

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Rūpniecības pārmaiņas un divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības perspektīvas Eiropā” (pašiniciatīvas atzinums)

(2010/C 354/05)

Ziņotājs: **RANOCCHIARI kgs**

Līdzziņotājs: **PESCI kgs**

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2009. gada 16. jūlijā nolēma izstrādāt pašiniciatīvas atzinumu par tematu

“Rūpniecības pārmaiņas un divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības perspektīvas Eiropā”.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvā komiteja savu atzinumu pieņēma 2010. gada 4. februārī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 461. plenārajā sesijā, kas notika 2010. gada 17. martā un 18. martā (18. marta sēdē), ar 140 balsīm par un 2 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1. Divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībai ir svarīga nozīme Eiropas Savienības ekonomikā un nodarbinātības jomā. Ražotāju darbība ir atšķirīga — daži no tiem darbojas pasaules mērogā visos segmentos vai ļoti specializētos segmentos, savukārt citi ir valstu vai pat vietēja mēroga uzņēmumi, kas bieži vien līdzinās amatnieku uzņēmumiem. Tas attiecas arī uz komplektējošo daļu ražošanas, izplatīšanas un pēcpārdošanas sektoriem, kur darbojas ievērojams skaits MVU (¹).

1.2. Šī rūpniecības nozare cieta krīzes rezultātā 2008. gada pēdējā ceturksnī, un pieprasījuma samazināšanās negatīvās sekas bija jūtamas visā nozarē, radot nopietnu negatīvu strukturālo ietekmi un nodarbinātības samazināšanos (pieprasījums samazinājās par 31 %, izraisot apgrozījuma kritumu par 35 %, kas savukārt nelabvēlīgi ietekmēja nodarbinātību). Provizorisks dati par 2009. gadu apstiprina negatīvo tendenci tirgū, kura apjoms salīdzinājumā ar 2008. gadu samazinājies par 21 % un salīdzinājumā ar 2007. gadu — par 25 %.

1.3. EESK pauž bažas, ka 2010. gadā nodarbinātība var vēl vairāk samazināties, ja netiks nekavējoties izstrādāta politika, lai atbalstītu šo nozari.

1.4. EESK 67. Starptautiskās motociklu izstādes ietvaros 2009. gada 12. novembrī Milānā rīkoja atklātu uzklaušīšanas sanākumi, kurā tika gūtas atsauksmes no ražotājiem, komplektējošo daļu piegādātājiem, arodbiedrībām, lietotājiem, NVO un augstskolām. Uzklaušīšanas sanākuma lielā mērā apstiprināja izpētes grupā izskanējušos viedokļus.

1.5. Šajā sakarā EESK

a) uzskata, ka jāveic attiecīgi pasākumi, lai dalībvalstīs veicinātu pieprasījumu pēc divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, un aicina Komisiju un dalībvalstis rosināt šādu pasākumu īstenošanu vai atjaunošanu vidējā termiņā, īpaši attiecībā uz transportlīdzekļiem ar mazu ietekmi uz vidi un ar uzlabotām drošības īpašībām;

b) aicina Komisiju, izstrādājot priekšlikumu regulai par divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, izvirzīt mērķus, kādus šī nozare spēj sasniegt un kas ir saskaņoti ar izstrādāšanas, ražošanas un tirgus prasībām, nodrošinot elastīgus risinājumus nozarei un tādējādi samazinot izmaksu pieaugumu patērētājiem, kā arī ņemot vērā saimnieciskos apstākļus un dažādu izstrādājumu daudzveidību;

c) uzskata — lai nodrošinātu vienādas darbības nosacījumus, jāpievērš lielāka uzmanība tipa apstiprināšanas un tirgu uzraudzībai, un brīvās tirdzniecības nolīgumiem starp ES un Dienvidaustrumu Āziju jābūt abpusējiem;

d) aicina Komisiju izstrādāt CARS 21 (²) līdzīgu pieeju attiecībā uz divriteņu mehānisko transportlīdzekļu nozari, lai šajā nozarē atbalstītu partnerību, veicinātu konkurētspēju un nodarbinātību;

e) uzskata, ka Septītā pamatprogramma var sekmēt šo mērķu sasniegšanu, un aicina izveidot īpašu platformu divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības veicināšanai, atbalstot uzņēmumus, kas veic ražošanu Eiropā un izmanto Eiropas ražošanas ķēdes;

f) aicina nozarē veikt pārstrukturēšanu, apvienošanās un pārņemšanas, kā arī tālāk attīstīt sadarbību, tostarp ar komplektējošo daļu piegādātājiem, lai panāktu visu iespējamo sinerģijas veidu maksimālu izmantošanu;

(¹) Ražotāju saraksts un cita informācija par divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecību atrodama CCMi tīmekļa vietnē: http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_fr.asp#PTW

(²) Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam (Augsta līmeņa darba grupa CARS 21, 2007.g.).

g) uzskata, ka jāattīsta “sociālais dialogs”, lai nozarē veicinātu nodarbinātību, nodrošinot Eiropas standartus mūžizglītības un strādājošo kvalifikācijas jomā un vienlaikus sekmējot nepastāvīgu darba attiecību izskaušanu;

h) aicina Komisiju veltīt īpašu uzmanību divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem Rīcības plānā mobilitātes veicināšanai pilsētās, jo divriteņu mehāniskie transportlīdzekļi neapšaubāmi veicina ilgtspējīgāku mobilitāti.

2. Divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecība Eiropā.

2.1. Divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībai ir svarīga nozīme Eiropas Savienības ekonomikā un nodarbinātības jomā. Kaut gan divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībai ir dažas kopīgas iezīmes ar autorūpniecību⁽³⁾, tomēr tai piemīt noteiktas īpatnības — mazāks apjoms, sadrumstalotāka struktūra un diversificētāka ražošana.

2.2. Tā kā ilggadējie Eiropas zīmoli nonāca arvien lielākā konkurencē ar Japānas ražotājiem, šajā nozarē pēdējo desmitgažu laikā ir notikušas ievērojamas pārmaiņas. Japānas ražotāji, kas patlaban ierindojas starp līderiem šajā nozarē, ir izvērsuši ražošanu tieši ES. Laika gaitā ir notikusi Eiropas rūpniecības reorganizācija, veicot pārstrukturēšanu, uzņēmumu apvienošanu un pārņemšanu un izveidojoties vidēja lieluma rūpniecības grupām, kas darbojas līdzās “nišas produktu” ražotājiem, kā arī daudziem MVU.

Patlaban “tradicionālie” Eiropas ražotāji, Japānas un ASV uzņēmumi cīnās par līderpozīcijām Eiropas tirgū, taču kopš divdesmitā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem tie ir nonākuši arvien lielākā konkurencē ar jaunās tirgus ekonomikas valstīm. Saražoto transportlīdzekļu skaita ziņā ES ražošanas apjoms ir relatīvi zems (1,4 milj.) salīdzinājumā ar Ķīnu (vairāk nekā 20 milj.), Indiju (vairāk nekā 8 milj.) un Taivānu (1,5 milj.), kaut gan to raksturo lielāka pievienotā vērtība, jauninājumi, kvalitāte un drošība.

2.3. Eiropas Kopienų Statistikas birojs attiecina uz divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecību NACE kodu 35.41. Jaunākie dati, kas attiecas uz 2006. gadu, rāda, ka ES 27 dalībvalstīs divriteņu mehānisko transportlīdzekļu nozarē darbojas 870 uzņēmumi, no kuriem 80 % atrodas 6 dalībvalstīs (Itālijā, Apvienotajā Karalistē, Vācijā, Francijā, Spānijā un Austrijā). Vidējais apgrozījums — 8 miljoni EUR — liecina, ka nozarē darbojas daudzi MVU, proti, aptuveni 650 uzņēmumi, kas saražo 75 % no kopējā apjoma.

2.4. Eiropā 90 % ražošanas veic aptuveni 100 vidēji lieli vai vidēji mazi ražotāji, kas darbojas dažādās ES dalībvalstīs (iepriekš minētajās valstīs, kā arī Čehijas Republikā, Nīderlandē, Portugālē, Slovēnijā un Zviedrijā), kā arī Norvēģijā un Šveicē. Atlikušos 10 % ražošanas Eiropā veic mazi un ļoti mazi ražotāji.

2.5. Ražotāju darbība ir atšķirīga — daži pasaules mēroga uzņēmumi darbojas visos segmentos (dažādiem lietojumiem paredzēti motocikli ar dažādiem cilindru tilpumiem, motorrolleri ar dažādiem cilindru tilpumiem, mopēdi, tricikli un kvadracikli) vai ļoti specializētos segmentos, savukārt citi ir valstu vai pat vietēja mēroga uzņēmumi, kas lieluma un ražošanas procesu ziņā bieži līdzinās amatnieku uzņēmumiem.

2.6. Tehniskajos noteikumos (Eiropas tipa apstiprināšana) noteiktas dažādas divriteņu mehānisko transportlīdzekļu kategorijas ar dažādām tehniskām īpašībām (cilindru tilpumi, paredzētais lietojums). Savukārt direktīva par Eiropas vadītāju apliecībām paredz atšķirīgus nosacījumus attiecībā uz tiesībām lietot divriteņu mehāniskos transportlīdzekļus (AM mopēdi; A1 motocikli; A2 motocikli; A motocikli). Šis sarežģītais iedalījums veicina ražošanas sadrumstalotību un mazina apjomradītus ietaupījumus.

2.7. Divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības sadrumstalotība daļēji izskaidrojama ar vēsturiskiem iemesliem, taču tās galvenais cēlonis ir apstākļi divriteņu mehānisko transportlīdzekļu tirgū. Segmentos, kas vairāk orientēti uz pārvietošanās līdzekļu praktisko izmantošanu (īpaši uz mobilitāti pilsētās), piemēram, motorrolleru ražošanā var panākt lielāku sinerģiju, jo īpaši attiecībā uz dzinējiem, savukārt ar motocikliem saistītajos segmentos ir grūtāk nodrošināt sinerģiju, piemēram, vienādu detaļu un dzinēju izmantošanu dažādu marku modeļiem. Atkarībā no transportlīdzekļu lieluma jo īpaši dinamikas īpašības var būt ļoti atšķirīgas, jāmin arī atšķirības, kuras nosaka transportlīdzekļu lietošanas mērķis, un, visbeidzot, dažādās lietotāju prasības. Daudzos gadījumos dažādus zīmolus cieši identificē ar noteiktām konstrukcijām vai dzinēju konfigurācijām (piemēram, BMW “boksera” tipa dzinējs, *Ducati* desmodromiskā sadale, *Moto Guzzi* v-dvīņveida dzinējs un *Triumph* trīs cilindru dzinējs) atkarībā no pieprasījuma tirgū, kuru gan Eiropā, gan visā pasaulē lielā mērā veido uzticīgie cienītāji.

2.8. Tā kā transportlīdzekļus ražo mazākās sērijās un ierobežotā skaitā, ieguldītā kapitāla ienesīgums salīdzinājumā ar autorūpniecības nozari ir mazāks. Tas daļēji izpaužas arī komplektējošo daļu ražošanas un izplatīšanas sektoros.

2.9. Pozitīva ietekme bijusi ES tirgum, kurš kopš 2002. gada ir paplašinājies (par 22 % no 2002. līdz 2007. gadam), un tāpēc Eiropas Savienībā ražoto divriteņu mehānisko transportlīdzekļu sektorā apgrozījums 2006. gadā sasniedza 7 miljardus EUR salīdzinājumā ar ES divriteņu mehānisko transportlīdzekļu sektora kopējo apgrozījumu 34 miljardu EUR apmērā. Jāatzīmē, ka no 2004. līdz 2006. gadam Eiropas Savienībā ražoto divriteņu mehānisko transportlīdzekļu sektorā pieaugums bija 12 %, un tas procentuālā ziņā ir vairāk nekā vidēji rūpniecībā un autorūpniecības nozarē (abās par 8 %), un tam bija pozitīva ietekme uz nodarbinātību.

⁽³⁾ CCMI informatīvais ziņojums “Autoindustrija Eiropā — pašreizējā situācija un nākotnes perspektīvas”, pieņemts 2007. gada 13. novembrī.

3. Divriteņu mehānisko transportlīdzekļu komplektējošo daļu, izplatīšanas un pēcpārdošanas pakalpojumu sektori.

3.1. Komplektējošo daļu un izplatīšanas sektors arī ir diezgan sadrumstalots.

3.2. Dažas komplektējošās daļas nodrošina autorūpniecības piegādātāji, kas nedaudz darbojas arī divriteņu mehānisko transportlīdzekļu sektorā (ražo degvielas padeves sistēmas), taču nepieciešamā specializācijas līmeņa dēļ vairumu komplektējošo daļu (riteņus, izpūtējus, sajūgus u.c.) nodrošina noteikti piegādātāji. Nozarei ir aptuveni 500 piegādātāju. Šie piegādātāji tradicionāli darbojas Eiropā (galvenokārt Itālijā, Spānijā, Francijā, Apvienotajā Karalistē, Vācijā un Nīderlandē). Pēdējo gadu laikā ir palielinājusies konkurence ar piegādātājiem no Āzijas valstīm. Tāpēc daži Eiropas piegādātāji ir pārcēlušies daļu savas darbības uz Āziju. Tomēr jāpiebilst, ka Eiropas komplektējošo daļu piegādātāji izpilda tikai Eiropas ražotāju pasūtījumus.

3.3. Izplatīšanas un palīdzības tīkls atbilst tuvuma prasībai, kas ir raksturīga divriteņu mehānisko transportlīdzekļu nozarei (īpaši attiecībā uz mopēdiem un motorolleriem): ES darbojas aptuveni 37 000 pārdošanas un pēcpārdošanas pakalpojumu punktu, kas bieži ir ģimenes uzņēmumi. Itālijā, Francijā, Apvienotajā Karalistē, Vācijā, Spānijā, Nīderlandē, Grieķijā un Zviedrijā rodas 91 % no apgrozījuma izplatīšanas un pēcpārdošanas pakalpojumu sektorā; 2004.–2006. gadā šis skaitlis pieauga par 5 %.

4. Nodarbinātība un sociālie aspekti.

4.1. Divriteņu mehānisko transportlīdzekļu nozarē no 2002. līdz 2007. gadam bija vērojams pastāvīgs nodarbinātības pieaugums, un 2007. gadā Eiropas Savienībā šajā nozarē strādāja 150 000 cilvēku. Jāatzīmē, ka no 2004. līdz 2006. gadam nodarbinātība šajā nozarē Eiropas Savienībā palielinājās par 4 % salīdzinājumā ar kritumu par 3 % rūpniecībā kopumā un par 5 % autorūpniecības nozarē. Tas liecina par šīs nozares dinamiskumu un novatorismu, ko grūtajos apstākļos veicināja arvien lielākais pieprasījums pēc mobilitātei pilsētās un vaļaspriekam piemērotiem transportlīdzekļiem.

4.2. Ar divriteņu mehānisko transportlīdzekļu ražošanu, kas notiek galvenokārt Itālijā, Spānijā, Francijā, Apvienotajā Karalistē, Vācijā, Austrijā un Nīderlandē, ir tieši saistīti 25 000 minēto darba vietu. Divriteņu mehānisko transportlīdzekļu tirgum ir sezonāls raksturs (vislielākais pieprasījums pavasarī un vasarā), un tāpēc gada laikā ir brīži, kad ražošanas apjoms sasniedz visaugstāko līmeni un ražotāji mēdz pieņemt darbā arī sezonas strādniekus. Tāpēc ir vajadzīga lielāka elastība, lai apmierinātu tirgus periodisko pieprasījumu.

4.3. Ar komplektējošo daļu ražošanas un izplatīšanas sektoru saistīti 20 000 minēto darba vietu, kas galvenokārt atrodas

Itālijā, Spānijā, Francijā, Apvienotajā Karalistē, Vācijā, Nīderlandē un Ungārijā.

4.4. Ar pārdošanas un pēcpārdošanas pakalpojumu sektoru saistīti 105 000 minēto darba vietu. Ņemot vērā to raksturu, tās ir izvietotas visā ES, kaut gan 92 % darbaspēka ir nodarbināti Itālijā, Vācijā, Francijā, Apvienotajā Karalistē, Spānijā, Nīderlandē, Grieķijā, Beļģijā un Zviedrijā.

5. Pašreizējais ekonomikas stāvoklis un starptautiskās attīstības tendences.

5.1. Minētie dati liecina, ka divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecība pēdējo gadu laikā ir bijusi ļoti dinamiska un Eiropas tirgus ir palielinājies, sasniedzot vairāk nekā 2,7 miljonus transportlīdzekļu 2007. gadā (aprēķināts, ka Eiropas Savienībā ir aptuveni 34 miljoni šādu transportlīdzekļu). Tomēr saistībā ar krīzi, kas skāra ES pēdējo divu gadu laikā, 2008. gadā tirgus apjoms samazinājās par 7,4 % salīdzinājumā ar 2007. gadu. Jo īpaši jāatzīmē, ka pārdošanas apjoms 2008. gada pirmajā ceturksnī salīdzinājumā ar to pašu periodu 2007. gadā samazinājās par veseliem 34 %. Šī negatīvā attīstības tendence nemainījās arī 2009. gada pirmajā ceturksnī, kad divriteņu mehānisko transportlīdzekļu pārdošanas apjoms salīdzinājumā ar to pašu periodu 2008. gadā samazinājās par 37 %. Vēl provizorisks dati par 2009. gadu apstiprina tirgus negatīvo tendenci, un tie liecina, ka kopējais samazinājums salīdzinājumā ar 2008. gadu ir 21 % un ar 2007. gadu — 25 %.

5.2. Krīzes sekas ir jūtamas visā nozarē. Pārdošanas apjoma samazināšanās ne tikai būtiski ietekmējusi ražotāju ieņēmumus, bet arī izraisījusi ražošanas ierobežošanu, lai nepieļautu pārprodukcijas veidošanos. Savukārt ražošanas ierobežošanas dēļ bija jāsaīsina darba laiks, veidojās dīkstāves, samazinājās sezonas strādnieku nodarbinātība un bija jāpārskata īstermiņa un vidējā termiņa ražošanas plāni. Dažos gadījumos nācās pavisam atlaist līdz 25 % darbinieku. Tiesas ir pārņēmušas vairāku mazo un vidējo uzņēmumu administrēšanu, un patlaban notiek to izpārdošana; savukārt citi pat ir beiguši savu darbību. Šīs norises liecina, ka pārstrukturēšanās process turpināsies, kaut gan ir grūti prognozēt, kā uzņēmumu iespējamā pārvietošana uz ārpuskopienas valstīm ietekmēs sociālo un ekonomisko struktūru.

5.3. Arī komplektējošo daļu piegādātājiem, saskaroties ar pieprasījuma samazināšanos no ražotāju puses, ir jāierobežo ražošana, un tas ietekmē nodarbinātību. Daži komplektējošo daļu piegādātāji ir beiguši saimniecisko darbību, un tiek prognozēts, ka patlaban aptuveni 10 % nozares piegādātāju draud bankrots. Šāds stāvoklis rada papildu izmaksas arī ražotājiem, kuriem jāveic iepriekš neparedzēti ieguldījumi, lai atbalstītu komplektējošo daļu piegādātājus vai atrastu citus piegādātājus, un kuri pat spiesti izstrādāt jaunas preses alumīnija vai plastmasas detaļu ražošanai, jo to piegādi vairs nevar nodrošināt. Patlaban pasūtījumu un pārdošanas ieņēmumu apjoms ir samazinājies par aptuveni 40 %. Nereti daudzi ražotāji, lai nezaudētu konkurētspēju, vēršas pie Dienvidaustrumu Āzijas piegādātājiem.

5.4. Krīze un saimnieciskās aktivitātes kritums smagi skar pārdošanas un pēcpārdošanas pakalpojumu sektoru daļēji tāpēc, ka tajā darbojas mazāki uzņēmumi (pārsvārā MVU un ģimenes uzņēmumi). Piemēram, Spānijā produkcijas noieta samazinājās par 25 % salīdzinājumā ar 2008. gadu, izraisot darba vietu skaita samazināšanos par vairāk nekā 6 000. Ja šī tendence turpināsies, paredzams, ka 2009. un 2010. gadā Spānijā beigs saimniecisko darbību aptuveni 25 % uzņēmumu un izplatītāju un 60 % aģentu. Krīze izplatīšanas tīklā rada papildu izmaksas arī ražotājiem, kuriem jāuztur tīkls, lai saglabātu preču noieta iespējas un spētu gūt labumu no ekonomikas atveseļošanās, lai kad tā arī sāktos.

5.5. EESK pauž bažas, ka būtiska nodarbinātības samazināšanās turpināsies arī 2010. gadā, ja nekavējoties netiks izstrādāta politika, lai atbalstītu šo nozari. Turklāt, lai nodarbinātības līmenis nozarē nepazeminātos, jāpaplašina "sociālais dialogs", veicinot mūžizglītību un strādājošo kvalifikācijas celšanu, tostarp augstskolu līmenī, un vienlaikus sekmējot nepastāvīgu darba attiecību mazināšanos.

5.6. Vidējā termiņa pasākumi divriteņu mehānisko transportlīdzekļu pieprasījuma veicināšanai līdz šim īstenoti reti un bijuši nepietiekami. Atšķirībā no autorūpniecības šajā nozarē tikai Itālija nezaudēja laiku un ieviesa prēmiju par vecu transportlīdzekļu nodošanu lūžņos, un tā pozitīvi ietekmēja Itālijas un tāpēc arī Eiropas tirgu kopumā, veicinot to transportlīdzekļu izslēgšanu no aprites, kuri rada vislielāko piesārņojumu. Itālija izkļuva no situācijas, kāda bija 2009. gada pirmajos divos mēnešos, kad tirgus lejupslīde sasniedza aptuveni 35 %, panākot pozitīvu tendenci attiecībā uz motorolleriem ar maziem cilindru tilpumiem, kuriem piemēroja 500 EUR kompensāciju par novecojušu transportlīdzekļu nodošanu lūžņos, savukārt motociklu un mopēdu noieta samazinājies par vairāk nekā 20 %, un stāvoklis šajā segmentā joprojām ir slikts. Spānija jūlijā pieņēma mēnešiem ilgi solīto lēmumu maksāt kompensāciju par nolietoto divriteņu mehānisko transportlīdzekļu nodošanu lūžņos, bet vēl nav sākusi to darīt, tādējādi liekot patērētājiem gaidīt un palēninot jaunu transportlīdzekļu iegādi (no 2009. gada janvāra līdz augustam mopēdu pārdošanas apjoms samazinājās par 52 %, savukārt motociklu pārdošanas apjoms saruka par 43 % salīdzinājumā ar to pašu periodu 2008. gadā). Šis piemērs skaidri parāda, cik svarīga nozīme ir Eiropas tiesiskā regulējuma sistēmai, kas sekmē stabilitāti valstu tirgos, veicinot patērētāju uzticību.

5.7. Pieprasījuma veicināšanas pasākumi neapšaubāmi sniedz labumu lietotājiem, taču ne vienmēr atrisina komplektējošo daļu piegādātāju vai Eiropas divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības problēmas. Piemēram, Itālijā vienotas likmes 500 EUR kompensācija būtiski uzlaboja stāvokli attiecībā uz maziem no Taivānas importētiem 125 un 150 cm³ motorolleriem, kuru cena ir no 1 500 līdz 2 000 EUR, un mazākā mērā — attiecībā uz Eiropas ražojumiem, kuru cenas ir augstākas, taču tā neveicināja pieprasījumu pēc vidēja lieluma divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kuru cena ir no 6 000 līdz 8 000 EUR. Eiropas komplektējošo daļu piegādātāji vispār neguva labumu, jo tie neapgādā Āzijas ražotājus. Lai labumu gūtu visa nozare,

jāisteno pasākumi pieprasījuma veicināšanai, nodrošinot atbalsta kompensācijas, kuru likme pieaug līdz ar transportlīdzekļu cenu, īpaši veicinot to transportlīdzekļu pārdošanu, kuros ieviesti progresīvi risinājumi, kas samazina ietekmi uz vidi, un progresīvas drošības sistēmas.

5.8. Steidzami jāatvieglo finansējuma pieejamība ES uzņēmumiem, kuri darbojas šajā nozarē, lai tie spētu tikt galā ar krīzes radītajām papildu izmaksām, turpinātu veikt ieguldījumus pētniecībā, izstrādē un inovācijā (ražotāji kopā ar komplektējošo daļu piegādātājiem) un nezaudētu konkurētspēju, īpašu uzmanību veltot kvalitātei un jauninājumiem un izstrādājot drošākus transportlīdzekļus, kas nodara mazāku kaitējumu videi.

6. Nozares nākotnes perspektīvas — problēmas un iespējas.

6.1. Ja 2009. gada pirmā pusgada sliktie rezultāti nebūs uzlabojušies arī gada otrajā pusē, visai nozarei jāreķinās ar to, ka bankas 2010. gadā samazinās tās kredītspēju. Pat ja atveseļošanās ir pavisam tuvu, nozares spēja piesaistīt ieguldījumus un veikt pētniecību un izstrādi samazināsies, radot negatīvas sekas vidējā termiņā un padarot uzņēmumus nedrošākus, kas savukārt var ietekmēt nodarbinātības iespējas.

6.2. Pēdējā desmitgadē no *Euro 1* standarta ieviešanas 1999. gadā līdz pašreizējiem standartiem nozare ir panākusi piesārņojošo emisiju ievērojamu samazinājumu, kas veido aptuveni 90 % attiecībā uz CO un HC un vairāk nekā 50 % attiecībā uz NO_x. Atzinīgi vērtējami rezultāti ir panākti trokšņu piesārņojuma novēršanas jomā; nozare kopumā (tostarp patērētāju apvienības) turpina darbu pie uzlabojumiem, kuras ceļu satiksmē var panākt, izmantojot tikai izpūtējus ar tipa apstiprinājumu un vadot transportlīdzekļus tā, lai nodarītu mazāku kaitējumu videi. Nozare ir radījusi jauninājumus drošības jomā, izstrādājot progresīvākas bremžu sistēmas, ko pakāpeniski ievieš dažāda veida divriteņu mehāniskajos transportlīdzekļos, kā arī jaunajos transportlīdzekļos, piemēram, triciklos un kvadraciklos.

6.3. Komisija izstrādā priekšlikumu regulai par divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, un to paredzēts publicēt 2010. gada sākumā. Kaut gan ir jāturpina progress vides un drošības jomā, pašreizējā ekonomiskajā situācijā ir būtiski novērst izmaiņas, kurām ir negatīva ietekme, un ņemt vērā nozares reālās iespējas un uzņēmumu lielumu. Saistībā ar jaunajiem *Euro* standartiem jāizvirza tādi mērķi, kuru nozare spēj sasniegt, ņemot vērā nepieciešamo laiku, ko nosaka izstrāde, ražošana un tirgus. Regulējumam jābūt balstītam uz pieeju, kas ļauj nozarei izmantot savu inovācijas spēju, nodrošinot elastīguma iespējas, kas ņem vērā ekonomisko klimatu un plašo produkcijas spektru (tirgus un tehnisko īpašību ziņā), īpaši attiecībā uz uzlabotu bremžu sistēmu uzstādīšanu. Šajā sakarā nozare jau ir iesniegusi Komisijai priekšlikumus attiecībā uz vides un drošības aspektiem.

6.4. “Tradicionālajiem” ražotājiem — it īpaši pašreizējos ekonomiskajos apstākļos — arvien vairāk būs jākonkurē ar ražotājiem (galvenokārt no Dienvidaustrumu Āzijas), kuri piedāvā zemu cenu un zemu kvalitāti; tas īpaši attiecas uz divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem ar maziem vai vidējiem cilindru tilpumiem, kuru ražošanā peļņas iespējas ir mazākas. Apsekojumi liecina, ka šī importētā produkcija nereti neatbilst Eiropā ieviestās tipa apstiprināšanas sistēmas prasībām, apdraudot patērētāju drošību un vidi. Pārbaudot Ķīnā ražoto divriteņu mehānisko transportlīdzekļu paraugus, kas bija ievesti Eiropas Savienībā, tika konstatēta neatbilstība, proti, bremzēšanas ceļš bija par 35 % garāks un emisijas 20 reizes lielākas nekā noteikts Eiropas tipa apstiprināšanas prasībās. Pastāv arī problēmas saistībā ar Eiropas transportlīdzekļu vai to komplektējošo daļu viltošanu, ko veic ražotāji jaunās tirgus ekonomikas valstīs. Turklāt tirdzniecības uzņēmumi, kas standartiem neatbilstošus transportlīdzekļus ievie Eiropas Savienībā, vilto atbilstības sertifikātus. Lai nodrošinātu vienādus darbības nosacījumus šajā ES tirgus segmentā, kurā cenai ir ļoti liela nozīme, vairāk uzmanības jāpievērš tipa apstiprināšanas un tirgu uzraudzībai, nodrošinot, lai kompetentās iestādes un/vai tehniskie kontroles dienesti rūpīgi kontrolētu pārdodamo transportlīdzekļu “ražojumu atbilstību”, pārbaudot to atbilstību tipa apstiprināšanas un intelektuālā īpašuma aizsardzības prasībām.

6.5. No otras puses, “tradicionālie” ražotāji bauda patērētāju atzinību par produkcijas kvalitāti, dizaina, inovatīvu risinājumu un drošības līmeni. Tas attiecas uz populārākajiem transportlīdzekļiem ar mazu vai vidēju darba tilpumu un jo īpaši uz transportlīdzekļiem ar lielu darba tilpumu, kuriem ir augsta pievienotā vērtība un kuri izceļas ar tajos ieviestajiem tehniskajiem risinājumiem un zīmola atpazīstamību. Šos ražojumus pašreizējā ekonomiskā situācija ietekme vismazāk. Tehnoloģiski progresīvu transportlīdzekļu, piemēram, tirgū ienākošo elektrotransportlīdzekļu un hibrīdtransportlīdzekļu ražošana ir lielā mērā atkarīga no publiskā sektora atbalsta un spējas rast izeju no pašreizējās krīzes.

6.6. Īpaša uzmanība būtu pievēršama brīvās tirdzniecības nolīgumiem, lai nodrošinātu, ka muitas tarifu liberalizācija starp ES un Dienvidaustrumu Āzijas valstīm sniegtu labumu abām pusēm, likvidējot arī beztarifu barjeras (piemēram, Ķīnā noteiktais aizliegums ceļu satiksmē izmantot divriteņu mehāniskos transportlīdzekļus, kuru cilindru tilpums pārsniedz 250 cm³), kas rada nopietnas problēmas Eiropas eksportētājiem.

6.7. Lai pašlaik risinātu problēmas, Eiropas ražotājiem tāpat kā līdz šim jāveic pārstrukturēšana, jāapvienojas, jāiegādājas citi uzņēmumi un jāturpina ciešāka sadarbība, kas ļaus panākt pēc iespējas lielāku sinerģiju.

6.8. Lai saglabātu Eiropas produkcijas izcilās īpašības, kas bauda lietotāju atzinību, būtiski ir nepieļaut, ka darbību pārtrauc Eiropas komplektējošo daļu piegādātāji. Tas nozīmē, ka nedrīkst atkārtoties tas, kas notika, piemēram, velosipēdu rūpniecībā, — svarīgāko komplektējošo daļu, tostarp rāmju, piegādātāji ir pārtraukuši darbību, un tagad Eiropas velosipēdu ražotāji ir atkarīgi no Ķīnas.

6.9. Lai nezaudētu konkurences cīņā, Eiropas komplektējošo daļu piegādātājiem vairāk uzmanības jāvelta inovācijai, jāattīsta kopīgi projekti sadarbībā ar ražotājiem, lai panāktu apjomrādītus ietaupījumus, kur vien tas ir iespējams, reālā partnerībā, kas nodrošina pasūtījumu plūsmu starp ražotājiem un augstākā līmeņa izstrādājumu piegādātājiem.

6.10. Jāizstrādā CARS 21 līdzīga pieeja attiecībā uz divriteņu mehānisko transportlīdzekļu nozari, lai pēc iespējas ātrāk risinātu minētos uzdevumus, kā arī stiprinātu nozares konkurētspēju un veicinātu nodarbinātību.

6.11. Ar Septītās pamatprogrammas līdzekļiem, kas paredzēti pētniecībai, var sekmēt šo mērķu sasniegšanu, atbalstot uzņēmumus, kas veic ražošanu Eiropā un izmanto Eiropas ražošanas ķēdes. Šajā nolūkā nozīmīgu ieguldījumu varētu sniegt tieši divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībai — jo īpaši MVU — paredzēta pētniecības platforma, kas sekmē uzņēmumu sadarbību, lai noteiktu pētniecības prioritātes, kā tas notiek autorūpniecības nozarē.

6.12. Komisija nesen nāca klajā ar Rīcības plānu mobilitātes veicināšanai pilsētās, kurā viens no izvirzītajiem mērķiem ir satiksmes plūsmas uzlabošana, ko divriteņu mehāniskie transportlīdzekļi sekmē pēc savas būtības. Krīze ir skārusi divriteņu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecību, taču ilgtermiņā tā gūs labumu, jo arvien pieaugs vajadzība pēc alternatīviem zemu emisiju transportlīdzekļiem, kas nodrošina ilgtspējīgu mobilitāti, īpaši pilsētās, ar nosacījumu, ka pašreizējās ekonomiskās problēmas tiks pārvarētas vidējā termiņā, pirms tās radītu neatgriezeniskās sekas.

Briselē, 2010. gada 18. martā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs

Mario SEPI