

# Procédure file

Informations de base		
RSP - Résolutions d'actualité	<a href="#">2009/2560(RSP)</a>	Procédure terminée
Résolution sur l'avenir de l'industrie automobile		
Sujet 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles		

Acteurs principaux	
Parlement européen	

Evénements clés			
24/03/2009	Débat en plénière		Résumé
25/03/2009	Décision du Parlement	<a href="#">T6-0186/2009</a>	Résumé
25/03/2009	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de procédure	2009/2560(RSP)
Type de procédure	RSP - Résolutions d'actualité
Sous-type de procédure	Résolution sur déclaration
Base juridique	Règlement du Parlement EP 132-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation					
Proposition de résolution		<a href="#">B6-0152/2009</a>	24/03/2009	EP	
Proposition de résolution		<a href="#">B6-0153/2009</a>	24/03/2009	EP	
Proposition de résolution		<a href="#">B6-0154/2009</a>	24/03/2009	EP	
Proposition de résolution		<a href="#">B6-0155/2009</a>	24/03/2009	EP	
Proposition de résolution commune		<a href="#">RC-B6-0152/2009</a>	24/03/2009		
Texte adopté du Parlement, lecture unique		<a href="#">T6-0186/2009</a>	25/03/2009	EP	Résumé

L'Assemblée a tenu un débat, suite à la déclaration de la Commission, sur l'avenir de l'industrie automobile.

Une proposition de résolution clôturant le débat devait être mise aux voix le 25 mars 2009.

## Résolution sur l'avenir de l'industrie automobile

---

À la suite du débat qui a eu lieu en séance le 24 mars 2003, le Parlement européen a adopté par 413 voix pour, 44 voix contre et 29 abstentions une résolution sur l'avenir de l'industrie automobile. Le texte adopté en plénière avait été déposé en tant que résolution commune par les groupes PPE-DE, PSE, UEN et ALDE.

La résolution note qu'il existe dans l'industrie automobile de l'Union européenne des surcapacités structurelles, et que l'année 2009 devrait être marquée par une nouvelle chute sensible de la demande de véhicules, et par suite, de la production, ce qui accroîtra inévitablement la pression sur les niveaux d'emploi et d'investissement. L'industrie automobile européenne emploie, directement et indirectement, 12 millions de personnes, soit 6% de la population active dans l'Union. Des millions de ces emplois sont actuellement menacés, dont beaucoup sont des emplois hautement qualifiés.

Le Parlement reconnaît que la crise économique et financière actuelle a soumis l'industrie automobile à une pression intense, caractérisée par une chute sévère de la demande de véhicules à moteur, mais également une surproduction, des difficultés à obtenir des financements par le crédit ainsi que des problèmes structurels antérieurs à la crise. Soulignant que la crise a une dimension européenne, les députés attirent l'attention sur l'importance d'initiatives cohérentes et concertées des États membres en faveur de l'industrie automobile européenne, et préconisent la mise en place d'un vrai cadre d'action européen, prévoyant des actions concrètes et l'adoption de mesures décisives tant par l'Union que par les États membres.

La résolution constate que certaines mesures à court terme adoptées au niveau national par les États membres pourraient entraîner des distorsions de concurrence au sein du marché unique et nuire à la compétitivité à long terme. Les États membres sont donc invités à veiller à la cohérence, à l'efficacité et à la coordination des mesures à venir.

Le Parlement se félicite des efforts entrepris par la Commission pour apporter une réponse politique efficace aux difficultés rencontrées par General Motors Europe et ses fournisseurs en coordonnant les mesures prises par les États membres concernés. Il invite le Conseil et la Commission à accélérer, à simplifier et à renforcer le soutien financier accordé à l'industrie automobile, notamment par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement (BEI), et par l'octroi de garanties d'État pour les prêts à faible intérêt. Le soutien financier, notamment par le biais de prêts, devrait contribuer à stimuler la demande de nouveaux véhicules. À cet égard, la BEI devrait accorder suffisamment d'attention aux PME liées au secteur automobile afin qu'elles puissent continuer à accéder au crédit.

Les députés insistent sur le fait que toutes les initiatives d'ordre financier ou fiscal, y compris les programmes de primes à la casse, doivent favoriser et accélérer l'évolution technologique nécessaire du secteur, notamment en ce qui concerne la performance énergétique des moteurs et la réduction des émissions. Les politiques adoptées tant au niveau de l'Union qu'au niveau national devraient contribuer à faire face à la phase de restructuration et de reconversion que connaît l'industrie automobile et ses fournisseurs du fait du contexte concurrentiel très difficile. Le secteur est encouragé à élaborer une stratégie économique cohérente et à procéder aux adaptations nécessaires en faisant preuve de responsabilité au plan social, et en étroite collaboration avec les syndicats.

La Commission est invitée à :

- garantir une utilisation optimale des fonds européens disponibles pour soutenir l'emploi, tels que le Fonds de cohésion, les Fonds structurels, le Fonds social et le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation ;
- élaborer des orientations et des recommandations en vue de l'adoption de mesures visant à encourager, d'une manière coordonnée, le renouvellement du parc automobile, notamment par des programmes de primes à la casse et d'autres mesures visant à stimuler le marché ;
- surveiller les mesures nationales déjà mises en œuvre dans ce contexte afin d'éviter les distorsions sur le marché intérieur;
- suivre de près les évolutions dans les pays tiers, notamment les États-Unis et l'Asie, afin de garantir que les conditions de concurrence sont équitables au niveau international et que les parties s'abstiennent de prendre des mesures protectionnistes et discriminatoires sur le marché mondial de l'automobile;
- parvenir à un accord loyal et équilibré entre l'Union et la Corée du Sud avant la conclusion de l'accord de libre-échange ;
- appliquer, suivre et réexaminer de manière continue le plan stratégique « CARS 21 » à long terme afin d'assurer la compétitivité future de l'industrie automobile européenne et la durabilité de l'emploi dans ce secteur.

Le Parlement invite enfin la Commission à faciliter, à améliorer et à accélérer l'accès aux instruments d'aide de l'Union en matière de R&D et d'innovation, tels que le septième programme-cadre pour la recherche et le développement technologique.