

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Tööstuse muutused ja kaherattaliste mootorsõidukite tööstuse väljavaated Euroopas” (omaalgatuslik arvamus)**

(2010/C 354/05)

Raportöör: **Virgilio RANOCCHIARI**

Kaasraportöör: **Patrizio PESCI**

16. juulil 2009 otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 koostada omaalgatusliku arvamuse teemal:

*Tööstuse muutused ja kaherattaliste mootorsõidukite tööstuse väljavaated Euroopas*

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav tööstuse muutuste nõuandekomisjon võttis arvamuse vastu 4. veebruaril 2010. Raportöör oli Virgilio Ranocchiaro ja kaasraportöör oli Patrizio Pesci.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 461. istungjärgul 17.-18. märtsil (18. märtsi istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 140, erapooletuks jäi 2 liiget.

## 1. Järeldused ja soovitused

1.1 Kaherattaliste mootorsõidukite sektoril on suur tähtsus Euroopa Liidus nii majanduse kui tööhõive jaoks. Tootjad on väga erinevas olukorras: mõned tegutsevad maailmatasandil kõikides sektorites või väga spetsiifilistes sektorites, teised riigi- või isegi kohalikul tasandil, olles mõnikord võrreldavad käsitöölistega. Sama kehtib ka allarnijate kohta, kelle hulgas on suurel määral esindatud VKEd.

1.2 2008. aasta viimases kvartalis sektorit tabanud kriisi tagajärjel vähenenud nõudlus tõi kogu sektori jaoks kaasa terve rea negatiivseid mõjusid, millel olid tõsised struktuurilised ja tööhõivealased tagajärjed (nõudlus vähenes 31 %, mis tõi endaga kaasa 35 %-lise languse kogukäibe ja tellimuste osas, mõjutades negatiivselt ka tööhõivet).

1.3 Komitee kardab, et juhul kui viivitamatult ei töötata välja poliitikat sektori toetamiseks, kaotatakse 2010. aasta jooksul veel suur hulk töökohti.

1.4 Komitee korraldas 12. novembril 2009 Milanos toimunud 67. rahvusvahelise mootorrattamessi raames avaliku arutelu, et koguda täiendavaid seisukohti tootjatelt, sõidukiosade tarnijatelt, ametiühingutelt, kasutajatelt, valitsusvälistelt organisatsioonidelt ja ülikoolidelt. Arutelu käigus leidsid suurel määral kinnitust töörühmas esile kerkinud seisukohad.

1.5 Kõnealusel kontekstis nendib komitee järgmist:

a) vajalikud on asjaomased meetmed, et suurendada nõudlust kaherattaliste mootorsõidukite järele liikmesriikides. Komitee kutsub komisjoni ja liikmesriike üles rakendama või keskpikas perspektiivis uuendama neid meetmeid eelkõige väikese

keskkonnamõjuga ja arenenud turvaomadustega sõidukite osas;

b) kutsub komisjoni üles seadma tulevase kaherattalisi mootorsõidukeid käsitleva määruse ettepaneku väljatöötamisel sektori jaoks realistlikke eesmärgi, mida viia ellu järkjärguliselt ning mis on kooskõlas projekteerimise, tootmise ja turustamisega, tagades tööstuse jaoks paindlikud lahendused, mille tulemusel kasvavad vähem kulud tarbijatele, ning arvestades majanduskonjunktuuri ja toodete mitmekesisust;

c) õiglase konkurentsi tagamiseks on vaja paremat järelevalvet tüübikinnituste ja turgude üle ning seda, et ELi ja Kagu-Aasia vabakaubanduslepingud oleksid kahepoolsed;

d) Komitee kutsub komisjoni üles arendama kaherattaliste mootorsõidukite sektori jaoks CARS21 strateegiale<sup>(1)</sup> sarnanevat strateegiat, et toetada sektoris partnerlust, konkurent-sivõimet ja tööhõivet;

e) komitee on seisukohal, et teadusuuringute ja tehnoloogia arendamise seitsmes raamprogramm võib panustada neisse eesmärkidesse, ja kutsub konkreetselt kaherattaliste mootorsõidukite sektori jaoks looma platvormi, mis toetab ELis tootvaid ettevõtteid ning kasutab ELi tootmisahelat;

f) komitee kutsub tööstust üles jätkama ümberkorraldusi, ühinemisi ja ülevõtmisi ning arendama veelgi koostööd, muu hulgas osade tarnijatega, eesmärgiga saavutada võimalikult suur koosmõju.

<sup>(1)</sup> 21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik (kõrgetasemeline töörühm CARS21 2007). [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)

g) komitee peab kõnealusel sektoris tööhõive edendamiseks hädavajalikuks arendada „sotsiaalset dialoogi”, kehtestades ELi normid elukestvatele õppele ja töötajate spetsialiseerumisele, toetades samal ajal ebakindlate töökohtade vähendamist;

h) kutsub komisjoni üles pühendama rohkem tähelepanu kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukitele linnalise liikumiskeskonna tegevuskavas ette nähtud meetmete raames, kuna need sõidukid võivad kahtlemata panustada jätkusuutlikku liikuvusse.

## 2. Kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukite sektor Euroopas

2.1 Kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukite sektoril on suur tähtsus Euroopa Liidus nii majanduse kui tööhõive jaoks. Kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukite sektoril on teatud sarnasused autotööstusega<sup>(2)</sup>, kuid eelkõige on sellel terve rida spetsiifilisi omadusi tema piiratud mõõtmete, erakordselt killustatud struktuuri ja mitmekesisema toodangu tõttu.

2.2 Viimastel aastakümnetel on kõnealusel sektoril läbinud põhjaliku arengu, kuna traditsioonilistele Euroopa sõidukimarkidele pakub kasvavat konkurentsi Jaapani toodang. Jaapani tootjad, kes täna kuuluvad sektori juhtivate tootjate hulka, on arendanud tootmistevõimet otse Euroopa Liidus. Aegamööda on sektor Euroopas ümberkorralduste, ühinemiste ja ülevõtmiste teel ümber kujundatud ning tekkinud on keskmise suurusega tööstusettevõtete rühmad, kes tegutsevad kõrvuti nišitootjate ja arvukate VKEdega.

Täna kuulub traditsioonilistele Euroopa, Jaapani ja USA tootjatele juhtiv positsioon Euroopa turul, kuid alates 1990. aastatest pakuvad neile kasvavalt konkurentsi areneva majandusega riigid. Arvestades toodetud sõidukite arvu, on ELi toodangumaht suhteliselt väike (1,4 miljonit), võrreldes eelkõige Hiinaga (üle 20 miljoni), Indiaga (üle 8 miljoni) ja Taiwaniga (1,5 miljonit), kuid ELis toodetud sõidukitel on suurem lisaväärtus ning need on uuenduslikumad, kvaliteetsemad ja turvalisemad.

2.3 Eurostat paigutab kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukite sektori NACE koodi 35.41 alla. Kõige uuemate andmete kohaselt, mis pärinevad 2006. aastast, ulatub kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukeid tootvate ettevõtete arv EL-27s 870ni, millest 80 % asub kuues liikmesriigis (Itaalia, Ühendkuningriik, Saksamaa, Prantsusmaa, Hispaania ja Austria). 8 miljoni euro suurune keskmine käive annab tunnistust arvukatest VKEdest, hinnanguliselt on neid 650 ehk ligikaudu 75 % ettevõtete koguarvust.

2.4 90 % ELi toodangust on loodud ligikaudu 100 suurema- ning väiksemapoolse keskmise suurusega ettevõtte<sup>(3)</sup> poolt, kes

<sup>(2)</sup> Vt CCMI teabearuannet teemal „Euroopa mootorsõidukisektori hetkeolukord ja tulevikuväljavaated”, mille CCMI kinnitas 13. novembril 2007.

<sup>(3)</sup> Lisatud loetelu on kättesaadaval CCMI veebileheküljel pärast arvamuse vastuvõtmist.

tegutsevad eri liikmesriikides (lisaks ülalpool nimetatutele Tšehhi Vabariik, Madalmaad, Portugal, Sloveenia, Rootsi) ning Norras ja Šveitsis. Ülejäänud 10 % Euroopa toodangust jaguneb väikeste ja väga väikeste ettevõtete vahel.

2.5 Tootjad on väga erinevas olukorras: mõned tegutsevad maailmatarandil kõikides sektorites (eri otstarbeks mõeldud ja erineva silindrimahuga mootorrattad, erineva silindrimahuga motorollerid, mopeedid, kolme- või neljarattalised mootorrattad) või väga spetsiifilistes sektorites, teised tegutsevad riigi- või isegi kohalikul tasandil, olles toodangu mahu ja tootmisprotsessi alusel mõnikord võrreldavad käsitööstustega.

2.6 Tehniliste eeskirjade (ELi tüübikinnitused) alusel jaotatakse kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukid eri kategooriatesse, millel on eri omadused (silindrimaht, kasutusotstarve). Euroopa direktiivis juhulubade kohta kehtestatakse erinevad tingimused kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukite juhtimiseks (mopeed AM, mootorratas A1, mootorratas A2, mootorratas A). Selline jaotus soodustab killustunud tootmisprotsessi ja vähendab maastaabi- säästu.

2.7 Killustatud tootmine kõnealusel sektoris on osaliselt ajalooliselt põhjustatud, kuid sõltub peamiselt kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukite turu iseloomust. Kui need sektorid, mis on rohkem suunatud praktilisele kasutusele edasiliikumise vahendina (eelkõige linnades), nt motorollerid, võivad luua suuremaid tootmisalaseid sünergiaid, eelkõige mootorite osas, siis mootorrattasektor on vähem sobiv sellise sünergia jaoks nagu samade mootorite või komponentide kasutamine erineva sõidukimargi mudelite puhul. Eelkõige erinevad oluliselt sõltuvalt sõiduki suurusest dünaamilised omadused ning sellele lisanduvad erinevused, mis sõltuvad sõiduki konkreetsest kasutusotstarbest, ning lõpuks kasutajate erinevad ootused. Paljudel juhtudel seostatakse marke tugevasti teatud mootorikonfiguratsiooniga (nt BMW boksermootor, Ducati desmodromic-tüüpi mootor, Moto Guzzi V-twin mootor, Triumphi 3-silindriline mootor) vastavalt nõudlusele turul, mis nii Euroopas kui eksportturgudel koosneb suure osas asjaarmastajatest.

2.8 Sõidukeid toodetakse väikestes seeriates ja piiratud arvu, mis annab investeeritud kapitali kohta vähem kasumit kui auto- sektor. Selline suhe valitseb osaliselt ka sõidukiosade ja jaotus- sektoris.

2.9 ELi 2002. aastast kasvava turu toetusel (+22 % aastatel 2002–2007) ulatus ELi toodangu käive 2006. aastal 7 miljardi euronni ELi kahe- ja kolme- ratastel mootorsõidukite sektori 34 miljardilise kogukäibe juures. Huvitav on tõdeda, et ajavahemikus 2004–2006 täheldati sektoris 12 %-list juurdekasvu, ehk protsentuaalselt suuremat juurdekasvu kui tootmissektoris üldiselt või autosektoris (mõlemas sektoris oli juurdekasv 8 %), asjaolu, millel oli positiivne mõju tööhõivele.

### 3. Allarnijate roll: sõidukiosad, jaotus ja müüjijärgne tugi

3.1 Killustatus iseloomustab ka sõidukiosade ja jaotussektorit.

3.2 Sõidukiosad tulevad osaliselt autotööstuse tarnijatelt, kes piiratud määral tegutsevad ka kahe rattaliste mootorsõidukite sektoris (sõidukite toitesüsteemid), kuid eelkõige spetsiaalsetelt tarnijatelt (rattad, väljalasketorud, sidurid jms) vastavalt nõutavale spetsialiseerumistasemele. Kõnealuselises sektoris tegutsevate tarnijate arvu hinnatakse ligikaudu 500-le. Tavapäraselt on tegemist Euroopa tarnijatega (kes on koondunud Itaaliasse, Hispaaniasse, Prantsusmaale, Ühendkuningriiki, Saksamaale ja Madalmaadesse), kuid viimastel aastatel on kasvanud Aasiast pärit tarnijate arv. Et selle konkurentsiga toime tulla, on mõned Euroopa tarnijad tegevuse omakorda osaliselt üle viinud Aasiasse. Euroopa sõidukiosade tootjad sõltuvad aga täielikult Euroopa tootjate tellimustest.

3.3 Jaotuse ja müüjijärgse toe teenuste võrgustik täidab geograafilise läheduse nõuet, mis on iseloomulik kahe rattaliste mootorsõidukite sektorile (eelkõige mopeedid ja motorollerid). ELis leidub ligikaudu 37 000 müügi- ja teenuspunkti, mida sageli haldavad pereettevõtted. Itaalia, Prantsusmaa, Ühendkuningriik, Saksamaa, Hispaania, Madalmaad, Kreeka ja Rootsi tagavad 91 % jaotus- ja teenussektori käibest; see arv suurenes 5 % võrra ajavahemikus 2004–2006.

### 4. Tööhõive ja sotsiaalküsimused

4.1 Ajavahemikus 2002–2007 kasvas tööhõive kahe rattaliste mootorsõidukite sektoris pidevalt ning andis 2007. aastal tööd 150 000 töötajale Euroopa Liidus. Huvitav on tõdeda, et ajavahemikus 2004–2006 on sektoris tööhõive kasvanud 4 % võrra, võrreldes 3 %-lise vähenemisega töötlevas tööstuses üldiselt ja 5 %-lise vähenemisega autotööstussektoris. See juurdekasv annab tunnistust sektori dünaamilisusest ja uuenduslikkusest, mis praegustel rasketel aegadel on saanud abi suurenevast nõudlusest nii linna- kui vabaajastõidukite järele.

4.2 25 000 töökohta neist on otseselt seotud kahe rattaliste mootorsõidukite tootmisega, eelkõige Itaalias, Hispaanias, Prantsusmaal, Ühendkuningriigis, Saksamaal, Austrias ja Madalmaades. Mootorrattaturu hooajalisus (põhinõudlus kevadel ja suvel) põhjustab tootmise kõrgeaigu teatud perioodidel aastas, kui tootjad võtavad tööle ka hooajatöölisi. Seetõttu on vajalik suurem paindlikkus, et tulla toime turu vahelduvate vajadustega.

4.3 20 000 töökohta neist on otseselt seotud sõidukiosade sektoriga, eelkõige Itaalias, Hispaanias, Prantsusmaal, Ühendkuningriigis, Saksamaal, Madalmaades ja Ungaris.

4.4 105 000 töökohta on seotud müügi- ja müüjijärgse toe sektoriga. Loomulikult on need töökohad hajutatud üle Euroopa Liidu, isegi kui Itaalia, Saksamaa, Prantsusmaa, Ühendkuningriik, Hispaania, Madalmaad, Kreeka ja Rootsi katavad neist 92 %.

### 5. Majanduskeskkond ja rahvusvahelised suundumused

5.1 Üldnimetatud andmed näitavad, et kahe rattaliste mootorsõidukite sektor on olnud viimastel aastatel väga dünaamiline tänu juurdekasvule, mis Euroopa turul 2007. aastal vastas 2,7 miljoni sõidukile (sõidukipargi suurus ELis ulatub hinnanguliselt 34 miljoni sõidukini). Viimaste kuude kriis on põhjustanud siiski ELi turu kahanemise 7,4 % võrra 2008. aastal, võrreldes 2007. aastaga. Kahanemine 2008. aasta viimases kvartalis oli eriti märkimisväärne: 34 % võrreldes 2007. aasta sama perioodiga. See negatiivne trend tugevnes veelgi 2009. aasta esimeses kvartalis, mil kahe rattaliste mootorsõidukite müük vähenes 37 % võrra, võrreldes 2008. aasta sama perioodiga. Andmed 2009. aasta teise kvartali kohta kinnitavad seda negatiivset trendi ja näitavad, et kogumüük ajavahemikus september 2008 – september 2009 on vähenenud 27 %, võrreldes eelneva aasta sama perioodiga.

5.2 Kriisi mõju on märgata terves sektoris. Tootjate jaoks on kahanev müük lisaks tugevalt mõjutatud tulule toonud endaga kaasa vähenenud tootmise, et toime tulla liiga suurte laovarudega. Kahanev müük on omakorda põhjustanud töötundide arvu vähenemise, tootmiseseisaku ja hooajatöö vähenemise, millega kaasnes tootmiskavade läbivaatamine lühikeses ja keskpikas perspektiivis. Mõnel juhul olid vajalikud pidevad personalivähendamised kuni 25 % ulatuses. Mõnele väikese ja keskmise suurusega tootmisettevõttele on kohus määranud halduri ning ettevõtte on nüüd müüki pandud, teised on oma tegevuse lihtsalt lõpetanud. See areng laseb aimata teisi ümberkorraldusi, isegi kui on raske näha ette nende mõju sotsiaalmajanduslikule struktuurile seoses tootmisetegevuse võimalike ümberpaigutustega väljapoole Euroopat.

5.3 Seoses tootjatepoolse nõudluse vähenemisega peavad ka sõidukiosade tarnijad vähendama oma toodangut, mis omakorda mõjutab tööhõivet. Mõned neist on pidanud lõpetama oma tegevuse ja praegu arvatakse, et ligikaudu 10 %-i kõnealuselise sektori tarnijaist ähvardab pankrott. See olukord toob endaga kaasa täiendavaid kulusid ka tootjatele, kes peavad toime tulema ettenägematute investeringutega, et aidata sõidukiosade tarnijaid või leida uusi tarnijaid, või isegi arendama uusi vorme või presse alumiiniumist või plastist osade jaoks, et asendada puuduvaid tarneid. Praeguseks on tellimused ja käive vähenenud ligikaudu 40 %. Üsna tavaline on asjaolu, et paljud tootjad pöörduvad konkurentsivõime säilitamise eesmärgil Kagu-Aasia tarnijate poole.

5.4 Jaotuse ja müügijärgse toe sektorit on kriis ja kahanev tootmistegevus raskelt tabanud, muu hulgas asjaomaste ettevõtete väiksuse tõttu (väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted ja pereettevõtted). Hispaanias näiteks vähenes müügipunktide arv 2008. aastal 25 % võrra, mille tulemusel kaotas töökoha üle 6 000 inimese. Kui selline trend jätkub ka edaspidi, siis nähakse ette, et ligikaudu 25 % ettevõtetest ja vahendajatest ning 60 % agentidest Hispaanias lõpetab oma tegevuse 2009. ja 2010. aasta jooksul. Kriisi mõju jaotusvõrgule loob täiendavaid kulusi ka tootjatele, kes peavad ülal pidama jaotusvõrku, et tagada toodete turustamise võimalus ja saada kasu majanduse taaselavnemisest, kui see toimub.

5.5 Komitee kardab, et juhul, kui viivitamatult ei töötata välja poliitikat sektori toetamiseks, kaotatakse 2010. aasta jooksul veel hulgaliselt töökohti. Tööhõive tagamiseks kõnealusel sektoris on hädavajalik arendada ka sotsiaalset dialoogi, edendades elukestvat õpet ja töötajate spetsialiseerumist ka ülikooli tasemel ning vähendades samal ajal ebakindlate töökohtade arvu.

5.6 Siiani on meetmed, mille eesmärk on suurendada keskpikas perspektiivis nõudlust kaherattaliste mootorsõidukite järele, olnud hajusad ja ebapiisavad. Erinevalt olukorrast autotööstuses on ainult Itaalia kiirelt käivitanud sõidukite lammutamise algatuse, millel on olnud positiivne mõju Itaalia ja seega ka Euroopa turule. Selle algatuse tulemusel on enim saastavad sõidukid liiklusest eemaldatud. 2009. aasta esimese kahe kuu jooksul kahanes Itaalias turg 35 %, ent seejärel saavutati positiivne tulemus väikese silindrimahuga motorollerite osas, mille puhul saadi kasu vanemate sõidukite lammutamisest makstavast 500 euro suurusest toetusest. Seevastu on olukord mootorrattaste ja mopeedide osas endiselt negatiivne; nende tootmine on vähenenud enam kui 20 % võrra. Kuigi Hispaania võttis juulis vastu mitmeid kuid lubatud mootorrattaste lammutamise algatuse, ei ole seni kõnealust algatust veel rakendada hakatud, mille tagajärjel tarbijad ootavad ja ostud on pidurdunud (2009. aasta jaanuarist augustini täheldati mopeedide müügiarvu kahanemist 52 % võrra ja mootorrattaste müügiarvu kahanemist 43 % võrra, võrreldes 2008. aasta sama perioodiga). See näide tõendab selgelt vajadust ELi õigusraamistiku järele, mis edendab stabiilsust riiklikel turgudel ja tugevdab tarbijate usaldust.

5.7 Nõudluse suurendamiseks rakendatavatel meetmetel on kindlasti eeliseid kasutajate jaoks, kuid need ei lahenda tingimata ei sõidukiosade tootjate ega Euroopa kaherattaliste mootorsõidukite tööstuse probleeme. Itaalias on näiteks kindel 500 euro suurune toetus soodustanud märkimisväärselt selliste väikeste motorollerite müüki, mille silindrimaht on 125 ja 150 cm<sup>3</sup>, mis on imporditud Taiwanist ja mida turustatakse hinnaga 1 500 kuni 2 000 eurot, ning vähemal määral kallima Euroopa toodangu müüki, kuid see meede pole aidanud tagada nõudlust keskmise suurusega kaherattaliste mootorsõidukite järele hinnaga 6 000 ja 8 000 eurot. Euroopa sõidukiosade tootjaile ei ole saanud osaks mingeid eeliseid, kuna nad ei tarni Aasia tootjatele. Et kogu sektor saaks tulu, näib olevat hädavajalik rakendada meetmeid nõudluse toetamiseks, mis tagaks hinnatõusuga paralleelselt kasvava toetuse nende sõidukite puhul, mida soovitakse edendada, eelkõige sõidukite jaoks, mis

pakuvad uuenduslikke lahendusi keskkonnamõju vähendamisel ja tõhusamaid turvasüsteeme.

5.8 Viivitamatult tuleb lihtsustada tarbijate laenuvõimalusi, et nad saaksid osta sõidukeid, ning lihtsustada ELi kõnealusel sektori ettevõtete juurdepääsu rahastamisele, nii et nad võiksid kanda lisakulusid, mida kriis endaga kaasa tõi, ning jätkata investeerimist teadus-, arendus- ja uuendustegevusse (tootjad ja sõidukiosade tootjad koostöös). Eesmärk on, et nad suudaksid säilitada oma konkurentsivõime ja keskenduda kvaliteedile ja uuendustegevusele, selleks, et suuta toota üha keskkonناسõbralikumaid ja turvalisemaid sõidukeid.

## 6. Kõnealusel sektori tulevikuväljavaated: väljakutsed ja võimalused

6.1 Kui esimese poolaasta negatiivsed tulemused püsivad ka kogu 2009. aasta jooksul, tabab kogu sektorit 2010. aastal laenuvõime vähenemine pankades. Isegi kui majandus taaselavneks koheselt, on võime investeerida teadus- ja arendustegevusse vähenenud, omades negatiivset mõju keskpikas perspektiivis ning nõrgendades veelgi ettevõtteid – asjaolu, millel võivad olla üha tõsisemad tagajärjed tööhõive jaoks.

6.2 Viimase kümne aasta jooksul, alates 1999. aastal Euro 1 normide kehtestamisest kuni praegu kehtivate normideni, on sektoris saavutatud oluline vähenemine saasteainete heidete mahus, suurusjärgus 90 % süsinikmonooksiidi (CO) ja süsivesinike (HC) puhul ning üle 50 % lämmastikoksiidi (NO<sub>x</sub>) heitkoguste puhul. Ka müraosaatuse küsimuses on saavutatud positiivseid tulemusi. Terve sektor (kaasa arvatud tarbijaorganisatsioonid) tegutseb ikka veel täiendavate edusammude nimel, mida on maanteeliikluses eelkõige võimalik saavutada üksnes tüübikinnitusega väljalasketoru kasutamise ja keskkonناسõbralikuma juhtimisstiiliga. Turvalisuse küsimuses on sektor andnud tunnustust uuenduslikust mõtlemisest paljude erinevate pidurisüsteemide abil, mida järk-järgult paigaldatakse kaherattaliste mootorsõidukite eri tüüpidele, sealhulgas sellised uue konstruktsiooniga sõidukid nagu kolme- ja neljarattalised mootorrattad.

6.3 Komisjon on kaherattaliste mootorsõidukite kohta välja töötamas määruse ettepanekut, mida on oodata 2010. aasta esimestel kuudel. Tuleb küll jätkata edusamme keskkonna ja turvalisuse valdkonnas, ent praeguste majandustingimuste juures on väga oluline, et välditaks liiga äkilisi muudatusi ning et võetaks arvesse sektori tegelikku võimsust ja sektoris tegutsevate osalejate suurust. Uute Euro-normide osas tuleb välja pakkuda sellised eesmärgid, mis on sektori jaoks saavutatavad, mida on võimalik ellu viia järkjärguliselt ning mille puhul võetakse arvesse projekteerimise, tootmise ja turustamise ajaraame. Uues määruuses tuleks valida uus lähenemisviis, mis võimaldaks kõnealusel sektoril saada kasu oma innovatsioonivõimest, andes sellele teatud paindlikkuse, mille puhul võetakse arvesse konjunktuuri ja toodete suurt mitmekesisust (tehniliste omaduste ja turgude osas), eelkõige seoses arenenud pidurisüsteemide ulatuslikuma rakendamise. Tööstus on juba teinud sellesuunalisi ettepanekuid komisjonile keskkonna ja liiklusturvalisuse alal.

6.4 Praegustes majandustingimustes peavad tavapäraseid tootjaid tulema toime pidevalt kasvava konkurentsiga, mida pakuvad madala hinna ja kvaliteediga tooted, eelkõige Kagu-Aasiast. See kehtib eelkõige kahehataliste mootorsõidukite kohta, millel on väike või keskmise suurusega silinder, mille puhul marginaalid on väikesed. Eri uuringud näitavad, et need imporditud tooted ei täida sageli Euroopa tüübikinnituse nõudeid ja kujutavad endast ohtu tarbijate turvalisusele ja keskkonnale. ELi imporditavatel Hiina kahehatalistel mootorsõidukitel valikuliselt läbiviidud katsed näitasid nõuetele mittevastavust: ELi tüübikinnituse nõuetega võrreldes oli pidurdusteede lubatust kuni 35 % pikem ja heitkogused kuni 20 korda suuremad. Samuti esineb probleeme, mis seonduvad areneva majandusega riikides tegutsevate tootjate poolt võltsitud sõidukite või sõidukiosadega Euroopas toodetud autodele, samuti vastavustunnistuste võltsimisega ELi nõuetele mittevastavaid sõidukeid ELi importivate kaubandusettevõtete poolt. Õiglase konkurentsi tagamiseks väga hinnatundlikus sektoris ELi turul on vajalik tüübikinnituste ja turgude tõhusam järelevalve, turustatavate sõidukite toodangu nõuetele vastavuse üksikasjaliku kontrollimisega pädevate asutuste ja/või müüdavate sõidukite tehnilise kontrolli teenistuste poolt, jälgimaks seda, et sõidukid vastavad kinnitatud tüübile ning et intellektuaalomandi õigusi järgitakse.

6.5 Seevastu premeerivad tarbijad traditsioonilisi tootjaid disaini, tootekvaliteedi, uuenduslikkuse ja turvalisuse eest. See kehtib kõrgema hinnaklassi sõidukite puhul, millel on väike või keskmise suurusega silinder, ning eelkõige selliste sõidukite puhul, millel on suur silinder ja suur lisaväärtus, mis paistavad silma oma tehniliste lahendustega ja mille puhul sõidukimark mängib olulist rolli. Neid tooteid tabas praegune majanduskriis kõige suuremal määral. Selliste tehniliselt arenenud sõidukite levik nagu hübriid- või elektrisõidukid, mis hakkavad turule ilmuma, sõltub suurel määral avaliku sektori toetusest ning seega võimest leida väljapääs praegusest majanduskriisist.

6.6 Vabakaubandusleping nõuab erilist tähelepanu, tagamaks seda, et tollimaksude liberaliseerimine ELi ja Kagu-Aasia riikide vahel toob kasu mõlemale poolele, ka mittetariifsete tõkete kaotamise teel (nt Hiinas kahehatalistele mootorsõidukitele, mille silindri maht on suurem kui 250 cm<sup>3</sup>, kehtiv sõidukeeld), mis tekitavad suuri probleeme Euroopa eksportijatele.

6.7 Selleks et tulla toime praeguste väljakutsetega, peavad Euroopa tootjad varasemate kogemuste eeskujul jätkama ümberkorraldusi, ühinemisi ja ülevõtmisi ning arendama veelgi koostööd, et kasutada maksimaalselt ära võimalikke sünergiid.

6.8 Euroopa sõidukiosade tootjate allesjäämine on otsustava tähtsusega, et säilitada Euroopa toodete spetsiifilisi omadusi, mida kasutajad peavad ainulaadseks. Vältida tuleks seda, mis juhtus näiteks rattatööstuses, kus selliste oluliste koostisosade nagu raamide tootjad kadusid, mille tulemusel sõltuvad Euroopa tootjad nüüd rataste monteerimisel Hiinast.

6.9 Euroopa sõidukiosade tootjad ei tule toime hinnakonkurentsiga ning on kohustatud panustama innovatsiooni, disainilahenduste arendamisse koos tootjatega, et võimaluse korral saavutada mastaabisäästu, ning tõhusasse partnerlusse, mis tagab tellimuste voo tootjate ja tarnijate vahel kõrgema hinnaklassiga toodete osas.

6.10 Vaja on Cars21 strateegiale sarnanevat strateegiat, mis on mõeldud konkreetsetel mootorrattasektorile tervikuna, et parimal viisil toime tulla kõnealuse sektori väljakutsetega, tugevdada sektori konkurentsivõimet ja kaitsta töökohti.

6.11 Teadusuuringute jaoks seitsmenda raamprogrammi raames ettenähtud vahendid võivad panustada nende eesmärkides saavutamisse, kui eelistatakse ELis tegutsevaid ettevõtteid, mis kasutavad ELi tootmisahelat. Autosektori eeskujul oleks selle eesmärgi saavutamiseks otsustav tähtsus kahehataliste mootorsõidukite sektori jaoks loodud teadusplatvormil, eelkõige VKEde jaoks, tänu osalusele esmatähtsate teadusuuringute kindlaksmääramisel.

6.12 Komisjon esitas hiljuti linnalise liikumiskeskonna tegevuskava, mille eesmärk on muu hulgas parandada liiklusvoogu, mis on iseloomulik kahehatalistele mootorsõidukitele. Kriisi tõttu on kahehataliste mootorsõidukite sektor haavatav, kuid kõnealune sektor saab pikas perspektiivis kasu ELi kodanike kasvavast vajadusest liikuvuse järele, eelkõige linnades, tingimusel, et praegused majandusprobleemid on ületatavad keskpikas perspektiivis enne, kui on liiga hilja korvata kriisi tekitatud kahjusid.

Brüssel, 18. märts 2010

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Mario SEPI