
Synthèse de documents

SUJET 3A4

SUJET : Une Europe des multinationales ?

Consignes :

- L'objectif du présent devoir est de répondre à la question formulée ci-dessus en vous appuyant sur les documents suivants.
- Les arguments développés utiliseront les documents en évitant le piège de la paraphrase et pourront être enrichis par des éléments d'actualité.
- Le développement sera divisé en 2 ou 3 parties clairement apparentes. Une attention particulière devra être accordée aux transitions entre les arguments et entre les parties.
- Ne perdez pas de temps à présenter et à citer les documents.

Jusqu'à présent, l'Europe a été beaucoup plus ouverte commercialement que la Chine et les Etats-Unis. Du fait, surtout, d'un manque d'union politique.

Au moment où Donald Trump, le nouveau président américain, commence à mettre en œuvre son programme économique protectionniste, que peut faire l'Europe ? Va-t-elle serrer les rangs et sortir de son angélisme en matière commerciale ? De toutes les zones économiques, l'Union européenne est en effet jusqu'ici celle qui a le moins activement protégé son marché intérieur. Elle ne dispose toujours pas d'un équivalent du *Buy American Act*¹ ni de règles unifiées permettant de contrôler les investissements étrangers. Malgré le profond mouvement de désindustrialisation qu'a connu l'Europe depuis vingt-cinq ans et les dégâts sociaux qu'il a causé, ses dirigeants sont restés jusqu'ici de fervents défenseurs du libre-échange. Leur libre-échangisme a résisté aussi à la paralysie que connaît l'Organisation mondiale du commerce (OMC) depuis maintenant une dizaine d'années. Et c'est pourquoi les institutions européennes se sont lancées dans la négociation de nombreux traités bilatéraux, comme les accords de partenariat économique (APE) avec les pays d'Afrique ou les traités de libre-échange avec le Canada et les Etats-Unis. Pourquoi un tel acharnement à ne pas vouloir mieux défendre le marché intérieur européen ? C'est le fruit d'un double mouvement.

Le marché commun, puis unique, a en effet été construit autour de la primauté de la concurrence en son sein. C'est en particulier dans ce domaine que la Commission européenne a été, dès le départ, dotée de pouvoirs étendus. Elle a été chargée notamment de contrôler et d'autoriser les fusions entre firmes. Jusqu'à récemment, sa position a consisté à désapprouver de telles fusions dès lors que le poids du nouvel ensemble lui semblait susceptible de se traduire par une "position dominante". Même si, au final, la Commission s'est rarement mise en travers d'opérations de ce type, cette doctrine a suffi à dissuader les "champions nationaux" des différents Etats européens de se rapprocher.

Au-delà même des règles de concurrence, les rivalités nationales persistantes rendaient de toute façon compliquées des opérations de fusion. On a bien observé quelques exceptions, comme le regroupement en 1999 du français Rhône-Poulenc et de l'allemand Hoechst, spécialistes de la chimie et de la pharmacie, pour former Aventis. Mais ces fusions ont été très rares.

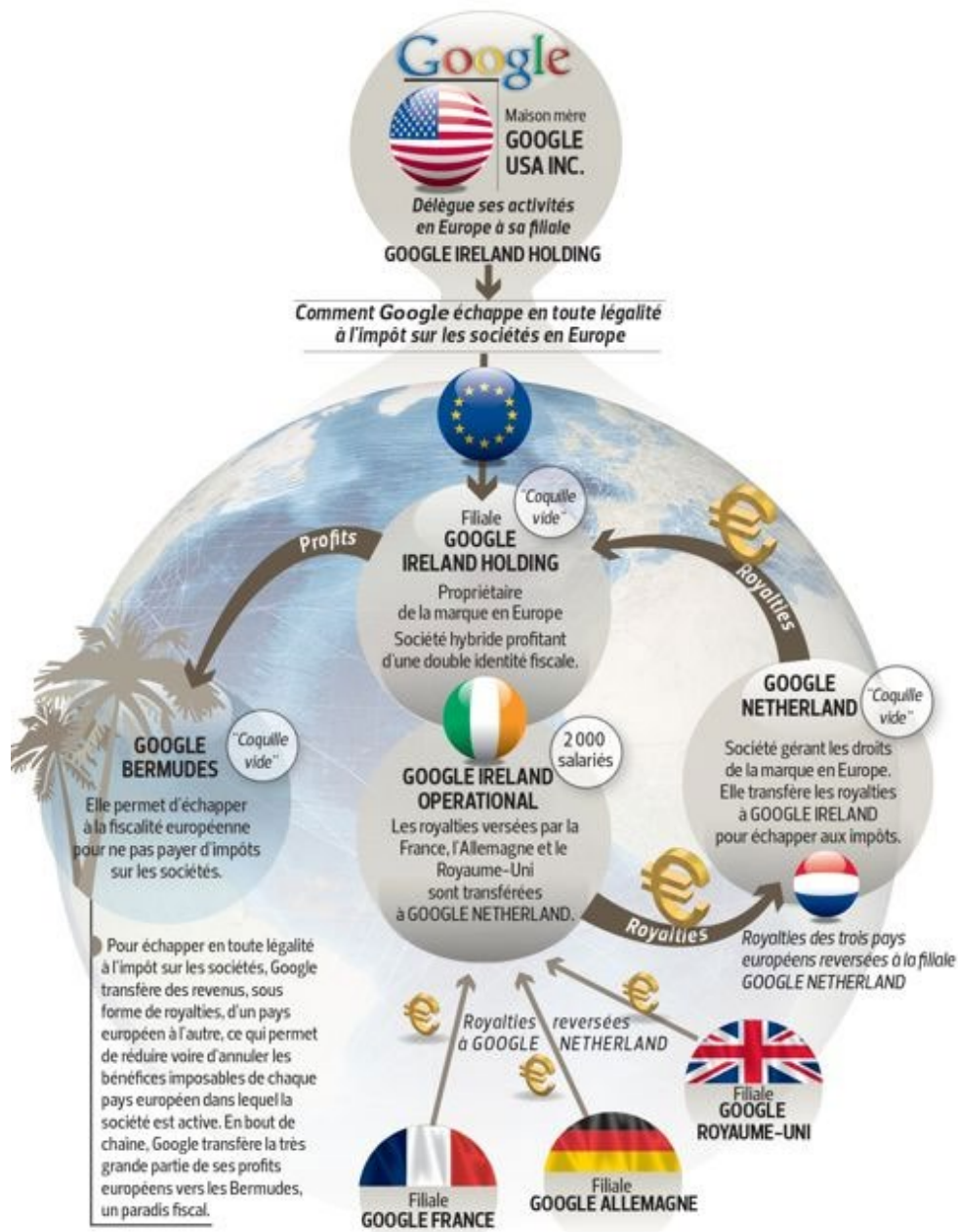
Limités sur leur propre marché, les ex-champions nationaux des pays membres ont profité du contexte de la mondialisation libérale pour se déployer dans un premier temps vers l'Amérique puis, plus récemment, vers l'Asie en acquérant le plus souvent des firmes dans ces zones. En résumé, plutôt qu'à des fusions de type Renault-Fiat on a assisté surtout à des opérations comme Fiat-Chrysler et Renault-Nissan.

Mais du coup, pour toutes les grandes firmes qui comptent sur le Vieux Continent, l'essentiel de leur croissance (et de leurs profits) provient aujourd'hui de l'extérieur de l'Europe. C'est pour cette raison qu'elles sont opposées à toute forme de protection du marché européen, de peur de mesures de rétorsion sur les marchés qui représentent pour elles l'avenir. Or, les liens entre les dirigeants de ces firmes et les dirigeants politiques nationaux et européens sont très étroits et leurs lobbies, à Bruxelles comme dans les capitales nationales, sont puissants.

¹ Loi fédérale américaine, entrée en vigueur en 1933, qui impose au gouvernement américain l'achat de biens produits sur le territoire américain.

Document n°2 :

Fiscalité : l'OCDE s'attaque à Google, Amazon ou Apple | Paradis fiscaux 2.0 | Avril 2020



Document n°3 :

Taxe Gafa : l'Europe maintient la pression en attendant Joe Biden | Les Echos | 01-12-2020

C'est un long feuilleton dont les Européens espèrent enfin voir le bout en 2021. Mardi, réunis par visioconférence en « Ecofin », les ministres des Finances et de l'Economie de l'Union européenne ont réitéré leur volonté de parvenir à bâtir un cadre pour la taxation des entreprises de l'économie digitale, avec ou sans les Etats-Unis.

