

L'Europe comment ça marche ? Enjeux Automobiles*

5 mai 2014

- Marie-France Van der Valk, directeur des Affaires européennes, Renault.
- Jean-Claude Fontaine, directeur des Relations européennes, PSA Peugeot Citroën.

La première partie de cette présentation s'appuie sur un travail réalisé par les conseillers du commerce extérieur de la France, section Union Européenne.

*Cette présentation n'engage que leurs auteurs.

Structure de la présentation

I. Le triangle institutionnel de l'UE

1. Les principales institutions
2. Le processus décisionnel
3. Les domaines de compétence de l'UE
4. Les échéances 2014 et l'influence française

II. Le lobbying, l'influence en action– études de cas

1. Les missions des délégations de Renault et PSA auprès de l'UE
2. Le commerce international
3. Les émissions de CO2 des voitures particulières

I. Le triangle institutionnel de l'UE

1. Les principales institutions
2. Le processus décisionnel
3. Les domaines de compétence de l'UE
4. Les échéances 2014 et l'influence française

1. Les principales institutions

La Commission



Missions

- Droit d'initiative exclusif pour les textes législatifs
- Mise en œuvre des politiques de l'UE

Structure

- 28 Commissaires (1 par Etat membre) - Commissaire français : Michel Barnier -
Marché intérieur & Services Financiers
 - Mandat de 5 ans, renouvelable (2009-2014 /2014-2019)
 - Prise de décision en théorie collégiale
- Répartition des sujets du travail par contenu politique
 - Les portefeuilles des Commissaires correspondent à des Directions Générales, divisées en directions et unités et composées de fonctionnaires européens (~20.000 en total)
 - Chaque Commissaire a son propre cabinet

Le Conseil de l'UE



Missions

- Co-titulaire du pouvoir législatif avec le Parlement
- Règle générale : vote à la majorité qualifiée « 55/65 »
 - Pour être adoptée, un texte doit recueillir le soutien de 55 % des Etats-membres, représentant 65 % de la population
 - En réalité : compromis et consensus

Structure

- Les Ministres des Etats membres l'UE se réunissent en fonction de thématiques (Transport, Affaires étrangères...)
- Les Conseils sont préparés par les Représentations Permanentes des Etats membres auprès de l'UE
- La présidence du Conseil tourne tous les 6 mois
 - Janvier 2014, Présidence grecque
 - Juillet 2014, Présidence italienne
 - Janvier 2015, Présidence lettone

Le Parlement européen



Missions

- 2e instance décisionnelle de l'UE avec le Conseil
- Pouvoir de contrôle sur la Commission européenne

Structure

- 754 députés (751 après les prochaines élections), **1 président et 5 vice-présidents**
 - Le nombre des députés varie en fonction de la population des États membres
 - 72 députés européens français (74 après les élections)
 - Élus pour 5 ans
 - Mode de scrutin variable pour chaque Etat membre (France: scrutin proportionnel dans 8 grandes circonscriptions)
- 20 commissions parlementaires permanentes + 2 sous-commissions
- 7 groupes politiques
- 2 sièges: Strasbourg et Bruxelles

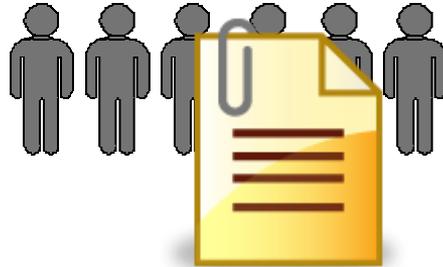
Le Conseil européen



- A l'origine: sommets informels des chefs d'Etat et de gouvernement initiés par Giscard d'Estaing dans les années 70. C'est seulement le traité de Lisbonne (2009) qui lui donne une existence formelle:
 - sommet régulier des Chefs d'Etat et de gouvernement (4 par an)
 - Présidence permanente de 2.5 ans depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne
- Il ne fait pas partie du « triangle institutionnel ».
- A ne pas confondre avec le Conseil de l'UE: pas de rôle législatif (aucune intervention dans le processus décisionnel) mais rôle d'impulsion politique, définition des grandes orientations et priorités politiques. **Pas de droit d'initiative**.
- S'il ne possède pas officiellement de rôle législatif, son poids s'est accru ces dernières années, notamment à la faveur de la crise économique.
- 2009-2014: Herman Van Rompuy (BE)

2. Le processus décisionnel

Commission



Proposition
législative

Conseil de l'UE



Parlement européen



- 1^e lecture: amendements généraux
- 2^e lecture: ré-introduction d'amendments
(étape supprimée si accord en 1^e lecture)
- 3^e lecture: conciliation des positions
(étape supprimée si accord en 1^e ou 2^e lecture)

Publication au Journal Officiel

Une multitude d'acteurs non institutionnels

- **Organisations sectorielles automobiles**
 - **Européennes** : ACEA/EUCAR, CLEPA, CECRA + FAS et Kangaroo Group/Automobile
 - **Nationales** : PFA, CCFA, ANFAC, VDA, SMMT
- **Organisations socio-professionnelles européennes et nationales**
 - **Patronales** : BusinessEurope, MEDEF, AFEP, CDPF
 - **Syndicales** : CES
 - **Informelles** : Club des Grandes Entreprises FR, Réseau consommériste
 - Conseil économique de la Représentation permanente FR
- **Entreprises** : constructeurs, équipementiers
- **ONG** : conso (BEUC, FIA), envi (T&E), sécurité (ETSC)
- **Think tanks, fora et clubs** : Confrontations, Friends of Europe,
- **Organes consulaires** : chambres de commerce Esp et UK
- **Cabinets de consultants et d'avocats**
- **(Médias)**

3. Les domaines de compétence de l'UE

L'UE : des compétences étendues

Les compétences sont attribuées à l'UE par les traités fondateurs ou par le Conseil statuant à l'unanimité

- **Compétences exclusives** : Les États membres ont irrévocablement abandonné toute possibilité d'action (Commerce, Concurrence, Marché intérieur)
- **Compétences partagées** : Tant que l'UE n'a pas agi, les États membres restent maître de la politique. C'est le cas de figure le plus commun (Transport, Environnement...)
- **Compétences d'appui** : L'UE a pour seule mission de coordonner et d'encourager l'action des États membres (Justice, Sécurité intérieure...)
- **Typologie des textes législatifs européens**

	Direct	Indirect
Contraignant	Règlement	Directive
Non-contraignant	Programmes	Plan d'action, best practice

Compétences de l'UE : sujets automobiles

- **Changement climatique** : émissions CO2 et autres GES, système échange de quotas
- **Environnement** : recyclage, émissions polluantes
- **Sécurité** : sécurité active et passive, eCall
- **Transports** : mobilité urbaine et interurbaine, déploiement ITS, internalisation coûts externes
- **Marché intérieur** : homologation des véhicules, rappels, marchés publics véhicules propres, brevets, dessins et modèles automobiles, sécurité des produits et surveillance du marché
- **Commerce extérieur** : réduction/élimination obstacles tarifaires et non tarifaires (négociations OMC et bilatérales – Corée du Sud, Japon, USA), douanes
- **Recherche et innovation** : soutiens à l'automobile Horizon 2020 et BEI, encadrement aides d'Etat
- **Concurrence** : réseau vente (véhicules/pièces de rechange) et réparation (transmission informations techniques), aides d'Etat
- **Consommateurs** : protection données personnelles, règlement alternatif de litiges, recours collectifs, dessins et modèles, intermédiation en assurances
- **Fiscalité** : taxation énergétique avec impacts directs sur fiscalités nationales (diesel...)
- ...

3. Les échéances 2014 et l'influence française

2014: année clé pour l'UE

- **Renouvellement complet des institutions**
- **L'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne redistribue les cartes :**
 - Redistribution du nombre de sièges par pays au Parlement européen (-3 Allemagne vs. +2 France)
 - Nomination du futur président de la Commission européenne en tenant compte du résultat des élections
 - Les principaux groupes politiques européens ont désigné leurs candidats pour la présidence : Martin Schulz pour le PSE, Jean-Claude Juncker pour le PPE
- **Les tendances de la campagne électorale :**
 - La défiance croissante vis-à-vis de l'UE
 - La montée et l'alliance potentielle de l'extrême-droite
 - Des tentatives de démocratisation du système européen

Mai

- Elections des eurodéputés dans chacun des Etats membres (23-25/05)

Juin

- Désignation par le Conseil européen du candidat au poste de Président de la Commission
- Désignation par le Conseil européen des candidats Commissaires

Juillet

- Séance plénière constituante (1-3/07)
- Election du Président de la Commission en séance plénière (14-17/07)

Septembre

- Audition des Commissaires par le Parlement européen

Octobre

- Investiture de la Commission 2014-2019 par le Parlement européen

Novembre

- Entrée en fonction de la Commission (01/11)
- Fin du mandat du Président du Conseil européen (30/11)

Décembre

- Entrée en fonction du nouveau Président du Conseil européen (01/12)

Une influence non négligeable des Français (2009-2014)

- **Commission :**

- Michel Barnier, Commissaire de poids (Marché Intérieur & Services Financiers)
- Bonne représentation dans les cabinets et postes d'encadrement mais léger désavantage face aux UK et All aux postes d'influence
- 10% des fonctionnaires de la CE sont français

- **Conseil :**

- Perte du poste de Secrétaire Général au profit de l'Allemagne
- Autant de voix que l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Italie (29)
- Représentation Permanente française d'excellent niveau

- **Parlement :**

- Bonne représentation au sein groupes politiques (PPE, Verts)
- Français non représentés au Bureau du Parlement
- 3 Présidences de commissions (Affaires sociales, Budget et Développement) et 11 coordinateurs politiques en commissions (vs. 34 UK et 30 All)

L'influence des Français après les élections – quels déterminants?

- **L'influence française est en jeu**

- Parlement européen: l'influence d'un Etat membre est étroitement liée à l'implication de ses députés. L'investissement des députés européens au Parlement détermine la répartition des présidences (de groupe politique et de commission) ainsi que la distribution des rapports importants. Il est essentiel d'envoyer au Parlement européen des personnalités dont l'expertise est reconnue.
- Commission européenne:
 - Question du portefeuille du futur Commissaire français
 - Présence de Français aux postes clés de la future Commission (cabinets des commissaires, postes de direction parmi les DG)

- **Quelle influence des changements institutionnels sur les stratégies de lobbying?**

- Pas de plénière du Parlement entre avril et juillet / pas de nouvelle initiative législative avant fin 2014, début 2015... Il s'agit cependant d'une période clé à Bruxelles!
- Possibilités de rencontres avec le futur personnel européen de haut niveau.
- Opportunité pour anticiper les initiatives législatives à venir et faire passer des messages.

II. Le lobbying, l'influence en action - Etudes de cas

1. Les missions des délégations de Renault et de PSA auprès de l'UE
2. Un lobbying adapté à chaque institution
3. Etudes de cas
 - a. Le commerce international
 - b. Le CO2

1. Les missions des délégations européennes

- Veille, information et suivi des politiques et projets réglementaires de l'Union européenne pouvant avoir un impact
- Contribution à la préparation de positions, coordination lobbying et relais des positions dans les enceintes de représentation (ACEA, AFEP, Cercle de l'industrie, BusinessEurope, PFA)
- Animation d'un réseau (institutionnel et non-institutionnel), actions de sensibilisation et en amont des décisions afin d'assurer la prise en compte des intérêts :
 - Identification des positions des acteurs impliqués (benchmarking)
 - Organisation de rencontres entre représentants et institutionnels/milieux d'influence pour relayer les positions
 - Organisations d'événements (parties prenantes et institutions)
 - Constitution d'alliances avec d'autres parties prenantes

