

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o spremembah v industriji in perspektivah industrije dvokolesnih motornih vozil v Evropi (mnenje na lastno pobudo)

(2010/C 354/05)

Poročevalec: **g. RANOCCHIARI**

Soporočevalec: **g. PESCI**

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 16. julija 2009 sklenil, da v skladu s členom 29 (2) poslovnika pripravi mnenje na lastno pobudo o naslednji temi:

Spremembe v industriji in perspektive industrije dvokolesnih motornih vozil v Evropi.

Posvetovalna komisija za spremembe v industriji (CCMI), zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 4. februarja 2010.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 461. plenarnem zasedanju 17. in 18. marca (seja z dne 18. marca) s 140 glasovi za in 2 vzdržanima glasovoma.

1. Sklepi in priporočila

1.1 Industrija dvokolesnih motornih vozil je v EU zelo pomembna tako z gospodarskega vidika kot z vidika zaposlovanja. Položaj posameznih proizvajalcev se zelo razlikuje: nekateri so dejavni v svetovnem obsegu, drugi v vseh ali v zelo specializiranih segmentih, nekateri na nacionalni ali celo lokalni ravni, včasih blizu obrtni proizvodnji. To velja tudi za dejavnosti, povezane s to industrijo. V njih so močno zastopana mala in srednje velika podjetja (MSP) ⁽¹⁾.

1.2 V zadnjem četrtletju leta 2008 je to industrijo zajela kriza. Padec povpraševanja je imel vrsto negativnih posledic za celoten sektor in močno vplival na strukturo in zaposlovanje (31-odstotno zmanjšanje povpraševanja s posledičnim 40-odstotnim padcem prodaje in naročil ter negativnim vplivom na zaposlovanje). Začasni podatki za leto 2009 potrjujejo negativen razvoj trga, na katerem je prišlo do 21-odstotnega padca v primerjavi z letom 2008 in 25-odstotnega padca v primerjavi z letom 2007.

1.3 EESO izraža bojazen, da bo v letu 2010 še dodatno izgubljenih precej delovnih mest, če ne bodo čim prej pripravljene ukrepi v podporo panogi.

1.4 EESO je organiziral javno obravnavo v okviru 67. mednarodnega salona motornih koles (Milano, 12. novembra 2009), da bi zbral dodatna mnenja proizvajalcev, dobaviteljev sestavnih delov, sindikatov, uporabnikov, nevladnih organizacij in univerz. Ta obravnava je v glavnem potrdila stališča, ki so bila izražena že v delovni skupini.

1.5 EESO v zvezi s tem:

a) meni, da so potrebni ustrezni ukrepi v podporo povpraševanju po dvokolesnih motornih vozilih v državah članicah,

ter poziva Evropsko komisijo in države članice, naj spodbujajo srednjeročno izvajanje ali podaljšanje veljavnosti teh ukrepov, s posebnim poudarkom na vozilih z manjšim vplivom na okolje in z naprednimi varnostnimi lastnostmi,

b) upa, da bo Komisija pri pripravi prihodnjega predloga uredbe o dvokolesnih motornih vozilih predlagala cilje, ki jih panoga lahko uresniči, so postopni, v skladu z načrtovanjem, proizvodnjo in trgovino, ter zagotavljajo prilagodljivost pri rešitvah, ki jih lahko uvede industrija, s posledičnim manjšim povečanjem stroškov za potrošnika ter ob upoštevanju gospodarskih razmer in velike raznolikosti izdelkov,

c) meni, da sta za zagotovitev poštene konkurence potrebna večji nadzor pri homologaciji in na trgih ter vzajemnost v sporazumih o prosti trgovini med EU in jugovzhodno Azijo,

d) poziva Komisijo, naj za industrijo dvokolesnih motornih vozil razvije podoben pristop kot za CARS21 ⁽²⁾ ter tako podpre partnerstvo v industriji, konkurenčnost in zaposlovanje,

e) meni, da bi 7. okvirni program lahko prispeval k tem ciljem, ter poziva k vzpostavitvi platforme, namenjene industriji dvokolesnih motornih vozil in podpori podjetjem, ki proizvajajo v Evropi in ki uporabljajo evropsko proizvodno verigo,

f) poziva industrijo, da nadaljuje s prestrukturiranjem, združitvami in prevzemi ter razvija nadaljnje sodelovanje, tudi z dobavitelji sestavnih delov, da bi dosegli čim večjo sinergijo,

⁽¹⁾ Seznam proizvajalcev in druge informacije o sektorju dvokolesnih motornih vozil si je mogoče ogledati na spletni strani CCMI (http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_fr.asp#PTW).

⁽²⁾ Konkurenčen ureditveni okvir za evropsko avtomobilsko industrijo v 21. stoletju (skupina na visoki ravni CARS21, 2007).

- g) meni, da je treba razviti „socialni dialog“ za spodbujanje zaposlovanja v panogi in oblikovati evropske standarde za stalno usposabljanje in specializacijo delavcev, obenem pa podpirati zmanjšanje negotovih zaposlitev,
- h) poziva Komisijo, da v okviru ukrepov, ki jih predvideva akcijski načrt za mobilnost v mestih, motornim kolesom nameni posebno pozornost, saj lahko nesporno prispevajo k doseganju bolj trajnostne mobilnosti.

2. Industrija dvokolesnih motornih vozil v Evropi

2.1 Industrija dvokolesnih motornih vozil je v EU zelo pomembna tako z gospodarskega vidika kot z vidika zaposlovanja. V primerjavi z avtomobilsko industrijo⁽³⁾ kaže nekatere podobnosti, vendar predvsem vrsto posebnosti: manjši obseg, bolj razdrobljena struktura in bolj raznolika proizvodnja.

2.2 Ta panoga se je v zadnjih desetletjih močno preobrazila; zgodovinske evropske znamke so bile izpostavljene vse močnejši japonski konkurenci. Japonski proizvajalci, ki so danes med vodilnimi v tej panogi, so razvili svoje proizvodne dejavnosti neposredno v EU. Obenem se je panoga v Evropi reorganizirala s prestrukturiranjem, združitvami in prevzemi ter nastankom srednje velikih in velikih industrijskih skupin, ob katerih obstajajo še „nišni“ proizvajalci in precej MSP.

„Tradicionalni“ evropski, japonski in ameriški proizvajalci sicer danes še ohranjajo vodilni položaj na evropskem trgu, vendar se od devetdesetih let spopadajo z vse močnejšo konkurenco hitro razvijajočih se gospodarstev. Število izdelanih vozil v EU (1,4 milijona) je razmeroma majhno, zlasti v primerjavi s Kitajsko (več kot 20 milijonov), Indijo (več kot 8 milijonov) in Tajvanom (1,5 milijona), vendar so za njeno proizvodnjo značilne večja dodana vrednost, inovativnost, kakovost in varnost.

2.3 Eurostat uvršča industrijo dvokolesnih motornih vozil v postavko NACE 35.41. Po najnovejših podatkih (za leto 2006) je v EU-27 v panogi proizvajalcev dvokolesnih motornih vozil 870 podjetij, od tega 80 % v šestih državah članicah (Italiji, Veliki Britaniji, Nemčiji, Franciji, Španiji in Avstriji). Povprečni promet, ki obsega 8 milijonov EUR, kaže na precejšnje število MSP v panogi; ocenjujejo, da jih je 650 ali približno 75 % vseh podjetij.

2.4 90 % evropske proizvodnje ustvari približno sto majhnih in srednje velikih proizvajalcev, ki proizvajajo v različnih državah EU (razen v že omenjenih še na Češkem, Nizozemskem, Portugalskem, v Sloveniji in na Švedskem) ter na Norve-

škem in v Švici. Preostalih 10 % evropske proizvodnje je porazdeljene med majhne ali zelo majhne proizvajalce.

2.5 Položaj posameznih proizvajalcev se zelo razlikuje: nekateri so dejavni v svetovnem obsegu in v vseh segmentih (motocikli za različne namene – z različnimi delovnimi prostorninami motorja – skuterji z različnimi delovnimi prostorninami motorja, mopedi, trikolesniki in štirikolesniki), drugi v zelo specializiranih segmentih, nekateri na nacionalni ali celo lokalni ravni, včasih po velikosti in načinu proizvodnje blizu obrtni proizvodnji.

2.6 Tehnični predpisi (evropska homologacija) določajo več kategorij dvokolesnih motornih vozil z različnimi lastnostmi (delovna prostornina motorja, namen uporabe). Evropska direktiva o voznških dovoljenjih pa določa različne pogoje za vožnjo dvokolesnih motornih vozil (moped kategorije AM, motorno kolo kategorije A1, motorno kolo kategorije A2, motorno kolo kategorije A). Ta zapletenost prispeva k razdrobljenosti proizvodnje in zmanjšuje ekonomijo obsega.

2.7 Razdrobljenost industrije dvokolesnih motornih vozil ima delno zgodovinske korenine, vendar izhaja predvsem iz same narave trga teh vozil. Medtem ko segmenti, ki so tesneje povezani z majhnimi vozili (predvsem mestnimi), npr. skuterji, omogočajo večje sinergije pri proizvodnji, predvsem pogonskih motorjev, pa so segmenti, povezani z motociklom, kot so uporaba skupnih pogonskih motorjev in sestavnih delov pri modelih različnih blagovnih znamk, manj hvaležni za sinergije. Gre predvsem za dinamične lastnosti, ki se zelo razlikujejo glede na velikost vozila, ter za razlike, ki so povezane s posebnimi nameni uporabe vozil in končno tudi z različnimi pričakovanji uporabnikov. V mnogih primerih v skladu s povpraševanjem trga, ki ga v veliki meri tvorijo navdušenci v Evropi in na izvoznih trgih, obstaja močno istovetenje blagovnih znamk z določenimi konfiguracijami pogonskih motorjev ali koles (npr. bokerski motor BMW, Ducatijevo desmodromično krmiljenje ventilov, V-twin Moto Guzzija, Triumphov tricilindrski motor).

2.8 Vozila proizvajajo v majhnih serijah in v omejenem številu, zaradi česar je donosnost vloženega kapitala manjša kot v avtomobilski industriji. Ta značilnost se delno odraža tudi v panogah proizvodnje sestavnih delov in distribucije.

2.9 Ob podpori trga EU, ki se je povečeval že vse od leta 2002 (+ 22 % v obdobju 2002–2007), je promet proizvodnje dvokolesnih motornih vozil v EU leta 2006 znašal 7 milijard evrov, celotni promet panoge v EU pa 34 milijard evrov. Zanimiva je ugotovitev, da je panoga v obdobju 2004–2006 napredovala za 12 %, kar je več od industrije kot celote ali od avtomobilske panoge (obe + 8 %), to pa je pozitivno vplivalo na zaposlovanje.

⁽³⁾ Glej informativno poročilo CCMI o evropski avtomobilski industriji: sedanjem položaju in obetih za prihodnost, ki ga je sprejela komisija CCMI 13. novembra 2007.

3. Vloga industrije sestavnih delov, distribucije in poprodajnih storitev

3.1 Velika razdrobljenost je značilna tudi za industrijo sestavnih delov in distribucijo.

3.2 Sestavni deli delno prihajajo od dobaviteljev avtomobilske industrije, ki v majhnem obsegu delujejo tudi v panogi dvokolesnih motornih vozil (sistemi napajanja z gorivom), predvsem pa – zaradi zahtevane specializacije – od posebnih dobaviteljev (kolesa, izpušni sistemi, sklopke ...). Ocenjujejo, da je dobaviteljev približno 500. Ti dobavitelji so bili v preteklosti evropski (največ v Italiji, Španiji, Franciji, Veliki Britaniji, Nemčiji in na Nizozemskem). V zadnjih letih se je okrepila konkurenca azijskih dobaviteljev. Da bi ji bili kos, so evropski dobavitelji del svojih dejavnosti preselili v Azijo. Vendar pa so evropski proizvajalci sestavnih delov odvisni izključno od naročil evropskih proizvajalcev.

3.3 Distribucijska in servisna mreža ustreza zahtevi po bližini, ki je značilna za dvokolesna motorna vozila (to velja predvsem za mopede in skuterje): v EU je približno 37 000 prodajnih mest in mest za poprodajne storitve, ki jih pogosto vodijo družinska podjetja. Italija, Francija, Velika Britanija, Nemčija, Španija, Nizozemska, Grčija in Švedska imajo 91 % prometa v panogi distribucije in servisnih storitev. Ta promet se je v obdobju 2004–2006 povečal za 5 %.