Dans ses conclusions, le Conseil européen martèle, une nouvelle fois, que « toutes les entreprises doivent payer leur juste part d'impôts, y compris celles de l'économie digitale ». La fameuse taxe Gafa constitue en la taxation de 3% du chiffre d'affaire des quelques 150 entreprises du numériques dont le chiffre d'affaire mondial dépasse 750 millions d'euros. Cette taxe, évoquée depuis 3 ans, « est une

question de justice, de concurrence équitable mais aussi de souveraineté et de capacité des Etats à agir », rappelle Olaf Scholz, le ministre allemand, qui présidait la réunion. Elle permettrait à la Commission Européenne de lever environ 5 milliards d'euros par an.

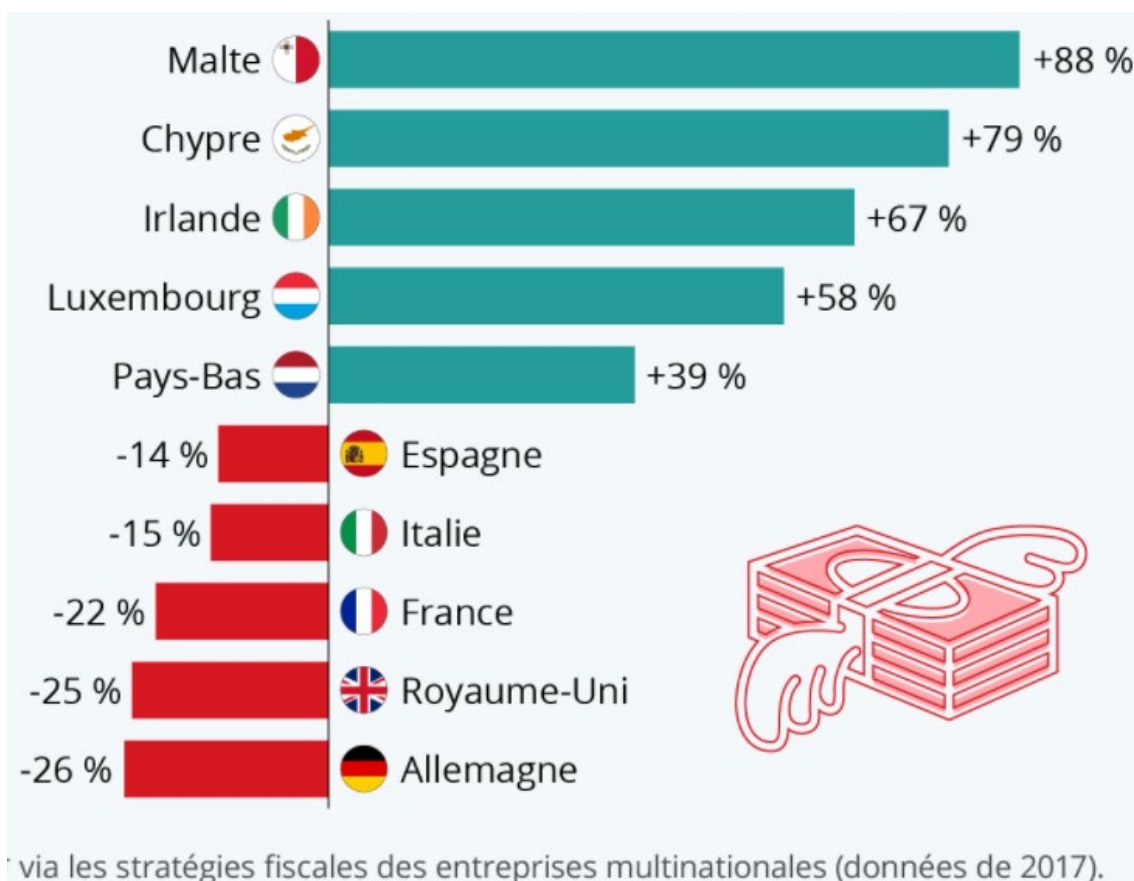
L'Europe continue de miser en priorité sur un accord international et réitère son « *plein support* » aux travaux en cours à l'OCDE. Mais, Paris en tête, elle cache de moins en moins son impatience et prévient qu'elle n'entend plus tergiverser au-delà de l'été 2021, date limite qu'elle se fixe, conformément au calendrier évoqué lors du dernier G20, pour parvenir à un éventuel accord à l'OCDE.

Paris continue de pousser fort en ce sens. « *Notre engagement est encore décuplé par la crise des derniers mois qui n'a fait qu'un seul vainqueur : les géants du digital* », insiste Bruno Le Maire, le ministre français de l'Economie. L'enjeu est d'autant plus pressant pour les 27 qu'une future taxe Gafa figure en haut de la liste des nouvelles ressources propres qu'ils se sont engagés à développer pour, notamment, rembourser les futurs emprunts liés au plan de relance européen en réponse à la crise du Covid.

Bruxelles espère que la multiplication en cours des taxes Gafa nationales (France, Italie, Espagne, UK, Inde, etc.) convaincra les Etats-Unis de la nécessité de bâtir en lieu et place une taxe internationale, qui apporterait de la cohérence et serait plus facile à gérer pour les géants numériques concernés. « *Je remarque que certains d'entre eux commencent à demander eux-mêmes une telle solution internationale* », souligne Bruno Le Maire. Le ministre rappelle aussi que, faute d'accord international à ce jour, la France va bien lever cette année encore sa propre taxe Gafa. Elle devrait rapporter 400 millions d'euros selon les calculs de Bercy.

Document n°4 :

Estimation de la part des recettes issues de l'impôt sur les sociétés gagnée/perdue en raison des stratégies d'optimisation fiscale des firmes en Europe | Missingprofits.world | April 2020



Document n°5 :

Apple : la justice annule les 13 milliards d'arriérés d'impôts exigés par la Commission européenne | Les Echos | 15-07-2020

C'est un coup de tonnerre qui n'a pas fini de résonner à Bruxelles. Après une longue procédure, le Tribunal de l'Union européenne vient d'annuler ce mercredi une décision emblématique de la Commission européenne : celle qui, en août 2016, avait condamné Apple à rembourser à l'Irlande pas moins de 13 milliards d'euros d'impôts impayés.

La Commissaire à la concurrence d'alors, et actuelle vice-présidente de la Commission, Margrethe Vestager, était à l'origine de cette décision, qui l'avait propulsée sur le devant de la scène et érigée en icône de la résistance aux Gafa. La Danoise avait utilisé un mécanisme inédit pour forcer Apple à passer à la caisse. Ses services avaient considéré que les « rescrits fiscaux » - ces accords par lesquels l'Irlande avait permis à la firme à la pomme de ne payer qu'« *un taux d'impôt sur les sociétés effectif de 1 % en 2003 sur ses profits européens, tombé à 0,005 % en 2014* » - constituaient des aides d'Etat illégales au regard du droit de l'Union. Autrement dit, qu'elles faussaient la concurrence avec d'autres entreprises ne bénéficiant pas du même traitement.

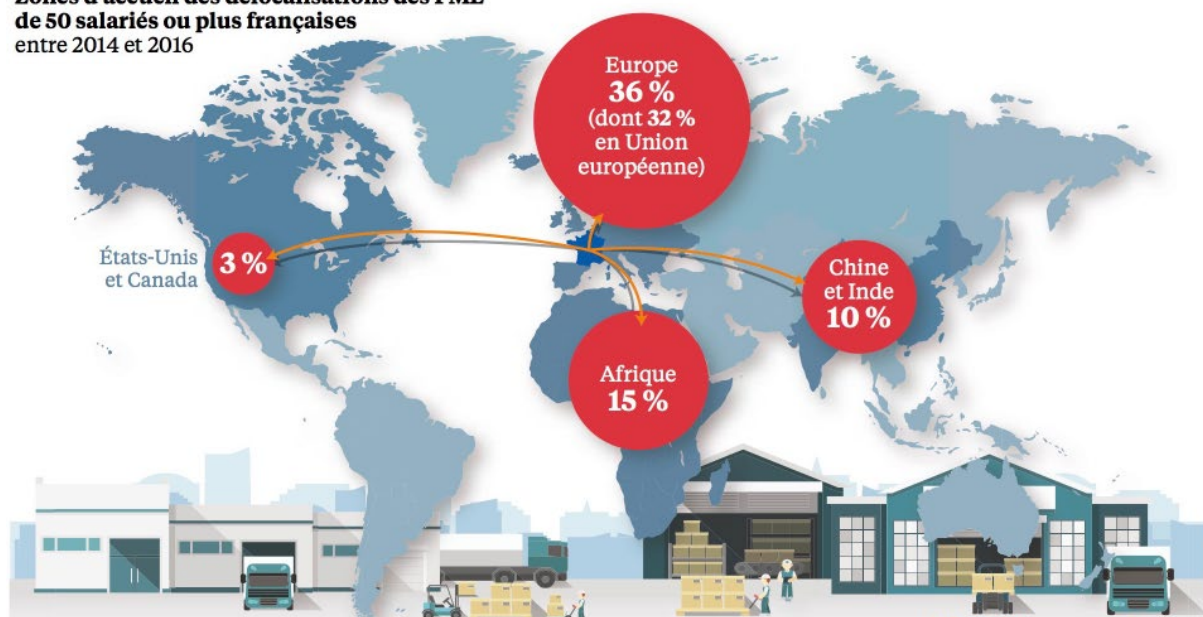
Apple s'était défendu vigoureusement. Pour le géant américain, il ne s'agissait en aucun cas de profits européens. Apple attribue en effet à ses activités de design et de marketing, aux Etats-Unis, l'essentiel de ses profits. Sur la période incriminée par la Commission européenne (2003-2014), le groupe de Tim Cook ne payait pourtant pas le fisc américain sur ces sommes, il se contentait de les stocker « offshore », en attendant une possible réforme fiscale pour les rapatrier dans ses coffres aux Etats-Unis.

