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 dassurer 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 dune adaptation des stratégies de formation, tant publiques quau niveau des entreprises, afin danticiper 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 laccessibilité (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.