2. Un lobbying adapté à chaque institution

- **Commission :**

- **Approche** : expertise technique + stratégie politique
- **Contacts réguliers** : Directions Générales (une dizaine) et Cabinets
- **Retour** : Difficulté en matière de leadership ; davantage régulateur que force de proposition politique

- **Parlement :**

- **Approche** : réponse de caractère sociétal (intérêt du citoyen)
- **Contacts réguliers** : 50 députés clés en commissions ENVI, ITRE, INTA, TRAN, LIBE et ECON (ex : RDV prospectifs, RDV de lobbying, dîner du Club des grandes entreprises, événements)
- **Retour** : travail de fond à réaliser en permanence ; profil des eurodéputés variable suivant les pays (benchmark UK/ALL – FR)

- **Conseil :**

- **Approche** : présence auprès des EM où présence industrielle même si le poids de l'automobile est décroissant au Conseil (+ Présidence)
- **Contacts réguliers** : RP FR, ESP et SK/RO/UK (+ Présidence)
- **Retour** : en général sensibilité des pays constructeurs même si parfois arbitrages difficiles (ex : FR et ESP vs. DE)

2. Etudes de cas

a. Le commerce international : les accords de libre-échange

Dynamique des échanges automobiles: une croissance de plus en plus internationale

- En 2012, l'UE a exporté 6,5 millions de véhicules (contre 2,2 millions véhicules importés)
- Balance commerciale 2012 (véhicules particuliers) : + 84 217 m€



Part de chaque zone dans les exports de l'UE, en valeur (2012) – source ACEA

La politique commerciale est une compétence exclusive de l'UE

La Commission (DG Commerce) propose la législation en matière commerciale et négocie :

- Au nom des 28 Etats Membres
- Rend compte régulièrement au Conseil de l'UE et au Parlement européen

Le Conseil de l'UE (Affaires Etrangères, Commerce) :

- Autorise les négociations
- Est régulièrement informé et consulté des avancées des négociations (Trade Policy Committee)
- Approuve l'accord et autorise la signature (théoriquement à la majorité qualifiée mais recherche du consensus)

Le Parlement européen (Commission Commerce international, INTA) :

Politique commerciale

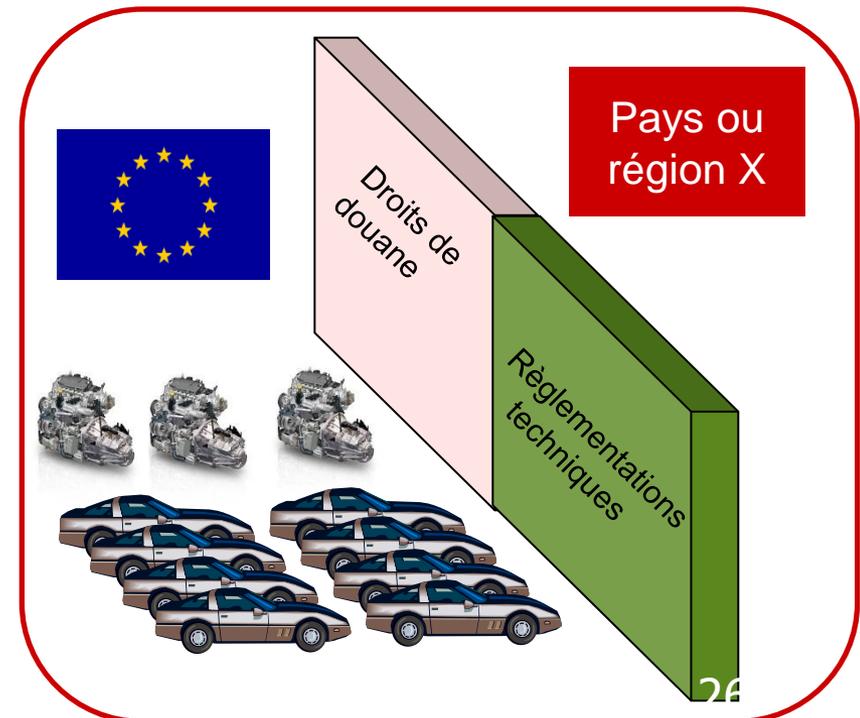
- Co-législateur (codécision)

Accords de libre échange :

- Est informé des négociations
- Donne son consentement final sur les Accords (ou droit de veto, sans droit d'amendement)
- Codécision limitée : pas de vote sur le mandat

Les accords de libre-échange (ALE) sont un des aspects importants de la politique commerciale de l'UE

- Un ALE est conclu entre des pays / régions
- Objectif : supprimer/réduire les barrières commerciales d'un commun accord sur un ensemble de produits (CBU, CKD, pièces, moteurs)
- Les accords commerciaux peuvent prévoir un démantèlement total ou partiel des barrières commerciales
- Objectifs poursuivis :
 - Baisse des coûts
 - Optimisation du volume
 - Amélioration du délai
- Des ALE importants :
 - Corée du Sud (entrée en vigueur 2011)
 - Colombie-Pérou, Canada (conclus)
 - USA, Japon, ASEAN, Mercosur, Inde , Ukraine (en cours)



Le lobbying en matière d'accords de libre-échange

- **Les différentes phases :**

- **Interventions pendant les négociations d'un accord commercial**

- Analyse des intérêts pour le Groupe
- Communication des intérêts auprès des cibles
- Restitution en interne

- **Mise en œuvre :** interventions lorsqu'un accord n'est pas appliqué (problème politique)

- **Veille et recherche de solutions contre les mesures protectionnistes unilatérales :** problèmes d'accès au marché en dehors des accords

- **Les principes défendus par les constructeurs français :**

- Négociation d'accords équilibrés et réalistes basés sur la réciprocité

- Cohérence entre politique commerciale et politique industrielle

- Prise en compte des effets cumulatifs des ALE

- Négociation en parallèle des aspects tarifaires et non-tarifaires

- Surveillance de l'application correcte des ALE conclus

- **L'industrie automobile n'est qu'un des nombreux acteurs concernés par les ALE**

Panorama des acteurs



- Commission : DG Commerce, DG Entreprises
- Conseil : Comité Commerce + RP France, Espagne, Roumanie, UK, etc.
- Parlement : INTA
- Fédérations : ACEA, BUSINESSEUROPE

INTERNES

- Affaires Publiques (national/UE)
- Métiers
 - Douanes
 - Règlementation
 - Stratégie
 - Environnement



FRANCE

- Ministères
 - Commerce Extérieur
 - DG Trésor
 - DGCIS
 - + SGAE
- Fédérations : CCFA, MEDEF

2. Etudes de cas

b. Les émissions de CO₂ des voitures particulières

L'étude de cas et ses enjeux

- **Historique**

- 1990s : le sujet de l'effet de serre émerge (accord de Kyoto en 1997)
- 1996 : le Conseil souhaite que les émissions de CO2 des véhicules soient réduites
- 1998-2008 : « démarche volontaire » de l'industrie automobile (accord avec la Commission Européenne sous l'impulsion du Conseil)
- 2007-2010 : négociations sur la mise en place d'une législation (contraignante) pour les voitures particulières (et véhicules utilitaires légers) pour réduire les émissions CO2
- 2012-2014: processus de révision de la législation
- Dès 2014 : nouveau processus de révision de la législation est lancé

- **Enjeux**

- Environnement : ampleur des réductions de CO2 ?
- Compétitivité : à quels coûts ?
- Équité / partage de l'effort : comment définir la contribution de chacun ?
- Recherche d'une approche intégrée

- **Un cas de lobbying très spécial : aspects stratégiques, politiques, techniques et médiatiques**

Des acteurs aux intérêts divergents

- **De nombreux acteurs à prendre en compte**

- **Commission européenne** : DG Entreprises, DG Climat
- **Parlement** : commissions Environnement (leader), Industrie et Transports + clivages entre groupes politiques + clivages entre délégations nationales
- **Conseil** : Etats membres sans industrie automobile, Etats producteurs de voitures légères, Etats producteurs de voitures lourdes
- **Entreprises** : constructeurs, équipementiers, fédérations professionnelles, etc.
- **Société civile** : ONG (T&E), médias, citoyens

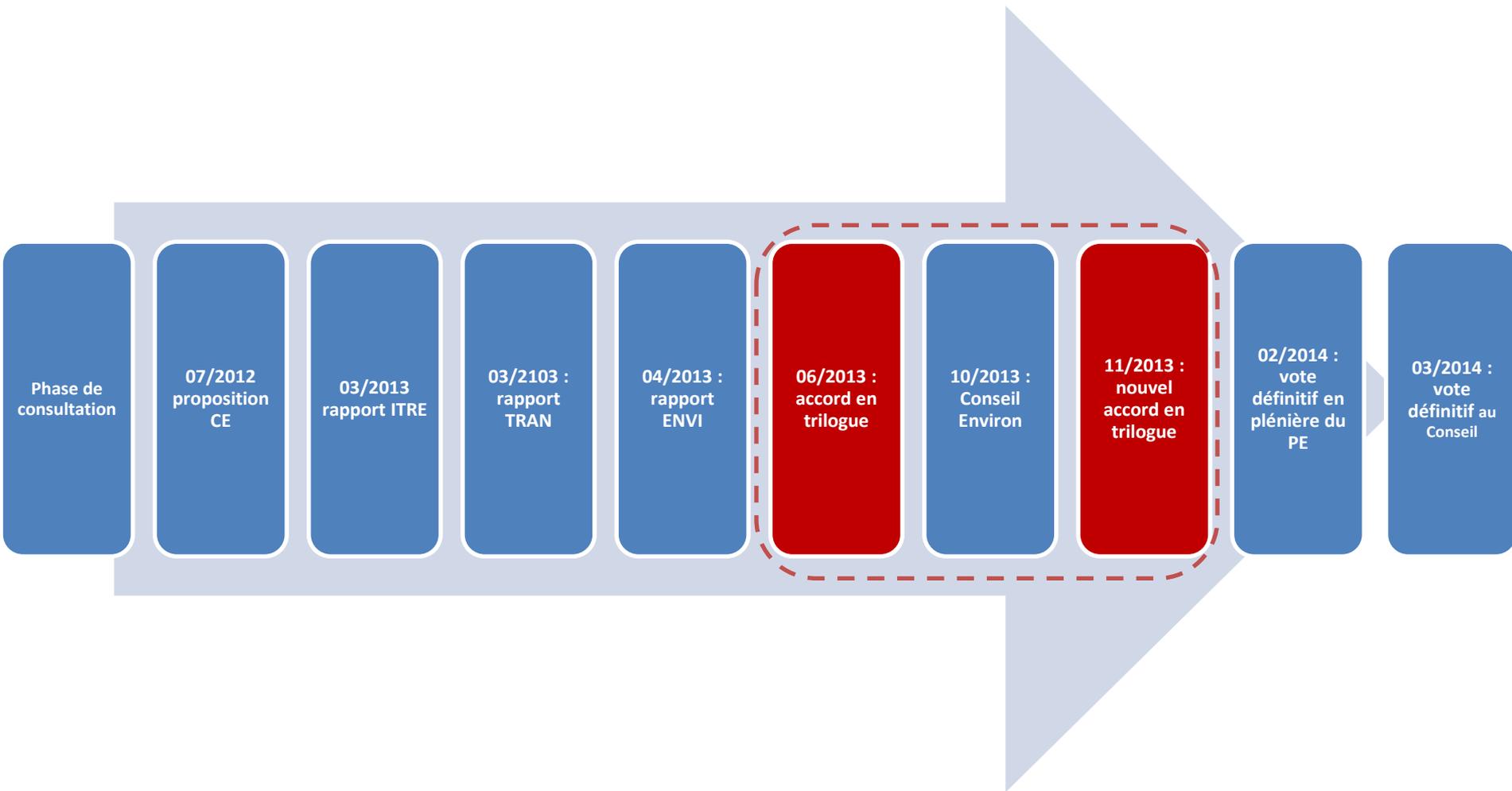
- **Les points de discussion**

- Confirmation de l'objectif 2020 ou objectif plus ambitieux ?
- Introduction objectif long terme 2025/30, Indicatif/Contraignant, Chiffre/ Fourchette?
- Niveau de flexibilité - super-crédits, Phase-in, Eco-innovations ?
- Partage du fardeau - coefficient de la pente ?
- Date d'entrée en vigueur des nouvelles procédures de test (WLTP)

- **Lignes de conflits**

- Environnement vs. Industrie
- Constructeurs spécialistes (menés par l'Allemagne) vs. Constructeurs généralistes (France/Italie/Espagne/Roumanie)

Le processus décisionnel : temps forts



Le tournant des négociations

- **24 juin 2013** : un accord de compromis est trouvé en trilogue (Commission, Parlement, Conseil), relativement en phase avec la position des constructeurs français
- **27 juin 2013** : alors que le Conseil doit adopter l'accord, l'Allemagne annonce qu'elle ne peut le valider et demande un délai supplémentaire (intervention directe d'A. Merkel)
→ Démarche tout à fait inédite !
- **Eté-automne** : nouveau processus de négociation où l'Allemagne tente d'obtenir des flexibilités substantielles pour ses constructeurs. Les Français ne souhaitent pas remettre en cause l'accord de compromis mais sont ouverts à des flexibilités limitées
- **25 novembre 2013** : nouvel accord en trilogue – flexibilités accordées mais limitées et pas de remise en cause des points essentiels (objectif 2020 notamment)

Evolution des points majeurs

	Commission européenne	ENVI	1 ^{er} accord de trilogie	2 ^{ème} accord de trilogie
Objectif 2020	95 g/km	95 g/km	95 g/km	95 g/km + phase-in fixé à 95% pour 2020
Objectif long terme	Proposition législative en 2014 Pas d'objectif chiffré	Proposition législative pour les modalités 2025 avant 1 janvier 2017 Objectif 2025: entre 68 et 78 g/km	Révision en 2015 Pas d'objectif chiffré	Révision en 2015 Pas d'objectif chiffré
Flexibilités	Critère <35 g/km avec un multiplicateur de 1,3 pour 2020-2023 Pas de banking	Reconduction du système actuel pour la période 2016-2023 (critère <50g/km) avec un multiplicateur de 1,5 et un plafond de 2,5 g/ans Rejet clair du banking	Reconduction du système actuel pour la période 2020-2023 (critère <50g/km) avec un multiplicateur de 2 en 2020, 1,67 en 2021 et 1,33 en 2022, et un plafond de 2,5 g/ans Pas de banking	Reconduction du système actuel pour la période 2020-2023 (critère <50g/km) avec un multiplicateur de 2 en 2020, 1,67 en 2021 et 1,33 en 2022, et un plafond de 2,5 g/ans Cumul supercrédits pour 7,5 g/km de 2020 à 2022 inclus
WLTP	Calendrier non précisé mais 2017 visé	Adoption du WLTP par comitologie Euro 5/6 avant fin 2014 avec une mise en application au plus tard 1 janvier 2017	Pas de date pour la mise en œuvre du WLTP mais wording « as soon as feasible »	Pas de date pour la mise en œuvre du WLTP mais wording « as soon as feasible »

Conclusion générale : quelles leçons tirer de ces études de cas ?

- Il faut initier les contacts le plus tôt possible
- L'industrie a plus d'influence quand elle est unie
- Il faut être lucide sur ce que l'on peut obtenir (ou pas)
- Chaque acteur institutionnel a du poids (codécision) et il faut n'en négliger aucun
- La stratégie de lobbying doit être adaptée à chaque décideur
- Il faut prendre en compte l'ensemble des parties prenantes
- Il faut anticiper le coup d'après