4. Zaposlovanje in socialni vidiki

4.1 V obdobju 2002–2007 se je zaposlenost v industriji dvokolesnih motornih vozil v EU stalno povečevala in je leta 2007 dosegla 150 000 delovnih mest. Zanimiva je ugotovitev, da se je v obdobju 2004–2006 povečala za 4 %, medtem ko se je v celotni industriji zmanjšala za 3 %, v avtomobilski panogi pa za 5 %. Ta napredek kaže na dinamičnost in inovativnost panoge, h kateri v teh težkih časih prispeva naraščajoče povpraševanje po mestnih vozilih in vozilih za prosti čas.

4.2 25 000 teh delovnih mest je neposredno povezanih s proizvodnjo dvokolesnih motornih vozil. Večidel so v Italiji, Španiji, Franciji, Veliki Britaniji, Nemčiji, Avstriji in na Nizozemskem. Sezonska narava trga dvokolesnih motornih vozil (osredotočenega na pomlad in poletje) določa vrhunec proizvodnje v nekaterih obdobjih leta, v katerih proizvajalci zaposlujejo tudi sezonske delavce. Za izpolnitev začasnih potreb trga je zato potrebna večja prožnost.

4.3 20 000 teh delovnih mest je povezanih s proizvodnjo sestavnih delov in so predvsem v Italiji, Španiji, Franciji, Veliki Britaniji, Nemčiji, na Nizozemskem in Madžarskem.

4.4 105 000 delovnih mest je povezanih s prodajo in poprodajnimi storitvami. Zaradi njihove narave jih najdemo v celotni EU, čeprav je v Italiji, Nemčiji, Franciji, Veliki Britaniji, Španiji, na Nizozemskem, v Grčiji, Belgiji in na Švedskem skupno 92 % vseh zaposlenih na teh delovnih mestih.

5. Sedanje gospodarske razmere in mednarodni trendi

5.1 Prej navedeni podatki kažejo, da je bila industrija dvokolesnih motornih vozil v zadnjih letih zelo živahna; evropski trg se je povečeval in v letu 2007 štel več kot 2,7 milijona vozil (ocenjujejo, da je v EU v prometu približno 34 milijonov vozil). Vendar se je trg zaradi krize, ki je v zadnjih dveh letih prizadela EU, v letu 2008 v primerjavi z letom 2007 skrčil za 7,4 %. Zlasti je bil velik padec v zadnjem četrletju leta 2008, in sicer za celih 34 % v primerjavi z enakim obdobjem v letu 2007. Ta negativni trend se je utrdil v prvem četrletju leta 2009, v katerem se je prodaja motornih koles v primerjavi z enakim obdobjem leta 2008 zmanjšala za 37 %. Še začasni podatki za leto 2009 ta negativni trend na trgu potrjujejo: prodaja se je v celoti zmanjšala za 21 % v primerjavi z letom 2008 in za 25 % v primerjavi z letom 2007.

5.2 Učinke krize čutijo v celotni panogi. Za proizvajalce je imel padec prodaje – poleg tega, da je močno vplival na dohodke – za posledico zmanjšanje proizvodnje, da bi bilo tako mogoče zmanjšati presežne zaloge. Posledice tega zmanjšanja so bili zmanjšanje števila delovnih ur, zastoji v proizvodnji in zmanjšanje uporabe sezonskega dela, zaradi česar so bili spremenjeni kratkoročni in dolgoročni poslovni načrti. V nekaterih primerih je bilo potrebno stalno zmanjšanje števila zaposlenih, vse do 25 %. Nekateri srednje veliki in majhni proizvajalci so prišli pod prisilno upravo in so zdaj naprodaj, drugi pa so celo prenehali poslovati. Ta razvoj napoveduje druga prestrukturiranja, čeprav je težko napovedovati, kakšni bodo učinki možnih selitev izven Evrope na gospodarsko in socialno strukturo.

5.3 Tudi dobavitelji sestavnih delov morajo zaradi manjšega povpraševanja pri proizvajalcih zmanjšati proizvodnjo, kar posledično vpliva na zaposlenost. Nekateri so morali prenehati s poslovanjem; trenutno se ocenjuje, da približno 10 odstotkom dobaviteljev industrije dvokolesnih motornih vozil grozi stečaj. To povzroča dodatne stroške tudi za proizvajalce, ki se morajo soočati z nepredvidenimi naložbami za podporo dobaviteljem sestavnih delov ali najti druge, celo tako, da razvijajo nove kalupe za aluminjske ali plastične dele, kjer siceršnje dobave niso več mogoče. Trenutno so se naročila in promet znižali za približno 40 %. Pogosto se dogaja, da se številni proizvajalci zato, da ostanejo konkurenčni, obračajo na dobavitelje v jugovzhodni Aziji.

5.4 Kriza in zmanjšanje dejavnosti sta močno prizadela distribucijo in poprodajne storitve, tudi zaradi majhnosti podjetij (MSP in družinska podjetja). V Španiji se je na primer število prodajnih mest v letu 2008 zmanjšalo za 25 % in posledica je bila, da so odpustili več kot 6 000 ljudi. Če se trend ne bo spremenil, bo v obdobju od leta 2009 do 2010 prenehalo poslovati 25 % podjetij in pogodbenih trgovcev ter 60 % predstavnikov. Učinki krize na distribucijsko mrežo povzročajo dodatne stroške tudi za proizvajalce, ki morajo vzdrževati mrežo, da bi lahko ohranili možnosti za prodajo izdelkov in izkoristili gospodarsko okrevanje, ko bo do njega prišlo.

5.5 EESO izraža bojazen, da bo lahko v letu 2010 še dodatno izgubljenih precej delovnih mest, če ne bodo čim prej pripravljene ukrepi v podporo panogi. Poleg tega je treba za ohranjanje delovnih mest v panogi razviti „socialni dialog“ s spodbujanjem stalnega usposabljanja in specializacije delavcev, tudi na univerzitetni stopnji, obenem pa si prizadevati za zmanjšanje negotovih zaposlitev.

5.6 Srednjeročni ukrepi v podporo povpraševanju po dvokolesnih motornih vozilih so bili doslej osamljeni in nezadostni. Za razliko od avtomobilske industrije je v Evropi le Italija hitro pripravila premijo za razgradnjo vozil, ki je imela pozitivne učinke za italijanski in tako tudi za evropski trg, poleg tega pa je spodbudila izločanje najbolj onesnažujočih vozil iz prometa. V Italiji se je v prvih dveh mesecih leta 2009 promet na trgu zmanjšal za približno 35 %, kasneje pa se je izboljšal položaj skuterjev z majhno delovno prostornino motorja, na kar je vplivala premija 500 EUR za uničevanje zastarelih vozil. V negativnem položaju pa ostajajo motocikli in skuterji, pri katerih je prodaja upadla za skupno več kot 20 %. Španija je sicer po več mesecih napovedovanja v juliju uvedla premijo za uničevanje dvokolesnih motornih vozil, vendar ukrepa še ne izvaja, s čimer potrošnike dejansko spodbuja k čakanju in torej dodatno zavira nakupe (od januarja do avgusta 2009 se je prodaja skuterjev v primerjavi z enakim obdobjem leta 2008 zmanjšala za 52 %, motociklov pa za 43 %). Iz tega primera je jasno razviden pomen evropskega regulativnega okvira, ki naj bi spodbujal stabilnost na domačih trgih ter pomagal krepiti zaupanje potrošnikov.

5.7 Ukrepi v podporo povpraševanju so za uporabnike zagotovo koristni, vendar ne rešujejo nujno problema dobaviteljev sestavnih delov ali evropske industrije dvokolesnih motornih vozil. V Italiji je na primer pavšalna premija 500 EUR zelo močno izboljšala prodajo majhnih skuterjev delovne prostornine 125 in 150 cm³, uvoženih iz Tajvana in naprodaj po 1 500 do 2 000 EUR, v manjši meri pa položaj evropskih, dražjih izdelkov, medtem ko ni prispevala k povpraševanju po srednje velikih dvokolesnih motornih vozil s cenami od 6 000 do 8 000 EUR. Evropski dobavitelji sestavnih delov niso imeli nobene koristi, ker azijskih proizvajalcev ne oskrbujejo. Da bi zagotovili koristi celotni panogi, je treba pripraviti ukrepe v

podporo povpraševanju, med drugim tudi premijo, ki se bo povečevala vzporedno s povečevanjem prodajnih cen podpiranih vozil, še posebej tistih, ki vsebujejo napredne rešitve za zmanjšanje vpliva na okolje in napredne varnostne sisteme.

5.8 Nujno je treba olajšati dostop do financiranja za podjetja EU, ki delujejo v panogi, tako da bodo zmogla dodatne stroške, ki jih povzroča kriza, in še naprej vlagala v raziskave, razvoj in inovacije (proizvajalci in dobavitelji sestavnih delov skupaj); tako bodo podjetja ostala konkurenčna, s poudarkom na kakovosti in inovativnosti, ter proizvajala vedno bolj ekološka in vedno varnejša vozila.

6. Obeti za panogo: izzivi in priložnosti

6.1 Če bodo negativni rezultati prve polovice leta potrjeni za celotno leto 2009, bo celotna panoga v letu 2010 utrpela zmanjšanje posojilne zmogljivosti pri bankah. Tudi če bi prišlo do skorajšnjega okrevanja, bodo zmožnosti za vlaganja ter raziskave in razvoj zmanjšane, kar bi imelo škodljive srednjeročne učinke in zato povečalo krhkost podjetij, z možnimi nadaljnjimi posledicami za zaposlenost.

6.2 V zadnjem desetletju – od uvedbe standarda Euro 1 v letu 1999 do standardov, ki se uporabljajo danes – je panoga dosegla znatno zmanjšanje emisij onesnaževal, približno 90-odstotno za CO in HC ter več kot 50-odstotno za NO_x. Spodbudni rezultati so bili doseženi pri zmanjšanju hrupa; panoga si v celoti (vključno z združenji potrošnikov) prizadeva za nadaljnje izboljšave, ki jih je mogoče doseči predvsem na cesti z izključno uporabo homologiranih izpuhov in okolju prijaznejšo vožnjo. Dokazala je inovativnost na področju varnosti z vrsto naprednih zavornih sistemov, ki se postopno vse bolj uporabljajo pri različnih vrstah dvokolesnih motornih vozil, vključno z vozili nove zasnove, kot so trikolesniki in štirikolesniki.

6.3 Komisija pripravlja predlog uredbe o dvokolesnih motornih vozilih, ki jo pričakujejo v začetku leta 2010. Čeprav je treba še naprej napredovati na področjih okolja in varnosti, je v sedanjih gospodarskih razmerah bistvenega pomena preprečevati spremembe z negativnimi učinki ter upoštevati dejanske zmožnosti panoge in velikost njenih akterjev. Glede novih standardov Euro je treba predlagati cilje, ki jih panoga lahko uresniči, in jih postopno uvajati, pri tem pa upoštevati roke, ki jih postavljajo načrtovanje, proizvodnja in trg. Zaželeno bi bilo, da bi uredba dajala prednost pristopu, ki bi panogi omogočal izkoriščanje njenih inovativnih sposobnosti in ji zagotavljal takšno stopnjo prilagodljivosti, ki bi upoštevala gospodarske razmere in veliko raznolikost izdelkov (v smislu tehničnih in tržnih značilnosti), še posebej glede širjenja naprednih zavornih sistemov. Industrija je tovrstne predloge že predložila Komisiji, in sicer za okoljski del in za del, ki se nanaša na varnost v cestnem prometu.

6.4 „Tradicionalni“ proizvajalci so – in bodo, še posebej v sedanjih gospodarskih razmerah, vedno bolj – izpostavljeni konkurenci ponudnikov nizkocenovnih in nizkokakovostnih izdelkov, predvsem dvokolesnih motornih vozil z majhno in srednjo delovno prostornino motorja, v glavnem iz jugovzhodne Azije. Marže so pri teh vozilih majhne. Preiskave so pokazale, da ti uvoženi izdelki pogosto ne izpolnjujejo zahtev evropske homologacije ter da ogrožajo varnost potrošnikov in okolja. Testi kitajskih dvokolesnih motornih vozil, uvoženih v EU, so pokazali neizpolnjevanje meril pri dolžini zavorne poti, ki je bila do 35 % daljša od zahtev homologacije v EU, in pri emisiji onesnaževal, ki so bile do 20-krat višje. Obstajajo tudi problemi, povezani s tem, da proizvajalci v hitro razvijajočih se gospodarstvih ponarejajo vozila ali dele vozil evropske proizvodnje, trgovske družbe, ki v EU uvažajo vozila, ki ne izpolnjujejo zahtev, pa ponarejajo potrdila o skladnosti. V delu trga EU, ki je cenovno zelo občutljiv, morajo pristojni organi in/ali službe za tehnični pregled za to, da bi zagotovili pošteno konkurenco, povečati nadzor pri homologaciji in na trgih, skrbno pregledovati „skladnost proizvodnje“ vozil, danih v prodajo, ter tako preverjati skladnost s homologiranim tipom in spoštovanje intelektualne lastnine.

6.5 „Tradicionalne“ proizvajalce pa potrošnik nagraduje za obliko in kakovost izdelkov ter stopnjo inovativnosti in varnosti. To velja za najdražja vozila z majhno in srednjo, zlasti pa za vozila z veliko delovno prostornino motorja in visoko dodano vrednostjo, ki se odlikujejo po tehničnih rešitvah in pri katerih je pomembna blagovna znamka. Ti izdelki najbolj trpijo posledice sedanjih gospodarskih razmer. Širša uporaba tehnično naprednih vozil, na primer hibridnih in električnih, ki se začnajo pojavljati na trgu, bo v veliki meri odvisna od podpore javnega sektorja in s tem od sposobnosti za premagovanje sedanje krize.

6.6 Posebno pozornost zahtevajo sporazumi o prosti trgovini, da bi zagotovili, da bi liberalizacija carin med EU in državami jugovzhodne Azije prinesla koristi obema stranema, in odpravili tudi netarifne ovire (na primer na Kitajskem prepoved vožnje za dvokolesna motorna vozila z delovno prostornino motorja nad 250 kubičnih cm), ki povzročajo evropskim izvoznikom velike težave.

6.7 Da bi se soočili z današnjimi izzivi, morajo evropski proizvajalci, enako kot že v preteklosti, nadaljevati s prestrukturiranjem, združitvami in prevzemi ter razvijati nadaljnje oblike sodelovanja, ki omogočajo čim večje povečanje možnih sinergij.

6.8 Preživetje evropskih dobaviteljev sestavnih delov je bistvenega pomena za ohranitev posebnosti značilne evropske proizvodnje, za katere potrošniki priznavajo, da so ekskluzivne. Treba je torej preprečiti ponovitev tega, kar se je zgodilo na primer z industrijo koles, kjer je prišlo do izginotja dobaviteljev pomembnih sestavnih delov, na primer ogrodij, tako da je danes Evropa pri montaži koles odvisna od Kitajske.

6.9 Evropski dobavitelji sestavnih delov se ne morejo soočiti s cenovno konkurenco in se morajo nujno opirati na inovacije, na skupni razvoj s proizvajalci, da bi – kjer je mogoče – dosegli ekonomijo obsega in dejansko partnerstvo, ki zagotavlja pretok naročil med proizvajalci in dobavitelji za najdražje izdelke.

6.10 Da bi se lahko čim bolje spopadli s temi izzivi ter podpirali konkurenčnost panoge in zaposlovanje, je zaželen podoben pristop kot za CARS21, specifičen za panogo motornih koles kot celoto.

6.11 Sredstva za raziskave v okviru 7. okvirnega programa lahko prispevajo k tem ciljem tako, da dajejo prednost podjetjem, ki proizvajajo v Evropi in uporabljajo evropsko proizvodno verigo. V ta namen bi tako kot v avtomobilski panogi lahko bistven prispevek – zlasti za mala in srednja podjetja – s sodelovanjem v konzorciju za vzpostavitev prednostnih nalog raziskav pomenila raziskovalna platforma za dvokolesna motorna vozila.

6.12 Komisija je nedavno predložila akcijski načrt za mobilnost v mestih. Med različnimi cilji tega načrta je tudi pospešitev prometa, kar je bistvena značilnost dvokolesnih motornih vozil. Industrija dvokolesnih motornih vozil je zaradi krize postala ranljiva, vendar bo dolgoročno imela korist od vse večjih potreb po alternativnih vozilih z nizkimi emisijami, ki bodo omogočala bolj trajnostno mobilnost, zlasti v mestih, pod pogojem, da bo sedanje gospodarske težave mogoče v srednjeročnem obdobju premagati brez nepopravljive škode.

V Bruslju, 18. marca 2010

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Mario SEPI