

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik. Komisjoni seisukoht seoses CARS 21 kõrgetasemelise tööühma lõpparuandega. Panus ELi majanduskasvu ja tööhõive strateegiasse”

KOM(2007) 22 lõplik

(2008/C 10/04)

7. veebruaril 2007. aastal otsustas Euroopa Komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik. Komisjoni seisukoht seoses CARS 21 kõrgetasemelise tööühma lõpparuandega. Panus ELi majanduskasvu ja tööhõive strateegiasse”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektiooni arvamus võeti vastu 18. juulil 2007. Raportöör oli Francis DAVOUST.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 438. istungjärgul 26.–27. septembril 2007 (26. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 144 ja erapooletuks jäi 2.

1. Kokkuvõte ja peamised soovitused

1.1 EMSK-l on hea meel, et Euroopa Komisjonil on kavas õiguslikku reguleerimist parandada ja „edendada erinevate poliitikavaldkondade ühtset koostöömismist, tagada prognoositavus ja avalike huvide (nt keskkond ja ohutus) kaitse, samal ajal üritades vähendada tööstuse bürokratlikku koormust.” Komitee tervitab soovi töötada välja terviklik lähenemisviis ning arvestada nii tööstuse arengu erinevate mõõtmete, konkurentsivõime kui ka eri sidusrühmadega.

1.2 Üldiselt peegeldab algatuse CARS 21 lähenemisviis tervikuna soovi parandada poliitikakujundajate omavahelist koordineerimist ning koordineerimist nende ja tööstuse sidusrühmade vahel, mis väärib EMSK täielikku toetust. Komisjoni teatis, millega jätkatakse juba tehtud reguleerimistegevust ja milles määratletakse tulevikus võetavad meetmed, tõestab sellise lähenemisviisi eeliseid ja samal ajal toob esile ka sellega seotud raskused.

1.3 Kõnealuse lähenemisviisi peamine kasu seisneb selles, et nii selgitatakse kõigile sidusrühmadele Euroopa poliitika põhihooni mootorsõidukite osas. Euroopa Liidu poliitika prognoositavust parandatakse kõigis olulistes valdkondades ja samas vähendatakse tööstuse bürokratlikku koormust.

1.4 Üks kõnealuse lähenemisviisi otsene eelis on halduskoormuse vähenemine, mis tuleneb 38 ühenduse direktiivi asendamise ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) asjaomaste eeskirjadega. Samuti nähtub keskkonna ja liiklusohutuse valdkonnas tehtud tööst, et integreeritud lähenemine on võimalik ning see suurendab õigusraamistiku õiguspärasust kõigi sidusrühmade silmis ja muudab selle tööstusettevõtjate jaoks prognoositavamaks. Sellise lähenemisega luuakse konsensus, millele kõik asjaosalised saavad oma tegevuses põhineda.

1.5 Kuid rõhutada tuleb ka kõnealuse lähenemisviisi kohaldamisel tekkivaid raskusi. Probleeme on kolme tüüpi:

- i) konsensuse otsimise tõttu kipub erinevates küsimustes otsuste tegemine edasi lükkuma;
- ii) analüüsi sisu ja soovitused sõltub suurel määral osalevatest sidusrühmadest;
- iii) integreeritud lähenemisviis võib esitatud küsimuste analüüsimisel viia vastutuse hajumiseni.

1.6 Komisjoni teatises esitatud 39 meetme ja kohustuse nimekiri on väga pikk ja igauks neist tundub eraldivõetuna põhjendatud. Kõigi 39 punkti elluviimine on arvatavasti keerulisem ja tekitab lahendamata probleeme ühitamise ja ajakava osas. Nii kasutatakse integreeritud lähenemist keskkonna ja liiklusohutuse küsimuste käsitlemisel, kuid neid küsimusi endid ei käsitleta integreeritult. Kui oleks esitatud küsimus kõigile kavandatud nõuetele vastava toodete hinna kohta, nagu seda tehti kõrgetasemelise tööühma aruandes, siis oleks selline integreeritud lähenemine arvatavasti olnud võimalik, kuid see oleks ka esile toonud vajaduse teha valik. Samuti soovis kõrgetasemeline tööühm, et tema järeldusi täiendaks tegevuskava kõigile poliitikakujundajatele. Nimetatud dokumendis järgiti integreeritud lähenemisviisi, mille edendamist komisjon CARS 21 tööühmalt ootas. EMSK võib vaid kahetsust avaldada, et komisjoni teatises ei pakutud välja sellist tegevuskava, isegi mitte muudetud kujul.

