

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om industrielle ændringer og perspektiver for motorcykel-, scooter- og knallertsektoren i Europa (initiativudtalelse)

(2010/C 354/05)

Ordfører: **Virgilio RANOCCHIARI**

Medordfører: **Patrizio PESCI**

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 16. juli 2009 i henhold til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at udarbejde en initiativudtalelse om:

*Industrielle ændringer i motorcykel-, scooter- og knallertsektoren i Europa.*

Det forberedende arbejde henvistes til Den Rådgivende Kommission for Industrielle Ændringer (CCMI), som vedtog sin udtalelse den 4. februar 2010.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 461. plenarforsamling den 17.-18. marts 2010, mødet den 18. marts, følgende udtalelse med 140 stemmer for og 2 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Motorcykel-, scooter- og knallertsektoren har stor betydning for økonomien og beskæftigelsen i EU. Producenterne er meget forskellige: fra internationale aktører, der kan være aktive inden for alle segmenter af produktionen eller højt specialiserede, til nationale og lokale aktører (ja helt ned til værkstedsproduktion). Det samme kendetegner underleverandørerne, hvoraf mange er små og mellemstore virksomheder <sup>(1)</sup>.

1.2 Faldet i efterspørgslen som følge af den økonomiske krise siden sidste kvartal 2008 har udløst en række negative virkninger i sektoren med alvorlige strukturelle og beskæftigelsesmæssige konsekvenser til følge (et fald i efterspørgslen på 31 %, der igen har ført til et 35 %'s fald i omsætning og ordrer og har indvirket negativt på beskæftigelsen). De foreløbige tal for 2009 bekræfter den negative tendens på markedet med et minus på 21 % i forhold til 2008 og på 25 % i forhold til 2007.

1.3 EØSU frygter, at man vil blive vidne til flere store tab af arbejdspladser i 2010, hvis der ikke hurtigst muligt udvikles støttepolitikker for sektoren.

1.4 EØSU arrangerede en offentlig høring i forbindelse med den 67. internationale motorcykelmesse i Milano den 12. november 2009 for at notere sig de aktuelle synspunkter hos producenter, komponentproducenter, fagforeninger, brugere, ikke-statslige organisationer og universitetsverdenen. Høringen bekræftede i alt væsentligt arbejdsgruppens holdning.

1.5 I den forbindelse

a) finder udvalget det nødvendigt, at medlemsstaterne iværksætter passende foranstaltninger, der kan øge efterspørgslen på tohjulede motordrevne køretøjer, og anmoder Kommis-

sionen og medlemsstaterne om på sigt at fremme anvendelse eller udskiftning af disse med særlig fokus på de mest miljøvenlige køretøjer og med høje krav til sikkerheden;

- b) ser udvalget gerne, at Kommissionen under udarbejdelsen af det kommende forslag til forordning om tohjulede motordrevne køretøjer foreslår realistiske, trinvis målsætninger for sektoren, der er tilpasset planlægning, produktion og marked. Man skal navnlig garantere fleksible løsninger til industrien, således at prisen stiger mindre for forbrugerne, under behørig hensyntagen til konjunkturerne og produkternes store diversitet;
- c) mener udvalget, at det for at sikre fair konkurrence er nødvendigt at være mere påpasselig i forbindelse med godkendelse og at holde et vågent øje med markedet, og finder, at frihandelsaftalerne mellem EU og Sydøstasien skal være gensidige;
- d) opfordrer udvalget Kommissionen til at udvikle en tilgang svarende til CARS21 <sup>(2)</sup> for motorcykel-, scooter- og knallertsektoren med henblik på at fremme partnerskab i sektoren, konkurrenceevne og beskæftigelse;
- e) finder udvalget, at det 7. rammeprogram for forskning og udvikling (FP7) kan bidrage til opfyldelsen af disse mål, og ønsker, at der oprettes en platform for motorcykel-, scooter- og knallertsektoren til støtte for de virksomheder, som producerer i Europa og gør brug af den europæiske produktionskæde;
- f) opfordrer udvalget industrien til at fortsætte med omstruktureringer, fusioner og virksomhedsovertagelser og til at samarbejde mere – også med komponentproducenterne, med henblik på at optimere samtlige potentielle synergier;

<sup>(1)</sup> En liste over producenter og andre oplysninger vedrørende motorcykel-, scooter- og knallertsektoren er tilgængelig på CCMI's hjemmeside: [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> En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede (CARS 21-ekspertgruppen i 2007).

- g) anser udvalget det for nødvendigt at udvikle den sociale dialog for at fremme beskæftigelsen i sektoren, at indføre europæiske standarder for livslang uddannelse og specialisering af arbejdstagerne og at reducere løsarbejde;
- h) tilskynder udvalget Kommissionen til at reservere rigeligt med plads til de tohjulede motordrevne køretøjer i forbindelse med aktioner under handlingsplanen for bytrafik, eftersom disse med sikkerhed vil bidrage til en mere bæredygtig mobilitet.

## 2. Motorcykel-, scooter- og knallertindustrien i Europa

2.1 Motorcykel-, scooter- og knallertsektoren har stor betydning for økonomien og beskæftigelsen i EU. En sammenligning af motorcykel-, scooter- og knallertsektoren med bilsektoren<sup>(3)</sup> viser visse lighedspunkter, men først og fremmest en række særlige karakteristika, nemlig mindre dimensioner, en overvejende opsplittet struktur og en mere differentieret produktion.

2.2 Denne sektor har oplevet en betydelig udvikling i løbet af de sidste årtier. De traditionelle europæiske mærker har fået stigende konkurrence fra Japan. De japanske producenter, der i dag er blandt de vigtigste aktører i sektoren, har sågar udviklet produktionsaktiviteter i EU. Gennem tiden har sektoren i Europa reorganiseret sig gennem omstruktureringer, fusioner og virksomhedsovertagelser. Herved er opstået mellemstore og store industrigrupper ved siden af nicheproducenter og et stort antal små og mellemstore virksomheder.

De traditionelle europæiske, japanske og amerikanske producenter indtager i dag en førerposition på det europæiske marked, men siden 90'erne har de måttet kæmpe med voksende konkurrence fra vækstøkonomierne. Når det gælder antal producerede køretøjer, har EU oplevet et fald (1,4 mio.) især i forhold til Kina (over 20 mio.), Indien (over 8 mio.) og Taiwan (1,5 mio.). Den europæiske produktion er dog karakteriseret ved større merværdi og er overlegen med hensyn til innovation, kvalitet og sikkerhed.

2.3 Eurostat placerer motorcykel-, scooter- og knallertsektoren under NACE-kode 35.41. Ifølge de nyeste data (fra 2006) talte fremstillingssektoren i EU27 870 virksomheder, hvoraf 80 % var beliggende i 6 medlemsstater (Italien, Storbritannien, Tyskland, Frankrig, Spanien og Østrig). En gennemsnitlig omsætning på 8 mio. euro vidner om det store antal små og mellemstore virksomheder, der vurderes til 650 eller 75 % af det samlede antal.

2.4 90 % af den europæiske produktion skabes af ca. 100 mellemstore producenter, som er placeret i flere forskellige EU-lande (ud over de allerede nævnte: Tjekkiet, Holland, Portugal, Slovenien og Sverige) foruden i Norge og Schweiz. De reste-

rende 10 % af den europæiske produktion er fordelt på små eller meget små producenter.

2.5 Producenterne er meget forskellige: fra internationale aktører, der kan være aktive inden for alle segmenter (motorcykler til forskellige formål med forskellige slagvolumener, scootere af forskellige slagvolumener, knallerter, trehjulede og firehjulede motorcykler) eller højt specialiserede, til nationale og lokale aktører (ja helt ned til værkstedstørrelse, hvad angår dimensioner og produktionsproces).

2.6 De tekniske forskrifter (den europæiske typegodkendelse) definerer forskellige kategorier af tohjulede motoriserede køretøjer med hver deres karakteristika (slagvolumen, anvendelsesformål). EU-direktivet om kørekort fastsætter forskellige betingelser for ret til at føre tohjulede motordrevne køretøjer (knallert AM, motorcykel A1, motorcykel A2 og motorcykel A). En sådan kompleksitet begunstiger opsplitningen af produktionen og reducerer mulighederne for stordriftsfordele.

2.7 Opsplitningen i motorcykel-, scooter- og knallertindustrien har til dels rod i fortiden, men skyldes primært selve markedets natur. Mens de segmenter, som er snævert knyttet til nyttemæssig transport (især i byerne), som f.eks. scootere, kan give større produktionsmæssig synergi, især med hensyn til de forskellige motorudgaver, så giver de segmenter, der er knyttet til motorcykler, mindre synergi i form af fælles motorudgaver og komponenter i de forskellige mærkers modeller. Frem for alt varierer de særlige dynamikker meget afhængigt af køretøjernes størrelse, hvortil man kan føje forskelle som følge af de specialanvendelser, som køretøjerne er beregnet til, og endelig brugernes forventninger. I mange tilfælde har de forskellige mærker et stærkt brand med bestemte motor- eller slagvolumenkonfigurationer (f.eks. BMW's boxer-motor, Ducatis desmodromiske distribution, Moto Guzzis V-twin og Triumphs trecylinders motor), der afspejler efterspørgslen på et marked, der i vidt omfang består af entusiaster på både europæisk og internationalt niveau.

2.8 Køretøjerne produceres i forhold til bilsektoren i små serier og begrænset antal, hvilket er ensbetydende med et mindre udbytte af den investerede kapital. Dette særtræk ses til dels også i de brancher, der producerer komponenter eller står for distribution.

2.9 Understøttet af et marked i vækst siden 2002 (+ 22 % i perioden 2002-2007) beløb omsætningen fra produktionen i EU sig til 7 mia. euro i 2006 ud af en samlet omsætning i motorcykel-, scooter- og knallertsektoren på 34 mia. i EU. Det er interessant at bemærke, at sektoren i perioden 2004-2006 havde en vækst i EU på 12 % - en procentvis vækst, der således var større end både fremstillingssektorens generelt og bilsektorens (begge 8 %) - med den deraf følgende positive indflydelse på beskæftigelsen.

<sup>(3)</sup> Jf. CCMI's informationsrapport *Automobilindustrien i Europa: den aktuelle situation og fremtidsudsigterne*, som CCMI vedtog den 13. november 2007.

### 3. Underleverandørernes rolle: komponenter, distribution og eftersalgsservice

3.1 Den høje grad af opsplitning er et træk, der også karakteriserer komponentproducenterne og forhandlerne.

3.2 Komponenterne kommer i et vist omfang fra leverandører til bilindustrien, der er marginalt til stede i motorcykel-, scooter- og knallertsektoren (brændstofs-systemer), men frem for alt fra specialleverandører (hjul, udstødning, kobling ...), eftersom der kræves en vis specialisering. Antallet af leverandører til sektoren vurderes til 500. Leverandørerne er traditionelt fra Europa (koncentreret i Italien, Spanien, Frankrig, Storbritannien, Tyskland og Holland). I de seneste år har de asiatiske leverandører i stigende grad været til stede. For at tage udfordringen fra denne konkurrence op har nogle europæiske leverandører flyttet en del af deres aktiviteter til Asien. De europæiske komponentproducenter er dog udelukkende afhængige af ordrer fra de europæiske motorcykel-, scooter- og knallertproducenter.

3.3 Forhandler- og servicenetten opfylder et behov om lokal tilstedeværelse, der er særegen for sektoren (især hvad angår scootere og knallerter): i EU findes ca. 37 000 salgs- og eftersalgsservicesteder, som ofte er familieforetagender. Italien, Frankrig, Storbritannien, Tyskland, Spanien, Holland, Grækenland og Sverige tegner sig for 91 % af sektorens omsætning i forhandler- og serviceleddet. Denne omsætning er vokset med 5 % i perioden 2004-2006.

### 4. Beskæftigelse og sociale aspekter

4.1 I perioden 2002-2007 steg beskæftigelsen i sektoren vedholdende, således at der i 2007 var 150 000 ansatte i EU. Det er værd at notere sig, at beskæftigelsen i sektoren i EU voksede med 4 % i perioden 2004-2006, hvor fremstillingssektoren generelt oplevede et fald på 3 % og bilsektoren på 5 %. Denne vækst vidner om sektorens dynamik og innovation. Væksten blev i disse vanskelige tider hjulpet frem af en voksende efterspørgsel på køretøjer, der er velegnede til bytrafik og fritidsbrug.

4.2 25 000 af disse arbejdspladser er direkte knyttet til produktion af tohjulede motordrevne køretøjer – en produktion, der især befinder sig i Italien, Spanien, Frankrig, Storbritannien, Tyskland, Østrig og Nederlandene. Markedet for motorcykler, scootere og knallerter er sæsonbetinget (koncentreret om forår og sommer). Derfor topper produktionen på bestemte tidspunkter af året, hvor producenterne også gør brug af sæsonarbejdere. Der er således behov for større fleksibilitet for at klare markedets svingende krav.

4.3 20 000 af disse arbejdspladser er direkte knyttet til produktion af komponenter, som især fremstilles i Italien,

Spanien, Frankrig, Storbritannien, Tyskland, Nederlandene og Ungarn.

4.4 105 000 af disse arbejdspladser er knyttet til salg og eftersalgsservice. I sagens natur er disse spredt ud over hele EU, selv om 92 % af arbejdspladserne findes i Italien, Tyskland, Frankrig, Storbritannien, Spanien, Nederlandene, Grækenland, Belgien og Sverige.

### 5. Den aktuelle økonomiske kontekst og internationale tendenser

5.1 Oplysningerne i foregående afsnit viser, at motorcykel-, scooter- og knallertsektoren er blevet meget dynamisk i de seneste år med et europæisk marked i vækst, der i 2007 udmøntede sig i over 2,7 mio. nye køretøjer (det samlede antal køretøjer i EU vurderes til i omegnen af 34 mio.). De sidste to års krise har dog skabt et fald i EU markedet i 2008 på 7,4 % i forhold til 2007. Særlig udtalt var faldet på 34 % for det sidste kvartal 2008 i forhold til samme periode i 2007. Denne negative tendens blev skærpet i første kvartal 2009, hvor salget af tohjulede motordrevne køretøjer noterede et fald på 37 % i forhold til samme periode i 2008. De foreløbige tal for 2009 bekræfter den negative tendens på markedet med et samlet fald på 21 % i forhold til 2008 og på 25 % i forhold til 2007.

5.2 Følgerne af krisen er mærkbare i hele sektoren. For producenterne er faldet i salget ensbetydende med et betydeligt mindre overskud. Samtidig har de måtte sætte produktionen ned for at undgå overfyldte lagre. Denne reduktion har på sin side forårsaget et fald i arbejdstimer, produktionsstandsninger og mindre anvendelse af sæsonarbejdere med en deraf følgende revision af produktionsplanerne på kort og mellemlangt sigt. I nogle tilfælde har det været nødvendigt at foretage permanente nedskæringer af personalet med op til 25 %. Nogle små og mellemstore producenter er sat under administration og er i øjeblikket til salg, andre har allerede lukket deres aktiviteter ned. Denne udvikling bebuder andre omstruktureringer – evt. i form af virksomhedsudflytning fra Europa, selv om det er vanskeligt at forudse de økonomiske og sociale følger.

5.3 Leverandører af komponenter bliver på grund af faldet i efterspørgslen fra producenternes side også nødt til at mindske produktionen med deraf følgende fald i beskæftigelsen. Nogle har måttet indstille deres aktiviteter og det skønnes, at ca. 10 % af sektorens leverandører i dag er i fare for bankerot. Denne situation skaber ekstraudgifter også for producenterne, som må foretage uforudsete investeringer for at holde liv i komponentleverandørerne, finde andre eller ligefrem udvikle nye støbeforme til dele i aluminium eller plastic for at erstatte leverancer, som ikke længere kan fås. Ordrer og omsætning viser i øjeblikket et fald på ca. 40 %. Det hænder ikke sjældent, at mange producenter for at forblive konkurrencedygtige vender sig mod leverandører i Sydøstasien.

5.4 Forhandler- og eftersalgsservicesektoren er hårdt ramt af krisen og faldet i aktiviteterne, bl.a. på grund af virksomhedernes begrænsede størrelse (SMV eller familieforetagender). I Spanien har man f.eks. registreret en reduktion på 25 % i salgsstederne i 2008 med fyring af over 6 000 ansatte som konsekvens. Hvis udviklingen fortsætter, forudser man, at ca. 25 % af virksomhederne og koncessionsindehaverne og 60 % af agenterne vil lukke i Spanien i 2009-2010. Effekterne af krisen på forhandlernetet skaber også ekstraomkostninger for producenterne, som må støtte nettet for at opretholde afsætningsmulighederne for produkterne og få glæde af det økonomiske genopsving, når det kommer.

5.5 EØSU frygter, at man vil blive vidne til flere store tab af arbejdspladser i 2010, hvis ikke der hurtigst muligt udvikles støttepolitikker for sektoren. For at bidrage til opretholdelsen af beskæftigelsen i sektoren er det desuden nødvendigt at udvikle den sociale dialog og fremme livslang uddannelse og specialisering af arbejdstagerne – også på universitetsplan – og samtidig at reducere løsarbejde.

5.6 Foranstaltninger til støtte for efterspørgslen på motorcykler, scootere og knallerter har hidtil været sporadiske og ineffektive. I modsætning til bilsektoren er Italien det eneste land, der hurtigt var ude med et skrotningsinitiativ. Effekten af dette initiativ har været positiv for det italienske marked og desuden indirekte for det europæiske marked, samtidig med at stærkt forurenende køretøjer er blevet trukket væk fra vejene. I Italien gik man i de første to måneder af 2009 fra en situation med fald på markedet på omkring 35 % til en positiv situation for scootere med lav slagvolumen, der drog fordel af bidraget på 500 euro til skrotning af forældede køretøjer. Motorcykler og knallerter viser dog stadig negative tal med et samlet fald på over 20 %. Selv om Spanien i juli har vedtaget et initiativ til skrotning af tohjulede motordrevne køretøjer (efter i månedsvis at have bebudet initiativets komme), er dette initiativ endnu ikke blevet gennemført, men har skabt en afventende holdning hos forbrugerne, hvilket yderligere har bremset salget (fra januar til august 2009 blev der registreret et fald på 52 % for knallerter og på 43 % for motorcykler i forhold til samme periode i 2008). Dette eksempel viser klart betydningen af en europæisk lovramme, som kan skabe stabilitet på de nationale markeder og tillid blandt forbrugerne.

5.7 Foranstaltninger til støtte for efterspørgslen er helt sikkert fordelagtige for forbrugerne, men de løser ikke nødvendigvis problemerne med komponenterne eller problemerne for den europæiske motorcykel-, scooter- og knallertindustri. I Italien har bidraget på 500 euro f.eks. i højere grad begunstiget små scootere på 125 til 150 cc importeret fra Taiwan og solgt for priser på mellem 1 500 og 2 000 euro, og kun i mindre omfang de europæiske produkter, hvor priserne er højere, mens det slet ikke har øget efterspørgslen på mellemstore tohjulede motordrevne køretøjer til en pris, der ligger mellem 6 000 og 8 000 euro. De europæiske komponentproducenter har ikke haft nogen fordel, eftersom de ikke leverer til de asiatiske producenter. Med henblik på at hjælpe sektoren som helhed synes det nødvendigt at med foranstaltninger til støtte for efter-

spørgslen, der sikrer, at bidraget vokser i takt med, at køretøjernes pris stiger, især når det handler om avancerede løsninger inden for miljø og sikkerhedssystemer.

5.8 Det er presserende at lette adgangen til finansiering for de europæiske virksomheder, der er aktive i sektoren, så de kan overkomme de ekstraudgifter, som krisen har skabt, og fortsætte deres investeringer i forskning, udvikling og innovation (motorcykel-, scooter- og knallertproducenter og komponentproducenter i fællesskab) for at forblive konkurrencedygtige i kraft af kvalitet og innovation, så der kan produceres stadig mere miljøvenlige og sikre tohjulede motordrevne køretøjer.

## 6. Fremtidsudsigterne for sektoren: udfordringer og muligheder

6.1 Uanset om de negative tal for første halvår bliver konsolideret for hele 2009 eller ej, så vil sektoren som helhed i 2010 lide under tab af kreditværdighed over for bankerne. Selv om genopsvinget er nært forestående, vil investerings- og F&U-kapaciteten være reduceret med negative virkninger på mellemlangt sigt og derfor større sårbarhed hos virksomhederne, hvilket risikerer at gå ud over beskæftigelsen på et senere tidspunkt.

6.2 I de seneste ti år - fra indførelsen af Euro 1-standarden i 1999 til de standarder, der anvendes i dag - har sektoren opnået en betydelig reduktion af forurenende emissioner på omkring 90 % for CO og HC og på over 50 % for NO<sub>x</sub>. Også inden for reduktionen af støjforurening har man kunnet fremvise opmuntrende resultater. Hele sektoren (herunder forbrugerorganisationerne) er desuden optaget af at opfylde målsætningen om yderligere forbedringer, der især skal opnås ved udelukkende at bruge typegodkendte udstødningsrør og ved at anvende en mere miljøvenlig kørestil. Hvad sikkerheden angår, har sektoren været først med en række avancerede bremsesystemer, som gradvis vil blive udbredt til de forskellige typer tohjulede motordrevne køretøjer, herunder køretøjer med en ny konstruktion som f.eks. trehjulede og firehjulede motorcykler.

6.3 Kommissionen er ved at udarbejde et forslag til forordning om tohjulede motordrevne køretøjer, som forventes at foreligge i de første måneder af 2010. Skønt det er nødvendigt fortsat at gøre fremskridt inden for miljø og sikkerhed, er det i den nuværende økonomiske situation af fundamental betydning at undgå drastiske forandringer og at tage hensyn til sektorens reelle kapacitet og størrelsen af dens aktører. Hvad de nye Euro-standards angår, er det nødvendigt at foreslå realistiske mål for sektoren med en gradvis indførelse under hensyntagen til tidsplanen for planlægning, produktion og marked. Efter udvalgets opfattelse bør den nye forordning fremme en tilgang, der gør det muligt for sektoren at drage nytte af sin egen evne til innovation ved at sikre den en vis grad af fleksibilitet under hensyntagen til såvel konjunkturerne som produkternes store diversitet (med hensyn til tekniske karakteristika og afsætningsmarked), navnlig i forbindelse med udbredelsen af avancerede bremsesystemer. Industrien har allerede forelagt forslag i den retning for Kommissionen inden for miljø og færdselssikkerhed.

6.4 De »traditionelle« producenter udsættes i stadig højere grad, især i den nuværende økonomiske situation, for low cost/low quality-konkurrence, navnlig fra sydøstasiatiske tohjulede motordrevne køretøjer med lille eller mellemstor slagvolumen, hvis spillerum er begrænset. Af de undersøgelser, som er foretaget, fremgår det, at de importerede produkter tit ikke lever op til de europæiske godkendelseskrav og udgør en risiko for brugernes sikkerhed og for miljøet. Tests udført på kinesiske tohjulede køretøjer importeret i EU har afsløret manglende overholdelse af EU's typegodkendelseskrav, idet bremselængden var op til 35 % længere og de forurenende emissioner op til 20 gange højere end kravene. Der er også problemer med efterligninger af europæiske køretøjer eller dele af den europæiske produktion af tohjulede motordrevne køretøjer, som produceres i vækstøkonomierne samt med, at virksomheder, der importerer køretøjer, som ikke overholder kravene, til EU, forfalsker overensstemmelsescertifikaterne. På et segment af EU-markedet, der er meget prisfølsomt, er det for at sikre fair konkurrence nødvendigt, at de kompetente myndigheder og/eller tekniske kontroltjenester er mere påpasselig i forbindelse med godkendelser og holder et vågent øje med markedet gennem omhyggelig produktionsoverensstemmelseskontrol af de køretøjer, der sælges, så man sikrer sig, at de er typegodkendte og at intellektuel ejendomsret respekteres.

6.5 De traditionelle producenter er omvendt blevet belønnet af forbrugerne for design, kvalitet, grad af innovation og sikkerhed. De dyreste modeller af køretøjer med lille og mellemstor slagvolumen og ikke mindst køretøjer med høj slagvolumen og stor merværdi, som udmærker sig ved gode tekniske løsninger og hvor mærket er vigtigt, er bevis herpå. Det er disse produkter, der lider mest i den aktuelle økonomiske situation. Større udbredelse af teknologisk avancerede køretøjer, som f.eks. de hybrid- eller elektriske køretøjer, der er begyndt at dukke op på markedet, afhænger i høj grad af støtte fra den offentlige sektor og således af den generelle evne til at overvinde den nuværende krise.

6.6 Frihandelsaftaler kræver særlig opmærksomhed for at sikre, at afskaffelsen af toldafgifter mellem EU og landene i Sydøstasien giver fordele for begge parter – samtidig bør man også afskaffe ikke toldmæssige barrierer (som f.eks. forbuddet mod motorcykler på over 250 cc i Kina), der giver de europæiske eksportører alvorlige problemer.

6.7 For at klare de aktuelle udfordringer må de europæiske producenter fortsætte deres omstruktureringer, fusioner og virksomhedsovertagelser som hidtil samt udvikle deres samarbejde yderligere med henblik på optimering af de mulige synergier.

6.8 De europæiske komponentproducenters overlevelse er af afgørende betydning for at opretholde den særlige europæiske produktions kendetegn, som brugerne finder eksklusive. Det er derfor vigtigt at undgå en gentagelse af den situation, som f.eks. cykelsektoren oplevede, da vigtige komponentleverandører forsvandt (f.eks. af stel), således at Europa i dag er afhængig af Kina for at samle en cykel.

6.9 De europæiske komponentproducenter er ikke i stand til at klare konkurrencen på pris og er tvunget til at satse på innovation, udvikling af fælles planlægning sammen med producenterne for at skabe stordriftsfordele, hvor det er muligt, samt på et effektivt partnerskab, som garanterer ordrestrommen mellem producenter og leverandører af de dyreste modeller.

6.10 En tilgang svarende til CARS21 rettet mod hele motorcykel-, scooter- og knallertsektoren er den bedste måde at klare disse udfordringer, fremme sektorens konkurrenceevne og værne om beskæftigelsen.

6.11 Forskningsmidlerne under RP7 kan bidrage til opfyldelsen af disse mål ved at begunstige virksomheder, der producerer i Europa og gør brug af den europæiske produktionskæde. Til dette formål kan en særlig forskningsplatform for motorcykel-, scooter og knallertsektoren være et vigtigt bidrag, navnlig for små og mellemstore virksomheder – gennem deltagelse i konsortier, der kan opstille prioriteringer for forskningsindsatsen, ligesom man har gjort i bilindustrien.

6.12 Kommissionen har for nylig fremlagt en handlingsplan for bytrafik. En af målsætningerne heri er at gøre trafikken mere flydende – en egenskab som netop er typisk for tohjulede motordrevne køretøjer. Krisen har gjort motorcykel-, scooter- og knallertsektoren sårbar, men sektoren vil til gengæld på længere sigt kunne drage fordel af det voksende behov for alternative lavemissionskøretøjer, der muliggør en mere bæredygtig mobilitet, navnlig i byerne, forudsat at de aktuelle økonomiske vanskeligheder overvindes på mellemlangt sigt og at man undgår, at der opstår uoprettelige skader.

Bruxelles, den 18. marts 2010

Mario SEPI

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg