

## 2. EUROPE 1992 : LA CONJONCTURE DANS LE SECTEUR DE L'AUTOMOBILE

### 2.1 Les barrières actuelles au commerce de l'automobile au sein de la CE

Étant donné les barrières techniques, fiscales et physiques qui entravent la création d'un «Marché unique», le marché de l'automobile de la CE est très fragmenté. Les principales barrières sont :

- . un manque de normalisation des exigences techniques nationales;
- . plusieurs divergences, parmi les États membres, dans les exigences concernant les émissions des systèmes d'échappement;
- . des exigences nationales différentes sur l'équipement standard sur les véhicules, tels les phares avant à ampoules jaunes en France, les phares avant d'intensité ajustable au Royaume-Uni et autres;
- . de nombreux écarts dans les taux de taxation des ventes de voitures dans les différents États membres, variant entre plus de 200 % au Danemark et 12 % au Luxembourg;
- . des taux non uniformes, d'un État membre à l'autre, de taxes annuelles payables pour l'utilisation d'un véhicule;
- . des attitudes qui diffèrent sur les interventions gouvernementales auprès des industries nationales de l'automobile, lesquelles peuvent modifier les règles de la libre concurrence (subventions, prêts, radiation de dettes et autres);
- . des difficultés soulevées par l'excès de procédures administratives, de délais trop longs et autres concernant la livraison de pièces et de véhicules.

Chacun des éléments mentionnés ci-dessus segmente le marché de la CE et entraîne des coûts additionnels élevés

pour les producteurs et les consommateurs. Des enquêtes récentes ont démontré que des épargnes importantes seraient réalisées s'il y avait intégration complète de l'industrie automobile de la CE dans les secteurs de la fabrication, de la commercialisation et de la distribution. Cette rationalisation du marché pourrait hausser la demande de nouvelles voitures et réduire les importations en provenance des pays hors CE.

### 2.2 La stratégie d'Europe 1992 pour le secteur de l'automobile

Dans le secteur de l'automobile, l'objectif général de la stratégie de la CE vise à fournir un environnement de réglementation qui lui permettrait de retirer le maximum d'avantages du plus important marché de l'automobile dans le monde.

Les principaux changements de règlements de 1992 qui auront des répercussions sur le secteur de l'automobile comprennent :

La réduction des entraves techniques au commerce. Dans le domaine des véhicules automobiles, les approbations types représentent une bonne part de la législation de la CE. On peut définir sommairement les approbations types comme étant un effort pour harmoniser, à l'échelle de la CE, les exigences techniques des véhicules moteurs qui jusqu'ici ont varié d'un État membre à l'autre, constituant par le fait même une barrière au libre commerce. Lorsqu'un certificat de conformité a été émis par les autorités d'un État membre, c'est-à-dire lorsqu'une exigence technique particulière élaborée au sein de la CE est satisfaite, ce certificat doit être reconnu par tous les autres États membres.

La Commission continuera à soumettre au Conseil les propositions de directives requises pour compléter les approbations types de voitures.

De plus, en 1990, afin de permettre l'instauration d'une harmonisation technique