



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0175/2012

1.6.2012

AANBEVELING

over het ontwerp van besluit van de Raad inzake de sluiting namens de Europese Unie van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de regering van de Russische Federatie over de handel in delen en onderdelen van motorvoertuigen tussen de Europese Unie en de Russische Federatie (16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))

Commissie internationale handel

Rapporteur: Paweł Zalewski

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerp tekst voorgestelde rechtsgrond.)

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	5
TOELICHTING	6
UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE.....	10

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**over het ontwerp van besluit van de Raad inzake de sluiting namens de Europese Unie van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en de regering van de Russische Federatie over de handel in delen en onderdelen van motorvoertuigen tussen de Europese Unie en de Russische Federatie
(16806/2011 – C7-0517/2011 – 2011/0324(NLE))**

(Goedkeuring)

Het Europees Parlement,

- gezien het ontwerpbesluit van de Raad (16806/2011),
 - gezien de ontwerpovereenkomst tussen de Europese Unie en de regering van de Russische Federatie over de handel in delen en onderdelen van motorvoertuigen tussen de Europese Unie en de Russische Federatie (16807/2011),
 - gezien het verzoek om goedkeuring dat de Raad heeft ingediend krachtens artikel 207, lid 4, eerste alinea en artikel 218, lid 6, tweede alinea, onder a), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (C7-0517/2011),
 - gezien artikel 81 en artikel 90, lid 7 van zijn Reglement,
 - gezien de aanbeveling van de Commissie internationale handel en het advies van de Commissie industrie, onderzoek en energie (A7-0175/2012),
1. hecht zijn goedkeuring aan de sluiting van de overeenkomst;
 2. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie, alsmede aan de regeringen en parlementen van de lidstaten en van de Russische Federatie.

TOELICHTING

Context

De Russische regering probeert al verschillende jaren buitenlandse producenten van auto's en aanverwante onderdelen naar haar grondgebied te lokken om de achteruitgang van haar eigen automobielsector te compenseren en om aan de beroepsbevolking in deze sector banen te verschaffen. Haar regeling voor buitenlandse investeringen in de automobielsector waartoe in 2005 de aanzet werd gegeven ("TRIM's 1")¹ en die in 2006 werd uitgebreid naar auto-onderdelen² werd in 2010 verscherpt ("TRIM's 2")³ en wel in die mate dat zij na de toetreding van Rusland tot de WTO een inbreuk geacht zou zijn op de WTO-overeenkomst inzake met de handel verband houdende investeringsmaatregelen (TRIM's) die investeringsmaatregelen in goederenproductie met mogelijk beperkende en versturende effecten op de handel verbiedt.

Volgens de (in november 2011 overeengekomen) voorwaarden voor de toetreding van Rusland tot de WTO⁴ goedgekeurd door de Europese Raad⁵, zal het Russische investeringsprogramma voor de automobielsector tot 1 juli 2018 vrijgesteld zijn van de verplichting dat de Russische Federatie moet waarborgen dat alle in de Russische Federatie toegepaste wetten, regelingen en andere maatregelen die verband houden met handel en investeringen in overeenstemming zijn met de bepalingen van de WTO-overeenkomst, waaronder de Overeenkomst inzake met de handel verband houdende investeringsmaatregelen (TRIM's).

Algemene opmerkingen over TRIM's in de automobielsector

De rapporteur erkent het algemeen positieve effect ten gevolge van de verankering van de Russische Federatie in de Wereldhandelsorganisatie, wat het regelgebaseerde multilaterale handelssysteem ondersteunt, en aanvaardt dat de EU nodig bilaterale overeenkomsten met Rusland moet sluiten om op rechtmatige wijze bijkomende en aanvullende bilaterale handelsconcessies veilig te stellen.

Niettemin betreurt de rapporteur dat het toetredingspakket van Rusland het bestaan van enkele handelsversturende maatregelen vergoelijkt, zoals het pakket TRIM's voor de Russische automobielsector, die in het kader van de TRIM's-overeenkomst van de WTO in ruime mate verboden zijn. Deze TRIM's schrijven immers voor dat automobielfabrikanten in Rusland gevestigd moeten zijn (wat leidt tot de discriminerende behandeling van ingevoerde autodelen en –onderdelen en invoerbeperkingen) terwijl ze deze koppelen aan met investeringen verband houdende bijzondere voorrechten voor de invoer van auto-onderdelen (beperking of afschaffing van invoerrechten). Zulke mechanismen in stand houden brengt zowel de EU als

¹ Besluit nr. 166 van de Russische regering.

² Besluit nr. 566 van de Russische regering.

³ Besluit nr. 1289 van de Russische regering.

⁴ Verslag van de werkgroep inzake de toetreding van de Russische Federatie tot de Wereldhandelsorganisatie (WT/ACC/RUS/70, WT/MIN(11)/2) van 17 november 2011.

⁵ Besluit van de Raad van 14 december 2011 betreffende het in de desbetreffende organen van de Wereldhandelsorganisatie door de Europese Unie in te nemen standpunt over de toetreding van de Russische Federatie tot de Wereldhandelsorganisatie (2012/17/EU).

Rusland schade toe.

De inzet is hoog in de EU waar de automobielsector 2,3 miljoen banen voor de autofabricage zelf en 10,3 miljoen indirect daarmee verband houdende banen omvat. Bovendien is Rusland een snelgroeiende markt voor de autoverkoop en zou een vlottere toegang tot die markt zeer gunstig uitkomen voor producenten in de EU. Momenteel vertegenwoordigt Rusland net 8% van de totale uitvoer van deze producten uit de EU. De TRIM's van Rusland in de automobielsector zullen de toegang voor auto- en onderdelenproducenten uit de EU tot de Russische markt blijven beperken en verhinderen dat er concurrentiëneutraliteit tot stand komt tussen de producenten van de EU, d.w.z. tussen de Europese fabrikanten die de voorwaarden en risico's van TRIM's 2 hebben aanvaard en degenen die dat niet hebben gedaan. De TRIM's hebben reeds een aanmerkelijke invloed gehad op de auto- en onderdelenindustrie in de EU aangezien diverse belangrijke producenten die investeringsregeling hebben goedgekeurd en met de Russische regering contracten hebben ondertekend voor perioden tot 2020. Met name voor de onderdelenfabrikanten zal de verlenging van de TRIM's 2 ernstige gevolgen hebben aangezien een groot deel van de capaciteit naar Rusland zou moeten verhuizen om te voldoen aan de vereisten van de nieuwe investeringsregeling volgens TRIM's 2.

Indien al deze investeringen gedurende de komende jaren worden verwezenlijkt, zoals beloofd, zouden buitenlandse autofabrikanten die zich tot TRIM's 2 verbinden jaarlijks ongeveer 2 miljoen auto's moeten produceren in Rusland. Dit is iets meer dan het totale aantal in 2010 verkochte nieuwe auto's in Rusland (1,9 miljoen). Dergelijke overcapaciteit zou betekenen dat er geen ruimte is voor de invoer van in het buitenland vervaardigde auto's in Rusland, die dan nog benadeeld zijn door een fors prijsnadeel omwille van hoge invoerrechten. Het in Rusland geproduceerde overschot zou naar andere markten worden uitgevoerd volgens een regeling die niet met TRIM's verenigbaar is.

Aan Russische kant zal het bestaan van deze TRIM's tot 2018 bijdragen aan het in leven houden van lokale gevestigde bedrijven in de automobielsector door concurrentiedruk te verhinderen. De bedrijven zullen geen stimulansen hebben voor herstructurering voor de lange termijn en forse investeringen in het moderniseren van hun productie en investeringen met het oog op productiviteitsverhoging. Bovendien zal niets de beroepsbevolking voorbereiden op het landschap na 2018. De economische en maatschappelijke effecten zouden dan zeer ernstig kunnen zijn omdat deze beroepsbevolking in de Russische automobielsector sterk geconcentreerd is in enkele regio's van het land.

Bovendien zal Rusland na 1 juli 2018 verplicht zijn om deze TRIM's in de automobielsector te laten overeenstemmen met de WTO-regels. Naar alle waarschijnlijkheid zal de Russische regering TRIM's 1 en 2 vervangen door overheids subsidies. Als lid van de WTO zal het deze subsidies moeten verstrekken aan alle auto- en onderdelenproducenten die op zijn markt gevestigd zijn, zonder onderscheid, wat zeer veel geld zal kosten. De meeste buitenlandse investeerders zullen hun investeringen in Rusland tegen 2020 (dit is de laatste einddatum van de contracten met buitenlandse autoproducenten) ook kunnen herzien.

Inhoud van de overeenkomst

De EU heeft deze bilaterale overeenkomst onderhandeld om te beschikken over een

compensatiemechanisme voor de producenten van auto-onderdelen in de EU indien het risico van dalende EU-uitvoer van die producten naar Rusland werkelijkheid wordt als gevolg van de toepassing van het Russische investeringsprogramma voor de automobielsector tot 2018. De EU moet deze overeenkomst goedkeuren omdat zij haar verbintenissen met de WTO moet naleven. Om ervoor te zorgen dat de regeling onmiddellijk voordeel oplevert voor haar producenten, moet ze dit doen voordat de Russische Federatie toetreedt tot de WTO. De voorwaarden van de compensatieregeling zijn als volgt:

- als de EU-uitvoer van bepaalde delen en onderdelen naar de Russische Federatie in een periode van 12 maanden met 3% daalt ten opzichte van een drempel op basis van de waarde van de EU-uitvoer naar de Russische Federatie in 2010, dan moet de Russische Federatie de invoer van delen en onderdelen van oorsprong uit de EU tegen verlaagde invoertarieven toestaan voor hoeveelheden die gelijk zijn aan de daling van de EU-uitvoer.
- Indien het compensatiemechanisme in werking wordt gesteld, is dit van kracht voor een periode van minimaal 12 maanden, waarna het zo nodig om de 12 maanden opnieuw wordt bekeken. In uitzonderlijke economische omstandigheden, gemeten aan een aanzienlijke daling van het totale aantal verkochte nieuwe auto's in de Russische Federatie in het interventiejaar ten opzichte van het voorgaande jaar, zoals gedefinieerd in de overeenkomst, is het compensatiemechanisme niet van toepassing. De Russische Federatie beheert de compensatiecontingenten door middel van een stelsel van invoervergunningen.
- Wanneer het compensatiecontingent wordt gebruikt door investeerders die een investeringsovereenkomst in het kader van het investeringsprogramma voor de automobielsector hebben gesloten, kan de invoer in kwestie worden afgetrokken van de totale jaarlijkse productie van die investeerders in het desbetreffende jaar waarvoor het algemene vereiste van het investeringsprogramma voor de automobielsector inzake de lokale inhoud van toepassing is.

Standpunt van de rapporteur

De rapporteur begrijpt dat voor deze overeenkomst wordt aangenomen dat er een risico bestaat dat de EU-uitvoer van automobielenonderdelen naar Rusland zal dalen. De Europese Commissie stelt echter dat de automobielsector van de EU in het algemeen na de toetreding van Rusland tot de WTO wellicht veel grotere zakelijke kansen zal krijgen in dat land. De conclusie van dergelijk veiligheidsmechanisme leidt tot een paradox: de belanghebbenden, met inbegrip van de EU-onderhandelaars, hebben geen duidelijk beeld van de toekomstige trends in de bilaterale handelsrelaties in auto's en auto-onderdelen.

Eenzijds zou de productie van voertuigen en voertuigonderdelen de sector moeten zijn die de meeste baat heeft bij de lagere Russische invoerrechten als onderdeel van de toetreding tot de WTO. De jaarlijkse stijging van EU-uitvoer naar Rusland na zijn toetreding tot de WTO wordt door de Europese Commissie geraamd op ongeveer 1 800 miljoen euro, vooral voor auto's in het middelste tot hoogste segment. Ook worden de potentiële opgegeven rechten geraamd op 620 miljoen euro. Voor vrachtwagens zou de extra uitvoer jaarlijks ongeveer 50 miljoen euro waard zijn; de potentiële opgegeven rechten zouden komen op 85 miljoen euro. Bovendien zullen hervormingen van de regelgeving zoals de afschaffing van sectorspecifieke prohibitieve subsidies, de aan maxima gebonden Russische uitvoerrechten op bepaalde

metaalproducten (voornamelijk schroot) die in de EU-productie van voertuigonderdelen worden gebruikt, handelsbevordering en aangepaste gasprijzen voor de Russische binnenlandse industrie verdere positieve effecten hebben op de concurrentiekracht van de EU in deze sectorgebonden handelsrelatie.

Anderzijds, zelfs als deze regeling voor de bevordering van investeringen tegen juli 2018 uitgedoofd zal zijn, zal de liberalisering van de Russische tarieven op auto's en hun onderdelen traag verlopen en zal het voortbestaan van bovenvermelde TRIM's de Europese autofabrikanten prikkels blijven geven om hun productie in Rusland te handhaven of te ontwikkelen. De nieuwe capaciteit die tegen 2018 in Rusland gevestigd zal zijn, kan effecten voor de middellange tot lange termijn hebben op de evolutie van de EU-uitvoer. Dat is de reden waarom de feitelijke winsten van autoproducenten in de EU minder dan de helft van bovenvermelde cijfers zouden kunnen bedragen.

Tot slot zullen ook wereldwijde externe factoren zoals de mondiale vraag naar auto's en de mondiale groei, evenals binnenlandse aspecten in Rusland zoals de evolutie van infrastructuur en van het bedrijfsklimaat ook van invloed zijn op de doeltreffendheid van bovenvermelde Russische TRIM's tot 2018. Bovendien zal de toetreding van Rusland tot de WTO ertoe leiden dat ook andere verbintenissen die het lidmaatschap van de WTO met zich meebrengt moeten worden uitgevoerd, zoals hervormingen in aanverwante domeinen van de regelgeving en tariefverminderingen, die de EU-producenten veel voordeel kunnen opleveren.

Al deze factoren kunnen een positieve of negatieve invloed uitoefenen op de groei van de handel in auto's en auto-onderdelen tussen de EU en Rusland. Het is moeilijk om deze effecten te beoordelen.

Hoewel de rapporteur het voortbestaan van handelsversturende maatregelen in Rusland na de toetreding van dat land tot de WTO betreurt, is hij wel tevreden over het feit dat de EU-producenten van auto-onderdelen zullen profiteren van een compensatieregeling indien hun uitvoer naar Rusland aanmerkelijk daalt. De rapporteur roept ook op tot nauwlettend toezicht op de evolutie van de handelsrelaties m.b.t. voertuigen en hun onderdelen tussen de EU en Rusland en, zo nodig, nieuwe onderhandelingen over de voorwaarden van de compensatieregeling voordat de TRIM's helemaal zijn uitgedoofd.

Tot besluit beveelt de rapporteur het Parlement aan de overeenkomst goed te keuren.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	30.5.2012
Uitslag eindstemming	+ : 26 - : 0 0 : 0
Bij de eindstemming aanwezige leden	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikienė, Maria Badiá 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
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Josefa Andrés Barea, George Sabin Cutaş, Silvana Koch-Mehrin, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Miloslav Ransdorf, Tokia Saïfi, Jarosław Leszek Wałęsa, Pablo Zalba Bidegain
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Zuzana Roithová