

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Priemyselné zmeny a vyhlídky sektora dvojkolesových motorových vozidiel v Európe“ (stanovisko z vlastnej iniciatívy)**

(2010/C 354/05)

Spravodajca: **pán RANOCCHIARI**

Pomocný spravodajca: **pán PESCI**

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 16. júla 2009 rozhodol vypracovať podľa článku 29 ods. 2 vnútorného poriadku stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému:

„Priemyselné zmeny a vyhlídky sektora dvojkolesových motorových vozidiel v Európe“.

Poradná komisia pre priemyselné zmeny (CCMI) poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 4. februára 2010.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 461. plenárnom zasadnutí 17. a 18. marca (schôdza z 18. marca) prijal 140 hlasmi za, pričom nikto nehlasoval proti a 2 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

## 1. Závbery a odporúčania

1.1 Sektor dvojkolesových motorových vozidiel má v EÚ značný význam pre hospodárstvo a zamestnanosť. Svet výrobcov dvojkolesových motorových vozidiel je veľmi rôznorodý. Zahŕňa hospodárske subjekty pôsobiace na celosvetovej úrovni vo všetkých segmentoch alebo vo veľmi špecializovaných segmentoch, hospodárske subjekty na národnej alebo dokonca miestnej úrovni, ktoré majú niekedy blízko k remeselníckej výrobe. To platí aj pre dodávateľský priemysel, kde majú veľké zastúpenie malé a stredné podniky <sup>(1)</sup>.

1.2 Keď ho v poslednom štvrtroku 2008 postihla kríza a poklesol dopyt, v celom sektore to vyvolalo rad ťaživých následkov, ktoré nepriaznivo ovplyvnili štruktúru sektora a zamestnanosť v ňom (dopyt sa znížil o 31 %, následne sa znížili tržby o 35 %, čo malo negatívny dosah na zamestnanosť). Predbežné údaje za rok 2009 potvrdzujú negatívne fungovanie trhu so znížením o 21 % v porovnaní s rokom 2008, a o 25 % v porovnaní s rokom 2007.

1.3 EHSV sa obáva, že ak nebudú čo najskôr vypracované opatrenia na podporu tohto odvetvia, môže dôjsť k ďalšej výraznej strate pracovných miest v priebehu roku 2010.

1.4 EHSV zorganizoval verejnú diskusiu v rámci 67. ročníka Medzinárodného salónu motocyklov (Miláno, 12. novembra 2009) s cieľom získať ďalšie informácie z prvej ruky od výrobcov motocyklov, výrobcov komponentov, odborárov, užívateľov, mimovládnych organizácií a akademickej obce. Táto verejná diskusia v podstate potvrdila presvedčenie, ku ktorému dospela pracovná skupina.

1.5 V tejto súvislosti EHSV:

a) považuje za potrebné primerané opatrenia na podporu dopytu po dvojkolesových motorových vozidlách

v členských štátoch a žiada Európsku komisiu a členské štáty, aby podporili ich uplatňovanie resp. obnovenie po ich skončení, a pritom kládli osobitný dôraz na vozidlá s menším dosahom na životné prostredie a vyššou úrovňou bezpečnosti,

- b) žela si, aby Komisia v rámci prípravy budúceho návrhu nariadenia o dvojkolesových motorových vozidlách navrhla ciele, ktoré sektor dokáže postupne zrealizovať, v súlade s dizajnom, priemyselnou výrobou a trhom, pričom by zaručila pružnosť pri riešení prijateľných pre výrobcov s menším nárastom ceny pre spotrebiteľov a vzala do úvahy hospodársku situáciu a veľkú rozmanitosť týchto produktov,
- c) zastáva názor, že na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže je potrebné zvýšenie dohľadu nad typovým schvaľovaním a trhmi, ako aj reciprocita dohôd o voľnom obchode medzi EÚ a krajinami juhovýchodnej Ázie,
- d) vyzýva Komisiu, aby v prípade sektora dvojkolesových motorových vozidiel uplatnila podobný prístup ako pri CARS 21 <sup>(2)</sup>, a tým v sektore podporila partnerstvo, hospodársku súťaž a zamestnanosť,
- e) domnieva sa, že siedmy rámcový program môže prispieť k dosiahnutiu týchto cieľov a žela si vytvorenie platformy pre sektor dvojkolesových motorových vozidiel a podporu firiem, ktoré vyrábajú v Európe a využívajú európsky dodávateľský reťazec,
- f) vyzýva priemyselné podniky, aby pokračovali cestou reštrukturalizácií, fúzií a akvizícií a ďalej rozvíjali spoluprácu aj s výrobcami komponentov s cieľom dosiahnuť maximálnu synergiu,

<sup>(1)</sup> Zoznam výrobcov a ďalšie informácie o sektore motorových vozidiel nájdete na internetovej stránke poradnej komisie pre priemyselné zmeny: [http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions\\_reports/total\\_list/index\\_en.asp#PTW](http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_en.asp#PTW)

<sup>(2)</sup> Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie (skupina na vysokej úrovni CARS 21 v roku 2007).

- g) pokladá za potrebné rozvíjať sociálny dialóg s cieľom podporiť zamestnanosť v sektore tvorbou európskych noriem pre celoživotné vzdelávanie a zvyšovanie odbornosti pracovníkov a zároveň podporovať znižovanie počtu neistých pracovných miest,
- h) vyzýva Komisiu, aby dvojkolesovým motorovým vozidlám vyhradila dostatočný priestor v rámci opatrení akčného plánu pre mestskú mobilitu, pretože určite môžu prispieť k dosiahnutiu udržateľnejšej mobility.

## 2. Sektor dvojkolesových motorových vozidiel v Európe

2.1 Sektor dvojkolesových motorových vozidiel má v EÚ značný význam pre hospodárstvo a zamestnanosť. Má síce niekoľko spoločných znakov s automobilovým sektorom<sup>(3)</sup>, ale predovšetkým má niekoľko špecifik: je menší, jeho štruktúra je zväčša rozdrobená a typológia výroby rôznorodejšia.

2.2 Tento sektor zaznamenal v priebehu posledných desaťročí významný vývoj, keď historické európske trhy boli vystavené rastúcej japonskej konkurencii. Japonskí výrobcovia, ktorí dnes patria medzi hlavných aktérov sektora, vyvinuli výrobné aktivity priamo v EÚ. Postupne došlo v tomto sektore v Európe k reorganizácii prostredníctvom reštrukturalizácií, fúzií, akvizícií a vytvárania stredne veľkých a veľkých priemyselných skupín, ktoré spolupracujú s malými výrobcami vyplňajúcimi medzery na trhu a veľkým počtom malých a stredných podnikov.

V súčasnosti si „tradiční“ európski, japonskí a americkí výrobcovia síce udržiavajú vedúce postavenie na európskom trhu, ale od 90. rokov musia čeliť narastajúcej konkurencii nových ekonomík. Pokiaľ ide o počet vyrobených vozidiel, EÚ je na tom pomerne slabo (1,4 milióny) v porovnaní hlavne s Čínou (vyše 20 miliónov), Indiou (vyše 8 miliónov) a Taiwanom (1,5 milióna). Pre európsku produkciu je však príznačná vyššia pridaná hodnota, inovácia, kvalita a bezpečnosť.

2.3 Eurostat uvádza sektor dvojkolesových motorových vozidiel pod kódom NACE 35.41. Podľa najaktuálnejších údajov, ktoré sa vzťahujú na rok 2006, na úrovni EÚ 27 členských štátov pôsobí v sektore výroby dvojkolesových motorových vozidiel 870 podnikov, z ktorých 80 % sa nachádza v šiestich členských štátoch (Taliansko, Spojené kráľovstvo, Nemecko, Francúzsko, Španielsko a Rakúsko). Priemerný obrat 8 miliónov EUR svedčí o významnom počte malých a stredných podnikov, ktorý sa odhaduje na 650, čo predstavuje 75 %.

2.4 Asi sto stredne veľkých a stredne malých výrobcov, ktorí vyrábajú v rôznych krajinách EÚ (okrem už uvedených to je Česká republika, Holandsko, Portugalsko, Slovinsko, Švédsko), ako aj v Nórsku a Švajčiarsku, realizuje 90 % európskej

produkcie. Zvyšných 10 % európskej výroby je rozdelených medzi malých alebo veľmi malých výrobcov.

2.5 Sektor výrobcov dvojkolesových motorových vozidiel je veľmi rozmanitý. Sú v ňom hospodárske subjekty pôsobiace vo všetkých segmentoch (motocykle na rôzne použitie, rôzneho objemu valcov, skútre rôzneho objemu valcov, mopedy, trojkoľky a štvorkolky) alebo veľmi špecializované subjekty, ale aj subjekty pôsobiace na vnútroštátnej alebo dokonca lokálnej úrovni, ktoré majú niekedy vzhľadom na svoju veľkosť a uplatňované výrobné postupy bližšie k remeselnej výrobe.

2.6 Technické predpisy (európske typové schvaľovanie) stanovujú rôzne kategórie dvojkolesových motorových vozidiel s odlišnými špecifikami (objem valcov, použitie). Európska smernica o vodičských preukazoch stanovuje rôzne podmienky na získanie oprávnenia viesť dvojkolesové motorové vozidlá (moped AM, motocykel A1, motocykel A2, motocykel A). Toto zložité členenie podporuje rozdrobenosť produkcie a znižuje úspory z rozsahu.

2.7 Rozdrobenosť priemyslu dvojkolesových motorových vozidiel má sčasti aj historické korene, ale vyplýva hlavne zo samotnej povahy trhu dvojkolesových motorových vozidiel. Kým segmenty užšie naviazané na úžitkovú mobilitu (zvlášť na mestskú mobilitu), ako napríklad skútre, umožňujú vyšší stupeň výrobných synergií, hlavne v oblasti hnacích jednotiek, segmenty naviazané na motocykle poskytujú menej možností na synergiu, akou je napríklad využívanie spoločných hnacích jednotiek a iných komponentov na modeloch rôznych značiek. Veľmi odlišné sú predovšetkým dynamické vlastnosti vozidiel závislé od ich veľkosti, ale rozdiely sú aj v špeciálnom využití, na ktoré sú dané vozidlá určené. Odlišné sú nakoniec aj očakávania samotných užívateľov. V mnohých prípadoch existuje veľmi výrazné stotožňovanie rôznych značiek s určitými konfiguráciami motorov (napríklad motor boxer pri BMW, desmodromický rozvod pri značke Ducati, motor V-twin pri Moto Guzzi, trojvalcový motor značky Triumph) alebo typmi rámu, náprav a prevodov v súlade s dopytom na trhoch, tvorených prevažne nadšencami, či už ide o trhy európske alebo exportné.

2.8 Vozidlá sú vyrábané v malých sériách a obmedzených množstvách, z čoho vyplýva nižšia rentabilita investovaného kapitálu hlavne v porovnaní s automobilovým sektorom. Toto platí sčasti aj pre sektor komponentov a distribúcie.

2.9 Obrat z dvojkolesových motorových vozidiel vyrobených v EÚ dosiahol 7 miliárd EUR v roku 2006, a to z celkového obratu 34 miliárd EUR v sektore dvojkolesových motorových vozidiel v Európskej únii. Tomuto napomohol trh EÚ, ktorý bol od roku 2002 v rozmachu (nárast 22 % v období 2002 až 2007). Je zaujímavé, že v období rokov 2004 – 2006 zaznamenal tento sektor nárast o 12 %, čo bolo viac než vo výrobnom sektore vôbec a v automobilovom sektore (v obidvoch bol nárast 8 %), čo malo pozitívny dosah na zamestnanosť.

<sup>(3)</sup> Pozri informačnú správu poradnej komisie CCMi na tému „Automobilový priemysel v Európe: súčasná situácia a vyhliadky“, ktorú CCMi schválila 13. novembra 2007.

