

**CARS 2020: Euroopa tugeva, konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse suunas**

**Euroopa Parlamendi 10. detsembri 2013. aasta resolutsioon teemal CARS 2020: Euroopa tugeva, konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse nimel (2013/2062(INI))**

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu XVII jaotise artiklit 173 (endine EÜ asutamislepingu artikkel 157), milles käsitletakse ELi tööstuspoliitikat ja osutatakse muu hulgas liidu tööstuse konkurentsivõimelisusele,
  - võttes arvesse komisjoni teatist „CARS 2020: Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskava” (COM(2012)0636),
  - võttes arvesse CARS 21 kõrgetasemelise töörühma aruannet Euroopa Liidu autotööstuse konkurentsivõime ja jätkusuutliku kasvu kohta (2012)<sup>1</sup> ja aruannet 21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukite reguleerimissüsteemi kohta (2006)<sup>2</sup>,
  - võttes arvesse komisjoni teatist „Tugevam Euroopa tööstus majanduse kasvuks ja taastumiseks” (COM(2012)0582),
  - võttes arvesse konkurentsivõime nõukogu 10.–11. detsembri 2012. aasta kohtumise järeldusi Euroopa tööstuse olukorra ja autotööstuse eriolukorra kohta,
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 48,
  - võttes arvesse tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni raportit ning rahvusvahelise kaubanduse komisjoni, tööhõive- ja sotsiaalkomisjoni, siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni ning transpordi- ja turismikomisjoni arvamusi (A7-0391/2013),
- A. arvestades, et autotööstus on Euroopa tootmisbaasi oluline osa ning üks peamisi konkurentsivõime, majanduskasvu ja tööhõive allikaid ELis;
- B. arvestades, et Euroopa autotööstusel on praegusest enneolematust majandus- ja finantskriisist hoolimata siiski oluline roll teatavate oskuste ja tööstussektorite säilitamisel Euroopas ning see nõuab ELis kooskõlastatud meetmete võtmist;
- C. arvestades, et praegune majanduslik olukord ei ole selle kriisi ainuke põhjus ja arvestades, et meil on vaja lähenemine 21. sajandi liikuvusele täielikult uuesti läbi mõelda, kuna liikuvus on üks majanduskasvu edendamise peamisi tegureid;
- D. arvestades, et kogu maailma autotööstuses on tunda käimasolevate muutuste mõju: nõudlus Euroopas on vähenenud või püsib samal tasemel, nii nõudlus kui ka tootmine

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf)

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf)

on liikumas tärkava turumajandusega riikidesse, kasutatavad energiaallikad on järkjärgult, kuid tajutavalt muutumas ning komponendid ja funktsioonid muudetakse digitaalseteks, mis toob kaasa tootlikkuse taseme kasvu, ning need muutused omakorda põhjustavad olulisi muutusi väärtusahelas;

- E. arvestades, et Euroopa autotööstus on teadustegevuse ja innovatsiooni valdkonnas maailmas endiselt esirinnas ning seetõttu on vaja taastada selle konkurentsivõime ning jätkusuutlik tootmine kogu tootmis- ja väärtusahela ulatuses;
- F. arvestades, et üks võimalikke lahendusi ülemäärase tootmisvõimsuse probleemile on suunata see võimsus muudesse tööstussektoritesse, nagu ühistransport või taastuvenergia, ning investeerida jätkusuutlikku taristusse;

