



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Istungidokument

A7-0175/2012

1.6.2012

SOOVITUS

Nõukogu otsuse eelnõu Euroopa Liidu ja Venemaa Föderatsiooni valitsuse vahelise Euroopa Liidu ja Venemaa Föderatsiooni vahelist mootorsõidukite osadega kauplemist käsitleva lepingu sõlmimise kohta (16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))

Rahvusvahelise kaubanduse komisjon

Raportöör: Paweł Zalewski

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
- *** nõusolekumenetlus
- ***I seadusandlik tavamenetlus (esimene lugemine)
- ***II seadusandlik tavamenetlus (teine lugemine)
- ***III seadusandlik tavamenetlus (kolmas lugemine)

(Märgitud menetlus põhineb õigusakti eelnõus esitatud õiguslikul alusel.)

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT	5
SELETUSKIRI	6
PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS.....	10

EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT,

mis käsitleb nõukogu otsuse eelnõu Euroopa Liidu ja Venemaa Föderatsiooni valitsuse vahelise Euroopa Liidu ja Venemaa Föderatsiooni vahelist mootorsõidukite osadega kauplemist käsitleva lepingu sõlmimise kohta (16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))

(Nõusolek)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu otsuse eelnõu (16806/2011),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu ja Venemaa Föderatsiooni valitsuse vahelise Euroopa Liidu ja Venemaa Föderatsiooni vahelist mootorsõidukite osadega kauplemist käsitleva lepingu eelnõu (16807/2011),
 - võttes arvesse taotlust nõusoleku saamiseks, mille nõukogu esitas vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 207 lõike 4 esimesele lõigule ja artikli 218 lõike 6 teise lõigu punktile a (C7-0517/2011),
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 81 ja artikli 90 lõiget 7,
 - võttes arvesse rahvusvahelise kaubanduse komisjoni soovitusi ning tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni arvamust (A7-0175/2012),
1. annab nõusoleku lepingu sõlmimiseks;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule, komisjonile, liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele ning Venemaa Föderatsiooni valitsusele ja parlamendile.

SELETUSKIRI

Taust

Venemaa valitsus on aastaid püüdnud välismaa auto- ja autoosade tootjaid oma territooriumile meelitada, et korvata kodumaise autotööstuse allakäiku ja võimaldada selle sektori töötajatele töökohti. Venemaal 2005. aastal mootorsõidukisektorile kehtestatud välisinvesteeringute korda („TRIMs 1”)¹ laiendati 2006. aastal autoosade tootmisele². 2010. aastal muudeti see nii rangeks („TRIMs 2”)³, et pärast Venemaa WTOga ühinemist oleks see kuulutatud WTO kaubandusalaste investeerimismeetmete lepinguga vastuolus olevaks, kuna WTO lepinguga keelatakse sellised kaupade tootmisega seotud investeerimismeetmed (*Trade-Related Investment Measures*, lühendatult TRIMs), millel võib olla kaubandust piirav või moonutav mõju.

Vastavalt Venemaa WTOga ühinemise tingimustele⁴, mis lepiti kokku 2011. aasta novembris ja mille on kinnitanud Euroopa Ülemkogu⁵, tehakse Venemaa autotööstusesse investeerimise programmile 1. juulini 2018 erand kohustusest, mille järgi tuleb tagada, et kõik õigusnormid ja muud meetmed, mida Venemaa Föderatsioon kohaldab seoses kaubandusalaste investeerimismeetmetega, oleksid kooskõlas WTO lepingu sätetega, kaasa arvatud kaubandusalaste investeerimismeetmete lepingu sätetega.

Üldised märkused seoses TRIMsidega autotööstuses

Raportöör hindab Venemaa Föderatsiooni ühinemist Maailma Kaubandusorganisatsiooniga üldiselt positiivselt, kuna see toetab eeskirjadel põhinevat mitmepoolset kaubandussüsteemi. Raportöör tunnistab, et EL peab Venemaaga sõlmima kahepoolseid lepinguid, et täiendavad kahepoolsed kaubandussoodustused oleksid õiguspäraselt tagatud.

Raportöör peab aga kahetsusväärseks, et Venemaa ühinemispakett soosib mõningate kaubandust moonutavate meetmete püsimist. Nende hulgas on Venemaa autotööstuse TRIMsid, mis on WTO kaubandusalaste investeerimismeetmete lepinguga väga suures osas keelatud. Nende TRIMsidega tehakse Venemaal tootmine autotootjatele tegelikult kohustuslikuks (tulemuseks on imporditavate autoosade diskrimineerimine ja impordi piiramine) ja seotakse nad autoosade impordi eriõigustega (imporditollide alandamine või kaotamine) seonduvate investeeringutega. Selliste mehhanismide säilitamine on kahjulik nii ELile kui ka Venemaale.

ELi seisukohalt on vägagi palju mängus, sest autotööstuse arvel on liidus 2,3 miljonit otse autotootmisega seotud töökohta ja 10,3 miljonit kaudselt seotud töökohta. Peale selle on

¹ Venemaa valitsuse määrus nr 166.

² Venemaa valitsuse määrus nr 566.

³ Venemaa valitsuse määrus nr 1289.

⁴ Venemaa Maailma Kaubandusorganisatsiooniga ühinemise töörühma 17. novembri 2011. aasta aruanne (WT/ACC/RUS/70, WT/MIN(11)/2).

⁵ Nõukogu 14. detsembri 2011. aasta otsus, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Maailma Kaubandusorganisatsiooni asjakohastes organites võetav seisukoht seoses Venemaa Föderatsiooni ühinemisega Maailma Kaubandusorganisatsiooniga (2012/17/EL).

Venemaa kiiresti kasvav autode müügiturg ja sellele turule pääsu hõlbustamine oleks ELi tootjatele väga kasulik. Praegu läheb Venemaale 8% ELi nende toodete koguekspordist. Venemaa autotööstuse TRIMSid piiravad endiselt ELi auto- ja autoosade tootjate juurdepääsu Vene turule ja takistavad võrdsete tingimuste loomist ELi tootjate seas, st nende Euroopa tootjate vahel, kes on vastu võtnud TRIMs 2 tingimused ja riskid, ja teiste tootjate vahel. TRIMSid on juba avaldanud märkimisväärset mõju ELi mootorsõiduki- ja sõidukiosade tööstusele, kuivõrd mitmed olulised tootjad on selle investeerimiskorraga nõustunud ja sõlminud Venemaa valitsusega lepinguid kuni 2020. aastani. TRIMs 2 kehtivusaja pikendamine puudutab eriti autoosade valmistajaid, kuna suur osa tootmisvõimsusest tuleb viia Venemaale, et täita TRIMs 2-ga ette nähtud uue investeerimiskorra nõudeid.

Kui kõik lubatud investeeringud järgmistel aastatel tõepoolest teoks saavad, peaksid TRIMs 2-ga seotud välismaised autotootjad Venemaal valmistama umbes 2 miljonit autot aastas. See ületab napilt 2010. aastal Venemaal müüdnud uute autode arvu (1,9 miljonit). Nii suur tootmisvõimsus tähendab aga, et välismaal toodetud autode Venemaale importimiseks ei jääks enam suurt võimalust, lisaks raskendab seda veel hinnavahe, mis on tingitud kõrgetest imporditollidest. Venemaal toodetud autode n-õ ülejääk eksporditaks teistele turgudele ja seda tehtaks tingimustel, mis ei ole kooskõlas TRIMsi nõuetega.

Venemaal aitab nende TRIMside püsimine konkurentsivõimet takistava tegurina 2018. aastani elus hoida turgu valitsevaid kohalikke autotööstusettevõtteid. Ettevõtetel puuduvad stiimulid pikaajaliseks restruktureerimiseks ja suuremateks investeeringuteks, et oma toodangut ajakohastada ja tootlikkust tõsta. Peale selle ei valmistata töötajaid vähimalgi määral ette olukorraks 2018. aasta järgsel ajal. Selle majanduslik ja sotsiaalne mõju võib siis olla ülimalt raske, sest Venemaa autotööstuses rakendatud töajajad paikneb väga kontsentreeritult riigi teatavates piirkondades.

Pealegi on Venemaa pärast 2018. aasta 1. juulit kohustatud viima need TRIMsid vastavusse WTO eeskirjadega. Suure tõenäosusega asendab Venemaa valitsus TRIMs 1 ja TRIMs 2 riiklike toetustega. WTO liikmesriigina peab Venemaa neid toetusi andma kõikidele Vene turul tegutsevatele auto- ja autoosade tootjatele, ilma kedagi diskrimineerimata, ja see kujuneb väga kulukaks. Enamik välisinvestoreid saab ka oma investeeringuid Venemaal 2020. aastal (välismaiste autotootjatega sõlmitud lepingute lõpptähtaeg) ümber vaadata.

Lepingu sisu

EL on kahepoolse lepingu sõlmimiseks läbirääkimisi pidanud, et ELi autoosade tootjatel oleks kasutada hüvitusmehhanism, juhul kui nende toodete eksport Venemaale peaks Venemaa autotööstuse investeerimisprogrammi rakendamise tulemusena enne 2018. aastat tõepoolest langema. EL peab selle lepingu vastu võtma, kuna see on seotud liidu kohustustega WTO ees. Selleks, et mehhanism oleks ELi tootjatele kohe kasu, peab liit seda tegema enne Venemaa ühinemist WTOga. Hüvitusmehhanismi tingimused on järgmised:

- Juhul kui teatavate autoosade eksport EList Venemaa Föderatsiooni väheneb 12 kuuga 3% – võrreldes läviväärtusega, mis põhineb ELi 2010. aastal Venemaale eksporditud toodete väärtusel –, peab Venemaa Föderatsioon lubama ELi päritolu autoosade importimist alandatud imporditollidega sellises koguses, mis vastab ELi ekspordi vähenemisele.

- Kui hüvitamissüsteemi hakatakse rakendama, kohaldatakse seda vähemalt 12 kuud ja see vaadatakse vajaduse korral iga 12 kuu tagant uuesti läbi. Erandlikes majandusoludes, kui uute autode kogumük Venemaal väheneb rakendamise aluseks olevale aastale eelnenud aastaga võrreldes märkimisväärselt, nagu lepingus sätestatud, hüvitussüsteemi ei kohaldata. Venemaa haldab hüvitamiskvooti impordilitsentside süsteemi abil.
- Kui hüvitamiskvooti kasutavad investorid, kellel on autotööstusesse investeerimise programmi alla kuuluv investeerimisleping, võib nende investorite sellise impordi, millele kohaldatakse autotööstusesse investeerimise programmi üldist kohaliku toodangu kasutamise nõuet, asjaomase aasta kogutoodangust maha arvestada.

Raportööri seisukoht

Raportöör mõistab, et selle lepingu taustaks on oletus, et autoosade eksport EList Venemaale võib väheneda. Euroopa Komisjoni hinnangul võivad aga ELi autotööstusele pärast Venemaa ühinemist WTOga Venemaal avaneda tunduvalt suuremad ärivõimalused.

Hüvitismehhanismi kokkuleppimine on omamoodi paradoksaalne: autode ja autoosade puhul ei ole sidusrühmadel, sealhulgas ELi läbirääkijatel, selget pilti kahepoolsete kaubandussuhete tulevikusuundumustest.

Ühelt poolt peaks mootorsõidukite ja nende osade tootmine olema see sektor, mis saab kõige rohkem kasu Venemaa imporditollide alandamisest, kui see riik ühineb WTOga. Euroopa Komisjoni hinnangul suureneb autode, põhiliselt keskmise ja kõrgema hinnaklassi autode eksport EList Venemaale pärast Venemaa ühinemist WTOga ligikaudu 1800 miljoni euro väärtuses aastas. Prognoosi kohaselt võib ärajääva tollimaksu väärtus küündida 620 miljoni euroni. Veoautode eksport kasvaks aastas 50 miljoni euro väärtuses ja ärajääv tollimaks oleks 85 miljonit eurot. Täiendavat positiivset mõju ELi konkurentsivõimele selles kaubandussektoris avaldavad sellised regulatiivsed uuendused nagu sektoripõhiste takistavate toetuste ärajätmine, Venemaa eksporditollide ülempiiri seadmine teatavatele metallitoodetele (põhiliselt vanametall), mida ELis kasutatakse mootorsõidukite osade tootmiseks, ning kaubandustingimuste ulatuslikum lihtsustamine ja korrigeeritud gaasihindade rakendamine Venemaa kodumaises tööstuses.

Teiselt poolt, isegi kui see investeringuid soodustav kord 2018. aasta juulist alates järkjärgult kaob, toimub auto- ja autoosade tollitariifide liberaliseerimine Venemaal aeglaselt ning ülalnimetatud TRIMside püsimine stimuleerib Euroopa autotootjaid tootmist Venemaal säilitama või edasi arendama. 2018. aastaks Venemaal loodavatel tootmisvõimsustel võib olla keskmise kestusega või pikaajaline mõju ELi ekspordi muutumisele. Seetõttu võib ELi autotootjate tegelik võit olla ülaltoodud numbritest üle poole väiksem.

Ja lõpuks mõjutavad Venemaa ülalnimetatud TRIMside tulemuslikkust kuni 2018. aastani ka globaalsed välistegurid, nagu maailma majanduskasv, ning Venemaa sisemised olud, näiteks infrastruktuuri ja ärikliima muutumine. Lisaks tähendab WTO liikmeks võtmine Venemaale ka muude liikmeks olekust tulenevate kohustuste täitmist, näiteks uuenduste teostamist seotud regulatiivvaldkondades ning tollitariifide vähendamist, mis tooks ELi tootjatele suurt kasu.

Kõik need tegurid võivad kas positiivselt või negatiivselt mõjutada ELi ja Venemaa vahelise auto- ja autoosade kaubanduse arengut. Seda mõju on raske hinnata.

Raportöör peab kahetsusväärseks, et pärast Venemaa ühinemist WTOga jäävad Venemaale alles kaubandust moonutavad meetmed, kuid hindab positiivselt seda, et ELi autoosade tootjad saavad kasutada hüvitusmehhanismi, kui nende toodete eksport Venemaale tunduvalt väheneb. Raportöör nõuab ka, et tähelepanelikult jälgitaks ELi ja Venemaa kaubandussuhete arengut mootorsõidukite ja sõidukiosade vallas ning vajaduse korral räägitaks uuesti läbi hüvitusmehhanismi tingimused, enne kui TRIMsid järk-järgult kaovad.

Lõppkokkuvõttes soovib raportöör Euroopa Parlamendil anda nõusoleku lepingu sõlmimiseks.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	30.5.2012
Lõpphääletuse tulemus	+: 26 -: 0 0: 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikiene, 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
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Josefa Andrés Barea, George Sabin Cutaş, Silvana Koch-Mehrin, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Miloslav Ransdorf, Tokia Saïfi, Jarosław Leszek Wałęsa, Pablo Zalba Bidegain
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Zuzana Roithová