

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 25.2.2009
COM(2009) 104 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

«Responder a la crisis de la industria automovilística europea»

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

«Responder a la crisis de la industria automovilística europea»

Introducción

El sector de la automoción es uno de los más representativos de la industria europea. Es un motor clave de crecimiento, exportaciones, innovación y empleo. Su impacto se filtra a través de otros sectores muy diversos y su alcance transfronterizo es especialmente importante, ya que tanto proveedores y fabricantes como los servicios de venta y mantenimiento derivados conforman una malla de interés mutuo que se extiende a todos y cada uno de los Estados miembros de la UE.

La Comisión considera que la UE necesita un sector de la automoción dinámico y competitivo. La crisis económica ha sometido a este sector en particular a una presión considerable. Para ayudar a la industria y a su mano de obra durante esta difícil coyuntura y subsanar los problemas estructurales se precisa de un apoyo perfectamente orientado que aumente la competitividad de este sector y lo adapte mejor a las necesidades del futuro.

El futuro de la industria automovilística europea es alentador. El rendimiento de sus exportaciones pone de manifiesto que puede fabricar los productos adecuados para un mercado global que seguirá creciendo; su mano de obra dispone de las cualificaciones necesarias para mantener la ventaja tecnológica; y ya está trabajando para producir la nueva generación de vehículos de motor que requiere la era baja en carbono.

En la presente Comunicación se expone la manera en la que la UE puede impulsar medidas en apoyo de la industria automovilística. Se trata de un marco europeo de acción, un marco que establece el modo en que tanto la UE como los Estados miembros pueden tomar las medidas decisivas necesarias. Cada Estado miembro recurrirá a distintas combinaciones de acciones para abordar las necesidades de los fabricantes, proveedores y minoristas, así como las de sus trabajadores. Si se trabaja con la confianza que ofrece un marco común de la UE, se puede alcanzar un máximo de eficacia.

El mercado interior ha sido una de las principales causas de la vitalidad de la industria automovilística europea, la competitividad de su proceso de fabricación y la escala de sus ventas, y será fundamental para la fase de recuperación. Por tanto, es esencial que las ayudas estatales y las demás medidas estén bien orientadas y que se destinen a incrementar la fortaleza de la industria en el futuro y no a introducir distorsiones a corto plazo que dañen la competitividad a largo plazo. Ello exige cooperación y requiere trabajar en un nivel superior al de las decisiones nacionales para garantizar que estas estén en consonancia con las ambiciones generales de la UE.

Al mismo tiempo, la UE puede ofrecer otra serie de medidas que permitan sentar las bases para estabilizar la industria y contribuir a su recuperación. Entre ellas se incluyen la inversión en tecnologías estratégicas y medidas destinadas a apoyar a los trabajadores cuyos puestos de trabajo peligren ayudándolos a formarse en una nueva especialidad y a encontrar un nuevo puesto de trabajo, así como a proteger y desarrollar las capacidades clave de algunos de los técnicos más valorados de Europa. Se incluye también una iniciativa decidida y concertada para combatir toda tendencia al proteccionismo en los mercados mundiales. Por último, no

cabe duda de que la industria se beneficiará directamente de las medidas centrales del Plan Europeo de Recuperación Económica destinadas a reimpulsar la concesión de créditos y de otras medidas específicas, como la iniciativa europea de los coches ecológicos.

Este marco europeo para el sector de la automoción pone de manifiesto que una aplicación inteligente de políticas nacionales y de la UE puede ofrecer no solo un colchón para la industria automovilística en un tiempo de fuertes presiones, sino un trampolín para el futuro. El objetivo común es dotar a la UE de un sector de la automoción dinámico, competitivo y sostenible en las décadas venideras.

