



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0175/2012

1.6.2012

HENSTILLING

om udkast til Rådets afgørelse om indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Russiske Føderations regering om handel med dele og komponenter til motorkøretøjer mellem Den Europæiske Union og Den Russiske Føderation
(16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))

Udvalget om International Handel

Ordfører: Pawel Zalewski

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	6
RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET	10

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om udkast til Rådets afgørelse om indgåelse af aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Russiske Føderations regering om handel med dele og komponenter til motorkøretøjer mellem Den Europæiske Union og Den Russiske Føderation (16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))

(Godkendelse)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til udkast til Rådets afgørelse (16806/2011),
 - der henviser til udkastet aftale mellem Den Europæiske Union og Den Russiske Føderations regering om handel med dele og komponenter til motorkøretøjer mellem Den Europæiske Union og Den Russiske Føderation (16807/2011),
 - der henviser til den anmodning om godkendelse, som Rådet har forelagt, jf. artikel 207, stk. 4, og artikel 218, stk. 6, andet afsnit, litra a), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (C7-0517/2011),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 81 og artikel 90, stk. 7,
 - der henviser til henstilling fra Udvalget om International Handel og udtalelse fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi (A7-0175/2012),
1. godkender indgåelsen af aftalen;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaternes og Den Russiske Føderation regeringer og parlamenter.

BEGRUNDELSE

Baggrund

Den russiske regering har i adskillige år forsøgt at tiltrække udenlandske bilproducenter og producenter af relaterede produkter for at kompensere for nedgangen i den indenlandske bilindustri og med henblik på at skabe beskæftigelse for arbejdsstyrken inden for denne sektor. Ordningen for udenlandsk investering i bilsektoren, som blev indledt i 2005 ("TRIMs 1")¹ og udvidet til bilkomponenter i 2006², blev gjort mere restriktiv i 2010 ("TRIMs 2")³ i en sådan grad, at den – ved Ruslands tiltrædelse af WTO – ville være blevet erklæret i strid med WTO-aftalen om handelsrelaterede investeringsforanstaltninger (TRIMs), som forbyder investeringsforanstaltninger i vareproduktion, som kan have virkninger, der begrænser og fordrejer samhandelen.

Ifølge de aftalte vilkår for Ruslands tiltrædelse af WTO⁴ (indgået i november 2011), som blev godkendt af Det Europæiske Råd⁵, bliver Ruslands bilinvesteringsprogram fritaget for forpligtelsen til at sikre, at alle love, forskrifter og andre foranstaltninger, der anvendes i Den Russiske Føderation, og som er knyttet til handels- eller investeringsrelaterede investeringsforanstaltninger, er i overensstemmelse med bestemmelserne i WTO-aftalen, herunder aftalen om handelsrelaterede investeringsforanstaltninger (TRIMs-aftalen), indtil den 1. juli 2018.

Generelle bemærkninger om TRIMs-aftaler inden for bilindustrien

Ordføreren anerkender den overordnede positive effekt af at forankre Den Russiske Føderation til WTO, som understøtter det regelbaserede multilaterale handelssystem, og accepterer, at det er nødvendigt for EU at indgå bilaterale aftaler med Rusland med henblik på at sikre den retlige gyldighed af yderligere og supplerende bilaterale handelsindrømmelser.

Ikke desto mindre finder ordføreren det beklageligt, at Ruslands tiltrædelsespakke tillader visse handelsforvridende foranstaltninger, såsom Ruslands TRIMs-bilpakke, som i vid udstrækning er forbudt i henhold til WTO's TRIMs-aftale. Faktisk foreskriver disse TRIMs lokalisering af bilproducenter i Rusland (hvilket resulterer i forskelsbehandling for så vidt angår importerede bildele og bilkomponenter samt importrestriktioner), samtidig med at de kobles sammen med særlige investeringsrelaterede privilegier for import af bilkomponenter (nedsættelse af eller fritagelse for importafgifter). Opretholdelse af sådanne mekanismer er skadeligt for EU og for Rusland.

¹ Dekret nr. 166 fra den russiske regering.

² Dekret nr. 566 fra den russiske regering.

³ Dekret nr. 1289 fra den russiske regering.

⁴ Rapport fra arbejdsgruppen om Den Russiske Føderations tiltrædelse af WTO (WT/ACC/RUS/70, WT/MIN(11)/2) af 17. november 2011.

⁵ Rådets afgørelse af 14. december 2011 om fastlæggelse af den holdning, Den Europæiske Union skal indtage i de relevante instanser af Verdenshandelsorganisationen til Den Russiske Føderations tiltrædelse af WTO (2012/17/EU).