Ironiquement, l'Irlande s'était d'ailleurs joint à la plainte d'Apple. Le pays demandait à ne pas percevoir les 13 milliards d'euros. Ce pour une raison simple : Dublin ne voulait surtout pas toucher à sa fiscalité accommodante qui a vu les géants du numérique affluer en nombre sur l'île pour y établir leurs sièges sociaux, créant des milliers d'emplois au passage.

Document n°6 :

Délocalisation des PME françaises | La Croix, d'après les données de l'Insee | 04-09-2020

Zones d'accueil des délocalisations des PME de 50 salariés ou plus françaises entre 2014 et 2016



Document n°7 :

La Commission poursuit sa campagne en faveur d'un salaire minimum européen | Euractiv | 04-06-2020

De 2007 à 2018, le pourcentage de travailleurs pauvres en Europe est passé de 8,3 % à 9,4 %. En Grèce, plus de 60 % des employés rémunérés au salaire minimum disent avoir du mal à joindre les deux bouts, contre environ 50 % en Bulgarie, 48 % en Italie et 38 % en Espagne.

Les différences de revenus mensuels entre Etat membres sont frappantes : le salaire minimum le plus bas s'élève à peine à 250 € en Bulgarie, contre plus de 2000 € pour le plus élevé au Luxembourg.

Même si le coût de la vie doit être pris en compte dans ces statistiques, les divergences profondes risquent de provoquer des effets négatifs sur les conditions de concurrence du marché unique, indique l'analyse de la Commission.

Dans de nombreux pays, les salaires sont encore trop bas pour que la population parvienne à boucler ses fins de mois. Et bien que les conventions collectives permettent souvent de fixer une rémunération juste, dans certains États membres, bon nombre de travailleurs ne sont pas couverts par le système.

La Commission peine depuis longtemps à harmoniser les approches qui diffèrent d'un pays à l'autre. Dans le nord de l'Europe, les planchers de salaires sont fixés par convention collective, alors que dans d'autres États membres, ce sont les gouvernements qui imposent un revenu minimum.

Selon un porte-parole de l'exécutif, une directive commune garantirait une « sécurité » en posant une série d'exigences légales, tandis qu'une recommandation servirait « d'orientation politique » pour établir un cadre réglementaire européen, sans toutefois fixer de normes.

Depuis que la proposition de salaire minimum à l'échelle de l'UE a été mise sur la table, la Commission n'a cessé de rappeler cette disposition n'avait pas pour but d'harmoniser les différents systèmes, mais d'assurer un niveau de vie décent à tous les citoyens européens.

À terme, l'institution souhaite faire en sorte que tous les travailleurs de l'UE soient couverts et puissent bénéficier de la protection sociale offerte par la directive.

Document n°8 :

Décision de la Direction Générale à la Concurrence (Commission Européenne) concernant la fusion Alstom-Siemens | Commission Européenne | 20-05-2019

Commission interdit l'acquisition d'Alstom par Siemens pour protéger les opérateurs ferroviaires et les passagers

Les systèmes de signalisation ferroviaire sont essentiels pour prévenir les collisions et assurer la sécurité des passagers qui voyagent en train et en métro.

Les trains à très grande vitesse circulent à 300 kilomètres par heure ou plus et sont importants pour la transition vers des modes de transport respectueux de l'environnement.

Réunies, Siemens et Alstom ne seraient plus en concurrence, ce qui se traduirait par une hausse des prix, une réduction du choix et un recul de l'innovation pour les opérateurs ferroviaires.