

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Industriell omvandling och framtidsutsikter inom sektorn för tvåhjuliga motorfordon i EU” (yttrande på eget initiativ)**

(2010/C 354/05)

Föredragande: **Virgilio RANOCCHIARI**

Medföredragande: **Patrizio PESCI**

Den 16 juli 2009 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett initiativytrande om

*”Industriell omvandling och framtidsutsikter inom sektorn för tvåhjuliga motorfordon i EU”.*

Rådgivande utskottet för industriell omvandling (CCMI), som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 14 februari 2010.

Vid sin 461:a plenarsession den 17–18 mars (sammanträdet den 18 mars) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 140 röster för och 2 nedlagda röster.

## 1. Sammanfattning och rekommendationer

1.1 Sektorn för tvåhjuliga motorfordon spelar en viktig roll för ekonomin och sysselsättningen i EU. Det finns ett brett spektrum av tillverkare, alltifrån globala aktörer som är verkamma inom alla segment eller mycket specialiserade segment till aktörer på nationell, och till och med på lokal nivå som i vissa fall närmast hör till hantverkssektorn. Detsamma gäller underleverantörerna, där de små och medelstora företagen är rikligt representerade <sup>(1)</sup>.

1.2 Till följd av krisen under sista kvartalet 2008 minskade efterfrågan och utlöste en rad negativa effekter för hela sektorn med svåra strukturella och sysselsättningsrelaterade återverkningar (efterfrågan har sjunkit med 31 %, vilket har lett till en 35-procentig minskning av omsättningen och orderingången och även inverkat negativt på sysselsättningen). De preliminära siffrorna för 2009 bekräftar den negativa marknadsutvecklingen med en nedgång på 21 % i förhållande till 2008 och 25 % i förhållande till 2007.

1.3 Om politiska åtgärder för att stödja sektorn inte vidtas snarast, befarar EESK att ytterligare ett stort antal arbetstillfällen kommer att gå förlorade under 2010.

1.4 I samband med den 67:e internationella motorcykelmässan i Milano den 12 november 2009 anordnade EESK en offentlig hearing för att inhämta ytterligare synpunkter från fabrikanter, komponenttillverkare, fackföreningar, användare, icke-statliga organisationer och den akademiska världen. Vid hearingen bekräftades i stort sett de synpunkter som kommit fram i arbetsgruppen.

1.5 Mot denna bakgrund vill EESK framföra följande:

- a) Det krävs adekvata åtgärder för att öka efterfrågan på tvåhjuliga motorfordon i medlemsstaterna. Vi uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att genomföra eller på sikt förnya dessa åtgärder, särskilt vad gäller fordon med låg miljöpåverkan och höga säkerhetskrav.
- b) Vi hoppas att kommissionen vid utarbetandet av det förestående förslaget till förordning om tvåhjuliga motorfordon ska lägga fram förslag som är realistiska för sektorn och som ska genomföras gradvis i fas med produktutveckling, tillverkning och marknadsföring. Man måste särskilt se till att industrin får flexibla lösningar, vilket leder till lägre kostnader för konsumenterna, och ta hänsyn till konjunkturen och de många olika produkterna.
- c) För att säkerställa rättvis konkurrens krävs att man övervakar typgodkännandet och håller ett öga på marknaderna. Man måste också se till att frihandelsavtalen mellan EU och Sydostasien är ömsesidiga.
- d) EESK uppmanar kommissionen att utveckla en strategi för sektorn för tvåhjuliga motorfordon i stil med Cars 21 <sup>(2)</sup>, för att stödja partnerskap i branschen, konkurrenskraft och sysselsättning.
- e) EESK anser att sjunde ramprogrammet för forskning och utveckling kan bidra till dessa mål, och efterlyser en plattform för sektorn för tvåhjuliga motorfordon som stöder företag med produktion i EU och som använder sig av den europeiska produktionskedjan.
- f) Vi uppmanar industrin att fortsätta med omstruktureringar, sammanslagningar och förvärv och att utveckla ytterligare samarbete, bland annat med komponenttillverkare, i syfte att maximera alla potentiella samverkans effekter.

<sup>(1)</sup> En förteckning över tillverkare och annan information om sektorn för tvåhjuliga motorfordon finns på CCMI:s webbsida: [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> Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet (högnivågruppen Cars 212007).

g) Den "sociala dialogen" måste utvecklas för att främja sysselsättningen i sektorn, och i samband med detta skapa EU-standarder för livslångt lärande och för specialisering av arbetstagarna. Samtidigt måste man verka för att minska förekomsten av otrygga anställningsformer.

h) Vi uppmanar kommissionen att ägna mer utrymme åt tvåhjuliga motorfordon inom de åtgärder som planeras i handlingsplanen för rörlighet i städer, eftersom dessa fordon otvivelaktigt kan bidra till en hållbar rörlighet.

## 2. Sektorn för tvåhjuliga motorfordon i Europa

2.1 Sektorn för tvåhjuliga motorfordon spelar en viktig roll för ekonomin och sysselsättningen i EU. Den har vissa likheter med bilindustrin<sup>(3)</sup>, men framför allt har den för att vara så liten en rad specifika egenskaper, bl.a. en till största delen fragmenterad struktur och en mer mångskiftande produktion.

2.2 Under de senaste decennierna har denna sektor genomgått en omfattande utveckling, eftersom de traditionella europeiska märkena har mött en växande konkurrens från Japan. De japanska tillverkarna, som i dag tillhör de ledande i sektorn, har utvecklat produktionsverksamhet direkt i EU. Med tiden har branschen i Europa omorganiserats genom omstruktureringar, sammanslagningar och förvärv, och medelstora till stora industrigrupper har uppstått vid sidan av nisch tillverkare och ett stort antal små och medelstora företag.

I dag intar "traditionella" europeiska, japanska och amerikanska tillverkare en ledande ställning på den europeiska marknaden, men ända sedan 1990-talet har de tvingats möta en ökande konkurrens från tillväxtekonomier. Räknat i antalet tillverkade fordon är EU:s produktion relativt låg (1,4 miljoner), särskilt jämfört med Kina (över 20 miljoner), Indien (över 8 miljoner) och Taiwan (1,5 miljoner). EU har dock en tillverkning med större mervärde som är överlägsen med avseende på innovation, kvalitet och säkerhet.

2.3 Eurostat placerar sektorn för tvåhjuliga motorfordon under NACE-koden 35.41. Enligt de färskaste uppgifterna, från 2006, uppgår antalet företag som tillverkar tvåhjuliga motorfordon i EU-27 till 870, av vilka 80 % är belägna i sex medlemsstater (Italien, Storbritannien, Tyskland, Frankrike, Spanien och Österrike). Den genomsnittliga omsättningen på 8 miljoner euro vittnar om ett stort antal små och medelstora företag, uppskattningsvis 650 stycken, eller ca 75 % av det totala antalet.

2.4 90 % av den europeiska tillverkningen sker vid ett hundratal medelstora till stora och små till medelstora tillverkare<sup>(4)</sup> med produktion i olika EU-länder (utöver de redan nämnda:

<sup>(3)</sup> Se CCMI:s informationsrapport om "Motorfordonssektorn i EU – nuläge och framtidsutsikter", som antogs av CCMI den 13 november 2007.

<sup>(4)</sup> En förteckning kommer att finnas tillgänglig i en bilaga på CCMI:s webbplats efter det att yttrandet antagits.

Tjeckien, Nederländerna, Portugal, Slovenien och Sverige) samt i Norge och Schweiz. De återstående 20 procenten av den europeiska tillverkningen är uppdelade på små och mycket små tillverkare.

2.5 Det finns ett brett spektrum av tillverkare, alltifrån globala aktörer, som är verksamma inom alla segment (motorcyklar för olika ändamål, med varierande slagvolym, skotrar med olika slagvolym, mopeder, trehjuliga och fyrehjuliga motorfordon) eller mycket specialiserade segment, till aktörer på nationell och till och med lokal nivå, som ibland närmast hör till hantverkssektorn på grund av sin storlek och sina tillverkningsprocesser.

2.6 De tekniska bestämmelserna (europeiskt typgodkännande) delar in tvåhjuliga motorfordon i olika kategorier med olika egenskaper (t.ex. slagvolym, avsett användningsområde). I det europeiska körkortsdirektivet fastställs villkoren för rätten att framföra tvåhjuliga motorfordon (moped AM, motorcykel A1, motorcykel A2, motorcykel A). Denna komplexitet gynnar en fragmenterad tillverkning och begränsar stordriftsfördelarna.

2.7 Den splittrade tillverkningen inom denna sektor har delvis historiskt ursprung, men beror främst på marknadens natur. Medan de segment som är närmare knutna till nyttotransporter (särskilt i städerna), t.ex. skotrar, kan ge större synergieffekter vid tillverkningen – särskilt vad gäller motorer, lämpar sig tillverkningen av motorcyklar mindre för samverkansvinster – exempelvis i form av användning av samma motorer och komponenter på modeller från olika märken. Framför allt varierar de dynamiska egenskaperna kraftigt beroende på fordonsstorlek, och till detta kommer skillnader som beror på specifika användningsområden som fordonen är avsedda för samt slutligen användarnas olika förväntningar. I många fall identifieras olika märken med vissa motor- eller cykelkonfigurationer (t.ex. BMW:s boxer-motor, Ducatis desmodromiska ventilstyrning, Moto Guzzis Vtwin-motor, Triumphs trecylindriga motor) i linje med efterfrågan från en marknad som till stor del består av entusiaster, både i Europa och på exportmarknaderna.

2.8 Fordonen tillverkas i små serier och i begränsat antal, vilket ger mindre avkastning på investerat kapital än i bilbranschen. Samma förhållande råder delvis också i komponent- och distributionssektorn.

2.9 Med stöd av en EU-marknad som expanderat sedan 2002 (22 % under perioden 2002–2007) uppgick den omsättning som härrör från tillverkningen i EU till 7 miljarder euro 2006 av en total omsättning på 34 miljarder inom sektorn för tvåhjuliga motorfordon i EU. Det är intressant att notera att det under perioden 2004–2006 i EU skedde en ökning i sektorn på 12 %, alltså procentuellt större än ökningen inom tillverkningssektorn i allmänhet och i bilsektorn (som båda ökade med 8 %), vilket inverkat positivt på sysselsättningen.

### 3. Underleverantörernas roll: komponenter, distribution och service efter försäljning

3.1 Den splittrade bilden kännetecknar också komponent- och försäljningssektorerna.

3.2 Komponenterna kommer delvis från leverantörer inom bilindustrin som i liten utsträckning också är verksamma inom sektorn för tvåhjuliga motorfordon (bränslesystem), men framför allt från specialleverantörer (hjul, avgassystem, koppling, etc.) beroende på den specialiseringsgrad som krävs. Antalet leverantörer i sektorn uppskattas till ca 500. Traditionellt sett handlar det om europeiska leverantörer (som är koncentrerade till Italien, Spanien, Frankrike, Storbritannien, Tyskland och Nederländerna), men på senare år har antalet asiatiska leverantörer ökat. För att bemöta denna konkurrens har några europeiska leverantörer i sin tur utlokaliserat delar av sin verksamhet till Asien. De europeiska komponenttillverkarna är dock helt beroende av order från europeiska tillverkare.

3.3 Försäljnings- och servicenätet uppfyller ett krav på geografisk närhet som är typiskt för sektorn för tvåhjuliga motorfordon (särskilt för mopeder och skotrar). I EU finns ca 37 000 försäljnings- och serviceställen, som ofta drivs av familjeföretag. Italien, Frankrike, Storbritannien, Tyskland, Spanien, Nederländerna, Grekland och Sverige står för 91 % av omsättningen inom försäljning och service. Omsättningen ökade med 5 % under perioden 2004–2006.

### 4. Sysselsättning och sociala aspekter

4.1 Under perioden 2002–2007 ökade sysselsättningen stadigt inom branschen för tvåhjuliga motorfordon, och nådde 150 000 anställda i EU år 2007. Det är intressant att notera att sysselsättningen i EU under perioden 2004–2006 har ökat med 4 %, jämfört med en minskning på 3 % i tillverkningssektorn i stort och på 5 % inom bilindustrin. Denna ökning vittnar om dynamiken och nytänkandet inom sektorn, som i dessa svåra tider gynnas av en ökande efterfrågan på såväl stads- som fritidsfordon.

4.2 25 000 av dessa arbetstillfällen är direkt kopplade till tillverkningen av tvåhjuliga motorfordon, främst i Italien, Spanien, Frankrike, Storbritannien, Tyskland, Österrike och Nederländerna. Motorcykelmarknadens årstidsbundenhet (vår och sommar) leder till produktionsstopp under vissa perioder på året, då tillverkarna också anställer säsongsarbetskraft. Det krävs därför en större flexibilitet för att klara av marknadens växlande behov.

4.3 20 000 av dessa arbetstillfällen återfinns inom komponenttillverkningen, som främst äger rum i Italien, Spanien, Frankrike, Storbritannien, Tyskland, Nederländerna och Ungern.

4.4 105 000 av arbetstillfällena finns inom försäljning och service. De är naturligt nog spridda över hela EU, även om Italien, Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Spanien, Nederländerna, Grekland, Belgien och Sverige står för 92 % av dem.

### 5. Den nuvarande ekonomiska situationen och internationella tendenser

5.1 Ovannämnda uppgifter visar att sektorn för tvåhjuliga motorfordon har varit mycket dynamisk under senare år med en tillväxt på den europeiska marknaden under 2007 på över 2,7 miljoner fordon (det totala antalet i EU beräknas uppgå till ca 34 miljoner fordon). De två årens kris ledde dock till en sjunkande EU-marknad för 2008 på 7,4 % jämfört med 2007. Särskilt omfattande var minskningen under sista kvartalet 2008: 34 % jämfört med samma period 2007. Denna negativa tendens skärptes under första kvartalet 2009, då försäljningen av tvåhjuliga motorfordon sjönk med 37 % jämfört med samma period 2008. Uppgifterna för 2009 är ännu preliminära, men bekräftar den negativa tendensen på marknaden med en minskning av den totala försäljningen med 21 % i förhållande till 2008 och 25 % i förhållande till 2007.

5.2 Krisens effekter är märkbara i hela sektorn. Den sjunkande försäljningen har förutom att kraftigt påverka intäkterna också lett till att tillverkarna tvingats minska produktionen för att kunna ta hand om alltför stora lager. Denna minskning har i sin tur lett till färre arbetstimmar, produktionsstopp och mindre säsongsarbete, vilket lett till en översyn av verksamhetsplanerna på kort och medellång sikt. I några fall har man tvingats till permanenta personalnedskärningar på upp till 25 %. Några av de små och medelstora tillverkarna är satta under tvångsförvaltning och är nu till försäljning, andra har helt enkelt lagt ner verksamheten. Denna utveckling förebådar andra omstruktureringar, även om det är svårt att förutse effekterna på den socioekonomiska strukturen i form av eventuella utlokaliseringar utanför EU.

5.3 Inför den sjunkande efterfrågan från tillverkarnas sida måste också leverantörerna av komponenter minska sin produktion, vilket i sin tur återverkar på sysselsättningen. Några av dem har tvingats lägga ner, och i nuläget beräknas ca 10 % av leverantörerna i sektorn hotas av konkurs. Denna situation skapar ytterligare kostnader också för tillverkarna, som måste göra oförutsedda investeringar för att hjälpa komponentleverantörerna eller hitta andra leverantörer – eller till och med ta fram nya pressar för delar i aluminium eller plast som ersättning för leveranser som inte längre finns tillgängliga. För närvarande har orderingången och omsättningen minskat med ca 40 %. Det är inte ovanligt att många tillverkare för att behålla sin konkurrenskraft vänder sig till leverantörer i Sydostasien.

5.4 Sektorn för distribution samt service efter försäljningen har drabbats hårt av krisen, delvis på grund av att den omfattar mindre företag (små och medelstora företag och familjeföretag). I Spanien t.ex. minskade antalet försäljningsställen med 25 % under 2008, vilket fick till följd att över 6 000 personer avskedades. Om tendensen håller i sig förutses att ca 25 % av företagen och återförsäljarna och 60 % av agenterna i Spanien kommer att slå igen 2009–2010. Krisens effekter på försäljningsnätet genererar ytterligare kostnader också för tillverkarna, som måste stödja nätet för att upprätthålla avsättningsmöjligheterna för produkterna och kunna dra nytta av den ekonomiska återhämtningen, när den nu inträffar.

5.5 Om politiska åtgärder till stöd för sektorn inte vidtas snarast, befarar EESK att ytterligare ett stort antal arbetstillfällen kommer att gå förlorade under 2010. För att upprätthålla sysselsättningen i sektorn är det dessutom nödvändigt att utveckla den "sociala dialogen", att främja livslångt lärande och specialisering av arbetstagarna, också på universitetsnivå, och samtidigt att verka för att minska förekomsten av otrygga anställningsformer.

5.6 Hittills har åtgärderna för att öka efterfrågan på tvåhjuliga motorfordon varit sporadiska och otillräckliga. Till skillnad mot vad som skett i bilindustrin är det bara Italien som snabbt har lanserat ett skrotningsinitiativ som fått positiva effekter på den italienska marknaden och i förlängningen också på den europeiska. Dessutom har det lett till att de kraftigt förorenade fordonen har tagits ut trafik. Under de två första månaderna 2009 gick man i Italien från en fallande marknad på ca 35 % till en positiv situation för skotrar med låg slagvolym. Dessa fordon drog nytta av ett bidrag på 500 euro för skrotning av äldre fordon. Däremot är läget för motorcyklar och mopeder fortfarande kritiskt; försäljningen har minskat med över 20 %. Trots att Spanien i juli antog ett initiativ för skrotning av motorcyklar, som aviserats i flera månader, har man ännu inte börjat genomföra det. Det gör att konsumenterna väntar och köpen bromsas (från januari till augusti 2009 noterades en minskning på 52 % av antalet mopeder och på 43 % av antalet motorcyklar jämfört med samma period 2008). Av detta exempel framgår klart och tydligt vikten av en europeisk rättslig ram som främjar stabiliteten på de nationella marknaderna och stärker konsumenternas förtroende.

5.7 Åtgärderna för att öka efterfrågan är säkert fördelaktiga för användarna, men de löser inte nödvändigtvis problemen i komponentsektorn eller i den europeiska motorcykelindustrin. I Italien har t.ex. det fasta bidraget på 500 euro lett till en exponentiell ökning av försäljningen av små skotrar med en cylindervolym på 125 cc eller 150 cc som importeras från Taiwan och har ett försäljningspris på mellan 1 500 euro och 2 000 euro. Detta gäller i mindre utsträckning de dyrare europeiska produkterna. Bidraget har däremot inte hjälpt till att upprätthålla efterfrågan på medelstora motorcyklar som kostar mellan 6 000 euro och 8 000 euro. Europeiska komponenttillverkare har inte dragit någon fördel av detta eftersom de inte levererar

till asiatiska tillverkare. För att stötta hela sektorn krävs åtgärder för att öka efterfrågan i form av ett bidrag som ökar i takt med priset på de fordon man vill stödja, särskilt fordon med avancerade säkerhetssystem och avancerade lösningar som leder till minskad miljöpåverkan.

5.8 Man måste snarast underlätta tillgången till finansiering för EU-företagen i branschen, så att de kan bära de ytterligare kostnader som krisen har medfört och fortsätta att investera i forskning, utveckling och innovation (fabrikanter och komponenttillverkare i samarbete). Meningen är att de ska behålla sin konkurrenskraft och inrikta sig på kvalitet och innovation för att kunna tillverka alltmer miljövänliga och säkra fordon.

## 6. Framtidsutsikter för sektorn: utmaningar och möjligheter

6.1 Om de negativa resultaten från första halvåret skulle bestå under hela 2009 kommer hela sektorn under 2010 att drabbas av minskad kreditvärdighet hos bankerna. Även vid en omedelbar återhämtning kommer förmågan till investeringar och forskning och utveckling att ha minskat, med negativa effekter på medellång sikt och därmed ännu mer försvagade företag, vilket skulle kunna påverka sysselsättningen ytterligare.

6.2 Under de senaste tio åren, alltifrån införandet 1999 av standarden Euro 1 till dagens standarder, har sektorn lyckats avsevärt minska de förorenande utsläppen: runt 90 % för CO och HC och över 50 % för NO<sub>x</sub>. Också i fråga om bullerminskning har man uppnått positiva resultat. Hela sektorn (inklusive konsumentorganisationerna) arbetar fortfarande på ytterligare förbättringar, som inom landsvägstrafiken i första hand kan uppnås genom användning av enbart typgodkända avgassystem och en mer miljövänlig körning. Vad gäller säkerhet har sektorn visat prov på nytänkande genom en rad avancerade bromssystem som gradvis håller på att installeras på olika typer av motorcyklar, däribland fordon med ny utformning som tre- och fyrehjulingar.

6.3 Kommissionen håller på att utarbeta ett förslag till förordning om tvåhjuliga motorfordon, som väntas under de första månaderna 2010. Även om det krävs fortsatta framsteg på miljö- och säkerhetsområdet är det ytterst viktigt att under nuvarande ekonomiska förhållanden undvika alltför våldsamma förändringar, och hänsyn måste tas till den faktiska kapaciteten i sektorn och storleken på aktörerna i den. Vad gäller de nya Euro-standarderna måste man föreslå mål som är realistiska för sektorn, som införs gradvis och som respekterar tidsramarna för konstruktion, tillverkning och marknadsföring. Man bör i den nya förordningen se till att sektorn kan dra nytta av sin egen innovationsförmåga genom att garantera den en flexibilitet som tar hänsyn till konjunkturen och de många vitt skilda produkterna (med avseende på tekniska egenskaper och marknader), särskilt vad gäller utbredningen av avancerade bromssystem. Industrin har redan lagt fram förslag i den riktningen för kommissionen på området för miljö och trafiksäkerhet.

6.4 Särskilt i dagens ekonomiska klimat utsätts de "traditionella" tillverkarna för en lågpris- och lågkvalitetskonkurrens från i synnerhet Sydostasien – och den kommer bara att öka. Det gäller särskilt motorcyklar med liten eller medelstor slagvolym där marginalerna är begränsade. Olika undersökningar visar att dessa importerade produkter ofta inte uppfyller kraven för europeiskt tygodkännande och utgör säkerhetsrisker för konsumenterna och miljön. Tester som gjorts av ett urval av kinesiska tvåhjuliga motorfordon som importerats till EU visade detta: bromsträckorna var 35 % längre och utsläppsnivåerna 20 gånger högre än tillåtet enligt kraven för europeiskt tygodkännande. Det finns också problem med tillverkare i framväxande ekonomier som förfalskar Europatillverkade fordon och fordonsdelar, samt förfalskade överensstämmelseintyg från kommersiella företag som importerar fordon som inte uppfyller normerna till EU. För att säkerställa rättvis konkurrens inom ett mycket priskänsligt segment på EU-marknaden är det nödvändigt med ökad övervakning vid tygodkännandet och på marknaderna genom att noggranna kontroller för "produktionsöverensstämmelse" görs av tillsynsmyndigheter eller fordonsbesiktningsorgan när det gäller de fordon som ska säljas, för att undersöka om de håller måttet och att immateriella rättigheter respekteras.

6.5 De "traditionella" tillverkarna belönas däremot av konsumenterna för design, produktkvalitet och graden av innovation och säkerhet. Detta gäller högklassiga fordon med liten eller medelstor slagvolym, och särskilt fordon med stor slagvolym och högt mervärde, som utmärker sig genom sina tekniska lösningar och där märket spelar en stor roll. Dessa produkter är värst drabbade i dagens ekonomiska klimat. En ökad spridning av tekniskt avancerade fordon, exempelvis hybrid- och elfordon som börjar dyka upp på marknaden, kommer till stor del att vara beroende av stöd från den offentliga sektorn och därför av en allmän förmåga att finna en väg ur dagens kris.

6.6 Frihandelsavtalen kräver särskild uppmärksamhet för att säkerställa att liberaliseringen av tullar mellan EU och de sydostasiatiska länderna gagnar båda parter. Man bör också avskaffa icke-tariffära hinder (t.ex. förbudet i Kina mot motorcyklar med en cylindervolym på över 250 cm<sup>3</sup>), som skapar allvarliga problem för europeiska exportörer.

6.7 För att klara av dagens utmaningar måste de europeiska tillverkarna precis som tidigare fortsätta med omstruktureringar, sammanslagningar och förvärv, och ytterligare utveckla sitt samarbete för att maximalt utnyttja potentiella samverkansvinster.

6.8 De europeiska komponenttillverkarnas överlevnad är avgörande för att bevara de europeiska produkternas speciella egenskaper som användarna anser vara exklusiva. Man bör därför undvika en upprepning av det som hänt inom t.ex. cykelindustrin, där tillverkare av viktiga komponenter, t.ex. ramar, har försvunnit – med resultatet att Europa i dag är beroende av Kina för att kunna montera cyklar.

6.9 De europeiska komponenttillverkarna klarar inte av pris konkurrensen, och måste inrikta sig på innovation och produktutveckling tillsammans med tillverkarna för att när så är möjligt uppnå stordriftsfördelar, och på ett effektivt partnerskap som garanterar ett orderflöde mellan tillverkare och leverantörer av förstklassiga produkter.

6.10 En strategi i stil med Cars 21, som är specifik för sektorn för tvåhjuliga motorfordon i dess helhet, är nödvändig för att på bästa sätt möta dessa utmaningar, stärka sektorns konkurrenskraft och värna om sysselsättningen.

6.11 Forskningsmedlen inom sjunde ramprogrammet kan bidra till dessa mål genom att gynna företag med tillverkning i Europa som använder sig av den europeiska produktionskedjan. Enligt modell från bilbranschen skulle en forskningsplattform för sektorn kunna utgöra ett viktigt bidrag i detta syfte – särskilt för små och medelstora företag – genom medverkan i konsortier för fastställande av forskningsprioriteringar.

6.12 Kommissionen har nyligen lagt fram en handlingsplan för rörlighet i städer, som bland annat har som mål att förbättra trafikflödet, vilket tvåhjuliga motorfordon gör helt naturligt. Krisen har gjort sektorn för tvåhjuliga motorfordon sårbar, men den kommer i det långa loppet att dra nytta av det växande behovet av alternativa fordon med låga utsläpp för en mer hållbar rörlighet, särskilt i städerna, under förutsättning att dagens ekonomiska problem kan övervinnas på medellång sikt utan bestående skador.

Bryssel den 18 mars 2010

*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs*  
ordförande  
Mario SEPI