

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Индустриални промени и перспективи в сектора на двуколесните моторни превозни средства в Европа“ (становище по собствена инициатива)**

(2010/С 354/05)

Докладчик: г-н RANOCCHIARI

Съдокладчик: г-н PESCI

На 16 юли 2009 г., в съответствие с член 29, параграф 2 от Правилника за дейността си, Европейският икономически и социален комитет реши да изготви становище по собствена инициатива относно:

*„Индустриални промени и перспективи за сектора на двуколесните моторни превозни средства в Европа“.*

Консултативната комисия по индустриални промени (CCMI), на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 4 февруари 2010 г.

На 456-ата си пленарна сесия, проведена на 17 и 18 март (заседание от 18 март) Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 140 гласа „за“ и 2 гласа „въздържал се“.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 Секторът на двуколесните моторни превозни средства играе важна роля в ЕС за икономиката и заетостта. Производителите са много различни - от оператори на световно равнище, работещи във всички сегменти или в тясно специализирани сегменти, до оператори на национално, дори местно равнище, понякога близки до занаятчийството. Същото важи и по отношение на другите оператори от сектора, в който процентът на МСП е висок <sup>(1)</sup>.

1.2 Спадът в търсенето, започнал в резултат на кризата през последното тримесечие на 2008 г., предизвика поредица от отрицателни въздействия в целия сектор, с тежки последствия в структурен план и по отношение на заетостта (намаляване на търсенето с 31 %, което води до намаляване на оборота и на поръчките с 35 %, както и отрицателно отражение върху заетостта). Предварителните данни за 2009 г. потвърждават отрицателната тенденция на пазара, характеризираща се с намаление от 21 % спрямо 2008 г. и 25 % спрямо 2007 г.

1.3 Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) изразява опасения, че ако не бъдат незабавно изготвени политики в подкрепа на сектора, през 2010 г. е възможно да бъдат загубени много работни места.

1.4 ЕИСК организира публично изслушване в рамките на 67-ия Международен моторен салон (Милано, 12 ноември 2009 г.) с цел да отчете в по-голяма степен гледните точки на производители, доставчици на резервни части, синдикати, потребители, НПО и представители на университетските среди. На това изслушване в общи линии се потвърдиха убежденията, оформени още в рамките на работната група.

1.5 Във връзка с това ЕИСК:

а) счита, че са необходими подходящи мерки за стимулиране на търсенето на двуколесни моторни превозни средства в

държавите-членки, и призовава Европейската комисия и държавите-членки да насърчават прилагането или обновяването на тези мерки в средносрочен план, като обърнат особено внимание на по-безопасните превозни средства, които оказват слабо въздействие върху околната среда;

б) призовава Комисията, при изготвянето на предстоящото предложение за регламент относно двуколесните моторни превозни средства да предложи на сектора осъществими цели, които да се постигат постепенно, да са съвместими с проектирането, производството и пазара. По-специално трябва да се гарантират гъвкави решения за този сектор, които водят до по-малко увеличение на разходите за потребителя и отчитат конюнктурата и голямото разнообразие на продуктите;

в) счита, че за да се гарантира лоялна конкуренция, е необходим по-голям надзор на типовото одобрение и пазарите, както и реципрочност в споразуменията за свободна търговия между ЕС и Югоизточна Азия;

г) призовава Комисията да приеме подход, подобен на CARS 21 <sup>(2)</sup>, за сектора на двуколесните моторни превозни средства, за да подкрепи партньорството в сектора, конкурентоспособността и заетостта;

д) счита, че Седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие може да допринесе за тези цели и призовава за създаване на платформа, посветена на сектора на двуколесните моторни превозни средства, която да подкрепя предприятията, произвеждащи в Европа и използващи европейския сектор;

е) приканва производителите да продължат с реструктуриранията, сливанията и придобиванията, както и да развиват сътрудничествата, включително с доставчиците на резервни части, с цел да бъдат оптимизирани всички възможни синергии;

<sup>(1)</sup> Списък на производителите и друга информация за сектора на двуколесните моторни превозни средства може да намерите на Интернет страницата на CCMI: [http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions\\_reports/total\\_list/index\\_fr.asp#PTW](http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_fr.asp#PTW).

<sup>(2)</sup> Конкурентна регулаторна рамка за европейския автомобилен сектор през 21-ви век CARS (група на високо равнище „CARS 21“, 2007 г.).

ж) счита, че е необходимо да се развива „социалният диалог“ с цел да се насърчи заетостта в сектора, като се създадат европейски стандарти за ученето през целия живот и специализацията на работниците и същевременно се подкрепя намаляването на несигурната заетост;

з) призовава Комисията да обърне голямо внимание на двуколесните моторни превозни средства в рамките на дейностите, предвидени в Плана за действие за градска мобилност, поради безспорния принос, който този сектор може да даде за постигането на по-устойчива мобилност.

## 2. Секторът на двуколесните моторни превозни средства в Европа

2.1 В ЕС секторът на двуколесните моторни превозни средства играе важна роля за икономиката и заетостта. Той има някои сходства с автомобилния сектор<sup>(3)</sup>, но се характеризира най-вече с редица специфични особености, дължащи се на -малките размери, по-фрагментираната структура и по-разнообразното производство.

2.2 През последните десетилетия този сектор се разви в значителна степен, тъй като традиционните европейски марки бяха подложени на растящата конкуренция от страна на Япония. Японските производители, които днес са сред водещите участници в сектора, развиха производствени дейности пряко в ЕС. В същото време европейският сектор беше реорганизиран чрез реструктурирания, сливания и придобивания, както и чрез създаването на индустриални групи със средни размери, като успоредно с тях съществуват производители в определени пазарни ниши и значителен брой МСП.

Въпреки че „традиционните“ европейски, японски и американски производители продължават да са водещи на европейския пазар, от 90-те години насам те са изправени пред растящата конкуренция от страна на нововъзникващите икономики. Що се отнася до броя на произведените превозни средства, производството на ЕС е относително ниско (1,4 милиона) в сравнение по-специално с това на Китай (над 20 милиона), на Индия (над 8 милиона) и на Тайван (1,5 милиона); европейското производство се характеризира обаче с по-голяма добавена стойност, иновации, качество и безопасност.

2.3 В статистиките на Евростат секторът на двуколесните моторни превозни средства фигурира с код NACE 35.41. Според последните данни от 2006 г. в сектора за производство на двуколесни моторни превозни средства в ЕС-27 има 870 предприятия, от които 80 % са установени в шест държави-членки (Италия, Обединеното кралство, Германия, Франция, Испания и Австрия). Средният оборот от 8 милиона EUR сочи, че в сектора има много МСП – техният брой се оценява на 650, т.е. близо 75 % от общия брой.

2.4 90 % от европейското производство се дължи на стотина средни и големи производители, които оперират в различни страни на ЕС (освен във вече споменатите, и в Чешката република, Нидерландия, Португалия, Словения, Швеция), както и в Норвегия и Швейцария. Останалите 10 % от европейското производство се разпределят между производители с малки или много малки размери.

2.5 Производителите са много различни - от оператори на световно равнище, работещи във всички сегменти (мотоциклети с различни предназначения, с различен обем на двигателя; скутери с различен обем на двигателя, мопеди; триколесни и четириколесни мотоциклети) или в тясно специализирани сегменти, до оператори на национално, дори на местно равнище, понякога близки до занаятчийството поради размерите на своите предприятия и методите на производство.

2.6 Техническото законодателство (европейско типово одобрение) предвижда различни категории двуколесни моторни превозни средства с различни характеристики (обем на двигателя, предназначение). От своя страна европейската директива относно свидетелствата за управление предвижда различни условия за управлението на двуколесните моторни превозни средства (мопеди от категория АМ, мотоциклети от категория А1, мотоциклети от категория А2, мотоциклети от категория А). Това многообразието допринася за фрагментирането на производството и намалява икономии от мащаба.

2.7 Фрагментираността в сектора на двуколесните моторни превозни средства се дължи отчасти на исторически причини, но най-вече на самото естество на този пазар. Въпреки че най-тясно свързаните с практичната (по-специално градската) мобилност сегменти, като скутерите, позволяват по-голяма синергия в производството, особено в областта на двигателите, сегментите, свързани с мотоциклетите, в по-малка степен подлежат на синергии, като използването на еднакви двигатели и части при модели от различни марки. На първо място динамичните характеристики са много различни в зависимост от размера на превозните средства, към което трябва да се прибавят различията, произтичащи от конкретните видове употреба, за които те са предназначени, и накрая от различните очаквания на ползвателите. За отделните марки често пъти са особено характерни определени конфигурации на двигателя (например двигателят-боксер на BMW, десмодромното разпределение на Ducati, V-twin двигателят на Moto Guzzi, трицилиндровият двигател на Triumph) или на превозното средство, отразяващи търсенето на един пазар, на който купувачите са най-вече запалени любители, като това се отнася както за Европа, така и за експортните пазари.

2.8 Превозните средства се произвеждат в малки серии и в ограничен брой, поради което възвръщаемостта на инвестиция капитал е по-малка, отколкото в автомобилния сектор. Тази характеристика отчасти важи и за секторите на резервните части и дистрибуторската мрежа.

2.9 Подкрепян от един разширяващ се от 2002 г. насам европейски пазар (през периода 2002-2007 г. растежът е 22 %), през 2006 г. оборотът, свързан с производството на двуколесни моторни превозни средства в ЕС, възлизаше на 7 милиарда EUR, като общият оборот в сектора на двуколесни моторни превозни средства в Европейския съюз беше 34 милиарда EUR. Интересно е да се отбележи, че през периода 2004-2006 г. растежът в този сектор в ЕС беше с 12 % по-висок от растежа, регистриран от производствения сектор като цяло и от автомобилния сектор (и двата с увеличение от 8 %), което оказва положително въздействие върху заетостта.

<sup>(3)</sup> Вж. информационния доклад на ССМІ „Автомобилната индустрия в Европа: настояща ситуация и прогнози“, приет на 13 ноември 2007 г.

### 3. Ролята на секторите на резервните части, дистрибуторската мрежа и обслужването след продажбата

3.1 Голямата фрагментираност е характерна и за секторите на резервните части и дистрибуторската мрежа.

3.2 Резервните части в известна степен се предоставят от доставчици от автомобилния сектор, чиято дейност в сектора на двуколесните моторни превозни средства е второстепенна (захранващи системи), но най-вече от специализирани доставчици (на колела, ауслухови тръби, съединители и др.) поради необходимата специализация. Броят на доставчиците в сектора възлиза на около 500. Това са традиционно европейски доставчици (съсредоточени в Италия, Испания, Франция, Обединеното кралство, Германия и Нидерландия), но през последните години се засили конкуренцията от страна на азиатските доставчици. За да се справят с нея, някои европейски доставчици също изнесоха част от своята дейност в Азия. Европейските доставчици на резервни части обаче зависят изключително много от поръчките на европейските производители.

3.3 Мрежата за дистрибуция и подпомагане отговаря на изискванията за близост, които са характерни за сектора на двуколесните моторни превозни средства (в частност за мопедите и скутерите): в ЕС работят близо 37 000 пунктове за продажба и обслужване след продажбата, често управлявани от семейни предприятия. В Италия, Франция, Обединеното кралство, Германия, Испания, Нидерландия, Гърция и Швеция са концентрирани 91 % от оборота на сектора на дистрибуцията и подпомагането; за периода 2004-2006 г. този оборот нарасна с 5 %.

### 4. Заетост и социални аспекти

4.1 През периода 2002-2007 г. заетостта в сектора на двуколесните моторни превозни средства се увеличаваше постоянно, като през 2007 г. достигна 150 000 работни места в ЕС. Интересно е да се отбележи, че през периода 2004-2006 г. заетостта в този сектор се увеличи с 4 % на фона на намаляването с 3 % на заетостта в производствения сектор като цяло и с 5 % - в автомобилния сектор. Това увеличение свидетелства за динамичността и за иновативния характер на този сектор и се благоприятства от растящо търсене на превозни средства за градска мобилност и за свободното време.

4.2 25 000 от тези работни места са пряко свързани с производството на двуколесни моторни превозни средства и са главно в Италия, Испания, Франция, Обединеното кралство, Германия, Австрия и Нидерландия. Поради сезонния характер на пазара на двуколесните моторни превозни средства (главно през пролетта и лятото) в някои периоди на годината се наблюдават върхови моменти, през които производителите използват и сезонни работници. Следователно е необходима по-голяма гъвкавост, за да се посрещнат периодичните нужди на пазара.

4.3 20 000 от тези работни места са свързани с резервните части и се намират главно в Италия, Испания, Франция, Обединеното кралство, Германия, Нидерландия и Унгария.

4.4 105 000 работни места са свързани с продажбата и обслужването след продажбата. Предвид своето естество те са пръснати из целия ЕС, въпреки че 92 % от тази работна ръка е съсредоточена в Италия, Германия, Франция, Обединеното кралство, Испания, Нидерландия, Гърция, Белгия и Швеция.

### 5. Настоящият икономически контекст и международните тенденции

5.1 Посочените по-горе данни показват, че през последните години секторът на двуколесните моторни превозни средства е бил много динамичен. Европейският пазар отбеляза растеж, който през 2007 г. съответстваше на повече от 2,7 милиона превозни средства (смята се, че автомобилният парк на ЕС наброява близо 34 милиона превозни средства). Кризата, която засегна ЕС през последните две години, обаче предизвика свиване на европейския пазар със 7,4 % в сравнение с 2007 г. По-специално за последното тримесечие на 2008 г. беше регистриран значителен спад (34 %) в сравнение със същия период на 2007 г. Тази отрицателна тенденция беше потвърдена през първото тримесечие на 2009 г., когато продажбите на двуколесни моторни превозни средства намаляха с 37 % в сравнение със същия период на 2008 г. Данните за 2009 г., които все още са предварителни, потвърждават отрицателната тенденция на пазара с общо намаление от 21 % спрямо 2008 г. и с 27 % спрямо 2007 г.

5.2 Последствията от кризата засягат целия сектор. За производителите спадът в продажбите, освен че се отразява сериозно върху печалбите, доведе до намаляване на производството с цел управляване на *излишъка от запаси*. Това намаляване на свой ред предизвика намаляване на броя на отработените часове, спиране на производството и по-малко използване на сезонния труд, което доведе до преразглеждане на краткосрочните и средносрочните индустриални планове. В някои случаи се наложи постоянно съкращаване на персонала, достигашо до 25 %. На някои малки и средни производители съдилицата наложи контролирано управление и те са в процес на продажба, други вече преустановиха дейността си. Тези промени предвещават други реструктурирания, въпреки че е трудно да се предвиди какви ще бъдат последствията от тях за икономическата и социалната структура във връзка с евентуални делегации извън ЕС.

5.3 С оглед намаляването на търсенето от страна на производителите, доставчиците на резервни части трябва също да намалят производството си, което ще се отрази на заетостта. Някои трябваше да прекратят дейността си и понастоящем се счита, че близо 10 % от доставчиците в сектора могат да фалират. Тази ситуация налага допълнителни разходи за производителите, които трябва да направят непредвидени инвестиции, за да подкрепят доставчиците на резервни части или да намерят други, включително разработвайки нови алуминиеви или пластмасови матрици, за да заместят вече липсващите доставки. Понастоящем поръчките и оборотът намаляват с около 40 %. Не са редки случаите, когато за да останат конкурентоспособни, много производители се обръщат към доставчици от Югоизточна Азия.

5.4 Секторът на дистрибуцията и на обслужването след продажбата е сериозно засегнат от кризата и от намаляването на дейностите, по-специално поради малките размери на предприятията (МСП и семейни предприятия). Например в Испания през 2008 г. пунктовете за продажба намаляха с 25 %, което доведе до уволняването на повече от 6 000 души. Ако тенденцията не се промени, предвижда се от 2009 г. до 2010 г. в Испания да прекратят дейността си близо 25 % от предприятията и търговците и 60 % от представителите. Въздействието на кризата върху дистрибуторската мрежа води до допълнителни разходи и за производителите, които трябва да подкрепят мрежата, за да запазят пазарите на своите продукти и да могат да се възползват от икономическото възстановяване, когато то настъпи.

5.5 ЕИСК изразява опасения, че ако не бъдат незабавно изготвени политики в подкрепа на сектора, през 2010 г. е възможно да бъдат загубени много работни места. Наред с това, за да се подпомогне запазването на заетостта в сектора, е необходимо да се развие „социалният диалог“, като се насърчават ученето през целия живот и специализацията на работниците, включително на университетско равнище, и същевременно се подкрепя политика за намаляване на несигурната заетост.

5.6 Временните мерки за подкрепа на търсенето на двуколесни моторни превозни средства досега бяха изолирани и недостатъчни. Противно на онова, което се случи в автомобилния сектор, в Европа само Италия предвиди премии за бракуване, които имаха положителен ефект за италианския, и оттам и за европейския пазар, а освен това благоприятстваха изтеглянето от пазара на най-замърсяващите превозни средства. През първите два месеца на 2009 г. положението в Италия се подобри – от пазарен спад от порядъка на 35 % до положително развитие при скутерите с малък обем на двигателя, за които бяха предоставени 500 EUR премии за бракуване на остарели превозни средства; мотоциклетите и мопедите обаче остават в неблагоприятно положение с общ спад, надхвърлящ 20 %. Въпреки че през юли Испания прие обещаните месеци преди това премии за бракуване на двуколесни моторни превозни средства тя все още не ги е въвела, което дава основание на потребителите да изчакват и по този начин препяства покупките (от януари до август 2009 г. е регистрирано намаляване на продажбите с 52 % за мопедите и с 43 % за мотоциклетите в сравнение със същия период на 2008 г.). Този пример свидетелства по недвусмислен начин за важноста на една европейска правна рамка, която да благоприятства стабилността на националните пазари, като с това допринася за доверието на потребителя.

5.7 Мерките в подкрепа на търсенето наистина са изгодни за потребителите, но не решават непременно проблема на доставчиците на резервни части или на европейския сектор на двуколесните моторни превозни средства. В Италия например фиксираната премия в размер на 500 EUR благоприятства изключително много малките скутери (125 куб. см и 150 куб. см), внасяни от Тайван и продавани на каталожна цена от 1 500 до 2 000 EUR, и в по-малка степен европейските продукти, продавани на по-висока каталожна цена, но тя не послужи за подкрепа на търсенето на двуколесни моторни превозни средства от средна категория, чиято каталожна цена варира между 6 000 и 8 000 EUR. Доставчиците на резервни части не извлякоха никаква полза от тази мярка, тъй като не обслужват азиатските производители. За да се гарантира полза за целия сектор, е необходимо да се предвидят мерки в подкрепа на търсенето, насочени към гарантиране на принос, който да се увеличава успоредно с увеличаването на каталожната цена на възпол-

зващите се от премиите превозни средства, в частност онези, които предлагат усъвършенствани решения за ограничаване на въздействието върху околната среда и високотехнологични системи за безопасност.

5.8 Съществува неотложна необходимост от улесняване на достъпа до финансиране на работещите в този сектор европейски предприятия, за да посрещнат допълнителните разходи, генерирани от кризата, и да продължат да инвестират в научно-изследователската и развойната дейност и иновациите (производители, които същевременно са и доставчици на части), за да останат конкурентоспособни, залагайки на качеството и иновациите, и за да произведат все по-екологични и безопасни превозни средства.

## 6. Бъдещи перспективи за сектора: предизвикателства и възможности

6.1 Ако отрицателните резултати за първото шестмесечие бъдат потвърдени за цялата 2009 г., през 2010 г. целият сектор ще страда от намаляване на своята кредитоспособност. Дори в случай на скорошно възстановяване, възможностите за инвестиране и за научноизследователска и развойна дейност ще бъдат ограничени, което ще доведе до отрицателни последици в средносрочен план и ще увеличи несигурността за предприятията, с възможни по-нататъшни отражения върху заетостта.

6.2 През последните десет години, от въвеждането на стандарт Euro 1 до прилаганите понастоящем стандарти, секторът постигна значително намаляване на замърсяващите емисии от порядъка на 90 % за въглеродния оксид (CO) и въгледородите (HC), и над 50 % за азотния оксид (NO<sub>x</sub>). По отношение на намаляването на звуковото замърсяване, постигнатите резултати са окуражаващи: секторът като цяло (в това число спруженията на потребителите) продължава да се стреми към по-нататъшни подобрения, които могат да бъдат осъществени главно по пътищата чрез използване на типово одобрени ауспухови тръби и чрез по-екологосъобразно шофиране. По отношение на безопасността секторът направи иновации със серия от усъвършенствани спирачни системи, които постепенно се монтират на различните видове двуколесни моторни превозни средства, в това число на превозните средства с нова концепция като триколесните и четириколесните мотоциклети.

6.3 Комисията подготвя предложение за регламент относно двуколесните моторни превозни средства, което се очаква да бъде готово в първите месеци на 2010 г. Въпреки че е необходимо напредъкът по отношение на околната среда и безопасността да продължи, в сегашния икономически контекст е от съществено значение да се избягват резки промени и да се отчетат реалните възможности на сектора и капацитетът на неговите оператори. По отношение на новите стандарти Euro, необходимо е да бъдат предложени цели, които секторът е в състояние да постигне, и да се предвиди постепенно прилагане, съобразено със сроковете, наложени от проектирането, промишленото производство и пазара. Желателно е този регламент да насърчава подход, който да позволи на сектора да извлече полза от собствената си способност за иновации, като му гарантира гъвкавост, отчитаща конюнктурата и широката гама от продукти (по отношение на техническите характеристики и пазара), по-специално за разпространението на усъвършенствани спирачни системи. Производителите вече представиха на Комисията подобни предложения по отношение на околната среда и пътната безопасност.

6.4 „Традиционните“ производители са изложени и ще бъдат все повече изложени, по-специално в настоящия икономически контекст, на конкуренция от типа *low cost / low quality* (ниска цена / ниско качество), която идва най-вече от страна на Югоизточна Азия и засяга предимно двуколесните моторни превозни средства с малък и среден обем на двигателя, за които маржовете са ограничени. От анкетите става ясно, че тези вносни продукти често не отговарят на критериите за европейско типово одобрение и представляват опасност за безопасността на потребителя и за околната среда. Изпитания на мостри от китайски двуколесни моторни превозни средства, внесени в ЕС, показват несъответствия с типа, водещи до увеличаване на спирачния път до 35 % и на емисиите на замърсители до 20 пъти над изискванията на ЕС за типово одобрение. От друга страна съществуват и проблеми, свързани с подправянето на европейски моторни превозни средства или на части от страна на производители от нововъзникващите икономики, както и с подправяне на сертификати за съответствие от търговски дружества, внасящи в ЕС моторни превозни средства, които не отговарят на типа. За да се гарантира лоялна конкуренция в един сегмент от европейския пазар, който е много чувствителен по отношение на цената, е необходимо да се засили надзорът на типовото одобрение и пазарите, като от страна на компетентните органи и/или служби за технически контрол се извършват акуратни и проверки „за съответствие на производството“ на пусканите на пазара превозни средства, за да се провери тяхното съответствие с типа и зачитането на правата върху интелектуалната собственост.

6.5 От друга страна, потребителите възнаграждат „традиционните“ производители за дизайна, качествата на продуктите им и тяхното равнище на иновации и безопасност. Това важи за превозните средства от най-висок клас с малък и среден обем на двигателя и в частност за превозните средства с голям обем на двигателя и с висока добавена стойност, които се различават поради приетите технически решения и при които марката е важна. В настоящата икономическа ситуация тези продукти са най-тежко засегнати. По-голямото разпространение на технологически усъвършенствани превозни средства, като например хибридните и електрическите превозни средства, които започват да се появяват на пазара, ще зависи в голяма степен от подкрепата от публичния сектор и следователно от способността за преодоляване на сегашната криза.

6.6 Необходимо е да се обърне особено внимание на споразуменията за свободна търговия, за да се гарантира, че либерализацията на митата между ЕС и страните от Югоизточна Азия е от взаимна полза, като наред с това се премахнат нетарифните бариери (например забраната за движение в Китай на мотоциклети с обем на двигателя над 250 куб. см), които създават сериозни проблеми на европейските износители.

6.7 За да посрещнат настоящите предизвикателства, европейските производители трябва, както вече са постъпвали в миналото, да продължат с реструктуриранията, сливанията и придобиванията, както и да развиват сътрудничества, водещи до оптимизиране на всички възможни синергии.

6.8 Оцеляването на европейските доставчици на резервни части е от съществено значение за запазване на спецификата на типично европейските производства, признати от потребителите като изключителни. С други думи, необходимо е да се избегне повтарянето на онова, което се случило например във велосипедната индустрия, където изчезнаха доставчиците на важни части, като например рами, в резултат на което при сглобяването на велосипеди днес Европа зависи от Китай.

6.9 Европейските доставчици на резервни части не са в състояние да се справят с ценовата конкуренция и заедно с производителите трябва задължително да заложат на иновациите, развитието и проектирането, за да постигнат икономии от мащаба, когато това е възможно, и на истинско партньорство, което да гарантира, че между производителите и доставчиците ще има поток от поръчки за най-висококачествени продукти.

6.10 За да се отговори най-ефективно на предизвикателствата и да се благоприятства конкурентоспособността на сектора и заетостта, е необходим подход, подобен на CARS 21, който обаче да бъде специфичен за сектора на двуколесните моторни превозни средства като цяло.

6.11 Средствата, предназначени за научни изследвания в Седмата рамкова програма, може да допринесат за осъществяването на тези цели, като се даде предимство на предприятията, които произвеждат в Европа и използват европейския сектор. За тази цел една научноизследователска платформа, посветена на сектора на двуколесните моторни превозни средства, би могла да даде съществен принос, по-специално за МСП, чрез участието в консорциуми за определяне на научноизследователските приоритети, какъвто е случаят с автомобилния сектор.

6.12 Наскоро Комисията представи План за действие за градската мобилност, една от целите на който е движението да стане по-свободно, което е характерно за двуколесните моторни превозни средства. Въпреки че кризата направи уязвим сектора на двуколесните моторни превозни средства, в дългосрочен план той ще извлече полза от нарастващите нужди от алтернативни превозни средства с ниски емисии, гарантиращи по-устойчива мобилност, по-специално в градовете, при условие че сегашните икономически трудности бъдат преодоленни в средносрочен план, без да причинят непоправими щети.

Брюксел, 18 март 2010 г.

Председател  
на Европейския икономически и социален комитет  
Mario SEPI