### 3. Úloha dodávateľov komponentov, distribúcie a popredajného servisu

3.1 Výrazná roztrieštenosť je príznačná aj pre sektor komponentov a distribúcie.

3.2 Komponenty podchádzajú sčasti od dodávateľov automobilového sektora, ktorí okrajovo pôsobia aj v sektore dvojkolesových motorových vozidiel (napájacie a dopravníkové systémy), ale vzhľadom na požadovanú špecializáciu predovšetkým od špecifických dodávateľov (disky, výfuky, spojky atď.). Počet dodávateľov komponentov tohto sektora sa odhaduje na 500. Sú to tradične európski dodávatelia (pôsobiaci hlavne v Taliansku, Španielsku, Francúzsku, Spojenom kráľovstve, Nemecku a Holandsku). V posledných rokoch sa zvýšila konkurencia ázijských dodávateľov. V snahe čeliť tejto konkurencii niektorí európski dodávatelia presunuli časť svojej výroby do Ázie. Európski dodávatelia komponentov sú však závislí od objednávok európskych výrobcov.

3.3 Distribučná a asistenčná sieť splňa požiadavku blízkosti, ktorá je špecifická pre dvojkolesové motorové vozidlá (hlavne v prípade mopédov a skútrov): v EÚ existuje okolo 37 000 aktívnych predajných a asistenčných miest, ktoré sú často rodinnými podnikmi. Taliansko, Francúzsko, Spojené kráľovstvo, Nemecko, Španielsko, Holandsko, Grécko a Švédsko predstavujú 91 % obratu sektora distribúcie a popredajného servisu. V období rokov 2004 až 2006 sa tento obrat zvýšil o 5 %.

### 4. Zamestnanosť a sociálne aspekty

4.1 V období rokov 2002 až 2007 sa zamestnanosť v sektore dvojkolesových motorových vozidiel stále zvyšovala a v roku 2007 dosiahla v EÚ hodnotu 150 000 zamestnancov. Je zaujímavé, že v období rokov 2004 až 2006 predstavoval nárast zamestnanosti v sektore 4 %, kým vo výrobnom sektore ako takom bol zaznamenaný pokles 3 % a v automobilovom priemysle 5 %. Tento nárast svedčí o dynamickosti a inovatívni sektora, ktorý čelí tejto zložitej situácii vďaka rastúcemu dopytu po vozidlách, ktoré buď uľahčujú mestskú mobilitu alebo spríjemňujú trávenie voľného času.

4.2 25 000 týchto pracovných miest je priamo vo výrobe dvojkolesových motorových vozidiel hlavne v Taliansku, Španielsku, Francúzsku, Spojenom kráľovstve, Nemecku, Rakúsku a Holandsku. Sezónny charakter trhu s dvojkolesovými motorovými vozidlami (zameraný hlavne na jar a leto) znamená nápor na výrobu v určitých obdobiach roka, počas ktorých výrobcovia zamestnávajú aj sezónnych pracovníkov. V tomto zmysle je potrebná určitá pružnosť, ktorá umožňuje čeliť dočasným požiadavkám trhu.

4.3 20 000 týchto pracovných miest je vo výrobe komponentov pre dvojkolesové motorové vozidlá hlavne v Taliansku,

Španielsku, Francúzsku, Spojenom kráľovstve, Nemecku, Holandsku a Maďarsku.

4.4 105 000 týchto pracovných miest je v distribúcií a popredajných službách. Tieto pracovné miesta sú rozložené po celej EÚ, hoci v Taliansku, Nemecku, Francúzsku, Spojenom kráľovstve, Španielsku, Holandsku, Grécku, Belgicku a Švédsku sa nachádza 92 % týchto pracovných miest.

### 5. Súčasná hospodárska situácia a medzinárodné trendy

5.1 Uvedené údaje dokazujú, že sektor dvojkolesových motorových vozidiel bol v posledných rokoch veľmi dynamický, že európskom trh zaznamenával rast, ktorý predstavoval v roku 2007 vyše 2,7 milióna vozidiel (vozový park EÚ sa odhaduje približne na 34 miliónov vozidiel). Kríza, ktorá v posledných dvoch rokoch zasiahla EÚ, však spôsobila zníženie trhu EÚ v roku 2008 o 7,4 % v porovnaní s rokom 2007. Zaznamenané bolo výrazne zníženie o 34 % za posledný štvrtrok 2008 v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2007. Tento negatívny trend sa zvýraznil v prvom štvrtroku 2009, keď predaj dvojkolesových motorových vozidiel zaznamenal pokles o 37 % vzhľadom na rovnaké obdobie roku 2008. Zatiaľ predbežné údaje za rok 2009 potvrdzujú negatívne fungovanie trhu s celkovým poklesom o 21 % v porovnaní s rokom 2008 a o 25 % v porovnaní s rokom 2007.

5.2 Účinky krízy sú citelné v celom sektore. Pre výrobcov zníženie predaja, okrem ťažkého dosahu na tržby, znamenalo zníženie výroby s cieľom zabrániť nadmerným zásobám. Toto zníženie spôsobilo skrátenie pracovného času, zastavenia výroby a menšie využívanie sezónnej práce s následnou revíziou krátkodobých a strednodobých obchodných plánov. V niektorých prípadoch bolo nutné trvalo znížiť stavy zamestnancov až o 25 %. Niektorí malí výrobcovia sa dostali pod nútenú správu a ich podniky sú ponúkané na predaj, iní dokonca ukončili svoju činnosť. Tento vývoj je predzvesťou ďalších štrukturálnych zmien, aj keď je ťažké predvídať ich vplyv na ekonomicko-sociálnu štruktúru vzhľadom na možný presun výroby mimo Európy.

5.3 Vzhľadom na zníženie objednávok zo strany výrobcov aj dodávatelia komponentov musia znížiť výrobu, čo má dosah na zamestnanosť. Niektorí museli svoju činnosť ukončiť. V súčasnosti sa odhaduje, že asi desiatim percentám dodávateľov tohto sektora hrozí bankrot. Táto situácia spôsobuje dodatočné náklady aj výrobcovi, ktorí musia neplánovane investovať, aby podporili dodávateľov komponentov alebo našli nových dodávateľov alebo dokonca aby vyvinuli nové formy na hliníkové alebo plastové komponenty, ktoré im už nie sú dodávané. V súčasnosti predstavuje zníženie objednávok, a tým aj tržieb, asi 40 %. Nezriedka sa mnohí výrobcovia v snahe udržať si konkurencieschopnosť obracajú na dodávateľov z juhovýchodnej Ázie.

5.4 Sektor distribúcie a popredajných služieb je aj vzhľadom na veľkosť podnikov (malé a stredné podniky a rodinné podniky) ťažko postihnutý krízou a znížením výroby. Napríklad v Španielsku došlo v roku 2008 k zníženiu počtu predajných miest o 25 % s následným prepustením vyše 6 000 pracovníkov. Ak sa tento trend nezmení, predpokladá sa, že v rokoch 2009 a 2010 v Španielsku ukončí svoju činnosť asi 25 % podnikov a autorizovaných predajcov a 60 % zástupcov. Účinky krízy na distribučnú sieť spôsobujú dodatočné náklady aj výrobcovi, ktorí si musia udržať, a teda podporovať distribučnú sieť, aby si zachovali odbytká pre svoje výrobky a mohli využiť situáciu, keď dôjde k oživeniu hospodárstva.

5.5 EHSV sa obáva, že ak nebudú čo najskôr vypracované opatrenia na podporu tohto odvetvia, môže dôjsť k ďalšej výraznej strate pracovných miest v priebehu roku 2010. Na udržanie zamestnanosti v sektore je okrem toho potrebné rozvíjať sociálny dialóg a podporovať celoživotné vzdelávanie a zvyšovanie odbornosti pracovníkov aj na úrovni univerzít a vysokých škôl a zároveň podporovať znižovanie počtu neistých pracovných miest.

5.6 Časovo obmedzené podporné opatrenia zamerané na zvýšenie dopytu po dvojkolesových motorových vozidlách boli zatiaľ len sporadické a nepostačujúce. Na rozdiel od automobilového sektoru v Európe jedine Taliansko pohotovo schválilo šrotovné, ktorého účinky jednak pozitívne ovplyvnili taliansky a druhotne aj európsky trh, ale tiež urýchlili odstránenie najviac znečisťujúcich vozidiel z obehu. V Taliansku sa počiatočná situácia prvých dvoch mesiacov roku 2009 s prepadom trhu o 35 % zlepšila, pokiaľ ide o skútre nízkeho objemu valcov, pri ktorých bolo možné využiť štátny príspevok vo výške 500 EUR za zošrotovanie starých vozidiel. Situácia je však stále kritická v prípade motocyklov a mopedom, kde celkový pokles predstavuje viac než 20 %. Španielsko, ktoré síce po mesiacoch avizovania nakoniec v júli schválilo štátny príspevok za zošrotovanie starých dvojkolesových motorových vozidiel, toto šrotovné ešte nezačalo uplatňovať, čo udržuje spotrebiteľov vo vyčkávacej pozícii, a teda vlastne brzdí predaj (od januára do augusta 2009 bolo zaznamenané zníženie predaja o 52 % pri mopedom a 43 % pri motocykloch v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2008). Z tohto príkladu je zrejme, aký dôležitý je európsky regulačný rámec, ktorý podporí stabilitu na vnútroštátnych trhoch, a tým zvýši dôveru spotrebiteľov.

5.7 Podporné opatrenia na zvýšenie dopytu sú určite výhodné pre užívateľov, ale nevyhnutne neriešia problém dodávateľov komponentov alebo európskych výrobcov dvojkolesových motorových vozidiel. V Taliansku napríklad prvý príspevok vo výške 500 EUR mimoriadne podporil predaj malých skútrov s objemom valcov 125 a 150 cm<sup>3</sup> v cene od 1 500 do 2 000 EUR dovezených z Taiwanu a v menšej miere drahšie európske výrobky. Nezvýšil však dopyt po motocykloch strednej triedy v cene od 6 000 do 8 000 EUR. Európskym výrobcovi komponentov to nepomohlo, pretože svoje výrobky nedodávajú ázijským výrobcovi. Zdá sa, že na zabezpečenie

prospechu celého sektoru je potrebné vypracovať podporné opatrenia na zabezpečenie príspevku, ktorý by sa zvyšoval súčasne s nárastom cien stimulovaných vozidiel, hlavne vozidiel, ktoré sa vyznačujú modernými riešeniami, pokiaľ ide o menší vplyv na životné prostredie a vyššiu bezpečnosť.

5.8 Je naliehavo potrebné uľahčiť podnikom EÚ pôsobiacim v tomto sektore prístup k finančným prostriedkom, aby mohli znášať dodatočné náklady vyvolané krízou, a ďalej investovať do výskumu, vývoja a inovácie (výrobcovia a dodávatelia komponentov spoločne), aby sa zachovala konkurencieschopnosť v oblasti kvality a inovácie, aby sa vyrábali stále ekologickejšie a bezpečnejšie vozidlá.

## 6. Budúce vyhliadky sektora: výzvy a príležitosti

6.1 Ak by sa negatívne výsledky prvého polroka potvrdili aj za obdobie celého roka 2009, možnosť celého sektora získať úver v bankách v roku 2010 bude znížená. Aj keby k oživeniu hospodárstva došlo okamžite, schopnosť investovať do výskumu a vývoja bude slabá, čo bude mať negatívny strednodobý dosah v podobe zvýšenej nestability podnikov a možných ďalších dôsledkov pre zamestnanosť.

6.2 V období posledných desiatich rokov, od zavedenia európskej normy Euro 1 v roku 1999 po normy uplatňované v súčasnosti, tento sektor dosiahol významné zníženie znečisťujúcich emisií: pri CO a HC o 90 % a pri NO<sub>x</sub> o vyše 50 %. Aj v oblasti znižovania akustického znečistenia sa dosiali povzbudivé výsledky, pričom celý sektor (vrátane združení spotrebiteľov) sa usiluje o ďalšie zlepšenia, ktoré je možné dosiahnuť hlavne na cestách používaním výlučne homologovaných výfukov a výrazne ekologickejšou jazdou. V oblasti bezpečnosti dokázal tento sektor, že je schopný inovovať, radom moderných brzdných systémov, ktoré sú postupne zavádzané do rôznych druhov dvojkolesových motorových vozidiel vrátane vozidiel novej konštrukcie, akými sú napríklad trojkolky a štvorkolky.

6.3 Komisia pripravuje návrh nariadenia o dvojkolesových motorových vozidlách, ktorý by mala predložiť začiatkom roku 2010. Aj keď je potrebné aj naďalej napredovať v oblasti ochrany životného prostredia a bezpečnosti cestnej premávky, vzhľadom na súčasnú hospodársku situáciu je dôležité vyhnúť sa revolučným zmenám a brať do úvahy reálny potenciál tohto sektora a veľkosť jeho hospodárskych subjektov. Pokiaľ ide o nové normy Euro, je potrebné navrhnuť také ciele, ktoré sektor dokáže zrealizovať a ktorých časový plán realizácie bude brať do úvahy požiadavky plánovania, výroby a trhu. V nariadení by bolo treba uprednostniť prístup, ktorý by sektoru umožnil zhodnotiť vlastnú inovačnú kapacitu tým, že by mu zaručil určitú pružnosť, ktorá by brala do úvahy hospodársku situáciu a veľkú rozmanitosť produktov (z hľadiska technických parametrov a trhu), hlavne pokiaľ ide o šírenie moderných brzdných systémov. Zástupcovia priemyselných odvetví už predložili Komisii v tomto zmysle návrhy týkajúce sa životného prostredia a bezpečnosti cestnej premávky.

6.4 „Tradiční“ výrobcovia sú vystavení, zvlášť v súčasnom hospodárskom prostredí, konkurencii „nízkonákladových“ produktov najmä z juhovýchodnej Ázie, ktorých kvalita je nízka, hlavne v prípade dvojkolesových motorových vozidiel malej a strednej kubatúry, pri ktorých je marža zisku veľmi malá. Z vykonaných prieskumov vyplýva, že tieto produkty často nie sú v súlade s európskymi predpismi typového schvaľovania, čím dochádza k ohrozeniu tak bezpečnosti spotrebiteľa ako aj životného prostredia. V testoch vykonaných na vzorke čínskych dvojkolesových motorových vozidiel dovezených do EÚ bola zaznamenaná nehoda spôsobujúca brzdné dráhy o 35 % dlhšie a emisie znečisťujúcich látok 20-krát vyššie než sú požiadavky na typové schválenie EÚ. Sú tu aj problémy súvisiace s napodobovaním vozidiel alebo častí vozidiel európskej výroby výrobcami v krajinách s rýchlo sa rozvíjajúcim hospodárstvom, ako aj falšovanie osvedčení o zhode obchodnými spoločnosťami dovážajúcimi do EÚ vozidlá nezodpovedajúce normám. Na zabezpečenie spravodlivého konkurenčného prostredia v tomto segmente trhu EÚ, ktorý veľmi citlivo reaguje na ceny, je nutný väčší dohľad nad typovým schvaľovaním a nad trhom prostredníctvom dôkladných kontrol „zhody výroby“ predávaných vozidiel zameraných na overenie zhody so schváleným typom a rešpektovanie práv duševného vlastníctva. Tieto kontroly by vykonávali príslušné úrady a/alebo strediská technickej kontroly.

6.5 Spotrebiteľia však u „tradičných“ výrobcov oceňujú dizajn, kvalitu vyhotovenia a mieru inovácie a bezpečnosti. Platí to pre vozidlá vyššej triedy malej a strednej kubatúry, ale najmä pre vozidlá vysokej kubatúry s vysokou pridanou hodnotou, ktoré vynikajú vďaka uplatneným technickým riešeniam a pri ktorých je dôležitá značka. V súčasnej hospodárskej situácii sú najviac postihnuté práve tieto produkty. Väčšie rozšírenie technologicky vyspelých vozidiel, ako napríklad vozidiel na hybridný alebo elektrický pohon, ktoré začínajú prichádzať na trh, bude z veľkej časti závisieť od podpory verejného sektora, a teda od schopnosti prekonať súčasnú krízu.

6.6 Dohody o voľnom obchode si vyžadujú osobitnú pozornosť, aby sa zaručilo, že liberalizácia colných poplatkov medzi EÚ a krajinami juhovýchodnej Ázie, a odstránenie prekážok netarifnej povahy (napríklad zákaz premávky motocyklov s objemom valcov nad 250 cm<sup>3</sup> v Číne), ktoré predstavujú pre európskych vývozcov vážne problémy, prinesú úžitok obidvom stranám.

6.7 Aby európski výrobcovia dokázali čeliť aktuálnym výzvam, musia tak ako v minulosti ísť ďalej cestou reštruktura-

lizácií, fúzií a akvizícií a ďalej rozvíjať spoluprácu, ktorá im umožní dosiahnuť maximálnu synergiu.

6.8 Prežitie európskych výrobcov komponentov má zásadný význam pre zachovanie špecifickosti typických európskych výrobkov, ktoré užívatelia považujú za exkluzívne. Treba preto zabrániť, aby sa zopakovalo to, čo sa stalo napríklad v sektore výroby bicyklov, kde sme boli svedkami zániku významných výrobcov komponentov ako napr. bicyklových rámov, čoho výsledkom je, že dnes je montáž bicyklov v Európe závislá od Číny.

6.9 Európski výrobcovia komponentov nedokážu čeliť konkurencii cenou, a preto sa musia nutne zamerať na inováciu, spoločný vývoj dizajnu s výrobcami vozidiel s cieľom dosiahnuť úspory z rozsahu, kde to je možné, a na efektívne partnerstvo, ktoré zabezpečí tok objednávok medzi výrobcami a dodávateľmi komponentov pre motocykle vyššej triedy.

6.10 Potrebný je prístup podobný prístupu v prípade CARS 21, ktorý by bol špecifický pre sektor dvojkolesových motorových vozidiel ako celok s cieľom čo najlepšie čeliť týmto výzvam, podporiť konkurencieschopnosť sektora a zamestnanosť v ňom.

6.11 Domnieva sa, že fondy vyčlenené pre výskum v rámci siedmeho rámcového programu môžu prispieť k dosiahnutiu týchto cieľov tým, že sa uprednostnia firmy, ktoré vyrábajú v Európe a využívajú európsky dodávateľský reťazec. Výskumná platforma zameraná na sektor dvojkolesových motorových vozidiel by tu bola základným prínosom (zvlášť pre malé a stredné podniky) prostredníctvom účasti v konzorciách, kde by sa stanovili priority výskumu tak, ako je tomu v prípade automobilového priemyslu.

6.12 Komisia nedávno predstavila akčný plán pre mestskú mobilitu. Medzi jeho cieľmi je aj zlepšenie plynulosti mestskej premávky, teda niečo, na čo sú vzhľadom na svoju konštrukciu najvhodnejšie práve dvojkolesové motorové vozidlá. Kríza spôsobila, že sektor dvojkolesových motorových vozidiel sa stal zraniteľným, v dlhodobom horizonte však bude ťažiť z rastúcej potreby alternatívnych vozidiel s nízkymi emisiami v záujme udržateľnejšej mobility hlavne v mestách za predpokladu, že súčasné hospodárske ťažkosti bude možné prekonať v strednodobom časovom horizonte skôr, než vzniknú nenaopraviteľné škody.

V Bruseli 18. marca 2010

Predseda  
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Mario SEPI