

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie rynku podzespołów i części oraz rynków niższego szczebla w sektorze motoryzacyjnym

(opinia z inicjatywy własnej)

(2009/C 317/05)

Sprawozdawca: **Gustav ZÖHRER**

Współsprawozdawca: **José Custódio LEIRIÃO**

Dnia 10 lipca 2008 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie

rynku podzespołów i części oraz rynków niższego szczebla w sektorze motoryzacyjnym.

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 4 czerwca 2009 r. Sprawozdawcą był Gustav ZÖHRER, współsprawozdawcą – José Custódio LEIRIÃO.

Na 455. sesji plenarnej w dniach 15–16 lipca 2009 r. (posiedzenie z 16 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 104 do 4 – 9 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Streszczenie, wnioski i zalecenia

1.1. Sektor motoryzacyjny stanowi jedną z kluczowych gałęzi przemysłu w UE. Jest on siłą napędową dla wzrostu, zatrudnienia, eksportu i innowacji. Takie samo znaczenie ma rynek podzespołów i części oraz rynek usług należące do rynków niższego szczebla tego sektora. Podmiotami rynku niższego szczebla są producenci pojazdów, dostawcy części dla nich i niezależni lub autoryzowani dostawcy usług serwisowych, części zamiennych i akcesoriów, a także usług z zakresu produkcji, dystrybucji i handlu detalicznego. Jest to sieć 834 700 przedsiębiorstw (przeważnie MŚP) o łącznym obrocie 1 107 mld EUR, w której zatrudnionych jest około 4,6 mln osób.

1.2. Zarówno producenci pojazdów, jak i sprzedawcy mają do czynienia z zaostrzoną konkurencją prowadzącą do coraz niższych marż zysku. W ten sposób coraz większe znaczenie zyskują rynki niższego szczebla po sprzedaży, przy czym producenci pojazdów zajmują pozycję dominującą wobec niezależnych dostawców.

1.3. Kryzys rynków finansowych w drugiej połowie 2008 r. jako jeden z pierwszych sektorów gospodarki realnej szczególnie dotknął sektor motoryzacyjny oraz rynek podzespołów i części oraz spowodował dotkliwe załamanie rynku zbytu. Związany z tym spadek produkcji ma poważne konsekwencje zarówno dla przedsiębiorstw, jak i dla ich pracowników. To samo dotyczy także przedsiębiorstw na rynkach niższego szczebla. Poważnym, zagrażającym ich istnieniu problemem jest przede wszystkim utrudniony dostęp do środków finansowych. Komitet wzywa więc Komisję i państwa członkowskie do uwzględnienia podmiotów rynków niższego szczebla w równym stopniu we wszystkich podejmowanych działaniach.

1.4. Niezależnie od aktualnej sytuacji w sektorze motoryzacyjnym istnieją średnio- i długoterminowe tendencje, które spowodują znaczne zmiany strukturalne także na rynku niższego szczebla. Za kilka lat struktura tego sektora całkowicie się zmieni. Z jednej strony udział w rynku zmienia się na korzyść niezależnych dostawców, z drugiej zaś strony wiele przedsiębiorstw – zwłaszcza małych przedsiębiorstw i mikroprzedsiębiorstw – przetrwa tylko w przypadku, gdy rozwinie nowe koncepcje i poczyni inwestycje.

1.4.1. EKES uważa, że restrukturyzacja rynków niższego szczebla będzie nadal postępować i powstaną różnorodne nowe partnerstwa (także z innymi podmiotami społeczeństwa obywatelskiego) i nowe formy stosunków z klientami. Ponieważ sektor samochodowy jest ściśle związany z innymi sektorami, a przemysł zaopatrzeniowy i handel pojazdami są bardzo rozbudowane, wszelkie formy restrukturyzacji, które będą miały znaczny negatywny wpływ na MŚP, dotkną wielu setek tysięcy pracowników we wszystkich państwach członkowskich UE. Dlatego też EKES jest zdania, że Komisja powinna uważnie śledzić procesy restrukturyzacji na rynkach niższego szczebla i w razie potrzeby podejmować działania mające na celu utrzymanie konkurencji.

1.4.2. Komitet zachęca więc do utworzenia zgodnie ze strategią lizbońską grupy wysokiego szczebla, która w oparciu o wyniki CARS 21 opracuje perspektywę na okres po kryzysie i zbada pola działania. Uwzględniając rozwój sytuacji w całym sektorze motoryzacyjnym, należy przy tym szczególnie skupić się na następujących zagadnieniach:

- dalszy rozwój ram prawnych/dostęp do wolnej i uczciwej konkurencji;
- wdrażanie strategii lizbońskiej;
- ustalenie zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników;
- innowacje;
- kwestie dotyczące konsumentów;

- polityka handlowa;
- aspekty społeczne.

1.5. EKES uważa, że w związku z obecną sytuacją gospodarczą i społeczną przegląd unijnego prawodawstwa powinien przyczynić się do utrzymania wolnej i uczciwej konkurencji dzięki:

- unikaniu destrukcyjnych zmian w tym trudnym okresie kryzysu;
- należytemu wyważeniu wszystkich przepisów sprzyjających zbyt dużej koncentracji dystrybucji;
- zapewnieniu odpowiednich ram dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska naturalnego i uproszczenia przepisów;
- uprzedzaniu zachowań naruszających konkurencję dzięki nowej organizacji rynku;
- promowaniu zasady „najpierw myśl na małą skalę” zawartej w programie Small Business Act celem wsparcia rozwoju MŚP i innowacji oraz ochrony miejsc pracy.

1.6. W celu zagwarantowania odpowiedniej ilości i jakości miejsc pracy, zwiększenia mobilności pracowników i podniesienia ogólnej atrakcyjności sektora konieczne jest, aby sektor i przedsiębiorstwa stawiały także czoła wymaganiom społecznym. Przede wszystkim należy poruszyć kwestie przemian demograficznych, opracowania modeli szkoleń i kształcenia przez całe życie oraz nowych wymagań w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy. Komitet wzywa więc zainteresowane podmioty i Komisję do wspierania dialogu społecznego na wszystkich szczeblach (w obrębie sektora, na szczeblu krajowym i w przedsiębiorstwach).

2. Kontekst

2.1. Sektor motoryzacyjny stanowi jedną z najważniejszych branż UE. CCMI przedstawiła w listopadzie 2007 r. raport informacyjny „Przemysł motoryzacyjny w Europie: sytuacja obecna i perspektywy”. Raport ten ograniczał się jednak do głównego elementu tej branży czyli „produkcji pojazdów i części” (zgodnie z NACE29, nomenklaturą gałęzi gospodarki). Jak przedstawiono w dokumencie, wszelkie dostawy podzespołów i części dla sektora motoryzacyjnego oraz cały wachlarz powiązanych działań gospodarczych nie są jednak zawarte w klasyfikacji NACE29.

2.2. Rynek podzespołów i części samochodowych oraz rynki niższego szczebla stanowią rozległą kombinację różnych typów działalności, z których niektóre są zależne od przemysłu (produkcja wyposażenia elektrycznego do silników i pojazdów, produkcja lakierów dla sektora motoryzacyjnego, produkcja opon, produkty tekstylne i z tworzyw sztucznych, systemy klimatyzacji, akumulatory i instrumenty pomiarowe). Z kolei inne są zależne od sektora usług, chodzi tu na przykład o obsługę i naprawę pojazdów samochodowych.

2.3. Podmioty na rynkach niższego szczebla w Europie to producenci pojazdów, ich dostawcy części oraz niezależni dostawcy usług serwisowych, części zamiennych i akcesoriów oraz usług z zakresu produkcji, dystrybucji i handlu detalicznego. Takie rodzaje działalności gospodarczej odgrywają kluczową rolę w europejskiej gospodarce, ponieważ obejmują znaczną liczbę sektorów (oraz zarówno duże przedsiębiorstwa, jak i MŚP) i mają duże znaczenie dla polityki w zakresie zatrudnienia.

2.3.1. Zasadniczo rynki niższego szczebla dzielą się na trzy główne branże:

I. Dystrybucja, serwisowanie, naprawy i konserwacja

Do tej kategorii zaliczają się struktury własne producentów (dystrybucja i serwis) oraz kontrahenci zależni bezpośrednio od producenta (importerzy generalni, autoryzowane serwisy itd.), tak samo jak niezależne warsztaty. Istnieją warsztaty świadczące ogólne usługi oraz takie, które wyspecjalizowały się w pewnych dziedzinach. Warsztaty wyspecjalizowane w poszczególnych komponentach należy częściowo przyporządkować także sektorowi podzespołów i części.

II. Części zamienne

Produkcję i dostawy części zamiennych zapewniają w pierwszym rzędzie sami producenci pojazdów lub przedsiębiorstwa dostarczające im podzespoły i części oraz dealerzy. Jednak coraz większy udział mają jednak nieoryginalne części zamienne. Ponadto istnieje cały szereg ogólnie stosowanych części zamiennych, których nie można przyporządkować poszczególnym producentom samochodów (opony, felgi, akumulatory, świece zapłonowe, filtry, lampy itp.).

III. Akcesoria i tuning

Jako akcesoria i tuning można traktować mniej więcej wszystkie części lub komponenty, które stosuje się do indywidualnego kształtowania wzorów, komfortu lub bezpieczeństwa pojazdu. Jest to bardzo szeroka dziedzina, obejmująca zarówno bardzo skomplikowane komponenty elektroniczne lub hydrauliczne (jak np. systemy nawigacyjne GPS lub podwozia), jak i proste przedmioty z plastiku (jak np. uchwyty na napoje).

2.3.2. Złomowanie i recykling zyskują na tym rynku rosnące znaczenie. Z jednej strony części ze złomowanych pojazdów odzyskuje się i sprzedaje. Z drugiej zaś strony stanowią one także źródło surowców, takich jak np. stal, aluminium i tworzywa sztuczne.

2.3.3. Ponadto istnieje cały szereg innych uczestników rynku w sektorze usług, jak na przykład stacje paliw, pomoc drogowa, kontrolerzy techniczni bądź stacje diagnostyczne i stacje naprawy nadwozi.

2.4. Brak jest wyczerpujących danych statystycznych. Dla tych dziedzin produkcji przemysłowej lub udostępniania usług specyficzne dane dostępne są jedynie w wyjątkowych przypadkach; zasadniczo chodzi o dziedziny produkcji i usług, które można przyporządkować różnym branżom i sektorom usług.

2.4.1. Rynek niższego szczebla sektora motoryzacyjnego składa się z około 834 700 przedsiębiorstw, przeważnie małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Przy tym w poszczególnych państwach członkowskich istnieją rozmaite struktury. W niektórych krajach, przede wszystkim w Europie Południowej, dominują małe przedsiębiorstwa i mikroprzedsiębiorstwa (w przeważającej części firmy rodzinne), podczas gdy w innych krajach, na przykład w Niemczech czy Francji, sektor ten charakteryzuje się raczej większymi strukturami. Obrót tej branży wynosi około 1 107 mld EUR, a zatrudnienie około 4,6 mln osób w Unii Europejskiej ⁽¹⁾.

3. Otoczenie gospodarcze i tendencje międzynarodowe

3.1. Kryzys rynków finansowych w drugiej połowie 2008 r. jako jeden z pierwszych sektorów gospodarki realnej dotknął szczególnie sektor motoryzacyjny i rynek podzespołów i części. Trudności na rynkach finansowych spowodowały dwa efekty, które dotyczą w szczególnym stopniu tej branży. Po pierwsze, obok budowy domu pojazd jest zapewne największą inwestycją w prywatnych gospodarstwach domowych. W czasach trudnych gospodarczo takie inwestycje się odkłada, co doprowadziło do nieprzewidywalnego załamania zbytu na rynku pojazdów osobowych. Po drugie, utrudniony jest dostęp do kredytów, co powoduje przede wszystkim trudności w finansowaniu działalności małych i średnich przedsiębiorstw. Oddziałuje to także na inwestycje w firmach i prowadzi w efekcie do spadku sprzedaży w branży pojazdów użytkowych ⁽²⁾ ⁽³⁾.

3.1.1. Liczba nowo rejestrowanych pojazdów osobowych w Europie spadła w 2008 r. o około 7,8 % w porównaniu z rokiem poprzednim. Tylko w ostatnim kwartale różnica wyniosła 19,3 %. W przypadku lekkich pojazdów użytkowych zbył zmniejszył się o ponad 10 %, a w przypadku pojazdów ciężarowych o 4 %. Taka tendencja utrzymuje się od początku 2009 r., mimo iż dzięki rozmaitym środkom państw członkowskich (np. premie środowiskowe i za złomowanie) zauważalne jest jej lekkie osłabienie w odniesieniu do samochodów osobowych. W dziedzinie pojazdów użytkowych trend ten ulegnie natomiast znacznemu pogorszeniu. W 2009 r. europejski sektor ciężkich pojazdów użytkowych znalazł się w katastrofalnym stanie: w pierwszym kwartale tego roku liczba rejestracji spadła o 38,9 %.

3.1.2. Spadek produkcji ma poważne konsekwencje nie tylko dla przedsiębiorstw, lecz także dla ich pracowników. Przede wszystkim prowadzi do redukcji zatrudnienia (która dotyka przede wszystkim pracowników tymczasowych) i skrócenia czasu pracy [tzw. bezrobocie techniczne] oraz podobnych działań powiązanych ze stratami w dochodach.

(1) Źródło: FIGIEFA / WOLK & PARTNER CAR CONSULT GmbH.

(2) Zob. opinia EKES-u (jeszcze nieopublikowana w Dz.U.) z 13 maja 2009 r., CCMI/ 67.

(3) Stowarzyszenie Europejskich Producentów Pojazdów Samochodowych (ACEA) utworzyło trzy kategorie w ramach sektora pojazdów użytkowych: lekkie pojazdy użytkowe do 3,5 ton („ furgonetki”), pojazdy użytkowe powyżej 3,5 ton – z wyłączeniem autobusów i autokarów powyżej 3,5 ton („ciężarówki”); oraz ciężkie pojazdy użytkowe powyżej 16 ton, z wyłączeniem autobusów i autokarów („ciężkie pojazdy ciężarowe”).

3.2. Niezależnie od obecnego rozwoju sytuacji CCMI wnikliwie zbadała w swoim raporcie informacyjnym z listopada 2007 r ⁽⁴⁾ najważniejsze tendencje w sektorze motoryzacyjnym. Wiele z tych tendencji przyspiesza w związku z obecnym kryzysem i prowadzi do obszernych przemian strukturalnych w przemyśle. Tendencje te oddziałują bezpośrednio na procesy i przemiany na rynkach niższego szczebla. W poniższych akapitach CCMI pragnie w najważniejszych punktach przedstawić tendencje najistotniejsze dla rynku części i podzespołów oraz rynków niższego szczebla.

3.2.1. Najważniejsze ustalenia są następujące:

- Wszystkie aktualne analizy tendencji i prognozy wskazują, że sektor motoryzacyjny będzie w średnim okresie branżą wzrostową, która jednak nadal będzie się charakteryzować potężnymi przemianami strukturalnymi.
- Przyrosty w tworzeniu wartości i zatrudnieniu koncentrują się głównie na branży podzespołów i części i są osiągnięte za pomocą ciągłego outsourcingu.
- Dalszy outsourcing oczekiwany jest przede wszystkim w przypadku wielkich producentów masowych (USA); zjawisko to w mniejszym stopniu dotyczy europejskich (a szczególnie niemieckich) producentów w segmencie wyższej klasy.
- Wzrost produkcji pojazdów (sektor pojazdów osobowych) koncentruje się w skali międzynarodowej przede wszystkim w krajach BRIC (w tym w szczególności Chinach i Indiach) i w Europie.
- Mimo ogólnej tendencji wzrostowej, można oczekiwać nie tylko regionalnych przesunięć obszarów wzrostu:
 - poszczególnym producentom produktów końcowych grozi popadnięcie w kryzys zagrażający ich istnieniu;
 - nie można wykluczać, że w Stanach Zjednoczonych nastąpi podobny rozwój sytuacji wewnętrznej jak w Wielkiej Brytanii w latach dziewięćdziesiątych (poważne zmiany strukturalne z naciskiem na przesunięcia regionalne);
 - stosunki pomiędzy producentami a dostawcami podzespołów i części będą się nadal zmieniać na skutek procesów outsourcingu;
 - w sektorze podzespołów i części należy oczekiwać dalszej masowej koncentracji;
 - na skutek rozwoju technicznego (m.in. technologia napędów i silników) należy oczekiwać znacznej restrukturyzacji w sektorze podzespołów i części.

(4) Raport informacyjny CCMI z 23 listopada 2007 r. pt. „Sektor motoryzacyjny w Europie: obecna sytuacja i perspektywy” (sprawozdawca Gustav Zöhrer; współsprawozdawca Manfred Glahe).

- Kwestia, w jakim zakresie owe procesy zmian strukturalnych dotyczyć będą poszczególnych przedsiębiorstw branży podzespołów i części, uzależniona jest od szeregu różnych czynników. Są one następujące:
 - portfolio produktów przedsiębiorstw i cechy charakteryzujące ich pozycję;
 - działania w zakresie badań i rozwoju i podział ich kosztów;
 - poszczególne relacje między producentami a dostawcami;
 - efektywność organizacji produkcji;
 - włączenie w sieci tworzenia wartości i powiązania klastrowe;
 - struktura przedsiębiorstwa i struktura własnościowa;
 - wyposażenie kapitałowe i rozmiary wolnych przepływów pieniężnych;
 - obecność w regionie.
- Regionalna struktura europejskiego sektora motoryzacyjnego będzie się także nadal charakteryzować przesunięciami między zachodem a wschodem.
- Nadal należy zakładać wymuszone zwiększanie produktywności w sektorze motoryzacyjnym, wybiegające poza przyjmowany wzrost produktywności. Doprowadzi to do stałej presji na zatrudnienie i warunki pracy (przede wszystkim w branży podzespołów i części).
- Zarówno w światowym, jak i w europejskim sektorze motoryzacyjnym w zakresie produkcji samochodów osobowych istnieją znaczne nadwyżki mocy produkcyjnych. Presja tych nadwyżek wzmacniana jest dodatkowo przez zaznaczające się dalszą rozbudowę mocy produkcyjnych.
- Rynek kształtuje się pod wpływem coraz bardziej zróżnicowanych i wieloaspektowych życzeń konsumentów. Znaczącą rolę odgrywają tu przemiany demograficzne, a także rozwój zarobków i cen sprzedaży.
- Obciążenie klimatu, braki surowcowe i bezpieczeństwo stanowią potężne wyzwania. Zwiększa to presję na wymuszony rozwój w dziedzinach techniki napędowej (i redukcji emisji spalin oraz w zakresie paliw alternatywnych) i technologii materiałowych, a także w odniesieniu do zintegrowanych intermodalnych systemów transportowych. Będzie to miało najtrwalszy wpływ na sektor w najbliższej przyszłości. Wymaga to również określenia przyszłej roli transportu drogowego i pojazdów silnikowych w ramach takiego systemu.

3.3. Zarówno producenci pojazdów, jak i sprzedawcy mają do czynienia z zaostrzoną konkurencją prowadzącą do coraz niższych marż zysku. Szczególnie dotyczy to handlu – marże kształtują się tu w okolicach 0,3 %. Taki rozwój sytuacji prowadzi do tego, że podmioty koncentrują się coraz mocniej na rynkach niższego szczebla niż na sprzedaży (obsługa, konserwacja, części zamiennne). W tym przypadku producenci pojazdów mają pozycję dominującą wobec niezależnych dostawców.

4. Ramy prawne UE

4.1. Na rynkach niższego szczebla stwierdzono, w przeciwieństwie do rynku pierwotnego, problemy związane z konkurencją. Autoryzowane sieci mają duży udział w tych rynkach (około 50 %), a producenci samochodów mają wysoki udział w rynku części zamiennych. Ponadto pewne oryginalne części są dostępne tylko u producentów samochodów. Komisja powinna wyegzekwować dostęp niezależnych warsztatów do informacji technicznych. Odzwierciedleniem różnic w warunkach konkurencji w porównaniu do rynku pierwotnego jest także fakt, iż producenci samochodów mają znacznie wyższe zyski z części zamiennych i że większość zysków autoryzowanych sieci pochodzi z napraw i serwisowania, a nie ze sprzedaży nowych samochodów.

4.2. W celu ochrony konkurencji, możliwości wyboru przez konsumentów i równych warunków wyjściowych w sektorze części zapasowych i napraw Komisja Europejska wydała w 2003 r. obowiązujące obecnie rozporządzenie (WE) nr 1400/2002 w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym, określające przepisy dla podmiotów znajdujących się na rynku, które ma pozostać w mocy do 2010 r.

W rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych określono porozumienia wertykalne, które są zwolnione z zawartego w art. 81 traktatu UE zakazu porozumień zakłócających konkurencję. Stanowią one zatem bezpieczne rozwiązanie dla uczestników rynku. Jeśli ich porozumienia spełniają warunki określone w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych, są oni pewni, że postępują zgodnie z unijnym prawem konkurencji.

4.3. Sektorowe rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym, które jest znacznie bardziej szczegółowe od ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych, ze względu na swoją dużą złożoność jest słabo zrozumiałe dla uczestników rynku, w szczególności MSP. Komisja stwierdziła istnienie tej sytuacji na podstawie wielu otrzymanych od uczestników rynku wniosków i skarg niezwiązanych ze sprawami konkurencji. Na rynkach niższego szczebla rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym z góry zapewnia bardziej przychylne podejście, ponieważ przy spełnieniu pewnych warunków uwzględniane są porozumienia nawet w przypadku 100 % udziału w rynku (w ogólnym rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych uwzględnia się je tylko do 30 % udziału w rynku), ale częściowo jest to ograniczone za pomocą szczegółowych przepisów.

W związku z tym rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze motoryzacyjnym pozostaje dość kontrowersyjne, ponieważ autoryzowani dealerzy samochodowi w większości chcą zachować dotychczasowy status, a producenci samochodów domagają się prostszych, mniej restrykcyjnych przepisów, natomiast niezależny sektor (niezależne warsztaty i producenci części zamiennych) dąży do lepszej harmonizacji obecnie obowiązującego prawodawstwa.

4.4. Lepsza harmonizacja obecnych ram legislacyjnych obejmowałaby:

- rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych;
- przygotowanie i udostępnienie wszystkim podmiotom informacji o technologii wykorzystywanej w nowych modelach i nowych narzędziach;
- zmianę dyrektywy 96/96/WE dotyczącej badań przydatności pojazdów do ruchu drogowego;
- prawa do własności intelektualnej przedsiębiorstw (wzory i ochronę patentową);
- przepisy gwarancyjne;
- szkolenia.

4.5. Wszyscy uczestnicy rynku domagają się bezpieczeństwa prawnego i chcieliby wiedzieć, jakie będą dalsze działania po roku 2010. Obecna niepewność co do przyszłej treści rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych jest kłopotliwa zwłaszcza dla MŚP, wzięwszy pod uwagę czas obowiązywania umów i wysokość inwestycji koniecznych, aby wszystkie podmioty były na bieżąco z nowymi technologiami dotyczącymi pojazdów oraz umożliwienia im dostępu do części zamiennych, technologii informacyjnych, nowych narzędzi i sprzętu oraz szkoleń.

4.6. Komisja wzmocniła ramy prawne rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 (Euro 5) wchodzącym w życie w styczniu 2009 r. i regulującym dostęp do wszystkich informacji technicznych dla nowych homologacji typu pojazdów.

4.7. EKES uważa, że w związku z obecną sytuacją gospodarczą i społeczną przegląd unijnego prawodawstwa powinien przyczynić się do utrzymania wolnej i uczciwej konkurencji dzięki:

- unikaniu destrukcyjnych zmian w tym trudnym okresie kryzysu;
- należytemu wyważeniu wszystkich przepisów sprzyjających zbyt dużej koncentracji dystrybucji;
- zapewnieniu odpowiednich ram dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska naturalnego i uproszczenia przepisów;
- uprzedzaniu zachowań naruszających konkurencję dzięki nowej organizacji rynku;
- promowaniu zasady „najpierw myśl na małą skalę” zawartej w programie Small Business Act celem wsparcia rozwoju MŚP i innowacji oraz ochrony miejsc pracy.

5. Obecna sytuacja na rynkach niższego szczebla europejskiego sektora motoryzacyjnego

Rynki niższego szczebla UE charakteryzują się znacznymi przemianami strukturalnymi spowodowanymi nowymi i aktywniejszymi działaniami regulującymi. Także przemiany techniczne i zmienione procesy przyczyniają się do zmiany kształtu skutecznego modelu działalności na rynkach niższego szczebla, obejmującej wszystkich uczestników rynku w łańcuchu produkcji, dystrybucji i zbytu.

5.1. Konserwacja i naprawy

Innowacje techniczne pozwalają na lepszą kontrolę emisji oraz na zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu, co jednak coraz bardziej utrudnia konserwację i naprawy. Rynek ten charakteryzuje się dużą konkurencyjnością, liczebnie zdominowany jest przez MŚP dostarczające konkurencyjne części i usługi o wysokiej jakości, dzięki czemu przyczyniają się w znacznym stopniu do zatrudnienia i wzrostu w europejskiej gospodarce.

5.1.1. Zwłaszcza producenci urządzeń i narzędzi przeznaczonych dla wielu marek (Multi-brand-Tools) zdani są na szczególne informacje (np. konkretne informacje diagnostyczne dla ogólnorynkowych urządzeń diagnostycznych w celu zagwarantowania szerokiego zakresu funkcjonowania). Bez urządzeń i narzędzi przeznaczonych dla wielu marek lub możliwych do zastosowania na całym rynku małe przedsiębiorstwa musiałyby kupować osobne narzędzia dla każdej marki pojazdu, która może zostać im oddana do naprawy. W tym celu należałoby poczynić inwestycje jednoznacznie przekraczające możliwości finansowe MŚP. Aby dotrzymać kroku rosnącej liczbie systemów elektronicznych coraz częściej wbudowywanych do pojazdów, producenci narzędzi muszą polegać na wiarygodnych informacjach i danych dostarczanych przez producentów pojazdów. Bez tych danych producenci narzędzi diagnostycznych nie mogliby dostarczać oprogramowania potrzebnego niezależnym warsztatom.

5.2. Części zamienne

Produkcja i dystrybucja oryginalnych części zamiennych specyficznych dla danej marki odbywa się w znacznej części poprzez OEM (ang. Original Equipment Manufacturer – dosłownie oryginalny producent sprzętu) lub związane z nimi umowami przedsiębiorstwa dostarczające podzespoły i części. Bardzo znaczący udział mają jednak części, takie jak opony, koła, akumulatory, świece zapłonowe, różne filtry itd., które mogą być użyte niezależnie od marki pojazdu.

Zwłaszcza producenci opon, akumulatorów i kół mają do czynienia z rosnącą globalną konkurencją, a w przeszłości przeszli istotne zmiany strukturalne. Zaleca się w tym przypadku uzupełniające badania poszczególnych podsektorów.

5.2.1. Produkcja części nieoryginalnych i kopiowanie

Alternatywne, niezależne podmioty zyskują na znaczeniu na rynku części zamiennych. Często oferują części zamienne w lepiej odpowiadającym klientom stosunku ceny do jakości (np. gdy w przypadku starszych pojazdów długi okres użytkowania części jest mniej ważny niż korzystniejsza cena). Przy tym chodzi tutaj nie tyle o kopiowanie oryginału, co o funkcjonalność.

Coraz częściej jednak oferowane są także nielegalne kopie lub podróbki o niskiej jakości. W tym przypadku jest to w efekcie oszukiwanie klientów, czemu można coraz skuteczniej zapobiegać dzięki instrumentom ochrony patentowej, ochrony własności intelektualnej i polityki handlowej.

5.2.2. Branża tuningu pojazdów

Tuning pojazdów stanowi szybko rozwijającą się podbranżę sektora motoryzacyjnego.

W przypadku tuningowania pojazdów chodzi o takie przekształcenie pojazdów, aby zwiększyć ich moc, atrakcyjność wyglądu i bezpieczeństwo. Tuning może dotyczyć wszystkich części samochodu: kół, opon, amortyzatorów, silnika, wnętrza, karoserii, rury wydechowej itd.

Istnieją przedsiębiorstwa, które całkowicie przestawiły się na świadczenie usług w zakresie tuningu i które sprzedają swoje produkty na całym świecie. Zasadniczo korzystają one z innowacyjnych pomysłów i materiałów i wypracowują nowe trendy techniczne, które czasami podchwytywane są przez samych producentów pojazdów i wykorzystywane przy produkcji pojazdów na rynek masowy.

Komisja Europejska powinna opracować i wydać stosowne przepisy prawne regulujące branżę tuningu pojazdów.

5.3. Bezpieczeństwo i trwałe korzyści dla środowiska

Aby pojazdy odpowiadały ustalonym przez Unię Europejską normom emisji i bezpieczeństwa nie tylko, gdy są fabrycznie nowe, lecz także przez cały czas ich użytkowania, wymagają regularnych przeglądów, konserwacji i napraw. W przypadku fabrycznie nowych i starszych modeli niezależne warsztaty i autoryzowane warsztaty naprawcze odgrywają ważną rolę, ponieważ zapewniają bezpieczeństwo tych pojazdów i spełnianie przez nie obowiązujących przepisów środowiskowych. Taki poziom usług może być jednak oferowany jedynie w przypadku, gdy producenci pojazdów zapewnią dostęp do informacji, ogólnorynkowych narzędzi i wyposażenia, części zamiennych i szkoleń.

6. Wielkie przemiany strukturalne na rynkach niższego szczebla

6.1. Kryzys gospodarczo-finansowy bardzo mocno uderzył w cały przemysł motoryzacyjny oraz w sektor handlu i usług. Jego najpoważniejsze negatywne skutki to coraz większe trudności w uzyskiwaniu pożyczek przez przedsiębiorstwa (zwłaszcza MŚP) oraz gwałtowny spadek popytu na nowe samochody. Z drugiej strony na rynki niższego szczebla sektora motoryzacyjnego ma także wpływ wiele innych czynników, w tym:

- zwiększenie przeciętnego wieku pojazdu oraz jednocześnie zmniejszenie rocznego przebiegu;
- zmniejszenie liczby napraw ze względu na większą trwałość części i dłuższe okresy między serwisowaniem;
- stosunkowy wzrost kosztu naprawy ze względu na coraz częstsze stosowanie zaawansowanych technologicznie zespołów w pojazdach;
- naciski dotyczące kosztów napraw spowodowane niższymi dochodami gospodarstw domowych i większym uwrażliwieniem konsumentów na ceny;

- coraz częstsze stosowanie elektroniki w nowoczesnych pojazdach, coraz większa złożoność urządzeń;
- coraz większa liczba części zamiennych, olbrzymia liczba modeli i wariantów wyposażenia;
- coraz większa złożoność napraw i serwisowania, identyfikacji części i projektowania narzędzi;
- olbrzymie inwestycje w systemy informatyczne, narzędzia, części i szkolenia;
- polityka producentów samochodów polegająca na wiązaniu klientów umowami serwisowymi.

6.2. W konsekwencji mają miejsce zasadnicze zmiany prowadzące do restrukturyzacji na różnych poziomach, w tym:

- dalsze występowanie, a w czasie kryzysu jeszcze nasilanie się, tendencji do koncentracji na rynku w wyniku połączeń i przejęć;
- zmniejszenie liczby niezależnych warsztatów i hurtowników części zamiennych;
- coraz częstsze przyłączanie się małych i średnich warsztatów serwisowych oraz hurtowników części zamiennych do niezależnych grup/sieci serwisowych w celu sprostania rosnącym wymogom w tej branży;
- większa presja cenowa wywierana na producentów i dystrybutorów części;
- większa aktywność producentów samochodów na rynkach niższego szczebla ze względu na niską rentowność sprzedaży nowych pojazdów.

6.3. Ponadto, choć na rynkach niższego szczebla istnieją wprawdzie możliwości zwiększenia sprzedaży części zamiennych, jednak od dostawców coraz częściej wymaga się dostarczania nowatorskich produktów, które poprawiają funkcjonalność lub bezpieczeństwo oryginalnych części pojazdu, napędzając popyt na rynku. Prowadzi to do tego, że sieci dealerskie posiadające autoryzację wytwórców muszą walczyć o utrzymanie swego udziału w rynku, zwłaszcza z powodu coraz rzadszej potrzeby wymiany części w stanowiących najważniejszy segment rynku samochodach liczących sobie 0–4 lata.

6.4. EKES uważa, że restrukturyzacja rynków niższego szczebla będzie nadal postępować i powstaną różnorodne nowe partnerstwa i nowe formy relacji z klientami. Ponieważ sektor samochodowy jest ściśle związany z innymi sektorami, a przemysł zaopatrzeniowy i handel pojazdami są bardzo rozbudowane, wszelkie formy restrukturyzacji, które będą miały negatywny wpływ na MŚP, dotkną setek tysięcy pracowników we wszystkich państwach członkowskich. Dlatego też EKES jest zdania, że Komisja powinna uważnie śledzić zjawiska w dziedzinie restrukturyzacji rynków niższego szczebla i w razie potrzeby podejmować działania celem zapewnienia, że konkurencja zostanie utrzymana.

7. Aspekty społeczne

7.1. Edukacja i szkolenie

Zasadniczo systemy edukacji i szkolenia w tym sektorze są dobrze rozwinięte. Z jednej strony spowodowane jest to wymaganiami producentów pojazdów. Z drugiej strony szybki rozwój techniczny wymaga ciągłego doksztalcania się. Nie ma praktycznie drugiego takiego sektora, w którym udział pracowników szkolonych każdego roku byłby tak wysoki. Przy tym także i tu istnieją różnice, zależne zasadniczo od rodzaju i wielkości przedsiębiorstwa. Przede wszystkim najmniejsze przedsiębiorstwa (w przeważającej części firmy rodzinne) mają duże problemy z dotrzymaniem kroku w tej dziedzinie. Z racji samej swej struktury kształcenie często bywa zbyt skoncentrowane na specyficznym miejscu pracy czy marce. Obniża to mobilność pracowników i utrudnia zmianę miejsca pracy. Komitet wspiera więc dążenie do opracowania jednolitego europejskiego systemu certyfikacji.

7.2. Zdrowie i bezpieczeństwo

Warunki pracy w sektorze motoryzacyjnym są mniej uciążliwe w zakładach produkcyjnych, często zautomatyzowanych i dysponujących znacznymi środkami technicznymi, niż w zakładach naprawczych, w których wciąż jeszcze dominuje praca ręczna. Stałe wykonywanie takiej pracy prowadzi dość często do wystąpienia u pracowników bólów powodujących niepełnosprawność lub schorzeń układu mięśniowo-szkieletowego. Biorąc pod uwagę przyszłe problemy demograficzne, nieuniknione będą zmiany w organizacji pracy, aby utrzymać w dobrym zdrowiu wystarczająco wykwalifikowanych pracowników i umożliwić im pracę do emerytury. W przeciwnym razie może dojść w tej branży do niedoboru doświadczonych i wykwalifikowanych pracowników.

Plany mające na celu zapobieganie ryzyku zawodowemu i środki służące przystosowaniu stanowisk pracy powinny zatem nie tylko brać pod uwagę różne substancje zanieczyszczające lub toksyczne, lecz także chronić pracowników przed uciążliwymi warunkami pracy.

Nowe zagrożenia powstaną wraz z pojawieniem się na rynku nowych technologii – trzeba będzie szybko zaradzić zagrożeniom elektrycznym związanym z systemami wysokonapięciowymi oraz zagrożeniom związanym z ryzykiem eksplozji wodoru. Wymaga to przygotowań. W chwili obecnej nie wiadomo jeszcze, jakie zmiany mogą nastąpić w typowym miejscu pracy. Zainteresowane strony potrzebują jednak wyraźnych sygnałów, aby rozpocząć opracowywanie odpowiednich strategii. Istniejącą w sektorze motoryzacyjnym ryzyko zawodowe jest głównym tematem zawiązującego się między partnerami społecznymi dialogu, dla którego należy przewidzieć przepisy zachęcające do podejmowania środków zapobiegawczych i wspierania pracowników.

EKES popiera zwiększenie środków przeznaczonych przez państwa członkowskie i UE na politykę bezpieczeństwa i higieny pracy, zdrowia czy reorientacji zawodowej pracowników oraz popiera wzmocnienie podjętych przez nie inicjatyw w tym zakresie.

7.3. Przemiany demograficzne

Starzenie się ludności ma także skutki dla rynków niższego szczebla w sektorze motoryzacyjnym. Średnia wieku pracowników będzie się zwiększać i kwestie związane ze zdrowiem będą miały większy wpływ na wymogi organizacji pracy, potrzeby szkoleniowe i warunki pracy.

7.4. Wynagrodzenia

Wynagrodzenia i płace nie zaliczają się do kompetencji UE. Jednak specyficzna sytuacja rynków niższego szczebla w sektorze motoryzacyjnym uzasadnia bliższe przyjrzenie się tej problematyce. Prawie we wszystkich państwach członkowskich UE istnieją w tym sektorze szczególnie silne naciski płacowe. Za te naciski odpowiedzialni są przede wszystkim producenci samochodów. Zależność między dealerami samochodowymi/warsztatami samochodowymi i producentami samochodów, którzy oferują im koncesje, jest olbrzymia. Producenci decydują o inwestycjach i standardach szkoleń, a poprzez, przykładowo, ustalanie limitów czasowych wpływają także na ceny dla użytkowników, ale to dealer/właściciel warsztatu ponosi koszty i całe ryzyko ekonomiczne. Partnerzy społeczni mają zatem jedynie ograniczone pole manewru podczas negocjacji zbiorowych, wskutek czego płace w tym sektorze są stosunkowo niskie. To, w połączeniu z trudnymi warunkami pracy, zmniejsza atrakcyjność sektora w oczach młodych pracowników. W przyszłości mogą pojawić się kłopoty z rekrutacją pracowników.

8. Szanse i wyzwania

8.1. Branże niższego szczebla stoją w obliczu poważnych zmian w najbliższych latach – zarówno zmian na lepsze, jak i wcale nie tak pozytywnych. Ich wydajność w znacznym stopniu uzależniona jest od wyników sektora produkcji samochodów. Istnieją jednak także istotne dziedziny, w których konkurencja wiąże się z różnorodnymi czynnikami, takimi jak: przepisy dotyczące dystrybucji i sprzedaży, wpływ na środowisko naturalne, zagrożenie bezpieczeństwa (produkty dodatkowe), działalność recyklingowa, prawa własności intelektualnej (podrabianie) itd. W tych dziedzinach innowacje odgrywają zasadniczą rolę dla wszystkich wspomnianych rodzajów działalności niższego szczebla.

8.2. Należy podkreślić, że istnieją ważne czynniki napędowe skłaniające sektory części i podzespołów samochodowych, dealerów samochodów oraz sektor napraw do zwiększania konkurencji, a są to: nowe przepisy dotyczące dystrybucji i sprzedaży nowych pojazdów (rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych), nowe rozporządzenie europejskie w sprawie dystrybucji, sprzedaży i naprawy części zamiennych do pojazdów, jak również nowa klauzula dotycząca napraw, która ma zostać wprowadzona do tzw. dyrektywy w sprawie wzorów (dyrektywa 98/71/WE).

8.3. W reakcji na wyzwania polityczne, prawne i technologiczne liczne podmioty obsługujące wiele marek i organizacje motoryzacyjne zrzeszyły się w celu wspólnej obrony prawa do przeprowadzania napraw i prawa konsumentów do konserwacji, obsługi i napraw pojazdów w warsztacie przez siebie wybranym. Obowiązujące obecnie przepisy wygasają w 2010 r., a pytanie, czy należy je przedłużyć, czy nie, jest przedmiotem kontrowersyjnych dyskusji (5).

8.4. MŚP tworzą szkielet gospodarki i zatrudnienia w Unii Europejskiej i stanowią największą część przedsiębiorstw na rynkach niższego szczebla sektora motoryzacyjnego. Jasne i specyficzne przepisy prawne to decydujący warunek do zagwarantowania

wolnej i uczciwej konkurencji na rynkach niższego szczebla sektora motoryzacyjnego (6).

8.5. W sytuacji obecnego kryzysu należy podjąć krótkoterminowo skuteczne środki wspierające, które umożliwią całemu sektorowi motoryzacyjnemu i jego pracownikom przetrwanie recesji. W średnim i dłuższym okresie przede wszystkim małe przedsiębiorstwa i mikroprzedsiębiorstwa będą w stanie sprostać konkurencji tylko wtedy, gdy opracują nowe koncepcje i poczynią inwestycje. Ponieważ wiele małych przedsiębiorstw nie będzie w stanie dokonać tego samodzielnie, będzie często dochodzić do fuzji i kooperacji, jak również do zawierania nowych partnerstw z najróżniejszymi podmiotami społeczeństwa obywatelskiego oraz do tworzenia specjalistycznych i niezależnych sieci lub sieci skupiających specjalistów w zakresie nowych technologii (pojazdy elektryczne i hybrydowe).

Bruksela, 16 lipca 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

(5) Kampania „Right to Repair” („prawo do napraw”) wspierana jest przez:

AIRC – Międzynarodowe Stowarzyszenie Konserwatorów Nadwozi;
CECRA – Europejskie Stowarzyszenie Handlu i Usług Motoryzacyjnych;

EGEA – Europejskie Stowarzyszenie Dostawców Wyposażenia Warsztatowego;

FIA – Międzynarodową Federację Samochodową;

FIGIEFA – Międzynarodową Federację Niezależnych Dystrybutorów Części Samochodowych.

(6) Opinia EKES-u w sprawie komunikatu Komisji program „Najpierw myśl na małą skalę” – Program „Small Business Act” dla Europy, COM(2008) 394 wersja ostateczna, Dz.U. C 182 z 4.8.2009, s. 30.