1.7 Kõrgetasemeline tööühm põhines oma analüüsis suures osas mootorsõidukitootjate seisukohtadele. Seetõttu puudutavad tõstatatud lahendamist vajavad küsimused eelkõige tooteid ja tehnoloogiad. EMSK soovib rõhutada, et kui oleks rohkem arvestatud mootorsõidukite kasutajate huvidega, siis oleks jõutud teistsugusele seisukohale. Seega peaks edaspidi olema võimalik küsimuste hindamisel ja uuesti ülehindamisel sidusrühmade nimekiri läbi vaadata.

1.8 Integreeritud või tervikliku lähenemisviisi puhul on oht, et iga sidusrühm leiab, et teised peavad kohanduma. Näiteks liiklusohutuse või keskkonna valdkonnas võivad tööstusettevõtjad väita, et infrastruktuuride eest vastutajad ja tarbijad takistavad nende tegevust, eriti tehnoloogia osas.

1.9 Kõik märgid näitavad, et komisjoni teatisega ei lahendata ammendavalt mootorsõidukite poliitika ja valikute probleemi, mida selles valdkonnas tuleb teha. Seega toetab EMSK avaliku arutelu jätkamist mootorsõidukite poliitika teemal. Arutelu peab olema avatud kõigile sotsiaalpartneritele ja laiemalt kõigile sidusrühmadele. Samuti tuleb välja selgitada, millised otsused tuleb igal ajahetkel teha, selle asemel et ühe korraga koostada lõplik nimekiri kõigist võimalikest edaspidistest suundadest ja jätta ekspertide ja tööstusettevõtjate otsustada, milline suund valida.

1.10 Komisjon ütleb teatise kokkuvõtteks, et „see on ainulaadne võimalus luua selge tööstuspoliitikat arvesse võttev poliitiliste otsuste tegemise kultuur. Komisjon on arvamusel, et õigusaktide eelnõusid koostades tuleks esikohale seada õigusaktide kvaliteedi parandamine, lihtsustamine, mõju hindamine, sidusrühmadega peetavad konsultatsioonid, tähtjast kinnipidamine ja õigusakti valik“.

EMSK toetab komisjoni lähenemisviisi ja soovib käesoleva arvamusega aidata komisjonil seda täielikult ellu viia.

Seega soovib EMSK järgmist:

- tööstusettevõtjatele tuleks jätta aega tehnoloogia uuendamiseks, mis on vajalik rangemate nõuete täitmiseks, ilma et sellega kaasneks olulist toodete hinnatõusu ega selle tagajärjel autopargi uuendamise aeglustumist;
- keskkonna teemad ei peaks piirduma süsinikdioksiidi küsimusega ja huvi peaks tundma ka teiste lahenduste vastu kui tehnoloogilised lahendused, et töötada välja terviklik lähenemisviis, millega pööratakse tähelepanu mootorsõidukite ja maanteetranspordi rollile Euroopa ühiskonnas;
- ümberkorraldusi käsitleva foorumi, 2009. aasta kokkuvõtte ja mõju-uuringute aluseks tuleks võtta CARS 21 raames edendatav integreeritud lähenemisviis, püüdes suurendada selle õiguspärasust nii alguses (sidusrühmade nimekirja koostamisel) kui ka hiljem (töörühma soovitude arvesse võtmisel);
- EMSK-ga tuleks teha otsesemalt ja varem koostööd, kuna just EMSK ülesandeks on tema olemuse ja koosseisu tõttu Euroopa ühiskonna eri osapoolte kaasamine komisjoni neid puudutava poliitika kujundamisse.