1. La situación particular del sector de la automoción

La industria automovilística es **fundamental para la prosperidad de Europa**. La UE es el principal productor mundial de vehículos de motor, con un volumen de producción superior a 18 millones de vehículos al año y casi un tercio de los turismos del mundo. Su importancia como empleador de mano de obra cualificada es enorme: emplea directamente a más de 2 millones de personas, pero es responsable de aproximadamente 12 millones de puestos de trabajo. Es un motor clave de conocimiento e innovación, e invierte más de 20 000 millones EUR al año en I+D, lo que lo convierte en el principal inversor privado europeo en este ámbito. Su contribución al PIB de la UE es muy significativa, con un volumen de negocio anual de 780 000 millones EUR y un valor añadido superior a 140 000 millones EUR. Sus exportaciones superan con mucho a sus importaciones, con un excedente de más de 60 000 millones EUR sobre el total de las exportaciones, que ascienden a 125 000 millones EUR. Por otro lado, este sector desempeña un papel fundamental al abordar muchos de los principales retos económicos, sociales y medioambientales a los que se enfrenta Europa en la actualidad, como la movilidad sostenible y la seguridad.

La fabricación de automóviles está estrechamente ligada a **otros muchos sectores**. La electrónica, la ingeniería mecánica y eléctrica, las tecnologías de la información y los sectores del acero, de los productos químicos, de los plásticos, de los metales y del caucho son, todos ellos, proveedores clave. El 20 % de la producción de acero de la UE y el 36 % de la de aluminio se destinan a la fabricación de automóviles. También tiene una marcada dimensión **transfronteriza** en Europa y en el mundo. En la UE, las 250 líneas de producción se dividen entre 16 Estados miembros, pero cada uno de los Estados miembros participa en la cadena de suministro para la fabricación y en la cadena descendente para las ventas. Normalmente, para cada coche existen aproximadamente 50 proveedores de componentes de la cadena ascendente repartidos por toda Europa y aproximadamente el 75 % del valor añadido de un coche nuevo lo generan estos proveedores. A consecuencia de ello, el valor del comercio intracomunitario de productos de la automoción es elevado y se situó en torno a 360 000 millones EUR en 2008. Por tanto, cualquier contracción del sector de la automoción afecta gravemente a otros sectores y a todos los Estados miembros de la UE.

La actual crisis económica se está caracterizando por el súbito descenso de la fabricación. La producción industrial de la UE se desplomó en el último trimestre de 2008 con una caída del 8,4 % y todo parece indicar que el descenso se acelera, puesto que los pedidos hechos con anterioridad empiezan a agotarse. Como aproximadamente entre un 60 % y un 80 % de los coches nuevos que se compran en Europa se pagan con ayuda de créditos, la crisis financiera que se encuentra en el origen del bache económico ha golpeado con especial fuerza a la industria automovilística, que ha experimentado una contracción del 20 %, la más acusada de las registradas hasta la fecha. Se han observado tendencias similares en sectores estrechamente vinculados a la industria automovilística, como el del acero, en el que se prevé

un descenso del 30 % en el primer trimestre de este año y del 16 % en el segundo. La difícil situación de la industria automovilística europea obedece fundamentalmente a las tres razones que se exponen a continuación.

En primer lugar, se ha producido una **caída** brusca y uniforme **de la demanda de turismos y vehículos industriales** tanto en la UE como en el resto del mundo. Las difíciles condiciones ligadas a la obtención de crédito, la caída de los precios de acciones y activos y la incertidumbre generada por el clima económico mundial se están traduciendo en una enorme pérdida de confianza de los consumidores y en la disminución del poder adquisitivo. En el último trimestre de 2008, las matriculaciones de coches nuevos en Europa disminuyeron en un 20 % por término medio. En 2008 se vendieron 1,2 millones menos de turismos nuevos. En enero de 2009, el mercado europeo de turismos era un 27 % inferior al del año anterior. El revés sufrido por los productores de vehículos industriales ha sido más fuerte si cabe, con una caída de los pedidos de vehículos pesados de 38 000 en enero de 2008 a 600 en noviembre de ese mismo año, cifra esta última que representa dos tercios de la capacidad de producción diaria de un productor medio de vehículos pesados. La situación varía entre los Estados miembros, pero el bache ya ha alcanzado a todos los mercados de la UE y todos los grandes fabricantes del mercado europeo están gravemente afectados.

En segundo lugar, algunos segmentos de la industria automovilística han comunicado sus **dificultades para acceder a créditos de financiación** y sus temores ante la posible **falta de liquidez**. Algunas empresas no pueden obtener préstamos en condiciones razonables a consecuencia de la revisión a la baja de su calificación crediticia debido a las actuales perspectivas del mercado. Se estima que en 2009 las cinco primeras entidades financieras cautivas de los productores de automóviles establecidos en Europa tendrán que reunir en torno a 10 000 millones EUR en concepto de deuda a medio y largo plazo. Por otro lado, los proveedores han expresado su preocupación añadida por que el dinero no llegue a los segmentos inferiores de la cadena de suministro. La situación es especialmente difícil para los pequeños proveedores de los niveles inferiores, que están menos capitalizados y diversificados que sus homólogos de mayor tamaño.

En tercer lugar, la industria está aquejada de **problemas estructurales** a más largo plazo cuyo origen es anterior a la crisis. Las empresas de automoción ya hacían frente a un entorno empresarial muy competitivo. Los elevados costes fijos, el exceso de capacidad estructural y la competencia intensiva en materia de precios ha propiciado que muchas empresas automovilísticas ya estuviesen centrándose en la reducción de los costes y el aumento de su eficiencia. También se ha producido una consolidación significativa en el sector de los suministros. Las recientes caídas de la demanda y la producción han agravado la situación y se estima que el exceso de la capacidad en Europa llega, por término medio, al 20 % como mínimo. A nivel mundial, la capacidad de producción de vehículos se sitúa en la actualidad en torno a 94 millones al año, mientras que la demanda para 2009 se estima en aproximadamente 55 millones.

La situación se agrava por el riesgo creciente de **proteccionismo**, que amenaza con dificultar el acceso a los mercados de terceros países a los productores europeos, que han prosperado gracias al mercado de las exportaciones. Ya se han producido casos en los que se aplican nuevos requisitos para la obtención de licencias de importación, por ejemplo, en Argentina y Brasil, o en los que se han aumentado los derechos de importación, por ejemplo, en Rusia.

Las actuales **previsiones para 2009 no son alentadoras**. Los pronósticos disponibles sugieren un descenso más acusado, entre un 12 % y un 18 % (entre 1,5 y 2,5 millones de

vehículos, aproximadamente), en el mercado de los turismos. La industria estima que la demanda de vehículos industriales caerá en torno a un 30 %. Es probable que ello incremente la presión sobre el conjunto de la cadena de valor de la automoción, sobre todo en términos de volúmenes de producción, utilización de la capacidad, empleo e inversión en investigación. También es probable que la reducción de la demanda dé lugar a una progresiva reducción de la producción, de acuerdo con estimaciones que apuntan a reducciones del 25 % solo en los dos primeros trimestres de 2009.

La caída de los niveles de producción y los consiguientes recortes de gastos por parte de las firmas automovilísticas ya han provocado recortes de **empleo**. Por ahora los principales afectados han sido los trabajadores temporales, pero la industria ha indicado que el empeoramiento de las condiciones del mercado podría poner en riesgo a entre un 15 % y un 20 % de su mano de obra, mientras que uno de cada tres proveedores ya se encuentra en una situación vulnerable debido a la crisis. Los efectos negativos para el empleo podrían multiplicarse a consecuencia de los impactos regionales, debido a la concentración geográfica y a las agrupaciones de empresas de la industria automovilística. Otras presiones adicionales proceden del posible efecto de desbordamiento de la reestructuración de GM y Chrysler. GM ha anunciado, por ejemplo, que de los 47 000 puestos de trabajo que tiene previsto suprimir en los próximos años, 26 000 se encuentran fuera de los Estados Unidos.

No obstante, las **perspectivas globales a largo plazo** para la industria automovilística son prometedoras: se prevé que la demanda mundial de vehículos se duplique o incluso triplique en los próximos veinte años a consecuencia de la motorización de los mercados emergentes. El imperativo de una flota de coches «más verdes» traerá consigo nuevas oportunidades para las tecnologías innovadoras y, dado que el descenso actual de la demanda en los mercados maduros, como el de Europa y los Estados Unidos, está alargando el periodo necesario para la renovación general de la flota, habrá incluso más posibilidades de que el mercado repunte. Por ello es fundamental que la industria automovilística de la UE sea capaz de superar las dificultades y de estar preparada para aprovechar el aumento de la demanda cuando este se produzca.

2. ACCIONES EN RESPUESTA A LA CRISIS

Basándose en la asociación renovada de Lisboa para el crecimiento y el empleo de 2005, que identificó el sector de la automoción como una baza europea, el **Plan Europeo de Recuperación Económica**¹ determinó que dicho sector precisa de acciones contundentes en respuesta a la crisis. Una de las prioridades clave para el futuro consiste en garantizar que la industria europea sea capaz de reaccionar ante la actual crisis y salir reforzada de ella para competir a escala mundial una vez que mejoren las condiciones del mercado. Para ello, la industria automovilística deberá superar el triple reto de mantener el liderazgo tecnológico al tiempo que se sitúa entre los mejores a escala mundial en cuanto a comportamiento medioambiental y seguridad.

El Plan de Recuperación subraya la importancia no solo de abordar las causas de los problemas actuales del sector de la automoción, sino de hacerlo de tal modo que la competitividad a largo plazo de la industria quede garantizada y salga aún más reforzada. Ello implica, en particular, responder a la evolución de la demanda de los consumidores, tanto en Europa como en el mundo, acelerando el desarrollo y la producción de coches ecológicos

¹ Comunicación de la Comisión al Consejo Europeo, de 26 de noviembre de 2008, «Un Plan Europeo de Recuperación Económica», COM(2008) 800.

mediante niveles elevados de inversión en I+D y en innovación. Este enfoque contribuirá, a su vez, de una manera importante a adaptar la industria a la economía baja en carbono y a que se vea así cumplido el deseo de Europa de reducir las emisiones de CO₂ y mejorar la seguridad de la energía.

La **principal responsabilidad** de hacer frente a la crisis recae **en la industria**, las empresas y sus directivos. La propia industria está llamada a subsanar los problemas estructurales relacionados con la eficiencia de la producción y la utilización de la capacidad, de tal manera que mejore su competitividad y sostenibilidad a largo plazo.

Por otra parte, en el contexto del enfoque global de medidas relacionadas con la industria, la UE y los Estados miembros pueden contribuir a crear **condiciones marco** en las que esta pueda prosperar. También pueden promover la competencia leal en mercados mundiales abiertos. Un **apoyo** orientado y con carácter temporal **del sector público**, tanto a escala europea como nacional, puede complementar las iniciativas de la industria para resistir a la crisis y amortiguar los efectos negativos que su probable reestructuración tendrá en el empleo. Este apoyo público debería quedar cubierto, preferiblemente, por instrumentos de actuación horizontal aplicables al conjunto de la industria y debería concretarse en una combinación de acciones a escala europea y nacional. En una reunión informal mantenida con los Ministros el 16 de enero, los Estados miembros se mostraron de acuerdo con esta opinión y convinieron en una serie de principios clave que orientasen sus respuestas a la situación actual, como la necesidad de mercados mundiales abiertos, la competencia leal y el respeto de una mejor reglamentación, así como la cooperación y la transparencia.

Será importante garantizar que las medidas adoptadas por los Estados miembros a escala nacional sean **coherentes, eficientes y coordinadas**. Dado que gran parte de la importancia de la industria automovilística europea reside en el efecto en cadena que tiene sobre otros sectores de la economía de la UE, es especialmente importante garantizar el adecuado funcionamiento del mercado interior y mantener la neutralidad competitiva y las condiciones uniformes, garantizando así la solidaridad entre los Estados miembros.

En el Plan Europeo de Recuperación Económica, la Comisión ha establecido los elementos clave del apoyo público pertinente para el sector de la automoción. Algunas de estas medidas son generales, mientras que otras están específicamente orientadas a la industria automovilística. Los principales **objetivos** del enfoque propuesto son: 1) fomentar la demanda para aliviar los efectos de la contracción del crédito; 2) facilitar el ajuste amortiguando los costes asociados a la reestructuración, en particular para los trabajadores, y mejorar su formación; 3) impulsar la modernización de las plantas con vistas a garantizar la competitividad sostenible de esta industria a escala mundial y 4) ayudar a la industria a aplicar los cambios tecnológicos radicales exigidos por el desafío del cambio climático. Si bien ya se ha registrado algún avance, es importante garantizar que los objetivos se cumplan plenamente de una manera eficiente y coherente.

a) Condiciones marco y CARS 21

A través del proceso CARS 21, la Comisión ha desarrollado un marco de actuación coordinada y predecible a medio y largo plazo para la industria automovilística, que se basa en el diálogo permanente con las principales partes interesadas y su consulta continua. En la coyuntura económica actual, una clara orientación hacia la competitividad a largo plazo que se base en la innovación, la seguridad y el comportamiento medioambiental cobra aún más relevancia. Por consiguiente, la Comisión se reafirma en su compromiso de tener plenamente

en cuenta las recomendaciones del proceso CARS 21 (véase el anexo 1), respetando íntegramente los principios de la mejora del marco regulador. La Comisión velará por que en el seguimiento de CARS 21 se adopte un enfoque coherente, coordinado y con visión de futuro en relación con los futuros requisitos del transporte por carretera y la movilidad sostenible. Teniendo en cuenta los efectos de la actual crisis, la Comisión sopesará los costes y los beneficios de toda nueva iniciativa legislativa y evitará crear, en la medida de lo posible, nuevas cargas económicas.

b) Acceso a la financiación e inversión continua en innovación e investigación

A fin de evitar que empresas viables vayan a la quiebra y de facilitar a los consumidores el acceso al crédito necesario para la compra de coches nuevos, resulta esencial **restaurar la disponibilidad de la financiación en condiciones razonables y restablecer la liquidez**. A la hora de dirigir la economía hacia la recuperación, la principal prioridad sigue siendo garantizar que el sistema financiero comience a funcionar adecuadamente. Esto es especialmente importante en el sector de la automoción, caracterizado por una demanda privada que hace un uso intensivo de capital financiado mediante el crédito. La industria automovilística deberá financiar la investigación y la innovación, en especial para diseñar nuevos motores que cumplan lo establecido en la ambiciosa legislación europea sobre la reducción de las emisiones de CO₂ a partir de 2012. Los nuevos vehículos también tendrán que cumplir límites más estrictos por lo que se refiere a las emisiones de contaminantes, así como requisitos de seguridad más severos. Por tanto, resulta esencial ayudar a las empresas a acceder a la financiación.

La cuestión de la financiación no solo es pertinente para el futuro de la industria automovilística europea, sino para la economía en general. Debe abordarse **principalmente** a través de **medidas destinadas a apoyar al sector financiero** tanto a escala europea como nacional. A este respecto, la Comisión ya ha puesto en marcha iniciativas importantes con la adopción de la Comunicación relativa a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales al sector bancario² y la Comunicación sobre la recapitalización de las instituciones financieras en la actual crisis financiera³. Por lo que respecta específicamente al sector de la automoción, cabe señalar que es posible que las sucursales financieras de los fabricantes de coches puedan acogerse también a las ayudas concedidas con arreglo a los planes adoptados por la Comisión para el sector bancario. Además, la Comisión es consciente de los **problemas de liquidez** potencialmente perjudiciales, **en particular en el sector de los suministros**, y, conjuntamente con el Banco Europeo de Inversiones y los Estados miembros, tratará de encontrar la manera de mejorar el flujo de crédito a las PYME y, en especial, a los proveedores del sector del automóvil.

Desde la perspectiva de la ayuda estatal, el nuevo **marco temporal aplicable a las medidas de ayuda estatal**, adoptado en diciembre de 2008⁴ (ligeramente adaptado el 25 de febrero de 2009), fue concebido con el fin de permitir que los Estados miembros concediesen ayudas a las empresas que tenían problemas de acceso a la liquidez. Entre los instrumentos típicos que

² Comunicación de la Comisión: La aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas adoptadas en relación con las instituciones financieras en el contexto de la actual crisis financiera mundial, diciembre de 2008 (DO C 16 de 22.1.2009, p. 1); revisada el 25.2.2009 - C(2009) 1270.

³ Comunicación de la Comisión: La recapitalización de las instituciones financieras en la crisis financiera actual: limitación de las ayudas al mínimo necesario y salvaguardias contra los falseamientos indebidos de la competencia (DO C 10 de 15.1.2009, p. 2).

⁴ Marco temporal comunitario aplicable a las medidas de ayuda estatal para facilitar el acceso a la financiación en el actual contexto de crisis económica y financiera (DO C 16 de 22.1.2009, p. 1).

han sido autorizados con arreglo a este marco se encuentran los préstamos subvencionados, las garantías subvencionadas y los préstamos subvencionados para la fabricación de productos «verdes», incluidos los coches. En este sentido, es preciso hacer hincapié en el hecho de que las ayudas concedidas con arreglo a estos marcos respetan plenamente las normas del mercado interior a fin de evitar distorsiones y la fragmentación. Este marco solo es aplicable a las empresas cuyas dificultades no daten de fechas anteriores a la crisis. En el caso de las empresas cuyas dificultades obedezcan fundamentalmente a problemas estructurales y no a la crisis actual, toda ayuda estatal debe ir respaldada por un plan de reestructuración que garantice la viabilidad a largo plazo, de conformidad con los objetivos de promoción de la competitividad de esta industria.

La amplia gama de **instrumentos de ayuda estatal «tradicionales»** (véase la lista en el anexo 2) de los que disponen los Estados miembros para apoyar a sus industrias pueden ser también una herramienta importante para promover la investigación y la innovación, el desarrollo medioambiental y la reestructuración, cuando sea necesaria, en la industria automovilística, manteniendo al mismo tiempo unas condiciones uniformes en el mercado interior.

La Comisión, junto con el Banco Europeo de Inversiones y los Estados miembros, apoyará a la industria en sus esfuerzos por **mantener las inversiones en futuras tecnologías** (en particular en tecnologías ecológicas como las relacionadas con la eficiencia del combustible y la propulsión alternativa) mientras dure el bache económico. Esto se articulará fundamentalmente a través del **Banco Europeo de Inversiones**, así como del **VII Programa Marco de Investigación**.

El BEI ya ha incrementado el importe de los préstamos previstos para el sector del automóvil, en particular a través del nuevo mecanismo europeo para los transportes limpios, hasta un montante anual de 4 000 millones EUR para 2009 y 2010. Los préstamos concedidos a la industria automovilística también pueden proceder de programas horizontales, en especial de los dirigidos a las PYME o los relacionados con la convergencia o la seguridad. El proceso está ya bastante avanzado y se espera que el BEI apruebe en marzo una serie de proyectos relacionados con el sector de la automoción por valor de 3 800 millones EUR, mientras que el importe de los proyectos adicionales previstos asciende a 6 800 millones EUR en total. La Comisión y el BEI seguirán cooperando estrechamente para garantizar que la financiación concedida sea lo más eficaz posible. La posibilidad de adelantar al inicio del periodo el préstamo previsto para 2009 y 2010 se mantiene en constante revisión. Los procedimientos para conceder ayudas se han racionalizado a fin de permitir que, tras recibir una petición de ayuda, las decisiones se ejecuten en el más breve plazo posible, manteniendo al mismo tiempo unos procedimientos de evaluación rigurosos que garanticen la viabilidad de las inversiones a largo plazo.

Estas iniciativas contarán con el respaldo de un **partenariado de investigación** entre los sectores público y privado sobre la movilidad del futuro, por un valor total estimado de 1 000 millones EUR. En consonancia con los trabajos preparatorios realizados en el contexto del VII Programa Marco y las Plataformas Tecnológicas Europeas pertinentes, el partenariado se orientará principalmente al desarrollo de vehículos ecológicos, incluidos turismos, autobuses, vehículos urbanos y camiones, pero también abordará otras cuestiones conexas como la infraestructura y la logística. Por otra parte, debe aprovecharse todo el potencial existente para ahondar en la simplificación administrativa de los programas públicos de I+D y de los partenariados público-privados de I+D. La Comisión también insta a los Estados miembros a apoyar la I+D en el ámbito del medio ambiente y a incrementar la inversión en

infraestructuras relacionadas con medios de transporte ecológicos, como los coches eléctricos y los vehículos que funcionan con hidrógeno, todo ello de una manera coordinada, a fin de evitar costosos solapamientos y de maximizar las repercusiones.

Por último, la Comisión está trabajando para establecer la **normalización** necesaria que garantice la seguridad jurídica de las futuras soluciones tecnológicas y su aplicación uniforme en el mercado interior.

c) Potenciar la demanda de vehículos nuevos y acelerar la renovación de la flota

Los Estados miembros han tomado medidas relacionadas con la **demand**a, ya que se trata del medio más eficaz de **frenar su descenso a corto plazo y aumentar la confianza de los consumidores**. Dado que nueve Estados miembros ya han establecido planes de reciclaje y recuperación de vehículos («planes de desguace») y que otros están considerando hacerlo, el 16 de febrero de 2009 la Comisión invitó por primera vez a expertos de los Estados miembros con el fin de garantizar la transparencia de todas las iniciativas y posibilitar un intercambio de las mejores prácticas. La Comisión ha examinado con los Estados miembros una serie de principios comunes que facilitarán la adopción de estos planes de desguace (véase el anexo 3) y se ha comprometido, asimismo, a acelerar el proceso de su aprobación con arreglo a la Directiva 98/34/CE.

La Comisión invita a los Estados miembros a que hagan pleno uso de la **contratación pública** para potenciar a corto plazo la demanda de vehículos más limpios y más eficientes en cuanto a consumo de combustible, evaluando la posibilidad de adelantar la inversión en infraestructura y en la renovación de la flota de transporte público, incluidos los vehículos pesados.

d) Proteger las capacidades de los trabajadores y el empleo y minimizar los costes sociales

Las perspectivas del empleo en el sector de la automoción son motivo de honda preocupación y merecen recibir una especial atención por parte de los responsables políticos. Los Estados miembros han de hacer frente a importantes desafíos y son varias las regiones que pueden verse muy gravemente afectadas.

En este sentido, los interlocutores sociales europeos y las organizaciones industriales del sector pusieron en marcha en octubre de 2007 un **partenariado europeo para anticipar el cambio en el sector de la automoción**. Así, se está llevando a cabo un completo programa de trabajo bianual para anticipar y mitigar el impacto social de la restructuración.

Para limitar el **coste social del ajuste y garantizar el mantenimiento de los niveles de cualificación** requeridos para la competitividad futura de la industria, pueden movilizarse varios fondos e instrumentos de actuación de la UE. Ello debe hacerse cuidando de fomentar la transición, con el tiempo, a nuevas formas de producción y de no obstaculizar la necesaria restructuración. Si bien estas medidas son aplicables a todos los sectores, son especialmente pertinentes en el sector del automóvil y su cadena de suministro, en el que será preciso abordar un importante exceso de capacidad.

La Comisión también ha propuesto incrementar los anticipos procedentes del **Fondo Social Europeo (FSE)** y simplificar los criterios para su concesión. Esto puede utilizarse en apoyo de las medidas aplicadas para evitar la destrucción de empleo y luchar contra el desempleo en la industria automovilística, como i) la ayuda a los trabajadores a tiempo parcial mediante la financiación de la formación y la asunción de parte de los costes laborales salariales y no

salariales; ii) las ayudas a la reestructuración de las empresas y del sector; iii) la financiación de la reconversión profesional y iv) la anticipación de las necesidades derivadas del cambio y la adecuación de las capacidades de los trabajadores. Ya existen ejemplos que ponen de manifiesto el acierto del apoyo prestado por el FSE a la reestructuración de la industria automovilística en el pasado y que pueden servir de fuente de inspiración.

Asimismo, deben examinarse detenidamente los posibles beneficios que pueden derivarse de las intervenciones financiadas por el **Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG)**. El FEAG ya ha intervenido en cuatro casos relacionados con el sector de la automoción y tiene previsto hacerlo en un quinto. La disponibilidad de este apoyo mejorará aún más una vez que el Parlamento Europeo y el Consejo adopten la reciente propuesta de la Comisión. Ello permitirá que el Fondo intervenga con mayor celeridad y, durante un periodo limitado, las intervenciones podrán justificarse por la actual crisis económica, con independencia de que existan o no vínculos con la globalización.

e) Mercados abiertos y competencia leal a escala mundial

En épocas de incertidumbre económica aumenta la probabilidad de que haya países que traten de proteger su industria mediante el establecimiento de barreras al comercio. **La competencia leal en unos mercados abiertos** puede ayudar a combatir la crisis actual, mientras que toda medida proteccionista amenaza con agravarla. La UE se ha comprometido a evitar la creación de nuevas restricciones al comercio con terceros países. Espera la misma actitud de sus socios comerciales y no tolerará el resurgimiento del proteccionismo.

La Comisión seguirá muy de cerca la evolución internacional e impulsará el **diálogo internacional**, en particular con sus principales socios comerciales: Estados Unidos, Japón, Corea y China. Con ellos trabajará para mantener abiertos los mercados mundiales y para garantizar la competencia leal.

3. REFORZAR EL PARTENARIADO

La Comisión se ha comprometido a reunir a los Estados miembros y otros actores con el fin de garantizar un enfoque coherente y coordinado en apoyo de la industria europea de la automoción. Los avances registrados serán objeto de constante revisión. La Comisión sugiere el refuerzo del proceso CARS 21, así como la celebración de una mesa redonda con los Estados miembros, la industria automovilística (productores y proveedores) y los sindicatos. Su principal objetivo debe ser ofrecer una plataforma para la información mutua, el diálogo y el intercambio de las mejores prácticas. Debe apoyar las iniciativas de reestructuración emprendidas por el sector con vistas a competir en los mercados mundiales, haciendo especial hincapié en el mantenimiento de las capacidades de los trabajadores de la industria y en su reconversión profesional con miras a futuras labores y a nuevos puestos de trabajo en este sector y en otros.

La mesa redonda debe vigilar también la evolución en los ámbitos siguientes:

- la reactivación de la **demandा privada** y el impulso, en un primer momento, de la **demandа pública**;
- el apoyo financiero a la **investigación**;
- el apoyo activo a la reducción del **exceso de capacidad** al tiempo que se conserva la **mano de obra cualificada** merced al Fondo Social Europeo y al Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización;

- un estricto respeto de las **recomendaciones del proceso CARS 21**, en particular por lo que se refiere a la mejora del marco regulador y a la necesidad de sopesar los costes y beneficios de toda nueva iniciativa legislativa, con vistas a evitar que se creen nuevas cargas económicas en la medida de lo posible.

La Comisión está dispuesta a hacer pleno uso del potencial ofrecido por el Consejo Económico Transatlántico para intensificar el diálogo con los Estados Unidos con respecto a la situación de los productores de automóviles estadounidenses y su efecto de desbordamiento a la UE.

Anexo 1: Conclusiones del reexamen intermedio de CARS 21

Anexo 2: Inventario de los instrumentos de ayuda estatal

Anexo 3: Directrices relativas a los planes de desguace