Informations de base

2013/2062(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.40.14 Compétitivité industrielle 3.45.03 Gestion financière, prêts, comptabilité des entreprises 3.45.08 Environnement des entreprises, réduction des charges administratives 3.50.01 Politique et espace européen de la recherche 3.50.04 Innovation 3.50.08 Nouvelles technologies; biotechnologie 3.60.05 Energies douces et renouvelables 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone 3.70.07 Pollution acoustique, bruit 4.15.05 Restructurations industrielles, délocalisations et licenciements, Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) 6.20 Politique commerciale commune en général 8.40.07 Banque européenne d'investissement (BEI) 8.70 Budget de l'Union	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	PROUST Franck (PPE)	06/02/2013
	Rapporteur(e) fictif/fictive GIEREK Adam (S&D) VĂLEAN Adina (ALDE) JADOT Yannick (Verts/ALE) TOŠENOVSKÝ Evžen (ECR)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
INTA Commerce international	BADIA I CUTCHET Maria (S&D)	20/02/2013
BUDG Budgets		

		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ECON Affaires économiques et monétaires	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	EMPL Emploi et affaires sociales	SIPPEL Birgit (S&D)	06/02/2013
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	COFFERATI Sergio Gaetano (S&D)	18/12/2012
	TRAN Transports et tourisme	VLASÁK Oldřich (ECR)	20/02/2013

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
08/11/2012	Publication du document de base non-législatif	COM(2012)0636	Résumé
18/04/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
05/11/2013	Vote en commission		
15/11/2013	Dépôt du rapport de la commission	A7-0391/2013	Résumé
09/12/2013	Débat en plénière		
10/12/2013	Décision du Parlement	T7-0547/2013	Résumé
10/12/2013	Résultat du vote au parlement		
10/12/2013	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2013/2062(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative

Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ITRE/7/11711

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE513.268	25/06/2013	
Avis de la commission	IMCO	PE510.661	10/09/2013	
Avis de la commission	INTA	PE514.643	23/09/2013	
Avis de la commission	EMPL	PE510.607	27/09/2013	
Amendements déposés en commission		PE519.523	27/09/2013	
Avis de la commission	TRAN	PE514.598	18/10/2013	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0391/2013	15/11/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0547/2013	10/12/2013	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2012)0636	08/11/2012	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2014)260	06/05/2014	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_SENATE	COM(2012)0636	16/07/2013	

CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe

2013/2062(INI) - 08/11/2012 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter un plan d'action pour l'industrie automobile (CARS 2020) en vue de soutenir la compétitivité et la viabilité du secteur.

CONTEXTE : l'industrie automobile revêt une **importance stratégique** pour l'économie européenne Ce secteur procure environ **12 millions d'emplois directs et indirects** et apporte une importante contribution positive à la balance commerciale de l'UE. Il est à l'origine des plus importants investissements privés consacrés à la recherche et à l'innovation (28 milliards d'euros en 2009) et constitue un moteur essentiel de l'innovation technologique. En outre, il est un important **multiplicateur de croissance** du fait de ses liens économiques avec de nombreux secteurs industriels.

Le secteur automobile se trouve aujourd'hui à **un tournant historique** : les schémas de production et de commercialisation évoluent et les actions en faveur du climat deviennent plus pressantes. Dans le même temps, la sécurité routière reste un sujet de préoccupation important. Ces derniers mois, l' industrie automobile européenne a connu une période marquée par **des difficultés croissantes**, le marché de l'UE des véhicules neufs étant en recul pour la cinquième année consécutive. Plusieurs constructeurs ont fait état de **pertes financières sur le marché de l'UE**, résultant essentiellement du fléchissement des ventes associé au problème structurel persistant de la surcapacité.

À la fin de l'année 2010, la Commission a décidé de réactiver **le groupe de haut niveau CARS 21**, initialement mis en place en 2005 pour donner suite à la communication de la Commission intitulée «Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie», adoptée le 28 avril 2010.

Le groupe a défini **une position commune** en ce qui concerne les caractéristiques essentielles d'une industrie automobile forte et compétitive et les progrès à accomplir sur la voie de la mobilité durable pour les sociétés de l'UE à l'horizon 2020. Ses principaux éléments sont les suivants :

- un secteur automobile qui conserve son **importance stratégique** et reste un pilier de l'industrie et de l'économie de l'UE ;
- **une base de production forte dans l'UE** pour les véhicules routiers et leurs composants, fabriquant une bonne part des véhicules et des pièces vendus sur le marché de l'UE;
- un secteur **exportant** un large éventail de véhicules de haute qualité et de haute technologie vers les marchés de pays tiers;
- des **marchés mondiaux offrant des conditions de concurrence équitables** à l'ensemble des acteurs du secteur;
- une industrie automobile à la pointe de la technologie produisant des véhicules attractifs pour les consommateurs de l'UE, propres en termes de **polluants réglementés, plus économes en carburant, sûrs, silencieux et connectés**;
- un éventail de technologies de propulsion dominées par la technologie avancée des moteurs à combustion interne, mais de plus en plus électrifiées ;
- une infrastructure appropriée pour le **ravitaillement et le rechargement des véhicules** utilisant des carburants alternatifs, développée en fonction de leur potentiel commercial;
- une **main d'œuvre formée et préparée** à travailler avec une multitude de technologies dans la production, dans la R&D ou dans la maintenance.

Consciente de ces défis, la Commission préconise d'élaborer **une stratégie de politique industrielle ambitieuse pour le secteur automobile**. Avec cette stratégie, elle entend soutenir le rôle actif que le secteur automobile est appelé à jouer pour tenter d'inverser la tendance à la baisse de la part de l' industrie de l'UE, afin de la faire passer d'environ 16 % à pas moins de 20 % du PIB d'ici 2020.

CONTENU : sur la base des recommandations du groupe CARS 21, la communication présente **un plan d'action pour l'industrie automobile**, qui met en évidence l'engagement de la Commission à soutenir la compétitivité et la viabilité du secteur. Elle constitue le premier exemple concret de mise en application de la nouvelle vision de la politique industrielle de l'UE dans un secteur donné. Ce plan d'action s'articule autour des **quatre piliers** suivants:

1) Investissement dans des technologies de pointe et financement de l'innovation par une série d'initiatives réglementaires et par des mesures de soutien à la recherche et à l'innovation :

- proposition concernant **l'initiative européenne en faveur des véhicules verts** (dans le prolongement du partenariat public-privé 2009-2013 mis en place dans le cadre de l'initiative européenne en faveur des voitures vertes) au titre du programme Horizon 2020;
- **coopération avec la BEI afin d'assurer l'accès au financement** pour les projets de recherche et d'innovation dans le secteur automobile;
- élaboration d'un train complet de mesures visant à **réduire les émissions de CO_2 et de polluants, ainsi que les nuisances sonores**;
- poursuite des travaux dans le domaine de la **sécurité routière**, conformément aux domaines prioritaires et aux objectifs et orientations politiques pour la période 2011-2020, et encouragement des systèmes de transport intelligents ;
- présentation, dans le cadre du paquet «Énergie propre pour les transports», d'une stratégie relative aux **carburants alternatifs** et d'une proposition législative sur les infrastructures adaptées à ces carburants, qui portera sur le déploiement d'une infrastructure minimale de ravitaillement/rechargement et sur l'élaboration de **normes communes** pour certains carburants, y compris pour les **véhicules électriques**.

2) Amélioration des conditions du marché, par :

- **la consolidation du marché intérieur** : i) mise en place d'un dialogue entre les parties prenantes en ce qui concerne l'élaboration de principes communs sur les **accords verticaux de distribution de véhicules neufs** ; ii) lignes directrices sur les **incitations financières** à l'achat de véhicules propres mises en place par les États membres, afin de renforcer la coordination de ces mesures.
- la mise en application cohérente d'une **réglementation intelligente**, intégrant une évaluation approfondie des incidences sur l'industrie, la société et d'autres parties prenantes, notamment des coûts et des avantages associés ;
- l'adoption d'une proposition visant à **améliorer le cadre d'homologation des véhicules** de manière à inclure des dispositions relatives à la surveillance du marché dans des domaines où un besoin aura été identifié.

3) Amélioration de la compétitivité sur les marchés mondiaux, grâce à :

- **une politique commerciale efficace** : la Commission évaluera les **effets des accords commerciaux** ainsi que leur incidence cumulée sur la compétitivité du secteur. La coopération bilatérale avec les pays tiers doit également être renforcée en vue d'éliminer les obstacles non tarifaires dans le secteur automobile ;
- **l'harmonisation internationale des réglementations concernant les véhicules** : l'accord de 1958 de la CEE-ONU doit être modernisé pour tenir compte des besoins des économies émergentes et doit permettre **la reconnaissance mutuelle et internationale de la réception par type de véhicules complets**, à commencer par la catégorie des voitures particulières.

4) Anticipation de l'adaptation et gestion de la restructuration : d'une part, l'industrie automobile est confrontée à un problème de disponibilité de main-d'œuvre qualifiée; d'autre part, elle doit faire face aux conséquences sociales de sa restructuration, lorsque les pertes d'emplois sont inévitables. La Commission :

- encouragera le recours au **Fonds social européen (FSE)** pour la reconversion et la requalification des travailleurs ;
- **surveillera les restructurations** pour s'assurer du strict respect de la législation de l'Union européenne, en particulier en ce qui concerne les aides d'État et les règles du marché intérieur;
- promouvra une **démarche d'anticipation des restructurations**, en consultation avec les représentants des régions à forte activité automobile, les autorités responsables de l'emploi et les acteurs du secteur, partenaires sociaux compris.

La Commission mettra en place en 2013 **un processus de haut niveau dénommé «CARS 2020»**, afin de contrôler la mise en œuvre des recommandations du groupe CARS 21 et des mesures exposées dans le plan d'action proposé.

CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe

2013/2062(INI) - 15/11/2013 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie a adopté un rapport d'initiative de Franck PROUST (PPE, FR) sur CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe.

Les députés ont appuyé la nouvelle stratégie de la Commission consistant à initier une nouvelle politique industrielle européenne, en particulier pour **une industrie automobile durable**. Ils ont toutefois demandé à la Commission de **mieux coordonner ses compétences** pour que les recommandations de «CARS 2020» deviennent réellement opérationnelles, sous le contrôle du groupe de haut niveau.

La Commission a été invitée à :

- présenter une étude exposant le décalage entre ses ambitions et les moyens dont elle dispose, en tant que base de débat au sein du Conseil et du Parlement;
- élaborer des **feuilles de route intersectorielles** portant sur l'évolution des secteurs de l'énergie, des transports et des technologies de l' information et des communications (TIC) ;
- prendre en considération **le secteur automobile dans son intégralité**, notamment la sous-traitance, la distribution et l'après-vente, dans tous ses futurs processus d'élaboration des politiques impliquant ce secteur.

Les États membres devraient pour leur part procéder à des **réformes structurelles** coordonnées en faveur du renforcement de la compétitivité, en soutenant la recherche et l'innovation, le développement des compétences, la reconversion du personnel, l'abaissement des coûts indirects, le renforcement de la flexibilité du travail sur la base du dialogue social, la réduction de la charge bureaucratique et des délais de paiement.

Secteur et production automobiles dans l'Union européenne : les députés ont regretté que la Commission ait omis d'analyser **les raisons fondamentales du déclin** qui frappe le secteur automobile, notamment la grande diversité des situations dans le secteur et les nombreuses mutations structurelles intervenues au niveau de la demande. Ils ont demandé que des **réponses différenciées** soient apportées au niveau national mais aussi européen, en parallèle à une action européenne globale, afin de stimuler la demande.

Déplorant que la Commission ne fasse aucun cas de la **surcapacité de production**, un problème pourtant commun à l'ensemble du secteur, le rapport a invité la Commission à produire rapidement: i) une étude sur l'ampleur de la surcapacité en Europe et sur les bonnes pratiques pour y répondre; ii) un plan d'action exposant l'ensemble des instruments politiques disponibles dans ce domaine ; iii) des propositions en vue d'un soutien plus actif et coordonné aux travailleurs et aux entreprises.

En matière de restructurations, les députés ont appelé la Commission et les États membres à développer de manière coordonnée des **plans de reconversion** afin de soutenir les régions confrontées à une forte baisse de l'emploi dans le secteur automobile. Ils ont demandé que tous les instruments existant au niveau européen (BEI, FSE et FEDER) et national soient **déployés de manière intégrée** pour assurer l'accompagnement des travailleurs concernés et leur réorientation vers un emploi alternatif dans des secteurs apparentés, tels que les énergies alternatives.

Ressources humaines : compte tenu du décalage entre le marché du travail et les besoins du secteur, les parlementaires ont plaidé en faveur d'une **adaptation des stratégies de formation**, tant publiques qu'au niveau des entreprises, afin d'anticiper la demande de demain et de permettre au secteur d'attirer et de retenir les travailleurs hautement qualifiés. Ils ont demandé aux États membres d'adapter leur législation pour rendre plus ouvert et plus constructif le dialogue social.

Innovation et technologie : les députés souligné la nécessité d'encourager la recherche et le développement axés sur les **technologies durables et à faible émission de carbone** (ex : véhicules électriques et hybrides, carburants de substitution, stockage mobile de l'énergie, etc). Ils ont demandé que des mesures soient prises pour permettre la mise sur le marché de ces technologies.

Les députés ont plaidé pour que l'Europe base ses efforts sur **une stratégie de différentiation s'appuyant sur certaines priorités** visant à asseoir son avancée technologique, notamment:

- la convergence technologique, en particulier en ce qui concerne les normes en amont de la production et de la distribution;
- le développement des éco-innovations (véhicules plus légers, plus efficaces, moins polluants), la sécurité (eCall) et l'accessibilité (utilisations pour conducteurs handicapés);

- la coopération au niveau européen et mondial dans des domaines tels que les technologies de propulsion;
- le renforcement du leadership européen dans le domaine de la fixation des normes internationales ;
- le déploiement de l'infrastructure destinée aux véhicules électriques et aux carburants de substitution.

Réglementation : le rapport a insisté sur la nécessité : i) de lancer une évaluation de la législation adoptée, ainsi que des carences ou de l'inexistence de sa mise en œuvre ; ii) de renforcer la législation de l'Union concernant la garantie légale ; iii) d'harmoniser les réglementations techniques dans toute l'Europe afin de lutter contre les distorsions de concurrence artificielles ; iv) de renforcer la coopération entre entrepreneurs européens sur le marché unique par le biais de la normalisation, de l'homologation, de l'uniformisation et de la valorisation européens.

Les États membres ont été invités à harmoniser et à optimiser l'utilisation des **moyens financiers** disponibles afin de stimuler l'investissement dans la mobilité durable au-delà des subventions publiques, par le biais d'incitations fiscales pour les PME.

Marché intérieur : les députés ont rappelé qu'un marché intérieur solide était un préalable indispensable au retour de la compétitivité et de la durabilité dans le secteur automobile. Ils ont plaidé pour que l'Europe opère un **rapprochement accru dans des domaines créant de facto une concurrence déséquilibrée**:

- face aux concurrents étrangers: prix élevé de l'énergie et des matières premières, taux de change élevé de l'euro;
- sur le marché intérieur: concurrence sociale et fiscale, avantages fiscaux pour les entreprises et incitations pour les acheteurs (bonus écologiques, primes à la casse);
- sur le marché intérieur: conditions liées à la recyclabilité des véhicules et au recyclage écologique des voitures d'occasion.

Enfin, s'agissant **des marchés extérieurs**, les députés ont affirmé que la compétitivité d'une grande partie des entreprises automobiles européennes se détériorait à cause de la concurrence accrue, et parfois déloyale, des entreprises de pays tiers.

La Commission a été invitée à **réorganiser sa politique commerciale**: i) en coordonnant les mesures des États membres pour la promotion des entreprises de l'Union et la défense de ses produits, des investissements et des droits de propriété intellectuelle et industrielle dans les pays tiers; ii) en imposant progressivement le principe de réciprocité dans les relations commerciales ; iii) en insistant sur la nécessité de supprimer les obstacles commerciaux non tarifaires dans le secteur automobile.

CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe

2013/2062(INI) - 10/12/2013 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution sur CARS 2020, en réponse au plan d'action de la Commission pour une industrie automobile forte, compétitive et durable en Europe.

Les députés ont appuyé la nouvelle stratégie de la Commission consistant à initier une nouvelle politique industrielle européenne, en particulier pour **une industrie automobile durable**. Ils ont toutefois demandé à la Commission de **mieux coordonner ses compétences** pour que les recommandations de «CARS 2020» deviennent réellement opérationnelles, sous le contrôle du groupe de haut niveau.

La Commission a été invitée à :

- établir un **calendrier clair** comprenant des **mesures accélérées** et à se servir de son droit d'initiative, en établissant des lignes directrices, afin de coordonner et de compléter l'action des États membres et des entreprises en vue d'assurer le redressement du secteur.
- prendre en considération **le secteur automobile dans son intégralité**, notamment la sous-traitance, la distribution et l'après-vente, dans tous ses futurs processus d'élaboration des politiques impliquant ce secteur.

Les États membres devraient pour leur part procéder à des **réformes structurelles** coordonnées en faveur du renforcement de la compétitivité, en soutenant i) la recherche et l'innovation, ii) le développement des compétences, iii) la reconversion du personnel, iv) l'abaissement des coûts indirects, v) le renforcement de la flexibilité du travail sur la base du dialogue social, vi) la réduction de la charge bureaucratique et des délais de paiement.

Secteur et production automobiles dans l'Union européenne : les députés ont regretté que la Commission ait omis d'analyser **les raisons fondamentales du déclin** qui frappe le secteur automobile, notamment la grande diversité des situations dans le secteur et les nombreuses mutations structurelles intervenues au niveau de la demande. Ils ont demandé que des **réponses différenciées** soient apportées au niveau national mais aussi européen, en parallèle à une action européenne globale, afin de stimuler la demande.

Déplorant que la Commission ne fasse aucun cas de la **surcapacité de production** - un problème pourtant commun à l'ensemble du secteur -, le Parlement a invité la Commission à produire rapidement: i) une étude sur l'ampleur de la surcapacité en Europe et sur les bonnes pratiques pour y répondre; ii) un plan d'action exposant l'ensemble des instruments politiques disponibles dans ce domaine ; iii) des propositions en vue d'un soutien plus actif et coordonné aux travailleurs et aux entreprises.

En matière de restructurations, les députés ont appelé la Commission et les États membres à développer de manière coordonnée des **plans de reconversion** afin de soutenir les régions confrontées à une forte baisse de l'emploi dans le secteur automobile. Ils ont demandé que tous les instruments existant au niveau européen (BEI, FSE et FEDER) et national soient **déployés de manière intégrée** pour assurer l'accompagnement des travailleurs concernés et leur réorientation vers un emploi alternatif dans des secteurs apparentés, tels que les énergies alternatives.

Ressources humaines : compte tenu du décalage entre le marché du travail et les besoins du secteur, le Parlement a plaidé en faveur d'une **adaptation des stratégies de formation**, tant publiques qu'au niveau des entreprises, afin d'anticiper la demande de demain et de permettre au secteur

d'attirer et de retenir les travailleurs hautement qualifiés. Il a demandé aux États membres d'adapter leur législation pour rendre plus ouvert et plus constructif le dialogue social.

Innovation et technologie : les députés ont souligné la nécessité d'encourager la recherche et le développement axés sur les **technologies durables et à faible émission de carbone**. Ils ont demandé que des mesures soient prises pour permettre la mise sur le marché de ces technologies.

Les députés ont plaidé pour que l'Europe base ses efforts sur **une stratégie de différentiation s'appuyant sur certaines priorités** visant à asseoir son avancée technologique, notamment:

- la convergence technologique, en particulier en ce qui concerne les normes en amont de la production et de la distribution;
- le développement des éco-innovations (véhicules hybrides), la sécurité (eCall) et l'accessibilité (utilisations pour conducteurs handicapés);
- la coopération au niveau européen et mondial dans des domaines tels que les technologies de propulsion;
- le renforcement du leadership européen dans le domaine de la fixation des normes internationales ;
- le déploiement de l'infrastructure destinée aux véhicules électriques et aux carburants de substitution.

Réglementation : le Parlement a insisté sur la nécessité : i) de renforcer la législation de l'Union concernant la garantie légale ; ii) d'harmoniser les réglementations techniques dans toute l'Europe afin de lutter contre les distorsions de concurrence artificielles ; iii) de renforcer la coopération entre entrepreneurs européens par le biais de la normalisation, de l'homologation, de l'uniformisation et de la valorisation européens.

Moyens financiers : la résolution a préconisé de renforcer l'utilisation des moyens financiers disponibles afin de stimuler l'investissement dans la mobilité durable au-delà des subventions publiques, par le biais **d'incitations fiscales pour les PME** (crédits impôt-recherche, bonus/malus écologique, primes à la casse) et les instruments financiers privés (fonds de capital-risque) et publics (Banque européenne d'investissement).

Selon les députés, **une clause de conditionnalité** devrait obliger les entreprises automobiles bénéficiant d'une aide à l'investissement pour un site donné à maintenir leurs activités sur le site jusqu'à la fin de la période d'amortissement ou à rembourser les montants engagés par l'Europe en cas de délocalisation.

Marché intérieur : les députés ont rappelé qu'un marché intérieur solide était un préalable indispensable au retour de la compétitivité et de la durabilité dans le secteur automobile. Ils ont plaidé pour que l'Europe opère un **rapprochement accru dans des domaines créant de facto une concurrence déséquilibrée**:

- face aux concurrents étrangers: prix élevé de l'énergie et des matières premières, taux de change élevé de l'euro;
- sur le marché intérieur: concurrence sociale et fiscale, avantages fiscaux pour les entreprises et incitations pour les acheteurs (bonus écologiques, primes à la casse);
- sur le marché intérieur: conditions liées à la recyclabilité des véhicules et au recyclage écologique des voitures d'occasion.

Marchés extérieurs : le Parlement a affirmé que la compétitivité d'une grande partie des entreprises automobiles européennes se détériorait à cause de la **concurrence accrue, et parfois déloyale**, des entreprises de pays tiers.

La Commission a été invitée à **réorganiser sa politique commerciale**:

- en coordonnant les mesures des États membres pour la promotion des entreprises de l'Union et la défense de ses produits, des investissements et des droits de propriété intellectuelle et industrielle dans les pays tiers;
- en centralisant tous les outils européens destinés à l'exportation ;
- en imposant progressivement le principe de **réciprocité** dans les relations commerciales ;
- en insistant sur la nécessité de supprimer les obstacles commerciaux non tarifaires ;
- en améliorant l'application des instruments de protection des échanges commerciaux.

Le Parlement a demandé à la Commission d'inclure la notion de compétitivité du secteur automobile dans ses analyses d'impact ex ante sur les futurs accords commerciaux.