2. Euroopa Komisjoni ettepanek

2.1 Komisjoni lähenemisviis: CARS 21 kui omapärane ja eeskujuga pakkuv algatus

2.1.1 Parema õigusliku reguleerimise ning ülemaailmse konkurentsi väljakutsetele vastamise poliitika raames palus komisjon 2004. aastal CARS 21 kõrgetasemelisel töörühmal, kuhu kuuluvad peamiste osapoolte (liikmesriigid, tööstus, VVOd ja Euroopa Parlamendi liikmed) esindajad ning kolm kõnealuse teemaga seotud volinikku (ettevõtluse ja tööstuse, keskkonna ja transpordi volinikud), töötada välja soovitud tulevase poliitika kohta.

2.1.2 Täpsemalt olid 2004. aastal loodud kõrgetasemelise töörühma ülesanded järgmised: teha soovitusi Euroopa mootorsõidukitööstuse lühiajalise, keskpika ja pikaajalise poliitika ja reguleeriva raamistiku kohta, mis võimaldaks parandada globaalset konkurentsivõimet ja tööhõivet, toetades samas edusamme mootorsõidukite ohutuse ja keskkonnasõbralikkuse alal tarbijale vastuvõetava hinnaga.

2.1.3 Nii soovis komisjon muuta mootorsõidukisektori tööstuspoliitika meetmete uuendamise näiteks, kaasates sel alal võetavad meetmed selgelt Lissaboni strateegiasse. Tootmissektori jätkusuutliku arengu, majandusliku elujõulisuse, sotsiaalse vastutustundlikkuse ja keskkonnasõbralikkuse tagamiseks soovib komisjon, et meetmete vastuvõtmisele eelneks laiapõhjaline sidusrühmadega konsulteerimine, et analüüsida praegust seisust ja edaspidiseid samme ning jõuda üldisele konsensusele, mida tuleks ette võtta. Praegu olid kõrgetasemelises töörühmas esindatud järgmised sidusrühmad: mootorsõiduki- ja naftatootjad, varustajad, mootorsõidukite turustajad ja remondiettevõtjad, kasutajad, riiklikud ametiasutused ja kolm peamist pädevat peadirektoraati (keskkonna, transpordi ja energeetika ning ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraadid). Kogu 2005. aasta jooksul koordineeris tööd ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraat. 2005. aasta aprillis korraldati avalik arutelu. Töörühm võttis aruande vastu 2005. aasta detsembris. Aruande järeldused esitati 2006. aastal laiapõhjaliseks avalikuks konsulteerimiseks. Komisjoni teatis põhineb nii CARS 21 aruandele kui ka 2006. aastal tehtud 34 ettepanekule.

2.1.4 CARS 21 aruande koostamine on komisjoni poolt väga tänuväärne, et vältida koordineerimata algatuste levikut, mis ei ole alati omavahel kooskõlas.

2.1.5 Nagu aruandes ka korduvalt rõhutatakse, pooldab töörühm seetõttu terviklikku lähenemisviisi, millega soovitakse kindlaks teha, kuidas erinevad mõtted omavahel seotud on. Kõrgetasemelise töörühma liikmed soovivad seega muuta eeskirju loetavamaks ja prognoositavamaks ning vältida seda, et komisjoni peadirektoraadid võtavad vastu meetmeid, mille mõju ei tunta hästi ja mille kokkuvõtvust teiste peadirektoraatide meetmetega ei ole kontrollitud.

2.1.6 Töörühm tõi lõpparuandes välja 18 soovitus, mis olid jagatud 7 peatükki: parem õiguslik reguleerimine, keskkond, liiklusohutus, kaubandus, teadus- ja uurimistegevus, maksud ja fiskaalstiimulid ning intellektuaalomand. Töörühm pakkus lõppkokkuvõttes poliitikakujundajatele ja seadusandjatele välja tegevuskava, mis mõjutab mootorsõidukitööstust järgmise kümne aasta jooksul. Tegevuskava eesmärgiks oli täielikus kooskõlas komisjoni sätestatud eesmärkidega muuta Euroopa mootorsõidukipoliitika ühtsemaks ja prognoositavamaks, mis on vajalik erainvesteeringutele mootorsõidukitööstuse konkurentsivõime tagamiseks. Kavandades järgmistel aastatel tehtava reguleerimistegevuse suuna, oli tegevuskava eesmärk just prognoositavuse tagamine.