Der står meget på spil i EU, hvis bilindustri repræsenterer 2,3 mio. jobs inden for bilproduktion og 10,3 mio. indirekte jobs. Derudover udgør Rusland et hurtigvoksende marked for salg af biler, hvorfor en lettere adgang hertil ville være meget fordelagtigt for EU-producenter. Rusland repræsenterer for øjeblikket kun 8 % af den samlede eksport af disse produkter. Ruslands TRIMs inden for bilbranchen vil fortsætte med at begrænse de europæiske bil- og bilkomponentproducenters adgang til det russiske marked og hindre oprettelsen af lige konkurrencevilkår for EU-producenter, f.eks. mellem de europæiske producenter, som accepterede vilkårene og risiciene i forbindelse med TRIMs 2, og andre producenter. TRIMs'ene har allerede haft en betydelig indvirkning på EU's bil- og bilkomponentindustri, eftersom adskillige nøgleproducenter har indvilliget i denne investeringsordning og indgået kontrakter med den russiske regering helt frem til 2020. Det må navnlig forventes, at bilkomponentproducenterne bliver alvorligt ramt af forlængelsen af TRIMs 2, da en betydelig kapacitet nødvendigvis vil blive flyttet til Rusland for at opfylde kravene i den nye investeringsordning i forbindelse med TRIMs 2.

Hvis alle disse investeringer gennemføres som lovet i løbet af de kommende år, vil udenlandske bilproducenter, som deltager i TRIMs 2, skulle producere omkring to millioner biler om året i Rusland. Dette er en smule højere end det samlede salg af nye biler i Rusland i 2010 (1,9 mio.). En sådan overkapacitet ville betyde, at der ikke levnes plads til import af udenlandsk producerede biler til Rusland, som også hæmmes af en betydelig prismæssig ulempe som følge af høje importafgifter. Det overskud, som ville blive produceret i Rusland, ville blive eksporteret til andre markeder i henhold til en ordning, som ikke er forenelig med TRIMs.

For Rusland vil eksistensen af disse TRIMs frem til 2018 bidrage til at holde liv i lokalt etablerede virksomheder inden for bilbranchen ved at forhindre konkurrencepres. Virksomhederne vil ikke føle sig tilskyndet til at foretage langsigtede omstruktureringer og store investeringer i en opgradering af deres produktion med henblik på at opnå produktionsstigninger. Derudover er der intet der vil forberede arbejdsstyrken på situationen efter 2018. De økonomiske og sociale konsekvenser ville kunne blive yderst alvorlige, eftersom arbejdsstyrken inden for den russiske bilindustri er meget koncentreret omkring visse områder.

Rusland vil ydermere være forpligtet til at bringe disse TRIMs inden for bilbranchen i overensstemmelse med WTO's regler efter den 1. juli 2018. Den russiske regering vil efter al forventning erstatte TRIMs 1 og 2 med statsstøtte. Som medlem af WTO vil det være tvunget til uden forskelsbehandling at yde statsstøtte til alle bil- og bilkomponentproducenter, som er etableret på det russiske marked, hvilket vil blive meget dyrt. Hovedparten af de udenlandske investorer vil også kunne revidere deres investeringer i Rusland i 2020 (sidste frist for kontrakter med udenlandske bilproducenter).

Indholdet af aftalen

EU har ført forhandlingerne om denne bilaterale aftale for at have en kompensationsmekanisme for de europæiske bilkomponentproducenter i tilfælde af, at eksporten af sådanne produkter til Rusland falder som et resultat af gennemførelsen af det russiske bilinvesteringsprogram i perioden frem til 2018. EU er nødt til at vedtage denne aftale, da den er bundet af sine WTO-forpligtelser. For at sikre, at ordningen straks kommer

sine producenter til gode, må EU gøre dette før Den Russiske Føderation tiltræder WTO. Vilklårene i kompensationsaftalen ser således ud:

- Hvis EU's eksport af visse bildele og -komponenter til Den Russiske Føderation falder med 3 % over en 12-måneders periode sammenlignet med en tærskel, som er baseret på værdien af EU's eksport til Den Russiske Føderation i 2010, skal Den Russiske Føderation tillade import af dele og komponenter af EU-oprindelse til nedsatte importtoldsatser i mængder svarende til faldet i EU's eksport.
- Hvis kompensationsordningen udløses, finder den anvendelse i mindst 12 måneder, hvorefter den i givet fald tages op til revision hver 12. måned. Under ekstraordinære økonomiske omstændigheder, der måles ved et betydeligt fald i det samlede salg af nye biler i Rusland i udløsningsåret i forhold til det foregående år, som defineret i aftalen, finder kompensationsordningen ikke anvendelse. Rusland forvalter kompensationskontingentet ved hjælp af en importlicensordning.
- Hvis kompensationskontingentet anvendes af investorer, der har indgået investeringsaftaler i forbindelse med bilinvesteringsprogrammet, kan en sådan import trækkes fra disse investorers samlede årlige produktion i det pågældende år, over for hvilken det generelle krav om lokalt indhold i bilinvesteringsprogrammet finder anvendelse.

Ordførerens holdning

Ordføreren forstår, at antagelsen bag denne aftale er, at der er risiko for, at EU's eksport af bilkomponenter til Rusland vil falde. Kommissionen fremfører imidlertid, at EU's bilbranche generelt forventes at opnå betydeligt større forretningsmuligheder i Rusland efter tiltrædelsen af WTO. Oprettelsen af en sådan sikkerhedsmekanisme indikerer, at der er et paradoks: interessenter, herunder EU-forhandlere, har ikke noget tydeligt billede af fremtidens tendenser med hensyn til de bilaterale handelsforbindelser inden for bil- og bilkomponentbranchen.

På den ene side burde den branche, som producerer køretøjer og komponenter hertil, være den branche, som drager størst fordel af en nedsat importtold til Rusland som et led i WTO-tiltrædelsen. Den årlige stigning i EU-eksporten til Rusland efter WTO-tiltrædelsen anslås af Kommissionen til at ville udgøre 1 800 mio. EUR, hovedsageligt for mellemstore til store biler. Det forventes ligeledes, at den potentielle told, der gives afkald på, vil svare til 620 mio. EUR. Med hensyn til lastbiler ville den ekstra eksport udgøre ca. 50 mio. EUR om året og den potentielle told, der gives afkald på, 85 mio. EUR. Endvidere vil sådanne lovgivningsmæssige reformer som afskaffelse af ulovlige sektorspecifikke tilskud, lofter for Ruslands eksporttold på visse metalprodukter (hovedsageligt skrot), som anvendes inden for EU's produktion af køretøjsdele, samt øget samhandel og justerede gaspriser for Ruslands indenlandske industri, influere positivt på EU's konkurrenceevne inden for dette samhandelsområde.

På den anden side vil liberaliseringen af de russiske toldsatser på biler og bilkomponenter – selv hvis denne investeringsordning vil være udfaset i juli 2018 – ske langsomt, og den fortsatte eksistens af de ovennævnte TRIMs vil fortsætte med at tilskynde europæiske bilproducenter til at opretholde eller udvikle deres produktion i Rusland. Den nye kapacitet, som vil være etableret i Rusland i 2018, kan muligvis have indvirkninger på udviklingen af

EU's eksport på mellemlang eller lang sigt. Dette er baggrunden for, at den reelle gevinst for EU's bilproducenter kunne blive mindre end halvdelen af de ovennævnte tal.

Endelig vil globale, eksterne faktorer, såsom den globale efterspørgsel på biler, væksten på verdensplan og forskellige indenlandske aspekter i Rusland, som f.eks. infrastruktur- og erhvervsklimaudviklingen, ligeledes påvirke effektiviteten af de ovennævnte russiske TRIMs frem til 2018. Ruslands tiltrædelse af WTO vil desuden betyde gennemførelse af andre forpligtelser, som følger af et WTO-medlemskab, såsom reformer inden for beslægtede lovgivningsmæssige områder og toldreduktioner, som vil indebære store fordele for EU-producenter.

Alle disse faktorer kan have en positiv eller negativ indvirkning på væksten inden for handelen med biler og bilkomponenter mellem EU og Rusland. Det er vanskeligt at vurdere konsekvenserne heraf.

Samtidig med at ordføreren beklager, at der fortsat vil være handelsforvridende foranstaltninger i Rusland efter landets tiltrædelse af WTO, sætter han pris på, at EU's bilkomponentproducenter vil nyde godt af en kompensationsordning i tilfælde af, at eksporten af disse produkter til Rusland falder betydeligt. Ordføreren opfordrer ligeledes til en nøje overvågning af udviklingen af handelsforbindelserne inden for biler og bilkomponenter mellem EU og Rusland og, om nødvendigt, til en genforhandling af vilkårene for kompensationsordningen inden den endelige udfasning af TRIMs'ene.

Ordføreren anbefaler af disse grunde Parlamentet at godkende indgåelsen af aftalen.

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	30.5.2012
Resultat af den endelige afstemning	+: 26 -: 0 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	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
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Josefa Andrés Barea, George Sabin Cutaş, Silvana Koch-Mehrin, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Miloslav Ransdorf, Tokia Saïfi, Jarosław Leszek Wałęsa, Pablo Zalba Bidegain
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	Zuzana Roithová