

XVI legislatura

Atto comunitario n. 36

Comunicazione della Commissione "Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea" COM (09) 104 def.

n. 29/DN
25 maggio 2009



servizio affari
internazionali
del Senato

ufficio dei rapporti
con le istituzioni
dell'Unione europea



**Unione
Europea**

Senato della Repubblica
Servizio affari internazionali
Ufficio per i rapporti con le istituzioni dell'Unione europea

XVI legislatura

Atto comunitario n. 36

Comunicazione della Commissione "Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea" COM (09) 104 def.

Dossier n. 29/DN
25 maggio 2009

a cura di Luca Briasco

Servizio affari internazionali

Direttore

Maria Valeria Agostini

tel. 06 6706_2405

Consigliere parlamentare

Rappresentante permanente del Senato

presso l'Unione Europea

Beatrice Gianani _0032 2 284 2297

Segretario parlamentare

Documentarista

Federico Pommier Vincelli

_3542

Segreteria

Grazia Fagiolini

_2989

Simona Petrucci

_3666

Fax 06 6706_4336

Ufficio dei Rapporti con gli Organismi Internazionali

(Assemblee Nato e Ueo) fax 06 6706_4807

Consigliere parlamentare capo ufficio

Alessandra Lai

_2969

Segretario parlamentare Documentarista

Elena Di Pancrazio

_3882

Coadiutori parlamentari

Nadia Quadrelli

_2653

Laura E. Tabladini

_3428

Monica Delli Priscoli

_4707

Ufficio per le Relazioni

Interparlamentari

(Assemblee Consiglio d'Europa, Osce, Ince)

fax 06 6865635

Consigliere parlamentare capo ufficio

Stefano Filippone Thaulero

_3652

Segretario parlamentare Documentarista

Giuseppe Trezza

_3478

Coadiutori parlamentari

Daniela Farneti

_2884

Antonella Usiello

_4611

Ufficio dei Rapporti con le Istituzioni dell'Unione Europea

Segreteria

_2891

fax 06 6706_3677

Consigliere parlamentare capo ufficio

Roberta d'Addio

_2027

Consigliere

Davide A. Capuano

_3477

Segretari parlamentari Documentaristi

Patrizia Borgna

_2359

Luca Briasco

_3581

Viviana Di Felice

_3761

Coadiutori parlamentari

Marianna Guarino

_5370

Silvia Perrella

_2873

Antonia Salera

_3414

Unità Operativa Attività di traduzione e interpretariato

fax. 06 6706 4336

Segretario parlamentare

Interprete Coordinatore

Paola Talevi

_2482

Coadiutore parlamentare

Adele Scarpelli

_4529

Segretari parlamentari Interpreti

Alessio Colarizi Graziani

3418

Patrizia Mauracher

_3397

Claudio Olmeda

_3416

Cristina Sabatini

_2571

Angela Scaramuzzi

_3417

INDICE

NOTA ILLUSTRATIVA	Pag.	i
Atto comunitario n. 36: Comunicazione della Commissione "Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea" - COM (09) 104 def.	"	1
Allegato 1 alla Comunicazione della Commissione: - Conclusioni della revisione intermedia dell'iniziativa CARS 21 (in lingua inglese)	"	13
Allegato 2 alla Comunicazione della Commissione: Inventario degli strumenti relativi agli aiuti di Stato (in lingua inglese)	"	23
Allegato 3 alla Comunicazione della Commissione: Orientamenti relativi ai programmi di rottamazione (in lingua inglese)	"	29
Consiglio competitività (mercato interno, industria e ricerca) - Riunione del 5-6 marzo 2009 - Comunicato stampa	"	35
Comunicazione della Commissione - 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	"	39

NOTA ILLUSTRATIVA

La comunicazione in esame si propone una disamina della situazione propria del settore automobilistico dell'Unione europea, e l'individuazione degli strumenti politici più adeguati per rispondere agli elementi di crisi e di instabilità del settore stesso.

L'industria automobilistica ha un ruolo chiave per la prosperità dell'Europa. L'Unione è il maggior produttore mondiale di autoveicoli, con un ritmo di 18 milioni di vetture l'anno, pari a quasi un terzo delle vetture fabbricate in tutto il mondo. Nel settore sono occupati oltre 2 milioni di addetti, cui vanno aggiunti i 10 milioni impiegati in settori legati in varia misura all'indotto dell'industria automobilistica. L'industria dell'auto è il principale investitore privato nel settore della ricerca e sviluppo (con oltre 20 miliardi di euro all'anno), e produce un fatturato annuo di 780 miliardi di euro e un valore aggiunto di oltre 140.

Gli effetti dell'attuale crisi economica sono stati particolarmente violenti sul settore automobilistico: a fronte di un calo della produzione industriale pari all'8,4% nell'ultimo trimestre del 2008, l'industria dell'auto ha subito una contrazione pari al 20%, la maggiore mai registrata, legata in parte significativa alla difficoltà nell'accesso al credito (dovuta all'instabilità del mercato finanziario), strumento cui fa ricorso dal 60 all'80% di acquirenti di automobili nuove.

Secondo la Commissione europea, la crisi del comparto automobilistico è dovuta essenzialmente a tre fattori:

1. il forte e diffuso calo della domanda di autovetture e veicoli commerciali, con una contrazione di 1,2 milioni di unità nel 2008;
2. i gravi problemi di accesso al credito e i timori di una scarsa liquidità segnalati da alcuni settori dell'industria automobilistica;
3. l'esistenza di problemi strutturali a più lungo termine, antecedenti la crisi economica, dovuti a costi fissi troppo elevati, a un eccesso strutturale di capacità e a una forte concorrenza nel settore dei prezzi.

Ad aggravare ulteriormente la situazione è il crescente rischio di protezionismo, che minaccia di ridurre l'accesso ai mercati dei paesi terzi da parte dei produttori europei che si sono imposti sui mercati di esportazione.

Le previsioni per il 2009 non sono certo incoraggianti: si prevede un'ulteriore contrazione del mercato delle autovetture compresa tra il 12 e il 18%

(e quantificabile tra gli 1,5 e i 2,5 milioni di veicoli) e un calo del 30% circa nella domanda di veicoli commerciali.

D'altro canto, le prospettive mondiali a lungo termine restano molto promettenti, poiché la domanda mondiale di veicoli dovrebbe raddoppiare o addirittura triplicare nei prossimi vent'anni a seguito della diffusione dell'auto sui mercati emergenti, e il parco auto dovrebbe subire un processo di rinnovo totale per far fronte ai noti problemi di sostenibilità ambientale e agli obiettivi di riduzione delle emissioni.

Le risposte dell'Unione europea alla crisi del settore auto si collocano nel contesto più ampio disegnato dal piano europeo di ripresa economica adottato dalla Commissione nel novembre dello scorso anno. In esso si sottolineava come non fosse sufficiente affrontare le cause degli attuali problemi dell'industria automobilistica, ma occorresse farlo in modo da garantirne e rafforzarne ulteriormente la competitività a lungo termine, rispondendo all'evoluzione della domanda dei consumatori in Europa e nel mondo e accelerando lo sviluppo e la produzione di automobili ecologiche mediante forti investimenti nella ricerca.

Ad avviso della Commissione, la responsabilità primaria nell'affrontare la crisi rimane in capo all'industria, alle singole imprese e al loro management, mentre l'Unione e i singoli Stati membri possono contribuire a creare le condizioni quadro nelle quali l'industria stessa potrà prosperare, attraverso misure di sostegno pubblico mirate e temporanee volte a integrare gli sforzi che il settore sta compiendo per resistere alla crisi e ammortizzare gli effetti negativi sull'occupazione dovuti alle probabili ristrutturazioni. Il sostegno pubblico dovrebbe sostanzarsi in strumenti il più possibile orizzontali - applicabili, cioè, all'industria nel suo insieme - e concretizzarsi in un mix di interventi a livello europeo e degli Stati membri.

La strategia proposta dalla Commissione persegue principalmente quattro obiettivi:

1. sostenere la domanda in modo da contribuire a contrastare gli effetti della stretta creditizia;
2. facilitare il processo di adattamento ammortizzando i costi che le ristrutturazioni comportano soprattutto per i lavoratori, e promuovere la loro riqualificazione;
3. favorire l'ammodernamento degli impianti per garantire la competitività sostenibile del settore a livello mondiale;
4. aiutare l'industria ad attuare le profonde trasformazioni tecnologiche necessarie per affrontare la sfida del cambiamento climatico.

Le misure suggerite per il conseguimento degli obiettivi sopra elencati rientrano essenzialmente in cinque categorie:

1. il mantenimento di un quadro politico coordinato e prevedibile a medio-lungo termine, tenendo pienamente conto delle raccomandazioni formulate nell'ambito dell'iniziativa CARS 21 e del dialogo diretto con l'industria automobilistica;
2. il ripristino della disponibilità di finanziamenti a condizioni ragionevoli e della liquidità, attraverso un rafforzamento del quadro già delineato dalla Commissione con la comunicazione relativa all'applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato al settore bancario e con la comunicazione sulla ricapitalizzazione delle istituzioni finanziarie. In particolare, come evidenziato nel quadro di riferimento temporaneo per le misure di aiuto di Stato, gli aiuti di Stato dovranno essere destinati alle imprese con problemi di liquidità e consistere in prestiti e garanzie agevolate, e dovranno applicarsi alle sole imprese i cui problemi non preesistono alla crisi, mentre per le imprese le cui difficoltà sono riconducibili principalmente a problemi strutturali piuttosto che alla crisi attuale occorrerà che gli eventuali aiuti erogati dagli Stati membri siano sostenuti da un piano di ristrutturazione in grado di garantire la redditività a lungo termine;
3. il rilancio della domanda di veicoli nuovi e l'accelerazione del rinnovo del parco auto. A tal fine, le misure adottate dagli Stati membri, con particolare riferimento ai programmi di rottamazione, devono essere sempre più oggetto di un esame coordinato, che consenta lo scambio di *best practices* e la progressiva adozione di un quadro comune di riferimento;
4. il massimo impegno per salvaguardare le competenze e l'occupazione e ridurre al minimo i costi sociali delle ristrutturazioni, attraverso un ulteriore rafforzamento delle misure adottate nell'ambito del "Partenariato europeo per prepararsi al cambiamento nell'industria automobilistica", varato nell'ottobre 2007, e il pieno utilizzo delle risorse stanziato dall'UE attraverso il Fondo sociale europeo e il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione;
5. la promozione di mercati aperti e di una concorrenza leale a livello mondiale, attraverso una lotta determinata a qualunque forma di protezionismo e il rafforzamento del dialogo a livello internazionale, in particolare con i principali partner dell'UE: Stati Uniti, Giappone, Corea e Cina.

Sulla comunicazione in esame, il Consiglio competitività (mercato interno, industria e ricerca) ha approvato delle conclusioni nella sua riunione del 5 e 6 marzo, sottolineando in particolare:

- la necessità che gli aiuti pubblici al settore siano sempre complementari agli sforzi prodigati dall'industria automobilistica, e rispettino a pieno la normativa comunitaria;
- l'opportunità che la Commissione e il Gruppo ad hoc della BEI (Banca europea degli investimenti) individuino ulteriori opzioni per far fronte alla carenza di liquidità e migliorare l'accesso ai finanziamenti per l'industria;
- un forte invito alla Commissione perché esamini e presenti il prima possibile una serie di opzioni su come incoraggiare il rinnovo del parco automobilistico europeo;
- la necessità di mantenere alto il livello degli investimenti nella ricerca e sviluppo, segnatamente nel settore delle auto pulite e delle tecnologie connesse;
- l'importanza delle conclusioni sulla revisione intermedia dell'iniziativa CARS 21, e la necessità che la Commissione ne tenga debitamente conto nell'elaborazione di eventuali, nuove iniziative legislative, oltre a presentare, entro la fine del 2009, una tabella di marcia indicativa su tutte le iniziative aventi un significativo impatto sul settore automobilistico.



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.2.2009
COM(2009) 104 def.

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

"Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea"

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

"Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea"

Introduzione

L'industria automobilistica europea è una delle più importanti industrie del continente. Rappresenta un formidabile motore della crescita, delle esportazioni, dell'innovazione e dell'occupazione. La sua influenza si estende a tutta una serie di altri settori e la sua valenza transfrontaliera è particolarmente significativa: l'indotto, i costruttori e, a valle, le attività di vendita e assistenza creano una rete di interessi reciproci che coinvolge ogni Stato membro dell'UE.

La Commissione ritiene che l'UE abbia bisogno di un settore automobilistico dinamico e competitivo. La crisi economica lo ha esposto a forti pressioni. Per aiutare il settore e i suoi addetti a superare questa fase di rallentamento dell'economia e per risolvere i problemi strutturali occorre un sostegno mirato in modo da rendere il settore più competitivo e adattarlo meglio alle esigenze del futuro.

L'industria automobilistica europea ha un futuro forte di fronte a sé: i suoi risultati all'esportazione dimostrano che è in grado di offrire i prodotti giusti a un mercato globale che continuerà a crescere. I suoi addetti posseggono le competenze per non far perdere al settore il vantaggio tecnologico che possiede. Infine quest'industria sta già producendo la nuova generazione di autoveicoli di cui avrà bisogno la prossima epoca a bassa emissione di CO₂.

La presente comunicazione illustra gli strumenti politici che l'UE può utilizzare a sostegno dell'industria automobilistica. Si tratta di un quadro d'azione europeo, nel quale viene illustrato come l'UE e gli Stati membri possono adottare gli interventi decisivi necessari. I singoli Stati membri si avvarranno di un mix di interventi diversi per rispondere ai bisogni dei costruttori, dell'indotto, dei rivenditori e dei lavoratori. La fiducia derivante da un quadro comune dell'UE consentirà di ottimizzare l'efficacia dei provvedimenti.

È al mercato interno che si devono, in larga misura, la vitalità dell'industria automobilistica europea, la competitività della sua produzione e l'entità delle sue vendite. Questo stesso mercato interno sarà essenziale nella fase della ripresa. È essenziale quindi che gli aiuti di Stato e le altre misure siano mirati e contribuiscano ad assicurare la futura solidità dell'industria in esame invece che determinare distorsioni nel breve periodo che ne danneggeranno la competitività a lungo termine. Occorre per questo collaborare al di sopra del livello nazionale per far sì che le decisioni nazionali siano assolutamente coerenti con le ambizioni complessive dell'UE.

Contestualmente l'UE può mettere a disposizione una serie di altri strumenti in modo da realizzare una piattaforma in grado di stabilizzare il settore e contribuire alla sua ripresa. Si tratta tra l'altro di investire in tecnologie strategiche, di sostenere lavoratori i cui posti di lavoro sono a rischio in modo che possano riqualificarsi e trovare una nuova occupazione, e di salvaguardare e sviluppare le competenze essenziali di alcuni dei tecnici europei più apprezzati. Si tratta inoltre di impegnarsi in modo deciso e concertato per contrastare qualsiasi iniziativa protezionistica sui mercati mondiali. È ovvio infine che l'industria trarrà benefici

diretti dalle misure al centro del piano europeo di ripresa economica volte a riattivare il flusso del credito ed anche da interventi specifici come l'iniziativa europea per le "auto verdi".

Il quadro europeo per il settore automobilistico dimostra come un'applicazione oculata delle politiche comunitarie e nazionali possa servire non soltanto come ammortizzatore delle forti tensioni cui l'industria automobilistica è oggi sottoposta, ma anche come trampolino di lancio per il futuro. L'obiettivo comune è un settore automobilistico dell'UE che sia dinamico, competitivo e sostenibile nei prossimi decenni.

1. La situazione propria del settore automobilistico

L'industria automobilistica ha un **ruolo chiave per la prosperità dell'Europa**. L'UE è il maggiore produttore mondiale di autoveicoli: produce oltre 18 milioni di veicoli l'anno e quasi un terzo delle autovetture fabbricate nel mondo. Il settore ha un enorme rilievo da un punto di vista dell'occupazione di manodopera specializzata: vi sono occupati direttamente oltre 2 milioni di addetti, ma con gli indiretti si raggiunge una cifra di quasi 12 milioni di lavoratori. L'industria automobilistica è un formidabile motore della conoscenza e dell'innovazione e i suoi investimenti in R&S – superiori a 20 miliardi di euro l'anno – ne fanno il principale investitore privato nel settore della ricerca e dello sviluppo. Con un fatturato annuo di 780 miliardi di euro e un valore aggiunto di oltre 140 miliardi di euro dà un importante contributo al PIL dell'UE. Le sue esportazioni superano di gran lunga le sue importazioni, con un saldo attivo di oltre 60 miliardi di euro su un totale di 125 miliardi di euro di esportazioni. Il settore ha anche un ruolo centrale nella soluzione di molti dei principali problemi economici, sociali e ambientali, quali la mobilità sostenibile e la sicurezza, che l'Europa deve oggi affrontare.

