

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over structuurveranderingen in en vooruitzichten voor de Europese motorrijwielindustrie (initiatiefadvies)

(2010/C 354/05)

Rapporteur: **de heer RANOCCHIARI**Corapporteur: **de heer PESCI**

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 16 juli 2009 besloten om overeenkomstig artikel 29, lid 2, van zijn reglement van orde een initiatiefadvies op te stellen over het thema:

Structuurveranderingen in en vooruitzichten voor de Europese motorrijwielindustrie.

De adviescommissie Industriële reconversie (CCMI), die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 4 februari 2010 goedgekeurd.

Het EESC heeft tijdens zijn op 17 en 18 maart 2010 gehouden 461^e zitting (vergadering van 18 maart) onderstaand advies uitgebracht, dat met 140 stemmen vóór en zonder stemmen tegen, bij 2 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 De motorrijwielindustrie speelt zowel vanuit economisch oogpunt als vanuit het oogpunt van de werkgelegenheid een belangrijke rol binnen de EU. De situaties waarin constructeurs verkeren lopen sterk uiteen: je hebt er die op mondiaal niveau opereren, die actief zijn in alle takken van de industrie of alleen in zeer gespecialiseerde takken, en er zijn constructeurs die alleen op nationaal of zelfs alleen op lokaal niveau actief zijn, en die soms nog bijna ambachtelijk te werk gaan. Dit geldt ook voor de toeleveringssector, waarin het MKB sterk vertegenwoordigd is ⁽¹⁾.

1.2 Het laatste kwartaal van 2008 is de sector getroffen door de crisis. De dalende vraag heeft een reeks negatieve effecten teweeggebracht voor de gehele sector, met ernstige gevolgen voor de structuur en de werkgelegenheid (de vraag is gedaald met 31 %, en de omzet en orders met 35 %, wat een negatieve impact op de werkgelegenheid heeft). De voorlopige gegevens over 2009 bevestigen de negatieve ontwikkeling van de markt, die ten opzichte van 2008 is gekrompen met 21 % en ten opzichte van 2007 met 25 %.

1.3 Indien er niet snel een beleid ter ondersteuning van de sector wordt ontwikkeld, vreest het EESC dat er in de loop van 2010 nog meer arbeidsplaatsen verloren zullen gaan.

1.4 Het EESC heeft in het kader van de 67e Salone Internazionale del Motociclo (Milaan, 12 november 2009) een openbare hoorzitting gehouden om de meningen van constructeurs, onderdelenfabrikanten, vakbonden, gebruikers, NGO's en academici te verzamelen. Deze hoorzitting heeft de bevindingen van de studiegroep grotendeels bevestigd.

1.5 Tegen deze achtergrond benadrukt het EESC de volgende punten:

- a) er moeten adequate maatregelen komen om de vraag naar motorrijwielen in de lidstaten te stimuleren; de Europese Commissie en de lidstaten zouden de toepassing van deze maatregelen en op termijn ook de vernieuwing ervan moeten aanmoedigen, met bijzondere aandacht voor de voertuigen die het milieuvriendelijkst en veiligst zijn;
- b) de Commissie zou bij de voorbereiding van het komende voorstel voor een verordening inzake motorrijwielen, haalbare en geleidelijke doelstellingen moeten voorstellen, die aansluiten op de ontwerp-, productie- en marketingfase. Het is met name zaak dat flexibele oplossingen worden geboden voor de industrie en dus minder extra kosten voor de consument, en dat rekening wordt gehouden met de conjunctuur en de grote diversiteit aan producten;
- c) om een eerlijke mededinging te waarborgen moet er meer toezicht komen op de homologatiepraktijken en de markten, en moeten de vrijhandelsakkoorden tussen de EU en Zuid-oost-Azië op wederkerigheid zijn gebaseerd;
- d) de Commissie zou samen met de motorrijwielindustrie een aanpak moeten ontwikkelen die vergelijkbaar is met die van CARS21 ⁽²⁾, teneinde het partnerschap, de mededinging en de werkgelegenheid in de sector te ondersteunen;
- e) het zevende kaderprogramma zou tot deze doelstellingen kunnen bijdragen, zodat het wenselijk is een speciaal platform voor de motorrijwielindustrie op te richten, ter ondersteuning van ondernemingen die in Europa produceren en die de Europese productietekens gebruiken;
- f) de motorrijwielindustrie zou de structuurveranderingen, fusies en overnames moeten voortzetten en de samenwerking moeten uitbreiden, bijvoorbeeld ook met onderdelenfabrikanten, om alle mogelijke synergieën zo goed mogelijk te benutten;

⁽¹⁾ Voor een lijst met constructeurs en andere informatie over de motorrijwielindustrie, zie de website van de CCMI: http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_en.asp#PTW

⁽²⁾ Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21^e eeuw (van de CARS 21-groep op hoog niveau uit 2007).

- g) er zou een „sociale dialoog” moeten worden ontwikkeld om de werkgelegenheid in de sector te stimuleren, door Europese normen vast te leggen voor permanente bijscholing en specialisatie van werknemers, en tegelijkertijd het aantal onzekere dienstverbanden terug te dringen;
- h) de Commissie zou in het kader van de maatregelen van het actieplan voor stedelijke mobiliteit ruim aandacht moeten besteden aan motorrijwielen, vanwege hun onmiskenbare bijdrage tot een duurzamere mobiliteit.

2. De Europese motorrijwielinindustrie

2.1 De motorrijwielinindustrie speelt zowel vanuit economisch oogpunt als vanuit het oogpunt van de werkgelegenheid een belangrijke rol binnen de EU. Er zijn wel enkele overeenkomsten met de automobielinindustrie⁽³⁾, maar de sector onderscheidt zich toch door zijn geringere omvang, de meer versnipperde structuur en de meer gediversifieerde productie.

2.2 Deze sector heeft de afgelopen decennia een belangrijke evolutie doorgemaakt, waarbij de historische Europese merken steeds meer concurrentie uit Japan kregen. De Japanse constructeurs, die vandaag tot de belangrijkste actoren van de sector behoren, zijn rechtstreeks in de EU productieactiviteiten gaan ontwikkelen. In Europa heeft de sector zich gereorganiseerd door middel van herstructureringen, fusies en overnames en het ontstaan van middelgrote industriële consortia; daarnaast zijn er nog altijd nichefabrikanten en een groot aantal kleine en middelgrote ondernemingen die het hoofd boven water hebben weten te houden.

De „traditionele” Europese, Japanse en Amerikaanse constructeurs behouden hun leidende positie op de Europese markt, maar sinds de jaren '90 hebben zij te kampen met een groeiende concurrentie uit de opkomende economieën. Kijken we naar het aantal geproduceerde motorvoertuigen, dan is de EU-productie relatief laag (1,4 miljoen) vooral vergeleken met die van China (meer dan 20 miljoen), India (meer dan 8 miljoen) en Taiwan (1,5 miljoen). De Europese productie wordt echter wel gekenmerkt door een hogere toegevoegde waarde en er is meer aandacht voor innovatie, kwaliteit en veiligheid.

2.3 Eurostat kent de motorrijwielinindustrie de code NACE 35.41 toe. De meest recente gegevens (met betrekking tot 2006) laten zien dat de sector op het niveau van de EU-27 uit 870 ondernemingen bestaat, waarvan 80 % is gevestigd in zes lidstaten (Italië, Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Frankrijk, Spanje en Oostenrijk). De gemiddelde omzet van 8 miljoen euro duidt op het grote aantal kleine en middelgrote ondernemingen, dat wordt geschat op 650, oftewel circa 75 % van het totaal.

2.4 90 % van de Europese productie is het werk van een honderdtal constructeurs van middelgrote en middelkleine omvang, die in verschillende EU-lidstaten produceren (naast de reeds genoemde zijn dat Tsjechië, Nederland, Portugal, Slovenië

en Zweden), plus Noorwegen en Zwitserland. De resterende 10 % van de Europese productie is verdeeld over kleine en zeer kleine constructeurs.

2.5 De situaties waarin constructeurs verkeren lopen sterk uiteen: je hebt er die op mondiaal niveau opereren, die actief zijn in alle takken van de industrie (motorfietsen voor divers gebruik, met verschillende cilinderinhoud, scooters met verschillende cilinderinhoud, brommers; driewielers en vierwielers) of alleen in zeer gespecialiseerde takken, en er zijn constructeurs die alleen op nationaal of zelfs alleen op lokaal niveau actief zijn, en die bijna ambachtelijk te werk gaan, qua omvang en productieproces.

2.6 De technische regelgeving (Europese homologatie) kent verschillende categorieën tweewielige motorvoertuigen, met verschillende kenmerken (cilinderinhoud, beoogd gebruik). De Europese richtlijn betreffende het rijbewijs onderscheidt verschillende voorwaarden voor de toegang tot tweewielige motorvoertuigen (bromfiets AM; motorrijwiel A1; motorrijwiel A2; motorrijwiel A). Deze ingewikkelde indeling bevordert de versnippering van de productie en doet schaalvoordelen teniet.

2.7 De versnippering van de motorrijwielinindustrie is deels historisch bepaald, maar komt hoofdzakelijk voort uit de aard van de markt voor motorrijwielen. Terwijl er in segmenten die het sterkst zijn gericht op utilitaire mobiliteit (met name stedelijke mobiliteit), zoals scooters, meer ruimte is voor synergie bij de productie, vooral op het stuk van motoren, lenen segmenten die gericht zijn op motorfietsen zich minder goed voor synergieën, zoals het gebruik van gemeenschappelijke motoren en onderdelen op modellen van verschillende merken. Om te beginnen lopen de dynamische eigenschappen sterk uiteen al naar gelang van de omvang van de voertuigen, gevoegd bij de verschillen als gevolg van het specialistische gebruik dat van de voertuigen wordt gemaakt en de verschillende verwachtingen van de gebruikers. In veel gevallen worden de merken sterk geïdentificeerd met een bepaalde fiets- of motorconfiguratie (zoals de boxer van BMW, de desmodromische distributie van Ducati, de V-twin van Moto Guzzi, de driecilinder van Triumph), overeenkomstig de vraag van de markt die in grote mate bestaat uit liefhebbers, zowel op de Europese markt als op de exportmarkt.

2.8 De voertuigen worden in kleine reeksen en beperkte aantallen geproduceerd, zodat het rendement van het geïnvesteerde kapitaal lager is dan in de automobielsector. Dit verschijnsel doet zich gedeeltelijk ook voor in de sectoren onderdelen en distributie.

2.9 Gesteund door een EU-markt die sinds 2002 in expansie is (+22 % in de periode 2002-2007), bedroeg de omzet van de productie van motorrijwielen in 2006 7 miljard euro, bij een totale omzet van 34 miljard euro voor de motorrijwielinindustrie in de EU. Het is interessant dat de sector in de periode 2004-2006 in de EU een groei van 12 % kende, oftewel meer dan in de industriesector in het algemeen en meer dan in de automobielsector (in beide gevallen 8 %), hetgeen een positieve impact op de werkgelegenheid had.

⁽³⁾ Zie het informatief rapport van de CCMI *De automobielsector in Europa: stand van zaken en vooruitzichten*, goedgekeurd door de CCMI op 13 november 2007.

3. De rol van de toeleveranciers: onderdelen, distributie en klantenservice

3.1 De sterke versnippering is ook een kenmerk van de onderdelen- en distributiesector.

3.2 De onderdelensector bestaat deels uit leveranciers uit de automobielsector, die in de marge tevens actief zijn in de motorrijwielindustrie (brandstofsysteem), maar vooral ook uit leveranciers van specifieke onderdelen (wielen, uitlaten, koppelingen, enz.) vanwege de mate van specialisatie die wordt gevraagd. Het aantal toeleveranciers wordt geschat op circa 500. Zij komen traditioneel uit de Europese landen (vooral Italië, Spanje, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Nederland), maar de laatste jaren is er steeds meer concurrentie uit Aziatische landen. Om hieraan het hoofd te bieden hebben enkele Europese leveranciers een deel van hun activiteiten overgebracht naar Azië. Desondanks zijn de Europese onderdelenfabrikanten volledig afhankelijk van de orders van Europese producenten.

3.3 Het distributie- en klantenservicenetwerk beantwoordt noodzakelijkerwijs aan het nabijheidsvereiste dat eigen is aan motorrijwielen (vooral voor bromfietsen en scooters): er zijn in de EU circa 37 000 verkoop- en klantenservicepunten, die vaak worden beheerd door familiebedrijven. Italië, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Spanje, Nederland, Griekenland en Zweden zijn goed voor 91 % van de omzet in de distributie en klantenservice, die in de periode 2004-2006 met 5 % is gestegen.

4. Werkgelegenheid en sociale aspecten

4.1 In de periode 2002-2007 is de werkgelegenheid in de Europese motorrijwielindustrie constant gestegen, tot een totaal van 150 000 arbeidsplaatsen in 2007. Het is interessant dat de werkgelegenheid in deze sector in de periode 2004-2006 met 4 % is gestegen, terwijl de werkgelegenheid in de industriële sector in het algemeen met 3 % is gedaald en in de automobielsector zelfs met 5 % is gedaald. Deze groei duidt op het dynamische en innoverende karakter van de sector, nog gevoed door een groeiende vraag naar voertuigen in de context van de stedelijke mobiliteit en vrijetijdsbesteding.

4.2 25 000 van deze banen houden rechtstreeks verband met productieactiviteiten, en situeren zich met name in Italië, Spanje, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Oostenrijk en Nederland. Het seizoensgebonden karakter van de motorrijwielmarkt (met pieken in de lente en de zomer) maakt dat de productie in bepaalde periodes van het jaar de hoogte in gaat, met als gevolg dat constructeurs tevens een beroep doen op seizoenarbeiders. Er is dus een grotere behoefte aan flexibiliteit om aan de tijdelijke behoeften van de markt te kunnen voldoen.

4.3 20 000 van deze banen houden verband met de onderdelenindustrie, en zijn met name te vinden in Italië, Spanje,

Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Nederland en Hongarije.

4.4 105 000 banen houden verband met verkoop- en klantenserviceactiviteiten. Deze zijn vanzelfsprekend te vinden in de hele EU, hoewel 92 % van de werkgelegenheid in deze sector zich concentreert in Italië, Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Nederland, Griekenland, België en Zweden.

5. De huidige economische context en internationale tendensen

5.1 Bovengenoemde cijfers tonen aan dat de motorrijwielindustrie de afgelopen jaren zeer dynamisch is geweest, en dat de Europese markt in 2007 een groei heeft vertoond van meer dan 2,7 miljoen voertuigen (het wagenpark in de EU wordt geschat op circa 34 miljoen voertuigen). Als gevolg van de crisis die de afgelopen twee jaar ook de EU heeft getroffen is de EU-markt in 2008 echter met 7,4 % gekrompen ten opzichte van 2007. Vooral het laatste kwartaal van 2008 was er een aanzienlijke daling van 34 % ten opzichte van dezelfde periode in 2007. De voorlopige gegevens over 2009 bevestigen de negatieve ontwikkeling van de markt, die ten opzichte van 2008 is gekrompen met 21 % en ten opzichte van 2007 met 25 %.

5.2 De gevolgen van de crisis zijn in de hele sector voelbaar. Voor de constructeurs heeft de daling van de verkoop niet alleen geleid tot een aanzienlijke daling van de opbrengsten, maar ook tot een daling van de productie, om de overstocks op te maken. Deze productiedaling heeft dan weer geleid tot een inkrimping van het aantal gewerkte uren, productieonderbrekingen en minder werk voor seizoenarbeiders, met als gevolg dat de ondernemingsplannen voor de korte en middellange termijn moesten worden herzien. In sommige gevallen waren permanente ontslagen nodig, tot wel een kwart van de werknemers. Sommige kleine en middelgrote constructeurs zijn onder toezicht gesteld en staan momenteel te koop, andere hebben hun activiteiten zelfs beëindigd. Deze ontwikkelingen zijn de voorbode van andere herstructureringen, hoewel de gevolgen voor het sociaaleconomisch weefsel – in de zin van mogelijke bedrijfsverplaatsingen naar landen buiten Europa – moeilijk kunnen worden ingeschat.

5.3 Ook de leveranciers van onderdelen hebben hun productie als gevolg van de daling van de vraag van constructeurs moeten inkrimpen, met de nodige gevolgen voor de werkgelegenheid. Sommige hebben hun activiteiten moeten beëindigen, en volgens recente schattingen dreigt voor circa 10 % van de leveranciers in deze sector het faillissement. Deze situatie jaagt ook de constructeurs op extra kosten, omdat zij ongeplande investeringen moeten doen om de leveranciers van onderdelen te steunen, of andere leveranciers moeten zoeken, of omdat zij zelfs nieuwe mallen moeten ontwikkelen voor onderdelen in aluminium of kunststof, voor onderdelen die niet meer beschikbaar zijn. Momenteel vertonen omzet en orders een krimp van circa 40 %. Om concurrerend te blijven gebeurt het niet zelden dat constructeurs zich richten tot leveranciers uit Zuidoost-Azië.

5.4 De distributie en klantenservice worden, mede omwille van het feit dat het vaak om kleinere bedrijven gaat (MKB en familiebedrijven), zwaar getroffen door de crisis en de verminderde bedrijvigheid. Zo is het aantal verkooppunten in Spanje met 25 % gedaald, waardoor 6 000 mensen hun baan hebben verloren. Als deze tendens niet wordt gekeerd zullen in Spanje 25 % van de ondernemingen en handelaren en 60 % van de vertegenwoordigers in de periode 2009-2010 hun activiteiten moeten stopzetten. De gevolgen van de crisis voor het distributienet jagen ook de constructeurs op extra kosten, omdat zij het netwerk moeten steunen teneinde de afzetmogelijkheden voor hun producten open te houden en op termijn te kunnen profiteren van het economisch herstel, wanneer daarvan sprake zal zijn.

5.5 Indien er niet snel een beleid ter ondersteuning van de sector wordt ontwikkeld, vreesst het EESC dat er in 2010 nog meer arbeidsplaatsen verloren zullen gaan. Om de werkgelegenheid in de sector in stand te houden moet bovendien een „sociale dialoog” worden ontwikkeld en moeten de permanente bijscholing en specialisatie van werknemers – ook op universitair niveau – worden bevorderd, terwijl het aantal onzekere dienstverbanden moet worden teruggedrongen.

5.6 Tot nu toe zijn er onvoldoende en slechts incidentele maatregelen genomen om de vraag naar motorrijwielen te stimuleren. In tegenstelling tot de automobielsector heeft in Europa uitsluitend Italië snel een schrootpremie voor motorrijwielen ingevoerd, waarvan de gevolgen positief zijn geweest voor de Italiaanse markt en de rest van Europa, en waardoor de meest vervuilende voertuigen uit het verkeer zijn gehaald. Vertoonde de markt in Italië de eerste twee maanden van 2009 nog een krimp van circa 35 %, in de maanden daarna was de situatie positief voor scooters met kleine cilinderinhoud, die hebben geprofiteerd van een premie van 500 euro voor de verwijdering van verouderde voertuigen. De verkoop van motorfietsen en brommers blijft echter nog altijd negatief, met dalingen van meer dan 20 %. Hoewel Spanje na zes maanden van aankondigingen in juli eindelijk een schrootpremie voor motorrijwielen heeft ingevoerd, is deze nog altijd niet van toepassing, met als gevolg dat consumenten een afwachterende houding aannemen en hun aankoop nog langer uitstellen (in de periode januari-augustus 2009 zijn er 52 % minder brommers verkocht en 43 % minder motorfietsen, vergeleken met dezelfde periode het jaar daarvoor). Uit dit voorbeeld blijkt overduidelijk het belang van een Europees regelgevingskader dat de stabiliteit op de nationale markten bevordert en het vertrouwen van de consumenten helpt te versterken.

5.7 De maatregelen ter stimulering van de vraag zijn zeker gunstig voor de gebruikers, maar zijn niet altijd een oplossing voor het probleem van de onderdelensector of de Europese motorrijwielinindustrie. In Italië bijvoorbeeld heeft de vaste premie van 500 euro tot gevolg gehad dat de verkoop van kleine scooters van 125 en 150cc uit Taiwan en met een verkoopprijs tussen de 1 500 en 2 000 euro, en in mindere mate ook van de duurere Europese producten, exponentieel is gestegen, terwijl deze maatregel geen effect heeft gehad op de vraag naar middelgrote motoren met een verkoopprijs tussen de 6 000 en 8 000 euro. De Europese onderdelenfabrikanten hebben hier geen baat bij gehad, omdat zij de Aziatische producenten niet bevoor-

raden. Om de hele sector van nut te zijn moeten vraagondersteunende maatregelen worden genomen, in de vorm van een bijdrage die evenredig stijgt met de prijs van de voertuigen, waarbij met name de verkoop van milieuvriendelijke en veilige voertuigen wordt gestimuleerd.

5.8 Het is dringend zaak dat ondernemingen uit de EU (constructeurs én onderdelenfabrikanten) gemakkelijker toegang krijgen tot financiering, zodat zij de extra kosten van de crisis kunnen opvangen en kunnen blijven investeren in onderzoek, ontwikkeling en innovatie, om de concurrentie de baas te blijven door zich te richten op kwaliteit en innovatie, en door steeds milieuvriendelijkere en veiligere voertuigen te produceren.

6. Toekomstverwachtingen voor de sector: uitdagingen en mogelijkheden

6.1 Als de negatieve resultaten van het eerste half jaar in de rest van 2009 doorzetten, dan zal de hele sector in 2010 zijn kredietwaardigheid zien afnemen. Ook in het geval van een plotseling herstel zullen de investeringen en de O&O-capaciteit dalen, met negatieve gevolgen op de middellange termijn en dus een toegenomen kwetsbaarheid van ondernemingen, met alle gevolgen van dien voor de werkgelegenheid.

6.2 In het laatste decennium, van de invoering in 1999 van de norm Euro 1 tot de nu toegepaste normen, is de sector erin geslaagd de vervuilende emissies aanzienlijk terug te dringen, namelijk met 90 % voor CO en HC, en meer dan 50 % voor NO_x. Ook wat de terugdringing van geluidsoverlast betreft zijn de resultaten bemoedigend; in de hele sector (inclusief consumentenverenigingen) wordt nog gewerkt aan verbeteringen, wat voor het wegverkeer kan worden bereikt door een exclusief gebruik van goedgekeurde uitlaten en het stimuleren van een milieuvriendelijker rijgedrag. Op het stuk van de veiligheid heeft de sector innovaties doorgevoerd zoals een reeks geavanceerde remsystemen, die geleidelijk worden toegepast op verschillende typen motorrijwielen en nieuwe soorten voertuigen, zoals drie- en vierwielers.

6.3 De Commissie bereidt momenteel een voorstel voor een verordening inzake motorrijwielen voor, dat begin 2010 wordt verwacht. Hoewel nog meer vooruitgang moet worden geboekt op het gebied van milieu en veiligheid, moet in de huidige economische context absoluut worden voorkomen dat rigoureuze veranderingen worden doorgevoerd, en moet rekening worden gehouden met de reële capaciteiten van de sector en de grootte van de actoren. Wat de nieuwe Euronormen betreft is het zaak dat haalbare doelstellingen worden voorgesteld die geleidelijk kunnen worden toegepast, en die aansluiten op de termijnen die nodig zijn voor ontwerp, productie en marketing. De nieuwe verordening zou een aanpak moeten voorstaan die de sector in staat stelt munt te slaan uit zijn eigen innovatievermogen, door een mate van flexibiliteit te bieden die rekening houdt met de conjunctuur en de grote verscheidenheid aan producten (vanwege technische en marktkenmerken), met name wat betreft de toepassing van geavanceerde remsystemen. De motorrijwielinindustrie heeft in dit verband al voorstellen gepresenteerd aan de Commissie, voor wat het milieu en de verkeersveiligheid betreft.

6.4 De „traditionele” constructeurs zijn steeds meer blootgesteld – zeker in de huidige economische context – aan een *low cost/low quality*-concurrentie uit met name Zuidoost-Azië, vooral als het gaat om motorrijwielen met een kleine en middelgrote cilinderinhoud, waarvoor de marges beperkt zijn. Uit onderzoek blijkt dat deze ingevoerde producten vaak niet conform de Europese typegoedkeuring zijn en gevaar opleveren voor de veiligheid van de consument en voor het milieu. Steekproeven die zijn uitgevoerd op in de EU ingevoerde Chinese motorrijwielen maken melding van gevallen van niet-conformiteit, zoals 35 % langere remafstanden en 20 keer meer vervuulende emissies dan is toegestaan in de Europese typegoedkeuring. Ook zijn er problemen in verband met de namaak van Europese voertuigen of voertuigonderdelen door constructeurs uit opkomende economieën, en in verband met de vervalsing van conformiteitscertificaten door commerciële bedrijven die niet-conforme voertuigen importeren naar de EU. In een marktsegment dat zeer prijsgevoelig is moet er, om concurrentievervalsing te voorkomen, meer toezicht komen op de typegoedkeuring en de markten, met grondige controles op de „overeenstemming van de productie” (uitgevoerd door de bevoegde autoriteiten en/of de diensten voor technische controle) van voertuigen die in de handel zijn gebracht, om te verifiëren of zij overeenstemmen met het goedgekeurde type en of de eerbiediging van de intellectuele eigendom gewaarborgd is.

6.5 De „traditionele” constructeurs worden echter door de consument beloond omwille van hun design, de kwaliteit van hun producten en de mate van innovatie en veiligheid. Dit geldt voor voertuigen uit het duurdere gamma met kleine en middelgrote cilinderinhoud, en in het bijzonder voor voertuigen met een grote cilinderinhoud en een hoge toegevoegde waarde, die zich onderscheiden door de gekozen technische oplossingen en waarvoor het merk zeer belangrijk is. Deze producten hebben het zwaarst te lijden onder de huidige economische context. De grotere verspreiding van technologisch geavanceerde voertuigen, zoals hybride en elektrische voertuigen die nu stilaan op de markt worden gebracht, zal grotendeels afhangen van de steun van de overheidssector en dus van het algemene vermogen om de huidige crisis te boven te komen.

6.6 De vrijhandelsakkoorden vragen bijzondere aandacht, om ervoor te zorgen dat de liberalisering van de douanerechten tussen de EU en de Zuidoost-Aziatische landen voordelen oplevert voor beide partijen, en dat ook de non-tarifaire handelsbelemmeringen (bijvoorbeeld het verbod in China om met motoren van meer dan 250cc te rijden), die een ernstig probleem vormen voor Europese exporteurs, worden weggenomen.

6.7 Om de huidige uitdagingen net als in het verleden het hoofd te bieden zouden de Europese constructeurs de structuurveranderingen, fusies en overnames moeten voortzetten en de samenwerking moeten uitbreiden, om alle mogelijke synergieën zo goed mogelijk te benutten.

6.8 Het voortbestaan van de Europese onderdelenfabrikanten is van essentieel belang om het specifieke karakter van de Europese productie, die door de gebruikers als exclusief worden beschouwd, te behouden. Voorkomen moet worden dat het scenario van de rijwielsector – waar fabrikanten van belangrijke onderdelen zoals fietsframes zijn verdwenen, zodat Europa tegenwoordig van China afhankelijk is voor de assemblage van fietsen – zich herhaalt.

6.9 De Europese onderdelenfabrikanten zijn niet in staat de prijsconcurrentie het hoofd te bieden en moeten zich noodgedwongen richten op innovatie, de ontwikkeling van gezamenlijke ontwerpwerkzaamheden om zo mogelijk schaalvoordelen te bereiken en een doeltreffend partnerschap dat de orderstroom tussen constructeurs en leveranciers voor het duurdere gamma waarborgt.

6.10 Om deze uitdagingen zo goed mogelijk aan te gaan, het concurrentievermogen van de sector te ondersteunen en de werkgelegenheid te beschermen zou een aanpak moeten worden ontwikkeld die vergelijkbaar is met die van CARS21, maar dan toegesneden op de motorrijwielandustrie.

6.11 De middelen van het zevende kaderprogramma voor O&TO kunnen tot deze doelstellingen bijdragen, door ondernemingen te ondersteunen die in Europa produceren en die de Europese productieketen gebruiken. In dit verband zou, naar het voorbeeld van de automobielsector, een speciaal platform voor de motorrijwielandustrie een fundamentele bijdrage kunnen leveren, met name voor het MKB, door deel te nemen aan consortia voor de vaststelling van onderzoeksprioriteiten.

6.12 De Commissie heeft onlangs een actieplan voor stedelijke mobiliteit gepresenteerd; één van de doelstellingen van dat plan is het verkeer vloeiender te maken, een eigenschap die motorrijwielen van nature in zich hebben. De motorrijwielandustrie heeft te lijden gehad onder de crisis, maar zal op lange termijn profiteren van de toenemende behoefte aan alternatieve voertuigen met een lage uitstoot voor een duurzamere mobiliteit, zeker in steden, op voorwaarde dat de huidige economische moeilijkheden op middellange termijn worden overwonnen voordat het te laat is.

Brussel, 18 maart 2010.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Mario SEPI