2.1.7 Teatis on komisjoni vastus CARS 21 töörühma esitatud aruandele. Selles hinnatakse komisjoni soovitusi ja märkusi CARS 21 aruande kohta, mis esitati 2006. aastal korraldatud konsulteerimise käigus. Teatises antakse ülevaade sellest, millises suunas kavatseb komisjon tulevast mootorsõidukipoliitikat kujundada. Peamised tegevussuunad on järgmised:

— **Halduskoormuse vähendamine:** Komisjon teeb ettepaneku asendada 38 EÜ direktiivi rahvusvaheliste UN/ECE⁽¹⁾ eeskirjadega näiteks rehvide, turvaklaaside, udutulede ja ohutusrihmade osas. Tööstus võiks sellisel juhul toetuda ainsale kogu maailmas kehtivale õigustekstile. Tootjapoolsete ja virtuaalsete katsete menetlused lisatakse 25 direktiivi ja UN/ECE eeskirja, et vähendada õigusnormide täitmisele tehtavaid kulutusi, muutes haldusmenetlused vähem aeganõudvaks ja kulukaks.

— **Süsinikdioksiidide vähendamine:** Komisjoni strateegia põhineb integreeritud lähenemisviisil, millesse ei ole lülitatud üksnes mootorite tehnoloogia vaid ka mootoritehnoloogia parandused (nn kliimaseadmete energiatõhususe miinimumnõuete kehtestamine, rehvide veeretakistuse maksimaalsete piirnormide kehtestamine, käiguvahetuse näidikute kasutamine) ning biokütuste suurem kasutamine. Komisjon rõhutab ka liikmesriikide teisi panuseid seoses näiteks liikluse juhtimisega, autojuhtide käitumise ja infrastruktuuri parandamisega ning süsinikdioksiidide uue vähendamise.

— **Liiklusohutus:** Komisjon usub, et tõhus maanteohtusstrateegia peaks põhinema sõidukitehnoloogia parandamise, teede infrastruktuuri, sõidukijuhtide käitumise ja õigusaktide kohaldamise vastastikmõjul. Kokku tehakse ettepanek 11 uue meetme kohta, sealhulgas sõidukitesse elektroonilise stabiilsuskontrolli süsteemi kohustusliku paigaldamise kohta ja eeskirjade kohta muuta uutes sõidukites kohustuslikuks turvavöö kinnitamise meeldetuletus ning päevaste sõidutulede kasutamine.

— **Kaubanduspoliitika:** Teatises tehakse ettepanek hinnata mitmepoolsete läbirääkimiste võimalusi (eelkõige Aasias), et

parandada juurdepääsu turgudele, ning rõhutatakse vajadust intellektuaalomandi õiguse rakendamise kohta kogu maailmas.

— **Teadus- ja arendustegevus:** põhiprioriteetideks on puhtad taastuvkütused ja mittesaastavad sõidukid ning intelligentid sõidukid ja maanteed. Mootorsõidukitööstus investeerib teadustegevusse ning tootearendusse ligikaudu 20 miljardit eurot (umbes 5 % tööstusharu käibest), olles absoluutnäitajais seega suurim teadus- ja arendustegevusse investeeriv tööstusharu Euroopas.

3. Komitee märkused

Enne, kui pöördutakse tagasi mootorsõidukipoliitika küsimuse ja üldisemalt valdkondliku poliitika uue käsitusviisi ning eeliste ja puuduste juurde, tuletatakse käesolevas arvamuses meelde viit peamist valdkonda ja ettepanekuid, mida komisjon on nende kohta teinud.

3.1 Siseturg, regulatiivse keskkonna lihtsustamine ja rahvusvaheliseks muutmine

3.1.1 EMSK toetab ettepanekut laiendada raamdirektiivi mootorsõidukite tüübikinnituse kohta kõigi kategooriate sõidukitele. Komitee rõhutab eriti selle sätte kasulikkust varuosade märgistamisel.

3.1.2 EMSK toetab kava muuta regulatiivne keskkond lihtsamaks ja rahvusvaheliseks, kuid soovib ka, et ühtlustamine ei muutuks eesmärgiks omaette, mis jätaks kõrvale teised aspektid.

3.1.3 Eelnevaga arvestades ning nõustudes komisjoniga, et põhimõtteliselt tasub eelistada mitmepoolseid läbirääkimisi, on ta komisjoniga ka ühel nõul, kui ta „teadvustab vajadust jätta ELile võimalus ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni süsteemist sõltumatuks õigusloomeks, kui on vaja täita ELi eesmärgid seoses tervise ja keskkonnaga või teisi poliitikaeesmärgi”. Arvestades, et sellised sätted võivad olla määrava tähtsusega rahvusvahelises kaubanduses ja turule juurdepääsu puhul, siis tasub eelnimetatud reservatsioon säilitada, et Euroopa tööstusettevõtjatel oleks vahendeid, et reageerida teistes maailma piirkondades vastu võetud sätetele, mis võivad nende konkurentsivõimet kahjustada.

3.2 Keskkonda säästev maanteevedu

3.2.1 EMSK tervitab vastuvõetud ja kavandatud meetmeid maanteeveo keskkonnasäästlikuks muutmisel. Seoses komisjoni võetud kohustustega, milles rõhutatakse tema soovi analüüsida hoolikalt tulevase reguleeriva tegevuse mõju tööhõivele ja ohutusele, tuletab EMSK komisjonile meelde, et tööstusettevõtjatele peab jätma piisavalt aega tehnoloogia uuendamiseks, mis on

(¹) ÜRO Euroopa Majanduskomisjon.

vajalik rangemate nõuete täitmiseks, ilma et sellega kaasneks olulist toodete hinnatõusu ega autopargi uuendamise aeglustumist. Selle küsimusega, mille olulisust rõhutati CARS 21 aruandes, ei ole komisjoni teatises piisavalt arvestatud.

3.2.2 Samuti märgib EMSK huviga, et komisjon soovib tulevikus rohkem tähelepanu pöörata sõidukite tegelikele heitkogustele (punkti 3.3.1 taane 8), ja avaldab kahetsust, et komisjon ei võta arvesse selle tagajärgi sõidukite kontrollimisele, hooldusele ja parandamisele.

3.2.3 EMSK rõhutab, et komisjoni integreeritud lähenemisviisiga keskendutakse järgnevatel aastatel Euroopas müüdavate uute sõidukite heidetele, eelkõige süsinikdioksiidiheidetele. Komisjon pöörab tähelepanu vaid tehnoloogilistele lahendustele (biokütused, vesinik, intelligentsed sõidukid ja transpordisüsteemid) või majanduslikele lahendustele (maanteetranspordisektori võimalik kaasamine), mida ta kavatseb edendada. EMSK väljendab kahetsust, et komisjon ei uuri piisavalt tervikliku lähenemisviisi pakutavaid võimalusi, millega pöörataks rohkem tähelepanu mootorsõiduki ja maanteetranspordi rollile Euroopa ühiskonnas.

3.2.4 EMSK rõhutab siinkohal, et CARS 21 aruandes tunti muret just autopargi uuendamise tempo pärast, mida peeti võtmeküsimuseks. Samuti rõhutati liiklusummikute probleemi tõsidust. EMSK soovib, et neid keskkonnanõuetele mootorsõidukite edendamise viise uuritaks tulevikus koos teiste võimalustega (näiteks uued juurdepääsuviisid mootorsõidukitele) sama põhjalikult kui tehnoloogilisi lahendusi.

3.2.5 EMSK soovib rõhutada, et tasub toetada nõudlust ohutumate ja keskkonnanõuetele sõidukite järele. Komisjonil tuleks välja töötada teatud sõiduki ja kütusetüüpidele tehtavad koordineeritud, tehniliselt neutraalsed ja võimalikult ühtlustatud maksusoodustused, näiteks süsinikdioksiidiheitkoguste alusel, mis aitaks sõidukite süsinikdioksiidiheitmeid vähendada läbi otsese surveavalduse tarbijatele ja nõudlusele.

3.3 Liiklusohutuse suurendamine Euroopa maanteedel

3.3.1 EMSK toetab komisjoni terviklikku lähenemisviisi liiklusohutuse küsimusele, mis komisjoni sõnul põhineb „sõidukite tehnoloogia parandamise, teede infrastruktuuri, sõidukijuhtide käitumise ja õigusaktide kohaldamise vastastikmõjul”.

3.3.2 Siinkohal tekivad samad probleemid kui keskkonnaküsimuste käsitlemisel. CARS 21 aruandes oli väga oluline lause „tarbijale kättesaadava hinnaga”, millest nähtub, et vahel peab

sõidukite keskkonناسäästlikkuse ja ohutuse osas tegema mõõndusi. Nimetatud lauset teatis ei sisalda.

3.3.3 Komisjoni teatises tehtud soovitusel liiklusohutuse kohta on järgmised ⁽²⁾:

- „teha kohustuslikuks Isofix lapse turvasüsteemide paigaldamine uutele M1-kategooria sõidukitele;
- muuta kohustuslikuks päevaste sõidutulede kasutamine (1. augustil 2006 algatati sellel teemal avalik arutelu);
- muuta elektroonilise stabiilsuskontrolli paigaldamine kohustuslikuks esmalt raskeveokite puhul ning seejärel, pärast katsemetodi väljaarendamist, sõiduautode ja kergeveokite puhul;
- muuta turvavöö kinnitamise meeldetuletus kohustuslikuks kõigi uute sõidukite puhul;
- muuta jalakäijate kaitse direktiivi II etapi nõudeid, et parandada direktiivi 2003/102/EÜ sätteid” ⁽³⁾.

3.3.4 Tagamaks, et nende ettepanekute elluviimisel tõuseb uute sõidukite hind mõistlikkuse piires, pooldab EMSK rohkem sõidukite hinnale keskendunud lähenemist ja arvestamist mõjuga, mis hinnal on autopargi uuendamise kiirusele ja seega ka liiklusohutusele. Komitee juhib tähelepanu sellele, et viivitus jalakäijate kaitse direktiivi eelnõu teises etapis toob kaasa tööstusettevõtjatele direktiivi rakendamiseks vajaliku aja lühenemise ja raskendab vajalike meetmete kavandamist. Lisaks rõhutab EMSK vajadust kiiresti selgeks teha, milline on direktiivi rakendamise ajakava ja milliseid nõudeid tootjad järgima peavad. Komitee kutsus komisjoni üles võtma arvesse, et liiklusohutuse tagamiseks peavad tarbijad liikluses osalevaid sõidukeid hooldama, isegi kui on tegemist vanade sõidukitega. Komitee soovib, et kavandatavaid meetmeid hinnataks ja klassifitseeritaks vastavalt iga meetme kulutasuvusele, hinnates, millised on tarbija kulud ja kui suur on uute meetmete mõju liiklusõnnetuste ja liiklejate surma-juhtumite või vigastuste arvule. Samuti kutsus EMSK komisjoni üles pöörama lisaks tehnoloogiale tähelepanu kõigile vahenditele, millega saab mõjutada liiklejate käitumist (haridus, ennetamine, liiklusmärgid jne). Sellega arvestades rõhutab EMSK, et tulevikus tasub pöörata erilist tähelepanu sellele, millised tagajärjed on siinkohal demograafilistel arengutel ja sellel, et eakate või väga eakate sõidukijuhtide osakaal mootorsõidukite ja maanteedel kasutajate seas järjest tõuseb.

⁽²⁾ KOM(2007) 22 lõplik, lk 15.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. novembri 2003. aasta direktiiv 2003/102/EÜ jalakäijate ja teiste vähem kaitstud liiklejate kaitse kohta enne kokkupõrget ja kokkupõrke korral mootorsõidukiga, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ. EMSK arvamus, ELT C 234, 30.9.2003, lk 10.

3.3.5 Samal põhjusel ja kooskõlas CARS 21 aruandes väljendatud seisukohaga rõhutab EMSK fiskaalstiimulite olulisust, mille eesmärgiks on toetada nõudlust ohutumate sõidukite järele. Pakkumist ja nõudlust ohutumate sõidukite järele tasub toetada.

3.4 Kaubandus ja ülemereturud

EMSK toetab komisjoni seisukohta rahvusvahelise kaubanduse küsimustes, eelkõige seda, et komisjoni pöörab tähelepanu nii kahepoolsetele lepingutele kui ka mittetariifsetele kaubandustõketele ja intellektuaalomandi küsimusele, eriti Aasias. Riikide valikul vabakaubanduslepingute sõlmimise eesmärgil tuleks senisest enam arvestada majanduslike kriteeriumidega, nagu näiteks potentsiaalse turu suurus ja milliseid võimalusi see turg pakub, kas vastaspool eemaldab ka kaubandustõkkesid jne. Lisaks esmatähtsatele küsimustele juhib komitee komisjoni tähelepanu vajadusele võtta rohkem arvesse järelturu küsimust, et ühtlustada järelturu käsitlemist Euroopa riikides ja koostada strateegia Hiina, India ja Venemaa suhtes.

3.5 Teadus- ja arendustegevus

EMSK toetab täielikult teadus- ja arendustegevuse edendamist ja on ühel nõul komisjoniga, et jätkusuutliku arengu kolm telge püsivad vaid tingimusel, et era- ja avaliku sektori panus teadustegevusse säilib ja suureneb. Nagu öeldud punktis 3.4 juhib EMSK tähelepanu vajadusele kaasata jõupingutustesse kogu mootorsõidukitööstus, sh tootmisjärgsed harud. Juba väga varakult tuleb tõstatada küsimus tehnoloogiliste täienduste kulude ja sellega seoses toodete remonditavuse ning remonditeenuste ja infrastruktuuride kohandamiseks vajaliku täiendkoolituse kohta ning komisjon peab selleks olema proaktiivne. Komisjon peaks suunama sobiva osa 7. raamprogrammist teistele meetmetele liiklusohutuse integreeritud lähenemisviisi raames, hõlmates ka infrastruktuuri, näiteks elektroonilise side süsteeme.

3.6 Maksustamine ja fiskaalstiimulid

EMSK toetab komisjoni, kes „soovib parlamendil ja nõukogul kavandatud direktiiv⁽⁴⁾ võimalikult kiiresti vastu võtta”. Kui parlament on vastu võtnud direktiivi ettepaneku, millega innustatakse maksude ühtlustamist, tuleb nõukogu veenda, et on otstarbekas ühtlustada sätteid, mis tekitavad praegu sõidukite ja autoteenuste turul ELis konkurentsimoonusi.

⁽⁴⁾ Ettepanek: nõukogu direktiiv sõiduautodega seotud maksude kohta (KOM(2005) 261 lõplik); EMSK arvamus ELT C 195, 18.8.2006, lk 80.

3.7 Järelturg

Kuigi EMSK avaldab kahetsust, et selle teemaga seotud küsimusi ei käsitle komisjon teatistes pikemalt, toetab ta siiski määruse (EÜ) nr 1400/2002⁽⁵⁾ kaitsmist ja kava tagada selle ühtne kohaldamine kogu ühenduses. EMSK kiidab heaks, et komisjon kavatses toetada sätteid, millega tagatakse vaba juurdepääs tehnilisele teabele. Sellega seoses rõhutab komitee, kui oluline on valvata, et OASIS vormingu vastuvõtmisega kaasnevaid sätteid kohaldatakse korralikult.

3.8 CARS 21 meetod ja selle kohaldamine komisjonis

3.8.1 EMSK tervitab Euroopa Komisjoni kavatsust **õiguslikku reguleerimist parandada** ja „edendada erinevate poliitikaaldkondade ühtset koostööd, tagada prognoositavus ja avalike huvide (nt keskkond ja ohutus) kaitse, samal ajal üritades vähendada tööstuse bürokraatlikku koormust”. Komitee tervitab soovi töötada välja terviklik lähenemisviis ning arvestada nii tööstuse arengu erinevate mõõtmete, konkurentsivõime kui ka eri sidusrühmadega.

3.8.2 Seoses aruande esimestel lehekülgedel käsitletud sotsiaalsete ja tööstuslike aspektidega toetab komitee komisjoni soovi need aspektid omavahel siduda, sest tööhõive on otseselt seotud Euroopa tööstuse konkurentsivõimega tervikuna ja eri piirkondades. Sellest küljest nõustub EMSK üldiselt Euroopa tööstuse hetkeseisu analüüsiga.

3.8.3 Komitee väljendab heameelt, et komisjoni peab tõenäoliseks, „et Euroopa turu jaoks sõidukite monteerimine hakkab suures osas toimuma Euroopas”, kuid on komisjoniga nõus ka selles osas, et see ei tähenda tingimata töökohtade stabiilsust.

3.8.4 EMSK kutsus komisjoni üles juhtima dialoogi sotsiaalpartnerite vahel, et ennetada ja hallata ettevõtete ja töökohtade ümberpaigutamist ühenduse territooriumil ja väljaspool, nagu kirjeldati CARS 21 aruandes. Samal eesmärgil kutsus ta komisjoni üles algatama arutelu selle üle, milline tagajärg on sektori arengul teise ja madalama klassi allhankijatele, kes on käimasolevate arengute käigus eriti haavatavad.

3.8.5 Samuti avaldab EMSK täielikku toetust teatistes kavandatud toetusmeetmetele ning ideele korraldada mootorsõidukitööstuse ümberkorraldamise teemal foorum, et „lahendada probleeme ning paremini prognoosida muutusi ja kohaneda nendega”. EMSK kutsus komisjoni üles kasutama seda võimalust

⁽⁵⁾ Komisjoni 31. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalsete kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris (EÜT L 203, 1.8.2002, lk 30).

tagamaks, et kogu mootorsõidukisektor ja eelkõige tootmisjärgsed osalejad kaasatakse töödessa ja et nad võivad toetusmeetmetest kasu saada. Sellised algatused on kooskõlas ühiste arutelude ja strateegiliste mõttevahetuste pidamisega mootorsõidukitööstuses, mis on eri osapoolte jaoks vajalikud. EMSK rõhutab, et tal on kõnealuses töös ja arutelus väga oluline roll, eriti tagamaks, et kõik sotsiaalpartnerid ja üldisemalt kõik sidusrühmad oleksid paremini kaasatud.

3.8.6 Näiteks on väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete või väga väikeste ettevõtete täiendkoolituse vajadused suuremad ja vähem täidetud. Ka need mootorsõidukisektori osalejatel peaksid struktuurifondidest ja teistest ümberkorraldamise toetusvahenditest kasu saama.

3.8.7 Kokkuvõtteks ütles komisjon teatistes järgmist:

„See on ainulaadne võimalus luua selge tööstuspoliitikat arvesse võttes poliitiliste otsuste tegemise kultuur. Komisjon on arvamusel, et õigusaktide eelnõusid koostades tuleks esikohale seada õigusaktide kvaliteedi parandamine, lihtsustamine, mõju hindamine, sidusrühmadega peetavad konsultatsioonid, tähtsajast kinnipidamine ja õigusakti valik“.

3.8.8 EMSK toetab sellist lähenemisviisi ja soovib käesoleva arvamusega aidata komisjonil seda täielikult ellu viia. Seetõttu

juhhib ta komisjoni tähelepanu sellele, et mõnes kohas jääb analüüs lünklikuks. Täpsemalt tundub, et CARS 21 aruande analüüsis ja komisjoni järeldustes ei arvestata piisavalt tarbijaga ja tootmisjärgsete osalejatega, kuigi neid ei ole täielikult ära unustatud. Selle tulemusena tundub komiteele, et mootorsõidukite teemat üldiselt ning täpsemalt keskkonna- ja ohutuse küsimusi ei käsitleta piisavalt terviklikult. Tööstuse kujutamisel keskendutakse liigselt tootele ja tehnoloogiale ning ei võeta piisavalt arvesse autopargi ja sõidukite kasutamise aspekti.

3.8.9 Seega leiab EMSK, et 2009. aastal tehtavas kokkuvõttes peaks enam arvesse võtma käesoleva arvamuse ning tootmisjärgse sektori ja kasutajate seisukohta. Selleks tuleb jätkata dialoogi sidusrühmadega ja seda paremini korraldada, et mootorsõidukisektorit ei samastataks üksnes sõidukitootjate sektoriga ning et mõjuanalüüsid viidaks läbi uues kontekstis. Tuleks parandada mõjuanalüüside kvaliteeti, mis peaksid olema objektiivsed, sõltumatud, ning asetuma kontrollitud tabel põhinevasse üldisesse konteksti. Ei ole kohane, et komisjoni talitus, kes esitab teatud küsimuses poliitilise arvamuse, koostab samal teemal ise mõjuuuringu. EMSK kiidab heaks ettepaneku luua mõjuanalüüsi komitee ja kutsub komisjoni üles kutsuma kokku need sidusrühmad, kelle reguleeritava mootorsõidukitööstuse erasektori nn arhitektid meeleldi unustavad.

Brüssel, 26. september 2007

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS