Procedure file

Informations de base

INI - Procédure d'initiative 2007/2120(INI)	Procédure terminée
CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile Sujet 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 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 4.15.05 Restructurations industrielles, délocalisations et licenciements, Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM) 6.20.04 Code des douanes de l'Union, tarifs douaniers, accords préférentiels, règles d'origine 6.20.05 Accords et relations commerciales et économiques multilatérales et plurilatérales	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
ITRE Industrie, recherche et énergie	ALDE CHATZIMARKAKIS Jorgo	12/04/2007

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
INTA Commerce international	PSE MANN Erika	11/04/2007
ECON Affaires économiques et monétaires	PSE SÁNCHEZ PRESEDO Antolín	22/05/2007
EMPL Emploi et affaires sociales	ALDE RAINYTÉ-BODARD Ona	28/02/2007
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire (Commission associée)	Verts/ALE HARMS Rebecca	08/06/2007
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	PPE-DE HARBOUR Malcolm	04/06/2007
TRAN Transports et tourisme	ITS ROMAGNOLI Luca	04/06/2007
JURI Affaires juridiques	PSE TITLEY Gary	18/06/2007

Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2801	21/05/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	VERHEUGEN Günter	

Evénements clés

07/02/2007	Publication du document de base non-législatif	COM(2007)0022	Résumé
21/05/2007	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
06/06/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
21/06/2007	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
22/11/2007	Vote en commission		Résumé
04/12/2007	Dépôt du rapport de la commission	A6-0494/2007	
14/01/2008	Débat en plénière		
15/01/2008	Résultat du vote au parlement		
15/01/2008	Décision du Parlement	T6-0007/2008	Résumé
15/01/2008	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de procédure	2007/2120(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Initiative stratégique
Base juridique	Règlement du Parlement EP 54
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ITRE/6/48096

Portail de documentation

Document de base non législatif		COM(2007)0022	07/02/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2007)0077	07/02/2007	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2007)0078	07/02/2007	EC	
Avis de la commission	EMPL	PE388.629	28/06/2007	EP	
Projet de rapport de la commission		PE391.934	16/07/2007	EP	
Avis de la commission	IMCO	PE391.995	13/09/2007	EP	
Avis de la commission	INTA	PE391.997	14/09/2007	EP	
Amendements déposés en commission		PE394.096	19/09/2007	EP	

Avis de la commission	ECON	PE392.371	04/10/2007	EP	
Avis de la commission	JURI	PE392.186	05/10/2007	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE392.050	11/10/2007	EP	
Avis de la commission	ENVI	PE392.100	15/10/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0494/2007	04/12/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0007/2008	15/01/2008	EP	Résumé
Pour information		SEC(2008)0280	26/02/2008	EC	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)1176	27/02/2008	EC	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)1340	18/03/2008	EC	
Document de suivi		SEC(2009)0405	24/03/2009	EC	Résumé
Document de suivi		SEC(2010)0631	17/05/2010	EC	Résumé
Document de suivi		SEC(2011)0689	30/05/2011	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2012)0071	23/03/2012	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2013)0276	15/07/2013	EC	Résumé
Document de suivi		SWD(2015)0138	07/07/2015	EC	Résumé

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

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 c?ur 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 ?uvrer 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.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

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 ?uvre rapidement et avec cohérence afin de faire avancer autant que possible leur mise en ?uvre 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 ?uvre 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 ?uvre 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 CO_2 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).

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie a adopté le rapport d'initiative de Jorgo CHATZIMARKAKIS (ADLE, DE) sur « CARS 21 » (un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile). Le rapport souligne 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. Alors que l'industrie automobile doit 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.

Le rapport s?articule autour des points suivants :

Achever le marché intérieur dans le secteur automobile : le rapport appelle les autorités des États membres à mettre en ?uvre 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. Il met en outre l?accent sur la nécessité de parfaire le système communautaire de réception par type couvrant tous les véhicules. La Commission est également invitée 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 : le rapport 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.

Réduire les émissions de CO_2 : le rapport encourage 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 doit être réalisable, note le rapport.

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 ?uvre 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.

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 députés 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.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

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 ?uvre 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 ?uvre 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 ?uvre 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.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

La Commission a présenté un document de travail des services de la Commission sur les progrès accomplis durant l'année 2008 à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).
Conformément à la communication de la Commission du 7 février 2007 (CARS 21), ce document de travail expose les principales évolutions liées à l'automobile qui ont eu lieu en 2008 à la CEE-ONU en vue d'informer le Parlement européen, le Conseil et le public sur les progrès réalisés et sur le respect par la Commission des orientations politiques définies dans la législation communautaire pertinente. Le document de travail de 2008 est le deuxième rapport annuel sur ces activités.

La CEE-ONU a été créée en 1947 en vue de la création des normes, des normes et d?accords en vue de faciliter la coopération internationale pour les différents secteurs à l'intérieur et à l'extérieur de l?Union européenne.

Le document note que 2008 a été une année très productive à la CEE-ONU. La création de quatre nouveaux règlements techniques

mondiaux (RTM) représente un progrès considérable vers l'harmonisation internationale des exigences en matière d'essai des véhicules. En outre, l'adoption de 95 amendements techniques aux règlements de la CEE en vertu de l'Accord de 1958 contribuera à la construction des véhicules répondant aux dernières avancées technologiques en termes de sécurité et de performance environnementale.

Le cas échéant, les modifications techniques qui ont été faites au niveau de la CEE-ONU (par exemple, dans le domaine du contrôle électronique de stabilité) seront incorporées dans la législation de la Communauté. En outre, et comme l'a montré le projet de règlement concernant les prescriptions pour l?homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, la conformité avec les exigences d'une ou de plusieurs règlements de la CEE pourra devenir la seule option pour la réception des véhicules.

La résultante des liens étroits existant entre la législation et les règlements de la CEE européenne permettra à des véhicules qui ont été fabriqués en conformité avec les normes CEE-ONU d'être homologués dans de nombreux autres pays. Comme l'a souligné le rapport à mi-parcours du groupe CARS 21, cette simplification de la réglementation et l'harmonisation internationale est globalement bien accueillie par toutes les parties prenantes et devrait contribuer à ce que l'industrie automobile européenne reste compétitive dans le monde entier.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

La Commission a présenté un document de travail des services de la Commission sur les progrès accomplis durant l'année 2009 à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

Conformément à la communication «CARS 21» du 7 Février 2007, ce document de travail expose les principales évolutions liées à l'automobile qui ont eu lieu en 2009 à la CEE-ONU en vue d'informer le Parlement européen, le Conseil et le public sur les progrès réalisés et sur le respect par la Commission des orientations politiques définies dans la législation communautaire pertinente. Le document de travail de 2009 est le troisième rapport annuel sur ces activités.

Pour rappel, la CEE-ONU a été créée en 1947 en vue de la création des normes, des normes et d?accords en vue de faciliter la coopération internationale pour les différents secteurs à l'intérieur et à l'extérieur de l?Union européenne. La CEE-ONU regroupe 56 pays situés dans l'Union européenne, non membres de l'UE de l'Ouest et Europe de l'Est, du Sud-Est de l'Europe et Communauté des États indépendants (CEI) et l'Amérique du Nord.

Le document indique que durant l'année 2009 des progrès significatifs en matière d'harmonisation des normes applicables aux véhicules continuent d'être réalisée grâce à la participation de l'UE à la CEE. Une proportion considérable de ce travail est désormais liée à l'importance du rôle que les règlements de la CEE vont jouer dans le domaine de la sécurité des véhicules automobiles à travers le règlement général de l'UE de la sécurité. En outre, la CEE peut également fournir le cadre pour les mesures complémentaires importantes, telles que la définition des méthodes d'essai pour les émissions des véhicules ou, le cas échéant, comme une première étape dans la prise des mesures supplémentaires nouvelles à l'homologation dans l'UE (par exemple, électrique véhicules).

La résultante des liens étroits entre la législation et des règlements de la CEE signifie que les véhicules européens seront de plus en plus fabriqués conformément aux normes techniques de la CEE. Dans le même temps, l'élaboration de normes CEE-ONU communes ou de procédures d'essai permettra de réduire les coûts de développement et de déploiement pour les fabricants et les organismes de réglementation des laboratoires d'essai. Comme le souligne le rapport CARS 21 à mi-parcours, cette simplification de la réglementation et l'harmonisation internationale est bien accueillie par les intervenants et permettra que l'industrie automobile européenne reste compétitive dans le monde entier.

Enfin, des efforts doivent être faits pour encourager l'intérêt manifesté par les économies émergentes, en particulier ceux disposant d?une capacité de fabrication automobile importante (par exemple, l'Inde et la Chine). Cela devrait contribuer en outre à faire accepter par les principales économies du monde que les normes CEE-ONU sont de véritables normes mondiales pour l'industrie automobile.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

Conformément à la communication «CARS 21» du 7 Février 2007, ce document de travail des services de la Commission expose les principales évolutions réglementaires liées à l'automobile qui ont eu lieu en 2010 dans le cadre du Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Son objectif est d'informer le Parlement européen, le Conseil et le public sur les progrès réalisés et sur le respect par la Commission des orientations politiques définies dans la législation communautaire pertinente. Le document de travail de 2010 est le quatrième rapport annuel sur ces activités.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

Conformément à la communication «CARS 21» du 7 Février 2007, ce document de travail des services de la Commission expose les principales évolutions réglementaires liées à l'automobile qui ont eu lieu en 2010 dans le cadre du Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Son objectif est d'informer le Parlement européen, le Conseil et le public sur les progrès réalisés et sur le respect par la Commission des orientations politiques définies dans la législation communautaire pertinente.

Le document de travail de 2011 est le cinquième rapport annuel sur ces activités.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

Conformément à la communication «CARS 21», ce document de travail des services de la Commission expose les principales évolutions réglementaires liées à l'automobile qui ont eu lieu en 2012 dans le cadre du Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant

les véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Son objectif est d'informer le Parlement européen, le Conseil et le public sur les progrès réalisés et sur le respect par la Commission des orientations politiques définies dans la législation européenne pertinente.

Le document de travail de 2013 est le sixième rapport annuel sur ces activités.

CARS 21: un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile

Conformément à la communication «CARS 21», ce document de travail des services de la Commission expose les principales évolutions réglementaires liées à l'automobile qui ont eu lieu en 2014 dans le cadre du Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU). Il sagit du huitième rapport annuel dont lobjectif est d'informer le Parlement européen, le Conseil et le public sur les progrès réalisés et sur le respect par la Commission des orientations politiques définies dans la législation européenne pertinente.

- Pour rappel, la CEE-ONU a été créé en 1947 en vue d'énoncer des normes et des conventions pour faciliter la coopération internationale entre les différents secteurs à la fois au sein et en dehors de la région Europe.
- Le Forum mondial WP.29 est historiquement un groupe de travail du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU créée en 1950 pour faciliter la libre circulation des véhicules.
- L'Union européenne est partie contractante aux Accords de 1958 et 1998. Ces accords établissent des exigences harmonisées à l'échelle mondiale pour assurer des niveaux élevés de sécurité, de protection de l'environnement et l'efficacité énergétique.

Le document de travail se concentre sur les progrès réalisés en 2014 et fournit une indication pour les développements à venir en 2015.

Réforme de l'Accord de 1958: la révision attendue de l'Accord de 1958 (révision 3) est imminente. Le forum WP.29 de la CEE-ONU attend un signal clair de l'UE quant à la question de savoir si la proposition d'augmenter le seuil de la règle de vote à la majorité des quatre cinquièmes pourrait être acceptée. Il est anticipé que si le seuil de la majorité était porté à un ratio plus élevé, les chances d'attirer des partenaires importants de l'UE tels que le Brésil, l'Inde, la Chine et les pays de l'ASEAN en tant que nouvelles Parties contractantes pourraient devenir plus réalistes.

L'acceptation, en ce qui concerne les véhicules, des réglementations harmonisées au niveau international établies en vertu de l'Accord de 1958 par les partenaires commerciaux de l'UE serait la meilleure façon d'éliminer les obstacles non tarifaires au commerce et partant, de renforcer l'attractivité de l'Accord de 1958. En vue détayer les avantages que pourrait générer pour l'industrie automobile de l'UE ladhésion des pays émergents à l'accord révisé de 1958, la Commission a conclu un contrat d'étude dont les résultats seront disponibles en juin à 2015.

Développement du système d'homologation internationale de véhicules complets (Whole Vehicle Type Approval - IWVTA): la mise en uvre du système IWVTA au niveau de la CEE-ONU devrait créer un important avantage concurrentiel pour l'industrie automobile européenne. Ce système permettrait en effet la reconnaissance réciproque de lensemble du véhicule et non plus lapprobation de composants ou systèmes distincts, conformément aux divers règlements de la CEE-ONU, comme cest le cas actuellement.

En 2014, les discussions ont permis l'identification claire des règlements de l'ONU qui pourraient être couverts par le système IWVTA. La nécessité d'un mécanisme de flexibilité permettant à certaines Parties contractantes dappliquer la reconnaissance limitée de IWVTA à des fins domestiques a également été reconnue et des procédures spécifiques sont développés pour répondre à ce besoin.

Implication de l'UE dans le processus de développement réglementaire en vertu des accords de 1958 et de 1998: à partir du 1er novembre 2014, un grand nombre de règlements de l'ONU ont été transposés dans le droit de l'Union par le biais de l'adoption du règlement (CE) n° 661/2009 sur la sécurité générale des véhicules à moteur (règlement sur la sécurité générale), lequel a abrogé plus de 50 directives de l'UE et a remplacé une grande partie de la réglementation antérieure par des dispositions conformes aux règlements de l'ONU.

Les activités du WP.29 et des groupes responsables de la réglementation des véhicules à moteur de la CEE-ONU prennent de plus en plus dimportance. Ces organes intergouvernementaux sont utilisés par l'UE comme le principal instrument pour le développement et la révision des règlements à la lumière des progrès technologiques. Par conséquent, la Commission estime quil est de la plus haute importance que les Nations Unies continuent de fournir un cadre cohérent pour les discussions techniques qui seront compatibles avec le cadre dhomologation européen.

La Commission sefforce de veiller à la cohérence entre les activités de réglementation au niveau de l'UE et de la CEE-ONU. Les activités liées aux Accords de 1958 et de 1998 à 2014 et les résultats obtenus démontrent que cet effort porte ses fruits.

Prochains développements: la priorité en ce qui concerne les activités du WP.29 en 2015 portera sur la finalisation réussie de la réforme de l'Accord de 1958 et l'adoption rapide de sa révision 3, ce qui devrait se traduire par des avantages substantiels en termes de facilitation des échanges et de renforcement de la position concurrentielle de l'industrie automobile européenne sur un marché mondial dont le centre de gravité se déplace vers les pays émergents.

Des procédures internes en vue de devenir Parties contractantes à l'Accord de 1958 en 2015 ont déjà été entamées par le Brésil, les Philippines et l'Équateur. En outre, le 3 mars 2015 le Bélarus est devenu Partie contractante à l'Accord mondial de 1998.

L'adoption éventuelle du nouveau règlement de l'ONU sur IIWVTA, dans le cadre de la réforme de l'Accord de 1958, sera également au centre de l'attention et pourrait permettre une application au moins partielle du régime par les Parties contractantes en 2016. Compte tenu du fait que IIWVTA ne sera établi quentre les parties contractantes à l'accord de 1958, excluant ainsi des partenaires importants de l'Union tels que les Etats-Unis, la Chine et l'Inde, la nécessité de favoriser l'adhésion de plusieurs pays à la Accord de 1958 devient encore plus pressante.

Le WP.29 constituera également le cadre adéquat pour l'élaboration des exigences internationales en matière de nouvelles technologies. Les attentes sont grandes quant aux apports quil pourrait fournir sur des sujets extrêmement complexes tels que les performances et la durabilité des batteries, ainsi que la recyclabilité des véhicules électriques. Sur la base d'une recherche en cours et dont les conclusions sont attendues pour 2016, il sera décidé si un nouveau Règlement technique mondial des Nations Unies (RTM) doit être rédigé et présenté pour adoption dans ces domaines.

Enfin, le renforcement de la mise en uvre de normes internationalement reconnues dans le cadre de la CEE-ONU en complément dune coopération réglementaire bilatérale avec les principaux partenaires de l'UE ont également été au centre des efforts de la Commission. À cet

égard, les négociations avec les Etats-Unis dans le cadre du partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (TTIP) sont d'une importance primordiale.