La produzione automobilistica è strettamente legata a **molti altri settori**. Suoi importanti fornitori sono le industrie dell'elettronica, dell'ingegneria meccanica ed elettrica, delle tecnologie dell'informazione, dell'acciaio, delle chimica, della plastica, della metallurgia e della gomma. Rispettivamente il 20% della produzione siderurgica dell'UE e il 36% di quella di alluminio sono destinati alla produzione di automobili. Si tratta di un'industria con forti valenze **transfrontaliere** a livello europeo e mondiale. All'interno dell'UE le 250 linee di produzione sono distribuite in 16 Stati membri e ogni Stato membro partecipa all'indotto manifatturiero e alla filiera di vendita a valle. Di norma, in termini di indotto a monte, ogni auto coinvolge circa 50 fornitori di componenti, sparsi in tutta l'Europa, che producono circa il 75% del valore aggiunto di un'automobile nuova. Gli scambi intracomunitari di prodotti automobilistici hanno di conseguenza un valore notevole, che è stato di circa 360 miliardi di euro nel 2008. Qualsiasi rallentamento del settore automobilistico ha quindi forti ripercussioni su altri settori e su tutti gli Stati membri dell'UE.

L'attuale crisi economica è caratterizzata da un forte rallentamento del settore manifatturiero. La produzione industriale dell'UE è scesa dell'8,4% nell'ultimo trimestre del 2008 e tutto porta a ritenere che il calo sia destinato ad accentuarsi man mano che verranno evasi gli ordinativi già acquisiti. Dato che il 60-80% circa delle automobili nuove è acquistato in Europa ricorrendo al credito, la crisi finanziaria all'origine dell'attuale rallentamento economico ha colpito in maniera particolarmente pesante l'industria automobilistica: la contrazione del 20% è la maggiore mai registrata. Un andamento analogo interessa settori strettamente legati a quello automobilistico, come ad esempio la siderurgia: si prevede una riduzione del consumo di acciaio del 30% nel primo trimestre di quest'anno e del 16% nel secondo. Le difficoltà dell'industria automobilistica europea sono dovute principalmente a tre cause.

In primo luogo, nell'UE e nel resto del mondo si è registrato un forte e diffuso **calo della domanda di autovetture e veicoli commerciali**. Le condizioni di accesso al credito più restrittive, il deprezzamento delle azioni e dei beni patrimoniali e l'incertezza determinata dal contesto economico mondiale si traducono in una riduzione della fiducia dei consumatori, oggi molto bassa, e in un calo del potere di acquisto. Nell'ultimo trimestre del 2008 le immatricolazioni di auto nuove in Europa sono scese in media del 20% e nel 2008 le vendite di autovetture nuove hanno subito una contrazione di 1,2 milioni di unità. Nel mese di gennaio del 2009 il calo del mercato europeo dell'auto rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è stato del 27%. Ad essere colpiti ancora più duramente sono stati i costruttori di veicoli commerciali: gli ordinativi di veicoli pesanti sono crollati da 38 000 unità a gennaio del 2008 a 600 unità a novembre del 2008, un numero che rappresenta due terzi della capacità di produzione giornaliera di un costruttore medio di veicoli pesanti. La situazione varia da uno Stato membro all'altro, ma ormai ogni mercato dell'UE è interessato dal rallentamento, che colpisce gravemente tutti i principali produttori del mercato europeo.

In secondo luogo, alcuni settori dell'industria automobilistica segnalano **problemi di accesso al credito** e timori di una **scarsa liquidità**. Alcune imprese non riescono a ottenere prestiti a condizioni ragionevoli a causa del declassamento del rating creditizio dovuto alle prospettive del mercato. Si calcola che in Europa le cinque principali società finanziarie controllate o partecipate dai costruttori automobilistici (le finanziarie *captive*) dovranno raccogliere circa 10 miliardi di euro nel 2009 sotto forma di strumenti di debito a medio e lungo termine. I fornitori esprimono anche un'altra preoccupazione in merito alla mancata circolazione del denaro nell'indotto. La situazione è particolarmente difficile per i piccoli fornitori secondari, i quali presentano un più basso livello di capitalizzazione e di diversificazione rispetto ai fornitori più grandi.

In terzo luogo, l'industria automobilistica sconta **problemi strutturali** a più lungo termine, antecedenti la crisi. Le imprese del settore dovevano già far fronte a un contesto economico caratterizzato da una forte concorrenza: a causa di costi fissi elevati, di un eccesso strutturale di capacità e di una forte concorrenza sul fronte dei prezzi molte imprese automobilistiche erano già impegnate nella riduzione dei costi e nel rafforzamento dell'efficienza interna. Si è assistito a un processo di notevole consolidamento dell'indotto. I recenti cali della domanda e della produzione hanno aggravato il quadro e secondo le stime l'eccesso di capacità in Europa è almeno del 20%. A livello mondiale la capacità di produzione di autoveicoli è oggi di circa 94 milioni di unità l'anno, mentre secondo le stime la domanda nel 2009 sarà di circa 55 milioni.

Ad aggravare la situazione è il crescente rischio di **protezionismo**, che minaccia di ridurre l'accesso ai mercati dei paesi terzi da parte dei produttori europei che si sono imposti sui mercati di esportazione. I primi casi concreti di questo fenomeno sono stati rappresentati da nuovi obblighi in materia di licenze di importazione (ad esempio in Argentina e in Brasile) e da un aumento dei dazi all'importazione (ad esempio in Russia).

Attualmente le **previsioni per il 2009 non sono incoraggianti**: si prevede un'ulteriore contrazione del mercato delle autovetture compresa tra il 12 e il 18% (quantificabile in 1,5–2,5 milioni di veicoli). L'industria del settore prevede un calo di circa il 30% della domanda di veicoli commerciali. È prevedibile che ciò determini nuove tensioni sull'intera catena del valore nel settore automobilistico, soprattutto a livello di volume della produzione, utilizzo degli impianti, occupazione e investimenti nella ricerca. A causa della riduzione della domanda è probabile un prolungato calo della produzione, stimato nell'ordine del 25% già solo nei primi due trimestri del 2009.

Il calo della produzione e la conseguente riduzione dei costi da parte dei costruttori automobilistici hanno già determinato tagli **occupazionali**, che finora hanno interessato prevalentemente i lavoratori con contratto a tempo determinato. Dal settore giungono però indicazioni che il peggioramento delle condizioni di mercato potrebbe mettere a rischio il posto di lavoro del 15-20% degli addetti, mentre un fornitore su tre è minacciato dalla crisi. Gli effetti negativi sull'occupazione potrebbero essere amplificati dall'impatto che ciò avrà su singole regioni in considerazione della concentrazione geografica e del modello organizzativo a *cluster* dell'industria automobilistica. I possibili effetti indotti dalle ristrutturazioni di GM e Chrysler possono provocare ulteriori tensioni; la General Motors, ad esempio, ha annunciato la soppressione nei prossimi anni di 47 000 posti di lavoro, 26 000 dei quali al di fuori degli Stati Uniti.

Ciononostante le **prospettive mondiali a lungo termine** restano promettenti per l'industria automobilistica: la domanda mondiale di veicoli dovrebbe raddoppiare o addirittura triplicare nei prossimi venti anni a seguito della diffusione dell'auto sui mercati emergenti. La necessità ineludibile di un parco auto più ecologico si tradurrà in nuove opportunità per le tecnologie innovative. Dato poi che l'attuale calo della domanda su mercati maturi quali quello europeo e quello statunitense allunga i tempi di un rinnovo totale del parco auto, ci sarà ancora più spazio per la ripresa. È quindi particolarmente importante che l'industria automobilistica europea sia in grado di resistere all'attuale congiuntura sfavorevole per essere in condizioni di sfruttare la ripresa della domanda quando questa si concretizzerà.

2. Risposta politica

Il partenariato di Lisbona per la crescita e l'occupazione rilanciato nel 2005 ha visto nel settore automobilistico un patrimonio dell'Europa e prendendo le mosse da lì il **piano europeo di ripresa economica**¹ ha ritenuto che tale settore dovesse essere oggetto di una forte risposta politica. Per il futuro è assolutamente prioritario garantire la capacità dell'industria europea di reagire all'attuale crisi uscendone più forte per competere a livello mondiale una volta che saranno migliorate le condizioni del mercato. Questo scenario si realizzerà se l'industria automobilistica vincerà la triplice sfida che l'attende, ovvero la sfida della leadership tecnologica associata a risultati di prim'ordine nel campo ambientale e della sicurezza.

Il piano di ripresa sottolinea che non basta soltanto affrontare le cause degli attuali problemi dell'industria automobilistica, ma occorre farlo in modo da garantirne e rafforzarne ulteriormente la competitività a lungo termine. Per questo occorre, in particolare, rispondere all'evoluzione della domanda dei consumatori in Europa e nel mondo accelerando lo sviluppo e la produzione di automobili ecologiche mediante forti investimenti nella R&S e nell'innovazione. A sua volta questa strategia darà un importante contributo a che l'industria sia pronta per l'economia a bassa emissione di CO₂ e concorrendo così al raggiungimento degli obiettivi dell'Europa in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ e di una maggiore sicurezza energetica.

La **responsabilità primaria** nell'affrontare la crisi è dell'**industria**, delle singole imprese e del loro management. L'industria è direttamente chiamata a risolvere i problemi strutturali di efficienza della produzione e di utilizzo degli impianti in modo da conseguire una maggiore sostenibilità e competitività a lungo termine.

Nel contesto della politica industriale complessiva, l'UE e i suoi Stati membri possono contribuire a creare le **condizioni quadro** nelle quali l'industria può prosperare. Possono inoltre promuovere una concorrenza leale sui mercati mondiali aperti. Un **sostegno pubblico** mirato e temporaneo a livello dell'UE e degli Stati membri può servire a integrare gli sforzi che il settore sta compiendo per resistere alla crisi e ammortizzare gli effetti negativi sull'occupazione dovuti alle probabili ristrutturazioni. Il sostegno pubblico dovrebbe preferibilmente essere assicurato attraverso strumenti orizzontali applicabili all'industria nel suo insieme e dovrebbe concretizzarsi in un mix di interventi a livello europeo e degli Stati membri. In un incontro informale con i ministri in data 16 gennaio, gli Stati membri hanno condiviso questa impostazione e concordato una serie di principi chiave cui ispirare la loro risposta alla situazione attuale, come ad esempio la necessità di mercati mondiali aperti, la concorrenza leale, il rispetto dell'impegno a legiferare meglio, la cooperazione e la trasparenza.

Sarà importante garantire la **coerenza, l'efficienza e il coordinamento** delle misure adottate a livello nazionale. Tenuto conto che la rilevanza dell'industria automobilistica europea deriva in gran parte dagli effetti indiretti che essa produce sul più generale quadro economico dell'UE, è particolarmente importante garantire il corretto funzionamento del mercato interno, salvaguardare la neutralità competitiva e condizioni di parità tra gli operatori, in modo da assicurare anche la solidarietà tra gli Stati membri.

¹ Comunicazione della Commissione al Consiglio europeo del 26.11.2008: "Un piano europeo di ripresa economica", COM(2008) 800.

Nel piano europeo di ripresa economica la Commissione ha fissato gli elementi essenziali del sostegno pubblico applicabili al settore automobilistico. Alcune di queste misure hanno carattere generale, mentre altre si rivolgono specificamente all'industria automobilistica. La strategia proposta persegue principalmente i seguenti **obiettivi**: 1) sostenere la domanda in modo da contribuire a contrastare gli effetti della stretta creditizia; 2) facilitare il processo di adattamento ammortizzando i costi che le ristrutturazioni comportano soprattutto per i lavoratori e promuovere la loro riqualificazione; 3) favorire l'ammodernamento degli impianti per garantire la competitività sostenibile di questo settore a livello mondiale ed infine 4) aiutare l'industria ad attuare le profonde trasformazioni tecnologiche necessarie per affrontare la sfida del cambiamento climatico. Alcuni passi avanti sono già stati compiuti, ma è importante che il pieno conseguimento degli obiettivi avvenga in modo efficiente e coerente.

a) Condizioni quadro e CARS 21

Attraverso CARS 21 la Commissione ha sviluppato per l'industria automobilistica un quadro politico coordinato e prevedibile a medio-lungo termine, che coinvolge tutti i principali soggetti interessati in un dialogo e una consultazione continui. Nell'attuale congiuntura economica è ancora più importante un orientamento chiaro a favore della competitività a lungo termine che abbia al centro l'innovazione, la sicurezza e l'efficienza ambientale. La Commissione ribadisce quindi il suo impegno a tener debitamente conto delle raccomandazioni dell'iniziativa CARS 21 (cfr. allegato 1), nel pieno rispetto dei principi del programma "Legiferare meglio". La Commissione si adopererà affinché le future esigenze del trasporto su strada e di una mobilità sostenibile trovino una risposta coerente, coordinata e lungimirante nel follow-up all'iniziativa CARS 21. Vista la portata degli effetti della crisi attuale, la Commissione pondererà i costi e i benefici di qualsiasi nuova iniziativa legislativa e cercherà, per quanto possibile, di evitare di introdurre nuovi oneri economici.

b) Accesso al credito e investimenti continui nell'innovazione e nella ricerca

È essenziale **ripristinare la disponibilità dei finanziamenti a condizioni ragionevoli e la liquidità** in modo da evitare l'espulsione dal mercato delle imprese sane e consentire l'accesso dei consumatori al credito necessario per l'acquisto di un'automobile nuova. È assolutamente prioritario garantire che il sistema finanziario riprenda a funzionare correttamente in modo che l'economia possa avviarsi verso la ripresa: ciò è particolarmente importante per il settore automobilistico, trattandosi di un settore ad elevata intensità di capitale nel quale la domanda privata è finanziata dal ricorso al credito. L'industria automobilistica dovrà finanziare la ricerca e l'innovazione, soprattutto per progettare nuovi motori in grado di rispettare già dal 2012 l'ambiziosa normativa europea per la riduzione delle emissioni di CO₂. I nuovi veicoli dovranno inoltre rispettare valori limite delle emissioni di inquinanti più rigorosi e requisiti di sicurezza più severi. È quindi assolutamente necessario sostenere l'accesso delle imprese al credito.

Il tema del credito, importante non soltanto per il futuro dell'industria automobilistica europea ma per l'economia in generale, andrebbe affrontato **principalmente** attraverso **misure di sostegno del settore finanziario** a livello europeo e degli Stati membri. A questo proposito la Commissione ha già intrapreso alcune importanti iniziative con l'adozione della comunicazione relativa all'applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato al settore

bancario² e della comunicazione sulla ricapitalizzazione delle istituzioni finanziarie nel contesto dell'attuale crisi finanziaria³. Per quanto concerne specificamente il settore automobilistico, va osservato che anche le filiali finanziarie dei costruttori automobilistici possono essere ammesse a beneficiare degli aiuti previsti dai regimi di aiuti adottati dalla Commissione per il settore bancario. Inoltre la Commissione, consapevole del carattere potenzialmente nefasto dei **problemi di liquidità, soprattutto a livello dell'indotto**, studierà insieme alla Banca europea per gli investimenti (BEI) e agli Stati membri come migliorare il flusso dei finanziamenti alle PMI, compreso l'indotto automobilistico.

Per quanto concerne la questione degli aiuti di Stato, il nuovo **quadro di riferimento temporaneo per le misure di aiuto di Stato** adottato a dicembre 2008⁴ (e leggermente modificato in data 25 febbraio 2009) ha come finalità quella di consentire agli Stati membri di fornire aiuti alle imprese con problemi di accesso alla liquidità. Strumenti tipo ammessi in questo quadro sono i prestiti agevolati, le garanzie agevolate e altri prestiti agevolati per la produzione di prodotti verdi, tra cui le automobili ecologiche. Va a questo proposito sottolineato che gli aiuti concessi in questo quadro devono rispettare appieno le norme del mercato interno per evitare distorsioni e la frammentazione del mercato. Questo quadro si applica unicamente alle imprese le cui difficoltà non sono anteriori alla crisi, mentre per le imprese le cui difficoltà sono riconducibili principalmente a problemi strutturali piuttosto che alla crisi attuale occorre che eventuali aiuti di Stato siano sostenuti da un piano di ristrutturazione in grado di garantire la redditività a lungo termine in linea con gli obiettivi di promozione della competitività del settore.

Laddove se ne rinvenga la necessità, i numerosi **strumenti "tradizionali" relativi agli aiuti di Stato** (cfr. elenco nell'allegato 2) di cui gli Stati membri dispongono per sostenere le loro industrie possono anche essere un mezzo importante per promuovere la ricerca e l'innovazione, lo sviluppo ambientale e le ristrutturazioni dell'industria automobilistica, purché siano comunque garantite condizioni di parità tra gli operatori nel mercato interno.

Finché permarrà questa fase di rallentamento dell'economia la Commissione, insieme alla Banca europea per gli investimenti e agli Stati membri, sosterrà gli sforzi dell'industria volti al **mantenimento degli investimenti nelle tecnologie del futuro** (in particolare nelle tecnologie verdi quali l'efficienza nel consumo di carburante e i sistemi di propulsione alternativi). I principali strumenti saranno la **Banca europea per gli investimenti** e il **settimo programma quadro di ricerca**.

Attraverso lo strumento europeo per il trasporto pulito la BEI ha già incrementato l'importo dei prestiti destinati al settore automobilistico portandolo a 4 miliardi di euro nel 2009 e nel 2010. Le risorse per i prestiti alle industrie automobilistiche possono essere attinte anche da programmi orizzontali, in particolare quelli destinati alle PMI o quelli in materia di convergenza o sicurezza. I lavori procedono già a un buon ritmo e a marzo la BEI dovrebbe approvare una serie di progetti per il settore automobilistico del valore di 3,8 miliardi di euro, mentre il valore complessivo degli altri progetti in preparazione è di 6,8 miliardi di euro. La

² Comunicazione "L'applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato alle misure adottate per le istituzioni finanziarie nel contesto dell'attuale crisi finanziaria mondiale" del dicembre del 2008 (GU C 16 del 22.1.2009), rivista il 25.2.2009 [C(2009) 1270].

³ Comunicazione della Commissione: "La ricapitalizzazione delle istituzioni finanziarie nel contesto dell'attuale crisi finanziaria: limitazione degli aiuti al minimo necessario e misure di salvaguardia contro indebite distorsioni della concorrenza (GU C 10 del 15.1.2009, pag. 2).

⁴ 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 (GU C 16 del 22.1.2009, pag. 1).

Commissione e la BEI continueranno a lavorare in stretta collaborazione per garantire la massima efficacia possibile dei finanziamenti. È sempre all'esame l'ipotesi di concentrare all'inizio del periodo i prestiti in programma per il 2009 e il 2010. Sono state semplificate le procedure di concessione dei finanziamenti, in modo che una volta presentata una domanda di sostegno finanziario l'iter decisionale sia il più breve possibile, pur nel rispetto di rigide procedure di valutazione che garantiscano la redditività degli investimenti nel lungo periodo.

Questo impegno sarà integrato da un **partenariato di ricerca** sulla mobilità del futuro tra il settore pubblico e quello privato, il cui valore complessivo è stimato in un miliardo di euro. In linea con i lavori preparatori svolti nel quadro del settimo programma quadro di ricerca e con le pertinenti piattaforme tecnologiche europee, il partenariato si concentrerà soprattutto sullo sviluppo di veicoli "verdi", come autovetture, autobus, veicoli urbani e camion, ma si occuperà anche di tematiche connesse, quali le infrastrutture e la logistica. Occorre sfruttare anche tutte le possibilità di maggiore semplificazione amministrativa a livello dei programmi pubblici di R&S e dei partenariati pubblico-privato di R&S. La Commissione invita poi gli Stati membri a sostenere la R&S in campo ambientale e a incrementare gli investimenti nelle infrastrutture per il trasporto ecologico, quali quelle per le auto elettriche e i veicoli a idrogeno, con interventi coordinati così da evitare costose sovrapposizioni e massimizzare gli effetti positivi.

La Commissione sta infine lavorando alla definizione della **standardizzazione** necessaria affinché le nuove soluzioni tecnologiche si collochino in un quadro di certezza del diritto e possano essere applicate in tutto il mercato interno.

c) Rilanciare la domanda di veicoli nuovi e accelerare il rinnovo del parco auto

Gli Stati membri hanno adottato misure sul lato della domanda, trattandosi dello strumento più efficace per **contrastare il calo a breve della domanda e accrescere la fiducia dei consumatori**. Dato che nove Stati membri hanno già introdotto programmi di riciclaggio e recupero dei veicoli ("programmi di rottamazione") e altri ne stanno valutando l'adozione, la Commissione ha invitato gli esperti degli Stati membri per la prima volta in data 16 febbraio 2009 per garantire la trasparenza di ogni iniziativa e procedere a uno scambio sulle migliori pratiche. Essa ha discusso con gli Stati membri i principi comuni che consentiranno un'adozione agevole di questi programmi di rottamazione (cfr. allegato 3) e si è anche impegnata ad accelerare il processo della loro approvazione a norma della direttiva 98/34/CE.

La Commissione invita gli Stati membri ad avvalersi appieno degli **appalti pubblici** per rilanciare, nel breve periodo, la domanda di autoveicoli più puliti ed efficienti dal punto di vista del consumo di carburante, valutando la possibilità di promuovere gli investimenti nelle infrastrutture e quelli finalizzati al rinnovo del parco automezzi pubblici, compresi i veicoli pesanti.

d) Salvaguardare le competenze e l'occupazione e ridurre al minimo i costi sociali

Le prospettive dell'occupazione nel settore automobilistico preoccupano e meritano ogni attenzione della politica. Gli Stati membri dovranno affrontare gravi problemi e alcune regioni rischiano di essere colpite molto duramente.

È in questo quadro che le parti sociali e le organizzazioni economiche europee del settore hanno varato nell'ottobre del 2007 un "**Partenariato europeo per prepararsi al cambiamento** nell'industria automobilistica". È in fase di attuazione un programma di lavoro

complessivo di durata biennale, per prevedere e attenuare le conseguenze sociali delle ristrutturazioni.

Per sostenere i **costi sociali dell'adeguamento e garantire che i livelli di competenze necessari** alla futura competitività del settore non vengano dispersi possono essere mobilitati diversi fondi e strumenti delle politiche dell'UE. Andrebbero a tal fine utilizzate modalità che favoriscano il progressivo passaggio a nuove forme di produzione, senza con ciò escludere le ristrutturazioni necessarie. Questo tipo di misure, valido per tutti i settori, è particolarmente importante per il settore automobilistico con il suo indotto, visto che vi si registreranno notevoli eccessi di capacità.

La Commissione ha proposto anche un incremento degli anticipi da parte del **Fondo sociale europeo (FSE)** e una semplificazione dei criteri. Questi fondi potranno essere utilizzati a sostegno di misure di esecuzione volte a preservare i posti di lavoro e a contrastare la disoccupazione nell'industria automobilistica. Si potrà trattare ad esempio di misure per: i) sostenere i lavoratori a orario ridotto finanziando la formazione e una parte dei costi del lavoro, salariali e non; ii) sostenere le ristrutturazioni aziendali e del settore; iii) finanziare la riqualificazione professionale; iv) prepararsi ai cambiamenti necessari e adeguare le competenze. Vi sono già validi esempi – cui eventualmente rifarsi – di come il FSE abbia in passato sostenuto con successo alcune ristrutturazioni nel settore automobilistico.

Vanno anche esaminate a fondo le possibilità di interventi finanziati dal **Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG)**. Per quanto concerne il settore automobilistico, il FEG è già intervenuto in quattro casi e un quinto è all'esame. La disponibilità di questo sostegno sarà ancora maggiore una volta che il Parlamento europeo e il Consiglio avranno adottato la recente proposta della Commissione che consentirà interventi più rapidi del fondo e – per un periodo di tempo limitato – ammetterà interventi giustificati dall'attuale crisi economica indipendentemente da qualsiasi rapporto con la globalizzazione.

e) Mercati aperti e concorrenza leale a livello mondiale

In periodi di crisi economica cresce la probabilità che gli Stati cerchino di proteggere le industrie nazionali frapponendo ostacoli agli scambi. **La concorrenza leale su mercati aperti** può contribuire a contrastare la crisi in atto, mentre eventuali misure protezionistiche rischiano di aggravarla. L'UE è decisa a evitare l'introduzione di nuove restrizioni agli scambi con i paesi terzi. Si aspetta che i suoi partner commerciali assumano lo stesso atteggiamento e non tollererà la rinascita del protezionismo.

La Commissione seguirà da vicino gli sviluppi internazionali e incoraggerà il **dialogo a livello internazionale**, in particolare con i suoi principali partner internazionali tra cui USA, Giappone, Corea e Cina, con i quali collaborerà in modo da garantire che i mercati mondiali restino aperti e sia garantita una concorrenza leale.

3. Rafforzare il partenariato

La Commissione è impegnata a riunire gli Stati membri e altri soggetti al fine di garantire una strategia coerente e coordinata a sostegno dell'industria automobilistica europea. Seguirà costantemente gli sviluppi della situazione. La Commissione propone un rafforzamento dell'iniziativa CARS 21 e una tavola rotonda con gli Stati membri, l'industria automobilistica (costruttori e indotto) e sindacati. L'obiettivo sarebbe quello di disporre di una struttura per l'informazione reciproca, il dialogo e lo scambio delle migliori pratiche. Questa tavola rotonda dovrebbe sostenere gli sforzi di ristrutturazione in modo che il settore sia in grado di competere sui mercati mondiali; un'attenzione particolare dovrebbe essere riservata ad evitare la dispersione delle competenze di cui il settore dispone e alla riqualificazione dei lavoratori per mansioni future e per nuovi lavori in questo e in altri settori.

La tavola rotonda dovrebbe anche seguire gli sviluppi nei seguenti settori:

- la ripresa della **domanda privata** e l'anticipazione temporale della **domanda pubblica**;
- il sostegno finanziario alla **ricerca**;
- un sostegno attivo, attraverso il Fondo sociale europeo e il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione, per ridurre l'**eccesso di capacità** senza disperdere la **manodopera qualificata**;
- il rispetto rigoroso delle **raccomandazioni dell'iniziativa CARS 21**, soprattutto in rapporto al tema "Legiferare meglio" e alla necessità di ponderare i costi e i benefici di qualsiasi nuova iniziativa legislativa per evitare, per quanto possibile, di introdurre nuovi oneri economici.

La Commissione è pronta a sfruttare appieno le potenzialità offerte dal Consiglio economico transatlantico (TEC) per un più intenso dialogo con gli USA sulla situazione dei costruttori automobilistici americani e sulla relative ricadute sull'UE.

Allegato 1: Conclusioni della revisione intermedia dell'iniziativa CARS 21

Allegato 2: Inventario degli strumenti relativi agli aiuti di Stato

Allegato 3: Orientamenti relativi ai programmi di rottamazione

ANNEX 1

CARS 21 MID-TERM REVIEW

FINAL CONCLUSIONS

as adopted by the CARS 21 Mid-Term Review High Level Conference on 29th
October 2008 in Brussels

As a significant sector in the European economy, with significant employment, investment, research and development and a strong multiplier effect, attention needs to be paid to ensuring the continuation of a strong European automotive industry.

As part of the Commission's modern industrial policy, the CARS 21 process (originally launched in 2005) aims "to make recommendations for the short-, medium-, and long-term public policy and regulatory framework for the European automotive industry that enhances global competitiveness and employment while sustaining further progress in safety and environmental performance at a price affordable to the consumer."

Creating stimulating framework conditions, which take full account of business realities becomes all the more important in light of the current overall downturn in the global economic environment and the consequent negative effect on consumer confidence. The ongoing credit crisis has reached the mainstream sectors of the economy and is having a highly detrimental impact on the vehicle market. Given that motor vehicles are one of the most important consumer goods in terms of total household expenditure the demand for cars is highly correlated with the general business cycle. The current economic situation is therefore having an adverse impact on the sales of new vehicles in Europe which, by extension, further complicates the situation with regard to manufacturing capacity utilisation. The European Automobile Manufacturers Association reports that demand for new cars in Europe decreased by 7.3% in July, 15.7% in August and stalled to their lowest level in September since 1998. In the first three quarters of 2008, 4.4% fewer cars were registered in the European Union than over the same period in 2007. Lower sales and an unfavourable economic environment in turn translate into reduced margins and profitability, putting pressure on employment and limiting the possibility of increasing R&D budgets.

The strategies pursued and actions undertaken by individual companies largely determine the ability of the automotive industry to face the challenges of a changing world. The role of public policy is to create an environment in which industry can thrive. Public policy also has to address concerns of general interest: these mainly relate to regulating the market, protecting the health and security of citizens and safeguarding the natural environment. Public policy should be predictable while correctly reflecting the increasingly complex demands of society and anticipating trends in world markets as well as taking into account the overall economic situation and its implications for the automotive industry.

To contribute to this aim, the Commission has launched the mid-term review of CARS 21 and has sought views from stakeholders on the automotive regulatory framework. These have been outlined in the CARS 21 mid-term review report. The CARS 21 follow-up Conference held an exchange of views on the automotive industry and has unanimously adopted the following conclusions.

Conclusion 1: CARS 21 process

The CARS 21 process has played an important part in providing increased coherence to automotive policy and regulatory activity at the European level. It should therefore be continued in the future. In light of the future role, which European energy-, environment- and transport policy will play for the automotive industry, the Commission should consider converting CARS 21 into a wider stakeholder co-ordination forum in the 2010 perspective. It should involve a broader range of relevant stakeholders responsible for policy development and implementation (e.g. European Institutions and Member States, automotive industry, automotive suppliers and the downstream sector, energy producers and distributors, environmental and road safety NGOs, consumers, employee representatives, infrastructure providers, the construction sector, standardisation bodies etc.). Such a forum should, inter alia, consider progress being made on the forward-looking aspects of the conclusions presented in the current mid-term review.

Conclusion 2: Application of Better Regulation principles

Efforts made to implement better regulation principles in automotive sector law-making are welcomed and all stakeholders agree that the overall quality of legislation has improved both in terms of content and process. While reaffirming their commitment to these principles as outlined in the original CARS 21 exercise, stakeholders point out that in developing Community legislation improvement is needed with regard to the quality of impact assessments, the provision of sufficient lead time and predictability (especially taking into account product planning and development lifecycles), the application of cost-effectiveness principles and the analysis of economic, social, employment and international competitiveness impacts of regulation. Stakeholders stress the need for regulatory coherence both at EU level as well as between EU and national legislative frameworks where national legislation is applicable in addition to Community legislation.¹

The challenge of simultaneously providing long-term regulatory clarity and accurately quantifying the costs and benefits of legislative activity is recognised. There is agreement that when deciding on the next step of regulatory requirements (N+1), the direction and ambition level for the step thereafter (N+2) should be indicated on the basis of available information regarding technical feasibility, projected costs and expected benefits. Such long-term targets should be subject to subsequent detailed impact assessments of their feasibility and impacts closer to the application date of the legislation with detailed consideration given to establishing accurate and realistic ex-ante cost and benefit analyses.

All stakeholders jointly undertake to continue work on strengthening the application of better regulation principles in the future and to support these efforts in good faith with the expertise and know-how at their disposal.

Conclusion 3: Cumulative effect of regulation, fleet renewal and affordability

The cumulative effect of regulation should be given particular attention in the case of the automotive sector, which is subject to legislative activity in a variety of areas. The cumulative cost of regulation is recognised as being highly important due to its potential effect on consumer affordability (impact on retail prices) and fleet renewal, which in turn has an effect

¹ In this context, industry has proposed to investigate improvements with regard to the application of better regulation principles to the End-of-Life Vehicles Directive.

on both the competitiveness of the automotive industry and the environmental and safety performance of the vehicle fleet on European roads. The importance of an overall framework, which is supportive of fleet renewal is therefore stressed. The preparatory process of future legislative proposals should systematically place the individual pieces of legislation being considered into the context of the overall cumulative effect of automotive regulation and should consider the relationship between manufacturer costs, the effect on retail prices and the ability of consumers to pay for additional costs. The interaction between individual regulatory requirements should be assessed and their extent determined in order to incorporate the effects of conflicting impacts and positive synergies into the process of legislative development.

Conclusion 4: International harmonisation and regulatory simplification

Progress made on international harmonisation in the automotive sector in the framework of the 1958 and 1998 Agreements of the UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) is welcomed, stakeholders consider the policy direction outlined in CARS 21 to have been successful and recommend that it should be continued. Stakeholders consider that attention should be paid to ensuring that international harmonisation achieves real convergence in global vehicle-related regulations and that support for the international uptake of European standards is continued. It is recommended that the Commission, in co-operation with the relevant stakeholders, should develop a future work plan for activities at the UNECE in 2009, bearing in mind the need to preserve the ability of the EU to regulate areas of key concern for itself, such as environmental and safety related matters.

Conclusion 5: Improving the functioning of the internal market

Progress has been made with regard to the extension of the whole vehicle type approval system and all stakeholders continue to consider it as the best means for safeguarding the internal market for new vehicles. It is recommended that, to the extent possible, Article 95 should be the legal basis for EU regulations which directly impact the technical specification of vehicles. Improving the individual vehicle approval system should be considered with a view to defining alternative legal requirements for the individual approval of vehicles imported from third countries. Furthermore, the type-approval framework for new technology vehicles should be established at the European level in order to allow the EC type-approval of such vehicles while stakeholders also agree that a global standard in this area should be pursued wherever possible.

Stakeholders recommend that further action should be considered to improve the functioning of the internal market with regard to used vehicles. In particular, means to improve import- and roadworthiness testing procedures should be evaluated as well as assessing how to ameliorate the negative environmental and safety consequences resulting from the import of older vehicles with lower technical and environmental parameters.

Conclusion 6: Taxation and financial incentives

Stakeholders note that differing vehicle-related taxation regimes in EU Member States may have a detrimental effect on the functioning of the internal market² while recognising that a variety of considerations have an impact on how taxation policy is determined by individual Member States. Stakeholders note the limited progress being made on the adoption of the

² In this context, industry has stressed that differing taxation regimes always hinder the full realisation of economies of scale.

Directive on passenger car taxation while also taking note of the fact that an increasing number of Member States are moving towards CO₂-based taxation. Stakeholders agree that co-ordination between Member States on vehicle taxation should be encouraged to the extent possible in order to improve the overall effectiveness of the measures and avoid the fragmentation of the internal market. Stakeholders agree that technology-neutral financial incentives, which avoid fragmenting the internal market, can play an important role in encouraging the introduction of innovative solutions and recommend that the Commission updates the guidance paper it has previously issued on the application of fiscal incentives.

Conclusion 7: Fuel efficiency and CO₂ emissions' standards

The new CO₂ strategy adopted by the Commission has made a start in implementing the integrated approach to reducing CO₂ emissions. It is acknowledged that differences of opinion remain between the various stakeholders regarding the process and substance of developing individual supply-side proposals under the integrated approach. Stakeholders reconfirm the importance of also using demand-side measures to complement actions taken on the supply side and particularly stress the importance of providing accurate and consistent information to consumers. Consequently, there is unanimous agreement that proposals should be put forward to harmonise CO₂ labelling across the European Union.

For the medium term, stakeholders agree that the next-generation legislative framework for reducing CO₂ emissions from road transport on the basis of an integrated approach should come into force in the 2020 timeframe with the relevant proposals made by 2014 at the latest (see Conclusion 8 for more details).

The application of an integrated approach to CO₂ reduction-related regulatory activity should be continued while cost-effectiveness, technology neutrality, sufficient lead time and regulatory predictability should form a core part of implementing such an approach.

The integrated approach should cover a broad range of actions to maximise CO₂ reduction potential and achieve cost-effective CO₂ reductions from both new vehicles and the existing vehicle fleet. In principle, all measures which can contribute to reducing CO₂ emissions should be included and their application should be encouraged. However, what concerns that part of the future CO₂ reduction framework, which is subject to quantification (and which can thus contribute and count towards the meeting of targets or CO₂ reduction obligations), it should include all those measures and activities whose contribution is measurable, quantifiable and monitorable. Furthermore, it should enable clear identification of which stakeholders are responsible for delivering the improvements (and, in the case of joint initiatives, to what extent each stakeholder is contributing).

What concerns those pillars, which have thus far been left out of the quantified integrated approach (i.e. eco-driving, infrastructure, traffic management), it should be investigated whether and how it is possible to measure their contribution in the future. If the precise contribution of a measure cannot be determined with full accuracy, its contribution to the integrated approach should be based on a fair technical assessment of the likely CO₂ reduction which they can deliver as certainty has to be provided with regard to their impact being delivered in practice.

Stakeholders agree that the integrated approach is most effective when a strong demand-side framework complements measures taken on the supply side and therefore recognise that taxation policy has an important role to play with regard to consumers.

Finally, the integrated approach, in which individual actions reinforce and complement one another, should be clear and provide a high degree of confidence, predictability and proportionality to all the stakeholders involved. Hence, the overall legislative framework should clearly identify the contribution which the different pillars should make.

For the long term, all actors in the integrated approach should take steps to enable road transport in Europe to be largely decarbonised by 2050.

Conclusion 8: Measuring real-life emissions

The current New European Drive Cycle should be revised to improve its correlation to modern real world driving conditions, to provide consumers with a better perception of real life fuel economy and to ensure that the maximum number of possible “eco-innovations” (i.e. CO₂ reduction measures currently not covered by the test cycle) can be covered under the testing procedure in order to promote innovation and set a framework supportive of EU leadership in environmental technologies. Stakeholders agree that this revision should take place in the medium-term and should be used as a basis for the setting, measuring and monitoring of the new generation of fuel efficiency targets for 2020. In this context, developing a World Light Duty Test Procedure at the UNECE is supported by stakeholders and it is recommended that an effort should be made to modify the existing test cycle through developing this global procedure. The review of the test cycle will contribute to discussions at the UNECE of developing a globally harmonised test cycle for light duty vehicles; however, it is not conditional on the progress made at UNECE level. Any changes resulting from the new measurement system will have to be reflected in the new CO₂ targets.

Stakeholders agree that maximum efforts should be made to apply the World Heavy Duty Cycle at a global level.

Conclusion 9: Future of mobility

Stakeholders expect that the internal combustion engine will remain the primary power-train in 2020 perspective. In parallel, an increasingly important role will be played by hybrid technology (seen as promising in the context of providing a sustainable pathway to increased electrification), the increased use of biofuels (seen as a useful complement to conventional fuels provided that robust sustainability criteria are developed and technical compatibility is ensured) as well as Compressed Natural Gas and Liquefied Petroleum Gas. For the medium- and longer term, stakeholders agree that electric battery-powered vehicles (incl. hybrids and plug-in hybrids) and hydrogen-powered vehicles are currently the most promising options.

Markets remain the best means for determining the most appropriate technological mix for the future while stakeholders also agree that co-operation between public authorities and the private sector will be required if new automotive technologies and energy carriers are to be introduced on the market, particularly in order to ensure that policy- regulatory-, or standards-related requirements do not act as unnecessary barriers to the introduction of new technologies and that the necessary energy and fuels can be made available. There is unanimous agreement that, in line with better regulation principles, the various scenarios for the future should be verified through rigorous independent research and full stakeholder engagement. In order to develop a co-operative and realistic approach to future mobility stakeholders recommend that, inter alia, the following questions should be investigated in more detail:

- *future mobility characteristics for urban-, rural- and long distance transport (both passenger and freight) combined with an assessment of the role of different vehicle types therein.*
- *future energy needs of vehicles and the role of the different energy carriers (conventional fuels, alternative fuels, electricity, hydrogen) in meeting these needs.*
- *greenhouse gas emissions and other environmental impacts as well as energy efficiency implications associated with the production, distribution and use of individual energy carriers (using a lifecycle approach).*
- *future infrastructure and distribution network requirements needed to supply the energy safely.*
- *supportive measures directed at overcoming market entry barriers, especially in the transition period, for innovative new technologies, including their infrastructure needs.*
- *implications for the long-term global competitive position of the European industry, the automotive supply chain and for research and development activities.*
- *implications for the role and extent of future requirements regarding standardisation, regulation and consequences for the European internal market³.*

Conclusion 10: Road Safety

Applying an integrated approach based on vehicle technology, driver behaviour and infrastructure remains the most effective method for improving safety on European roads. What concerns past activity regarding vehicle technology stakeholders note, and broadly welcome, the Commission's proposals to legislate on CARS 21 road safety recommendations, including active safety measures such as the Electronic Stability Control, Advanced Emergency Braking Systems and Lane Departure Warning Systems. Stakeholders believe that while substantial progress has been made on the vehicle technology pillar of the integrated approach, a renewed focus and additional improvements with regard to the other pillars should provide further opportunities to enhance road safety, particularly where implementation remains uneven between different Member States. In this respect, the Commission has an important role to play.

In the future, action continues to be needed across each of these pillars.

In particular, with regard to the road user, effective traffic law enforcement (including cross-border enforcement as proposed by the Commission) as well as driver education and training should be concentrated on.

Regarding infrastructure improvements, moving forward quickly with high accident concentration sections remediation should be a priority together with conducting road safety impact assessments and audits.

Progress on vehicle technology should include putting the proposals contained in the General Safety Regulation into practice. Stakeholders consider active safety systems and intelligent transport systems as being of central importance to improving road safety in the future together with improvements in vehicles' compatibility. As such systems continue in technical development and mature towards market application, stakeholders agree that discussions on a new road-map beyond the vehicle technology measures already proposed should commence and should include all pillars of the integrated approach.

³ In this context, consumer representatives have raised the importance of looking at the possible implications of different schemes used in urban areas to limit access to specific types of vehicles.

Stakeholders also believe that action should be considered to reduce casualties among vulnerable road users, such as pedestrians, cyclists and motorcyclists.

A series of new, post-2010 objectives for road safety should be agreed at the European level while not limiting individual Member States in establishing national targets.

Conclusion 11: Trade and overseas markets

The principle of increased trade liberalisation is supported as market access to emerging economies will be increasingly important for the global competitiveness of the automotive industry. Stakeholders continue to stress that in the context of trade relations the key issues which need addressing relate to the reduction of import tariffs, tackling non-tariff barriers, avoiding opt-outs for the automotive sector (“flexibilities”) for protectionist purposes and ensuring that intellectual property rights are protected. Rigorous sectoral impact analyses should be used to evaluate the potential effects of trade agreements (individually and cumulatively) in order to establish a clear understanding of the possible employment, investment and market impacts associated with different trade policy options.

The lack of agreement in the Doha Development Agenda negotiations is of concern and it is recommended that talks be resumed as soon as possible with the aim of reaching an ambitious and balanced agreement based on the principle of mutual benefit and in order to achieve improved market access. In this context, the automotive industry has expressed its concern and disappointment with the latest NAMA (Non-Agricultural Market Access) text, particularly what concerns the possibility of the European Union applying a major reduction in its industrial tariffs with emerging economies maintaining peak tariffs through the exclusion of sensitive tariff lines from the Swiss Formula⁴ calculation. The automotive industry therefore urges the Commission to avoid a situation where the market access of its products to emerging markets would be limited while the European market would be subject to a substantial rise in imports with ensuing consequences for investment and employment. The Commission has stressed that, while market access is likely to improve in some cases, the value of a multilateral trade agreement for the EU economy is measured in non-restrictive terms across the whole European economy. The Commission expressed confidence that the DDA will create new trade and reinforce existing trade openness as insurance against future protectionism, which will result in overall benefits for the EU economy as a whole.

The Commission is negotiating a number of bilateral free trade agreements (FTAs). These negotiations should continue, with India, ASEAN and Mercosur being identified as being of particular importance. The key priority from the perspective of the automotive industry in these negotiations is to ensure significantly improved market access as a pre-condition for offering preferential access to the European automotive market. The automotive industry has expressed its concern about the possibility of an FTA with unbalanced automotive provisions being concluded with South Korea, in which the need to eliminate non-tariff barriers is not reflected. Solving the question of automotive non-tariff barriers remains a key concern for the EC and the Commission expressed optimism that such a solution can be found.

The Commission will continue placing significant emphasis on bilateral trade dialogues, in particular the Transatlantic Economic Council, in an effort to improve trade relations with Europe’s key trading partners.

⁴ A mathematical formula designed to cut and harmonise tariff rates in international trade and used in the Doha Development Round.

Efforts made to improve trade relations with China are welcomed. These should be intensified and continued as substantial challenges remain with regard to the regulatory and business framework and only limited progress has been observed thus far.

Conclusion 12: Research and Development

CARS 21 principles regarding research and development have largely been followed. Research activities should continue in areas of strategic importance such as energy, environment and safety with particular attention given to break-through technologies such as hybrid and electric vehicles, hydrogen and fuel cells, battery technology and energy storage systems as well as intelligent vehicles and roads. Different scenarios of future mobility should also be investigated with the aim of helping focus the future direction of R&D. A stable, long-term planning framework should be provided for R&D activities in order to allow for close alignment of EU and national research goals. Stakeholders also indicate that the reduction of administrative costs associated with R&D programmes needs to be continued.

Conclusion 13: Intellectual Property Protection

Efforts made by the Commission to improve intellectual property protection within the EU and internationally should be continued. In particular, an effectively-functioning Community patent should be agreed on and adopted as soon as possible.

Conclusion 14: Block Exemption Regulation

Stakeholders have different views on the need to renew the Block Exemption Regulation. However, all CARS 21 stakeholders acknowledge the need to maintain sound and fair competition in the automotive distribution and repair market for the benefit of consumers. Principles outlined in the Small Business Act should be respected so that the SMEs involved in this sector continue making a contribution to economic growth and employment in Europe. Future decisions regarding the BER should be based on the rigorous application of better regulation principles and maintain legal certainty and effective competition.

Conclusion 15: Access to vehicle repair information

Access to technical information has made considerable progress. It is necessary to ensure that in the future access to technical information is provided in a comprehensive manner taking into account consumers protection as well as safety, environmental and intellectual property concerns. In particular, continued importance should be attached to technical information access for independent and multi-brand aftermarket operators.

Conclusion 16: Restructuring

The automotive sector in Europe is constantly changing as a result of market trends, international competition, technological innovation and regulatory changes. Stakeholders support the role of CARS 21 in establishing a policy and legislative framework, which aims to provide supportive conditions for industrial competitiveness. Stakeholders welcome the role which the European Social Fund, the Globalisation Adjustment Fund and the establishment of the European Partnership for the Anticipation of Change in the Automotive Sector are playing in establishing an anticipative framework with regard to restructuring and skills needs. Stakeholders underline the importance of continuing to implement the work

programme agreed under the European Partnership. Given the fundamentally important role of quality, productivity, skills and innovation for the future competitiveness of the European automotive industry, stakeholders reiterate the need to focus on furthering the education and availability of high-skilled labour in Europe.

ANNEX 2

Public support measures for the automotive industry/sector

On 26 November 2008, the Commission adopted the European **Economic Recovery Plan** which encompasses measures aimed at boosting demand, saving jobs and restoring confidence in the short-term while focusing on the 'smart investment' which will make the European economy competitive in the long-term. This plan has led to the adoption of the **Temporary Framework for State Aid**¹ which aims at reducing the negative impact of the crises in the real economy by providing Member States with additional possibilities to grant State aid and which is also applicable to companies in the car sector. This Framework is complemented by the **Communications on State aid measures to support the banking sector**² in the context of the global financial crisis adopted earlier by the Commission through which the Member States can support financial institutions specialized in car finance.

1. Public support to the car industry which does not entail State Aid

There are many ways in which Member States can support the car industry which, in principle, do not raise competition policy concerns:

First, there are measures aiming to encourage demand for certain products. They consist generally of a financial support granted to consumers for scrapping their old cars and buying more environmentally friendly cars. If such supports are granted without discrimination with regard to the origin of the product, they do not constitute State aid.

Second, there are the general policy measures which, if open to all companies on their territories, do not constitute State aid. For instance, Member States can alleviate financing problems of the companies in the short and medium term, by general tax measures or by extending payment deadlines for social security and similar charges. If such measures are applicable to all undertakings, in all sectors, in principle, they do not constitute State aid.

Third, under the **De minimis Regulation** Member States are free to grant aid of up to EUR 200,000 per company over any period of three fiscal years (or State guarantee amounting to EUR 1.5 million) and this aid is not deemed to amount to State aid³.

Fourth, under the **Reference Rates Communication** and **Communication on Guarantees**⁴ Member States may grant loans or guarantees to the car industry which will not constitute State aid provided they are given on market conditions.

Finally, Member States can apply for co-financing of active social protection measures from the **European Adjustment Globalisation Fund** in order to support the workers made redundant as a result of major structural changes in the world trade.⁵

¹ Official Journal C 16, 22.01.2009, page 1

² Official Journal C 270, 25.10.2008, page 8 and Official Journal C 10, 15.1.2009, page 2

³ Official Journal L 379 of 28.12.2006, page 5

⁴ Official Journal C 14, 19.1.2008, p.6 and Official Journal C 155 of 20.06.2008, page 10,

⁵ Official Journal L 406, 20.12.2008, page 1

2. State Aid that can be granted to the car industry without prior authorization

Member States can support the car industry through measures which constitute State aid but which can be granted without prior notification through measures provided for in the **General Block Exemption Regulation** of 2008⁶.

This Regulation can be used to support the car sector, including car producers and their suppliers and distributors, by numerous types of aid: favouring research, development and innovation, regional development, training of employees, aid to SMEs, risk capital, environmental protection, aid measures promoting entrepreneurship, newly created companies in assisted regions and female entrepreneurship. These categories of aid can be granted without prior notification and the subsequent Commission's authorization. The Member States only have to inform the Commission afterwards, using a simple information sheet, that such aid was granted. If a Member State wishes to grant State aid measures not included in the GBER, it might still do so subject to notification to the Commission. The Commission will examine such notifications on the basis of the existing legal rules (see section 3).

3. Support authorised under other State Aid legislation

In order to enhance the long-term competitiveness of the car industry, Member States can grant the car sector various forms of State aid. This aid has to be notified to the Commission for its approval. In particular, the car industry can benefit from the following categories of State aid:

Environmental aid

The **Guidelines on State aid for environmental protection of 2008**⁷ enable the Member States to grant, among others, the following types of aid to the car sector:

- Aid to companies which improve the environmental performance in their production process
- Aid for environmental studies
- Aid for the acquisition of new green transport vehicle under certain conditions
- Aid for energy saving
- Aid for sustainable biofuels (which indirectly benefits car manufacturers developing motors using biofuels)

Aid for Research & Development & Innovation (R&D&I)

The **Framework for State aid for Research and Development and Innovation**⁸ enables the Member States to grant to the car sector:

⁶ Official Journal L 214, 9.8.2008, page 3

⁷ Official Journal C 82 of 01.04.2008, page 1

⁸ Official Journal C 323 of 30.12.2006, page 1

- Aid for research and development projects for cars, including for the development of green technology
- Aid for the loan of highly qualified personnel (can be used to improve the automotive value chain)
- Aid for technical feasibility studies
- Aid for process and organisational innovation in services
- Aid for innovation clusters which can help car manufacturers to invest in open research and testing Infrastructures

Regional aid

Allowed by the **Guidelines for national regional aid 2007-2013**⁹, national regional investment aid promotes the economic, social and territorial cohesion of the EU by addressing the handicaps of the disadvantaged regions through supporting investments and job creation linked to such investments. In disadvantaged regions, Member States can grant car sector investment aid for setting up a new establishment, extending an existing establishment, diversifying the establishment's output into new products or introducing fundamental change in the overall production process.

Aid in the form of risk capital

The risk capital constitutes an important instrument for the financing of SMEs, though closing an equity gap on the market. In the car sector, the **Guidelines on state aid to promote risk capital investments in SMEs**¹⁰ enable the Member States to grant high-growth-prospect companies aid in the following forms:

- Aid to risk capital investors or venture capital funds for their risk capital investments
- Fiscal incentives to investment funds and/or their managers or investors
- Constitution of investment funds ("venture capital funds")

Rescue and restructuring aid

For companies in difficulties, a forward-looking instrument aiming to their restructuration is an appropriate response; this is the aim of the **Guidelines on state aid for Rescuing and Restructuring firms in difficulty of 2004**¹¹. A company in difficulty can receive state aid in order to restructure its operations if it can prove that such aid will help it to be viable in the long-term. If any urgent assistance is necessary, Member State can, before preparing a comprehensive restructuring plan, grant to a car sector company either a loan or a state guarantee

⁹ Official Journal C 54 of 04.03.2006, page 13

¹⁰ Official Journal C 194, 18.08.2006, page 2

¹¹ Official Journal C 244 of 01.10.2004, page 2

on commercial loan for duration of six months. By granting such aid, Member States gain time which allows the company to prepare a restructuring plan or, if the difficulties were overcome, to repay the aid or stop using the state guarantee.

4. State Aid authorized under the Temporary rules: Temporary Framework and Communications to support the banking sector

4.1. The Temporary Framework

On 17 December 2008, the Commission adopted a **Temporary framework for State aid measures to facilitate access to finance in the current financial and economic crisis**.¹² Some technical adjustments to this Framework have been introduced on 25 February 2009. The Framework provides Member States with possibilities in the State aid area (in addition to "traditional" instruments mentioned in sections 2 and 3) to tackle the effects of the credit squeeze in the real economy. These temporary measures are based on the Article 87(3)(b) of the EC Treaty which allows the Commission to declare as compatible with the common market aid "to remedy a serious disturbance in the economy of a Member State".

The measures apply to all companies, including companies in difficulties which were not in difficulty on 1 July 2008 but only entered into difficulty thereafter due to the global financial and economic crises. For car manufacturers which were already in difficulty before this date or for those whose difficulties are mainly due to structural problems rather than the crisis, the Guidelines on state aid for Rescuing and Restructuring firms in difficulty of 2004 (see section 3) are the appropriate instrument to ensure long-term viability. Member States have to notify the schemes containing these measures, and once the scheme is approved, they can grant individual aid immediately without further notification.

The aim of the Temporary Framework is to facilitate the access to credit. It can therefore be beneficial for the car manufactures as well as car parts suppliers. Likewise, it encourages the car sector companies to invest into a sustainable future, including development of green products.

The following measures under the Temporary Framework can be applied until 31 December 2010:

"Small amounts" of aid

- Aid up to EUR 500,000 per company for the next two years, to relieve them from current difficulties

This aid can be only granted under aid schemes. If a car sector company has already received de minimis aid prior to the entry into force of the Temporary Framework or will so during the validity of the Temporary Framework, the sum of the aid received under the Temporary Framework and de minimis aid received under the De Minimis Regulation must not exceed EUR 500,000 between 1 January 2008 and 31 December 2010.

¹² Official Journal C 16, 22.01.2009, page 1

State guarantees

- State guarantees for loans in the form of a reduction of the premium to be paid

The Commission will (i) authorise a two years reduction of up to 15% of the annual premium to be paid for new guarantees for large car sector companies and up to 25% for SMEs operating in the car sector and (ii) will allow these companies to apply a premium fixed in the communication for other eight years. The maximum loan amount must not exceed the total annual wage bill of the beneficiary. The state guarantee may not exceed 90% of the loan but may cover both investment and working capital loans.

Subsidised loans

- State Aid in the form of subsidised interest rates applicable to all types of loans

In order to help bridging the current difficulties of car companies to access financing, the Commission accepts that a reduced interest rate is applied for interest payments until the end of 2012 for public or private loans. The reduced interest rate will be calculated on the basis of the central bank overnight rate¹³, instead of one-year inter-bank offered rate (which is the reference under the Commission Communication on the method for setting the reference and discount rate of 2008¹⁴).

Subsidised loans for green products

- State aid in the form of subsidized loans for the production of green products

This measure is, in particular, applicable to the car sector. In order to encourage the production of green products, the Temporary Framework allows the Member States to grant subsidised loans for products involving the early adaptation to or going beyond future Community product standards which have been adopted but did not yet enter into force.

Large undertakings and SMEs can benefit from an extra rebate of 25% and 50% respectively from the subsidised interest rate described in the previous subsection. The subsidised interest rate for green products is applicable during a period of maximum 2 years following the granting of loan.

Improving access of the risk capital for SMEs

Under the Temporary Framework a Member State can grant increase of the tranche of finance from EUR 1.5 million per SME to EUR 2.5 million per SME. At the same time, the level of private participation is lowered from 50% to 30% (equally in and outside assisted areas).

Simplification of the requirements of the short-term export credit

¹³ This rate must be at least equal to the central bank overnight rate plus a premium equal to the difference between the average one year interbank rate and the average of the central bank overnight rate over the period 1 January 2007 to 30 June 2008, plus the credit risk premium corresponding to the risk profile of the recipient.

¹⁴ OJ C 14, 19.1.2008, page 6.

The Commission accepts that certain non-marketable risks are taken on the account of public insurers if a Member State can demonstrate that such a cover is not available on the market. The Temporary Framework introduced a procedural simplification of the Member State burden of proof.

4.2. The Communications to support the banking sector

The **Communication on measures taken in relation to financial institutions in the context of the current global financial crisis**¹⁵ and the **Communication on recapitalisation of financial institutions in the current financial crisis**¹⁶ permit Member States to devise support schemes for financial institutions, such as guarantees or recapitalisation schemes. These schemes are approved by the Commission if they are well-targeted, proportionate to the objective of stabilising financial markets and contain certain safeguards against unnecessary negative effects on competition.

The Commission has already approved several schemes notified by Member States. Institutions specialized in car finance are among those eligible for aid under the Communications and the schemes approved by the Commission. Car manufacturers usually have such a branch and according to the information available, financial branches of car makers have indeed already benefitted from these rules.

¹⁵ Official Journal C 270, 25.10.2008, page 8

¹⁶ Official Journal C 10, 15.1.2009, page 2

ANNEX 3

GUIDANCE ON SCRAPPING SCHEMES FOR VEHICLES

1. Introduction

In its response to the economic crisis the European Commission has presented in November 2008 the European Economic Recovery Plan, which was subsequently endorsed by the European Council in December 2008. This plan includes a number of measures designed for the automotive sector, including demand-side measures which aim at boosting the demand for new vehicles and assisting with the scrapping of older ones.

Several Member States have already introduced or are planning to introduce in the near future so-called "scrapping schemes", as listed in the attached table. These schemes allow for a financial benefit for scrapping an old vehicle provided that newer vehicle is acquired.

The Commission is committed to support the Member States that choose to introduce such schemes. It is willing to strengthen the coordination of national measures, as requested by the Member States at the ministerial meeting on 16 January 2009, with a view to ensuring full effectiveness of the measures and prevent distortion of the Internal Market.

This paper aims at giving practical guidance to Member States on how to design scrapping schemes for the vehicles and explaining the relevant Community legislation.

2. Guiding principles for the design of scrapping schemes to address the consequences of the economic crisis in the automotive sector

When designing scrapping schemes, the Member States should respect the following guiding principles:

- The schemes must be **non-discriminatory** with regard to the origin of the product concerned. In particular, they should avoid favouring only the sale of vehicles of domestic manufacturers. Moreover, the proposed schemes should not include cars characteristics which could discriminate against similar cars coming from other Member States. However, in order to prevent circumvention of the schemes Member States should be allowed to set additional requirements, including those relating to the place of registration of the vehicle.
- Such measures must be designed in such a way that all possible **circumventions** of the system are **to be avoided**. The measures shall be therefore conditional on presenting the evidence that the vehicle for which the incentive is being granted has been in fact destroyed and not subject to further re-sale. Member States may consider setting the requirements concerning the minimum period of the ownership of the vehicle to be scrapped.

- The schemes must be **compatible with the relevant Community legislation**, in particular concerning type-approval of vehicles which requires at present Euro 4/ Euro IV emission limit values.

Where Member States choose to make reference to CO₂ emissions from cars benefitting from the scrapping scheme, they must not discriminate with regard to the origin of the product concerned.

Moreover, Member States should consider the impact of the scrapping schemes on the existent recycling and recovery infrastructure for the end-of-life vehicles.

Without prejudice to any legal obligations, Member States are invited to **always notify** their scrapping schemes to the Commission in the interest of transparency and to avoid problems after a scheme has been put in place. The Commission commits to assess the scheme within 15 working days and to verify compliance with Directive 98/34/EC.

3. Background

a) Directive 98/34/EC

In accordance with Directive 98/34/EC, technical regulations have to be notified at a draft stage. Technical regulations include so-called *de facto* technical regulations which are *inter alia* "*technical specifications or other requirements or rules on services which are linked to fiscal or financial measures affecting the consumption of products or services by encouraging compliance with such technical specifications or other requirements or rules on services; technical specifications or other requirements or rules on services linked to national social security systems are not included.*" (third indent of the second subparagraph of point 11 of Article 1 of Directive 98/34/EC).

In practice, scrapping schemes based on technical specifications which are linked to fiscal or financial measures affecting the consumption of products by encouraging compliance purchase of products with certain technical specifications (such as with respect to CO₂ emissions, Euro emission standards etc.) constitute *de facto* technical regulations and have to be notified to the Commission (which subsequently circulates them to all Member States) at a draft stage according to Article 8 of this Directive.

However, according to Article 10(4) of Directive 98/34/EC no standstill period is laid down for the adoption of technical specifications, 'other requirements' or rules on services linked to fiscal or financial measures by Member States. However, the Commission and Member State have the right to issue comments on the notified technical specifications and to issue a so-called detailed opinion where the measure envisaged may create obstacles to the free movement of goods within the internal market. With regard to fiscal or financial incentives such comments or detailed opinions may only concern aspects "*which may hinder trade [...] and not the fiscal or financial aspects of the measure*" (Article 8, point 1, last paragraph).

Attention should be drawn to the judgment of 30 April 1996, in which the European Court of Justice established that the breach of the notification obligation renders the adopted technical regulation inapplicable vis-à-vis third parties. In its judgment, the Court ruled that Articles 8 and

9 of Directive 83/189/EEC (today Articles 8 and 9 of Directive 98/34/EC): "*are to be interpreted as meaning that individuals may rely upon them before the national court which must decline to apply a national technical regulation which has not been notified in accordance with the directive.*" ("CIA Security", Case C-194/94, ECR 1996 I-2201).

b) State aid

Measures that are only targeted at private individuals and which do not discriminate with regard to the origin of the product do not raise State aid concerns.

Measures that are genuinely open to all undertakings active in a Member State do not constitute State aid.

Measures that are open only to certain undertakings can constitute State aid and need to be notified under State aid rules¹ unless they meet the criteria under the relevant *de minimis* regulation². Aid notifiable shall not be put into effect before the Commission has taken or is deemed to have taken, a decision authorising such aid.

¹ Council Regulation (EC) No 659/1999 of 22 March 1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 (now Article 88) of the EC Treaty, Official Journal L 83, 27.03.1999, p. 1-9; Commission Regulation (EC) No 794/2004 of 21 April 2004 implementing Council Regulation (EC) No 659/1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty, Official Journal L 140, 30.04.2004, p. 1-134.

² Commission Regulation (EC) No 1998/2006 of 15 December 2006 on the application of Articles 87 and 88 of the Treaty to de minimis aid, Official Journal L 379, 28.12.2006; Commission Regulation (EC) No 1535/2007 of 20 December 2007 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to de minimis aid in the sector of agricultural production, Official Journal L 337, 21.12.2007, p. 35-41; Commission Regulation (EC) No 875/2007 of 24 July 2007 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to de minimis aid in the fisheries sector and amending Regulation (EC) No 1860/2004, Official Journal L 193, 25.07.2007, p. 6-12.

SCRAPPING SCHEMES IN THE EUROPEAN UNION

Country	Incentive	Vehicle age	Parameters	Duration
Austria	€ 1 500	> 13 years	<ul style="list-style-type: none"> - new car minimum Euro 4 - dealers pay 50% of the incentive - total envelope € 45 m 	01.04.2009-31.12.2009
Cyprus	€ 257-1 710	> 15 years	<ul style="list-style-type: none"> - € 257 for scrapping vehicle with valid registration in Cyprus for the past 10 years - € 684 for scrapping vehicle with valid road tax in the last year - € 1 283 as above + replacement with new vehicle of fuel consumption < 7 l/100 km or the purchase/registration of a motorcycle. - € 1 710 as above + replacement with new vehicle of fuel consumption < 5 l/100 km 	<p>2 months</p> <p>The scheme run twice in 2008 and is currently running for the 3rd time since January 2009</p>
France	€ 1 000	> 10 years	<ul style="list-style-type: none"> - new car emits maximum 160 g/km CO₂ - new light commercial vehicle minimum Euro 4 - estimated cost € 220 m 	04.12.2008-31.12.2009
Germany	€ 2 500	> 9 years	<ul style="list-style-type: none"> - new car (or max. 1 year old) Euro 4 - total envelope €1.5 billion 	14.01.2009-31.12.2009
Italy	<p>as from € 1,500 (cars)</p> <p>as from € 2,500 (LCVs)</p>	> 9 years	<ul style="list-style-type: none"> - new car minimum Euro 4 and emits maximum 140 g/km (petrol) or 130 g/km (diesel) CO₂ - new LCV minimum Euro 4 - scrapping incentive can be combined with purchase incentive for vehicles with innovative technologies 	11.02.2009-31.12.2009

Luxembourg	€ 1 500- 2 500	> 10 years	- new car minimum Euro 4 (diesel car ≤ 5 mg/km PM) - € 1 500 if new car emits maximum 150 g/km CO ₂ - € 2 500 (including bonus of 750 € for purchase of low CO ₂ vehicle) if new car emits maximum 120 g/km CO ₂ (in some cases 160 g/km CO ₂)	01.01.2009- 31.12.2009
Portugal	€ 1 000 € 1 250	> 10 years > 15 years	- new car emits maximum 140 g/km CO ₂ - extension of the system considered	01.01.2009- 31.12.2009
Romania	€ 850	> 10 years	- maximum number of cars scrapped 60 000	01.02.2009- 31.12.2009
Spain	Interest- free loan up to € 10 000	> 10 years or > 250 000 km	- new car maximum value € 30 000 - new car emits maximum 140 g/km CO ₂ - new light commercial vehicle emits maximum 160 g/km CO ₂ - also applicable to purchase of an used car (max. 5 years old) provided the scrapped car is at least 15 years old	01.12.2008- 31.07.2010



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**



7216/09 (Presse 56)

(OR. en)

COMUNICATO STAMPA

2929^a sessione del Consiglio

Competitività (mercato interno, industria e ricerca)

Bruxelles, 5-6 marzo 2009

Presidente

Sig. Martin Říman

Ministro dell'industria e del commercio della
Repubblica ceca

Sig. Ondřej Liška

Ministro dell'istruzione, della gioventù e dello sport della
Repubblica ceca

INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA - Conclusioni del Consiglio

Il Consiglio ha proceduto ad un dibattito orientativo sulle misure di sostegno per il settore automobilistico e ha adottato le seguenti conclusioni:

"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. **SOTTOLINEA** che qualsiasi aiuto pubblico all'industria automobilistica a livello europeo e i susseguenti programmi nazionali avviati o previsti da numerosi Stati membri dovrebbero essere complementari agli sforzi prodigati dall'industria medesima, cui spetta altresì la responsabilità principale di far fronte all'attuale crisi e dovrebbero rispettare appieno la normativa comunitaria. 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.

L'industria ha bisogno di investire continuamente nella R&S e nell'innovazione e di continuare a sviluppare la sua forza lavoro qualificata perché gli operai qualificati dell'industria automobilistica europea saranno un fattore chiave per la ripresa post-crisi e la competitività a lungo termine del settore. 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 possono agevolare tale transizione;

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).

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. RICONOSCENDO i notevoli sforzi già compiuti per sostenere l'accesso ai finanziamenti, il Consiglio INVITA la Commissione e il Gruppo BEI a presentare congiuntamente al Consiglio europeo di primavera ulteriori 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 modificare i criteri di valutazione e 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 il rinnovo del parco automobilistico europeo in maniera coordinata, ad esempio nel settore del recupero e riciclaggio dei veicoli, compresi i sistemi di rottamazione. 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, senza cambiare i criteri, 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. ACCOGLIE CON FAVORE le conclusioni della Conferenza ad alto livello sulla revisione intermedia dell'iniziativa CARS 21¹ 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 le certezze 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.

Al riguardo, INVITA la Commissione a:

- valutare accuratamente eventuali nuove iniziative legislative in linea con detti principi 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. SOTTOLINEA 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 accordi multilaterali e bilaterali globali equilibrati. 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.
12. CONVIENE di proseguire la discussione sull'attuale sviluppo dell'industria europea nella prossima sessione del mese di maggio 2009 e INVITA la Commissione e gli Stati membri ad esplorare e analizzare tutte le eventuali opzioni di ulteriori misure di incoraggiamento alla ripresa per l'industria, comprese eventuali misure a carattere finanziario ed altre misure, al pertinente livello, in linea con il piano europeo di ripresa economica."

¹ Conclusioni disponibili su:
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

II

(Comunicazioni)

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI E DAGLI ORGANI
DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE

Comunicazione della Commissione — 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)

1. LA CRISI FINANZIARIA, I SUOI EFFETTI SULL'ECONOMIA REALE E LA NECESSITÀ DI MISURE TEMPORANEE**1.1. La crisi finanziaria ed i suoi effetti sull'economia reale**

Il 26 novembre 2008, la Commissione ha adottato la comunicazione «Un piano europeo di ripresa economica» ⁽¹⁾ (in appresso, «il piano di ripresa»), un piano volto a favorire la ripresa dell'Europa dall'attuale crisi finanziaria. Il piano di ripresa è imperniato su due elementi principali, che si rafforzano a vicenda. In primo luogo, misure a breve termine per rilanciare la domanda, salvare posti di lavoro e contribuire a far rinascere la fiducia. In secondo luogo, «investimenti intelligenti» per garantire una maggiore crescita e una prosperità sostenibile a lungo termine. Il piano di ripresa intensificherà e accelererà le riforme già avviate nell'ambito della strategia di Lisbona.

In un tale contesto, la Comunità deve fare in modo di evitare interventi pubblici che potrebbero mettere a repentaglio gli obiettivi di aiuti di Stato di minore entità e più mirati. Tuttavia, in determinate condizioni, sono necessari nuovi aiuti di Stato temporanei.

Il piano di ripresa comprende inoltre ulteriori iniziative volte ad applicare le norme sugli aiuti di Stato in modo tale da disporre della massima flessibilità per affrontare la crisi, pur mantenendo condizioni di parità ed evitando indebite restrizioni della concorrenza. La presente comunicazione fornisce dettagli sulle nuove possibilità temporanee di cui gli Stati membri dispongono per concedere aiuti di Stato.

In primo luogo, la crisi finanziaria ha avuto gravi ripercussioni sul settore bancario comunitario. Il Consiglio ha sottolineato che, anche se l'intervento pubblico va deciso a livello nazionale,

esso deve rientrare in un quadro coordinato ed ispirarsi ad una serie di principi comuni della Comunità ⁽²⁾. La Commissione ha reagito immediatamente con diverse misure, segnatamente l'adozione della comunicazione sull'applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato alle misure adottate per le istituzioni finanziarie nel contesto dell'attuale crisi finanziaria mondiale ⁽³⁾ e di diverse decisioni che autorizzavano aiuti per il salvataggio a favore di istituzioni finanziarie.

Accedere ai finanziamenti in misura sufficiente e a costi accettabili è una condizione indispensabile per l'investimento, la crescita e la creazione di posti di lavoro nel settore privato. Gli Stati membri devono far uso del potere che hanno acquisito fornendo un consistente sostegno finanziario al settore bancario in modo tale che questo sostegno non si limiti a produrre un miglioramento della situazione finanziaria delle banche, ma porti benefici all'economia in generale. Per questo motivo, il sostegno al settore finanziario deve essere ben mirato, così da garantire che le banche riprendano le loro normali attività di prestito. Di questo la Commissione terrà conto al momento del riesame degli aiuti di Stato alle banche.

Se da un lato sembra che sui mercati finanziari la situazione stia migliorando, dall'altro l'economia reale sta ora risentendo in pieno delle conseguenze della crisi finanziaria. L'intera economia sta registrando un forte calo, con ripercussioni per le famiglie, le imprese e l'occupazione. In particolare, come conseguenza della crisi sui mercati finanziari, le banche hanno cominciato a ridurre il proprio livello di leva (*deleveraging*) e a cautelarsi molto di più nei confronti dei rischi rispetto agli anni precedenti, determinando così una stretta creditizia. La crisi finanziaria potrebbe portare ad un razionamento del credito, ad un crollo della domanda e alla recessione.

⁽¹⁾ Comunicazione della Commissione al Consiglio europeo, COM(2008) 800.

⁽²⁾ Conclusioni del Consiglio ECOFIN del 7 ottobre 2008.

⁽³⁾ GU C 270 del 25.10.2008, pag. 8.

Difficoltà di questo tipo potrebbero colpire non solo le imprese deboli che non dispongono di ampi margini di solvibilità, ma anche imprese sane che si troveranno di fronte all'improvvisa carenza o persino all'indisponibilità di credito. Ciò riguarderà in particolare modo le piccole e medie imprese (in appresso «PMI»), che in ogni caso incontrano maggiori difficoltà di accesso ai finanziamenti rispetto alle imprese più grandi. Tale situazione rischia non solo di avere serie ripercussioni nel breve e medio termine sulla situazione economica di molte imprese sane e sui loro dipendenti, ma potrebbe anche avere effetti negativi più duraturi, in quanto tutti gli investimenti della Comunità nel futuro — in particolare quelli per una crescita sostenibile e per gli altri obiettivi della strategia di Lisbona — potrebbero essere rimandati o addirittura abbandonati.

1.2. Necessità di uno stretto coordinamento a livello europeo delle misure di aiuto nazionali

Nell'attuale situazione finanziaria, gli Stati membri potrebbero essere tentati di agire individualmente e in particolare di lanciarsi in una gara di aiuti finanziari per sostenere le rispettive imprese. Il passato insegna che azioni individuali di questo tipo non possono essere efficaci e rischiano di danneggiare gravemente il mercato interno. È di importanza fondamentale che nel concedere tali aiuti, basati su un'attenta analisi dell'attuale situazione economica particolare, siano garantite condizioni di parità tra le imprese europee e si eviti che gli Stati membri si lancino in una gara di aiuti economici che si rivelerebbe insostenibile e dannosa per la Comunità nel suo insieme. Il ruolo della politica di concorrenza è proprio quello di garantire che queste condizioni siano rispettate.

1.3. Necessità di misure di aiuto temporanee

Benché gli aiuti di Stato non siano una cura miracolosa contro le attuali difficoltà, un sostegno pubblico ben mirato alle imprese potrebbe rappresentare un utile elemento di uno sforzo globale volto tanto a sbloccare i prestiti alle imprese quanto ad incoraggiare il mantenimento degli investimenti in un futuro basato su basse emissioni di carbonio.

Le misure supplementari temporanee previste nella presente comunicazione perseguono due obiettivi: alla luce dei problemi finanziari, eccezionali e transitori, connessi alla crisi delle banche, il primo obiettivo è quello di sbloccare i prestiti bancari alle imprese e garantire così la continuità del loro accesso ai finanziamenti. Come confermato dalla comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — «Una corsia preferenziale per la piccola impresa» (uno «Small Business Act» per l'Europa) del 25 giugno 2008⁽⁴⁾, di recente adozione, le PMI rivestono una particolare importanza per l'intera economia dell'Europa e il miglioramento della loro situazione finanziaria avrà effetti positivi anche sulle imprese di grandi dimensioni e quindi andrà globalmente a sostegno della crescita e dell'ammodernamento dell'economia nel lungo termine.

Il secondo obiettivo è quello di incoraggiare le imprese a continuare ad investire nel futuro, in particolare in un'economia basata su una crescita sostenibile. In effetti, sarebbe drammatico se l'attuale crisi avesse la conseguenza di fermare o persino di annullare i notevoli progressi che sono stati compiuti in campo ambientale. Per tale motivo, è necessario che alle imprese venga concesso un sostegno temporaneo per investimenti in progetti ambientali (il che potrebbe tra l'altro conferire all'industria della

Comunità un vantaggio tecnologico), combinando così l'aiuto finanziario urgente e necessario con benefici a lungo termine per l'Europa.

La presente comunicazione ricorda innanzitutto le molteplici possibilità di sostegno pubblico già a disposizione degli Stati membri nel quadro delle esistenti norme sugli aiuti di Stato e presenta poi le ulteriori misure di aiuto che gli Stati membri possono concedere in via temporanea, al fine di porre rimedio alle difficoltà che alcune imprese incontrano attualmente per l'accesso ai finanziamenti e per promuovere investimenti che perseguano obiettivi ambientali.

La Commissione ritiene che gli strumenti di aiuto proposti siano i più appropriati per raggiungere tali obiettivi.

2. MISURE DI POLITICA ECONOMICA GENERALE

Il piano di ripresa è stato adottato in risposta alla congiuntura economica attuale. La gravità della crisi impone alla Comunità di adottare una strategia coordinata, sufficientemente vasta e audace da far rinascere la fiducia dei consumatori e delle imprese.

Gli obiettivi strategici del piano di ripresa sono:

- stimolare rapidamente la domanda e far rinascere la fiducia tra i consumatori,
- ridurre il costo umano del rallentamento economico e attenuarne le ripercussioni sulle categorie più vulnerabili. La crisi ha già colpito o colpirà un gran numero di lavoratori e le loro famiglie. Si può far qualcosa per contribuire ad arginare la perdita di posti di lavoro e per aiutare poi le persone interessate a reintegrare rapidamente il mercato del lavoro anziché affrontare un lungo periodo di disoccupazione,
- aiutare l'Europa a prepararsi a sfruttare la ripresa della crescita non appena questa si presenterà, affinché l'economia europea sia in sintonia con le esigenze di competitività e sostenibilità e con le necessità del futuro, in conformità della strategia di Lisbona. Ciò significa sostenere l'innovazione, costruire un'economia della conoscenza e accelerare la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio e basata su un uso efficiente delle risorse.

Per raggiungere tali obiettivi, gli Stati membri hanno già a disposizione diversi strumenti che non costituiscono aiuto di Stato. Ad esempio, in questo momento alcune imprese potrebbero avere difficoltà di accesso ai finanziamenti anche maggiori rispetto ad altre ed essere quindi costrette a rinviare o addirittura ad annullare i finanziamenti necessari alla loro crescita o alla realizzazione di investimenti già previsti. Per questo motivo, gli Stati membri potrebbero adottare una serie di misure di politica generale applicabili a tutte le imprese dei loro territori, e quindi non soggette alle norme sugli aiuti di Stato, volte ad alleviare temporaneamente i problemi finanziari nel breve e nel medio termine. Ad esempio, potrebbero essere previste proroghe per i pagamenti dei contributi previdenziali e di oneri simili o persino delle imposte, oppure potrebbero essere introdotte misure per i dipendenti. In linea di massima, se aperte a tutte le imprese, tali misure non costituiscono aiuto di Stato.

Gli Stati membri possono anche concedere sostegno finanziario direttamente ai consumatori, ad esempio per la rottamazione di vecchi prodotti e/o per l'acquisto di prodotti verdi. Se tali aiuti vengono erogati senza discriminazioni connesse all'origine del prodotto, essi non costituiscono aiuti di Stato.

⁽⁴⁾ COM(2008) 394 definitivo.

Inoltre, i programmi generali della Comunità, come il programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) istituito dalla decisione n. 1639/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 2006 ⁽⁵⁾, e il settimo programma quadro della Comunità europea per le attività di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (2007-2013) istituito dalla decisione n. 1982/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006 ⁽⁶⁾, possono essere utilizzati nel modo migliore per fornire aiuto alle PMI, ma anche alle grandi imprese. Ciò è pienamente in linea con le altre iniziative europee, come ad esempio la decisione della Banca europea per gli investimenti di mobilitare 30 Mrd EUR per sostenere le PMI europee ed il suo impegno a rafforzare la propria capacità di intervento in relazione a progetti di infrastruttura.

3. AIUTI DI STATO POSSIBILI NEL QUADRO DEGLI STRUMENTI ESISTENTI

Negli ultimi anni, la Commissione ha compiuto una considerevole opera di ammodernamento delle norme sugli aiuti di Stato, così da incoraggiare gli Stati membri a concedere in modo più mirato il sostegno pubblico agli investimenti sostenibili e a contribuire in questo modo alla strategia di Lisbona. In questo contesto, si è rivolta una particolare attenzione alle PMI e sono state incrementate le possibilità di concessione di aiuti di Stato a loro favore. Le norme sugli aiuti di Stato sono state, inoltre, considerevolmente semplificate e snellite nel regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria) ⁽⁷⁾, che offre ora agli Stati membri tutta una serie di misure di aiuto con oneri amministrativi minimi. Nell'attuale situazione economica, rivestono una particolare importanza gli esistenti strumenti di aiuto di Stato qui in appresso citati.

Il regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti d'importanza minore (*de minimis*) ⁽⁸⁾ (il regolamento «*de minimis*») precisa che le misure di aiuto fino a 200 000 EUR per impresa nell'arco di tre anni non costituiscono aiuto di Stato ai sensi del trattato. Ai sensi del medesimo regolamento, inoltre, le garanzie fino a 1,5 Mio EUR non superano la soglia *de minimis* e pertanto non costituiscono aiuto. Gli Stati membri possono pertanto concedere tali garanzie senza calcolare il relativo equivalente sovvenzione e senza oneri amministrativi.

Il regolamento generale di esenzione per categoria costituisce un elemento fondamentale nel quadro delle norme sugli aiuti di Stato, poiché semplifica le procedure relative agli aiuti di Stato per determinate importanti misure di aiuto e favorisce il riorientamento degli aiuti di Stato verso obiettivi comunitari prioritari. Tutte le esenzioni per categoria esistenti in precedenza, nonché quelle relative a nuovi settori (innovazione, ambiente, ricerca e sviluppo per le imprese di grandi dimensioni, misure a favore del capitale di rischio per le PMI), sono state riunite in un unico strumento. In tutti i casi a cui si applica il regolamento generale di esenzione per categoria, gli Stati membri possono concedere aiuti senza notificarli preventivamente alla Commissione. La rapidità dell'iter, pertanto, dipende completamente dagli Stati membri. Il regolamento generale di esenzione per categoria è particolarmente importante per le PMI, in quanto prevede

norme speciali per gli aiuti a favore degli investimenti e dell'occupazione destinate esclusivamente alle PMI. Tutte le 26 misure previste, inoltre, sono a disposizione delle PMI e consentono agli Stati membri di seguire tali imprese in tutte le diverse fasi del loro sviluppo, assistendole in settori che vanno dall'accesso al finanziamento alla ricerca e sviluppo, all'innovazione, alla formazione, all'occupazione, a misure ambientali ecc.

La nuova disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale ⁽⁹⁾ è stata adottata all'inizio del 2008 come parte del pacchetto sull'energia e sul cambiamento climatico. Ai sensi di tale disciplina, gli Stati membri possono concedere, tra l'altro, i seguenti tipi di aiuti di Stato:

- aiuti alle imprese che migliorano i loro livelli di efficienza ambientale in assenza di standard comunitari o al di là degli standard comunitari esistenti: per le piccole imprese tali aiuti possono raggiungere il 70 % dei costi d'investimento supplementari (fino all'80 % nel settore dell'ecoinnovazione), mentre essi possono raggiungere il 100 % dei costi d'investimento supplementari, anche per imprese di grandi dimensioni, se vengono concessi tramite una procedura di gara autenticamente competitiva. Sono altresì consentiti aiuti per l'adeguamento anticipato a futuri standard comunitari e per studi ambientali,
- nel settore delle energie rinnovabili e della cogenerazione, gli Stati membri possono concedere aiuti operativi a copertura di tutti i costi di produzione supplementari,
- al fine di raggiungere gli obiettivi ambientali relativi al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, gli Stati membri possono concedere aiuti che consentano alle imprese di conseguire risparmi energetici e aiuti per le fonti energetiche rinnovabili e per la cogenerazione fino all'80 % dei costi d'investimento supplementari per le piccole imprese e fino al 100 % dei costi d'investimento supplementari se l'aiuto è concesso tramite una procedura di gara autenticamente competitiva.

Nel dicembre 2006, la Commissione ha adottato una nuova disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione ⁽¹⁰⁾. La disciplina contiene nuove disposizioni relative all'innovazione che, oltre ad essere mirate in modo specifico alle PMI, orientano con maggiore precisione gli aiuti verso la creazione di occupazione e di crescita conformemente alle linee indicate dalla strategia di Lisbona. In particolare sono consentiti:

- aiuti per progetti di R&S, in particolare aiuti per la ricerca fondamentale, che possono coprire fino al 100 % dei costi ammissibili, e aiuti per la ricerca industriale, che possono coprire fino all'80 % dei costi ammissibili nel caso delle piccole imprese,
- aiuti alle nuove imprese innovatrici, di importo massimo pari a 1 Mio EUR e superiori a tale importo nelle zone assistite, aiuti ai poli di innovazione, aiuti per servizi di consulenza in materia di innovazione e per servizi di supporto all'innovazione,
- aiuti per la messa a disposizione di personale altamente qualificato, aiuti per gli studi di fattibilità tecnica, aiuti per l'innovazione dei processi e dell'organizzazione nei servizi, aiuti destinati a coprire le spese relative ai diritti di proprietà industriale delle PMI.

⁽⁵⁾ GUL 310 del 9.11.2006, pag. 15.

⁽⁶⁾ GUL 412 del 30.12.2006, pag. 1.

⁽⁷⁾ GUL 214 del 9.8.2008, pag. 3.

⁽⁸⁾ GUL 379 del 28.12.2006, pag. 5.

⁽⁹⁾ GU C 82 dell'1.4.2008, pag. 1.

⁽¹⁰⁾ GU C 323 del 30.12.2006, pag. 1.

Un altro elemento chiave per la competitività è rappresentato dalla formazione. È di fondamentale importanza che, anche in un momento di crescita della disoccupazione, gli investimenti a favore della formazione siano mantenuti, così da sviluppare nuove competenze. Nel quadro del regolamento sull'esenzione generale per categoria, gli Stati membri possono concedere alle imprese aiuti a favore della formazione generale e specifica che possono coprire fino all'80 % dei costi ammissibili.

Nel 2008 la Commissione ha adottato una nuova comunicazione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE sugli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie ⁽¹¹⁾, che specifica a quali condizioni le garanzie pubbliche su prestiti non costituiscono aiuto di Stato. A norma di detta comunicazione, le garanzie non vengono considerate aiuto di Stato, in particolare, se per esse viene pagato un prezzo di mercato. Oltre a chiarire le condizioni in base alle quali viene determinata la presenza o meno di aiuti sotto forma di garanzie, la nuova comunicazione introduce per la prima volta specifici premi «esenti» (di sicurezza) per le PMI, consentendo un uso più semplice ma sicuro delle garanzie per incoraggiare il finanziamento delle PMI.

Nel luglio 2006, la Commissione ha adottato i nuovi orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti in capitale di rischio per le PMI ⁽¹²⁾. Gli orientamenti sono destinati alle PMI innovative e a forte crescita, a cui la strategia di Lisbona rivolge particolare attenzione. La Commissione ha stabilito una nuova soglia di sicurezza di 1,5 Mio EUR per PMI destinataria, con un aumento pari al 50 %. Al di sotto di tale massimale, la Commissione accetta, di regola, il fatto che manchino strumenti di finanziamento alternativi da parte dei mercati finanziari (cioè che esista un disfunzionamento del mercato). Le misure di aiuto a favore del capitale di rischio sono state inoltre inserite nel regolamento generale di esenzione per categoria.

Nelle regioni svantaggiate, gli Stati membri possono concedere aiuti a favore degli investimenti per creare un nuovo stabilimento, ampliare uno stabilimento esistente o diversificare la produzione a norma degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 ⁽¹³⁾, d'applicazione dal gennaio 2007.

Tali in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013 introducono anche una nuova forma di aiuto per fornire incentivi a sostegno della costituzione di nuove imprese e della prima fase di sviluppo delle piccole imprese nelle aree assistite.

A norma degli esistenti orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà ⁽¹⁴⁾, gli Stati membri possono inoltre concedere aiuti alle imprese che necessitano di sostegno pubblico. A tale scopo, gli Stati membri possono notificare regimi di aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione delle PMI.

Sulla base delle possibilità esistenti in materia di aiuti di Stato, la Commissione ha già autorizzato un ampio numero di regimi che gli Stati membri possono utilizzare in risposta all'attuale situazione finanziaria.

⁽¹¹⁾ GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10.

⁽¹²⁾ GU L 194 del 18.8.2006, pag. 2.

⁽¹³⁾ GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

⁽¹⁴⁾ GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

4. APPLICABILITÀ DELL'ARTICOLO 87, PARAGRAFO 3, LETTERA B)

4.1. Principi generali

Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, la Commissione può dichiarare compatibili con il mercato comune gli aiuti destinati «a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro». In questo contesto, il Tribunale di primo grado delle Comunità europee ha affermato che il turbamento deve colpire l'intera economia dello Stato membro interessato e non solo quella di una delle sue regioni o una parte del territorio. Ciò è anche in linea con la necessità di interpretare in modo rigoroso qualunque possibilità di deroga prevista dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato ⁽¹⁵⁾.

Nella sua prassi decisionale, la Commissione ha interpretato costantemente in modo rigoroso tali norme ⁽¹⁶⁾.

In questo contesto, la Commissione ritiene che, al di là del sostegno di emergenza al sistema finanziario, l'attuale crisi mondiale richieda una risposta politica eccezionale.

La crisi colpirà tutti gli Stati membri, anche se in modo diverso e in varia misura, e comporterà probabilmente un aumento della disoccupazione, un calo della domanda e un deterioramento delle finanze pubbliche.

Vista la gravità dell'attuale crisi finanziaria e i suoi effetti per l'economia degli Stati membri nel suo complesso, la Commissione reputa che determinate categorie di aiuti di Stato siano giustificate, per un periodo di tempo limitato, per porre rimedio a tali difficoltà e ritiene che possano essere dichiarate compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato.

4.2. Importo di aiuto limitato e compatibile

4.2.1. Quadro normativo in vigore

Ai sensi dell'articolo 2 del regolamento *de minimis*:

«Gli aiuti che soddisfano le condizioni stabilite nei paragrafi da 2 a 5 del presente articolo devono considerarsi come aiuti che non corrispondono a tutti i criteri dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato e non sono pertanto soggetti all'obbligo di notifica di cui all'articolo 88, paragrafo 3.

⁽¹⁵⁾ Cause riunite T-132/96 e T-143/96, Freistaat Sachsen, Volkswagen AG e Volkswagen Sachsen GmbH/Commissione, Racc. 1999, pag. II-3663, punto 167.

⁽¹⁶⁾ Decisione 98/490/CE della Commissione nel caso C 47/96, Crédit Lyonnais (GU L 221 dell'8.8.1998, pag. 28), punto 10.1; decisione 2005/345/CE della Commissione nel caso C 28/02, Bankgesellschaft Berlin (GU L 116 del 4.5.2005, pag. 1), punti 153 e segg., e decisione 2008/263/CE della Commissione nel caso C 50/06, BAWAG (GU L 83 del 26.3.2008, pag. 7), punto 166. Cfr. decisione della Commissione nel caso NN 70/07, Northern Rock (GU C 43 del 16.2.2008, pag. 1), decisione della Commissione nel caso NN 25/08, Aiuti per il salvataggio a favore di WestLB (GU C 189 del 26.7.2008, pag. 3) e decisione della Commissione nel caso C 9/08, SachsenLB, non ancora pubblicata.

L'importo complessivo degli aiuti "de minimis" concessi ad una medesima impresa non deve superare i 200 000 EUR nell'arco di tre esercizi finanziari. L'importo complessivo degli aiuti "de minimis" concessi ad un'impresa attiva nel settore del trasporto su strada non deve superare i 100 000 EUR nell'arco di tre esercizi finanziari. Tali massimali si applicano a prescindere dalla forma dell'aiuto "de minimis" o dall'obiettivo perseguito ed a prescindere dal fatto che l'aiuto concesso dallo Stato membro sia finanziato interamente o parzialmente con risorse di origine comunitaria. Il periodo viene determinato facendo riferimento agli esercizi finanziari utilizzati dall'impresa nello Stato membro interessato».

4.2.2. Nuova misura

In questo momento, la crisi finanziaria non colpisce solo le imprese strutturalmente deboli, ma anche imprese che si troveranno di fronte all'improvvisa carenza o persino all'indisponibilità di credito. Un miglioramento della situazione finanziaria di tali imprese avrà effetti positivi per l'intera economia europea.

Pertanto, in considerazione dell'attuale situazione economica, si ritiene necessario consentire temporaneamente la concessione di un importo di aiuto limitato, ma tuttavia compreso nel campo di applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, poiché di entità superiore alla soglia indicata nel regolamento «de minimis».

La Commissione considererà questi aiuti di Stato compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, purché siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

- a) l'aiuto non è superiore ad una sovvenzione diretta in denaro dell'importo di 500 000 EUR per impresa. Tutti i valori utilizzati sono al lordo di qualsiasi imposta o altro onere. Quando l'aiuto è concesso in forma diversa da una sovvenzione diretta in denaro, l'importo dell'aiuto è l'equivalente sovvenzione lordo;
- b) l'aiuto è concesso sotto forma di regime;
- c) l'aiuto è concesso alle imprese che al 1° luglio 2008 non erano in difficoltà⁽¹⁷⁾; esso può essere concesso alle imprese che non erano in difficoltà a quella data, ma che hanno cominciato ad essere in difficoltà successivamente, a causa della crisi finanziaria ed economica mondiale;
- d) non possono beneficiare del regime di aiuto le imprese che operano nel settore della pesca;
- e) l'aiuto non costituisce aiuti alle esportazioni né aiuti che favoriscono i prodotti nazionali rispetto ai prodotti importati;
- f) l'aiuto può essere concesso solo fino al 31 dicembre 2010;

⁽¹⁷⁾ Ai fini della presente comunicazione, per «impresa in difficoltà» si intende:

- per le imprese di grandi dimensioni, un'impresa in difficoltà ai sensi del punto 2.1 degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà,
- per le PMI, un'impresa in difficoltà ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 7, del regolamento generale di esenzione per categoria.

- g) prima di concedere l'aiuto, lo Stato membro deve ottenere dall'impresa interessata una dichiarazione, in forma scritta o elettronica, su qualunque altro aiuto «de minimis» e su qualunque altro aiuto di cui al presente paragrafo da essa ricevuto nell'esercizio finanziario in corso. Lo Stato membro concede l'aiuto previsto nel presente paragrafo solo dopo aver controllato che questo non porti il totale degli aiuti ricevuti dall'impresa nel periodo 1° gennaio 2008-31 dicembre 2010 ad un livello superiore al massimale di 500 000 EUR;
- h) il regime di aiuto non si applica alle imprese che operano nel settore della produzione primaria di prodotti agricoli⁽¹⁸⁾. Esso è applicabile alle imprese che operano nel settore della trasformazione e della commercializzazione dei prodotti agricoli⁽¹⁹⁾, tranne quando l'importo dell'aiuto è fissato in base al prezzo o al quantitativo di tali prodotti acquistati da produttori primari o immessi sul mercato dalle imprese interessate o quando l'aiuto è subordinato al fatto di venire parzialmente o interamente trasferito a produttori primari.

4.3. Aiuti concessi sotto forma di garanzie

4.3.1. Quadro normativo in vigore

La comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie ha lo scopo di fornire agli Stati membri maggiori indicazioni in merito ai principi sui quali la Commissione intende basarsi per l'interpretazione degli articoli 87 e 88, nonché per l'applicazione di tali articoli alle garanzie statali. In particolare, la comunicazione specifica quali sono le condizioni per considerare che non vi sia aiuto di Stato. La comunicazione non indica criteri di compatibilità per la valutazione delle garanzie.

4.3.2. Nuova misura

Onde promuovere ulteriormente l'accesso ai finanziamenti e ridurre l'attuale forte avversione al rischio da parte delle banche, le garanzie su prestiti agevolate per un periodo di tempo limitato possono costituire una soluzione appropriata e mirata per facilitare l'accesso delle imprese ai finanziamenti.

La Commissione considererà questi aiuti di Stato compatibili con il mercato comune sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, purché siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

- a) per le PMI, gli Stati membri concedono una riduzione fino al 25 % del premio annuale da pagare per nuove garanzie concesse sulla base della soglia di sicurezza di cui alla comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie⁽²⁰⁾;

⁽¹⁸⁾ Secondo la definizione dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1857/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti di Stato a favore delle piccole e medie imprese attive nella produzione di prodotti agricoli e recante modifica del regolamento (CE) n. 70/2001 (GU L 358 del 16.12.2006, pag. 3).

⁽¹⁹⁾ Secondo la definizione dell'articolo 2, paragrafi 3 e 4, del regolamento (CE) n. 1857/2006.

⁽²⁰⁾ In questo rientra la possibilità per gli Stati membri di concedere alle PMI che non hanno precedenti in materia di prestiti o un rating basato su un approccio di bilancio, quali determinate società a destinazione specifica o imprese nuove, una riduzione fino al 25 % sullo specifico premio «esente» fissato al 3,8 % nella comunicazione.

- b) per le imprese di grandi dimensioni, gli Stati membri concedono inoltre, per le nuove garanzie, una riduzione fino al 15 % del premio annuale calcolato sulla base della stessa soglia di sicurezza;
- c) quando l'elemento di aiuto nei regimi di garanzia è calcolato attraverso metodologie già accettate dalla Commissione previa la loro notifica a norma di un regolamento adottato dalla Commissione nel settore degli aiuti di Stato ⁽²¹⁾, gli Stati membri possono anche concedere un'analoga riduzione pari ad un massimo del 25 %, per le PMI, o del 15 %, per le imprese di grandi dimensioni, del premio annuale da pagare per nuove garanzie;
- d) l'importo massimo del prestito non supera la spesa salariale annuale complessiva del beneficiario (compresi gli oneri sociali nonché i costi del personale impiegato nelle strutture dell'impresa, ma che formalmente figura nei libri paga di imprese subappaltanti) per il 2008. Nel caso di imprese create dopo il 1° gennaio 2008, l'importo massimo del prestito non può superare la spesa salariale annua prevista per i primi due anni di attività;
- e) le garanzie sono concesse entro il 31 dicembre 2010;
- f) la garanzia non supera il 90 % del prestito;
- g) la garanzia può riguardare tanto i prestiti per gli investimenti che quelli per il capitale di esercizio;
- h) la riduzione del premio di garanzia è applicata per un periodo massimo di 2 anni a partire dalla concessione della garanzia;
- i) l'aiuto è concesso alle imprese che al 1° luglio 2008 non erano in difficoltà ⁽²²⁾; tuttavia può essere concesso alle imprese che non erano in difficoltà a quella data, ma che hanno cominciato ad essere in difficoltà successivamente, a causa della crisi finanziaria ed economica mondiale.

4.4. Aiuti sotto forma di tasso d'interesse agevolato

4.4.1. Quadro normativo in vigore

La comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ⁽²³⁾ stabilisce un metodo per il calcolo del tasso di riferimento basato sul tasso interbancario offerto sul mercato monetario (IBOR) a 1 anno, maggiorato di margini compresi tra 60 e 1 000 punti base in funzione della qualità creditizia dell'impresa e del livello di garanzia finanziaria offerto. Se gli Stati membri applicano tale metodo, il tasso d'interesse non contiene elementi di aiuto di Stato.

4.4.2. Nuova misura

Nell'attuale situazione di mercato, le imprese potrebbero avere difficoltà a reperire finanziamenti. Pertanto, la Commissione accetta che siano concessi prestiti pubblici o privati ad un tasso d'interesse per lo meno uguale al tasso *overnight* della banca centrale, maggiorato di un premio uguale alla differenza tra il tasso interbancario a 1 anno medio e la media del tasso *over-*

night della banca centrale sul periodo 1° gennaio 2007-30 giugno 2008, più il premio per il rischio di credito corrispondente al profilo di rischio del destinatario, come indicato dalla comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione.

L'elemento di aiuto contenuto nella differenza tra questo tasso d'interesse e il tasso di riferimento definito nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione verrà, in via temporanea, considerato compatibile con il trattato sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), purché siano rispettate le seguenti condizioni:

- a) il metodo si applica a tutti i contratti conclusi entro il 31 dicembre 2010. Esso può coprire prestiti di qualunque durata. I tassi di interesse ridotti possono essere applicati per pagamenti di interessi anteriori al 31 dicembre 2012 ⁽²⁴⁾. Dopo tale data, ai prestiti viene applicato un tasso d'interesse almeno uguale al tasso definito nella comunicazione sui tassi di riferimento e di attualizzazione;
- b) l'aiuto è concesso alle imprese che al 1° luglio 2008 non erano in difficoltà ⁽²²⁾ tuttavia, può essere concesso alle imprese che non erano in difficoltà a quella data, ma che hanno cominciato ad essere in difficoltà successivamente, a causa della crisi finanziaria ed economica mondiale.

4.5. Aiuti per la produzione di «prodotti verdi»

4.5.1. Quadro normativo in vigore

La comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione stabilisce un metodo per il calcolo del tasso di riferimento basato sul tasso interbancario offerto sul mercato monetario (IBOR) a 1 anno, maggiorato di margini compresi tra 60 e 1 000 punti base in funzione della qualità creditizia dell'impresa e del livello di garanzia finanziaria offerto. Se gli Stati membri applicano tale metodo, il tasso d'interesse non contiene elementi di aiuto di Stato.

4.5.2. Nuova misura

A causa della crisi finanziaria attuale, inoltre, le imprese incontrano maggiori difficoltà ad accedere ai finanziamenti necessari per produrre prodotti più rispettosi dell'ambiente. Gli aiuti sotto forma di garanzia possono non essere sufficienti a finanziare progetti costosi volti a migliorare la tutela ambientale mediante un adeguamento anticipato a norme future non ancora in vigore o mediante il superamento di tali norme.

La Commissione ritiene che gli obiettivi ambientali debbano continuare ad essere una priorità nonostante la crisi finanziaria. È nell'interesse della Comunità che si producano articoli più rispettosi dell'ambiente, compresi i prodotti efficienti dal punto di vista energetico, ed è importante che la crisi finanziaria non ostacoli il conseguimento di tale obiettivo.

⁽²¹⁾ Quali il regolamento generale di esenzione per categoria o il regolamento (CE) n. 1628/2006 o il regolamento (CE) n. 1857/2006, se la metodologia approvata si riferisce esplicitamente al tipo di garanzie e al tipo di operazioni sottese in questione.

⁽²²⁾ Cfr. nota 17.

⁽²³⁾ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

⁽²⁴⁾ Gli Stati membri che vogliono usufruire di questa facilitazione devono pubblicare on-line i tassi *overnight* del giorno e metterli a disposizione della Commissione.

Le misure supplementari sotto forma di prestiti agevolati possono quindi incoraggiare la produzione di «prodotti verdi». I prestiti agevolati possono tuttavia determinare gravi distorsioni della concorrenza e devono essere strettamente limitati a situazioni specifiche e ad investimenti mirati.

La Commissione ritiene che, per un periodo di tempo limitato, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di concedere aiuti sotto forma di riduzioni del tasso d'interesse.

Sulla base dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, la Commissione considererà compatibile con il mercato comune qualunque misura di aiuto sui tassi d'interesse per prestiti per investimenti che rispetti tutte le seguenti condizioni:

- a) l'aiuto riguarda prestiti per investimenti destinati al finanziamento di progetti consistenti nella produzione di nuovi prodotti tali da migliorare considerevolmente la tutela ambientale;
- b) l'aiuto è necessario per l'avvio di un nuovo progetto. Nel caso di progetti esistenti, l'aiuto può essere concesso qualora diventi necessario per il proseguimento del progetto a causa della mutata situazione economica;
- c) l'aiuto è concesso solo per progetti consistenti nella produzione di prodotti che comportino un adeguamento anticipato a futuri standard comunitari di prodotto⁽²⁵⁾, non ancora in vigore, che innalzano il livello di tutela ambientale, o di prodotti che comportino il superamento di tali standard;
- d) per i prodotti che comportano un adeguamento anticipato a futuri standard comunitari o il superamento di tali standard, gli investimenti partono entro il 31 dicembre 2010 affinché la produzione sia immessa sul mercato almeno due anni prima dell'entrata in vigore dello standard;
- e) i prestiti possono coprire i costi degli investimenti in attivi materiali e immateriali⁽²⁶⁾, ad eccezione dei prestiti per investimenti corrispondenti a capacità di produzione di più del 3 % su mercati di prodotto⁽²⁷⁾ in cui, nell'arco dei cinque anni precedenti all'inizio dell'investimento, il tasso di crescita annuo medio del consumo apparente sul mercato SEE, misurato in dati di valore, si è tenuto al di sotto del tasso di crescita annuo medio del PIL dello Spazio economico europeo nell'arco dello stesso periodo di riferimento di cinque anni;
- f) i prestiti sono concessi entro il 31 dicembre 2010;
- g) per calcolare l'aiuto, occorre partire dal tasso individuale del beneficiario, calcolato in base al metodo esposto al punto 4.4.2 della presente comunicazione. In base a tale metodo, l'impresa può beneficiare di una riduzione del tasso d'interesse pari al:
 - 25 %, per le imprese di grandi dimensioni,
 - 50 %, per le PMI;
- h) il tasso d'interesse agevolato si applica per un periodo massimo di due anni a partire dalla concessione del prestito;

⁽²⁵⁾ Per futuro standard comunitario di prodotto s'intende uno standard comunitario obbligatorio, adottato ma non ancora in vigore, che fissa i livelli da raggiungere in termini ambientali per i prodotti venduti nell'Unione europea.

⁽²⁶⁾ Definiti al punto 70 della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela ambientale.

⁽²⁷⁾ Definiti al punto 69 degli orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale, 2007-2013.

i) la riduzione del tasso d'interesse può essere applicata a prestiti concessi sia dallo Stato o da istituzioni finanziarie pubbliche che da istituzioni finanziarie private. Va garantita l'assenza di discriminazioni fra soggetti pubblici e privati;

j) l'aiuto è concesso alle imprese che al 1° luglio 2008 non erano in difficoltà⁽²⁸⁾; tuttavia, può essere concesso alle imprese che non erano in difficoltà a quella data, ma che hanno cominciato ad essere in difficoltà successivamente, a causa della crisi finanziaria ed economica mondiale;

k) gli Stati membri garantiscono che gli aiuti non vengano trasferiti, direttamente o indirettamente, a soggetti finanziari.

4.6. Misure relative al capitale di rischio

4.6.1. Quadro normativo in vigore

Gli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti in capitale di rischio nelle piccole e medie imprese precisano le condizioni alle quali gli aiuti di Stato a sostegno dell'investimento in capitale di rischio possono essere considerati compatibili con il mercato comune a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, del trattato.

Sulla base dell'esperienza maturata nell'applicazione degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti in capitale di rischio nelle piccole e medie imprese, la Commissione ritiene che non vi sia nella Comunità un disfunzionamento generale del mercato del capitale di rischio. Essa ammette tuttavia che esistono carenze di mercato per alcuni tipi di investimenti, in determinate fasi dello sviluppo delle imprese. Queste carenze derivano da una corrispondenza imperfetta tra la domanda e l'offerta di capitale di rischio, che può essere definita in generale come una carenza di capitale proprio.

A norma del punto 4.3 degli orientamenti, per le tranches di finanziamento che non superino 1,5 Mio EUR per PMI destinataria su un periodo di dodici mesi, a determinate condizioni il disfunzionamento del mercato è presunto e non deve essere dimostrato dagli Stati membri.

Il punto 5.1, lettera a), dei summenzionati orientamenti recita: «La Commissione è consapevole delle fluttuazioni costanti del mercato del capitale di rischio e dell'insufficiente disponibilità di capitale proprio, nonché del fatto che il diverso grado in cui le imprese risentono del disfunzionamento di mercato dipende dalle loro dimensioni, dalla loro fase di sviluppo e dal loro settore economico. La Commissione è pertanto disposta a considerare compatibili col mercato comune misure a favore del capitale di rischio che prevedono tranches di investimento superiori alla soglia di 1,5 Mio EUR all'anno per impresa, a condizione che siano presentate le necessarie prove del disfunzionamento del mercato».

4.6.2. Adeguamento temporaneo delle norme vigenti

Le turbolenze sui mercati finanziari hanno avuto ripercussioni negative sul mercato del capitale di rischio riducendo la disponibilità di questo capitale per le PMI nelle fasi iniziali del loro sviluppo. Poiché in questo momento la percezione del rischio è notevolmente aumentata e poiché il capitale di rischio è legato ad incertezze derivanti da aspettative di rendimento potenzialmente più basse, gli investitori tendono attualmente ad investire in attivi più sicuri, i cui rischi sono più facili da valutare rispetto

⁽²⁸⁾ Cfr. nota 17.

a quelli connessi agli investimenti in capitale di rischio. Inoltre, il carattere illiquido degli investimenti in capitale di rischio si è dimostrato un ulteriore disincentivo per gli investitori. È provato che la conseguente limitata disponibilità di liquidità che si verifica nell'attuale situazione di mercato ha accentuato la carenza di capitale proprio delle PMI. Si ritiene dunque opportuno elevare la soglia di sicurezza per gli investimenti in capitale di rischio per rispondere all'accentuazione della carenza di capitale proprio e ridurre temporaneamente la percentuale minima di partecipazione di investitori privati al 30 % anche in caso di misure destinate a PMI situate in zone non assistite.

Di conseguenza, in base all'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, determinate soglie stabilite dagli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti in capitale di rischio nelle piccole e medie imprese sono temporaneamente adeguate fino al 31 dicembre 2010, come segue:

- a) ai fini del punto 4.3.1, le tranche massime di investimento consentite sono portate da 1,5 Mio EUR a 2,5 Mio EUR per PMI destinataria su un periodo di dodici mesi;
- b) ai fini del punto 4.3.4, l'importo minimo di finanziamento che deve provenire da investitori privati è pari al 30 % sia in zone assistite che in zone non assistite;
- c) restano applicabili le altre condizioni contenute negli orientamenti;
- d) l'adeguamento temporaneo degli orientamenti non si applica alle misure a favore del capitale di rischio contemplate dal regolamento generale di esenzione per categoria;
- e) gli Stati membri possono adeguare i regimi approvati per riflettere l'adeguamento temporaneo degli orientamenti.

4.7. Cumulo

I massimali d'aiuto fissati dalla presente comunicazione si applicano indipendentemente dal fatto che il sostegno al progetto sia finanziato interamente con fondi nazionali o sia cofinanziato dalla Comunità.

Le misure d'aiuto temporanee previste dalla presente comunicazione non possono essere cumulate con gli aiuti di cui al regolamento «de minimis» per i medesimi costi ammissibili. Se un'impresa ha già ricevuto aiuti «de minimis» prima dell'entrata in vigore del presente quadro di riferimento temporaneo, la somma dell'importo degli aiuti ricevuti nel quadro delle misure di cui al punto 4.2 della presente comunicazione e degli aiuti «de minimis» ricevuti non deve superare 500 000 EUR tra il 1° gennaio 2008 e il 31 dicembre 2010. L'importo degli aiuti «de minimis» ricevuti dopo il 1° gennaio 2008 è dedotto dall'importo dell'aiuto compatibile concesso per lo stesso fine nel quadro dei punti 4.3, 4.4, 4.5 o 4.6.

Le misure di aiuto temporanee possono essere cumulate con altri aiuti compatibili o con altre forme di finanziamenti comunitari, a condizione che siano rispettate le intensità massime degli aiuti indicate nei relativi orientamenti o regolamenti di esenzione per categoria.

5. MISURE DI SEMPLIFICAZIONE

5.1. Assicurazione del credito all'esportazione a breve termine

Conformemente alla comunicazione della Commissione agli Stati membri, a norma dell'articolo 93, paragrafo 1, del trattato

CE, sull'applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato all'assicurazione del credito all'esportazione a breve termine ⁽²⁹⁾, i rischi assicurabili sul mercato non possono essere coperti dall'assicurazione del credito all'esportazione con il sostegno degli Stati membri. I rischi assicurabili sul mercato sono rischi commerciali e politici inerenti a debitori pubblici e non pubblici stabiliti nei paesi elencati in allegato a detta comunicazione, con una durata di credito inferiore a due anni. I rischi inerenti a debitori stabiliti negli Stati membri e in altri otto membri dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico sono considerati assicurabili sul mercato.

La Commissione ritiene che non esista necessariamente, a causa della crisi finanziaria attuale, una mancanza di capacità di assicurazione o di riassicurazione in tutti gli Stati membri, ma che non si possa escludere che in certi paesi la copertura per i rischi assicurabili sul mercato possa risultare temporaneamente indisponibile.

Il punto 4.4 della comunicazione recita: «In tali casi questi rischi temporaneamente non assicurabili sul mercato possono essere assunti da un assicuratore pubblico o a sostegno pubblico e assicurati per conto o con la garanzia dello Stato. Nella misura del possibile, per tali rischi l'assicuratore allineerà i premi applicati sui tassi praticati altrove dagli assicuratori privati per lo stesso tipo di rischi.

Gli Stati membri che intendono ricorrere a tale clausola di salvaguardia dovranno notificare immediatamente alla Commissione la loro decisione in fase di progetto. La notificazione dovrà contenere una rassegna del mercato che dimostri l'indisponibilità della copertura dei rischi sul mercato dell'assicurazione privata, sulla base di una documentazione ottenuta da due grandi imprese private internazionali di assicurazione del credito all'esportazione, di buona rinomanza, e da un assicuratore nazionale, giustificando così l'uso della clausola di salvaguardia. La notificazione dovrà altresì contenere una descrizione delle condizioni che l'assicuratore del credito all'esportazione pubblico o con sostegno pubblico intende applicare per tali rischi.

Entro due mesi dal ricevimento della notificazione la Commissione valuterà se il ricorso alla clausola di salvaguardia sia conforme alle condizioni sopra specificate e compatibile con il trattato.

Se la Commissione ne accerta la conformità, la sua decisione sulla compatibilità è valida due anni a decorrere dalla data della decisione stessa, purché durante questo periodo non mutino le condizioni di mercato che hanno giustificato l'applicazione della clausola di salvaguardia.

Inoltre la Commissione, consultati gli altri Stati membri, può modificare le condizioni del ricorso alla clausola di salvaguardia e può ugualmente decidere di sospendere l'applicazione o di sostituirla con un altro sistema appropriato».

Tali disposizioni, applicabili alle imprese di grandi dimensioni e alle PMI, costituiscono uno strumento appropriato nella situazione economica attuale qualora gli Stati membri ritengano che vi sia un'indisponibilità di copertura sul mercato assicurativo privato per determinati rischi di credito assicurabili sul mercato e/o per determinati acquirenti di protezione dai rischi.

⁽²⁹⁾ GUC 281 del 17.9.1997, pag. 4.

In tale contesto, al fine di accelerare la procedura per gli Stati membri la Commissione considera che, fino al 31 dicembre 2010, gli Stati membri possono dimostrare la carenza di mercato fornendo prove sufficienti dell'indisponibilità di copertura per il rischio sul mercato assicurativo privato. Il ricorso alla clausola di salvaguardia è comunque ritenuto giustificato se:

- una grande e nota impresa privata internazionale di assicurazione del credito all'esportazione e un assicuratore dei crediti nazionale forniscono prove dell'indisponibilità di tale copertura, o
- almeno quattro affermati esportatori dello Stato membro forniscono la prova del rifiuto di copertura da parte degli assicuratori per specifiche operazioni.

In stretta collaborazione con lo Stato membro interessato, la Commissione garantirà una rapida adozione delle decisioni relative all'applicazione della clausola di salvaguardia.

5.2. Semplificazione delle procedure

Le misure di aiuto di Stato di cui alla presente comunicazione devono essere notificate alla Commissione. Oltre alle misure sostanziali espresse nella presente comunicazione, la Commissione si impegna a garantire una rapida autorizzazione delle misure di aiuto destinate a rispondere all'attuale crisi conformemente alla presente comunicazione, purché gli Stati membri interessati collaborino pienamente e forniscano informazioni complete.

Tale impegno andrà ad integrare l'attuale processo mediante cui la Commissione sta elaborando un certo numero di miglioramenti delle sue procedure generali in materia di aiuti di Stato, segnatamente per accelerare e rendere più efficace il processo decisionale in stretta collaborazione con gli Stati membri. Questo pacchetto generale di semplificazione dovrebbe contenere, in particolare, impegni congiunti della Commissione e degli Stati membri volti a rendere le procedure più razionali e prevedibili in ogni fase delle indagini sugli aiuti di Stato e a rendere più rapida l'approvazione dei casi più chiari.

6. MONITORAGGIO E RELAZIONI

Il regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999, recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽³⁰⁾ e il regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽³¹⁾ prevedono che gli Stati membri presentino relazioni annuali alla Commissione.

È necessario che entro il 31 luglio 2009 gli Stati membri forniscano alla Commissione un elenco dei regimi posti in essere sulla base della presente comunicazione.

Gli Stati membri devono garantire che vengano conservate le registrazioni particolareggiate relative alla concessione di aiuti previsti dalla presente comunicazione. Tali registrazioni devono contenere tutte le informazioni necessarie a stabilire che le condizioni necessarie siano state rispettate, devono essere conservate per 10 anni e devono essere fornite alla Commis-

sione dietro richiesta della stessa. In particolare, gli Stati membri devono avere ottenuto informazioni che dimostrino che i beneficiari delle misure di aiuto di cui ai punti 4.2, 4.3, 4.4 e 4.5 non erano imprese in difficoltà al 1° luglio 2008.

Inoltre, gli Stati membri devono presentare alla Commissione entro il 31 ottobre 2009 una relazione sulle misure adottate in base alla presente comunicazione. In particolare, è necessario che la relazione fornisca elementi da cui si evinca la necessità che la Commissione mantenga le misure previste dalla presente comunicazione al di là del 31 dicembre 2009 e informazioni particolareggiate sui benefici ambientali dei prestiti agevolati. Gli Stati membri forniscono queste informazioni per ogni anno successivo in cui si applica la presente comunicazione, prima del 31 ottobre di ciascun anno.

La Commissione può richiedere informazioni supplementari in merito agli aiuti concessi, per verificare se sono state rispettate le condizioni della decisione della Commissione che approva la misura di aiuto.

7. DISPOSIZIONI FINALI

La Commissione applica la presente comunicazione a partire dal 17 dicembre 2008, data in cui ne è stato adottato il contenuto in linea di principio, visto il contesto finanziario ed economico, che richiede un'azione immediata. La presente comunicazione è giustificata dagli attuali problemi di finanziamento, eccezionali e transitori, collegati alla crisi bancaria e cesserà di essere applicabile il 31 dicembre 2010. La Commissione potrebbe modificarla prima di questa data, dopo aver consultato gli Stati membri, sulla base di importanti considerazioni economiche o di politica della concorrenza. Se necessario o opportuno, la Commissione potrà anche fornire ulteriori chiarimenti su particolari aspetti.

La Commissione applica le disposizioni della presente comunicazione a tutte le misure di aiuto a favore del capitale di rischio notificate, rispetto alle quali deve prendere una decisione dopo il 17 dicembre 2008, anche qualora le misure siano state notificate prima di tale data.

In linea con la comunicazione della Commissione relativa alla determinazione delle norme applicabili alla valutazione degli aiuti di Stato illegali⁽³²⁾, la Commissione applica in caso di aiuti non notificati:

- a) la presente comunicazione, se gli aiuti sono stati concessi dopo il 17 dicembre 2008;
- b) gli orientamenti in vigore al momento della concessione degli aiuti, in tutti gli altri casi.

La Commissione garantisce, in stretta collaborazione con gli Stati membri interessati, la rapida adozione delle decisioni una volta avvenuta la notifica completa delle misure contemplate dalla presente comunicazione. Gli Stati membri devono informare la Commissione delle loro intenzioni e notificare i progetti di adozione di misure di questo tipo quanto prima e nel modo più completo possibile.

La Commissione ricorda che qualsiasi miglioramento procedurale dipende interamente dalla presentazione di notifiche chiare e complete.

⁽³⁰⁾ GUL 83 del 27.3.1999, pag. 1.

⁽³¹⁾ GUL 140 del 30.4.2004, pag. 1.

⁽³²⁾ GUC 119 del 22.5.2002, pag. 22.