

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Rahvusvahelise kaubanduse komisjon

2007/2120(INI)

14.9.2007

ARVAMUS

Esitaja: rahvusvahelise kaubanduse komisjon

Saaja: tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon

CARS 21: konkurentsivõimeline mootorsõidukivaldkonna reguleeriv raamistik
(2007/2120(INI))

Arvamuse koostaja: Erika Mann

PA_NonLeg

ETTEPANEKUD

Rahvusvahelise kaubanduse komisjon palub vastutaval tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

- A. arvestades, et Euroopa mootorsõidukitööstus on üks konkurentsivõimelisemaid ja uuenduslikumaid tööstusharusid maailmas ja arvestades, et määrava tähtsusega on täielikult mõista mitmepoolsetest ja kahepoolsetest kokkulepetest tulenevaid mõjusid nimetatud tööstusharule tervikuna; arvestades, et oluline on luua õiged tingimused Euroopas ja üle maailma, et säilitada see konkurentsivõimelisus järjest üleilmastuvas keskkonnas;
- B. arvestades, et komisjon edendab integreeritud strateegiat, mille eesmärk on tagada Euroopa ettevõtete jätkuv konkurentsivõimelisus järjest üleilmastuvas keskkonnas ning arvestades, et see strateegia on sätestatud komisjoni teatistes Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: esiteks „Globaalne Euroopa: konkurentsivõime maailmas” (KOM(2006)0567), teiseks „Globaalne Euroopa: tugevam partnerlus Euroopa eksportijate turulepääsu nimel” (SEK(2007)0452) ning kolmandaks „Globaalne Euroopa: Euroopa kaubanduse kaitsevahendid muutuvus globaalses majanduses – Roheline raamat avalikuks aruteluks” (KOM(2006)0763);
- C. arvestades, et nendes teatistes sätestatud strateegiat rakendatakse praegu läbirääkimistes mitmete kahepoolsete ja piirkondlike vabakaubanduslepingute üle;
- D. arvestades, et mootorsõidukitööstus Euroopas erineb liikmesriigiti strateegiate, struktuuride ja ülemaailmse ulatuse mõttes märkimisväärselt ja arvestades, et seetõttu tuleb neid erinevusi uue ja ülemaailmselt orienteeritud kaubandusstrateegia väljatöötamisel täielikult arvesse võtta;
- E. arvestades, et olulise tähtsusega on säilitada ja luua poliitiline ruum Euroopas ja rahvusvaheliselt, et toetada Euroopa mootorsõidukitööstuse keskkonnategevuse tulemuslikkust; arvestades, et seetõttu on oluline austada ja toetada rahvusvahelisi tehnilisi standardeid kogu maailmas;
- F. arvestades, et 2006. aastal eksportis Euroopa mootorsõidukitööstus umbes 70% oma toodangust; arvestades, et 2004. aastal moodustas mootorsõidukite ning mootorsõidukite osade ja tarvikute eksport vastavalt 8,7% ja 2,8% ELi tööstuslikust ekspordist ja on seetõttu eriti tundlik eksporditingimuste suhtes ning arvestades, et 2004. aastal oli ELi väliskaubanduse ülejääk transpordivahendite osas 60,2 miljardit eurot;
- G. arvestades, et umbes 12 miljonit töökohta ELis tulenevad Euroopa mootorsõidukitööstusest; arvestades, et see tööstusharu investeerib umbes 4% oma käibest teadusuuringutesse ning on seega suurim tööstuslik investor uurimis- ja arendustegevusse Euroopas ning arvestades, et 2005. aastal oli tema panus riiklikesse tulumaksudesse 360 miljardit eurot (3,5% ELi SKTst),
- H. arvestades, et on oluline, et nõukogu ja Euroopa Keskpang järgiksid lõpuks sellist

vahetuskursipoliitikat, mis julgustab tööhõive arendamist tööstuses ELi territooriumil, kuna dollari ja jeeni alahindamine euro suhtes toob praegu kaasa lugematu arvu töökohtade kadumise ning palkade ja töötingimuste tunduva halvenemise Euroopa mootorsõidukisektoris;

- I. arvestades, et viimastel aastatel on rahvusvaheline mootorsõidukisektor läbi teinud märkimisväärse muutuse ja tema ees seisavad edasised väljakutsed, eelkõige suureneva ülemaailmse konkurentsi tõttu, ja arvestades, et Euroopa regulatiivse ja kaubanduskeskkonna ümberkujundamisel tuleb seetõttu tõsiselt arvesse võtta tootmisettevõtete ümberpaigutamiste ohtu;
- J. arvestades, et kõrgetasemeline töörühm CARS 21 on välja töötanud ja kokku leppinud 10aastase tegevuskava koos soovitustega, mille eesmärk on edendada mootorsõidukitööstuse ülemaailmset konkurentsivõimet ja parandada tööhõive olukorda; arvestades, et tegevuskava moodustab CARS 21 lõpparuande lahutamatu osa ning arvestades, et seetõttu toetab Euroopa Parlament nende soovitude uuesti läbi vaatamist,

Mitmepoolne lähenemisviis

1. rõhutab WTO süsteemi tähtsust mootorsõidukitööstuse jaoks järjest üleilmastavas kaubanduskeskkonnas; peab väga tähtsaks, et käesolevas Doha arenguvõorus saavutataks mootorsõidukitootjate tegelik ja ambitsioonikas turulepääs kolmandates riikides, eelkõige suurtes selles sektoris kiiresti arenevates riikides;
2. peab standardite rahvusvahelist ühtlustamist võrdsete tingimuste tagamise jaoks absoluutseks paratamatuseks; rõhutab, et on väga tähtis, et kõik Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise maailmafoorumi (WP.29) liikmed rakendaksid võimalikult palju UN/ECE 1958. ja 1998. aasta kokkulepete kohaseid standardeid;
3. rõhutab WTO vaidluste lahendamise mehhanismi olulisust probleemide lahendamisel, mis puudutavad ekspordi kolmandatesse riikidesse; tuletab meelde WTOsse viidud vaidluste positiivset lahendust Kanada puhul – teatavad mootorsõidukitööstust mõjutavad meetmed, India puhul – mootorsõidukisektorit mõjutavad meetmed ja Indoneesia puhul – teatavad mootorsõidukitööstust mõjutavad meetmed;
4. tervitab komisjoni nõudmist luua WTO erirühm, et tegelda lahendamata küsimustega seoses imporditud sõidukiosade käitlemisega Hiinas, mis on komisjoni väitel vastuolus erinevate WTO kokkulepete mitmete artiklitega;

Kahepoolne lähenemisviis

5. tuletab meelde, et mitmepoolsete kaubanduslääbirääkimiste edukas lõpetamine peaks jääma ELi prioriteediks; mõistab ja toetab siiski komisjoni tahet sõlmida uusi kahepoolseid kaubanduskokkuleppeid, et parandada turulepääsu tingimusi; toonitab, et ELi poliitika peab kindlustama Euroopa autotootjate konkurentsivõime Euroopas ja ELi mittekuuluvates riikides; on veendunud ELi ning Mercosuri, ASEANi riikide, India ja – nende WTOga ühinemise järel – Ukraina ning Venemaa vaheliste kahepoolsete kokkulepete sõlmimise olulisuses mootorsõidukitööstuse jaoks;

6. nõuab olemasolevate mittetariifsete tõkete kõrvaldamist neis kahepoolsetes kokkulepetes; nõuab kindlalt, et selles suhtes tagataks kokkulepete nõuetekohane rakendamine partnerriikides, nõuab seetõttu, et kaalutaks vaidluste lahendamise süsteemide lugemist osaks neist kokkulepetest;
7. on mures viivituse pärast arutelude jätkumisel Mercosuri riikidega assotsiatsioonilepingu sõlmimise raames; kritiseerib selles kontekstis väljakuulutatud strateegilist partnerlust Brasiiliaga; kutsub komisjoni üles esitama Euroopa Parlamendile aruannet selle tagajärgede kohta mootorsõiduki- ja kütusetööstuse jaoks;
8. rõhutab, et ELi–Korea vabakaubandusleping, mille üle toimuvad praegu läbirääkimised, on Euroopa mootorsõidukisektori jaoks erilise tähtsusega; palub komisjonil kaaluda ELi imporditariifide järkjärgulise kaotamise strateegiat koos kaitsemeetmetega ja soovib seetõttu, et see seotaks Koreapoolsete mittetariifsete tõkete kõrvaldamisega; rõhutab mõju hindamise läbiviimise tähtsust enne kahepoolse kokkuleppe kaalumist; avaldab kahetsust, et seda ei tehtud ELi–Korea vabakaubanduslepingu puhul; kutsub komisjoni üles pidama läbirääkimisi igakülgse kokkuleppe üle, mis on ajendatud rohkem eesmärgist saavutada tasakaalustatud tulemus, kui ajalistest piirangutest kinnipidamisest;
9. kordab, et Korea on allkirjastanud ja ratifitseerinud UN/ECE 1958. aasta kokkuleppe ja on seega võtnud enesele kohustuse rakendada standardeeskirju; nõuab tungivalt, et komisjon rõhuta seda läbirääkimiste käigus ja nõuaks kindlalt kiiret rakendamist; märgib, et vabakaubandusleping peaks igal juhul sedastama selgelt, et Korea võimaldab Euroopa autodele, mis vastavad UN/ECE standardeile, tõelise juurdepääsu Korea turule;
10. kutsub komisjoni üles hindama ühe variandina võimalust spetsiaalseks kiirendatud vaidluste lahendamiseks autodega seotud meetmete osas – nagu see on sisse viidud USA–Korea vabakaubanduslepingusse –, millega kaebav pool võib peatada oma tariifisoodustused sõiduautodele ja määrata kohustusi valitseva enamsoodustusrežiimi alusel, kui erirühm tuvastab autodega seotud kohustuse rikkumise või loodetud kasu tühistamise/vähendamise, ja samamoodi võiks komisjon kaaluda selle võimaluse lülitamist ELi vabakaubanduslepingutesse;
11. kutsub komisjoni üles hindama võimalust moodustada autoalane töörühm – nagu tehti vastavalt USA–Korea vabakaubanduslepingule –, mis tagab spetsialiseeritud varajase hoiatamise süsteemi, et tegelda tulevikus esile kerkida võivate regulatiivsete küsimustega ning edendab häid regulatiivseid tavaid; on veendunud, et selline rühm tuleks luua ka ELi–Korea vabakaubanduslepingu kontekstis ning ilmselt tuleks seda kaaluda teiste vabakaubanduslepingute puhul, kus Euroopa mootorsõidukitööstusel on erihuvid;
12. kutsub komisjoni üles parandama oluliselt juurdepääsu Hiina turule, kõrvaldades kaubandust moonutavad mittetariifsed tõkked, regulatiivsed tõkked ja investeeringute suhtes kehtestatud piirangud; nõuab samuti, et komisjon pööraks sellele erilist tähelepanu tulevastes läbirääkimistes ELi–Hiina partnerlus- ja koostöölepingu üle;
13. viitab Euroopa rehvitööstusele kui olulisele panustajale Euroopa mootorsõidukisektori edusse; kutsub komisjoni seetõttu üles tegelema lähemalt õigustamatute tehniliste kaubandustakistuste temaga, nagu kohalikud tehnilised eeskirjad, millega rehvitööstus puutub kokku Aasia peamistel arenevatel turgudel;

14. nendib, et tehnilised eeskirjad on osaliselt süüdi rehvisektori tugevalt negatiivses kaubandusbilansis ELi ja Aasia peamiste turgude vahel;

Biokütused

15. rõhutab teise põlvkonna biokütustesse investeerimise olulisust; juhib tähelepanu, et see on eriti oluline, pidades silmas juba olemasolevat konkurentsi esimese põlvkonna biokütuste ja mõnede peamiste põllukultuuride vahel; on seisukohal, et teise põlvkonna biokütuste alasesse uurimis- ja arendustegevusse investeerimisele tuleb anda 7. teadusuuringute raamprogrammis kõrge prioriteet;
16. rõhutab, et Euroopa poliitika peab tagama võimsuste edasise arendamise ja uuendustegevuse biokütuste alal Euroopas ning neid edendama; märgib, et olulise tähtsusega on ülemaailmne strateegia, et arendada välja standardid ja tehnoloogiad säästvate teise põlvkonna biokütuste jaoks;

Toorained

17. peab juurdepääsu toorainetele mootorsõidukisektori jaoks oluliseks komponendiks; kutsub komisjoni ja liikmesriike omistama kõrget prioriteeti toorainetele juurdepääsu ja nende impordi strateegiatele kolmandate riikide peamiste osaliste suhtes;

Välismaised otseinvesteeringud ja ettevõtete üksused

18. märgib, et välismaised otseinvesteeringud ja ettevõtete üksused on tänapäeva ülemaailmse mootorsõidukitööstuse oluliseks komponendiks; toonitab siiski, et Euroopas peavad tingimused dünaamilise mootorsõidukisektori jaoks alles jääma;
19. juhib tähelepanu, et Euroopa ettevõtted, mis asutavad üksusi ELi mittekuuluvates riikides, peaksid austama ettevõtete sotsiaalse vastutuse põhimõtteid ning rahvusvahelisi sotsiaalseid standardeid, nagu ILO normid ja inimväärsele tööle kohased põhimõtted; soovib uurida lähemalt tööküsimuste nõukogu projekti, nagu see on ette nähtud USA–Korea vabakaubanduslepingus; rõhutab, et erilist tähelepanu tuleks pöörata nende eeskirjade rakendamisele niinimetatud erimajanduspiirkondades, kus töötajate õigusi ja ametiühinguid tihti ignoreeritakse;

Intellektuaalomandi õigused

20. märgib, et Euroopa mootorsõidukitööstus kulutab suuri summasid uurimis- ja arendustegevusele; on seetõttu sügavalt mures intellektuaalomandi õiguste täitmise tagamise puudumise pärast suurtes kiiresti arenevates riikides; nõuab tungivalt, et eelkõige Hiina valitsus tagaks TRIPS-lepingu ja rahvusvaheliste intellektuaalomandi õiguste alaste eeskirjade rakendamise ja täitmise, et võidelda tulemuslikult võltsimise ja piraatluse vastu; nõuab tungivalt, et komisjon pööraks eelseisvates kahepoolsetes kokkulepetes erilist tähelepanu intellektuaalomandi õiguste kaitse probleemile ja lisaks neisse sättes nüüdisaegse tehnoloogia kaitse kohta;
21. ei nõustu komisjoni ettepanekuga tühistada tööstusdisainilahenduste kaitse õigused, kuna sellel võib olla negatiivne mõju Euroopa mootorsõidukisektorile, aga samas ei tagata, et

kliendid kasu saavad; kutsub komisjoni üles austama praegusi võrdseid tingimusi Jaapani ning USA teatud osariikide suhtes, kus kehtivad väga kõrged standardid;

22. ei nõustu komisjoni praeguse ettepanekuga muuta olemasolevat päritoluriigi märkimise süsteemi ELis, rõhutades et mootorsõidukitööstus on eriti sõltuv klientide usaldusest tema kaubamärkide vastu; juhib tähelepanu, et autode või komponentide märgistamisel, nagu on ette nähtud komisjoni ettepanekus, oleks negatiivne mõju tootjale, koormates teda täiendavate mittetariifsete tõketega;

Kaubandusele õigete tingimuste loomine ja õigete kaitsemeetmete kohaldamine

23. kutsub ettevaatusele komisjoni püüde suhtes vaadata põhimõtteliselt läbi kaubanduse kaitsemeetmed; tuletab meelde, et mootorsõidukitööstuse suhtes võidakse kolmandates riikides käituda konkurentsivastaselt ja nõuab tungival, et komisjon kaitseks kaubanduse kaitsemeetmete alusfilosoofiat, kaitstes ELi tööstust ebaõiglase käitumise eest;
24. kutsub komisjoni üles suurendama oma jõupingutusi võltsitud varuosade impordiga võitlemiseks;

Keskkond ja kaubandus

25. toetab ELi eesmärki vähendada CO₂ heitkoguseid 2012. aastaks 120 g/km-ni; kutsub komisjoni üles julgustama sarnaseid algatusi oma partnerlus- ja koostöölepingu ja kahepoolsete vabakaubanduslepingute kaudu; rõhutab, et mootorsõidukitööstus mängib märkimisväärset rolli ülemaailmses heitkoguste vähendamises; rõhutab, et CO₂ heitkoguseid vähendab märgatavalt üksnes terviklik ja rahvusvaheline lähenemisviis; usub siiski, et kasu ELi keskkonnavalastest eeskirjadest mootorsõidukisektoris ulatuks ELi turgudest palju kaugemale; rõhutab, et ELi strateegiasse tuleb kaasa arvata teise põlvkonna biokütuste ja alternatiivkütuste alased teadusuuringud, maanteeohutuse olukord, rahvusvaheliste standardite kehtestamine ja stiimulid kõige rohkem saastavate sõidukite kasutuselt kõrvaldamiseks;
26. rõhutab, et CO₂ heitkoguste märgatavat vähendamist ei saa saavutada ilma teiste osaliste, sealhulgas autojuhtide, infrastruktuuriettevõtete, kütusetööstuse ning linnahaldus- ja teehoiusüsteemidesse kuulujate täiendavate jõupingutusteta; soovib vahetada kogemusi kolmandate riikide kaubanduspartneritega selles valdkonnas, näiteks Jaapaniga.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	12.9.2007
Lõpphääletuse tulemused	+: 25 -: 1 0: 4
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Kader Arif, Francisco Assis, Graham Booth, Daniel Caspary, Françoise Castex, Glyn Ford, Eduard Raul Hellvig, Jacky Henin, Syed Kamall, Sajjad Karim, Alain Lipietz, Caroline Lucas, Marusya Ivanova Lyubcheva, Erika Mann, Helmuth Markov, Cristiana Muscardini, Vural Öger, Georgios Papastamkos, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Tokia Saïfi, Peter Šťastný, Robert Sturdy, Gianluca Susta, Daniel Varela Suanzes-Carpegna, Corien Wortmann-Kool, Zbigniew Zaleski
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Małgorzata Handzlik, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Javier Moreno Sánchez
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	