### ***Poliitiline juhtimine***

1. toetab komisjoni uut strateegiat käivitada uus Euroopa tööstuspoliitika, eelkõige jätkusuutliku autotööstuse osas, mis seatakse Euroopa majanduse keskmesse;
2. loodab, et komisjon kooskõlastab oma püüdlusi tõhusamalt, et tagada CARS 2020 soovitude jõudmine tegevusetappi ning nende järelevalve kõrgetasemelise töörühma poolt, et ei korduks CARS 21 protsessi esimese etapi (detsember 2005) ebaõnnestumine, mille puhul tehtud järeldustele ei järgnenud vajalikke tegusid; palub komisjonil koostada selleks kiirendatud meetmete selge ajakava ning kasutada oma volituste piires algatusõigust, et kehtestada eelkõige suunised selleks, et kooskõlastada ja täiendada liikmesriikide ja ettevõtete tegevust, et tagada ELi kodanikele inimväärne elatustase ja tugevdada ELi tööstust, keskendudes majanduskasvule, tööhõive suurendamisele ja turu elavdamisele;
3. palub komisjonil töötada välja valdkonnaüleised tegevuskavad, mis hõlmavad energia-, transpordi- ja IKT-sektori arengut;
4. on seisukohal, et komisjoni tegevust selles valdkonnas takistavad erisugused piirangud ning poliitika koordineerimise mehhanismide puudumine; palub komisjonil koostada uurimuse oma eesmärkide ja tema käsutuses olevate vahendite vahelise lahknevuste kohta, et nõukogu ja Euroopa Parlament saaksid alustada sellel teemal arutelu;
5. usub, et komisjon peaks võtma kõikides tulevastest asjaomast sektorit hõlmavates poliitikakujundamise protsessides arvesse kogu autotööstust, eeskätt alltöövõtjaid, jaemüüjaid ja järelturu ettevõtjaid;
6. tervitab konkurentsivõime nõukogu 2012. aasta detsembrikohtumise järeldusi tööstuspoliitika kohta; nõuab tungivalt, et liikmesriigid järgiksid oma püstitatud eesmärki vaadata põhjalikult läbi autotööstuse poliitika ja sõlmida uued kokkulepped üleeuroopaliseks koostööks selles sektoris; juhib tähelepanu, et see autotööstuse poliitika alane tihedam koostöö võib toimuda kas liidu tasandil või vabatahtlikkuse alusel mitmete liikmesriikide vahel;
7. kutsub liikmesriike üles viima konkurentsivõime parandamiseks läbi asjakohaselt kooskõlastatud struktuurseid reforme, nagu toetus teadusuuringutele ja innovatsioonile, pädevuse arendamine, töötajate ümberõpe, kaudsete kulude langetamine, töökoha

paindlikkuse suurendamine sotsiaalse dialoogi, bürokraatia vähendamise ja maksetähtaegade lühendamise alusel;

8. on seisukohal, et ELi suhtes usalduse taastamiseks peab liit tingimata parandama oma tegevuskava elluviimist ja seda, kuidas tegevuskavast üldsust, investoreid ja ettevõtteid teavitatakse;

### ***Autotööstus ja autode tootmine ELis***

9. on seisukohal, et tingimata tuleb ELis hoida ja edasi arendada sidusat ning dünaamilist teadustöö-, valmistamis-, tootmis-, väärtus- ja innovatsiooniahelat, keskendudes säästvate sõidukite tootmisele; on seisukohal, et Euroopa konkurentsivõime säilitamine tulevikus sõltub positiivse mõjuringi loomisest, millest saaks kasu innovatsioon, tööhõive, konkurentsivõime, tervis, keskkond ja liikuvus;
10. juhib tähelepanu, et autotööstuse tööjõukulud moodustavad üksnes 13–20% lisandväärtusest; juhib lisaks tähelepanu, et ülemaailmne konkurentsivõime on võimalik tagada ainult innovatsiooni abil terves tootmisahelas ja tootmisprotsesside paindlikkuse abil, ning et see tuleb vastavalt läbi rääkida töötajatega;
11. rõhutab, kui tähtis on tootmisbaasi säilitamine ja tugevdamine Euroopas, et tagada selle kodanikele inimväärne elatustase ja tugevdada selle tööstust eesmärgiga saavutada majanduskasv ja majanduse elavnemine;
12. tunnistab tõsiasja, et Euroopa turul valitseb majanduslangus ja kriis, sh autotööstuses; peab siiski kahetsusväärseks, et komisjon ei analüüsi selle languse peamisi põhjuseid, nagu väga erinev olukord tööstusharu piires (ettevõtted, turusegmenidid ja -liigid, tooted, sektorid) ja arvukad struktuursed (demograafilised, sotsioloogilised, käitumuslikud, majanduslikud ja tehnilised) muutused nõudluses; usub seetõttu, et samaaegselt üleeuroopalise valdkonnaülese tegevusega tuleb nõudluse suurendamiseks võtta konkreetsele olukorrale kohandatud meetmeid nii riiklikul kui ka Euroopa tasandil;
13. on seisukohal, et liikuvuse alased uued käitumismallid – nagu ühis- ja mitmeliigilised transpordivõrgustikud, liikluse korraldamine, arukad linnad, ühisauto kasutamine ja auto ühisomand – suurendavad jõuliselt Euroopa autotööstuse konkurentsivõimet;
14. avaldab kahetsust, et komisjon ei käsitle ülemäärase tootmisvõimsuse küsimust, mis on ometi kogu tööstusharu keskne probleem, millel on lühikeses ja keskpikas perspektiivis vältimatud tagajärjed (tootmisahelale, tööhõivele, piirkondlikule majandusele); palub komisjonil seetõttu esitada esimesel võimalusel:
  - a) uuringu ülemäärase tootmisvõimsuse ulatuse kohta Euroopas ja parimate tavade kohta sellega toime tulemiseks, sh väljaspool ELi (Ameerika Ühendriikides);
  - b) tegevuskava, milles antakse ülevaade kõikidest selles valdkonnas kättesaadavatest poliitilistest vahenditest, sh eelkõige neist, mis hõlmavad teadustegevust ja innovatsiooni;
  - c) ettepanekud autotööstuse töötajate ja ettevõtjate aktiivsemaks ja kooskõlastatumaks toetamiseks, et edendada oskuste ja töökohtade ümbersuunamist muudesse kasvavatesse sektoritesse;

15. mis puudutab restruktureerimist:
- a) tervitab komisjoni kavatsust taastada töörühm peamiste restruktureerimistoimingute jälgimiseks ning rohelise raamatu avaldamist tulemuslike restruktureerimistavade kohta (COM(2012)0007);
  - b) kutsub ettevõtteid ja liikmesriike üles tugevdama koostööd ja jõupingutusi, et näha ette kohandumisi tööstuses, vältimaks negatiivset välismõju tööstusliku tootmisprotsessi (töökohad, tootmine) sidususe vähenemise tõttu;
  - c) kutsub komisjoni ja liikmesriike üles töötama ümberkorralduskavad välja koordineeritult, et toetada piirkondi, kus toimuvad suured koondamised autotööstuses, ja nõuab, et protsessis kasutataks integreeritult kõiki Euroopa tasandi vahendeid (EIP, ESF ja ERF) ja riiklike vahendeid, et aidata koondatud töötajaid ja suunata nad alternatiivse tööhõive juurde seotud sektorites, nt alternatiivsed energiaallikad, ning nõuab kättesaadava autotootmise tehnoloogia optimeerimist;
  - d) rõhutab ka ettevõtete ja piirkondlike omavalitsuste kesksel rollil ja vastutust ümberkorralduspoliitikas, eeskätt parandades töötajate koolitamist, kuid samuti tehes vabanenud objektid kättesaadavaks asjaomaste piirkondade sotsiaal-majandusliku arengu ja ümberkorraldamise tarbeks;
16. juhhib nii liikmesriikide kui ka ettevõtete tähelepanu tõsiasjale, et klastrite moodustamine (ühisostmine, koostöökokkulepped, konsortsiumid, ühinemised) aitavad säilitada konkurentsivõime järjest teravnevas konkurentsiväljastpoolt ELi;
17. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tugevdama konkreetseid meetmeid, et tõhustada VKEde ja keskmise suurusega ettevõtete juurdepääsu kapitaliturgudele, eelkõige ühtsete piirkondlike kontaktpunktide loomise kaudu; on seisukohal, et VKEsid ja keskmise suurusega ettevõtteid – eelkõige alltöövõtjaid, turustajaid ja jaemüüjaid ning järelturu ettevõtjaid – tabab kriis kõige valusamalt; juhhib samal ajal tähelepanu, et sellised ettevõtted on väärtuslikud, kuna nende suurus ja reageerimisvõime võimaldavad neil muutustega kohaneda, ning et nad on olnud paljude tehnoloogiliste uuenduste allikaks; on seetõttu seisukohal, et üks võimalikke arenguteid, mida kasutada, on VKEde ja keskmise suurusega ettevõtete äriühingute mitmekesistamine (rahvusvahelistumise ja uutes projektides osalemise kaudu);
18. kordab, et standardite valikul on oluline järgida tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, et kaitsta esimeste turuletulijate investeeringuid, julgustades seeläbi innovatsiooni sektoris;

### ***Inimressursid***

19. usub, et autotööstuse töötajate oskusteave on Euroopa rikkus; tervitab Euroopa autotööstuse oskuste nõukogu loomist 2013. aastal ja loodab, et loodud nõukogu selgitab kiiresti välja selle valdkonna jaoks tulemuslikud meetmed;
20. väljendab rahulolu Euroopa Komisjoni teatise üle oskuste kujundamise ja pädevuste arendamise kohta püsiva konkurentsieelise allikatena;

21. on seisukohal, et praegu ei vasta tööturg autotööstuse sektori vajadustele (suur nõudlus kõrge kvalifikatsiooniga töötajate järele); on seetõttu seisukohal, et nii avaliku sektori pakutava hariduse strateegiaid (loodusteaduste, tehnoloogia-, inseneri- ja matemaatikakursuste ning kutseõppe edendamine), kui ka ettevõtete koolitusstrateegiaid (eeskätt duaalse koolituse süsteemide laiendamise kaudu) tuleb tingimata kohandada, et võimaldada ettevõtetel hoida ja juurde värvata kõrgelt kvalifitseeritud töötajaid;
22. kutsub liikmesriike üles kohandama oma õigusakte, et muuta sotsiaalne dialoog ja töökorraldust mõjutavad töösuhted (näiteks valdkondlikud lepingud, töötajate kaasamine) avatumaks ja konstruktiivsemaks; kutsub liikmesriike üles kujundama välja ja järgima parimaid tavasid;
23. soovib liikmesriikidel ja ettevõtetel parandada töötajate täiendõpet, et ennetada tulevast nõudlust ja võimaldada sektoris toimuva töökohtade vähenemise korral koondatud töötajatel kasutada oma kogemusi kasvavates sektorites;

### ***Innovatsioon ja tehnoloogia***

24. usub, et tehnoloogilised uuendused on autotööstuse konkurentsivõime jaoks väga olulised; nõuab tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte järgimist; kinnitab veel kord oma kindlat otsust tagada strateegia „Euroopa 2020” eesmärkide saavutamine ning majanduslike ja säästvate transpordivahendite ja uute tootmismeetodite väljaarendamine;
25. rõhutab, et kogu väärtusahelat hõlmavad integreeritud innovatsiooniprojektid on konkurentsivõime tugevdamiseks keskse tähtsusega;
26. leiab, et teadmised ja innovatsioon võivad olla Euroopa autotööstuse püsiva konkurentsieelise allikateks juhul, kui uute lahenduste rakendamine ennetab nende jäljendamise võimalust ja kui innovatsiooni kaitsmise viisid ja võitlus tööstusspionaažiga tagavad võimaluse teenida investeeringud tagasi ilma, et tarbijad peaksid kahjusid kandma; usub, et valdkonnad, milles innovatsioonieelis Euroopa turul ilmsiks tuleb, põhinevad keskkonna- ja turvalisuskaalutlustel;
27. kinnitab, et Euroopa autotööstuses on kaks toimivat konkurentsivõime strateegiat: kulude juhtimise strateegia ja diferentseerimisstrateegia; usub, et nende strateegiate kasutamine koos, segastrateegiana, tekitab raskusi ja oleks vähem tulemuslik, kuna see nõuaks laiemaid innovatsiooniuringuid;
28. märgib, et Euroopa autotööstusel on arvukaid tõestusi kulude juhtimise strateegia edukuse kohta tänu Euroopa turule suunatud madala hinnaga hästi müüvatele toodetele (näiteks automargid nagu Škoda, Dacia ja Nissan);
29. tervitab komisjoni ettepanekuid tehnoloogiliste arenduste kohta, kuid juhib tähelepanu, et nende võime luua lisandväärtust, äri võimalusi ja töökohti sõltub mitmetest tingimustest;
30. on seisukohal, et kindlasti on vaja toetada vähese CO<sub>2</sub>-heitega ja säästvatele tehnoloogiatele keskenduvat teadus- ja arendustegevust, milles Euroopa on juhtival kohal, et vähendada Euroopa sõltuvust imporditud energiast; juhib tähelepanu, et see hõlmab elektri- ja hübriidsõidukeid, alternatiivkütuseid, mobiilset energiasalvestust ning

vajalike jaotusvõrkude ja taristute kasutuselevõttu, kuid avaldab kahetsust, et selliseid tehnoloogiaid ei ole veel turule toodud; eeldab meetmete võtmist eesmärgiga:

- sobitada need tehnoloogiad võimalikult hästi ELi ja rahvusvahelise turu ootustega ja tagada nende omaksvõtt autoostjate poolt, ning
  - võtta arvesse kõiki sõiduki olelusringi, tootmise ja kasutuselt kõrvaldamisega seotud keskkonnaalaseid ja sotsiaalseid välismõjusid;
31. on seisukohal, et selleks, et Euroopa autotööstus oleks konkurentsivõimeline, peab see muutuma kasumlikuks, aidates arendada tööstusharusid, mis teevad koostööd, et pakkuda Euroopas odavat toorainet, nagu teras, valutooted, sepiselemendid, polstrielemendid, rehvid ja elektroonilised komponendid;
32. usub, et ELi jõupingutused peaks põhinema diferentseerimisstrateegial, mis tugineb tervele reale Euroopa tehnoloogilise eelise kindlustamisele suunatud prioriteetidele, nagu:
- a) tehnoloogiate lähenemine, eelkõige mis puudutab tootmisele eelnevaid etappe ja turustamist käsitlevaid norme;
  - b) ökoinnovatsiooni (kergemad, tõhusamad, vähem saastavad ja lihtsamini ringlussevõetavad sõidukid, peamised progressi võimaldavad tehnoloogiad, akud ja energia salvestamine, juhti abistavad mehhanismid, mugavus, võrku ühendatud autod) arendamine, ohutus (eCall) ja juurdepääsetavus (kasutamine puudega juhtide jaoks), mis eristavad Euroopa tooteid muudest;
  - c) koostöö ELi ja rahvusvahelisel tasandil praegu veel vähekasutatud valdkondades, nagu jõuseadmete tehnoloogia;
  - d) Euroopa liidripositsiooni tugevdamine rahvusvaheliste standardite kehtestamisel, tagades nii meie tehnoloogilise juhtpositsiooni säilitamise maailmaturul, võttes arvesse rahvusvahelise ühtlustamise olulisust uutele turgudele pääsemisel;
  - e) mehhanismid, nagu kütusekulu mõõtmise protseduur, mis on muutumas ülemaailmse autotööstuse konkurentsivõime oluliseks elemendiks Euroopa turul, tagades et Euroopa autotootjad on kaitstud ebaõiglase konkurentsi eest;
  - f) elektriautode ja alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt;
33. palub liikmesriikidel ja komisjonil toetada selliste rahvusvaheliste klastrite, konkurentsivõimekeskuste ning avaliku ja erasektori koostöövõrgustike loomist, mis keskenduvad tuleviku liikuvusele ning on pidevaks innovatsiooni allikaks (prototüübid);
34. juhib tähelepanu sellele, et teadus- ja arendustegevus nõuab olulist rahalist toetust (teadusega seotud riskid, investeringute pikad tsüklid) ning avaldab seetõttu kahetsust, et liit ei ole veel saavutanud eesmärki suunata 3% SKPst teadus- ja arendustegevusse; on seisukohal, et liikmesriikide kavandatavad kärped ettevõtete konkurentsivõime ning väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate programmi (COSME) ja programmi Horisont 2020 eelarvetes on kahjulikud, eriti transpordiga seotud eelarveridadel;

35. märgib, et autotööstus on teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas oluliste erainvesteeringute allikas; juhib siiski tähelepanu sellele, et niikaua kui Euroopa turg on languses, võib ELi rahastamine, nagu Horisont 2020 ja COSME, ergutada sektoris erainvesteeringute tegemist; rõhutab vajadust jätkata eesmärgikindlat lähenemist energiasäästlike autode algatuse rahastamisele ja VKEde arendamisele, mis on selgeteks prioriteetideks; juhib tähelepanu sellele, et piirkondlikel ja kohalikel asutustel on sõltuvalt nende volitustest mitmesuguseid vahendeid autotööstuse aktiivseks toetamiseks;
36. rõhutab vajadust tagada mitmeaastases finantsraamistikus aastateks 2014–2020 piisavad rahalised vahendid sektori restruktureerimiseks ning selle mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete ajakohastamiseks ja moderniseerimiseks, et suurendada tootlikkust ja väärtustada selles tööstusharus toodetud kodumaiseid kaupu;

### ***Reguleerimine***

37. rõhutab vajadust võtta esimesel võimalusel kasutusele aruka reguleerimise põhimõte, ehk ühtne lähenemisviis autotööstust mõjutavatele õigusaktidele; juhib tähelepanu, et kuigi see oli üks CARS 21 esimese rühma (2005) soovitusi, ei ole selles valdkonnas seni meetmeid võetud; rõhutab aruka reguleerimise äärmist olulisust selleks, et soosida investeerimist autotööstusesse;
38. on seisukohal, et komisjoni ettepanek kehtestada moratorium kõigile uutele õigusaktidele, mis võivad kahjustada sektori majanduslikku olukorda, aitab saavutada sektori pikaajalise konkurentsivõime ning reageerida asjakohaselt keskkonnaprobleemidele;
39. rõhutab tööstusele mõistlike üleminekuaegade andmise tähtsust, et kohandada tootmisrajatise ja investeerida tööstussüsteemi;
40. nõuab, et sellised juba vastu võetud suunised ja otsused, mis võivad takistada autotööstuse jätkusuutlikku ümberkujundamist, uuesti läbi vaadataks; kutsub komisjoni üles algatama juba vastu võetud õigusaktide ning vastu võetud õigusaktide rakendamata jätmise või puuduliku rakendamise järeelhindamist;
41. kutsub Euroopa tootjaid järgima ja tugevdama praegusi ELi õigusakte õiguslike tagatiste kohta;
42. on seisukohal, et Euroopa autotööstustoodete müügigarantiid on liiga lühiajalised ega vasta nende kõrgele usaldusväärsele, mistõttu ei ole need konkurentsivõimelised võrreldes kolmandate riikide (nt Jaapani ja Lõuna-Korea) tootjate pakutavate müügigarantiidega;
43. on seisukohal, et tehniliste eeskirjade ühtlustamine kogu ELis on konkurentsi kunstliku moonutamise vastu võitlemise seisukohast mõõdapääsmatu; rõhutab vajadust ühtlustada ja parandada katsemenetlusi, mis praegu toovad teatavate tootjate puhul kaasa kütusetarbimise näitajate märkimisväärse erinevuse; palub komisjonil tegeleda probleemiga, kus sõiduki kütusekulu ja keskkonnatoime kohta esitatava mitterepresentatiivse teabega eksitatakse tarbijaid; toetab uue, täpse sõidukatse tsükli ja tegelikke sõidutingimusi kajastavate menetluste kavandatud väljatöötamist ning nõuab nende viivitamatut kasutuselevõtmist;

44. kutsub autokaupu tootvaid Euroopa ettevõtteid tegema ühtsel turul tihedamat koostööd üleeuroopalise standardimise, sertifitseerimise, ühtlustamise ja utiliseerimise kaudu, samuti turu vabatahtliku segmentimise kaudu;
45. usub, et liiklusohutust ELis on vaja oluliselt parandada, võttes meetmeid sõidukite, taristute ja juhtide käitumise osas; tunneb heameelt komisjoni automaatset hädaabikõnet (eCall) käsitleva ettepaneku üle, mis puudutab süsteemi, mille raames on sõidukitel võimalik tõsise õnnetuse puhul teha automaatseid hädaabikõnesid;
46. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tõhustama intellektuaalomandi õiguste kaitset rahvusvahelisel tasandil ning võtma ELi tasandil kasutusele ärisaladuste kaitsestrateegia, et võidelda võltsimise ja tööstusspionaaži vastu; juhib tähelepanu tõsiasjale, et tehnoloogiline areng on tundlik ja haavatav valdkond;

### ***Rahalised vahendid***

47. nõuab, et EL ja liikmesriigid ühtlustaksid, optimeeriks ja parandaksid olemasolevate rahaliste vahendite kasutamist, et innustada lisaks riiklikele toetustele tehtavaid investeeringuid jätkusuutlikku liikuvusse VKEdele tehtavate maksusoodustuste (teadusuuringute maksukrediidid, CO<sub>2</sub>-heite bonus-malus-süsteemid, sõidukite lammutushüvitised) ning erasektori (riskikapitalifondid, äriinglid) ja avaliku sektori (Euroopa Investeerimispank) rahastamisvahendite kaudu;
48. palub komisjonil viia läbi põhjalik autotööstuse maksustamise uuring, mis aitaks ELi riikide võrdluse abil lihtsustada ja ratsionaliseerida mootorsõidukite tootmisel ja nendega kauplemisega seotud teenustel lasuvat maksukoormust ning vähendada bürokraatiat;
49. peab oluliseks säilitada restruktureerimiseks ning teadus- ja arendustegevuseks saadaval olevate rahaliste vahendite vastastikune täiendavus; nõuab, et selleks säilitataks Euroopa Sotsiaalfondile ja Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondile eraldatud summad praegusel tasemel;
50. peab oluliseks rakendada konkurentsipoliitikat (riigiabi eeskirjad) konkurentsivõime, majanduskasvu ja tööhõive suurendamise nimel, nii nagu seda teevad meie konkurendid väljaspool ELi;
51. nõuab tingimuslikkuse klausli lisamist, mille kohaselt konkreetse objekti jaoks investeeringutoetust saanud autotööstuse ettevõtted on kohustatud säilitama tegevuse sellel objektil kuni amortiseerimisperioodi lõpuni ning tootmise ümberpaigutamise korral ELi subsidiumid tagasi maksma;

### ***Siseturg***

52. tuletab meelde, et tugev siseturg on vältimatu eeldus autotööstuse konkurentsivõime ja jätkusuutlikkuse taastamiseks;
53. on seisukohal, et suurem Euroopa suunal ühtlustamine on väga oluline valdkondades, kus praegused tingimused raskendavad võrdset konkurentsiolukorda:
  - a) ELi-väliste konkurentidega võrreldes kõrged energia- ja toorainehinnad, kõrge



euro vahetuskurss;

- b) siseturul sotsiaalne ja maksukonkurents, ettevõtetele tehtavate maksusoodustused ja ostustiimulid (CO<sub>2</sub>-heite vähendamise stiimulid, sõidukite lammutushüvitised);
  - c) ELi siseturul sõidukite ringlussevõetavuse ja kasutatud autode ökoloogilise ringlussevõetuga seotud tingimused;
54. rõhutab, et eriti on vaja tugevdada tarnijaid ning et siin on innovatsioonipotentsiaali (autodevahelised, auto ja taristu vahelised seosed) ja tööhõivevõimalusi;
55. avaldab kahetsust, et õiguslik killustatus järelturul kahjustab praegu sõidukijuhte ning õiglast ja elutervet konkurentsi liikmesriikide vahel; nõuab tööhõive ja sõidukijuhtide ostujõu suurendamiseks ning Euroopas paiknevate tootmisliinide ja järelturu tööstuse säilitamiseks ja arendamiseks õigusaktide ühtlustamist, eelkõige varuosade sektoris, ning sõidukijuhtide teavitamist nende õigustest seoses remonditöödega; kutsub komisjoni üles toetama seda põhjaliku ja võrdleva uuringuga, milles hinnatakse õigusliku killustatuse mõjusid siseturule, tootmisele Euroopas ja sõidukijuhtide ostujõule;
56. nõuab kooskõlastamist ELi tasandil, et tõhusamalt võidelda võltsitud varuosade impordi vastu;
57. märgib, et liikmesriigid peavad tagama tootjate ja edasimüüjate vahelistes kaubandussuhetes suurema läbipaistvuse ja hea usu põhimõtete austamise; on seisukohal, et tootjate ja edasimüüjate käitumisjuhendi kehtestamine oleks usaldusväärne viis selle saavutamiseks; on seisukohal, et selline käitumisjuhend peaks sisaldama vähemalt klausleid edasimüüjate tegevuse üleviimise, eri sõidukimarkidega tegelemise ja õiguse kohta saada hüvitist lepingu õigustatud põhjendusega lõpetamise puhul tootja poolt vastavalt komisjoni teatises 2010/C 138/05 esitatud täiendavatele suunistele;
58. palub komisjonil võtta koostöös liikmesriikidega meetmeid selleks, et tagada ka kasutatud autode turul kõrgetasemeline tarbijakaitse, läbipaistvus ja turvalisus ning järkjärgult kõrvaldada saastavad ja vähem turvalised sõidukid; toetab komisjoni poolt tehnoulevaatust käsitlevas määruses esitatud soovitusi nõuda iga ülevaatuse käigus läbisõidu kontrollimist; on seisukohal, et Euroopa standardiga võiks soosida selliseid algatusi nagu „Car Pass” Belgias; märgib, et ümberregistreerimise kord sõidukite üleviimisel peaks aitama pärssida piiriülest läbisõidu võltsimist;
59. juhib veel kord tähelepanu majanduslikule kasule, mida Euroopa saab uutest tööstuslike suurprojektide tekkimisest, sarnaselt lennundus- ja kosmosetööstuse projektidele, et saavutada rahvusvahelise konkurentsiga toimetulekuks vajalik kriitiline mass; rõhutab, et neid projekte võidakse juhtida liidu tasandil või vabatahtlikkuse alusel mitme liikmesriigi vahel;
60. rõhutab aruka spetsialiseerumise strateegiate olulisust selleks, et luua ELi-sisese konkurentsi raamistik samades tegevusvaldkondades, et anda teed täiendavale piirkondlikule spetsialiseerumisele, mis muudab ELi kolmandate riikide suhtes konkurentsivõimelisemaks;

61. juhib
- a) liikmesriikide tähelepanu alternatiivsetele nõudluse ergutamise vahenditele, nagu märgistamine, vahendite sihipärane vabastamine töötajate säästukavadest, maksusoodustused ettevõtte sisseostude puhul, materjalide ringlussevõtt, avalik hange;
  - b) ettevõtete tähelepanu mitmesugustele turundusvahenditele, nagu kindlustus, sh laenu tagasimaksimine töötuks jäämise korral, garantii pikendamine, autode ühiskasutus, internetimüük;
62. avaldab kahetsust, et CARS 2020 tegevuskava keskendub peamiselt Euroopa autotootjatele, eirates kogu järelturu, sellel osalejate ja nende vajaduste tähtsust; on seisukohal, et Euroopa autotööstuspoliitika peab olema ulatuslikum ja põhinema terviklikul lähenemisviisil; kinnitab, et põhieesmärk peaks olema võrdsete tingimuste tagamine kõigile ahelas osalejatele; on seetõttu seisukohal, et Euroopa autotööstuspoliitika peaks sisaldama ka sätteid, mida on kohandatud kõigi turustus- ja remondiahelas osalejate jaoks – alates suurtest tootjatest kuni VKEdeni;

### ***Väliturud ja kaubandussuhted***

63. toonitab, et autotööstus annab olulise positiivse panuse ELi kaubandusbilanssi, et eksport arenevatele turgudele on kahtlemata meie pikaajalise edu suurendamise eeldus ja et meie ettevõtete tuleviku jaoks on väga olulised ühendused ELi-väliste fondide ja ettevõtete, nagu tehaste paiknemine väljaspool ELi asuvates riikides (sealhulgas autode tootmiseks kohalikele turgudele) kui vahend majanduskasvu loomiseks, ning sõidukite import nõudluse rahuldamiseks;
64. tervitab komisjoni teadaannet läbimurde saavutamisest töös vabakaubandustsooni loomisel USA ja Jaapaniga ning võrdse ligipääsuga globaalsetele turgudele, mis tähendab, et kõik autoturu osalised kogu maailmas peavad rangelt järgima ühtesid ja samu reegleid; on seisukohal, et see suurendab tõenäosust, et säästev areng ja liiklusohutuse suurenemine muutuvad globaalse konkurentsielise saavutamise alusteks;
65. tunnistab, et ühtne rahvusvaheline sertifitseerimissüsteem, mis võimaldab kontrollida autosid ja autoosi kogu Euroopa ühtse turu tasandil ning mis põhineb ELi keskkonnaalastel ja ohutusstandarditel, võib etendada ebaausa konkurentsi kõrvaldamisel väga olulist rolli;
66. tunnistab, et nõudlus arenevatel turgudel ei suurene ainult luksusklassis, vaid ka madalamates turusegmentides, ja et Euroopa tööstus on nendes segmentides konkurentsivõimelisem;
67. toonitab, et paljude meie autotööstusettevõtete konkurentsivõimet kahjustab suurenev – ja kohati ebaõiglane – konkurents ELi-väliste ettevõtete; rõhutab, et paljudel neist on potentsiaali saada edukaks, kui neil lastakse täita uute eksporditurgude suurenevat nõudlust; nõuab tungival, et komisjon korraldaks ümber oma kaubanduspoliitika, et suuta:
- a) kooskõlastada liikmesriikide meetmeid ELi ettevõtete edendamiseks ning ELi toodete, investeeringute ja intellektuaalomandi õiguste kaitsmiseks väljaspool

ELi;

- b) tsentraliseerida kõik ELi ekspordivahendid, eriti VKEdele suunatud vahendid („Väike ettevõtte, suured ideed”), näiteks tervikliku, kättesaadava ja valdkondliku digitaalse platvormi loomise kaudu;
  - c) kehtestada meie kaubandussuhetes järk-järgult vastastikkuse põhimõtte, millele komisjon pöörab CARS 2020 tegevuskavas liiga vähe tähelepanu;
  - d) nõuda mittetariifsete tõkete kõrvaldamist autotööstuses;
  - e) lühendada uurimiste algatamiseks ja kaubanduse kaitsemeetmete kohaldamiseks kuluvat aega;
68. palub komisjonil võtta tulevaste kaubanduslepingute eelnevatesse mõjuhinnangutesse sisse autotööstuse konkurentsivõime mõiste, viia läbi uued uuringud pärast lepingute jõustumist ning hinnata konkreetsete ja kindlaksmääratud kriteeriumide alusel regulaarselt nii praegu kehtivate kui ka läbirääkimisjärgus olevate lepingute kumulatiivset mõju, sh seda, kuidas on kaasatud sidusrühmad;
69. otsustab varustada end vajalike vahenditega, et hinnata ise iga vabakaubanduslepingu mõju;
- o  
o o
70. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ja liikmesriikidele.