



6226/09

**COMPET 72
IND 8
RECH 41
TRANS 52
ENV 80
SOC 90**

RELAZIONE

del: Segretariato generale del Consiglio
al: Comitato dei Rappresentanti permanenti

n. doc. prec.: 6363/09 COMPET 81 IND 13 RECH 38 TRANS 60 ENV 95 SOC 87

Oggetto: Progetto di conclusioni del Consiglio sull'industria automobilistica
– Accordo sul testo

1. Il 4 febbraio 2009, è stato inserito nell'ordine del giorno provvisorio della sessione del Consiglio "Competitività" che si terrà il 5 e 6 marzo 2006 un punto relativo alla situazione dell'industria automobilistica europea. Il 10 febbraio 2009, la presidenza ha diffuso un documento contenente un progetto di conclusioni sull'industria automobilistica (doc. 6234/09).
2. In data 11 e 13 febbraio 2009, il Gruppo "Competitività e crescita" ha discusso il progetto di conclusioni pervenendo ad un grado molto elevato di consenso sul testo figurante nell'allegato della presente relazione.
3. Si invita pertanto il Comitato dei Rappresentanti permanenti ad approvare il testo allegato al presente documento, in vista della sua adozione nella sessione del Consiglio "Competitività" del 5 marzo 2009.

Progetto di conclusioni del Consiglio sull'industria automobilistica

RICORDANDO:

1. la gravità dell'attuale crisi economica e le sue ripercussioni sull'industria nel suo complesso e tenendo presente che l'industria automobilistica è un settore chiave dell'economia europea che reca un contributo all'occupazione, all'innovazione e alla futura competitività dell'intera economia. L'attuale calo delle vendite globali di automobili incide gravemente sulla situazione economica di tutti i produttori, sulla loro filiera dell'indotto e sul mercato postvendita, incluse numerose piccole e medie imprese, e rischia di avere un forte impatto negativo sui corrispondenti settori industriali e sul mercato del lavoro;
2. il piano europeo di ripresa economica, approvato dal Consiglio europeo dell'11 e 12 dicembre 2008, in cui si propongono vari provvedimenti tempestivi, mirati e temporanei a favore dell'industria, incluso il settore automobilistico, e il quadro di riferimento temporaneo per la valutazione degli aiuti di Stato stabilito dal piano europeo di ripresa economica¹;
3. la revisione intermedia dell'iniziativa CARS 21, che ha confermato i principi più importanti per il contesto normativo che dovrebbe portare a un quadro competitivo sostenibile in cui operi l'industria automobilistica europea;

IL CONSIGLIO

4. RILEVA che qualsiasi aiuto all'industria automobilistica dovrebbe essere complementare agli sforzi prodigati dall'industria medesima, cui spetta altresì la responsabilità principale di far fronte all'attuale crisi. È particolarmente importante che l'industria continui a concentrare l'interesse sui prodotti innovativi che offrono le soluzioni migliori in termini di qualità, sicurezza e prestazione ambientale.

¹ GU C 16 del 22.1.2009, Quadro di riferimento temporaneo comunitario per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'accesso al finanziamento nell'attuale situazione di crisi finanziaria ed economica (2009/C 16/01).

L'industria ha bisogno di investire continuamente nella R&S e nell'innovazione e di mantenere e sviluppare la sua forza lavoro qualificata. Deve altresì affrontare i problemi strutturali come le sovraccapacità.

Le politiche a livello di UE e di Stati membri dovrebbero facilitare la ristrutturazione e incoraggiare il settore ad effettuarla in modo socialmente responsabile, in stretta cooperazione con le parti sociali; gli interventi del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione e del Fondo sociale europeo potrebbero agevolare tale transizione;

tenendo presente la necessità di reagire rapidamente con provvedimenti a breve termine, IL
CONSIGLIO

