régime européen de primes; - réaliser le marché unique en soumettant des propositions dans le cadre de la procédure européenne de réception par type et des propositions en matière d'harmonisation des taxes sur l'achat, l'immatriculation et la circulation des automobiles; le PE estime que les efforts de

liéralisation doivent être poursuivis en matière de distrution automobile et de pièces de rechange; - prendre en compte les contraintes spécifiques auxquelles sont confrontées les PME en facilitant l'utilisation par les PME des programmes communautaires et à soutenir l'investissement en faveur de l'enseignement et de la formation; - élaborer rapidement des normes élevées en matière de sécurité et de respect de l'environnement des véhicules : nouveaux tests de collision, norme obligatoire pour les sièges de sécurité des enfants, interdiction des accessoires dangereux pour les piètons (pare-buffles); ceinture de sécurité obligatoire dans les autobus et contrôle technique de ces véhicules; - encourager la mise au point de voitures écologiques, et notamment d'une voiture consommant 3 litres/100 km et se prêtant à un usage quotidien, ainsi que la mise en oeuvre de mesures limitant les niveaux de pollution : recours aux équipements de télédétection pour les "gros pollueurs", élaboration de nouveaux combustibles et de nouvelles technologies en matière de propulsion, mesures favorisant le recyclage des véhicules retirés de la circulation (ce dernier point devrait être l'une des priorités des programmes de R&D dans le secteur automobile); - présenter une proposition fixant des valeurs limites d'émissions et tendant à réduire la consommation à l'horizon 2000; - surveiller toutes les entraves douanières et non douanières faisant obstacle à l'accès des véhicules européees aux marchés des pays tiers (Corée du Sud, Japon); - mettre au point un système de contrôle des délocalisations d'usine de fabrication automobile; - promouvoir le dialogue sur des formules de temps de travail propres à maintenir le niveau de l'emploi, et rechercher une coopération internationale sur les normes minimales en matière de durée du travail, de conditions sociales et d'environnement.

Industrie automobile européenne: Situation actuelle, défis et stratégie pour l'avenir et propositions d'action

1994/2055(COS) - 23/02/1994 - Document de base non législatif

La communication de la Commission analyse la situation actuelle de l'industrie automobile et dégage certaines pistes de réflexion en vue de renforcer la compétitivité des constructeurs européens. Le document commence par énumérer les défis auxquels l'industrie automobile devrait répondre: - renforcer la présence des constructeurs européens sur les marchés tiers en forte croissance: Europe de l'Est, Amérique Latine, Asie et Chine; - améliorer les performances environnementales par le développement industriel de voitures plus propres ainsi que par de meilleurs résultats en matière de planification de l'espace et l'amélioration des infrastructures; - réduire les coûts de production et améliorer les qualifications de la main d'oeuvre des entreprises concernées, notamment par le développement de relations partenariales étroites entre équipementiers et constructeurs ainsi qu'entre producteurs et distributeurs. Afin d'aider l'industrie automobile à relever ces défis, la Commission souligne que la tâche de la Communauté sera: - d'achever le marché intérieur en éliminant les différences de taxation entre les Etats membres et en harmonisant et en renforçant les normes existantes en matière de sécurité et d'émissions. En matière de concurrence, la Commission proposera la reconduction du règlement de 1985 concernant la distribution exclusive et sélective des véhicules dans la Communauté et continuera à contrôler étroitement le niveau des aides accordées à l'industrie automobile; - d'aider l'industrie à réussir sa restructuration grâce à l'utilisation des instruments de politique structurelle afin de faciliter l'adaptation des entreprises et de leur main d'oeuvre à de nouveaux systèmes de production et à des changements industriels. Trois instruments intéresseront particulièrement l'industrie automobile dans ce contexte: l'Objectif 4 des Fonds structurels, la nouvelle initiative communautaire concernant l'emploi et les ressources humaines (ADAPT) et le programme d'initiatives communautaires en faveur des PME; - de soutenir la recherche et le développement technologique notamment dans le cadre du Quatrième programme-cadre (nouvelles technologies pour la réduction des émissions et de la consommation de carburant, électronique pour moteurs, véhicules électriques...). La Commission souligne que la responsabilité première des changements à opérer et de l'amélioration de la compétitivité incombe à l'industrie elle-même.