



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0175/2012

1.6.2012

ZALECENIE

w sprawie projektu decyzji Rady dotyczącej zawarcia Umowy między Unią Europejską a rządem Federacji Rosyjskiej w sprawie handlu częściami i podzespołami pojazdów silnikowych między Unią Europejską a Federacją Rosyjską
(16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))

Komisja Handlu Międzynarodowego

Sprawozdawca: Paweł Zalewski

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	6
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI	10

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**w sprawie projektu decyzji Rady dotyczącej zawarcia Umowy między Unią Europejską a rządem Federacji Rosyjskiej w sprawie handlu częściami i podzespołami pojazdów silnikowych między Unią Europejską a Federacją Rosyjską
(16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))**

(Zgoda)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt decyzji Rady (16806/2011),
 - uwzględniając projekt Umowy między Unią Europejską a rządem Federacji Rosyjskiej w sprawie handlu częściami i podzespołami pojazdów silnikowych między Unią Europejską a Federacją Rosyjską (16807/2011),
 - uwzględniając wniosek o wyrażenie zgody przedstawiony przez Radę na mocy art. 207 ust. 4 akapit pierwszy oraz art. 218 ust. 6 akapit drugi lit. a) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (C7-0517/2011),
 - uwzględniając art. 81 oraz art. 90 ust. 7 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenie Komisji Handlu Międzynarodowego oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A7-0175/2012),
1. wyraża zgodę na zawarcie Umowy;
 2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, jak również rządowi i parlamentom państw członkowskich oraz Federacji Rosyjskiej.

UZASADNIENIE

Kontekst

Od kilku lat rząd rosyjski próbuje przyciągnąć zagranicznych producentów pojazdów samochodowych i ich podzespołów na swoje terytorium, aby zrekompensować zapaść własnego przemysłu motoryzacyjnego i stworzyć miejsca pracy dla pracowników tego sektora. Opracowane przez rząd w 2005 r. ramy inwestycji zagranicznych w sektorze motoryzacyjnym („TRIM 1”)¹, rozszerzone na podzespoły samochodowe w 2006 r.², uległy zaostrzeniu w 2010 r. („TRIM 2”)³ w takim stopniu, że z chwilą przystąpienia Rosji do WTO zostałyby uznane za sprzeczne z porozumieniem WTO w sprawie środków dotyczących inwestycji i związanych z handlem (porozumienie TRIM), zakazującym przyjmowania środków dotyczących inwestycji w produkcji towarów, które mogą wywołać skutki ograniczające i zakłócające wymianę handlową.

Zgodnie z warunkami przystąpienia Rosji do WTO⁴ (uzgodnionymi w listopadzie 2011 r.), zatwierdzonymi przez Radę Europejską⁵, do dnia 1 lipca 2018 r. rosyjski program inwestycyjny w przemyśle motoryzacyjnym będzie wyłączony ze zobowiązania do zapewnienia zgodności wszystkich przepisów ustawowych i wykonawczych oraz innych środków stosowanych w Federacji Rosyjskiej, które odnoszą się do związanych z handlem środków dotyczących inwestycji, z postanowieniami Porozumienia ustanawiającego Światową Organizację Handlu, uwzględniając Porozumienie w sprawie środków dotyczących inwestycji i związanych z handlem (porozumienie TRIM).

Ogólne uwagi dotyczące TRIM w przemyśle motoryzacyjnym

Sprawozdawca dostrzega ogólne korzyści z przystąpienia Federacji Rosyjskiej do Światowej Organizacji Handlu, co umocni oparty na zasadach system wielostronnej wymiany handlowej, oraz akceptuje konieczność zawarcia przez UE umów dwustronnych z Rosją w celu prawnego zagwarantowania dodatkowych i uzupełniających dwustronnych ustępstw handlowych.

Niemniej jednak w opinii sprawozdawcy godne ubolewania jest to, że w pakiecie dotyczącym przystąpienia Rosji do WTO zezwala się na istnienie pewnych środków zakłócających wymianę handlową, na przykład pakiet TRIM w sektorze motoryzacyjnym Rosji, które są zdecydowanie zakazane w porozumieniu TRIM w ramach WTO. W rzeczywistości w tych TRIM narzuca się lokalizację producentów pojazdów samochodowych w Rosji (czego efektem jest dyskryminujące traktowanie importowanych części i podzespołów samochodowych oraz ograniczenie importu), a jednocześnie powiązanie ich ze związanymi z inwestycjami szczególnymi przywilejami dla importu podzespołów samochodowych (zmniejszenie lub zniesienie ceł przywozowych). Utrzymanie takich mechanizmów jest

¹ Uchwała Rządu Federacji Rosyjskiej nr 166.

² Uchwała Rządu Federacji Rosyjskiej nr 566.

³ Uchwała Rządu Federacji Rosyjskiej nr 1289.

⁴ Sprawozdanie grupy roboczej ds. przystąpienia Federacji Rosyjskiej do Światowej Organizacji Handlu (WT/ACC/RUS/70, WT/MIN(11)/2) z dnia 17 listopada 2011 r.

⁵ Decyzja Rady z dnia 14 grudnia 2011 r. w sprawie określenia stanowiska Unii Europejskiej we właściwych organach Światowej Organizacji Handlu w sprawie przystąpienia Federacji Rosyjskiej do WTO (2012/17/UE).

niekorzystne dla UE i dla Rosji.

Gra toczy się o wysoką stawkę dla UE, w której przemysł motoryzacyjny zapewnia 2,3 miliona miejsc pracy w produkcji pojazdów samochodowych oraz 10,3 miliona pośrednich miejsc pracy. Ponadto Rosja jest szybko powiększającym się rynkiem sprzedaży pojazdów samochodowych, do którego łatwiejszy dostęp byłby bardzo korzystny dla producentów z UE. Obecnie do Rosji trafia 8% całkowitego wywozu tych produktów z UE. Rosyjskie TRIM w sektorze motoryzacyjnym nadal będą ograniczać dostęp unijnych producentów pojazdów i podzespołów samochodowych do rynku rosyjskiego oraz utrudniać tworzenie jednakowych warunków pomiędzy producentami z UE, tzn. między tymi producentami europejskimi, którzy zgodzili się na warunki i zagrożenia związane z TRIM 2, a pozostałymi producentami. TRIM już obecnie wywarły istotny wpływ na przemysł motoryzacyjny i przemysł podzespołów samochodowych w UE, ponieważ kilku ważnych producentów zgodziło się na takie ramy inwestycyjne i podpisało z rządem Rosji umowy obowiązujące aż do 2020 r. W szczególności producenci podzespołów samochodowych poważnie odczują przedłużenie TRIM 2, ponieważ konieczne byłoby przeniesienie do Rosji znacznego potencjału w celu spełnienia wymogów nowych ram inwestycyjnych określonych w TRIM 2.

Gdyby w najbliższych latach wszystkie inwestycje zostały zrealizowane zgodnie z obietnicami, zagraniczni producenci pojazdów samochodowych włączeni w TRIM 2 byłiby zobowiązani produkować rocznie w Rosji około 2 milionów samochodów. To nieco więcej niż całkowita sprzedaż nowych samochodów w Rosji w 2010 r. (1,9 miliona). Taki nadmierny potencjał produkcyjny oznaczałby brak marginesu na przywóz do Rosji samochodów wyprodukowanych za granicą, dodatkowo utrudniony wskutek istotnej różnicy w cenach spowodowanej wysokimi cłami przywozowymi. Nadwyżka produkcji w Rosji byłaby wywożona na inne rynki w ramach systemu niezgodnego z TRIM.

Ze strony rosyjskiej istnienie takich TRIM do 2018 r. przyczyni się do utrzymania działalności lokalnych przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego poprzez zmniejszenie presji konkurencyjnej. Przedsiębiorstwa nie otrzymają bodźców zachęcających do długofalowej modernizacji i znacznych inwestycji w poprawę ich produkcji i służących zwiększeniu wydajności produkcji. Ponadto nic nie przygotowuje pracowników na sytuację, jaka powstanie po 2018 r. Skutki gospodarcze i społeczne, jakie wówczas wystąpią, mogą być bardzo poważne, ponieważ siła robocza w przemyśle motoryzacyjnym w Rosji jest mocno skoncentrowana w niektórych regionach kraju.

Co więcej, po 1 lipca 2018 r. Rosja będzie zmuszona zapewnić zgodność tych TRIM w sektorze motoryzacyjnym z przepisami WTO. Najprawdopodobniej rząd rosyjski zastąpi TRIM 1 i 2 pomocą państwa. Jako członek WTO będzie musiał przyznać taką pomoc wszystkim producentom pojazdów i podzespołów samochodowych działającym na swoim rynku, w sposób niedyskryminujący, co będzie się wiązać z wysokimi kosztami. Większość inwestorów zagranicznych będzie również mogła dokonać przeglądu swoich inwestycji w Rosji do 2020 r. (ostatnia końcowa data obowiązywania umów z zagranicznymi producentami samochodów).

Treść umowy

UE wynegocjowała przedmiotową umowę dwustronną w celu uzyskania mechanizmu

kompensacyjnego dla pochodzących z UE producentów podzespołów samochodowych w razie urzeczywistnienia się ryzyka spadku eksportu takich produktów z UE do Rosji w wyniku stosowania przez Rosję programu inwestycji w sektorze motoryzacyjnym do 2018 r. UE musi przyjąć przedmiotową umowę, ponieważ jest związana swoimi zobowiązaniami w ramach WTO. Dla zapewnienia natychmiastowych korzyści tego systemu dla swoich producentów musi to zrobić przed przystąpieniem Federacji Rosyjskiej do WTO. Warunki mechanizmu kompensacyjnego są następujące:

- Jeżeli wielkość wywozu niektórych części i podzespołów samochodowych z UE do Federacji Rosyjskiej ulegnie zmniejszeniu o 3% w okresie 12 miesięcy w porównaniu do progu ustalonego w oparciu o wartość eksportu UE do Federacji Rosyjskiej w 2010 r., Federacja Rosyjska musi umożliwić przywóz części i podzespołów pochodzących z UE po obniżonej stawce ceł przywozowych w ilościach równych zmniejszeniu wielkości wywozu z UE.
- Jeżeli mechanizm kompensacyjny zostaje uruchomiony, ma on zastosowanie przez co najmniej 12 miesięcy i w razie konieczności podlega późniejszemu przeglądowi co 12 miesięcy. W razie wystąpienia wyjątkowej sytuacji gospodarczej, wiążącej się z istotnym spadkiem łącznej sprzedaży nowych samochodów na terytorium Federacji Rosyjskiej, mechanizm kompensacyjny nie miałby zastosowania w roku uruchomienia w porównaniu z rokiem poprzednim, jak określono w umowie. Federacja Rosyjska będzie zarządzać kontyngentem kompensacyjnym za pośrednictwem systemu licencjonowania przywozu.
- Jeżeli kontyngent kompensacyjny jest wykorzystywany przez inwestorów, którzy zawarli umowy inwestycyjne w ramach programu inwestycyjnego w przemyśle motoryzacyjnym, wielkość takiego przywozu można odliczyć od ogólnej produkcji rocznej tych inwestorów w danym roku, w odniesieniu do której zastosowanie ma ogólny wymóg w zakresie lokalnej zawartości przewidziany w programie inwestycyjnym w przemyśle motoryzacyjnym.

Stanowisko sprawozdawcy

Sprawozdawca rozumie, że przy przedmiotowej umowie zakłada się ryzyko spadku wywozu podzespołów samochodowych z UE do Rosji. Komisja Europejska argumentuje jednak, że po przystąpieniu Rosji do WTO sektor motoryzacyjny UE powinien ogólnie zyskać zdecydowanie lepsze możliwości prowadzenia działalności w Rosji. Stworzenie takiego mechanizmu bezpieczeństwa wskazuje na paradoks: zainteresowane podmioty, w tym negocjatorzy z ramienia UE, nie mają jasnego obrazu przyszłych tendencji w dwustronnych stosunkach handlowych w zakresie pojazdów i podzespołów samochodowych.

Z jednej strony produkcja pojazdów i podzespołów samochodowych powinna być tym sektorem, który najbardziej skorzysta na zmniejszeniu ceł przywozowych do Rosji po jej przystąpieniu do WTO. Komisja Europejska szacuje, że po przystąpieniu Rosji do WTO wywóz z UE do tego kraju zwiększy się o około 1800 milionów euro rocznie, w większości w przypadku samochodów należących do średnio wysokiego segmentu. Ocenia się również, że potencjalne spadki ceł wyniosłyby 620 milionów euro. W przypadku pojazdów ciężarowych ten dodatkowy wywóz byłby wart rocznie około 50 milionów euro, a potencjalna wartość obniżonych stawek celnych wyniosłaby 85 milionów euro. Ponadto reformy regulacyjne takie jak likwidacja dotacji zakłócających sytuację w niektórych

sektorach, ograniczenie rosyjskich ceł wywozowych na niektóre produkty metalowe (głównie złom), wykorzystywane w UE do produkcji części samochodowych, a także zwiększone ułatwienia handlowe i dostosowane ceny gazu dla rosyjskiego przemysłu krajowego będą miały dodatkowe korzystne skutki dla konkurencyjności UE w tych sektorowych stosunkach handlowych.

Z drugiej strony nawet jeżeli ten system wspierania inwestycji zostanie zlikwidowany do lipca 2018 r., liberalizacja rosyjskich ceł na pojazdy i podzespoły samochodowe będzie powolna, a istnienie wspomnianych wyżej TRIM będzie nadal zachętą dla europejskich producentów samochodów do utrzymania lub rozwoju ich produkcji w Rosji. Nowy potencjał, wypracowany w Rosji do 2018 r., może mieć średnio- i długofalowy wpływ na rozwój wywozu z UE. Właśnie dlatego rzeczywiste korzyści dla producentów samochodowych w UE mogą stanowić mniej niż połowę wyżej wymienionych wielkości.

Wreszcie na skuteczność wyżej wspomnianych rosyjskich TRIM do 2018 r. będą miały również wpływ globalne czynniki zewnętrzne, na przykład światowy popyt na samochody i stopa wzrostu na świecie, a także czynniki wewnętrzne w Rosji, na przykład rozwój infrastruktury i klimatu prowadzenia działalności gospodarczej. Ponadto przystąpienie Rosji do WTO będzie wiązać się również z realizacją innych zobowiązań wynikających z członkostwa w WTO, na przykład reformami w powiązanych dziedzinach regulacyjnych, a także obniżeniem ceł, co przyniosłoby istotne korzyści producentom z UE.

Te wszystkie czynniki mogą korzystnie lub niekorzystnie wpłynąć na wzrost obrotów handlowych w zakresie pojazdów i podzespołów samochodowych między UE a Rosją. Ich skutki trudno ocenić.

Chociaż sprawozdawca ubolewa nad utrzymaniem środków zakłócających wymianę handlową w Rosji po jej przystąpieniu do WTO, to ocenia, że producenci części samochodowych z UE skorzystają na mechanizmie kompensacyjnym w przypadku znacznego spadku wywozu ich towarów do Rosji. Sprawozdawca wzywa również do baczego śledzenia rozwoju stosunków handlowych w zakresie pojazdów i podzespołów samochodowych między UE a Rosją oraz, w razie konieczności, do renegocjacji warunków mechanizmu kompensacyjnego przed ostateczną likwidacją TRIM.

Podsumowując, sprawozdawca zaleca Parlamentowi wydanie zgody na zawarcie przedmiotowej umowy.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	30.5.2012
Wynik głosowania końcowego	+ : 26 - : 0 0 : 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikienė, Maria Badia i Cutchet, Daniel Caspary, María Auxiliadora Correa Zamora, Christofer Fjellner, Yannick Jadot, Metin Kazak, Franziska Keller, Vital Moreira, Niccolò Rinaldi, Helmut Scholz, Robert Sturdy, Gianluca Susta, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Paweł Zalewski
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Josefa Andrés Barea, George Sabin Cutaş, Silvana Koch-Mehrin, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Miloslav Ransdorf, Tokia Saïfi, Jarosław Leszek Wałęsa, Pablo Zalba Bidegain
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zuzana Roithová