5. RILEVA che l'accesso ai finanziamenti e la ripresa delle normali attività di prestito del settore bancario, unitamente al ripristino della fiducia dei consumatori e della domanda, costituiscono il presupposto principale per superare l'attuale crisi economica. Pertanto il Consiglio INVITA la Commissione e il Gruppo BEI a presentare congiuntamente al Consiglio europeo di primavera opzioni sulla maniera di limitare la carenza di liquidità e migliorare l'accesso ai finanziamenti per l'industria, inclusi i finanziamenti provenienti da fonti BEI (ad esempio, nel quadro dello strumento europeo per il trasporto pulito), in termini di maggiore rapidità e semplificazione della valutazione e del finanziamento dei progetti, senza discriminazioni tra i fabbricanti o gli Stati membri;
6. RICONOSCE PIENAMENTE che il rinnovo del parco automobilistico nell'UE può comportare significativi effetti positivi sulla domanda di automobili nuove da parte dei consumatori, sulla sicurezza stradale e sul conseguimento degli obiettivi ambientali europei, rispettando il principio secondo cui le automobili dovrebbero continuare ad essere accessibili per diversi gruppi di consumatori. Invita pertanto la Commissione ad esaminare e presentare quanto prima opzioni possibili su come incoraggiare in maniera coordinata il rinnovo del parco automobilistico europeo, ad esempio nel settore del recupero e riciclaggio dei veicoli. Nel contempo, invita la Commissione a monitorare i corrispondenti provvedimenti adottati dagli Stati membri al fine di evitare distorsioni del mercato interno. Le eventuali opzioni presentate non dovrebbero privilegiare alcuna tecnologia, alcun segmento o produttore di automobili e tutti i pertinenti interventi dovrebbero rispettare pienamente le norme UE sugli aiuti di Stato e i principi del mercato interno;

7. RIBADISCE la necessità di mantenere un elevato livello di investimenti nella R&S, segnatamente nel settore delle auto pulite e tecnologie connesse che dovrebbero rafforzare il vantaggio competitivo dei fabbricanti in Europa. Il Consiglio invita pertanto la Commissione ad esaminare il modo in cui l'industria potrebbe beneficiare più facilmente degli strumenti europei a sostegno della R&S e dell'innovazione;

le azioni a breve termine dovrebbero essere coerenti con i provvedimenti a più lungo termine. Pertanto il Consiglio:

8. RILEVA che un mercato interno pienamente aperto, flessibile e operativo costituisce un requisito essenziale per la ripresa e la futura crescita dei fabbricanti europei e che il protezionismo non è la risposta alla situazione economica attuale. La piena attuazione dei principi del mercato interno dovrebbe permettere alle imprese di prendere, in ordine agli investimenti, decisioni più efficaci in termini di costi e di ottenere i benefici economici derivanti dalle operazioni in tutta l'UE;
9. CONFERMA che la competitività a lungo termine dell'industria europea deve fondarsi su condizioni del quadro normativo competitive e stabili nonché sulla parità delle condizioni di concorrenza a livello di UE, rispettando appieno l'approccio non discriminatorio agli altri settori dell'economia europea;
10. APPROVA le conclusioni della Conferenza ad alto livello sulla revisione intermedia dell'iniziativa CARS 21² e rileva che i principi fondamentali della revisione intermedia dovrebbero restare le forze guida del futuro processo decisionale, pur applicando appieno i principi del miglioramento della regolamentazione, segnatamente attraverso le valutazioni d'impatto, al fine di garantire la prevedibilità e la certezza del diritto per le imprese e di valutare i costi cumulativi della regolamentazione. Nella presentazione di nuove proposte legislative si dovrebbe seguire l'approccio integrato e valutare adeguatamente tutte le opzioni considerate. Occorre rispettare tempi di realizzazione sufficienti, tenendo presente il ciclo di investimenti a lungo termine del settore.

² Conclusioni disponibili su <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

Al riguardo, INVITA la Commissione a:

- valutare accuratamente eventuali nuove iniziative legislative e, se del caso, a rimandare o modificare siffatte misure ed evitare inutili oneri amministrativi per le imprese;
- presentare, entro la fine del 2009, una tabella di marcia indicativa delle iniziative legislative e non legislative previste aventi un significativo impatto sull'industria automobilistica nel prossimo triennio;
- proseguire con regolarità il dialogo con l'industria e i pertinenti soggetti interessati quale seguito dell'iniziativa CARS 21;

11. RILEVA la necessità di intavolare un dialogo con i paesi terzi e i principali partner commerciali dell'UE sul futuro dell'industria automobilistica e di approfondire le discussioni e i negoziati in corso su futuri accordi multilaterali e bilaterali. RICONOSCE l'importanza di agevolare l'accesso dei fabbricanti europei di automobili ai mercati dei paesi terzi e la necessità di un approccio aperto ai mercati extra UE. INSISTE sulla necessità di astenersi dal ricorrere al protezionismo e a misure discriminatorie nel mercato automobilistico mondiale.
