



P-113

**INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Brussels, December 1983

AUTOMOBILE INDUSTRY

A. SURVEY FROM THE COMMISSION ON EXISTING MEASURES AND RULES FOR THE SECTOR (1)

In its survey the Commission takes stock of the present state of measures and initiatives on automobile matters during the period 1981-1983. The emphasis of its policy lies on further strengthening of the internal market and on external relations. For the near future, environmental problems (exhaust emission, noise) will be under focus, along with aspects of competition rules.

In this report, the Commission links up with its position paper of about two and a half years ago (The European Automobile Industry, COM(81)317, published as Supplement 2/81 to the Bulletin of the European Communities). The latter document's objective had been to analyse the competitiveness of this industry on world scale and to sound out the potential for adjustment to the requirements of the 1980s. On this basis, the Commission had set out what, from a Community point of view, would have to be done - be it by the industries themselves, which have to develop and implement their own strategies, be it on national level or on Community level. This approach was aimed at introducing a stabilizing element into the discussion at a time when the automobile industry was exposed to technological revolutions, stiff competition and weak demand.

The report now published is subdivided into two parts: the first part sets out Commission action during the period of reference (some particularly relevant issues are summarized below), and the second part deals with developments in the market place, production and foreign trade. Comprehensive statistics are attached.

From this, it appears that the Commission's action is aimed at creating stable, consistent and favourable framework conditions for the auto industry which takes into account both the economic weight of this industry in the Community and commitments to other objectives.

(1) Commission Activities and EC Rules for the Automobile Industry 1981-83, COM(83)633 final of

As regards the strengthening of the internal market the document explains a.o.: the problem of price differentials of motor cars which has attracted wide public attention, can to a large extent but not fully be explained on macroeconomic grounds or by divergent national market conditions. Although the underlying reasons have not yet fully been explored, it seems that the situation also depends on the market position of domestic producers, or whether or not imports, for example in the form of so-called "parallel imports" have created intensive competition. So far, the problem has essentially been dealt with by measures to protect the principles of free circulation of goods in the Community. The relevance of competition rules has also been pointed to. Thus, the draft bloc exemption for distribution and servicing agreements, published in June 1983, includes a number of clauses related to the problem; the draft will be discussed further with those concerned. The Commission has also refused to exempt Ford's distribution system in the Federal Republic of Germany. In the long run, harmonization of national economic policies would help to reduce price differentials.

The long-standing efforts for the introduction of an EC type approval system have come to a dead end over the treatment of imported vehicles. Otherwise, however, most vehicle specifications are now covered by EC directives and automobile producers can comply with them in most cases on a voluntary basis (except where they have been made mandatory at national level). An investigation into the actual utilization of the EC directives has been carried out, but it still needs to be evaluated in full.

As regards the reduction of motor-vehicle exhaust emissions, the Commission is preparing proposals which are to be put forward by April 1984, according to the time schedule established by the Council in June 1983. The lead content in petrol as well as other pollutants will be dealt with in this context. The Commission's considerations are based on the work of expert groups on the subject-matter, in which both the automobile industry and the oil refining industry as well as the consumers participate.

A proposal on reduction of automotive noise emissions has already been submitted to the Council.

The emphasis on external relations has been on trade relations with Japan. The Commission's efforts are two-pronged, focussing on moderation of Japanese car exports to the Community on the one hand, and simplification of vehicle registration rules in Japan on the other. In both areas there have been steps in the right direction.

Automotive subjects were also discussed with a number of other third countries (including the United States, Australia, Spain, Portugal, Sweden, Switzerland, state trading countries, etc.).

The list of topics dealt with in the report includes furthermore taxation issues, aspects of energy saving, promotion of R&D in which the automobile industry has an interest, allocations from EC financial instruments, employment issues and working conditions, and many more.

The second part of the Commission's report covers the development of the automobile market and industry in 1981 and 1982.

The recession in the passenger car sector seems to have bottomed out. Demand and output in the Community increased in 1982 (and this recovery has continued and even accelerated in 1983), although the situation varies between the Member States. Despite a drop in world car demand, EC exports remained stable in 1982 at a level of about 20% of production. Import penetration also declined as the EC manufacturers won back market share from Japan, the major source of imports. (It should be noted, however, that Japan stepped up its exports to the Community in 1983.)

In contrast to the relatively bouyant state of the car market, the commercial vehicle sector remains depressed. Production and exports fell in 1982, and the situation is particularly bad for heavy vehicles, which account for the bulk of the Community's commercial vehicle exports in value terms and make up an important part of the EC's traditional automotive trade surplus. (There has been an increase in demand for heavy vehicles in some EC markets in 1983, but output has continued to fall because of the drying up of major export markets).

