

Bruxelles, le 29 octobre 2008

## Politique de l'industrie automobile européenne: pour des emplois sûrs et des véhicules écologiques et abordables

*Préoccupées par la situation de l'emploi dans le secteur automobile européen, les parties prenantes du groupe «CARS 21» se sont réunies lors d'une conférence à haut niveau et ont adopté des conclusions sur les mesures à prendre pour encourager une industrie automobile européenne compétitive. Tous les participants ont reconnu qu'il était indispensable que l'industrie automobile européenne se positionne comme un leader mondial en matière de véhicules propres, sûrs et abordables, afin de préserver l'emploi et de relever le défi posé par le changement climatique. La conférence a souligné que les constructeurs automobiles de l'UE devaient pouvoir affronter la concurrence présente sur les marchés internationaux dans des conditions équitables. Une task-force réunissant l'ensemble des parties intéressées et ayant pour objectif de promouvoir les véhicules «verts» sera créée: elle devrait examiner les obstacles techniques, réglementaires et économiques et suggérer des pistes à suivre pour ce type de véhicules.*

Günter Verheugen, vice-président de la Commission et commissaire chargé des entreprises et de l'industrie, a déclaré: «Se préoccuper de l'industrie automobile européenne, c'est se soucier de millions d'emplois – existants et futurs – dans l'UE. C'est aussi s'intéresser à des véhicules propres et abordables pour répondre d'une manière respectueuse de l'environnement au droit à la mobilité. Réagir aujourd'hui aux préoccupations des parties concernées nous aidera à trouver la réponse la plus appropriée et à faire de la crise actuelle une chance.»

Le groupe de haut niveau «CARS 21» (*Competitive Automotive Regulatory System for the 21<sup>st</sup> century* – Cadre réglementaire concurrentiel pour l'industrie automobile du 21<sup>e</sup> siècle) a été créé en avril 2005 par la Commission européenne afin de définir la voie à suivre vers le développement durable d'une industrie automobile européenne compétitive. Le groupe, présidé par le vice-président Günter Verheugen, a été chargé de présenter des recommandations pour la politique des pouvoirs publics et le cadre réglementaire à court, moyen et long terme de l'industrie automobile européenne.

S'appuyant sur l'initiative «CARS 21», la conférence organisée aujourd'hui a arrêté un rapport et une série de recommandations:

- **cadre réglementaire favorable et meilleure réglementation:** une attention particulière doit être accordée aux délais, à la cohérence légale, au coût cumulé, ainsi qu'aux effets sur l'accessibilité financière, l'emploi et la compétitivité internationale. La politique de la Commission en matière d'**harmonisation internationale** est considérée comme une réussite ([IP/08/1061](#)) et celle-ci doit être poursuivie afin d'établir des conditions de concurrence équitables à l'échelon mondial et de promouvoir l'adoption des normes européennes au niveau international;

- **rendement des carburants, énergie et environnement:** la future politique de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des transports routiers devrait se fonder sur une approche intégrée couvrant les véhicules automobiles, les carburants, les consommateurs/conducteurs et les infrastructures. Afin de soutenir le développement et la large utilisation de véhicules «écologiques» modernes plus économes en carburant et d'accélérer le renouvellement du parc existant, une task-force spéciale a été créée. La conférence a suggéré, en outre, de réviser le nouveau cycle de conduite européen (NEDC) en temps utile, avant la prochaine génération de normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. Sur le long terme, tous les acteurs intervenant dans l'approche intégrée devraient prendre des mesures pour que le transport routier en Europe soit largement «décarbonisé» d'ici 2050. Les parties prenantes sont convenues de concentrer les efforts de R & D sur les technologies d'avenir les plus prometteuses: véhicules hybrides et électriques, ainsi que véhicules à hydrogène (et à pile à combustible);
- **commerce et marchés étrangers:** l'engagement à accroître la libéralisation des échanges commerciaux est ferme, à condition que celle-ci se fasse sur la base d'un avantage mutuel pour les parties concernées. L'accent devrait donc continuer à être mis sur la création d'un cadre commercial multilatéral, ainsi que sur la recherche d'accords commerciaux bilatéraux particuliers, notamment avec l'Inde, l'ANASE et le Mercosur. Des efforts supplémentaires sont également requis en ce qui concerne la Chine. La nécessité de protéger les droits de propriété intellectuelle doit continuer à être mise en avant;
- **développement futur d'une structure réglementaire cohérente pour le secteur automobile:** étant donné que la combinaison des politiques énergétiques, environnementales, industrielles et des transports jouera un rôle de plus en plus important, il est recommandé que le groupe «CARS 21» devienne à l'avenir une instance plus large réunissant un plus vaste éventail de parties prenantes.

Le rapport intégral dresse une liste de 16 recommandations qui couvrent également la sécurité routière, l'amélioration du marché intérieur (nouvelles réceptions par type pour les véhicules électriques, par exemple), la restructuration du secteur, la fiscalité/les mesures d'incitation, l'information en matière de réparation des véhicules, etc.

[Pour de plus amples informations](#)