

Avizul Comitetului Economic și Social European privind mutațiile industriale și perspectivele sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Europa (aviz din proprie inițiativă)

(2010/C 354/05)

Raportor: **dl RANOCCHIARI**

Coraportor: **dl PESCI**

La 16 iulie 2009, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

Mutațiile industriale și perspectivele sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Europa.

Comisia consultativă pentru mutații industriale (CCMI), însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 4 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 18 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 140 de voturi pentru și 2 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți deține o poziție deosebit de importantă în UE, atât din punct de vedere economic, cât și ocupațional. Activitățile constructorilor sunt foarte diversificate, de la operatori la nivel mondial, care își desfășoară activitatea pe toate segmentele sau pe segmente foarte specializate, la operatori de nivel național sau chiar local, a căror activitate se apropie uneori de cea meșteșugărească. Este și caracteristica sectoarelor conexe, în care există foarte multe IMM-uri ⁽¹⁾.

1.2 Grav afectat de criză în ultimul trimestru al lui 2008, întregul sector a avut de suferit, căderea cererii generând o serie de efecte negative, cu urmări grave din punct de vedere structural și ocupațional (reducerea cererii cu 31 %, ceea ce a dus la scăderea cu 35 % a cifrei de afaceri și a comenzilor, cu impact negativ asupra locurilor de muncă). Datele provizorii referitoare la 2009 confirmă evoluția negativă a pieții, în scădere cu 21 % față de 2008 și cu 25 % față de 2007.

1.3 CESE își exprimă temerea că, dacă nu vor fi puse la punct cât mai repede politici punctuale care să vină în sprijinul acestui sector, în cursul anului 2010 s-ar putea înregistra o nouă pierdere considerabilă de locuri de muncă.

1.4 CESE a organizat o audiere publică în cadrul celui de-al 67-lea Salon internațional al vehiculelor motorizate cu două roți (Milano, 12 noiembrie 2009), pentru a culege opinii suplimentare din partea constructorilor, a furnizorilor de componente, a sindicatelor, utilizatorilor, ONG-urilor și din mediul universitar. Această audiere a confirmat în mare măsură concluziile la care au ajuns membrii grupului de lucru.

1.5 În acest context, CESE:

a) consideră că sunt necesare măsuri adecvate de susținere a cererii de vehicule motorizate cu două roți în statele

membre și solicită Comisiei Europene și statelor membre să încurajeze punerea în aplicare sau revizuirea acestora, la termen, cu o atenție specială acordată vehiculelor al căror impact asupra mediului este mai mic și care răspund unor cerințe de siguranță avansate;

- b) speră ca, în etapa de pregătire a următoarei propuneri de regulament privind vehiculele motorizate cu două roți, Comisia să propună obiective realiste pentru acest sector, care să poată fi îndeplinite în mod progresiv și să corespundă proiectării, industrializării și pieței, garantând flexibilitatea soluțiilor ce trebuie adoptate de industrie, așadar fără mari creșteri de prețuri pentru consumator și ținând seama de conjunctură și de marea diversitate a produselor;
- c) consideră că, pentru a se asigura o concurență loială, trebuie supravegheate mai îndeaproape atât omologarea și piețele, cât și reciprocitatea acordurilor de liber schimb dintre UE și Asia de Sud-Est;
- d) invită Comisia să pună la punct, împreună cu sectorul vehiculelor motorizate cu două roți, o abordare similară CARS 21 ⁽²⁾, în vederea susținerii parteneriatului în acest sector, a competitivității și ocupării forței de muncă;
- e) consideră că al șaptelea Program-cadru (PC7) poate contribui la aceste obiective și solicită înființarea unei platforme destinate sectorului vehiculelor motorizate cu două roți, care să susțină întreprinderile care produc în Europa și care folosesc lanțul de producție european;
- f) invită industria să urmeze mai departe calea restructurărilor, fuziunilor și achizițiilor și să stabilească în continuare relații de colaborare, inclusiv cu furnizorii de piese componente, pentru a valorifica la maximum toate sinergiile posibile;

⁽¹⁾ Lista constructorilor și alte informații referitoare la sectorul vehiculelor motorizate cu două roți sunt disponibile pe site-ul CCMI: http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_en.asp#PTW

⁽²⁾ Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI (Grupul la nivel înalt CARS 21, 2007).

- g) consideră necesară stimularea *dialogului social*, pentru promovarea ocupării forței de muncă în acest sector, prin crearea unor standarde europene de formare permanentă și de specializare a lucrătorilor și, în același timp, prin susținerea unei reduceri a locurilor de muncă instabile;
- h) invită Comisia să asigure un spațiu mai amplu sectorului vehiculelor motorizate cu două roți în cadrul acțiunilor prevăzute în Planul de acțiune pentru mobilitate urbană, contribuția acestui sector la realizarea unei mobilități mai durabile neputând fi pusă la îndoială.

2. Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți în Europa

2.1 Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți deține o poziție deosebit de importantă în UE, din punct de vedere economic și ocupațional, prezentând unele asemănări cu sectorul automobilelor⁽³⁾, dar și, mai ales, o serie de particularități: are dimensiuni mai mici și o structură mai fragmentată, iar producția este mai diversificată.

2.2 Pe parcursul ultimelor decenii, acest sector a evoluat considerabil, mărcile tradiționale europene confruntându-se cu o concurență crescândă din partea celor japoneze. Constructorii japonezi, în prezent printre cei mai importanți din sector, au demarat activități de producție direct în UE. Cu timpul, în Europa, sectorul s-a reorganizat prin restructurări, fuziuni și achiziții, ca și prin constituirea de consorții industriale medii sau mari, alături de care se află producătorii de nișă și un număr semnificativ de IMM-uri.

În prezent, constructorii „tradiționali” europeni, japonezi și americani își păstrează poziția fruntașă pe piața europeană, dar, din anii '90, se confruntă cu o concurență tot mai acerbă din partea economiilor emergente. În ceea ce privește numărul de vehicule fabricate, producția UE este relativ scăzută (1,4 milioane), față de cea a Chinei (peste 20 de milioane), a Indiei (peste 8 milioane) și a Taiwanului (1,5 milioane), dar se caracterizează prin valoare adăugată sporită, inovație, calitate și siguranță.

2.3 Eurostat a atribuit sectorului vehiculelor motorizate cu două roți codul NACE 35.41. Datele cele mai recente, referitoare la 2006, prezintă la nivelul UE 27, în sectorul construcției de vehicule motorizate cu două roți, un tablou alcătuit din 870 de întreprinderi, 80 % dintre acestea fiind situate în șase state membre (Italia, Regatul Unit, Germania, Franța, Spania și Austria). Cifra medie de afaceri de 8 milioane de euro reflectă ponderea considerabilă a IMM-urilor, al căror număr este estimat la 650, adică la circa 75 % din total.

2.4 90 % din producția europeană se datorează unui număr de circa 100 de constructori, de dimensiuni medii-mari și medii-mici, din diverse țări ale UE (cele deja menționate, dar și Republica Cehă, Țările de Jos, Portugalia, Slovenia, Suedia),

precum și din Norvegia și Elveția. Restul de 10 % din producția europeană se împarte între constructorii de dimensiuni mici și foarte mici.

2.5 Constructorii alcătuiesc un tablou foarte diversificat, de la operatori la nivel mondial, care își desfășoară activitatea pe toate segmentele (motociclete concepute pentru diferite întrebuințări, de capacitate cilindrică diferită; scutere cu capacitate cilindrică diferită; motorete, tricicluri și cvadricicluri) sau pe segmente foarte specializate, la operatori de nivel național sau chiar local, a căror activitate se apropie uneori de cea meșteșugărească, din punctul de vedere al dimensiunilor și al procesului de producție.

2.6 Reglementările tehnice (omologarea europeană) stabilesc diferite categorii de vehicule motorizate cu două roți, cu caracteristici distincte (capacitate cilindrică, scopul utilizării). La rândul său, directiva europeană privind permisele de conducere stabilește diferitele condiții de obținere a unui permis pentru acest tip de vehicule (motoretă AM, motocicletă A1, motocicletă A2, motocicletă A). Această complexitate contribuie la fragmentarea producției și la reducerea economiilor de scară.

2.7 Fragmentarea industriei vehiculelor motorizate cu două roți are, în parte, cauze istorice, cauza principală fiind însăși natura pieței vehiculelor motorizate cu două roți. Dacă segmentele mai strâns legate de mobilitatea utilitară (cea urbană, în special), precum cel al scuterelor, permit sinergii de producție mai mari, mai ales în ceea ce privește motoarele, segmentele legate de motociclete se pretează în mai mică măsură la sinergii precum utilizarea de motoare și componente comune pe modelele unor mărci diferite. În primul rând, există caracteristici dinamice foarte diferite, în funcție de dimensiunile vehiculului, la care se adaugă deosebirile generate de utilizările speciale cărora le sunt destinate vehiculele și, în fine, diferitele așteptări ale utilizatorilor. În multe cazuri, diverse mărci sunt deseori identificate cu anumite configurații ale motorului (de exemplu, motorul boxer de la BMW, distribuția desmodromică de la Ducati, motorul V-twin de la Moto Guzzi, motorul cu trei cilindri de la Triumph) sau ale roților, aceasta reflectând cererea de pe o piață care, în mare măsură, este alcătuită din pasionați, atât la nivel european, cât și pe piețele de export.

2.8 Vehiculele sunt produse în serii mici și în număr limitat, așadar cu profit mai mic raportat la capitalul investit, în comparație cu sectorul automobilelor. Această caracteristică se răsfrânge în parte și asupra sectorului de componente și de distribuție.

2.9 Susținută de o piață UE în expansiune începând cu anul 2002 (+22 % în perioada 2002-2007), cifra de afaceri a sectorului de producție de vehicule motorizate cu două roți se ridică la 7 miliarde de euro în 2006, dintr-un total de 34 de miliarde, reprezentând cifra de afaceri a sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Uniunea Europeană. Este demn de reținut faptul că, în perioada 2004-2006, în UE sectorul acesta a progresat cu 12 %, creștere superioară ca procent celei a sectorului meșteșugăresc în general și celei a sectorului de automobile (ambele, de câte 8 %) și cu impact pozitiv asupra ocupării forței de muncă.

⁽³⁾ A se vedea Raportul de informare al CCMI pe tema „Industria automobilelor din Europa: situația actuală și perspective”, adoptat de CCMI la 13 noiembrie 2007.

3. Rolul sectoarelor conexe: componente, distribuție și asistență postvânzare

3.1 Sectoarele componentelor și distribuției sunt, de asemenea, foarte fragmentate.

3.2 Componentele provin în parte de la furnizori din sectorul automobilelor, cu activități secundare și în sectorul vehiculelor motorizate cu două roți (sisteme de alimentare), dar, mai ales, dat fiind nivelul înalt de specializare, de la furnizori specifici (roți, țevi de echipament, ambreiaje etc.). Numărul de furnizori din acest sector este estimat la circa 500. Aceștia sunt, din punct de vedere istoric, europeni (cei mai mulți, din Italia, Spania, Franța, Regatul Unit, Germania și Țările de Jos). În ultimii ani a crescut concurența din partea furnizorilor din Asia. Pentru a le face față, la rândul lor, unii furnizori europeni și-au delocalizat o parte din activități în Asia. Cu toate acestea, sectorul european de componente depinde în exclusivitate de comenzile venite din partea producătorilor europeni.

3.3 Rețeaua de distribuție și de asistență răspunde unei exigențe de proximitate specifică sectorului vehiculelor motorizate cu două roți (în special în cazul motoretelor și al scuterelor): în UE există aprox. 37 000 de puncte de vânzare și asistență postvânzare, deseori gestionate de întreprinderi familiale. Italia, Franța, Regatul Unit, Germania, Spania, Țările de Jos, Grecia și Suedia reprezintă 91 % din cifra de afaceri a sectorului de distribuție și asistență, cifră care a crescut cu 5 % în perioada 2004-2006.

4. Ocuparea forței de muncă și aspectele sociale

4.1 În perioada 2002-2007, ocuparea forței de muncă în sectorul vehiculelor motorizate cu două roți a sporit constant, ajungând la 150 000 de locuri de muncă în UE, în anul 2007. Este demn de reținut faptul că, în perioada 2004-2006, creșterea nivelului de ocupare a forței de muncă în acest sector a fost de 4 %, comparativ cu o scădere cu 3 % în sectorul meșteșugăresc în general și cu 5 % în sectorul automobilelor. Creșterea face dovada dinamismului și capacității de inovare a sectorului, susținută în această situație dificilă de o cerere sporită de vehicule destinate mobilității urbane sau activităților de divertisment.

4.2 25 000 de locuri de muncă, situate în special în Italia, Spania, Franța, Regatul Unit, Germania, Austria și Țările de Jos, sunt direct legate de producția de vehicule motorizate cu două roți. Caracterul sezonier al pieței de vehicule motorizate cu două roți (activă mai ales primăvara și vara) determină anumite perioade de „vârf de producție”, pe parcursul cărora constructorii recurg și la lucrători sezonieri. În acest sens, pentru a răspunde exigențelor temporare ale pieței, este nevoie de flexibilitate sporită.

4.3 20 000 de locuri de muncă, situate în special în Italia, Spania, Franța, Regatul Unit, Germania, Țările de Jos și Ungaria, se află în sectorul de componente.

4.4 105 000 de locuri de muncă aparțin sectorului vânzărilor și al asistenței postvânzare. Prin natura lor, acestea acoperă tot teritoriul UE, deși 92 % din forța de muncă se află în Italia, Germania, Franța, Regatul Unit, Spania, Țările de Jos, Grecia, Belgia și Suedia.

5. Contextul economic actual și tendințele internaționale

5.1 Datele prezentate anterior demonstrează faptul că sectorul vehiculelor motorizate cu două roți a fost foarte dinamic în ultimii ani, cu o piață europeană în creștere care cuprindea, în 2007, peste 2,7 milioane de vehicule (parcul de vehicule aflate în circulație în UE este estimat la circa 34 de milioane de vehicule). Criza care a afectat UE pe parcursul ultimilor doi ani a provocat însă în 2008 o reducere a pieței UE cu 7,4 % comparativ cu anul 2007. În ultimul trimestru mai ales, s-a înregistrat o reducere semnificativă, cu 34 %, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007. Această tendință negativă s-a accentuat în primul trimestru al anului 2009, când vânzările de vehicule motorizate cu două roți au înregistrat o reducere cu 37 % comparativ cu aceeași perioadă a anului 2008. Datele referitoare la 2009, încă provizorii, confirmă această tendință negativă a pieței, indicând o scădere cu 21 % față de 2008 și cu 25 % față de 2007.

5.2 Urmările crizei se resimt pretutindeni în acest sector. Pentru constructori, pe lângă faptul că a avut un impact negativ asupra profiturilor, scăderea vânzărilor a presupus și diminuarea producției, în vederea gestionării stocurilor excedentare. La rândul ei, această diminuare a antrenat reducerea numărului de ore de lucru, întreruperi ale producției și recurgerea în mai mică măsură la lucrătorii sezonieri, fiind revizuite în consecință și planurile industriale pe termen scurt și mediu. În unele cazuri, au fost necesare reduceri permanente ale efectivelor, de până la 25 %. Unii dintre constructorii medii-mici au intrat în regim de administrare judiciară și sunt în prezent de vânzare, alții chiar și-au încetat activitatea. Aceste tendințe prevestesc noi restructurări, chiar dacă efectele lor asupra structurii economico-sociale în materie de posibile delocalizări în afara Europei sunt greu de prevăzut.

5.3 Confrunțați fiind cu scăderea cererii din partea constructorilor, furnizorii de componente trebuie, la rândul lor, să-și reducă producția, ceea ce va avea un impact negativ asupra nivelului de ocupare a forței de muncă. Unii dintre ei au fost obligați să-și înceteze activitatea și, în stadiul actual, se estimează că aproximativ 10 % dintre furnizorii acestui sector riscă să dea faliment. Această situație duce la apariția unor costuri suplimentare pentru constructori, care trebuie să facă investiții neprevăzute pentru a-i susține pe furnizorii de componente sau pentru a găsi alți furnizori, fiind puși chiar în situația de a pune la punct prese noi pentru piese de aluminiu sau plastic, astfel încât să suplinească aprovizionarea de care nu mai dispun în prezent. Comenzile și cifra de afaceri înregistrează în prezent o scădere de aprox. 40 %. Nu de puține ori, ca să rămână competitivi, mulți constructori apelează la furnizori din Asia de Sud-Est.

5.4 Sectorul distribuției și asistenței postvânzare este grav afectat de criză și de reducerea activității, aceasta și din cauza faptului că întreprinderile sunt de mici dimensiuni (IMM-uri și întreprinderi familiale). În Spania, de exemplu, s-a înregistrat în 2008 o reducere cu 25 % a numărului punctelor de vânzare, peste 6 000 de persoane fiind concediate din această cauză. Dacă această tendință se menține, din 2009 până în 2010, se preconizează închiderea a circa 25 % dintre întreprinderi și concesionari și a 60 % dintre agenții. Efectele crizei asupra rețelei de distribuție vor genera costuri suplimentare și pentru constructori, care trebuie să susțină rețeaua, astfel încât să poată menține punctele de desfacere pentru produsele lor și să poată profita de redresarea economică la momentul potrivit.

5.5 CESE își exprimă temerea că, dacă nu vor fi puse la punct cât mai repede politici punctuale care să vină în sprijinul acestui sector, în cursul anului 2010 s-ar putea înregistra o nouă pierdere considerabilă de locuri de muncă. În plus, pentru a contribui la menținerea ocupării forței de muncă în acest sector, sunt necesare atât stimularea *dialogului social* prin promovarea formării permanente și a specializării lucrătorilor, inclusiv la nivel universitar, cât și susținerea unei reduceri a locurilor de muncă instabile.

5.6 Până în prezent, măsurile preconizate de susținere a cererii de vehicule motorizate cu două roți au fost sporadice și insuficiente. Spre deosebire de situația din sectorul automobilelor, în Europa doar Italia a introdus rapid o primă de casare, cu efecte pozitive pentru piața italiană și, implicit, pentru cea europeană, pe lângă faptul că a promovat retragerea din circulație a vehiculelor foarte poluante. În Italia s-a trecut de la situația inițială, din primele două luni ale lui 2009, când s-a înregistrat o scădere de circa 35 % pe piața internă, la o situație pozitivă în cazul scuterelor cu capacitate cilindrică mică, care au beneficiat de contribuția de 500 EUR pentru casarea vehiculelor depășite; motocicletele și motorele se află în continuare într-o situație dificilă, cu o scădere totală de peste 20 %. Deși Spania a aprobat în iulie, după anunțuri repetate timp de câteva luni, o primă de casare a vehiculelor motorizate cu două roți, nu a trecut încă la aplicarea acesteia, încurajând în acest mod consumatorii să rămână în expectativă și reducând și mai mult numărul achizițiilor (din ianuarie până în august 2009, s-a înregistrat o scădere de 52 % la motoare și de 43 % la motociclete, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2008). Exemplul dovedește importanța unui cadru legislativ european care să asigure stabilitatea piețelor naționale și să sporească încrederea consumatorilor.

5.7 Măsurile de susținere a cererii sunt, desigur, avantajoase pentru utilizatori, dar nu rezolvă neapărat problema sectorului de componente sau a sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Europa. În Italia, de exemplu, contribuția fixă de 500 EUR a promovat în mod exponențial vânzarea scuterelor mici (125-150 c.c.), importate din Taiwan la prețuri de catalog cuprinse între 1 500 și 2 000 EUR, și în mai mică măsură produsele europene, mai scumpe; în același timp, nu a servit nici la susținerea cererii de vehicule motorizate cu două roți de dimensiuni medii, cu prețuri de catalog cuprinse între 6 000 și 8 000 EUR. Sectorul european de componente nu a avut de profitat, deoarece nu aprovizionează producători asiatici.

Pentru a asigura beneficii pentru întregul sector, trebuie luate măsuri de susținere a cererii, astfel încât contribuția să crească odată cu prețul de catalog al vehiculelor pentru care se acordă prime, în special cele care se evidențiază prin soluții avansate în materie de impact redus asupra mediului și prin sisteme avansate de siguranță.

5.8 Trebuie facilitat de urgență accesul la finanțări al întreprinderilor europene din sector, astfel încât acestea să poată susține cheltuielile suplimentare generate de criză și să investească în continuare în cercetare, dezvoltare și inovare (constructori și furnizori de componente deopotrivă), pentru a-și menține competitivitatea mizând pe calitate și inovare și pentru a produce vehicule tot mai ecologice și mai sigure.

6. Perspectivele sectorului: provocări și oportunități

6.1 În cazul în care rezultatele negative din primul semestru persistă pe tot parcursul anului 2009, întregul sector se va confrunta în 2010 cu o reducere a capacității de a contracta credite la bănci. Chiar și în cazul unei redresări imediate, capacitatea de investiție și de cercetare-dezvoltare va scădea, cu efecte negative pe termen mediu, care vor accentua vulnerabilitatea întreprinderilor, și cu posibile repercusiuni asupra ocupării forței de muncă.

6.2 Pe parcursul ultimului deceniu, începând cu introducerea standardului Euro 1, în 1999, până la standardele care se aplică în prezent, s-a obținut în acest sector o importantă reducere a emisiilor poluante, de circa 90 % la CO și HC și de peste 50 % la NO_x. În ceea ce privește reducerea poluării acustice, s-au obținut rezultate încurajatoare; întregul sector (inclusiv asociațiile de consumatori) depune încă eforturi în scopul obținerii unor îmbunătățiri suplimentare, în primul rând prin utilizarea de țevi de eșapament omologate și printr-un stil de a conduce mai respectuos față de mediu. În ceea ce privește siguranța, sectorul a făcut dovada capacității sale de inovare printr-o serie de sisteme de frânare avansate care, treptat, sunt aplicate la diverse tipuri de vehicule motorizate cu două roți, inclusiv la cele de concepție nouă, precum triciclurile și cvadriciclurile.

6.3 Comisia pregătește în prezent o propunere de regulament privind vehiculele motorizate cu două roți, așteptată în primele luni ale lui 2010. Deși sunt necesare în continuare progrese în ceea ce privește mediul și siguranța, în contextul economic actual este esențial să se evite schimbările majore și să se ia în considerare capacitățile reale ale sectorului și dimensiunile operatorilor săi economici. În ceea ce privește noile standarde Euro, trebuie propuse obiective realizabile, cu aplicare graduală și care să respecte termenele impuse de proiectare, de producție și de piață. Este de dorit ca regulamentul să promoveze o abordare care să permită sectorului să-și fructifice capacitățile proprii de inovare, garantându-i un grad de flexibilitate care să țină seama de conjunctură și de marea diversitate de produse (în materie de caracteristici tehnice și de piață), în special sub aspectul răspândirii sistemelor avansate de frânare. Industria a prezentat deja Comisiei propuneri în acest sens, referitoare la aspectele de mediu și de siguranță rutieră.

6.4 Constructorii „tradiționali” sunt expuși în prezent – și vor fi tot mai mult pe viitor – mai ales în contextul economic actual, la o concurență de tipul preț mic/calitate scăzută (*low cost/low quality*), provenind din Asia de Sud-Est, în special în cazul vehiculelor motorizate cu două roți cu capacitate cilindrică mică și medie, la care marjele sunt mai mici. Din anchetele efectuate, rezultă că deseori produsele importate nu sunt conforme standardelor europene, prezentând riscuri pentru siguranța consumatorului și pentru mediu. Teste efectuate pe un eșantion de vehicule motorizate pe două roți chinezești importate în UE au dezvăluit neconformități în ceea ce privește distanța de frânare, cu până la 35 % mai mare, și emisiile poluante, cu până la de 20 de ori mai ridicate decât cerințele UE pentru omologarea tipului. Sunt și probleme legate de contrafacerea vehiculelor sau a unor părți ale vehiculelor de producție europeană, de către constructori aparținând economiilor emergente, precum și de falsificare a certificatelor de conformitate de către întreprinderile comerciale care importă vehicule neconforme în UE. Pentru a avea certitudinea unei concurențe loiale pe un segment al pieței europene foarte sensibil la prețuri, este necesară o supraveghere mai atentă în materie de omologare și de comercializare, prin controale riguroase privind „conformitatea producției” vehiculelor puse în vânzare, efectuate de către autoritățile competente sau/și serviciile de control tehnic, pentru a se verifica conformitatea cu tipul omologat și respectarea drepturilor de proprietate intelectuală.

6.5 Constructorii „tradiționali” sunt însă apreciați de consumatori pentru design, calitatea produselor și gradul acestora de inovare și de siguranță. Afirmația este valabilă pentru vehiculele „vârf de gamă”, cu capacitate cilindrică mică și medie și, mai ales, pentru vehiculele cu capacitate cilindrică mare și înaltă valoare adăugată, care se disting prin soluțiile tehnice adoptate și la care marca este importantă. Aceste produse sunt mai afectate de contextul economic actual. Răspândirea, pe scară tot mai largă, a vehiculelor avansate din punct de vedere tehnologic, precum, de exemplu, vehiculele hibride și cele electrice, care încep să apară pe piață, va depinde în mare măsură de susținerea din partea sectorului public și, deci, de capacitatea de a depăși criza actuală.

6.6 Acordurile de liber schimb reclamă o atenție specială, astfel încât liberalizarea taxelor vamale între UE și țările din Asia de Sud-Est să fie profitabilă pentru ambele părți, ca și eliminarea barierelor netarifare (de exemplu, interdicția de circulație în China pentru vehiculele motorizate cu două roți și o capacitate cilindrică de peste 250 c.c.), care le pun mari probleme exportatorilor europeni.

6.7 Pentru a face față provocărilor actuale, așa cum au mai făcut-o în trecut, constructorii trebuie să urmeze calea restructurărilor, fuziunilor și achizițiilor și să stabilească în continuare relații de colaborare, pentru a valorifica la maximum toate sinergiile posibile.

6.8 Supraviețuirea furnizorilor de componente europeni este esențială pentru menținerea caracterului specific al producției europene, recunoscută de utilizatori drept exclusivă. Trebuie așadar evitat riscul repetării situației din sectorul de biciclete, de pildă, care se confruntă cu dispariția furnizorilor de componente importante (ca, de exemplu, producătorii de cadre), ceea ce a făcut ca Europa să depindă de China pentru a putea asambla biciclete.

6.9 Furnizorii europeni de componente nu sunt în măsură să facă față unei concurențe a prețurilor, trebuind neapărat să pună accentul pe inovare, pe dezvoltarea proiectării alături de constructori, în vederea realizării – acolo unde este posibil – a unor economii de scară, și pe un parteneriat real, care să asigure fluxul de comenzi între constructori și furnizori pentru segmentul „vârf de gamă”.

6.10 Pentru a face față cât mai bine acestor provocări și pentru a susține competitivitatea sectorului și ocuparea forței de muncă, se recomandă o abordare similară CARS21, dar adaptată sectorului vehiculelor motorizate cu două roți, în ansamblu.

6.11 Fondurile pentru dezvoltare din cadrul PC7 pot contribui la îndeplinirea acestor obiective, favorizând întreprinderile care produc în Europa și care se servesc de filiera europeană. În acest scop, o platformă de cercetare dedicată sectorului vehiculelor motorizate cu două roți ar putea avea o contribuție esențială – în special pentru IMM-uri – prin participarea la consorții care să stabilească priorități de cercetare, așa cum se întâmplă în sectorul automobilelor.

6.12 Comisia a prezentat recent un plan de acțiune pentru promovarea mobilității urbane, printre obiective numărându-se și acela al fluidizării traficului, vehiculele motorizate cu două roți răspunzând prin natura lor acestui deziderat. Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți a devenit vulnerabil din cauza crizei, însă pe termen lung va beneficia de pe urma nevoii crescânde de vehicule alternative, cu emisii scăzute de CO₂, pentru o mobilitate mai durabilă, în special în orașe, cu condiția ca dificultățile economice actuale să poată fi depășite pe termen mediu, fără pierderi iremediabile.

Bruxelles, 18 martie 2010

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Mario SEPI