



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Transpordi- ja turismikomisjon

2013/2062(INI)

18.10.2013

ARVAMUS

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon

CARS 2020: Euroopa tugeva, konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku
autotööstuse nimel
(2013/2062(INI))

Arvamuse koostaja: Oldřich Vlasák

PA_NonLeg

ETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. tunneb heameelt Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskava CARS 2020 üle ja toetab selle nelja sammast;
2. rõhutab, et Euroopa tootmisbaasi on vaja säilitada ja kindlustada, et tagada kodanikele inimväärne elatustase ja tugevdada tööstussektorit eesmärgiga saavutada majanduskasv ja taastumine;
3. kutsub komisjoni üles käsitlema viimaste müüгимahu andmete valguses järjepidevamalt autotööstust mõjutavaid õigusakte, alates innovatsioonist ja teadustegevusest, turu elavdamisest ja tööhõive suurendamisest kuni ohutus- ja keskkonnastandarditeni;
4. kutsub komisjoni üles vaatama viimaste komisjoni esitatud müüгимahu andmete valguses – mille kohaselt on turg vähenenud võrreldes varasemaga kolm korda ja ELi kergesõidukite müük on langenud vahemikus 2006. aasta detsembrist 2012. aasta detsembrini ligi 17 miljonilt alla 12 miljoni – üle oma laialdased ja osaliselt vastuolulised eesmärgid, et keskenduda peamiselt turu elavdamisele ja tööhõive suurendamisele;
5. on arvamusel, et konkurentsi ja riigiabi eeskirjad ei tohi pärssida Euroopa autotööstuse konkurentsivõimet; palub komisjonil hinnata ümberstruktureerimise, abi ja sektori tootjate vaheliste suhete tihendamisega seotud kavu, võrreldes neid kolmandate riikide rakendatud kavadega, et käivitada majanduskasvu ja tööhõive taastumine selles sektoris Euroopas;
6. toetab keskkonnahoidliku ja tõhusa transpordi infrastruktuuri väljaarendamist ja kaasajastamist, sest see võib stimuleerida turgu ja anda panuse suuremasse liiklusohutusse, majanduskasvu ja tööhõivesse;
7. rõhutab, kui oluline on ambitsioonikas teadusuuringute ja innovatsiooni raamistik, milles keskendutakse ELi konkurentsivõimele maailmas, innustades näiteks võrku ühendatud autode kasutamist või telemaatikarakendusi;
8. on veendunud, et ohutust ELi teedel on vaja oluliselt parandada; hindab sellega seoses, et esmatähtsaks on seatud autosisesed tehnoloogiad, mis toetavad sõidukäitumist ja liikluseeskirja täitmist, nt arukad kiiruse haldamise seadmed;
9. väljendab heameelt komisjoni strateegia üle, milles käsitletakse alternatiivkütuste kasutamist ja keskkonnahoidlike sõidukite laadimise ja tankimise infrastruktuuride rajamist;
10. rõhutab, et eesmärk on parandada Euroopa autotootjate konkurentsivõimet ja tulemuslikkust, eelkõige seoses üha suurema vajadusega innovatiivsete lahenduste järele asjaomases sektoris; rõhutab ühtlasi, et arvestades üleilmset konkurentsi, aitab investeerimine teadustegevusse ja innovatsiooni toetada majanduskasvu ja luua kõrge kvalifikatsiooniga töökohti Euroopa autotööstuses;

11. on seisukohal, et autotööstus peaks olema üks peamisi Euroopa konkurentsivõime ja majanduskasvu mootoreid, ning kordab, et see on ELi tööstuse üks peamine tugevus, kuna sellel on juhtiv roll paljudel maailmaturgudel;
12. kordab, et tähtis on järgida tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet standardite valikul, et kaitsta esimeste turuletulijate investeeringuid ja julgustada seeläbi innovatsiooni asjaomases sektoris;
13. kordab, et teadustegevus ja innovatsioon autotööstuses peavad viima suurte tehnoloogiliste saavutusteni, mis aitavad soodustada ELi majanduse konkurentsivõimet ja säilitada ELi juhtivat positsiooni maailmaturul, ning et sellega antakse otsustav panus strateegias „Euroopa 2020” määratletud aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu eesmärkide saavutamisele;
14. kordab, et autotööstuse töötajad on esimesed, kes kriisi korral kannatavad; rõhutab vajadust parandada nende täiendõpet, et olla varakult valmis sektoris aset leidvateks arenguteks ja et vajaduse korral nende oskusi ja oskusteadmisi teistes sektorites ära kasutada;
15. juhib tähelepanu asjaolule, et heitkoguste siduvaid sihttasemeid ei tohiks kehtestada enne 2017. aastat, sest mõju hindamine ei ole veel täielikult läbi viidud; palub komisjonil heitkoguste eesmärkide saavutamist ja teisi osalisi eesmärke seadusega mitte kindlaks määrata, et toodete mitmekesisust või erasektori teadustegevust mitte piirata; palub seetõttu kooskõlastada maanteeõidukite lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmeid käsitleva direktiivi 96/53/EÜ läbivaatamist asjaomaste pooltega, sh autotööstuse esindajatega;
16. rõhutab, et seoses mobiilsete energia salvestamise tehnoloogiate väljatöötamise ja biokütuste tootmise uute võimalustega on vaja esmast uurimistegevust;
17. rõhutab, et keskkonnatõhususe edasisel parandamisel info- ja kommunikatsioonitehnoloogiate abil on määratu potentsiaal;
18. teeb ettepaneku esimese asjana laiendada Euroopa Investeerimispanka (EIP) vahendeid alternatiivkütuste infrastruktuuri väljaarendamisele ja tootmise ümberkorraldamisele; teiseks teeb ettepaneku keskenduda alternatiivsetesse käitamistehnoloogiatesse ning elektri- ja gaasisõidukite tankimise ulatuslikku infrastruktuuri investeerimisele; kolmandaks teeb ettepaneku kehtestada elektrisõidukite turul ühtsed tehnilised standardid ja astuda samme elektrisõidukite laadimisvõrgustiku tehniliste standardite ülemaailmse ühtlustamise suunas;
19. teeb ettepaneku laiendada EIP vahendeid jätkusuutlikuma ja konkurentsivõimelisema Euroopa autotööstuse väljaarendamiseks ja alternatiivkütuste infrastruktuuri rakendamiseks;
20. rõhutab vajadust tugevdada EIP rolli ja ülesandeid uute tööstusprojektide, eelkõige peamise transpordi ja alternatiivkütuste infrastruktuuriga seotud projektide rahastamises;
21. juhib tähelepanu sellele, et teaduslike ja tehnoloogiliste valikute hindamise üksuse

(STOA) uuringu „Keskkonnatõhus transport” andmetel takistavad keskkonnatõhusa transpordisüsteemi loomist mitmed mittetehnilised tõkked, mis on seotud rahastamise, kavandamise ja rakendamisega, ning alternatiivsete käitamistehnoloogiate kõrged kulud;

22. palub komisjonil tagada, et tegevuskava rakendamise edusamme jälgib kõrgetasemeline töörühm, ja iseäranis tagada, et kõiki ELi tasandil kättesaadavaid eelarvevahendeid, mille eesmärk on autotööstuse taaskäivitamine, kasutataks tulemuslikult;
23. palub komisjonil viivitamatult koostada kindlaksmääratud ajavahemikuks selge ja konkreetne teekaart tegevuskava rakendamiseks, kusjuures asjaomane teekaart võiks soovituslikult sisaldada järgmist:
 - esildatud õigusaktide mõjude kohest eelhindamist ja juba vastu võetud õigusaktide ning vastu võetud õigusaktide puuduva või puuduliku rakendamise järelhindamist, et tagada õiglane konkurentsivõime tagamise kontroll, sh CO₂-heidet ja mürasaastet käsitlevate õigusaktide puhul;
 - uuringut asjaomaste ELi õigusaktide kumulatiivse mõju kohta autotööstusele ja keskmise auto hinnale, sest kavandatavad meetmed võivad ostja jaoks kaasa tuua mitme tuhande euro suuruse hinnatõusu; kõnealune uuring peaks arvestama ka CO₂-heite ja mürasaaste vähendamist ning keskmise autojuhi kulude vähendamist suurema kütusetõhususe abil;
 - kohest CARS 2020 kõrgetasemelise töörühma loomist, mis toimiks nõuandva organina ja millel oleks aktiivne roll asjaomase tegevuskava rakendamises;
24. tõstab esile mitme liikmesriigi kehtestatud toetavaid meetmeid, nt maksude kiirendatud mahaarvamist või käibemaksu mahaarvamisi ettevõtete poolt, ning keskkonnahoidlikke autosid;
25. palub komisjonil võtta arvesse Euroopa raamistikku restruktureerimise sotsiaalselt vastutustundliku juhtimise kohta, nagu nõudis Euroopa Parlament oma 15. jaanuari 2013. aasta resolutsioonis soovitustega komisjonile töötajate teavitamise ja nendega konsulteerimise ning restruktureerimise ettevalmistamise ja juhtimise kohta¹, suurendades muutuste ennetamist ja sotsiaalse dialoogi pidamist, teavitades töötajaid ja konsulteerides nendega kogu protsessi jooksul;
26. kinnitab, et ettevõtete pakutav väljaõpe – iseäranis praktika – võib aidata luua vajalikku oskustega inimkapitali;
27. tuletab komisjonile meelde, et autotööstuse tegevuskavale tuleks eraldada piisavalt rahalisi vahendeid, et toetada autotööstuse uurimis- ja uuendustegevust ja uute kvaliteetsete töökohtade loomist.

¹ Vastuvõetud tekstid, P7_TA(2013)0005.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	17.9.2013
Lõpphääletuse tulemus	+: 24 -: 5 0: 13
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommaria Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden