

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Przemiany w przemyśle a perspektywy przemysłu dwukołowych pojazdów silnikowych w Europie” (opinia z inicjatywy własnej)

(2010/C 354/05)

Sprawozdawca: **Virgilio RANOCCHIARI**

Współsprawozdawca: **Patrizio PESCI**

Dnia 16 lipca 2009 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie:

„Przemiany w przemyśle a perspektywy przemysłu dwukołowych pojazdów silnikowych w Europie”.

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 4 lutego 2010 r.

Na 461. sesji plenarnej w dniach 17–18 marca 2010 r. (posiedzenie z 18 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 140 głosami za – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Przemysł dwukołowych pojazdów silnikowych ma duże znaczenie dla gospodarki i zatrudnienia w UE. Sytuacja producentów jest bardzo zróżnicowana: należą do nich globalne podmioty, które działają we wszystkich segmentach lub w bardzo wyspecjalizowanych segmentach, a także podmioty krajowe lub nawet lokalne, przypominające nieraz zakłady rzemieślnicze. Dotyczy to również zależnych sektorów podwykonawstwa, w których działa wiele MŚP⁽¹⁾.

1.2 Spadek popytu wywołany kryzysem w ostatnim kwartale 2008 r. miał szereg negatywnych skutków dla całego przemysłu pod względem strukturalnym i pod względem zatrudnienia (nastąpił 31-procentowy spadek popytu wraz z 35-procentowym spadkiem obrotów i zamówień, co wpłynęło negatywnie na zatrudnienie). Wstępne dane za rok 2009 potwierdzają tendencję spadkową na rynku: –21 % w stosunku do 2008 r. i –25 % w stosunku do 2007 r.

1.3 EKES obawia się, że jeżeli nie zostanie jak najszybciej opracowana polityka mająca na celu wsparcie sektora, to w 2010 r. może nastąpić dalszy, znaczny spadek zatrudnienia.

1.4 W ramach 67. Międzynarodowego Salonu Motocyklowego w Mediolanie 12 listopada 2009 r. EKES zorganizował wysłuchanie publiczne w celu zapoznania się z dalszymi uwagami producentów, dostawców podzespołów, związków zawodowych, użytkowników, organizacji pozarządowych i środowiska uniwersyteckiego. Wysłuchanie w dużej mierze potwierdziło przekonania wyrażone już przez grupę roboczą.

1.5 W tym kontekście EKES:

a) uważa, że konieczne są odpowiednie środki pobudzające popyt na dwukołowe pojazdy silnikowe w państwach człon-

kowskich i zwraca się do Komisji Europejskiej oraz państw członkowskich o zachęcanie do ich stosowania lub, perspektywnie, wymiany ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów o mniejszym wpływie na środowisko, spełniających zaawansowane wymogi bezpieczeństwa;

- b) wnosi, by przygotowując przyszły wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie dwukołowych pojazdów silnikowych, Komisja zaproponowała dla tego sektora możliwe do zrealizowania, stopniowe cele zgodne z projektowaniem, produkcją przemysłową i rynkiem; konieczne będzie zwłaszcza zagwarantowanie elastyczności rozwiązań stosowanych w tym sektorze, przy niewielkim wzroście kosztów dla konsumenta, oraz uwzględnienie koniunktury i dużej różnorodności produktów;
- c) uważa, że do zapewnienia uczciwej konkurencji konieczny jest ściślejszy nadzór nad homologacją i rynkami, a także wzajemność umów o wolnym handlu między UE a Azją Południowo-Wschodnią;
- d) zachęca Komisję do opracowania wobec przemysłu dwukołowych pojazdów silnikowych podejścia podobnego do CARS 21⁽²⁾ w celu wsparcia partnerstwa, a także konkurencyjności i zatrudnienia w tym sektorze;
- e) uważa, że siódmy program ramowy w zakresie badań i rozwoju może się przyczynić do osiągnięcia tych celów i ma nadzieję, że utworzona zostanie platforma poświęcona przemysłowi dwukołowych pojazdów silnikowych w celu wsparcia przedsiębiorstw, które produkują pojazdy w Europie i korzystają z europejskiego łańcucha produkcji;
- f) zachęca przemysł do dalszej restrukturyzacji, połączeń i przejęć, a także do rozwoju współpracy, między innymi z dostawcami podzespołów, w celu osiągnięcia możliwie jak największej synergii;

⁽¹⁾ Wykaz producentów oraz inne informacje na temat omawianego sektora znajdują się na stronie internetowej CCMI: http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_en.asp#PTW

⁽²⁾ Ramy prawne dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. (grupa wysokiego szczebla CARS 21, 2007 r.).

- g) uważa, że konieczne jest rozwinięcie „dialogu społecznego” w celu wsparcia zatrudnienia w tym sektorze poprzez stworzenie europejskich standardów kształcenia ustawicznego i specjalizacji pracowników i jednocześnie ograniczenie niepewności zatrudnienia;
- h) zwraca się do Komisji o poświęcenie dużej uwagi przemysłowi dwukołowych pojazdów silnikowych w przewidzianym planie działania na rzecz mobilności miejskiej ze względu na znaczący wkład, jaki może on wnieść do bardziej zrównoważonej mobilności.

2. Przemysł dwukołowych pojazdów silnikowych w Europie

2.1 Przemysł dwukołowych pojazdów silnikowych w UE ma duże znaczenie dla gospodarki i zatrudnienia. Jest on pod pewnymi względami podobny do przemysłu samochodowego⁽³⁾, lecz posiada również specyficzne cechy ze względu na swoją ograniczoną wielkość, w dużej mierze rozproszoną strukturę i bardziej zróżnicowaną typologię produkcji.

2.2 W ostatnich dziesięcioleciach w sektorze tym zaszły istotne zmiany, gdyż tradycyjne europejskie marki musiały stawić czoła rosnącej konkurencji ze strony Japonii. Japońscy producenci, którzy należą dzisiaj do głównych podmiotów tego sektora, rozwinęli działalność produkcyjną bezpośrednio w UE. W miarę upływu czasu przemysł europejski został poddany reorganizacji poprzez restrukturyzację, połączenia i przejęcia, a także tworzenie koncernów przemysłowych o średniej i dużej wielkości, obok których istnieją producenci niszowi i liczne MŚP.

Obecnie „tradycyjni” producenci europejscy, japońscy i amerykańscy utrzymują wiodącą pozycję na rynku europejskim, lecz od lat 90. muszą stawić czoła rosnącej konkurencji ze strony gospodarek wschodzących. Pod względem liczby wyprodukowanych pojazdów UE ma jedynie relatywne znaczenie (1,4 mln) w porównaniu zwłaszcza z Chinami (ponad 20 mln), Indiami (ponad 8 mln) i Tajwanem (1,5 mln), lecz cechuje się produkcją o większej wartości dodanej i o wyższym poziomie innowacji, jakości oraz bezpieczeństwa.

2.3 Eurostat oznacza przemysł dwukołowych pojazdów silnikowych kodem NACE 35.41. Najbardziej aktualne dane z 2006 r. wskazują, że w UE-27 sektor produkcji dwukołowych pojazdów silnikowych obejmuje 870 przedsiębiorstw, z których 80 % położonych jest w sześciu państwach członkowskich (we Włoszech, w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Francji, Hiszpanii i Austrii). Średnie obroty rzędu 8 mln euro świadczą o dużej liczbie MŚP, szacowanej na 650, czyli ok. 75 % wszystkich przedsiębiorstw.

2.4 90 % europejskiej produkcji znajduje się w rękach około setki producentów średniej i dużej wielkości oraz średniej i małej wielkości, którzy oprócz Norwegii i Szwajcarii działają w różnych krajach UE (obok już cytowanych krajów w Czechach, Holandii, Portugalii, Słowenii i Szwecji). Pozostała

10-procentowa część europejskiej produkcji dzieli się na producentów małej lub bardzo małej wielkości.

2.5 Sytuacja producentów jest bardzo zróżnicowana: należą do nich globalne podmioty, działające we wszystkich segmentach (dwukołowe pojazdy silnikowe do różnego użytku, o różnej pojemności skokowej; skutery o różnej pojemności skokowej; motorowery; pojazdy trzy- i czterośladowe) lub w wyspecjalizowanych segmentach, a także podmioty krajowe lub nawet lokalne, czasami podobne do zakładów rzemieślniczych ze względu na swą wielkość i proces produkcji.

2.6 Przepisy techniczne (europejska homologacja) określają różne kategorie dwukołowych pojazdów silnikowych o różnych cechach (pojemność skokowa, przewidziane zastosowanie). Z kolei dyrektywa europejska w sprawie prawa jazdy określa różne warunki dostępu do dwukołowych pojazdów silnikowych (motorower AM, motocykl A1, motocykl A2, motocykl A). Złożoność ta przyczynia się do fragmentacji produkcji i ogranicza korzyści skali.

2.7 Rozproszenie przemysłu dwukołowych pojazdów silnikowych ma po części przyczyny historyczne, lecz wynika głównie z samego charakteru tego rynku. O ile segmenty najściślej związane z mobilnością użytkową (szczególnie miejską), takie jak skuter, umożliwiają większą synergię produkcyjną, zwłaszcza jeżeli chodzi o silniki, to segmenty związane z motocyklami są mniej podatne na synergię polegającą na przykład na użyciu do produkcji różnych marek tych samych silników i podzespołów. Istnieją przede wszystkim bardzo różne cechy dynamiczne w zależności od wielkości pojazdów, a do nich dochodzą różnice wynikające ze specjalistycznego zastosowania pojazdów i tym samym różnych oczekiwań użytkowników. W wielu wypadkach poszczególne marki są w dużym stopniu utożsamiane z określonymi rodzajami silnika (na przykład silnik typu boxer BMW, rozrząd desmodromiczny Ducati, V-Twin Moto Guzzi czy silnik trzycylindrowy Triumph) lub podwozia, zgodnie z popytem rynku, który składa się w dużej mierze z pasjonatów zarówno w Europie, jak i na rynkach eksportowych.

2.8 Pojazdy produkowane są w małych seriach lub w ograniczonej liczbie, czego konsekwencją jest mniejsza zyskowność inwestowanego kapitału w porównaniu z przemysłem samochodowym. Fakt ten wpływa również częściowo na sektor podzespołów i dystrybucji.

2.9 W 2006 r. obroty w sektorze produkcji dwukołowych pojazdów silnikowych w UE wynosiły 7 mld euro, w porównaniu z całkowitymi obrotami sektora dwukołowych pojazdów silnikowych w Unii Europejskiej wynoszącymi 34 mld, do czego przyczynił się dynamicznie rozwijający się od 2002 r. rynek UE (22-procentowy wzrost w latach 2002-2007). Co ciekawe, w latach 2004-2006 w UE nastąpił 12-procentowy wzrost, a zatem przewyższył on procentowo ogólny wzrost sektora wytwórczego oraz sektora samochodowego (w obu wypadkach 8 %), co wpłynęło pozytywnie na zatrudnienie.

⁽³⁾ Zob. raport informacyjny CCMI w sprawie: „Branża motoryzacyjna w Europie: obecna sytuacja i perspektywy”, przyjęty przez CCMI 13 listopada 2007 r.

3. Rola podwykonawstwa: podzespoły, dystrybucja i usługi posprzedażne

3.1 Duże rozproszenie cechuje również sektor podzespołów i dystrybucji.

3.2 Podzespoły pochodzą częściowo od dostawców sektora samochodowego, którzy prowadzą również marginalną działalność w sektorze dwukołowych pojazdów silnikowych (systemy zasilania), a przede wszystkim od konkretnych dostawców (koła, rury wydechowe, sprzęgła itd.) z racji wymaganej specjalizacji. Liczbę dostawców w tym sektorze szacuje się na około 500. Tradycyjnie pochodzą oni z Europy (zwłaszcza z Włoch, Hiszpanii, Francji, Wielkiej Brytanii, Niemiec i Holandii), lecz w ostatnich latach wzrósł udział dostawców azjatyckich. By stawić czoła tej konkurencji, niektórzy z europejskich dostawców przenieśli częściowo swą działalność do Azji. Niemniej europejscy dostawcy podzespołów są zależni wyłącznie od zamówień producentów europejskich.

3.3 Sieć dystrybucji i obsługi jest położona w pobliżu użytkowników, co jest konieczne w wypadku dwukołowych pojazdów silnikowych (a zwłaszcza motorowerów i skuterów): w UE działa około 37 tys. punktów sprzedaży i obsługi posprzedażnej, prowadzonych często przez przedsiębiorstwa rodzinne. Włochy, Francja, Wielka Brytania, Niemcy, Hiszpania, Holandia, Grecja i Szwecja składają się na 91 % obrotów sektora dystrybucji i obsługi; w latach 2004-2006 obroty te wzrosły o 5 %.

4. Zatrudnienie i sprawy socjalne

4.1 W latach 2002-2007 zatrudnienie w przemyśle dwukołowych pojazdów silnikowych stale rosło, osiągając w 2007 r. w UE liczbę 150 tys. zatrudnionych. Co ciekawe, w UE w latach 2004-2006 poziom zatrudnienia w tym sektorze wzrósł o 4 % w porównaniu z 3-procentowym spadkiem w całym sektorze wytwórczym i 5-procentowym spadkiem w sektorze samochodowym. Wzrost ten świadczy o dynamizmie i innowacyjności sektora, do których w tej trudnej sytuacji przyczynił się rosnący popyt na pojazdy związane zarówno z mobilnością miejską, jak i z czasem wolnym.

4.2 25 tys. miejsc pracy jest bezpośrednio związanych z produkcją dwukołowych pojazdów silnikowych i skupia się głównie we Włoszech, w Hiszpanii, Francji, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Austrii i Holandii. Sezonowość rynku dwukołowych pojazdów silnikowych (na którym największy ruch panuje wiosną i latem) powoduje szczytowy wzrost produkcji w niektórych okresach roku, kiedy producenci zatrudniają również pracowników sezonowych. Stąd by zaspokoić tymczasowe potrzeby rynku, potrzebna jest większa elastyczność.

4.3 20 tys. miejsc pracy jest związanych z produkcją podzespołów i skupia się głównie we Włoszech, w Hiszpanii, Francji, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Holandii i na Węgrzech.

4.4 105 tys. miejsc pracy związanych jest ze sprzedażą i obsługą posprzedażną. Siłą rzeczy są one rozproszone po całej Europie, chociaż 92 % z nich jest we Włoszech, w Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Holandii, Grecji, Belgii i Szwecji.

5. Obecny kontekst gospodarczy i tendencje międzynarodowe

5.1 Wcześniej wspomniane dane pokazują, że w ostatnich latach przemysł dwukołowych pojazdów silnikowych cechował się dużą dynamiką, a rynek europejski wciąż rósł, co w 2007 r. odpowiadało ponad 2,7 mln pojazdów (park pojazdów w UE szacuje się na ok. 34 mln). Kryzys ostatnich dwóch lat spowodował niemniej w 2008 r. zmniejszenie rynku UE o 7,4 % w porównaniu z 2007 r. Szczególnie duży okazał się spadek odnotowany w ostatnim kwartale 2008 r., który wyniósł 34 % w porównaniu z tym samym okresem w 2007 r. Ta negatywna tendencja nasiliła się w pierwszym kwartale 2009 r., kiedy to sprzedaż dwukołowych pojazdów silnikowych spadła o 37 % w porównaniu z tym samym okresem w 2008 r. Wstępne dane za rok 2009 potwierdzają tendencję spadkową na rynku: w porównaniu z 2008 r. nastąpił łączny spadek o 21 %, a w porównaniu z 2007 r. – o 25 %.

5.2 Skutki kryzysu są widoczne w całym sektorze. W wypadku producentów spadek sprzedaży nie tylko wpłynął znacznie na dochody, lecz spowodował również spadek produkcji związany z nadmierną ilością zapasów. Spadek ten doprowadził z kolei do zmniejszenia liczby godzin pracy, wstrzymania produkcji i rzadszego zatrudniania pracowników sezonowych, a w konsekwencji również do przeglądu krótko- i średnioterminowych planów produkcyjnych. W niektórych przypadkach konieczne były również trwałe redukcje liczby pracowników, nawet o 25 %. Sprawami niektórych średnich i małych producentów administruje sąd, a ich przedsiębiorstwa zostały wystawione na sprzedaż, natomiast inne wręcz zakończyły działalność. Wydarzenia te są zapowiedzią innych restrukturyzacji, chociaż trudno jest przewidzieć ich skutki dla struktury społeczno-gospodarczej w postaci ewentualnej delokalizacji poza Europę.

5.3 Wobec spadku popytu ze strony producentów dostawcy podzespołów muszą również zmniejszyć produkcję, co będzie miało konsekwencje dla zatrudnienia. Niektórzy musieli zaprzestać działalności i obecnie szacuje się, że około 10 % dostawców tego sektora jest zagrożonych bankrutem. Sytuacja te generuje dodatkowe koszty również dla producentów, którzy muszą dokonać nieprzewidzianych inwestycji, by wesprzeć dostawców podzespołów, lub znaleźć innych, opracowując nawet nowe matryce części z aluminium lub plastiku, gdy niemożliwe jest już ich dostarczenie. Obecnie zamówienia i obroty spadły o około 40 %. Nierzadko w celu zachowania konkurencyjności wielu producentów zwraca się do dostawców z Azji Południowo-Wschodniej.

5.4 W sektorze dystrybucji i obsługi posprzedażnej dotkliwe odczuwa się kryzys i ograniczenie działalności między innymi ze względu na mniejszą wielkość przedsiębiorstw (MŚP oraz firmy rodzinne). Na przykład w Hiszpanii w 2008 r. odnotowano 25-procentowy spadek liczby punktów sprzedaży, który doprowadził do zwolnienia ponad 6 tys. pracowników. Przewiduje się, że jeżeli tendencja się nie zmieni, to w latach 2009-2010 zniknie w Hiszpanii około 25 % przedsiębiorstw i koncesjonowanych przedstawicieli oraz 60 % pośredników. Wpływ kryzysu na sieć dystrybucji przynosi również dodatkowe koszty dla producentów, którzy muszą wspierać sieć, tak by utrzymać kanały zbytu produktów i wyciągnąć korzyści z ożywienia gospodarczego, gdy takowe nastąpi.

5.5 EKES obawia się, że jeżeli nie zostanie jak najszybciej opracowana polityka mająca na celu wsparcie sektora, to w 2010 r. może nastąpić dodatkowy, znaczny spadek zatrudnienia. Ponadto, by przyczynić się do utrzymania miejsc pracy w sektorze, konieczny jest rozwój dialogu społecznego na rzecz kształcenia ustawicznego i specjalizacji pracowników, między innymi na poziomie uniwersyteckim, oraz zmniejszenie niepewności zatrudnienia.

5.6 Środki na rzecz wsparcia popytu na dwukołowe pojazdy silnikowe były do tej pory odosobnione i niewystarczające. W przeciwieństwie do sektora samochodowego, w Europie jedynie Włochy opracowały w krótkim czasie zachętę do złomowania, która nie tylko przyczyniła się do wyeliminowania z ruchu pojazdów powodujących największe zanieczyszczenie, lecz przyniosła również pozytywne skutki dla włoskiego, a także pośrednio europejskiego rynku. W ciągu dwóch pierwszych miesięcy 2009 r. nastąpiło we Włoszech przejście od około 35-procentowego spadku rynku do pozytywnej sytuacji na rynku skuterów o małej pojemności silnika, na którą korzystnie wpłynęła premia w wysokości 500 euro za złomowanie przestarzałych pojazdów; wciąż jednak sytuacja na rynku motocykli i motorowerów jest negatywna, a całkowity spadek przewyższa 20 %. Chociaż po wielomiesięcznych zapowiedziach Hiszpania przyjęła w lipcu zachętę do złomowania dwukołowych pojazdów silnikowych, to nie zaczęła jej jeszcze stosować, zachęcając tym konsumentów do oczekiwania i w jeszcze większym stopniu hamując zakupy (od stycznia do sierpnia 2009 r. odnotowano 52-procentowy spadek na rynku motorowerów i 43-procentowy spadek na rynku motocykli w porównaniu z tym samym okresem w 2008 r.). Przykład ten zwraca uwagę na oczywiste znaczenie europejskich ram prawnych, które przyczyniałyby się do stabilności rynków krajowych, wzbudzając tym samym zaufanie konsumentów.

5.7 Środki na rzecz wsparcia popytu są z pewnością korzystne dla użytkowników, lecz niekoniecznie rozwiązują one problem producentów podzespołów i europejskiego przemysłu dwukołowych pojazdów silnikowych. Na przykład we Włoszech stała dopłata w wysokości 500 euro przyczyniła się do znacznego wsparcia rynku małych skuterów o pojemnościach silnika 125 i 150 cm³ importowanych z Tajwanu i sprzedawanych po cenie 1 500-2 000 euro, a w mniejszym stopniu również produkcji europejskiej po wyższych cenach, podczas gdy nie przyczyniła się do wsparcia popytu na dwukołowe pojazdy silnikowe średniej wielkości sprzedawane po cenie 6 000-8 000 euro. Nie przyniosło to żadnych korzyści europejskim producentom podzespołów, gdyż nie zaopatrują oni azjatyckich producentów. By przynieść korzyści całemu

sektorowi, konieczne wydaje się opracowanie środków wspierających popyt mających na celu zapewnienie takiej dopłaty, która rosłaby równoległe do cen pojazdów objętych zachętą, zwłaszcza tych, w których zastosowano zaawansowane rozwiązania gwarantujące mniejszy wpływ na środowisko i zaawansowane systemy bezpieczeństwa.

5.8 Pilnie potrzebne jest ułatwienie dostępu do finansowania dla przedsiębiorstw europejskich działających w tym sektorze, tak by mogły podjąć dodatkowym wydatkom związanym z kryzysem i nadal inwestować w badania, rozwój i innowacje (producenci i producenci podzespołów). Celem jest zachowanie konkurencyjności poprzez koncentrowanie się na jakości i innowacji oraz produkowanie coraz bardziej ekologicznych i bezpiecznych pojazdów.

6. Przyszłe perspektywy sektora: wyzwania i możliwości

6.1 Jeżeli negatywne wyniki z pierwszego półrocza miałyby się potwierdzić na przestrzeni 2009 r., to w 2010 r. zdolność kredytowa w całym sektorze zostanie obniżona przez banki. Nawet, jeżeli miałyby szybko nastąpić ożywienie, to spadną zdolności do inwestycji, badań i rozwoju, wywołując negatywne skutki w perspektywie średnioterminowej, a zatem prowadząc również do osłabienia przedsiębiorstw, co może mieć dalszy wpływ na zatrudnienie.

6.2 W ostatnim dziesięcioleciu, od czasu wprowadzenia w 1999 r. normy Euro 1 do wprowadzenia obecnie stosowanych norm, w sektorze nastąpiło znaczne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń: o około 90 % w wypadku CO i HC oraz ponad 50 % w wypadku NO_x. Również jeżeli chodzi o zmniejszenie zanieczyszczeń akustycznych, uzyskano zachęcające wyniki; cały sektor (w tym stowarzyszenia konsumentów) dąży obecnie do uzyskania dalszej poprawy, głównie poprzez wyłączenie użycie na drogach rur wydechowych, które uzyskały homologację, a także bardziej przyjazny dla środowiska styl jazdy. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, sektor dowiódł swej innowacyjności poprzez wprowadzenie szeregu zaawansowanych systemów hamowania, które są coraz szerzej stosowane w różnych rodzajach dwukołowych pojazdów silnikowych, a także w pojazdach o nowej budowie, takich jak pojazdy trzy- i czterokołowe.

6.3 Komisja przygotowuje wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie dwukołowych pojazdów silnikowych, którego oczekuje się w pierwszych miesiącach 2010 r. Chociaż konieczne są dalsze postępy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w obecnej sytuacji gospodarczej unikać należy gwałtownych zmian i trzeba pamiętać o rzeczywistych możliwościach tego sektora oraz o wielkości jego podmiotów. Co się tyczy nowych norm Euro, należy zaproponować realistyczne cele dla tego sektora, które byłyby stopniowo realizowane w ramach czasowych narzuconych przez projektowanie, produkcję i rynek. Jest wskazane, by w nowym rozporządzeniu dano pierwszeństwo takiemu podejściu, które umożliwiłoby sektorowi wykorzystanie swej zdolności do innowacji, gwarantując mu jednocześnie stopień elastyczności uwzględniający koniunkturę i dużą różnorodność produktów (ze względu na cechy techniczne i rynek), zwłaszcza w odniesieniu do rozpowszechniania zaawansowanych systemów hamowania. Sektor ten przedstawił już Komisji propozycje w tym względzie w odniesieniu do ochrony środowiska i bezpieczeństwa na drodze.

6.4 Tradycyjni producenci są i będą coraz bardziej narażeni – zwłaszcza w obecnej sytuacji gospodarczej – na konkurencję tanich wyrobów niskiej jakości, przede wszystkim ze strony Azji Południowo-Wschodniej, szczególnie jeżeli chodzi o dwukołowe pojazdy silnikowe o małej i średniej mocy, w wypadku których marże są niskie. Z przeprowadzonych badań wynika, że produkty importowane często nie odpowiadają europejskiej homologacji i stwarzają zagrożenie dla środowiska oraz bezpieczeństwa konsumentów. Badania przeprowadzone na próbkach chińskich dwukołowych pojazdów silnikowych importowanych do UE dowiodły niezgodności z normami, gdyż droga hamowania była do 35 % dłuższa od tej ustanowionej przez wymogi homologacji UE, a emisja zanieczyszczeń przekraczała je do 20 razy. Istnieją również problemy związane z podrabianiem pojazdów lub części pojazdów wyprodukowanych w Europie przez producentów w krajach wschodzących, a także z podrabianiem świadectw zgodności przez przedsiębiorstwa handlowe importujące pojazdy niezgodne z normami do UE. By zapewnić uczciwą konkurencję w tym sektorze rynku silnie reagującym na ceny, konieczny jest większy nadzór nad homologacją i nad rynkami poprzez odpowiednią kontrolę „zgodności produkcji” sprzedawanych pojazdów przez właściwe organy lub służby kontroli technicznej w celu sprawdzenia ich zgodności z homologowanym typem i poszanowania praw własności intelektualnej.

6.5 „Tradycyjni” producenci są natomiast nagradzani przez konsumentów za projekt, jakość produktów oraz stopień innowacji i bezpieczeństwa. Dotyczy to górnego zakresu gamy pojazdów o małej i średniej mocy, a zwłaszcza pojazdów o dużej mocy i wysokiej wartości dodanej, które odznaczają się przyjętymi rozwiązaniami technicznymi i w wypadku których marka jest istotna. Obecna sytuacja gospodarcza najbardziej niekorzystnie wpływa na te właśnie produkty. Większe rozpowszechnienie technologicznie zaawansowanych pojazdów, takich jak na przykład pojazdy hybrydowe i elektryczne, które zaczynają się pojawiać na rynku, będzie w dużej mierze zależeć od wsparcia sektora publicznego, a zatem od ogólnej zdolności do pokonania obecnego kryzysu.

6.6 Szczególną uwagę należy zwrócić na umowy o wolnym handlu, tak by liberalizacja ceł między UE a krajami Azji Południowo-Wschodniej przyniosła korzyści obu stronom, eliminując także bariery pozataryfowe (na przykład zakaz udziału w ruchu w Chinach dwukołowych pojazdów silnikowych o mocy przewyższającej 250 cm³), które stanowią poważny problem dla europejskich eksporterów.

6.7 By zmierzyć się z obecnymi wyzwaniem, podobnie jak w przeszłości europejscy producenci muszą kontynuować

restrukturyzację, połączenia i przejęcia, rozwijając dalszą współpracę prowadzącą do maksymalnego zwiększenia synergii.

6.8 Utrzymanie się na rynku europejskich producentów podzespołów ma kluczowe znaczenie dla zachowania specyfiki europejskiej produkcji, która ma zdaniem użytkowników unikalny charakter. Nie należy zatem dopuścić do powtórzenia się takiej sytuacji jak w sektorze rowerowym, z którego zniknęli dostawcy istotnych części, takich jak na przykład ramy rowerowe, wskutek czego montaż rowerów w Europie jest dzisiaj zależny od Chin.

6.9 Europejscy producenci podzespołów nie są w stanie stawić czoła konkurencji cenowej i muszą z konieczności koncentrować się na innowacji i rozwoju projektowania wspólnie z producentami pojazdów, tak by – kiedy to tylko możliwe – uzyskać korzyści skali, a także skupiać się na skutecznym partnerstwie gwarantującym ciągłość zamówień na najwyższej jakości produkty między producentami i dostawcami.

6.10 Wskazane jest przyjęcie podejścia podobnego do CARS 21, właściwego dla całego sektora dwukołowych pojazdów silnikowych, tak by lepiej stawić czoła tym wyzwaniom, wesprzeć konkurencyjność sektora i ochronić miejsca pracy.

6.11 Środki na badania w ramach 7 PR mogą się przyczynić do osiągnięcia tych celów, dając pierwszeństwo przedsiębiorstwom produkującym w Europie, korzystającym z europejskiego łańcucha produkcji. Platforma badawcza poświęcona sektorowi dwukołowych pojazdów silnikowych przyczyniłaby się znacząco – dzięki udziałowi w konsorcjach, podobnie jak w sektorze samochodowym – do ustalania priorytetów badawczych, zwłaszcza dla MSP.

6.12 Komisja przedstawiła niedawno plan działań dotyczący mobilności miejskiej, do którego celów należy zwiększenie płynności ruchu, co jest charakterystyczne dla dwukołowych pojazdów silnikowych. Kryzys wpłynął niekorzystnie na sektor dwukołowych pojazdów silnikowych, lecz w perspektywie długoterminowej będzie on czerpać korzyści z rosnącego zapotrzebowania na alternatywne rodzaje pojazdów o niskich wskaźnikach emisji umożliwiające bardziej zrównoważoną mobilność, zwłaszcza w miastach, pod warunkiem, że obecne trudności gospodarcze da się przezwyciężyć w perspektywie średnioterminowej, nie wywołując przy tym nieodwracalnych szkód.

Bruksela, 18 marca 2010 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI