

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen tuotantoteollisuuden muutokset ja näkymät Euroopassa” (oma-aloitteinen lausunto)

(2010/C 354/05)

Esittelijä: **Virgilio RANOCCHIARI**

Apulaisesittelijä: **Patrizio PESCI**

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 16. heinäkuuta 2009 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan nojalla laatia oma-aloitteisen lausunnon aiheesta

Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen tuotantoteollisuuden muutokset ja näkymät Euroopassa.

Asian valmistelusta vastannut neuvoo-antava valiokunta ”teollisuuden muutokset” antoi lausuntonsa 4. helmikuuta 2010.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 17.–18. maaliskuuta 2010 pitämässään 461. täysistunnossa (maaliskuun 18. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 140 puolesta 2:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen ala on EU:ssa huomattava taloudellinen tekijä ja työllistäjä. Valmistajia on hyvin erilaisia: osa niistä toimii maailmanlaajuisesti ja markkinoiden kaikilla lohkoilla tai pitkälle erikoistuneilla lohkoilla, kun taas osa toimii yhdessä maassa tai vain paikallisesti, joskus lähes käsityöläisen tavoin. Sama pätee vahvasti pk-yritysten hallussa olevaan alihankintaan ⁽¹⁾.

1.2 Vuoden 2008 viimeisen neljänneksen kriisistä alkanut kysynnän alamäki on aiheuttanut erilaisia kielteisiä seurauksia koko alalle sekä heikentänyt huomattavasti rakenteellista ja työllisyystilannetta (kysyntä väheni 31 prosenttia, minkä johdosta liikevaihto ja tilauskanta supistuivat 35 prosenttia ja työllisyystilanne heikkeni). Vuoden 2009 alustavat tiedot vahvistavat markkinoiden kielteisen kehityssuunnan, jonka mukaan markkinat supistuivat vuoteen 2008 verrattuna 21 prosenttia ja vuoteen 2007 verrattuna 25 prosenttia.

1.3 ETSK pelkää, että vuonna 2010 menetetään vielä huomattavasti lisää työpaikkoja, ellei mahdollisimman pian määritellä kohdennettuja toimia alan tukemiseksi.

1.4 ETSK järjesti 67. kansainvälisten moottoripyörämessujen yhteydessä (Milanossa 12. marraskuuta 2009) julkisen kuulemistilaisuuden kootakseen lisää valmistajien, osanvalmistajien, ammattiliittojen, kuluttajien, kansalaisjärjestöjen ja yliopistomaailman näkemyksiä. Kuuleminen vahvisti oleellisesti työryhmässä jo muodostuneet käsitykset.

1.5 Tätä taustaa vasten ETSK

a) pitää välttämättömänä, että jäsenvaltioissa toteutetaan tarvittavia toimenpiteitä kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kysynnän elvyttämiseksi, ja kehottaa Euroopan komissiota ja

jäsenvaltioita edistämään tällaisten ajoneuvojen käyttöä tai uusimista ja kiinnittämään tässä yhteydessä erityishuomiota ympäristöä vähemmän kuormittaviin ja entistä tiukemmat turvallisuusvaatimukset täyttyviin ajoneuvoihin.

- b) toivoo, että valmistellessaan piakkoin annettavaa kaksipyöräisiä moottoriajoneuvoja koskevaa asetusehdotusta komissio muotoilee tavoitteet sellaisiksi, että ne ovat alan suorituskyvyn rajoissa, asteittaisia ja mukautettavissa suunnittelun, teollisen valmistuksen ja markkinoiden vaatimuksiin. Erityisesti tulee taata teollisuudelle tarjottavien ratkaisujen joustavuus ja siten lieventää kuluttajakustannusten nousua sekä ottaa huomioon suhdannetilanne ja tuotteiden laaja kirjo.
- c) katsoo, että yhtäläisten kilpailuedellytysten turvaamiseksi tulee vahvistaa tyyppihyväksynnän yhteydessä ja markkinoilla suoritettavaa valvontaa sekä EU:n ja Kaakkois-Aasian vapaa-kauppasopimusten vastavuoroisuutta.
- d) kehottaa komissiota laatimaan kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alalle CARS21:tä ⁽²⁾ vastaavan lähestymistavan alan kumppanuuden, kilpailukykyyn ja työllisyyden tukemiseksi.
- e) katsoo, että näiden tavoitteiden saavuttamista voidaan edistää tutkimuksen ja kehittämisen seitsemännen puiteohjelman avulla, ja toivoo, että kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alalle perustetaan oma foorumi tukemaan Euroopassa toimivia tuotantoyrityksiä ja eurooppalaista tuotantoa hyödyntäviä yrityksiä.
- f) kehottaa alan toimijoita jatkamaan rakenneuudistuksia, fuusioita ja yrityskauppoja sekä lisäämään yhteistyötä myös osanvalmistajien kanssa, jotta kaikki synergiat tulevat mahdollisimman tarkoin hyödynnetyksi.

⁽¹⁾ Luettelo valmistajista ja muuta tietoa moottoriajoneuvoalasta (kaksipyöräiset moottoriajoneuvot) on saatavilla neuvoo-antavan valiokunnan ”teollisuuden muutokset” verkkosivuilla: http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_en.asp#PTW

⁽²⁾ Kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehys 2000-lukua varten (korkean tason CARS 21 -työryhmä, 2007).

g) pitää tarpeellisenä kehittää työmarkkinavuoropuhelua alan työllisyyden edistämiseksi, laatia eurooppalaiset normit työntekijöiden täydennyskoulutukselle ja erikoistumiselle sekä pyrkiä samanaikaisesti karsimaan epävarmoja työsuhteita.

h) kehottaa komissiota antamaan kaksipyöräisille moottoriajoneuvoille huomattavan sijan suunnitteilla olevissa kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelman toiminna, sillä niiden avulla voidaan varmasti edistää kestävämpipohjaisen liikkumisen tavoitteen saavuttamista.

2. Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen ala Euroopassa

2.1 Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alalla on EU:ssa huomattava taloudellinen tekijä ja työllistäjä. Sillä on joitakin yhtymäkohtia autoteollisuuteen⁽³⁾, mutta se eroaa kuitenkin autoteollisuudesta huomattavasti omien erityispiirteidensä takia: se on alana pienimuotoisempi, rakenteeltaan pirstaleisempi ja tuotannoltaan monipuolisempi.

2.2 Alan tilanne on muuttunut viimeksi kuluneina vuosikymmeninä huomattavasti, ja perinteikkäät eurooppalaismerkit joutuvat kilpailemaan yhä enemmän japanilaistuotannon kanssa. Alan päätoimijoihin nykyisin lukeutuvilla japanilaisvalmistajilla on tuotantoa suoraan EU:n alueella. Euroopassa alaa ovat muokanneet uudelleenjärjestelyt, fuusiot ja yrityskaupat sekä keskisuurten teollisuusryhmittymien syntyminen. Niiden rinnalla toimii kapeiden markkinasektorien tuottajia ja huomattava määrä pk-yrityksiä.

”Perinteiset” eurooppalais-, japanilais- ja amerikkalaisvalmistajat ovat toistaiseksi johtoasemassa Euroopan markkinoilla, mutta 1990-luvulta alkaen markkinoille on tullut yhä enemmän kilpailua nousevan talouden maista. Valmistettujen ajoneuvojen määrässä mitattuna EU:n osuus on keskimääräinen (1,4 miljoonaa kappaletta) verrattuna erityisesti Kiinaan (yli 20 miljoonaa), Intiaan (yli 8 miljoonaa) ja Taiwaniin (1,5 miljoonaa), mutta Euroopassa tuotetaan tyypillisesti korkeamman lisäarvon ajoneuvoja, jotka voittavat muut innovatiivisuudessa, laadussa ja turvallisuudessa.

2.3 Eurostat luokittelee kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alan koodiin NACE 35.41. Tuoreimpien, vuotta 2006 koskevien tietojen mukaan EU:n 27 jäsenvaltiossa kaksipyöräisiä moottoriajoneuvoja valmistaa 870 yritystä, joista 80 prosenttia sijaitsee kuudessa jäsenvaltiossa (Italia, Yhdistynyt kuningaskunta, Saksa, Ranska, Espanja ja Itävalta). Yritysten keskimääräinen liikevaihto on 8 miljoonaa euroa. Pk-yrityksiä on siis runsaasti: arvioiden mukaan 650 kappaletta eli noin 75 prosenttia kaikista yrityksistä.

2.4 Satakunta keskisuurta ja pienehköä valmistajaa vastaa 90 prosentista eurooppalaistuotannosta. Näillä valmistajilla on tuotantoa useissa EU-maissa (edellä mainittujen lisäksi Tšekissä,

Alankomaissa, Portugalissa, Sloveniassa ja Ruotsissa) sekä Norjassa ja Sveitsissä. Loppu 10 prosenttia eurooppalaistuotannosta jakautuu pienten tai erittäin pienten valmistajien kesken.

2.5 Valmistajia on hyvin erilaisia: osa niistä toimii maailmanlaajuisesti ja markkinoiden kaikilla lohkoilla (sylinteritilavuuksiltaan erilaiset moottoripyörät eri käyttötarkoituksiin, eri sylinteritilavuuksien skootterit, mopot, kolmi- ja nelipyörät) tai pitkälle erikoistuneilla lohkoilla, kun taas osa toimii yhdessä maassa tai vain paikallisesti, kokonsa ja tuotantoprosessin puolesta joskus lähes käsityöläisen tavoin.

2.6 Teknisissä säännöissä (eurooppalainen tyyppihyväksyntä) kaksipyöräiset moottoriajoneuvot määritellään ominaisuuksien (sylinteritilavuus, käyttötarkoitus) mukaan eri luokkiin. Lisäksi EU:n ajokorttidirektiivissä määritellään erilaiset kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kuljettamisen ehdot (mopo AM, moottoripyörä A1, moottoripyörä A2, moottoripyörä A). Tällainen monimuotoisuus on omiaan pirstomaan tuotantoa ja pienentämään mittakaavaetuja.

2.7 Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alan pirstaleisuudella on osin historialliset juuret, mutta pääasiallisesti se johtuu kyseisten markkinoiden luonteesta. Hyötyajoon (erityisesti kaupunkiajoon) kiinteimmin liittyvissä alalohkoissa, kuten skootterien valmistuksessa, synergiaa on enemmän etenkin moottoritekniikan alalla, mutta moottoripyöräiden valmistuksessa on vaikeampi luoda synergiaa esim. käyttämällä samoja moottoreita ja osia eri merkeissä ja malleissa. Etenkin dynaamiset ominaisuudet vaihtelevat hyvin paljon ajoneuvon koon mukaan, ja ajoneuvojen kirjoa lisäävät myös niiden erityiset käyttötarkoitukset ja erilaiset käyttöodotukset. Monissa tapauksissa eri merkit yhdistetään vahvasti tiettyihin moottorirakenteisiin (esim. BMW:n vastaaku- eli bokserimoottori, Ducatin pakko-ohjattu eli desmodrominen venttiilikoneisto, Moto Guzzin V-twin-moottori, Triumphin kolmisylinterinen moottori) tai ajoneuvon rakenteen erityispiirteisiin. Näin vastataan lähinnä innokkasiin harrastajiin pohjautuvaan markkinakäytännön sekä Euroopassa että vientimarkkinoilla.

2.8 Ajoneuvoja valmistetaan pieninä sarjoina ja pienehköjä määriä, joten investoidun pääoman tuottavuus on pienempi kuin autoteollisuudessa. Tämä heijastuu osin myös osanvalmistukseen ja jakeluun.

2.9 Vuonna 2006 valmistajien liikevaihto ylsi EU:ssa 7 miljardiin euroon Euroopan unionin kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alan koko liikevaihdosta, joka oli 34 miljardia euroa. Tätä kehitystä tuki EU:n markkinoiden kasvu vuodesta 2002 (+22 prosenttia vuosina 2002–2007). On kiinnostavaa huomata, että vuosina 2004–2006 ala kasvoi EU:ssa 12 prosenttia eli prosentteina enemmän kuin valmistusteollisuus yleensä ja autoteollisuus (molemmat +8 prosenttia). Tämä on vaikuttanut myönteisesti työllisyyteen.

⁽³⁾ Ks. neuvoa-antavan valiokunnan ”teollisuuden muutokset” 13. marraskuuta 2007 hyväksymä tiedonanto aiheesta ”Euroopan autoteollisuus: nykytilanne ja tulevaisuudennäkymät”.

3. Alihankinnan merkitys osanvalmistuksessa, jakelussa ja huoltopalveluissa

3.1 Huomattava pirstaleisuus on tyypillistä myös osanvalmistukselle ja jakelulle.

3.2 Osanvalmistukseen osallistuu myös kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alalla vähäisessä määrin toimivia autoteollisuuden alihankkijoita (polttoainejärjestelmät), mutta sitä hallitsevat (pyöriin, pakoputkiin, kytkimiin jne.) erikoistuneet alihankkijat. Alihankkijoita arvioidaan olevan noin 500. Historiallisesti osanvalmistajat ovat olleet eurooppalaisia (valmistus keskittyy Italiaan, Espanjaan, Ranskaan, Yhdistyneeseen kuningaskuntaan, Saksaan ja Alankomaihin), mutta aasialaisten alihankkijoiden osuus on kasvanut viime vuosina. Selvitäkseen tässä kilpailussa jotkin eurooppalaiset alihankkijat ovat puolestaan siirtäneet osia toiminnoistaan Aasiaan. Eurooppalaiset osanvalmistajat ovat kuitenkin täysin riippuvaisia eurooppalaisvalmistajien tilauksista.

3.3 Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen (erityisesti mopojen ja skootterien) jakelu- ja huoltoverkko on ulotuttava lähelle käyttäjiä, ja niin se myös tekee: EU:ssa toimii noin 37 000 myynti- ja huoltopistettä, joita hoitavat usein perheyrietykset. Jakelu- ja huoltoalan liikevaihdosta 91 prosenttia kertyy Italiassa, Ranskassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Saksassa, Espanjassa, Alankomaissa, Kreikassa ja Ruotsissa. Liikevaihto kasvoi 5 prosenttia vuosina 2004–2006.

4. Työllisyys ja sosiaaliset näkökohdat

4.1 Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alan työpaikat lisääntyivät vuosina 2002–2007 jatkuvasti, ja ala työllisti EU:ssa 150 000 henkeä vuonna 2007. Mielenkiintoinen huomio on, että alan työpaikat lisääntyivät vuosina 2004–2006 EU:ssa 4 prosenttia, kun taas yleensä valmistusteollisuuden työpaikat vähenivät 3 prosenttia ja autoteollisuuden työpaikat 5 prosenttia. Tällainen kehitys osoittaa alan dynaamisuuden ja innovatiivisuuden. Vaikeana aikana tukea on saatu kaupunkiliikenteessä käytettävien ja vapaa-ajan ajoneuvojen kysynnän kasvusta.

4.2 Työpaikoista 25 000 liittyy suoraan kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen valmistukseen. Pääosa näistä työpaikoista sijaitsee Italiassa, Espanjassa, Ranskassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Saksassa, Itävallassa ja Alankomaissa. Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen valmistuksessa on markkinoiden kausivaihtelun takia (pääsesonki: kevät ja kesä) huippukausia tietyissä vaiheissa vuotta, jolloin valmistajat käyttävät myös kausityöntekijöitä. Markkinoiden kausittaisten vaatimusten täyttäminen edellyttää siis lisäjoustoja.

4.3 Työpaikoista 20 000 liittyy osanvalmistukseen. Pääosa näistä työpaikoista sijaitsee Italiassa, Espanjassa, Ranskassa, Yh-

distyneessä kuningaskunnassa, Saksassa, Alankomaissa ja Unkarissa.

4.4 Työpaikoista 105 000 liittyy myyntiin ja huoltopalveluihin. Ne jakautuvat luonteensa takia ympäri EU:ta, mutta 92 prosenttia niistä sijaitsee Italiassa, Saksassa, Ranskassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Espanjassa, Alankomaissa, Kreikassa, Belgiassa ja Ruotsissa.

5. Vallitseva taloustilanne ja kansainväliset suuntaukset

5.1 Edellä esitetystä ilmenee, että kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen ala on ollut viime vuosina hyvin dynaaminen: Euroopan markkinat ovat kasvaneet ja ylsivät vuonna 2007 yli 2,7 miljoonaan ajoneuvoon (EU:n ajoneuvokannan arvioidaan olevan noin 34 miljoonan vahvuinen). Viimeisten kahden vuoden ajan jatkuneen kriisin takia EU:n markkinat kuitenkin supistuvat vuoteen 2007 verrattuna 7,4 prosenttia vuonna 2008. Eriytyisen huomattavaa supistuminen oli vuoden 2008 viimeisellä neljänneksellä: -34 prosenttia vuoden 2007 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Laskusuuntaus jyrkkenei vuoden 2009 ensimmäisellä neljänneksellä, jolloin kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen myynti pieneni 37 prosenttia vuoden 2008 vastaavasta ajanjaksosta. Vuoden 2009 vielä alustavat tiedot vahvistavat markkinoiden kielteisen kehityssuunnan, jonka mukaan markkinat supistuivat vuoteen 2008 verrattuna 21 prosenttia ja vuoteen 2007 verrattuna 25 prosenttia.

5.2 Kriisin vaikutukset tuntuvat koko alalla. Valmistajille myynnin taantuminen on merkinnyt tuoton voimakasta supistumista ja tuotantoleikkauksia ylijäämävarastojen purkamiseksi. Tuotantoleikkausten takia taas on lyhennetty työaikaa, pidetty tuotantoseisokkeja ja vähennetty kausityöntekijöiden käyttöä sekä tarkistettu lyhyen ja keskipitkän aikavälin liiketoimintasuunnitelmia. Joissakin tapauksissa on jouduttu vähentämään pysyvästi työntekijöiden määrää jopa 25 prosentilla. Jotkin pienehköt valmistajat ovat hakeutuneet valvotun hallinnon menettelyyn ja ovat parhaillaan myynnissä. Toiset taas ovat lopettaneet toimintansa. Tällainen kehitys enteilee uusia uudelleenjärjestelyjä, mutta vaikutuksia talousrakenteeseen ja sosiaalisiin oloihin sekä mahdollisiin tuotannon ulkoistamisiin pois Euroopasta on vaikea ennakoita.

5.3 Kun kysyntä valmistajien taholta supistuu, myös osanvalmistajien on vähennettävä tuotantoaan, mikä vaikuttaa työllisyyteen. Osa alan alihankkijoista on joutunut lopettamaan toimintansa, ja tätä nykyä konkurssin arvioidaan uhkaavan niistä noin 10 prosenttia. Tällainen tilanne lisää myös valmistajien kustannuksia, sillä niiden on tehtävä ennakoimattomia investointeja osanvalmistajien tukemiseksi tai etsittävä uusia osanvalmistajia ja jopa uusittava alumiini- tai muoviosien muotteja, koska tavaraa ei ole muuten saatavilla. Tilauksien ja liikevaihdon pieneneminen on tällä hetkellä 40 prosentin luokkaa. Säilyttääkseen kilpailukykyänsä varsin monet valmistajat turvautuvat kaakoisaasialaisiin alihankkijoihin.

5.4 Jakelu- ja huoltoala on kärsinyt voimakkaasti kriisistä ja toiminnan vähentymisestä myös sen takia, että yritykset ovat pieniä (pk- ja perheyriä). Esimerkiksi Espanjassa myyntipisteet vähenivät 25 prosentilla vuonna 2008 ja yli 6 000 henkeä irtisanottiin. Ellei kehityssuunta käänny, vuosina 2009–2010 on odotettavissa, että Espanjassa lopettaa toimintansa noin 25 prosenttia yrityksistä ja jälleenmyyjistä sekä 60 prosenttia edustajista. Jakeluverkkoon kohdistuvista kriisin vaikutuksista aiheutuu lisäkustannuksia myös valmistajille, sillä niiden on ylläpidettävä verkkoa, jotta tuotteiden jakelukanavat säilyvät ja valmistajat voivat hyötyä talouden tulevasta elpymisestä.

5.5 ETSK pelkää, että vuonna 2010 menetetään vielä huomattavasti lisää työpaikkoja, ellei alan tukemiseksi määritellä mahdollisimman pian kohdennettuja toimia. Lisäksi alan työllisyyden ylläpitämiseksi tulee kehittää työmarkkinavuoropuhelua sekä edistää myös yliopistotasoisista työntekijöiden täydennyskoulutusta ja erikoistumismahdollisuuksia ja pyrkiä samanaikaisesti karsimaan epävarmoja työsuhteita.

5.6 Toimenpiteet kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kysynnän elvyttämiseksi ovat olleet toistaiseksi irrallisia ja riittämättömiä. Toisin kuin autoteollisuuden alalla, Euroopassa vain Italia otti lyhytaikaisesti käyttöön romutuskannustimen, jonka vaikutukset olivat Italian markkinoille myönteiset ja heijastuivat myös Euroopan markkinoihin. Kannustin edisti myös saastuttavimpien ajoneuvojen poistumista liikenteestä. Italiassa markkinat kääntyivät vuoden 2009 kahden ensimmäisen kuukauden aikana alun laskusta (–35 prosenttia) nousuun pienimoottoristen skootterien osalta. Niihin sovellettiin 500 euron suuruisia vanhojen ajoneuvojen romutuspalloa. Moottoripyörien ja mopojen markkinasuuntaus on kuitenkin edelleen laskeva: vähennystä on yli 20 prosenttia. Espanjassa hyväksyttiin heinäkuussa kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen romutusta koskeva kannustinjärjestelmä useita kuukausia kestäneiden ennakkopuheiden jälkeen, mutta järjestelmää ei ole vielä otettu käyttöön. Tämä vahvistaa kuluttajien taipumusta odotteluun ja jarruttaa siis ostohaluja entisestään (tammikuusta elokuuhun 2009 mopomarkkinat supistuivat 52 prosenttia ja moottoripyörien markkinat 43 prosenttia verrattuna samaan ajanjaksoon vuonna 2008). Tämä esimerkki osoittaa, että EU-tason oikeudelliselle kehitykselle, jonka avulla vakautetaan kansallisia markkinoita ja lujitetaan kuluttajien luottamusta, on ilmeinen tarve.

5.7 Kysynnän elvytystoimet hyödyttävät varmasti käyttäjiä mutteivät välttämättä ratkaise osanvalmistajien tai Euroopan moottoripyöräalan ongelmia. Esimerkiksi Italiassa 500 euron vakiohyvitys on lisännyt räjähdysmäisesti 1 500–2 000 euron listahinnalla myytävien taiwanilaisten pienten (125 ja 150 cm³:n) tuontiskootterien myyntiä ja jonkin verran vähemmän listahinnaltaan kalliimpien eurooppalaisvalmisteisten ajoneuvojen myyntiä, mutta se ei ole lisännyt 6 000–8 000 euron keskikokoisten moottoripyörien kysyntää. Eurooppalaiset osanvalmistajat eivät ole hyötäneet toimista millään tavalla, sillä aasialaisvalmistajat eivät ole niiden asiakkaita. Jotta koko ala hyötisi, kysyntää tulee elvyttää niin, että hyvitys on sitä suurempi,

mitä korkeampi on kannustimeen oikeuttavan ajoneuvon listahinta. Toimet tulisi kohdistaa erityisesti ajoneuvoihin, joissa käytetään edistyksellisiä turvajärjestelmiä ja ratkaisuja ympäristökuormituksen pienentämiseksi.

5.8 EU:ssa toimivien alan yritysten rahoitusmahdollisuuksia tulee parantaa, jotta ne selviävät kriisin aiheuttamista lisäkustannuksista ja voivat jatkaa investointejaan tutkimus-, kehittämis- ja innovointityöhön (ajoneuvojen ja osien valmistajat yhdessä). Näin ne voivat säilyttää kilpailukykyä panostamalla laatuun ja innovointiin sekä tuottaa yhä ekologisempia ja turvallisempia ajoneuvoja.

6. Alan tulevaisuudennäköykset: haasteita ja mahdollisuuksia

6.1 Mikäli koko vuoden 2009 tulokset jäävät huonoiksi vuoden alkupuoliskon tapaan, koko ala joutuu vuonna 2010 kärsimään pankkisuhhteissaan luottokelpoisuuden heikkenemisestä. Vaikka elpyminen tapahtuisi välittömästi, alan investointi-, tutkimus- ja kehittämisvalmiudet heikkenevät, mikä on haitaksi keskipitkällä aikavälillä ja heikentää yritysten asemaa entisestään. Tämä saattaa heijastua edelleen työllisyyteen.

6.2 Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen päästöt vähenivät viime vuosikymmenellä merkittävästi siirryttäessä vuonna 1999 käyttöön otetusta Euro 1 standardista nykyisiin standardeihin. CO- ja HC-päästöt pienenevät noin 90 prosenttia ja NO_x-päästöt yli 50 prosenttia. Myös melutason alentamisessa on saavutettu rohkaisevia tuloksia. Koko ala (kuluttajajärjestöt mukaan luettuina) pyrkii edelleen lisäparannuksiin. Niitä voidaan saavuttaa lähinnä siirtymällä käyttämään vain tyyppihyväksytyjä pakoputkia ja muuttamalla ajotapaa ympäristöä vähemmän kuormittavaksi. Turvallisuusasioissa ala on osoittanut uudistushenkisyytensä kehittämällä useita edistyksellisiä jarrujärjestelmiä, joita ollaan vähitellen ottamassa käyttöön erilaisissa kaksipyöräisissä moottoriajoneuvoissa ja myös uudentyypisissä ajoneuvoissa, kuten kolmi- ja nelipyöräisissä.

6.3 Komission odotetaan julkaisevan valmisteilla olevan kaksipyöräisiä moottoriajoneuvoja koskevan asetusehdotuksensa vuoden 2010 alkukuukausina. Ympäristö- ja turvallisuusnäkökohtien kehittämistä on jatkettava, mutta nykyisessä tilanteessa on perustavan tärkeää karttaa radikaaleja muutoksia ja ottaa huomioon alan tosiasialliset valmiudet ja toimijoiden koko. Uusiin Euro-standardeihin ehdotettavien tavoitteiden tulee olla alan suorituskyvyn rajoissa, ja niiden täytäntönnöpanon tulee olla vähittäistä ja noudattaa suunnittelun, teollisen valmistuksen ja markkinoiden rytmiä. Uudessa asetuksessa tulisi suosia lähestymistapaa, jonka avulla ala voi hyödyntää omaa innovointikykyään. Lisäksi asetuksella tulee taata suhdannetilanteen ja tuotteiden (teknisten ominaisuuksien ja markkinoiden) moninaisuuden edellyttämä joustavuus etenkin edistyksellisten jarrujärjestelmien laajempaa käyttöönottoa ajatellen. Alan toimijat ovat jo esittäneet komissiolle tärkeitä suuntavia ehdotuksia ympäristö- ja liikenneturvallisuuskysymyksistä.

6.4 ”Perinteiset” valmistajat ovat etenkin nykyisessä taloustilanteessa yhä suojattomampia sellaista varsinkin Kaakkois-Aasiasta juontuvaa kilpailua vastaan, joka perustuu mataliin kustannuksiin ja heikkoon laatuun. Tämä koskee erityisesti pienen tai keskisuuren sylinteritilavuuden moottoripyöriä, joissa on marginaalit ovat pieniä. Tehdyissä selvityksissä on ilmennyt, että tällaiset tuontituotteet ovat usein eurooppalaisten normien vastaisia ja aiheuttavat vaaraa kuluttajille ja ympäristölle. EU:hun tuoduille kiinalaisvalmisteisille kaksipyöräisille moottoriajoneuvoille tehdyissä testeissä tuli esiin vaatimusten laiminlyöntejä: esimerkiksi jarrutusmatkat olivat jopa 35 prosenttia pidempiä ja saastuttavat päästöt jopa 20 kertaisia EU:n tyyppihyväksyntävaatimuksiin nähden. Lisäksi ongelmana on eurooppalaisvalmisteisten ajoneuvojen tai ajoneuvon osien väärentäminen nousevan talouden maissa toimivien valmistajien toimesta. Vaatimuksia vastaamattomia ajoneuvoja EU:hun tuovat yritykset myös väärentävät vaatimustenmukaisuustodistuksia. EU:n markkinoiden sillä loholla, jolla hinnan merkitys korostuu, tulee yhtäläisten kilpailuedellytysten turvaamiseksi vahvistaa tyyppihyväksynnän yhteydessä ja markkinoilla suoritettavaa valvontaa. Tähän liittyen toimivaltaisten viranomaisten ja/tai teknisen valvonnan yksiköiden tulee suorittaa myytävälle ajoneuvoille tarkkoja tuotannon vaatimuksenmukaisuutta koskevia kontroleja sen varmistamiseksi, että ne ovat hyväksytyin tyyppin mukaisia ja että teollis- ja tekijänoikeuksia noudatetaan.

6.5 Kuluttajat arvostavat ”perinteisten” valmistajien tuotesuunnittelua sekä tuotteiden laatua, innovatiivisuutta ja turvallisuutta. Tämä näkyy pieni- ja keskikokoisella moottorilla varustettujen arvoajoneuvojen ja erityisesti suurimoottoristen korkean lisäarvon ajoneuvojen markkinoilla. Nämä ajoneuvot erottuvat muista teknisiltä ratkaisuiltaan, ja merkki on niiden yhteydessä tärkeä. Kyseiset tuotteet kärsivät eniten nykyisessä taloustilanteessa. Teknisesti edistyksellisten ajoneuvojen, esimerkiksi markkinoille vasta tulleiden hybridi- ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen, yleistymisen on pitkälti riippuvaista julkisista tuista ja siis yleisestä kyvystä nousta nykyisestä kriisistä.

6.6 Erityishuomiota tulee kiinnittää vapaakauppasopimukseen; niiden yhteydessä tulee varmistaa, että EU:n ja Kaakkois-Aasian maiden välinen tullivapaus hyödyttää molempia osapuolia. Myös muut kuin tulliasteet (esim. yli 250 cm³:n moottorilla varustettujen kaksipyöräisen moottoriajoneuvojen käyttökielto Kiinassa) tulee purkaa, sillä ne ovat eurooppalaisille vientiyrityksille hyvin ongelmallisia.

6.7 Nykyisiin haasteisiin vastaamiseksi eurooppalaisvalmistajien tulee – kuten ne ovat aiemminkin tehneet – jatkaa rakenneuudistuksia, fuusioita ja yrityskauppoja ja lisätä yhteistyötä, jotta kaikki synergiat tulevat mahdollisimman tarkoin hyödynnetyiksi.

6.8 Eurooppalaisten osanvalmistajien selviytyminen on oleellisen tärkeää, jotta käyttäjien ainutlaatuisena pitämien ja muista erottuvan eurooppalaisen tuotannon erityisluonne säilyy. Tulee siis varoa toistamasta sitä virhettä, joka esimerkiksi polkupyöräalalla tapahtui. Merkittävät polkupyörän osien, kuten runkojen, tuottajat ovat kadonneet, minkä johdosta eurooppalainen polkupyöräkokoonpano on riippuvaista Kiinasta.

6.9 Eurooppalaiset osanvalmistajat eivät pysty kilpailemaan hinnalla. Niiden on pakko panostaa innovointiin, yhteissuunnittelun kehittämiseen ajoneuvojen valmistajien kanssa mittakaavaetujen saavuttamiseksi – silloin kun se on mahdollista – ja tehokkaaseen kumppanuuteen, jonka avulla varmistetaan korkealuokkaisten tuotteiden valmistajien ja tavarantoimittajien keskinäinen tilausvirta.

6.10 Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alalle tulisi luoda koko alan kattava CARS21:tä vastaava erityinen lähestymistapa, jotta näihin haasteisiin voidaan vastata mahdollisimman tehokkaasti, tukea alan kilpailukykyä ja edistää työllisyyttä.

6.11 Kyseisten tavoitteiden saavuttamista voidaan edistää tutkimuksen ja kehittämisen seitsemannen puiteohjelman varoin suosimalla Euroopassa toimivia tuotantoyrityksiä ja eurooppalaista tuotantoa hyödyntäviä yrityksiä. Erityisesti pk-yritysten mahdollisuuksia edistäisi huomattavasti tutkimusfoorumien perustaminen kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alalle. Siten yritykset voisivat osallistua tutkimuksen painopisteitä määritteleviin konsortioihin samaan tapaan kuin autoteollisuuden alalla.

6.12 Komissio julkaisi äskettäin kaupunkiliikennettä koskevan toimintasuunnitelman, jonka lukuisiin tavoitteisiin sisältyy myös liikenteen sujuvoittaminen. Se on kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen luontainen ominaisuus. Kriisi on painanut kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen alan heikkoon asemaan. Mikäli nykyiset talousvaikeudet kyetään voittamaan lähitulevaisuudessa ilman peruuttamattomia vahinkoja, ala kuitenkin hyötyy pitkällä aikavälillä kasvavista tarpeista saada käyttöön vähäpäästöisiä vaihtoehtoisia ajoneuvoja nykyistä kestävämpää liikuvuutta varten etenkin kaupungeissa.

Bryssel 18. maaliskuuta 2010

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Mario SEPI