Another important development has been the growing importance of components in foreign trade, with EC exports showing a particularly positive trend. Among the reasons for this are increasing international co-operation and local assembly commitments by the manufacturers.

Despite some positive signs, the Commission report also points to the strain on revenue of EC auto producers and to the danger of the present substantial capital expenditure programmes leading to further considerable problems, in view of the limited growth in car demand that is expected.

4
Annexe 1

Nombre de voitures produites en 1981-82 (en milliers)

Pays	1981	Evolution en % 81/80	1982	Evolution en % 82/81
<u>CE</u>	8.695	- 5,1	9.056	+ 4,1
dont: Allemagne	3.577	+ 1,6	3.761	+ 5,1
France	2.612	- 11,1	2.777	+ 6,3
Italie	1.257	- 13,0	1.297	+ 3,2
Royaume-Uni	955	- 3,6	888	- 7,0
<u>Japon</u>	6.974	- 0,9	6.887	- 1
<u>USA</u>	6.280	- 2,1	5.097	-19

Annexe 2

Nombre de voitures immatriculées en 1981-82 (en milliers)

Pays	1981	Evolution en % 81/80	1982	Evolution en % 82/81
<u>CE</u>	8.378	- 2,3	8.460	+ 1,0
dont: Allemagne	2.330	- 3,9	2.156	- 7,5
France	1.835	- 2,0	2.058	+ 12,2
Italie	1.735	+ 1,5	1.685	- 3,0
Pays-Bas	387	- 14	407	+ 4,5
Belgique/Lux.	382	- 6,1	370	- 0,9
Royaume-Uni	1.485	- 1,9	1.555	+ 4,7
Irlande	106	+ 13,3	73	- 30,8
Danemark	72	- 2,6	85	+ 18,8
Grèce	47	+ 31,4	72	+ 53,2
<u>Japon</u>	2.866	+ 0,4	3.038	+ 6
<u>USA</u>	8.444	- 3,5	7.754	- 8,2

Sources: Marketing Systems/CLCA/
MVMA/JAMA

statlect

Exportations CE d'automobiles (1) intra et extra-CE
(en millions d'Ecus)

Année	Exportations			Rapport intra/extra
	intra-CE	extra-CE	Total	
1979	22.732	18.037	40.769	55,8 : 44,2
1980	22.664	19.796	42.460	53,4 : 46,6
1981	21.947	20.213	42.160	52,1 : 47,9
1982	28.274	26.317	54.591	51,8 : 48,2
Evolution en % 82/79	+ 24,4	+ 45,9	+ 33,9	

Importations CE d'automobiles intra et extra-CE
(en millions d'Ecus)

Année	Importations			Rapport intra/extra
	intra-CE	extra-CE	Total	
1979	22.333	5.663	27.996	79,8 : 20,2
1980	21.900	6.390	28.290	77,4 : 22,6
1981	23.962	7.415	31.377	76,4 : 23,6
1982	27.827	8.240	36.067	77,2 : 22,8
Evolution en % 82/79	+ 24,6	+ 45,5	+ 28,8	

(1) CTCI 781-4

Source : Eurostat


INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE

Bruxelles, décembre 1983

INDUSTRIE AUTOMOBILE : RAPPORT DE LA COMMISSION SUR LES MESURES ET REGLEMEN-
TATIONS APPLICABLES AU SECTEUR (1)

Dans son rapport, la Commission dresse un inventaire des mesures et des initiatives prises dans le domaine de l'industrie automobile de 1981 à 1983. Sa politique est essentiellement axée sur le renforcement du marché intérieur et sur les relations avec l'extérieur. Dans un proche avenir, les problèmes d'environnement (gaz d'échappement, pollution sonore) retiendront tout particulièrement l'attention, de même que les questions de concurrence.

Dans ce rapport, la Commission se réfère à la prise de position qu'elle a présentée il y a environ deux ans et demi (L'industrie automobile européenne, COM(81) 317, publié sous la forme d'un supplément 2/81 au Bulletin des Communautés européennes). Ce document avait pour objet d'analyser la compétitivité de cette industrie à l'échelle internationale et d'explorer ses possibilités d'ajustement aux besoins des années 80. Sur cette base, la Commission exposait ce qu'il y avait lieu d'entreprendre, du point de vue communautaire soit par les entreprises elles-mêmes en vue de développer et de mettre en oeuvre leurs propres stratégies, soit par les gouvernements ou la Communauté. Cette approche visait à introduire un élément stabilisateur dans la discussion à un moment où l'industrie automobile se trouvait confrontée à une révolution technologique, à une concurrence inflexible et à une demande fléchissante.

Le présent rapport est divisé en deux parties : la première expose les actions de la Commission durant la période considérée (dont quelques-unes parmi les plus importantes sont résumées ci-après), tandis que la seconde traite de l'évolution du marché, de la production et des échanges extérieurs. Il comporte aussi une importante annexe statistique.

Il apparaît que la politique de la Commission vise à doter l'industrie automobile d'un environnement stable, cohérent et favorable, compte tenu du poids économique de cette industrie dans la Communauté et des engagements pris par celle-ci dans d'autres domaines.

En ce qui concerne le renforcement du marché intérieur, le présent rapport explique notamment que la divergence des niveaux de prix pratiqués pour les véhicules automobiles, qui a du reste largement retenu l'attention du public tient pour une bonne part, sinon totalement, à des raisons d'ordre macro-économique ou à la disparité des conditions prévalant sur les marchés nationaux. Bien que les raisons de ce phénomène n'aient pas encore été entièrement explorées, il semble que la situation dépende aussi de la position des constructeurs nationaux sur leurs marchés et de l'existence ou de l'absence d'une concurrence intense due aux importations, notamment aux importations dites "parallèles".

(1) Actions de la Commission et réglementation communautaire concernant l'industrie automobile 1981- 1983, COM(83) 633 final.

Jusqu'à présent, ce problème a été essentiellement abordé par des mesures visant à sauvegarder les principes de la libre circulation des biens dans la Communauté. L'importance des règles de concurrence a également été soulignée. C'est ainsi que le projet d'exemption par catégorie des accords de distribution et d'entretien, publié en juin 1983, comporte un certain nombre de clauses ayant trait à ce problème. Le projet doit encore être discuté avec les milieux intéressés. La commission a également refusé d'exempter le système de distribution exclusive de Ford en République fédérale d'Allemagne. A long terme, l'harmonisation des politiques économiques nationales devrait contribuer à réduire les écarts de prix.

Les efforts déployés de longue date pour l'instauration d'un système type de réception communautaire des véhicules automobiles ont abouti sur le problème du traitement des véhicules importés. Pour le reste, la plupart des spécifications en matière automobile sont à présent couvertes par des directives communautaires, et les constructeurs sont, dans la majorité des cas, en mesure de s'y conformer sur une base volontaire (sauf lorsque les spécifications ont été rendues obligatoires au niveau national). Une enquête sur l'application effective des directives communautaires a été effectuée, mais les résultats n'en ont pas encore été complètement exploités.

En ce qui concerne la réduction des émissions de gaz d'échappement, la Commission prépare actuellement des propositions qui devraient être présentées en avril 1984, conformément au calendrier fixé par le Conseil en juin 1983. La teneur de l'essence en plomb de même qu'en d'autres substances polluantes sera traitée à cette occasion. La Commission s'inspire à cet égard, des travaux réalisés dans ce domaine par des groupes d'experts, au sein desquels l'industrie automobile, l'industrie du raffinage et les consommateurs se trouvent représentés.

Une proposition de réduction des émissions sonores a déjà été soumise au Conseil. En ce qui concerne les relations extérieures, l'accent a été plus particulièrement posé sur les relations avec le Japon. Les efforts de la Commission se portent dans deux directions : la modération des exportations japonaises de véhicules automobiles vers la Communauté, d'une part, et la simplification des normes d'admission au Japon, d'autre part. Dans les deux domaines, des progrès ont été enregistrés dans la bonne direction.

Certains problèmes relatifs à l'industrie automobile ont également fait l'objet de négociations avec d'autres pays tiers (dont les Etats-Unis, l'Australie, l'Espagne, le Portugal, la Suède, la Suisse, les pays à commerce d'état, etc.).

Parmi les points abordés par le rapport figurent aussi certains problèmes de taxation, la question des économies d'énergie, la promotion des travaux de recherche et de développement intéressant l'industrie automobile, la mobilisation des instruments financiers communautaires, les problèmes d'emploi et les conditions de travail, etc.

La deuxième partie du rapport de la Commission porte sur l'évolution du marché et de l'industrie automobiles en 1981 et 1982.

La récession enregistrée dans le secteur des voitures de tourisme semble s'être tassée. La demande et la production se sont accrues dans la Communauté en 1982 (cette reprise s'étant poursuivie et même accélérée en 1983), encore que la situation varie d'un Etat membre à l'autre. En dépit d'un fléchissement de la demande mondiale de voitures de tourisme, les exportations communautaires se sont maintenues, en 1982, à un niveau représentant toujours quelque 20 % de la production. La pénétration des importations a également diminué grâce à la reconquête, par les constructeurs de la Communauté, de parts de marché sur le Japon, principale source d'importations. (Il convient toutefois de noter que le Japon a vu ses exportations vers la Communauté progresser en 1983).

Par contraste avec ce dynamisme relatif du marché des voitures de tourisme, le secteur des véhicules utilitaires est resté déprimé. La production et les exportations ont régressé en 1982, la situation étant particulièrement défavorable aux véhicules lourds, qui représentent le gros des exportations communautaires de véhicules utilitaires en valeur et entrent pour une part importante dans l'excédent traditionnel de la balance communautaire des échanges automobiles. (La demande de véhicules lourds s'est accrue sur certains marchés de la Communauté en 1983, mais la production a continué de baisser en raison du tarissement des principaux marchés d'exportation).

Un autre phénomène important à signaler est celui de l'accroissement de la part des composants dans les échanges extérieurs, où les exportations communautaires font preuve d'un dynamisme particulier. Ce phénomène s'explique notamment par le développement de la coopération internationale entre constructeurs et les engagements pris par ceux-ci en matière de montage dans les pays tiers.

A côté de ces quelques perspectives favorables, le rapport de la Commission rapport aussi les contraintes qui pèsent sur les recettes des constructeurs automobiles de la Communauté et insiste sur les risques que les vastes programmes d'investissement en cours font courir à l'industrie, eu égard à la croissance modeste de la demande de véhicules automobiles que les prévisions laissent entrevoir.

---:---:---:---:---:---

Annexe 1

Nombre de voitures produites en 1981-82 (en milliers)

Pays	1981	Evolution en % 81/80	1982	Evolution en % 82/81
<u>CE</u>	8.695	- 5,1	9.056	+ 4,1
dont: Allemagne	3.577	+ 1,6	3.761	+ 5,1
France	2.612	- 11,1	2.777	+ 6,3
Italie	1.257	- 13,0	1.297	+ 3,2
Royaume-Uni	955	- 3,6	888	- 7,0
<u>Japon</u>	6.974	- 0,9	6.887	- 1
<u>USA</u>	6.280	- 2,1	5.097	-19

Annexe 2

Nombre de voitures immatriculées en 1981-82 (en milliers)

Pays	1981	Evolution en % 81/80	1982	Evolution en % 82/81
<u>CE</u>	8.378	- 2,3	8.460	+ 1,0
dont: Allemagne	2.330	- 3,9	2.156	- 7,5
France	1.835	- 2,0	2.058	+ 12,2
Italie	1.735	+ 1,5	1.685	- 3,0
Pays-Bas	387	- 14	407	+ 4,5
Belgique/Lux.	382	- 6,1	370	- 0,9
Royaume-Uni	1.485	- 1,9	1.555	+ 4,7
Irlande	106	+ 13,3	73	- 30,8
Danemark	72	- 2,6	85	+ 18,8
Grèce	47	+ 31,4	72	+ 53,2
<u>Japon</u>	2.866	+ 0,4	3.038	+ 6
<u>USA</u>	8.444	- 3,5	7.754	- 8,2

Sources: Marketing Systems/CLCA/
MVMA/JAMA

Exportations CE d'automobiles (1) intra et extra-CE
(en millions d'Ecus)

Année	Exportations			Rapport intra/extra
	intra-CE	extra-CE	Total	
1979	22.732	18.037	40.769	55,8 : 44,2
1980	22.664	19.796	42.460	53,4 : 46,6
1981	21.947	20.213	42.160	52,1 : 47,9
1982	28.274	26.317	54.591	51,8 : 48,2
Evolution en % 82/79	+ 24,4	+ 45,9	+ 33,9	

Importations CE d'automobiles intra et extra-CE
(en millions d'Ecus)

Année	Importations			Rapport intra/extra
	intra-CE	extra-CE	Total	
1979	22.333	5.663	27.996	79,8 : 20,2
1980	21.900	6.390	28.290	77,4 : 22,6
1981	23.962	7.415	31.377	76,4 : 23,6
1982	27.827	8.240	36.067	77,2 : 22,8
Evolution en % 82/79	+ 24,6	+ 45,5	+ 28,8	

(1) CTCI 781-4

Source : Eurostat