

CARS 21: konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik

**Euroopa Parlamendi 15. jaanuari 2008. aasta resolutsioon CARS 21:
konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriva raamistiku kohta
(2007/2120(INI))**

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni teatist „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik: komisjoni seisukoht seoses CARS 21 kõrgetasemelise töörühma lõpparuandega – panus ELi majanduskasvu ja tööhõive strateegiasse” (KOM(2007)0022);
 - võttes arvesse konkurentsivõime nõukogu 21. ja 22. mai 2007. aasta kohtumise eesistuja lõppjäreltusi;
 - võttes arvesse 21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukite reguleerimissüsteemi (CARS 21) kõrgetasemelise töörühma lõpparuannet;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
 - võttes arvesse tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni raportit ja rahvusvahelise kaubanduse komisjoni, majandus- ja rahanduskomisjoni, tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni, keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni, siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni, transpordi- ja turismikomisjoni ning õiguskomisjoni arvamusi (A6-0494/2007),
- A. arvestades, et komisjon on vastanud aruandele, mille koostas CARS 21 kõrgetasemeline töörühm, kes koondas kõik sidusrühmad, et vaadata läbi peamised Euroopa Liidu mootorsõidukitööstust mõjutavad poliitikavaldkonnad ning anda soovitusel tulevase reguleeriva raamistiku kohta;
- B. arvestades, et ELi mootorsõidukitööstus on üks ELi kõige olulisemaid majandussektoreid, kus toodetakse aastas 19 miljonit sõidukit ning mis annab 2,3 miljonit otsest töökohta ja 10 miljonit täiendavat töökohta lisasektorites;
- C. arvestades, et paljusid sõidukimärke hõlmav sõidukite varuosade turg ning sõidukite hooldus- ja remonditurg mängivad taskukohase liikuvuse võimaldamisel kesksel rollil, parandades tarbijavalikut ELi 270 miljoni sõidukijuhiga jaoks nende sõidukite müügi järgses hoolduses, hoides sõidukid Euroopa teedel ohutu ja puhtana ning andes 3,5 miljonile inimesele tööd väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes (VKEd), säilitades Euroopas tugeva VKEde maastiku;
- D. arvestades, et komisjon edendab integreeritud strateegiat, mille eesmärk on tagada ELi ettevõtete jätkuv konkurentsivõimelisus järjest üleilmastuvas keskkonnas, ning arvestades, et see strateegia on sätestatud komisjoni teatistes „Globaalne Euroopa: konkurentsivõime maailmas - panus ELi majanduskasvu ja tööhõive strateegiasse”

(KOM(2006)0567), komisjoni töödokumendis „Gloaalne Euroopa: tugevam partnerlus Euroopa eksportijate turulepääsu nimel - mõju hindamine” (SEK(2007)0452) ning komisjoni teatises „Gloaalne Euroopa: Euroopa kaubanduse kaitsevahendid muutuvad globaalses majanduses – roheline raamat avalikuks aruteluks” (KOM(2006)0763);

- E. arvestades, et nendes dokumentides sätestatud strateegiat rakendatakse praegu mitmete kahepoolsete ja piirkondlike vabakaubanduslepingutega seotud läbirääkimistes;
 - F. arvestades, et mootorsõidukitööstus erineb liikmesriigiti strateegia, struktuuri ja ülemaailmse ulatuse mõttes märkimisväärselt, ning arvestades, et neid erinevusi tuleb uue ja ülemaailmsemaalt orienteeritud kaubandusstrateegia väljatöötamisel täielikult arvesse võtta;
 - G. arvestades, et 2006. aastal eksportis ELi mootorsõidukitööstus umbes 20% toodetud mootorsõidukitest ning 2004. aastal moodustas mootorsõidukite ning mootorsõidukite osade ja tarvikute eksport vastavalt 8,7% ja 2,8% ELi tööstuslikust ekspordist, mis näitab, kui tundlik on mootorsõidukitööstus eksporditingimuste suhtes, ning arvestades, et 2004. aastal oli ELi väliskaubanduse ülejääk transpordivahendite osas 60,2 miljardit eurot; arvestades, et ELi ülemaailmne silmapaistvus on põhjustatud eelkõige asjaolust, et ta on maailma suurim autotootja ja suuruselt teine veoautode tootja, ning samuti siseturu konsolideerimise ulatusest ja määrast, mootorsõidukisektori üha suurenevast rahvusvahelistumisest, Euroopa automarkide mainest ja Euroopa teenuste kvaliteedist, tugevast ekspordipositsioonist, mida Euroopa tootjatel on õnnestunud saavutada, ning nende olulisest kohalolekust suure kasvupotentsiaaliga turgudel,
1. tervitab CARS 21 kõrgetasemelise töörühma lõpparuannet ja komisjoni teatist, milles visandatakse tulevase mootorsõidukipoliitika siht;
 2. loodab, et liikmesriikide ja liikmesriikide piirkondade parlamendid soovivad olla seotud CARS 21 protsessi tulemustega; avaldab arvamust, et parlamentidevaheline võrgustik mootorsõidukitega seotud küsimuste arutamiseks, mida koordineeriks Euroopa Parlament, tooks tõelist kasu maanteeohutuse, keskkonnakaitse, innovatsiooni ja konkurentsivõime mõttes.

Sõidukite siseturu kujundamise lõpuleviimine

3. kutsub liikmesriikide asutusi tegema tihedat koostööd komisjoniga CARS 21 soovitude rakendamisel; märgib eelkõige vajadust tagada, et mootorsõidukisektorit mõjutavad uued eeskirjad viiakse sisse kooskõlastatult, vältides moonutusi siseturul;
4. rõhutab vajadust täiustada ELi tüübikinnitusüsteemi, et see hõlmaks kõiki mootorsõidukeid;
5. kinnitab oma toetust tulemuslikule tüübikinnitusprotsessile, nagu ta on märkinud oma 10. mail 2007. aastal teisel lugemisel vastu võetud seisukohas eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta¹;

¹ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2007)0176.

6. palub komisjonil esitada Euroopa Parlamendile igal aastal aruanded tüübikinnitusmenetluste toimimise ja komiteemenetluse järelevalve kohta;
7. palub komisjonil tagada oma 31. juuli 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1400/2002¹ (grupierandi määrus) nõuetekohane rakendamine seoses mootorsõidukite turustamisega kogu ELis; on ka arvamusel, et kui nimetatud määrus on läbi vaadatud, peaks komisjoni konkurentsi peadirektoraat ennast lugema üheks nendest, kes on panustanud õigusloomega seotud integreeritud lähenemisviisi selles sektoris;
8. teeb ettepaneku, et Euroopa Liidu mootorsõidukitööstuse konkurentsivõime tõstmiseks seotaks grupierandi läbivaatamine CARS 21 keskpika tähtaja vahekokkuvõttega, aidates sellega kaasa sektoris tegutsejate koostööle, vältides eksimusi riigiabi eraldamisel ja edendades konkurentsipoliitikat rahvusvahelisel tasandil;
9. palub komisjonil teha ettepanekuid meetmete kohta, millega tagataks selline mootorsõidukite registreerimise kord, mis lihtsustaks eelkõige kasutatud autode piiriülest müüki; toetab komisjoni seisukohti mootorsõidukite registreerimise korra kohta² ning kinnitab probleeme, mida mõned siseriiklikud eeskirjad tekitavad siseturu toimimisele; märgib nimetatud siseriiklike eeskirjade mõju sellistele majandussektoritele nagu sõidukiliising ja -rent; kutsub liikmesriike üles viima sisse vajalikud muudatused oma eeskirjadesse niipea kui võimalik;

Konkurentsivõimeline mootorsõidukitööstuse järelturg

10. juhib tähelepanu hiljuti jõustunud uutele sätetele järelturu varuosade kohta, mis mõjutavad ohutus- ja keskkonnavalast tulemuslikkust, ning märgib, et nende sätete rakendamine loob selliste varuosade ühtse turu;
11. tervitab sätete lisamist Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusesse (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust³, ning määrusesse (EÜ) nr 1400/2002, milles nõutakse remondiga seotud asjakohase tehnilise teabe piiramatut kättesaadavust, ning palub komisjonil jätkata kogu ühenduses jõupingutusi mootorsõidukisektori suhtes kohaldatavate konkurentsiõiguse sätete jõustamise osas;
12. kutsub komisjoni üles jätkama tõhusa konkurentsi edendamist mootorsõidukite müügijärgsel turul, käsitledes sellel eesmärgil tarbijavalikut ja sõltumatute turul tegutsejate tõhusat juurdepääsu tehnilisele teabele, koolitusele, varuosadele ning mitmete automarkide diagnostilistele vahenditele ja testimisseadmetele oma tulevases mootorsõidukipoliitikas ja kõikides õigusaktides, mis järgnevad 31. mail 2010. aastal kehtivuse kaotavale määrusele (EÜ) nr 1400/2002;

¹ EÜT L 203, 1.8.2002, lk 30.

² Komisjoni tõlgendav teatis teisest liikmesriigist pärit olevate mootorsõidukite registreerimise korra kohta (ELT C 68, 24.3.2007, lk 15).

³ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

13. märgib laiaulatuslikest tarbijaküsitlustest saadud töökindluse- ja vastupidavusealase teabe olulisust tarbijate jaoks; märgib, et ametivõimud võiksid lihtsustada selliste küsitluste läbiviimist, lubades registreerimisasutustel anda välja küsitlustes osalema nõustunud sõidukiomanike kontaktandmeid;
14. nõuab tungivalt, et komisjon pööraks nõuetekohaselt tähelepanu sõidukite remondi ja hoolduse vaba valiku küsimusele kõigis uutes õigusloomealastes algatustes, kaasates kõik asjakohased peadirektoraadid, et tagada tarbijavalik ja konkurents müügijärgsel turul; usub, et seda tuleks kohaldada ka tulevastest meetmetes, mis on seotud uute sõidukitealaste info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate ning arukate transpordisüsteemide edendamisega;
15. nõuab tungivalt, et komisjon esitaks ettepanekud siseturu loomise kohta eri- ja tuunimisosadele, näiteks erirehvid, -rattad ja muud tuunimis- ja varuosad, kuna praegune riiklike õigusaktide mitmekesisus takistab edasist arengut kõnealuses sektoris, mis seega saaks kasu ühenduse ühtlustatud õigusaktidest ja Euroopa intellektuaalomandi asjakohasest kaitsest;
16. kutsub komisjoni üles suurendama oma jõupingutusi võltsitud varuosade impordiga võitlemiseks;

Parem õigusloome ja regulatiivse keskkonna rahvusvaheliseks muutmine

17. rõhutab ebavajaliku bürokraatia vähendamise olulisust, mis hõlmab ka eeskirjade topelt väljatöötamise vähendamist, sest on olemas rahvusvahelised konventsioonid;
18. rõhutab üliolulist rolli, mida parem õiguslik reguleerimine (st nõuetekohane mõju hindamine, kulutasuvuse põhimõte, sobivad täitmisajad jne) on mänginud konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriva raamistiku loomisel, nagu tõdeti CARS 21 protsessis; tuletab meelde, et reguleeriv tegevuskava on CARS 21 lõpparuande lahutamatu osa ning seda tuleks järgida;
19. tunnistab, et paremini kavandatud ja läbipaistvad eeskirjad, mis on vastavuses praeguste sotsiaalsete ja keskkonnaalaste vajadustega, mida kohaldatakse eranditeta ja mis on lülitatud rahvusvahelise mootorsõidukitööstuse reguleerivasse keskkonda, võivad suurendada konkurentsivõimet ja ausat konkurentsi selles tööstusharus;
20. usub, et strateegiline standardimine on konkurentsivõime oluline edasiviiv jõud; nõuab seetõttu, et komisjon töötaks selle nimel, et Euroopa standardeid tunnustataks kogu maailmas;
21. tervitab komisjoni kava asendada 38 ühenduse direktiivi olemasolevate ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadega ning juurutada tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete võimalus, ning kutsub komisjoni üles jätkama õigusaktide lihtsustamise protsessi; toonitab, et parlamendi toetus nimetatud ettepanekutele sõltub sellest, kas on selgelt arusaadav, et Euroopa Parlament jätab endale juhul, kui see on tema arvates ELi kohustuste täitmiseks vajalik, õiguse nõuda õigusaktide loomist ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni süsteemist sõltumatult;

22. tervitab komisjoni ettepanekut esitada parlamendile iga-aastane ülevaade ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis ja komiteemenetluses tehtud edusammude kohta;
23. tervitab komisjoni soovi kehtestada muutmis- ja läbivaatamismehhanism, arvestades, et mootorsõidukitööstus põhineb tehnoloogial ja arendustegevusel; on siiski ka seisukohal, et aegumisklausleid tuleb õigusaktides rohkem ära kasutada, tagamaks, et õigusaktid ei takista tehnoloogia arengut, mida teadus- ja arendustegevus ning turujõud pidevalt kaasa toovad, ega tööta sellele vastu;
24. palub komisjonil alustada võimalikult kiiresti direktiivide 74/297/EMÜ¹, 76/115/EMÜ² ja 78/932/EMÜ³ ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 122 lihtsustamise protsessi;

21. sajandi keskkonnastandardite vastuvõtmine

25. märgib, et ühenduse õigus reguleerib turgu, kus müüakse 17–18 miljonit sõidukit aastas, mis on võrdne Ameerika Ühendriikide sõiduautode turuga; eeldab, et ambitsioonikal heitmete vähendamise poliitikal on positiivne mõju transpordiga seotud heitmete vähendamisele kogu maailmas;
26. on seisukohal, et üksikisiku liikuvus ja mootorsõidukitööstus tuleks üle vaadata säästva liikuvuse laiemas kontekstis; usub, et liikuvus ja keskkonnakaitse ei pea teineteist tingimata välistama ning et tuleviku autotehnoloogia peab aitama kaasa nende mõlema ühitamisele; usub tõepoolest, et just kliimamuutuse probleem pakub tehnoloogia täiustamise ja uuendustegevuse võimalusi;
27. on teadlik sõidukite tähtsusest eakamate inimeste – eelkõige maakohtades – ja puudega inimeste liikuvuse tagamisel;
28. kutsub komisjoni looma keskkonda, mis tagab maanteetranspordi keskkonnasäästlikkuse, on soodne tootmissüsteemide paindlikkusele ning tõstab Euroopa Liidu tööjõu oskuste taset;
29. usub, et saasteainete heitkoguste standarditega on juba tõepoolest saavutatud suurt edu ning need on toonud kaasa väga keskkonnasõbralikud sõiduautod; rõhutab sama edu saavutamise olulisust raskeveokite puhul; usub, et kasu, mida ELi keskkonnavalastest eeskirjadest saab mootorsõidukisektor, võiks ulatuda ELi turust kaugemale;
30. tunneb heameelt sõiduautode saasteainete heitkoguste vähendamise seotud standardite Euro 5 ja Euro 6 kiire kasutuselevõtu üle;

¹ Nõukogu 4. juuni 1974. aasta direktiiv 74/297/EMÜ mootorsõidukite sisustust (roolimehhanismi käitumine kokkupõrke korral) käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 165, 20.6.1974, lk 16).

² Nõukogu 18. detsembri 1975. aasta direktiiv 76/115/EMÜ mootorsõidukite turvavööde kinnituspunkte käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 24, 30.1.1976, lk 6).

³ Nõukogu 16. oktoobri 1978. aasta direktiiv 78/932/EMÜ mootorsõidukite istmete peatugesid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 325, 20.11.1978, lk 1).

31. on seisukohal, et paremat õhu kvaliteeti on võimalik saavutada lisaks vähem saastavate sõidukite kasutuselevõtule vaid autopargi kiire uuendamise kaudu; on seisukohal, et stimuleerimaks tarbijaid vahetama vanad autod välja vähem saastavate vastu, tuleks kehtestada finantsmeetmed;
32. tervitab ettepanekut vaadata läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta¹ (kütuse kvaliteedi direktiiv), et võtta arvesse maanteetranspordis kasutatavate kütuste kasvuhoonegaaside heitkogused kogu elutsükli aspektist;
33. ühenduse õigusakte arvesse võttes palub komisjonil alustada heitmete katsemenetluste uuesti hindamise ja läbivaatamise protsessi, et need peegeldaksid paremini tegelikus elus kasutamise tingimusi, ilma et see piiraks käimasolevat arutelu autode poolt väljastatava süsinikdioksiidi üle;
34. tunneb suurt muret Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiivi 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta² ühtlustamata rakendamise pärast; on seisukohal, et kõnealune direktiiv ei ole piisavalt ambitsioonikas;

Süsinikdioksiidi heitkoguste märkimisväärne vähendamine

35. tervitab komisjoni kava vähendada sõiduautode süsinikdioksiidi heitkoguseid; usub, et integreeritud lähenemisviis, milles võetakse arvesse kõiki süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamise võimalusi, näiteks infrastruktuur, sõidustiil, stiimulite süsteem inimestele, et nad kasutaksid keskkonnasõbralikumaid autosid, biokütused ja sõidukitehnoloogia, on kõige asjakohasem; julgustab komisjoni kaaluma ühise raamistiku väljatöötamist selliste tehnoloogiliselt neutraalsete ja süsinikdioksiidi heitkogustega seotud ning võimaluse korral ühtlustatud maksusoodustuste koordineeritud kohaldamise osas, millel on oluline süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamise potentsiaal, hoides samas ära konkurentsimoonusi; nõuab tungivalt, et nõukogu jõuaks kokkuleppele komisjoni ettepaneku suhtes seostada sõiduautode maksud nende poolt väljastatavate saasteainete (näiteks süsinikdioksiid) heitkogustega, et vältida liikmesriikidepoolsest erinevast kohaldamisest tingitud edasist siseturu killustamist;
36. nõuab tungivalt, et komisjon seaks ambitsioonikad, kuid realistlikud eesmärgid, võttes arvesse tegelikku olukorda ELi turul, kus sõidukipargi uuendamise määr on praegu alla 10% aastas; seepärast rõhutab asjaolu, et uute autode taskukohasus mängib ühenduse eesmärgi saavutamisel otsustavat rolli; rõhutab, et mida ambitsioonikamad on süsinikdioksiidi heitkogustega seotud kohustuslikud eesmärgid, seda rohkem aega tuleb anda mootorsõidukitööstusele kohanemiseks;
37. tuletab komisjonile meelde, et uut tüüpi sõiduautode väljatöötamisele kulub 5–7 aastat; on arvamusel, et kohustuslike eesmärkide seadmisel tuleks mootorsõidukitööstusele anda piisavalt aega reageerimiseks; palub seetõttu, et komisjon ei seaks lõplikke kohustuslikke süsinikdioksiidi heitkoguste eesmärke varasemaks kui 2015. aasta;

¹ EÜT L 350, 28.12.1998, lk. 58.

² EÜT L 269, 21.10.2000, lk. 34.

38. usub, et süsinikdioksiidi heitkoguste eesmärki uutele sõiduautodele 2015. aastaks – keskmiselt 125 g/km – peaks olema võimalik saavutada; rõhutab, et komisjon peaks töötama selle nimel, et mootorsõidukisektoris kehtestataks ambitsioonikamad süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamise pikaajalised eesmärgid; peab sellega seoses väga oluliseks, et tuleks kehtestada erinevad sihtväärtused vastavalt sõiduki kaalule;
39. märgib komisjoni kava sätestada agrokütuste siduv eesmärk ning kutsub komisjoni üles, et töötaks välja kõikehõlmava kohustusliku sertifitseerimissüsteemi, mida kohaldatakse ELi turule lastavatele agrokütustele; on seisukohal, et sertifitseerimiskriteeriumid tuleb välja töötada sellised, mis lisaks keskkonna- ja sotsiaalsetele kriteeriumidele tagaksid võrreldes tavakütustega kogu elutsükli jooksul vähemalt 50%se kasvuhoonegaaside vähenemise;
40. märgib, et keskkonnategevuse võimalikult hea tulemuslikkuse saavutamiseks vajaliku biokütuste ja vesiniku kasutuse suurendamiseks on äärmiselt oluline edendada kodanike varustamiseks vajalikke kohalikke võrgustikke;
41. on seisukohal, et süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamiseks võetavates meetmetes tuleks panna suuremat rõhku sõidukijuhtide teadlikkuse tõstmisele säästlikest juhtimistehnikatest ja sellest, kuidas uusi tehnoloogiaid kõige paremini ära kasutada;
42. usub, et kütusesäästuga seotud parema märgistuse ja saasteainete heitkoguseid puudutavate andmete parema esituse abil saavutatav tarbijate suurem teadlikkus aitab vähendada süsinikdioksiidi heitkoguseid; nõuab seetõttu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiivi 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel¹, ülevaatamist, võttes arvesse käesoleva ajani saavutatud parimaid lahendusi;
43. tuletab meelde, et autode CO₂ heitkoguste vähendamist on kõige lihtsam saavutada ühistranspordisüsteemide ümberkorraldamise teel;
44. tunnustab juhtivat rolli, mida mängib *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA) uuendusliku keskkonnatehnoloogia muudatuste esirinnas, mis võimaldavad potentsiaalset süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamist ja energiatõhususe parandamist kõigi uute autode puhul;
45. nõuab tungivalt, et FIA tõhustaks veelgi oma jõupingutusi, et edendada uuenduslikke teedega seotud uuringuid, mis on muu hulgas kavandatud autode energiatõhususe parandamiseks;
46. tunnustab rolli, mida autosport võib mängida hoiakute ja tarbijate käitumise muutmisel keskkonnasõbraliku tehnoloogia suunas; palub seepärast FIA-l ja teistel, kes on seotud Vormel 1 sarjaga, muuta vastavalt oma eeskirju, et oleks lihtsam kasutada keskkonnasõbralikke tehnoloogiaid, nagu biokütused, neljasilindrilised mootorid ja hübriidmootorid;

¹ EÜT L 12, 18.1.2000, lk. 16.

47. nõuab, et koostataks uuring eesmärgiga dokumenteerida täiendavad mittetehnilised meetmed, mida on rakendatud süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamiseks ELis;

Maanteetranspordi veelgi ohutumaks muutmine

48. kiidab heaks komisjoni jõupingutused maanteetranspordis toimuvate õnnetusjuhtumite arvu vähendamiseks, kaasa arvatud uued tähtsad tehnoloogiad; nõuab, et komisjon tagaks, et kõik sõiduki ohutusseadmete nõuded kehtestataks kooskõlas parema õigusliku reguleerimise põhimõttega, mille suhtes leppis kokku CARS 21 kõrgetasemeline töörühm; rõhutab vajadust ühtse lähenemisviisi järele, mis hõlmab sõidukitehnoloogia täiustamist, infrastruktuurimeetmeid ja koolitust, teavitamist ning jõustamist, et saavutada maanteeohutusega seotud eesmärgid kulutasuval viisil;
49. tunnustab kiirendavat rolli, mida mängib kõrgema klassi autode turg, kus uued tehnoloogiad võetakse kasutusele esimesena; juhib siiski tähelepanu sellele, et täiendavad turvasüsteemid võivad veelgi suurendada sõiduautode kaalu, põhjustades seetõttu suuremaid süsinikdioksiidi heitkoguseid;
50. tunneb muret sõidukite kiiruse suurenemisest tingitud negatiivse mõju pärast maanteeohutusele; soovib sellega seoses rakendada Euroopa Liidus tehnoulevaatuse jõustamise võimaluste uuringu soovitusel, mis avaldati mootorsõidukite rahvusvahelise kontrollkomisjoni (International Motor Vehicle Inspection Committee, CITA) poolt 2007. aastal; soovib toetada ohutu „tuunimise” kampaaniat ning elektrooniliste stabiilsuskontrollisüsteemide (ESC) standardvarustusena paigaldamise järkjärgulist juurutamist nii kiiresti kui võimalik;
51. kutsub komisjoni üles parandama maanteeohutuse süsteemi nõudega, et liikmesriigid karmistaksid sõiduõppijate koolitamise nõudeid, laiendaksid kohustuslikku koolitust ja kehtestaksid eeskirjad, milles sätestatakse elukutseliste sõidukijuhtide perioodiline jätkuõpe;
52. kutsub komisjoni üles, et ta viiks läbi väljakuulutatud 2007.–2009. aasta keskkonna hindamise, mis on vajalik liiklusõnnetuste ohvrite arvu vähendamise meetmete jaoks;
53. palub komisjonil välja töötada süsteem, millega lubatakse sõidukitootjatel sanktsioonideta toota sõidukeid, mis paiskavad õhku täiendavat süsinikdioksiidi, kui need täiendavad heitkogused on tingitud ühenduse tasandil kehtestatud õiguslikult siduvatest ohutusmeetmetest;
54. ei ole veendunud, et päevased sõidutuled peaksid olema kohustuslikud kogu ELis;
55. palub komisjonil prioriteetse küsimusena parandada sõidukite piiriülese tehnoulevaatuse korda ja piiriülest rahatrahvide sissenõudmist liikluseeskirjade rikkumise eest teises liikmesriigis;

Võrdsete võimaluste toomine mootorsõidukialastesse kaubandussuhetesse

56. väidab, et ELi mootorsõidukitööstus on üks kõige konkurentsivõimelisemaid tööstusharusid maailmas; usub siiski, et kõlvatu konkurents ja intellektuaalomandi õiguste rikkumine ohustavad kõnealust positsiooni;
57. rõhutab WTO tähtsust mootorsõidukitööstuse jaoks järjest üleilmastuvas kaubanduskeskkonnas; peab väga tähtsaks, et käesolevas Doha arenguvoorul läbirääkimistes saavutataks mootorsõidukitootjatele võimalikult hea juurdepääs kolmandate riikide turgudele, eelkõige kiiresti arenevate kolmandate riikide potentsiaalselt suurtele turgudele;
58. rõhutab WTO vaidluste lahendamise mehhanismi olulisust probleemide lahendamisel, mis on seotud ekspordiga kolmandatesse riikidesse; tuletab meelde WTOle arutamiseks esitatud vaidlusküsimuste positiivset lahendust Kanada, India ja Indoneesia puhul;
59. kutsub ettevaatusele komisjoni püüdluste suhtes vaadata põhimõtteliselt läbi kaubanduse kaitsemeetmed; tuletab meelde, et kolmandad riigid võivad mootorsõidukitööstuse suhtes käituda konkurentsivastaselt, ja nõuab tungivalt, et komisjon kaitseks kaubanduse kaitsemeetmete alusfilosoofiat, kaitstes ELi tööstust ebaõiglase käitumise eest;
60. tuletab meelde, et mitmepoolsete kaubandusläbirääkimiste edukas lõpetamine peaks jääma ELi prioriteediks; toetab siiski komisjoni tahet pidada läbirääkimisi uute kahepoolsete kaubanduskokkulepete osas eelkõige Aasias, et parandada turulepääsu tingimusi; rõhutab, et vabakaubanduslepingute eesmärk peaks alati olema lihtne turulepääs partnerriigi turule; toonitab, et ELi poliitika peab kindlustama ELis ja ELi mittekuuluvates riikides tegutsevate ELi autotootjate konkurentsivõime; on veendunud ELi ja ASEANi, India ja Mercosuri vaheliste kahepoolsete lepingute sõlmimise tähtsuses mootorsõidukitööstusele;
61. nõuab tungivalt, et komisjon veenduks käimasolevate ELi ja Korea vahelise vabakaubanduslepingu üle peetavate läbirääkimiste raames, et Korea kaotab kõik olemasolevad tollitõkked ja tollivälised kaubandustõkked ega loo uusi ning et ta rakendab suuremal määral ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirju; nõuab, et komisjon kaaluks ELi imporditollimaksude järkjärgulise kaotamise strateegiat koos kaitsemeetmetega, ja soovib seepärast, et kõnealune järkjärguline kaotamine oleks seotud tollivälise kaubandustõkete kaotamisega Korea poolel;
62. kordab, et Korea on allkirjastanud ja ratifitseerinud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni 1958. aasta kokkuleppe ja on seega võtnud enesele kohustuse rakendada ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirju; nõuab tungivalt, et komisjon rõhutaks seda tulevaste läbirääkimiste käigus ja nõuaks kindlalt kiiret rakendamist; märgib, et vabakaubanduslepingus tuleks igal juhul selgelt sätestada, et Korea peab lubama Korea turule EList imporditud autosid, mis vastavad ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni standardeile;
63. palub komisjonil hinnata võimalust moodustada autoalane töörühm ning juurutada seoses autosid puudutavate meetmetega vaidluste kiirendatud lahendamise erimenetlus, nagu on sätestatud USA–Korea vabakaubanduslepingus;

64. rõhutab tiheda partnerluse tähtsust Hiinaga reguleeriva raamistiku väljatöötamisel, mis pakub võrdseid võimalusi; väidab, et intellektuaalomandi õiguste tõhus kaitsmine on kõnealuse partnerluse eelduseks;
65. tervitab komisjoni nõudmist luua WTO erirühm, tegelemaks lahendamata küsimustega, mis puudutavad imporditud sõidukiosade kohtlemist Hiinas, sest see on komisjoni väitel vastuolus erinevate WTO kokkulepete mitmete artiklitega;
66. toetab komisjoni pingutusi küsimustes, mis on seotud Hiina õigusliku keskkonnaga, et tagada Hiina turul tegutsevatele ELi ettevõtjatele õiglased eeskirjad ja õiguskindlus;
67. viitab ELi rehvitööstusele kui olulisele Euroopa mootorsõidukisektori edusse panustajale; palub komisjonil seetõttu lähemalt uurida õigustamatute tehniliste kaubandustõkete teemat, nagu kohalikud tehnilised eeskirjad, millega rehvitööstus puutub kokku peamistel Aasia kiiresti arenevatel turgudel;

Teadus- ja arendustegevus mootorsõidukitööstuses

68. tunneb julgustust sellest, mida on juba saavutatud ühenduse teadus- ja arendustegevuse rahastamise ja koostööga sellistes programmides nagu teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse seitsmes raamprogramm, konkurentsivõime ja uuendustegevuse raamprogramm ning i2010; julgustab komisjoni võtma töökavas konkreetsemalt arvesse mootorsõidukitööstuse vajadusi, mis tulenevad tulevastest õigusaktidest või kohustuslikest eesmärkidest;
69. kutsub komisjoni üles, et ta võtaks enne 2012. aastat vastu mootorsõidukitööstuse teadus- ja arendustegevuse rahastamise olulise ja piisava suurendamise strateegia, pöörates erilist tähelepanu tarnivatele tööstusharudele;
70. nõuab tungivalt, et liikmesriigid muudaksid mootorsõidukitööstuse teadus- ja arendustegevuse rahastamise suurendamise sõltuvaks süsinikdioksiidi heitkoguste eesmärkide siduvusest;
71. rõhutab, et on oluline, et autode kasutamisel linnades leiaks aset nihe; on arvamusel, et lisaks kütusesäästlikumatele autodele on oluline elektriliste linnaautode kasutuselevõtt; nõuab seetõttu vajalike tehnoloogiate uurimis- ja arendustegevuse toetamist;
72. kutsub kõiki liikmesriike ja ELi institutsioone toetama igati uurimis- ja arendustegevust pöördelise tähtsusega tehnoloogiate vallas (nagu vesinikmootorid, kütuseelemendid või hübriidautod);
73. rõhutab potentsiaali, mida annab info- ja sidetehnoloogia keskkonnale ja rahvatervisele avalduvate kahjulike mõjude, õnnetuste ja energia raiskamise vältimisel, kui seda kasutatakse kogu ELi ulatuses arukates liikluse kontrolli- ja haldamissüsteemides, mis on välja töötatud liikluse sujuva kulgemise võimaldamiseks; on arvamusel, et liiklusvahendite ja infrastruktuuri vahelise tõhusa side tagamiseks kõikides liikmesriikides peaksid sideseadmed vastama ELi standardile;

74. on seisukohal, et algatus „Intelligentne auto”¹, programm „Galileo” ja muud vahendid, mis panustavad arukasse transpordisüsteemi, on ülimalt olulised; palub seetõttu komisjonil toetada tugevalt kõnealuseid arenguid;
75. toetab igati uurimis- ja arendustegevuse jätkamist side- ja infotehnoloogial põhinevate uuenduste valdkonnas; arvab, et algatuse „Intelligentne auto“ raames võiks juurutada uusi tehnoloogilisi arendusi, et aidata otstarbekohastada liiklusvooge nii, et liiklus muutuks keskkonnasõbralikumaks, kuna juhtidele tehakse lihtsamaks võtta vastu õige otsus ja valida kiireim tee sihtkohta; kutsub kõiki sidusrühmi, eelkõige liikmesriike, hoolitsema projekti eCall rakendamise eest;
76. peab arukate transpordisüsteemidega tehtavat tööd mootorsõidukitööstuse edukuse ning selle tootmisharu keskkonnamõju vähendamiseks tehtavate jõupingutuste edu tagatiseks; on seisukohal, et Galileo projekti tuleks võtta eeskujuna ja seetõttu peab prioriteediks olema Galileo rahastamisele lahenduse leidmine konsortsiumisiseselt, kus huvitatud liikmed võtavad kohustusi projekti arendamiseks;
77. usub, et Euroopa Innovatsiooni- ja Tehnoloogiainstituudi üks esimestest teadmis- ja innovaaticakogukondadest peaks pühendumise süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamisele sõidukitehnoloogias;

Ümberkorralduspoliitika ja edasine areng

78. peab vajalikuks üldiste tingimuste loomist, et muuta ELi mootorsõidukitööstus jätkusuutlikuks ja võimaldada sellel jääda kõrge kvalifikatsiooniga tööjõu toetusel tehnoloogilise, ökoloogilise ja sotsiaalse uuendustegevuse eesliinile;
79. tunnistab, et ELi mootorsõidukitööstuses on nii tootjatel kui tarnijatel kõrge kvalifikatsiooniga tööjõud, mis on ELi mootorsõidukitööstuse kõrges tootlikkuses suurt rolli mänginud tegur;
80. juhib tähelepanu autotööstuse tähtsusele tööhõive, majanduskasvu, uuendustegevuse ja konkurentsivõime jaoks; usub, et ehkki autotööstus peab läbi tegema olulise muutuse, on samuti vaja kohandada poliitikat tagamaks, et ühenduse õigusaktid ei too endaga kaasa töökohtade arvu vähenemist;
81. väidab, et ühenduse keskkonna-, teehutuse ja energiatõhususe alased õigusaktid tähendavad, et töötajatele on vaja pakkuda korralikku haridust ja kutsekoolitust, et neil oleks kergem kohaneda nii tehnilist laadi kui ka eeskirju puudutavate muutustega ja omada samu või paremaid tööhõivealaseid väljavaateid;
82. kutsub komisjoni üles koordineerima struktuurifondide ja Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi tõhusat kasutamist mootorsõidukitööstuse puhul;
83. nõuab ühenduse toetuse peatamist ettevõtete puhul, kes, olles liikmesriigist toetust saanud, viivad oma tootmistegevuse teise riiki enne asjaosalise liikmesriigiga sõlmitud lepingute täielikku täitmist;

¹ KOM(2006)0059.

84. rõhutab, et tulevikus toimuvate ümberkorralduste osas on ELil ja liikmesriikidel vaja keskenduda ka viisidele, kuidas ümberkorralduste läbiviimisele kaasa aidata ja nende mõjusid leevendada ning töötajatele uusi võimalusi pakkuda;
85. on seisukohal, et töötajatele kättesaadavaid teabe- ja nõustamiskanaleid ning - mehhanisme tuleb tugevdada nõukogu 22. septembri 1994. aasta direktiivi 94/45/EÜ Euroopa tööõukogu asutamise või töötajate teavitamis- ja nõustamiskorra sisseseadmise kohta liikmesriigiülestes ettevõtetes või kontsernides¹ läbivaatamise abil;
86. väidab, et töötajatega konsulteerimist ja nende teabe saamise õigust tuleb tugevdada üleeuroopaliselt, et võimaldada neil osaleda varajasemas etapis otsuste tegemisel ja seega leevendada ümberkorraldamise ebasoodsat mõju; osutab sellest tulenevalt eespool nimetatud CARS 21 aruannet käsitlevas komisjoni teatises osutatud ümberkorraldamise alast foorumit käsitleva ettepaneku tähtsusele;
87. kutsub sotsiaalpartnereid üles rakendama asjakohast poliitikat nende suhtes, keda ohustavad tööstusharu ümberkorraldused;
88. nõuab töötajate paremat teavitamist ja nendega konsulteerimist tööstuse kohandamisel väljakutsetega, mis tulenevad keskkonnasõbralikumate sõidukite projekteerimisest ja tootmisest;
89. osutab vajadusele vaadata läbi praegused tootjate ja vahendajate suhted, mille mõju ELi mootorsõidukitööstuse konkurentsivõimele kahjustab tõsiselt paljusid sektori VKEsid; usub, et koostööd teadus- ja arendustegevuse ning tööstuslike strateegiate valdkonnas tuleb toetada stabiilsemalt; nõuab tungival, et komisjon ja liikmesriigid võtaksid selleks vastu vajaliku poliitika või looksid eespool nimetatud suhte stabiliseerimiseks ja sellega seotud raskuste ületamiseks vajaliku raamistiku;
90. juhib tähelepanu sellele, kui tähtis on Euroopa Investeeringuspanga vahendeid süstemaatiliselt ära kasutada, et toetada mootorsõidukisektori VKEsid ja aidata neil saada riskikapitalile juurdepääsu;
- o
- o o
91. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

¹ ELT L 254, 30.9.1994, lk 64.