KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 7.2.2007
KOM(2007) 22 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE
EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století

Postoj Komise k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21

Příspěvek ke strategii EU pro růst a zaměstnanost

{SEK(2007) 77}
{SEK(2007) 78}

COM (2007) 22
SDĚLENÍ KOMISE
EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století

Postoj Komise k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21

Příspěvek ke strategii EU pro růst a zaměstnanost

OBSAH

SHRNUTÍ 3

1. ÚVOD 4

2. PŘEMĚNA PRŮMYSLU? 6

3. LEPŠÍ PRÁVNÍ RÁMEC PRO VÝROBNÍ ODVĚTVÍ: NÁVAZNOST NA CARS 21 7

3.1. Vnitřní trh: schvalování typu vozidel 7

3.2. Zjednodušení a internacionalizace právního prostředí 8

3.3. Silniční doprava udržitelná z hlediska ochrany životního prostředí: integrovaný přístup 9

3.4. Větší bezpečnost na evropských silnicích: společné úsilí 13

3.5. Obchod a zámořské trhy: úsilí o spravedlivou celosvětovou hospodářskou soutěž 15

3.6. Výzkum a vývoj: klíč k budoucí konkurenceschopnosti 16

3.7. Zdanění a daňové pobídky, duševní vlastnictví a hospodářská soutěž 17

4. DALŠÍ POSTUP 18

Příloha 1: Seznam směrnic navrhovaných pro vlastní testování a virtuální testování

Příloha 2: Seznam směrnic, u nichž bude navrženo nahrazení předpisy EHK OSN

SHRNUTÍ

Toto sdělení naznačuje směr budoucí politiky týkající se automobilového průmyslu. Ve snaze o **zlepšení právní úpravy** usiluje o podporu soudržného vzájemného působení různých oblastí politik, zajištění předvídatelnosti a ochranu veřejného zájmu (např. o ochranu životního prostředí a bezpečnost), přičemž se pokouší snížit zatížení výrobního odvětví právními předpisy.

Představuje **postoj Komise ke skupině na vysoké úrovni CARS 21**, v rámci níž se v roce 2005 sešly hlavní zúčastněné strany (členské státy, průmyslové odvětví, nevládní organizace, poslanci EP), aby přezkoumaly hlavní oblasti politiky, které mají vliv na evropský automobilový průmysl, a předložily doporučení pro budoucí veřejnou politiku a právní rámec.

Na počátku činnosti skupiny CARS 21 průmyslové podniky vyjádřily obavy ohledně vysokých celkových nákladů právních předpisů. Z přezkumu, který skupina CARS 21 provedla, vyplynulo, že stávající systém schvalování typu je efektivní, měl by být zachován a většina právních předpisů je nezbytná a užitečná za účelem ochrany zdraví, bezpečnosti, spotřebitelů a životního prostředí. Skupina CARS 21 nicméně vybrala **38 směrnic ES, které mohou být nahrazeny** mezinárodními předpisy EHK OSN (Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů). Rovněž určila **25 směrnic a předpisů EHK OSN**, u nichž **může být zavedeno vlastní nebo virtuální testování**. Komise tato doporučení podporuje, avšak zajistí, aby si Společenství při odkazování na předpisy EHK/OSN v případě potřeby zachovalo schopnost přijímat právní předpisy nezávisle na systému EHK/OSN.

V oblasti životního prostředí sdělení podporuje další snižování znečišťujících emisí v souladu s tematickou strategií o znečišťování ovzduší. Rovněž popisuje klíčové prvky budoucí strategie Komise na **snížení emisí CO_2 z osobních automobilů,** jež jsou uvedeny ve sdělení o výsledcích přezkumu stávající strategie Společenství. Základem budoucí strategie je **integrovaný přístup** k dosahování cíle, jež si EU do roku 2012 stanovila ve výši 120 g/km CO_2, prostřednictvím kombinace opatření na úrovni EU a členských států. Komise navrhne právní předpisy, jež se budou zaměřovat na povinné snižování emisí CO_2 s cílem dosáhnout u nových vozidel zlepšováním technologií automobilových motorů průměrné hodnoty 130 g/km CO_2, a bude-li to technicky možné, i dalšího snížení emisí CO_2 o 10 g/km nebo ekvivalent této hodnoty díky dalším technickým zlepšováním a prostřednictvím většího využívání biopaliv. Podpoří další úsilí členských států a spotřebitelů. Strategii je třeba chápat v kontextu nedávno přijatého sdělení Komise nazvaného Energetická politika pro Evropu[1].

Ve sdělení je uvedena řada opatření, jež by se měla uvážit v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Navrhuje se řada opatření souvisejících s motorovými vozidly, přičemž nejdůležitější je zavedení **elektronické kontroly stability** v nových vozidlech. Sdělení zdůrazňuje potřebu přijmout k bezpečnosti silničního provozu globální přístup zahrnující charakteristiky vozidel, infrastrukturu a uživatele silnic.Sdělení upravuje obchodní politiku s ohledem na hlavní obavy odvětví motorových vozidel. Navrhuje posoudit možnost používání **dvoustranných obchodních dohod** (zejména v oblasti Asie) ke zlepšení přístupu na trh a podporuje nutnost vymáhání **práv k duševnímu vlastnictví** na celosvětové úrovni.

V oblasti výzkumu a vývoje sdělení stanoví jako hlavní priority výzkumu **čistá paliva z obnovitelných zdrojů a inteligentní automobily a silnice**. Přijímá budoucí přístup

[1] KOM (2007) 1 v konečném znění.

a nastiňuje úmysl Komise založit společnou technologickou iniciativu o **vodíkových a palivových článcích** a předložit nařízení o automobilech, jež jako palivo využívají vodík.

Toto sdělení je výsledkem rozsáhlých **konzultací mezi zúčastněnými stranami a dialogu** o problémech automobilového průmyslu a Komise věří, že v budoucnu přispěje ke kultuře tvorby politik a k metodice.

1. ÚVOD

Mobilita, kterou zajišťuje silniční doprava, je nezbytnou podmínkou dnešního každodenního života občanů Evropy. Vozidla podporují náš životní styl tím, že usnadňují sociální interakce a spolehlivou distribuci zboží na celém kontinentu.

Složitý hodnotový řetězec automobilového průmyslu hraje **významnou roli v evropském hospodářství** a jeho význam velkou měrou vyplývá z vazeb v rámci domácích a mezinárodních hospodářských struktur.

Automobilový průmysl působí celosvětově a je jednou z hnacích sil **globalizace** charakterizované rychlým otevíráním celosvětových trhů a následným nárůstem a rozmanitostí pohybu kapitálu. Probíhající **technologická revoluce** přeměňuje automobilový průmysl ve velké míře z tradičního odvětví založeného na výrobě na odvětví založené na znalostech. Na domácí půdě automobilový průmysl přijímá důležitá a často obtížná opatření k **optimalizaci své nákladové základny a výrobních procesů**, jež vyvolávají obavy ohledně **restrukturalizací** a **přemisťování průmyslu**.

Tyto činitele ve spojení s potřebou **chránit životní prostředí, zajistit ochranu lidského zdraví a životů** a fungovat v prostředí **vysokých cen ropy** vedly k tomu, že výrobní odvětví čelí novým problémům, povinnostem a příležitostem, které mohou změnit jak výrobní odvětví, tak i jeho výrobky.

Vzájemné působení politiky a výrobního odvětví by mělo usilovat o zlepšení rámcových podmínek výroby motorových vozidel a pečlivě analyzovat dopady budoucí regulační činnosti na náklady a konkurenceschopnost. Komise se domnívá, že veřejná politika by měla být předvídatelná a zároveň by měla odrážet stále složitější požadavky společnosti a předjímat tendence na světových trzích. V souladu s iniciativou ke **zlepšení právní úpravy** Komise zahájila rozsáhlý přezkum právních předpisů a politiky týkajících se automobilového průmyslu zřízením **skupiny na vysoké úrovni CARS 21**, v jejímž rámci se sešly všechny hlavní zúčastněné strany, aby Komisi poskytly rady ohledně možností budoucí politiky[2].

Toto sdělení obsahuje **posouzení Komise a reakci veřejné politiky na zprávu předloženou skupinou CARS 21**[3]. Jako takové Evropskému parlamentu a Radě ukazuje, jakým směrem Komise hodlá vést budoucí politiku týkající se automobilového průmyslu.

Návrhy a iniciativy obsažené v tomto sdělení se snaží:

- nadále zlepšovat fungování vnitřního trhu;
- nadále zjednodušovat právní předpisy týkající se automobilového průmyslu a internacionalizovat právní prostředí pro automobilový průmysl;

---

[2] Další podrobnosti viz: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm.

[3] Závěrečnou zprávu skupiny CARS 21 lze nalézt na: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf.

- nadále podporovat silniční dopravu, která by byla udržitelná z hlediska ochrany životního prostředí;
- zvyšovat bezpečnost na evropských silnicích;
- přispívat k tomu, aby celosvětové prostředí, v němž evropský automobilový průmysl působí, bylo spravedlivé;
- podporovat vzestup výzkumu a vývoje v oblastech strategického zájmu.

2. PŘEMĚNA PRŮMYSLU?

Nedávné snahy automobilových výrobců o zlepšení produktivity a snížení nákladů přilákaly pozornost veřejnosti a vyvolaly obavy ohledně budoucnosti výroby automobilů v evropských ekonomikách, kde jsou náklady na výrobu vysoké a kde se poptávka po automobilech zvyšuje jen mírně či vůbec. Objevily se obavy, že by výroba automobilů mohla být přemístěna do třetích zemí, protože průmyslové podniky se snaží dosáhnout nižších nákladů a nalézt trhy, které by v budoucnosti mohly vykazovat rychlý růst. Výsledkem stávajících nadměrných kapacit v EU, jakož i větší úlohy flexibilní výroby a automatizace při zlepšování efektivity výroby spolu s investicemi do dalších kapacit v některých členských státech je riziko snižování zaměstnanosti v automobilovém průmyslu.

Některé z právě probíhajících restrukturalizací jsou reakcí na strukturální problémy, které již nějakou dobu existují v určitých částech odvětví. Ačkoli jsou mezi jednotlivými výrobci rozdíly, souvisí většina jejich problémů s řízením úrovně produktivity, náklady a právními předpisy týkajícími se trhu práce. Vysoké fixní náklady, nadměrné strukturální kapacity a nedávné cenové rekordy zaznamenané na celosvětových trzích se základními výrobky v kombinaci s agresivní cenovou konkurencí mezi jednotlivými výrobci vedly řadu společností k tomu, aby upřednostňovaly hledisko dlouhodobé konkurenceschopnosti a zaměřovaly se na zlepšování produktivity a optimalizaci nákladových struktur. Výsledkem tohoto vývoje může být reorganizace výrobních procesů a tendence ke snižování pracovní síly. Celkový dopad může být vzhledem k tomu, že dodavatelé automobilového průmyslu představují nedílnou součást výroby automobilů, dále zhoršen sekundárními vlivy na řetězec automobilových dodavatelů.

Ve střednědobém horizontu lze považovat za pravděpodobné, že vozidla pro evropský trh budou ve velké míře montována v Evropě. Ačkoli se toto průmyslové odvětví stále více globalizuje, zůstávají charakteristiky poptávky na různých trzích poměrně rozdílné a většina automobilových společností si poměrně velký podíl své výroby ponechává „na místě“. Vysoká míra nenávratných výdajů do stávajících výrobních zařízení, nárůst flexibilní výroby a míra kvalifikace evropských pracovníků, jak se zdá, tento závěr podporuje. Problémy, které způsobuje agresivnější mezinárodní hospodářská soutěž, by však v dlouhodobém horizontu mohly narůstat. Pokud jde o místní výrobu, rychle se rozvíjející oblasti s nízkými náklady, jež jsou v blízkosti EU, avšak mimo ni, jsou pro evropské výrobce automobilů velkým lákadlem.

V souladu se strategií Komise pro růst a zaměstnanost[4] je snahou tohoto sdělení vytvořit příznivé rámcové podmínky pro inovativní a vzkvétající automobilový průmysl, a minimalizovat tak potřebu restrukturalizace. Nicméně pokud společnost rozhoduje o své vlastní organizaci a organizaci práce, nemůže Komise do těchto obchodních rozhodnutí zasahovat. Jakákoli výsledná přeměna by nicméně měla být provedena v souladu se směrnicemi Společenství o informování pracovníků a konzultacích s nimi, kolektivním propouštění a o evropských radách zaměstnanců[5]. Kromě toho může regionální politika z dlouhodobého hlediska pomoci při minimalizaci nákladů spojených s přeměnou, a to prostřednictvím podpory nezbytných strukturálních změn. Určitou roli při zmírňování krátkodobých sociálních nákladů přeměny mohou sehrát nástroje, jako jsou Evropský sociální fond, Evropský fond regionálního rozvoje a nově zřízený Fond pro přizpůsobení se globalizaci, například tím, že pracovníkům poskytnou školení, která jim umožní nalézt si novou práci. Tyto fondy rovněž hrají významnou roli při vytváření lepších strukturálních podmínek pro ekonomické aktivity, které na oplátku poskytují nové pracovní příležitosti. Komise by dále měla usilovat o příznivé rámcové podmínky, které společnostem umožní v rané fázi předvídat problémy související s hospodářskou soutěží a odpovídajícím způsobem na ně reagovat. Komise v této záležitosti svolá fórum o restrukturalizaci automobilového průmyslu, jehož úkolem bude řešit problémy a lépe předvídat změny a přizpůsobovat se těmto změnám[6].

Pro evropský automobilový průmysl je v současné době charakterická silná cenová konkurence, vysoké ceny za materiál a energie, silný důraz na řízení nákladů a restrukturalizace výrobních procesů. Z politické perspektivy tlak na zaměstnanost a zaměření na kontrolu výdajů znamená, že Komise bude pečlivě analyzovat dopady zaměstnanosti a konkurenceschopnosti budoucích aktivit v oblasti právních předpisů.

3. LEPŠÍ PRÁVNÍ RÁMEC PRO VÝROBNÍ ODVĚTVÍ

3.1. Vnitřní trh: schvalování typu vozidel

Politika vnitřního trhu pro motorová vozidla v současnosti závazně upravuje tři kategorie vozidel (osobní vozidla, motocykly a traktory). Je založena **na systému schvalování typu vozidel v rámci celého ES**[7], který se ukázal jako vysoce účinný. Komise se domnívá, že tento systém by měl být zachován a jeho **přínosy by měly být rozšířeny, aby zahrnovaly více výrobků automobilového průmyslu** (např. lehká užitková vozidla, autobusy a nákladní vozidla).

Komise se domnívá, že **jakmile se vozidlo dostane na trh, měl by vnitřní trh fungovat účinněji**. Stálým zdrojem obav občanů a podniků jsou zejména problémy s technickou způsobilostí a postupy registrace.

---

4 Viz sdělení Komise KOM(2005)474 v konečném znění: Plnění lisabonského programu Společenství: Politický rámec k posílení zpracovatelského průmyslu EU – cesta k integrovanějšímu přístupu k průmyslové politice.

5 Např. směrnice 2002/14/ES, směrnice 98/59/ES a směrnice 94/45/ES.

6 Viz sdělení Komise nazvané Restrukturalizace a zaměstnanost, KOM(2005) 120.

7 Směrnice Rady 70/156/EHS, Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1–15.

Komise[8]:

– přijala návrh na novou rámcovou směrnici o schvalování motorových vozidel[9] za účelem povinného rozšíření postupu schvalování typu vozidel v rámci celého ES na všechny kategorie vozidel a vyzývá Evropský parlament a Radu, aby tento návrh co nejdříve přijaly;

– do návrhu nové rámcové směrnice zahrnula ustanovení o systému schvalování částí a zařízení, která jsou rozhodující pro bezpečnost a ochranu životního prostředí.

Dále

Komise:

1. v roce 2007 aktualizuje interpretační sdělení o postupech schvalování typu a registrace vozidel, která byla dříve registrována v jiném členském státě[10].

3.2. Zjednodušení a internacionalizace právního prostředí

Jedním z důvodů zřízení skupiny CARS 21 byla obava průmyslových podniků, že celkové náklady právních předpisů mají negativní dopad na konkurenceschopnost a že tyto náklady motorová vozidla zbytečně zdražují. V rámci CARS 21 byla zřízena speciální podskupina, která má podrobně prozkoumat právní rámec[11] a zjistit, jaké jsou možnosti zrušení nebo zjednodušení platných právních předpisů.

Na základě přezkumu skupina CARS 21 dospěla k názoru, že většina platných právních předpisů by měla být zachována, neboť jsou tyto předpisy nezbytné pro účely ochrany zdraví, bezpečnosti, spotřebitelů a životního prostředí. Nicméně vzhledem ke skutečnosti, že se Společenství připojilo k více než stovce mezinárodních předpisů souvisejících s motorovými vozidly, které byly přijaty pod záštitou EHK OSN a které lze používat jako alternativy příslušných právních předpisů Společenství, skupina CARS 21 doporučila, že by **38 směrnic mohlo být nahrazeno předpisy EHK OSN**, aniž by došlo ke snížení úrovně bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Dále skupina CARS 21 též rozhodla, že jedna směrnice by mohla být zrušena[12] a určila **25 směrnic a předpisů EHK OSN, v nichž by bylo možné zavést vlastní a virtuální testování** za účelem snížení nákladů výrobního odvětví na plnění požadavků právních předpisů tím, že se správní postupy učiní méně nákladnými a časově náročnými.

Komise tato doporučení podporuje, je si však vědoma toho, že v případech, kdy je to požadováno za účelem splnění cílů EU v oblasti zdraví, životního prostřední nebo jiných politických cílů, je nutné EU ponechat možnost přijímat právní předpisy nezávisle na systému EHK/OSN, a bude usilovat, aby budoucí přesuny k předpisům EHK/OSN probíhaly v souladu s touto potřebou.

---

8 Poznámka: již navržená nebo provedená opatření jsou uváděna s odrážkami a opatření, která Komise v budoucnu hodlá navrhnout, jsou ve sdělení průběžně číslována.

9 KOM (2003) 418 v konečném znění.

10 C 1996/143/04, Úř. věst. C 143, 15.5.1996, s. 4–16.

11 Podrobnosti o tomto přezkumu lze nalézt v příloze II závěrečné zprávy CARS 21.

12 Směrnice Rady 72/306/EHS, Úř. věst. L 190, 20.8.1972, s. 1–23.

Komise:
2. navrhne nahrazení 38 směrnic ES[13] příslušnými předpisy EHK OSN, jakmile bude přijata rámcová směrnice o schvalování typu (podle předpokladů v roce 2007);
3. v letech 2008–09 navrhne zavedení potřebných technických ustanovení pro použití vlastního testování a virtuálního testování v 25 směrnicích ES a předpisech EHK OSN[14];
4. bude vydávat každoroční zprávu pro Evropský parlament o pokroku dosaženém v rámci EHK OSN a při postupu projednávání ve výborech;
5. v letech 2008–09 uváží zjednodušení směrnic 71/127/EHS[15], 74/297/EHS[16], 76/115/EHS[17] a 78/932/EHS[18] a předpisu EHK OSN č. 122[19].

3.3. Silniční doprava udržitelná z hlediska ochrany životního prostředí: integrovaný přístup

Automobily stojí za 12 % **emisí skleníkových plynů** v Evropě a za významnou částí **znečišťujících emisí**. Proto dvěma hlavními oblastmi environmentální politiky spojenými s automobilovým průmyslem jsou tematická strategie o znečišťování ovzduší[20] a strategie Společenství na snížení emisí CO_2[21]. Automobilový průmysl ovlivňuje rovněž politiky EU týkající se odpadu a hluku. Důležitou úlohu v diskusi o podobě a fungování budoucích vozidel budou pravděpodobně hrát rovněž větší obavy související s energií (náklady a zásobování) a ochranou životního prostředí.

Z historických důvodů Společenství znečišťující a neznečišťující emise upravovalo prostřednictvím různých právních nástrojů. Komise chce uvážit ucelenější přístup k politice týkající se emisí, a z toho důvodu považuje za žádoucí ověřit možnost spojení příslušných politik týkajících se emisí. Komise hodlá provést tuto analýzu před tím, než vstoupí v platnost mezní hodnoty emisí Euro 6.

3.3.1. Znečišťující emise

Od přijetí prvních norem pro mezní hodnoty emisí byly **emise NO_x a emise částic** podle měření za podmínek pro schválení typu **sníženy o přibližně 70–90 %**. Komise hodlá mezní hodnoty emisí Euro pro lehká užitková vozidla a těžká nákladní vozidla nadále snižovat v souladu s tematickou strategií o znečišťování ovzduší a bude se snažit, aby byly při zkouškách emisí zohledňovány skutečné emise.

---

13 Příslušné směrnice jsou uvedeny v příloze 2.
14 Příslušné směrnice a předpisy EHK OSN jsou uvedeny v příloze 1.
15 Směrnice Rady 71/127/EHS, Úř. věst. L 68, 22.3.1971, s. 1–17.
16 Směrnice Rady 74/297/EHS, Úř. věst. L 165, 20.6.1974, s. 16–25.
17 Směrnice Rady 76/115/EHS, Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 6–20.
18 Směrnice Rady 78/932/EHS, Úř. věst. L 325, 20.11.1978, s. 1–15.
19 Předpis EHK OSN č. 122: Jednotná technická ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M, N a O z hlediska jejich systémů vytápění, 23. února 2006.
20 KOM (2005) 446.
21 KOM (95) 689 v konečném znění. Strategie Společenství na snížení emisí CO_2 z osobních vozidel a na snížení průměrné spotřeby paliv. Další informace viz rovněž: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

Komise:

– přijala návrh na mezní hodnoty emisí **Euro 5**[22] ke snížení znečišťujících emisí z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel. Přijetí návrhu povede k dalšímu snížení emisí částic z vozidel se vznětovým motorem o 80 % a emisí NOx z vozidel se vznětovým motorem o 20 % a z vozidel se zážehovým motorem o 25 %;

– spolu s Evropským parlamentem a Radou přispěla k dalšímu snížení emisí NOx (**Euro 6**) z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel;

– přijala návrh směrnice o podpoře čistých silničních vozidel prostřednictvím veřejných zakázek[23], jejímž cílem je zlepšení kvality ovzduší (zejména ve městech) a která by měla podpořit uvádění čistých vozidel na trh;

– přijala návrh strategických obecných zásad Společenství pro soudržnost 2007–2013, které podporují investice do udržitelných dopravních sítí a služeb veřejné dopravy poskytujících distribuční sítě pro alternativní paliva pro motorová vozidla.

Komise:

6. v roce 2007 předloží návrh emisních limitů **Euro VI** k dosažení dalšího významného snížení znečišťujících emisí z těžkých nákladních vozidel;

7. pracuje na přijetí celosvětových technických předpisů o zkušebních cyklech emisí pro těžká nákladní vozidla (v ustáleném i v neustáleném stavu), o emisích mimo cyklus a o palubních diagnostických systémech, aby byly lépe zohledněny emise ve skutečných podmínkách;

8. zkoumá možnosti, jak zajistit, aby i postup provádění zkoušek emisí u osobních vozidel lépe zohledňoval skutečné emise.

3.3.2. Snížení emisí CO_2 v odvětví silniční dopravy

Komise bude nadále zastávat integrovaný přístup, jehož cílem je dosáhnout **do roku 2012 cíle EU ve výši 120 g CO_2/km**. Toho lze docílit kombinací opatření na úrovni EU i členských států. Pokud možno v roce 2007 a nejpozději do poloviny roku 2008 Komise navrhne **legislativní rámec** pro dosažení cíle EU ve výši 120 g/km CO_2, jež se bude zaměřovat na povinné snižování emisí CO_2 s cílem dosáhnout u nových vozidel zlepšováním technologií automobilových motorů v průměru hodnoty 130 g/km CO_2, a bude-li to technicky možné, i dalšího snížení emisí CO_2 o 10 g/km nebo ekvivalent této hodnoty díky dalším **technologickým vylepšením a prostřednictvím většího využívání biopaliv**, a to konkrétně prostřednictvím:

a) stanovení požadavků na minimální účinnost klimatizačních systémů;

b) povinného vybavení systémy přesného monitorování tlaku v pneumatikách;

---

22 KOM (2005) 683 v konečném znění.

23 KOM (2005) 634.

c) stanovení maximálních hodnot valivého odporu pneumatik v EU pro pneumatiky osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel;

d) použití ukazatelů rychlostních stupňů, přičemž se zohlední rozsah, v němž spotřebitelé používají taková zařízení v reálných podmínkách jízdy;

e) pokroku v účinnosti paliv u lehkých užitkových vozidel (dodávek) s cílem dosáhnout do roku 2012 175 g emisí CO_2 na km a 160 g emisí CO_2 na km do roku 2015;

f) většího využívání biopaliv, jež mají výrazně lepší vliv na životní prostředí.

Výše uvedená zlepšení by měla být měřitelná, monitorovatelná a odůvodněná a měla by znemožňovat, aby se snížení CO_2 započítávalo dvakrát.

Komise souhlasí s tím, aby byl legislativní rámec týkající **průměrných emisí u nových vozidel** navržen tak, aby byly cíle snižování zcela neutrální z hlediska konkurenceschopnosti a sociálně spravedlivé a udržitelné, aby byly nestranné vůči všem evropským výrobcům automobilů a bránily jakémukoli neoprávněnému narušování hospodářské soutěže mezi výrobci automobilů.

Legislativní rámec bude **v souladu s celkovým cílem EU stanoveným v Kjótském protokolu** a jeho základem bude **důkladné posouzení dopadů**. Dané posouzení dopadů se zaměří na výhody a náklady různých řešení v porovnání se stávajícím stavem průměrných emisí CO_2 při zohlednění nejnovějších dostupných technologií, jež při výrobě automobilů zlepšují životní prostředí.

Kromě legislativního rámce by strategie Komise na snížení emisí CO_2 měla podporovat další úsilí ze strany jiných způsobů silniční dopravy (těžká nákladní vozidla apod.), **ze strany členských států** (zdanění a jiné daňové pobídky v souvislosti s CO_2, využívání veřejných zakázek, řízení dopravy, infrastruktura apod.) **a spotřebitelů** (výběr kupujícího na základě informací, odpovědné chování řidičů).

Komise:

9. předkládá svou budoucí strategii na snižování emisí CO_2 z osobních automobilů prostřednictví integrovaného přístupu, který je souběžně s tímto sdělením popsán i ve sdělení Evropskému parlamentu a Radě o výsledcích přezkumu strategie Společenství na snížení emisí CO2 z osobních automobilů[24];

10. prověří, zda je možné začlenit odvětví silniční dopravy do systému obchodování s emisemi, a to od třetího období přidělování, které začíná v roce 2013;

11. po nedávném přijetí zprávy o dosaženém pokroku v oblasti biopaliv[25] v rámci návrhu sdělení o energetické politice pro Evropu, které jako minimální závazný cíl navrhuje

[24] KOM(2007) 19 v konečném znění.
[25] KOM (2006) 845 v konečném znění.

10 % biopaliv do roku 2020, předloží návrh na revizi směrnice 2003/30/ES[26] o užívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot v dopravě v roce;

12. posoudí dostupné možnosti pro vypracování politického rámce k podpoře užívání biopaliv s většími úsporami emisí skleníkových plynů a bude dále podporovat výzkumné úsilí v oblasti biopaliv druhé generace;

13. v roce 2007 předloží návrh nařízení o motorových vozidlech používajících jako palivo vodík s cílem zajistit bezpečné užívání této technologie;

14. v rámci iniciativy Inteligentní automobil i2010[27] bude sledovat výzkum a vývoj technologií a aplikací založených na informačních a komunikačních technologií, které přispějí k čistší a energeticky účinnější mobilitě, včetně nástrojů pro způsob řízení motorových vozidel, který je šetrný k životnímu prostředí;

15. stanoví inteligentní dopravní systémy, včetně systému Galileo, jako prioritu nadcházejícího akčního plánu týkajícího se logistiky a zelené knihy o městské dopravě s cílem optimalizovat dopravní operace a zajistit pro Evropu bezpečnou a udržitelnou mobilitu;

16. vybízí Evropskou investiční banku, aby podpořila politiku Společenství na snižování emisí CO_2 tím, že přispěje k financování ekonomicky realizovatelných projektů v oblasti účinnosti pohonných hmot a paliv z obnovitelných zdrojů.

3.3.3. Ostatní environmentální politiky

Kromě výše uvedeného mají pro automobilový průmysl význam politiky EU týkající se recyklace vozidel, hluku a klimatizačních zařízení automobilů.

Komise:

– navrhla postupně odstranit některé fluorované skleníkové plyny z klimatizačních systémů automobilů[28] a tento návrh byl Evropským parlamentem a Radou přijat.

Výhledově:

Komise:

17. se bude při příští revizi směrnice o vozidlech s ukončenou životností[29] zabývat otázkou neharmonizovaného provedení této směrnice v členských státech (2009);

18. v období 2007–09 bude usilovat o komplexní přístup k řešení otázek hluku, který bude zahrnovat všechny zúčastněné strany a systémy (např. řízení dopravy, chování řidičů, technologie vozidel a pneumatik, povrchy silnic).

---

26 Směrnice 2003/30/ES, Úř. věst. L 123, 17.5.2003, s. 42–46.
27 KOM (2006) 59 v konečném znění.
28 Směrnice 2006/40/ES, Úř. věst. L 161, 14.6.2006, s. 12–18.
29 Směrnice 2000/53/ES, Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34–43.

3.4. Větší bezpečnost na evropských silnicích: společné úsilí

Při zvyšování bezpečnosti silničního provozu v Evropě bylo dosaženo pozoruhodného pokroku: v průběhu posledních 30 let se provoz na evropských silnicích ztrojnásobil, zatímco počet obětí nehod se v témže období snížil na polovinu. Cena za stále větší mobilitu, jíž se obyvatelé Evropy těší, je však dosud vysoká: nejnovější odhady ukazují, že v roce 2005[30] bylo na evropských silnicích usmrceno přibližně 41 600 osob. Cílem Komise je do roku 2010 dosáhnout na evropských silnicích 50% snížení úmrtnosti[31].

Komise se domnívá, že účinná strategie bezpečnosti silničního provozu by měla být založena na **vzájemných vztazích mezi zlepšováním technologie vozidel, silniční infrastruktury, chování řidičů a vymáhání dodržování předpisů**.

Komise:

- přijala doporučení 2004/345/ES[32] o osvědčených postupech kontroly uplatňování předpisů o řízení pod vlivem alkoholu, dodržování povolené rychlosti a používání bezpečnostních pásů;
- připojila se k předpisu EHK OSN č. 104[33] a pozměněnému předpisu EHK OSN č. 48[34] ke zlepšení viditelnosti nákladních vozidel;
- přijala sdělení o „zpřístupnění systému eCall občanům“[35] s cílem urychlit zavedení systémů eCall, což bylo stanoveno jako priorita v rámci iniciativy e-bezpečnost;
- přijala sdělení o iniciativě Inteligentní automobil[36], jehož cílem je posílit zavádění vyspělých bezpečnostních technologií ve snaze snížit v EU počet obětí nehod;
- přijala návrh směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury[37];
- přijala návrh směrnice o dovybavení těžkých nákladních vozidel registrovaných ve Společenství zrcátky s cílem zamezit mrtvým úhlům v oblasti výhledu směrem dozadu[38].
- přijala návrh strategických obecných zásad Společenství pro soudržnost 2007–2013, který kromě doporučených zásad pro činnost zahrnuje i investice do náležitého řízení dopravy se zvláštním důrazem na bezpečnost.

---

30 Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – zpráva v polovině období: KOM (2006) 74 v konečném znění.

31 KOM(2001) 370 v konečném znění. V roce 2006 byl dokončen přezkum bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, KOM (2006) 314 v konečném znění.

32 Doporučení Komise ze dne 6. dubna 2004, Úř. věst. L 111, 17.4.2004, s. 75–82.

33 Předpis EHK OSN č. 104: Jednotná ustanovení pro schvalování reflexních označení pro těžká a dlouhá vozidla a jejich přípojná vozidla, 22. ledna 1998.

34 Předpis EHK OSN č. 48: Montáž zařízení pro osvětlení a světelnou signalizaci.

35 KOM (2005) 431 v konečném znění.

36 KOM (2006) 59 v konečném znění.

37 KOM (2006) 569 v konečném znění.

38 KOM (2006) 570 v konečném znění.

S ohledem na doporučení skupiny CARS 21 přijala Komise výhledový přístup k bezpečnosti silničního provozu a posoudila možné budoucí návrhy v této oblasti. Proto

Komise v období mezi rokem 2007 a 2009 posoudí příležitost k předložení návrhů týkajících se:

19. povinného zavedení dětských zádržných systémů Isofix ve všech nových vozidlech v kategorii M1;

20. povinného používání denních potkávacích světel (veřejné konzultace k této záležitosti byly zahájeny dne 1. srpna 2006);

21. povinného zavedení elektronické kontroly stability počínaje těžkými nákladními vozidly, následně u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, jakmile bude vypracována zkušební metoda;

22. povinného zavedení kontrolek zapnutí bezpečnostních pásů ve všech nových vozidlech;

23. změny požadavků z II. fáze směrnice o ochraně chodců s cílem zlepšit ustanovení směrnice 2003/102/ES[39];

24. zlepšení přeshraničního vymáhání pokut uložených za porušení dopravních předpisů jiného členského státu EU (veřejné konzultace k tomuto tématu byly zahájeny dne 6. listopadu 2006).

Komise rovněž:

25. prostuduje náklady a přínosy zavedení systémů nouzového brždění do vozidel (zejména těžkých nákladních vozidel) a jejich proveditelnost. Komise rovněž pracuje na studii týkající se těchto systémů a zřídila pracovní skupinu zúčastněných stran, jejímž úkolem je pomoc při této práci;

26. bude pokračovat v úsilí o podporu rozvoje, zavedení a používání systémů aktivní bezpečnosti ve vozidlech a systémů založených na spolupráci mezi vozidlem a infrastrukturou v rámci iniciativy Inteligentní automobil i2010;

27. v roce 2006 přijme třetí sdělení o e-bezpečnosti, které bude Evropský parlament a Radu informovat o dalších opatřeních zaměřených na plné zavedení systémů eCall od roku 2010;

28. bude podněcovat a podporovat financování Společenství v odvětví silniční dopravy pouze v případě projektů, které dodržují osvědčené postupy v oblasti bezpečnosti silničního provozu;

29. vyzývá členské státy, aby dále zlepšovaly vymáhání zákazu řízení pod vlivem alkoholu, omezení rychlosti, používání přileb při jízdě na motocyklu a prosazovaly a vymáhaly používání bezpečnostních pásů.

[39] Směrnice 2003/102/ES, Úř. věst. L 321, 06.12.2003, s. 15–25.

3.5. Obchod a zámořské trhy: úsilí o spravedlivou celosvětovou hospodářskou soutěž[40]

Většina nárůstu celosvětové poptávky po výrobcích automobilového průmyslu v příštím desetiletí bude pocházet z rychle se rozvíjejících hospodářství (např. Čína, Indie, Rusko atd.), mezinárodní rozměr je proto pro konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu rozhodující.

Komise má za to, že příležitost ke zlepšení přístupu evropského výrobního odvětví na trh poskytují **mnohostranná jednání**, ačkoliv je rovněž nutné sledovat **dvoustranný nebo regionální přístup** (prostřednictvím dohod o volném obchodu nebo obdobných ujednání) popřípadě v úzkém vztahu s třetími zeměmi.

V globálním průmyslu jsou podmínky týkající se **přímých zahraničních investic** a zavádění **místní výroby** v třetích zemích stejně důležité jako tradičnější vývozní a dovozní toky. Evropská politika by se měla snažit zajistit, aby fungování evropských poboček v zámoří nepodléhalo nespravedlivé diskriminaci.

Komise je odhodlána zlepšit a rozšířit právní úpravu na mezinárodní úrovni, zejména prostřednictvím rámce EHK OSN (o kterém se pojednává v oddíle 3.2.)[41], omezit necelní **překážky obchodu** a dále rozvíjet rovné podmínky v oblasti regulace na celém světě. Automobilový průmysl vyjádřil rovněž vážné obavy související s vymáháním **práv k duševnímu vlastnictví** v některých částech světa.

Komise má obavy ohledně přístupu na **čínský** trh a podmínek působení na tomto trhu. Ty jsou významné nejen s ohledem na potenciál čínského trhu, ale rovněž proto, že se obdobné problémy mohou objevit na jiných nových velkých trzích.

Komise:

– přijala politiku, jejímž cílem je větší mezinárodní technická harmonizace předpisů týkajících se motorových vozidel v rámci dohod EHK OSN z roku 1958 a z roku 1998;

– formálně požádala o vytvoření skupiny odborníků WTO pro řešení sporů týkajících se zacházení s částmi vozidel dovezenými Čínou. Obdobné stížnosti předložily USA a Kanada.

Co se týká budoucího zaměření politiky:

Komise:

30. posoudí případ od případu možnost vyjednání dvoustranných dohod o volném obchodu se třetími zeměmi (zejména v jihovýchodní Asii) a popřípadě tato jednání zahájí;

---

40 Přístup Komise k obchodní politice byl nastíněn v nedávném sdělení „Globální Evropa: Konkurenceschopnost na světovém trhu“, KOM(2006) 567 v konečném znění.

41 Jak je nastíněno v oddíle 3.2., Komise bude usilovat o to, aby mezinárodní harmonizaci nasměrovala tak, aby EU, bude-li to v budoucnosti nezbytné, umožnila nezávislé přijímání právních předpisů v oblastech týkajících se bezpečnosti a životního prostředí.

31.	bude dále sledovat vývoj obchodní činnosti a právních předpisů v Číně s cílem zajistit, aby byl lepší přístup na trh vyplývající z přistoupení Číny k WTO realizován v praxi;
32.	nadále povede s Čínou formální dialog o otázkách týkajících se čínského právního prostředí ve snaze zajistit podnikatelskému sektoru na tomto trhu rovné podmínky a právní jistotu. V souvislosti s tím bude Komise nadále sledovat vývoj předlohy čínského antimonopolního zákona;
33.	bude dále budovat užší vazby s ruským automobilovým průmyslem v rámci společného hospodářského prostoru EU-Rusko;
34.	bude pokračovat v politice, jejímž cílem je zajistit, aby na celém světě byla prosazována a vymáhána práva k duševnímu vlastnictví prostřednictvím stávajících mezinárodních dohod, a do budoucích dvoustranných dohod bude zařazovat komplexní ustanovení o duševním vlastnictví.

3.6. Výzkum a vývoj: klíč k budoucí konkurenceschopnosti

S přibližně 20 miliardami EUR (přibližně 5 % obratu výrobního odvětví) investovanými do výzkumu a vývoje výrobků je automobilový průmysl v absolutních číslech **největším průmyslovým evropským investorem do výzkumu a vývoje**.

Při zjišťování výzkumných potřeb, jež jsou pro průmysl opodstatněné, hrají důležitou roli technologické platformy. Pro nasměrování budoucího úsilí výzkumu a vývoje celého hodnotového řetězce automobilového průmyslu na úrovni EU a na národní a regionální úrovni byly rozhodující „**vize silniční dopravy v roce 2020“,** program strategického výzkumu vypracovaný **Evropskou poradní radou pro výzkum silniční dopravy** (ERTRAC) a programy vypracované v rámci jiných vhodných technologických platforem[42].

Komise:

– v sedmém rámcovém programu pro výzkum (dále jen „7. RP“) navrhla vytvoření vyhrazené prioritní oblasti „doprava (včetně letectví)“, přičemž navrhovaný rozpočet pro tuto oblast (4 180 EUR v současných cenách) představuje významné navýšení finančních prostředků EU přidělených na inovace v odvětví motorových vozidel;

– v 7. RP navrhla v rámci „informační a komunikační technologie“ pokračování výzkumu v oblasti informačních a komunikačních technologií pro mobilitu, environmentální udržitelnost a energetickou účinnost v návaznosti na výzkum, který se uskutečnil v rámci pátého a šestého rámcového programu.

Komise se domnívá, že v 7. RP je nutné zaměřit evropský výzkum na podpůrný výzkum (např. **technologie pro čisté a energeticky účinné tepelné motory, zabudované bezpečnostní systémy**) a na převratné technologie (**např. vodíkové a palivové články, vývoj hybridů schopných opětovného nabití, biopaliva druhé generace**). Komise se dále

[42] Příkladem jsou platformy pro vodíkové a palivové články, platforma pro moderní inženýrské materiály a technologie, platforma pro integraci inteligentních systémů apod.

domnívá, že je důležité vytvořit rozhodující trhy v oblastech významných pro toto odvětví (potenciálními kandidáty mohou být vodíkové a palivové články, biopaliva atd.).

V širším pojetí jsou součástí projektu inteligentních dopravních systémů nové, bezpečnější, účinnější a méně znečišťující automobilové technologie. Automobilový průmysl se aktivně podílí na řadě technologických platforem[43], které přímo či nepřímo přispívají ke konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a k rozvoji lepších dopravních systémů.

Komise:

35. bude dále rozvíjet spolupráci v oblasti výzkumu a vývoje mezi EU a výrobním odvětvím (zejména prostřednictvím 7. RP);

36. bude usilovat o posílení logické spolupráce ve výzkumu mezi EU, členskými státy a automobilovým průmyslem v rámci systémového přístupu a používat různé typy nástrojů pro podporu výzkumu a vývoje v odvětví motorových vozidel, včetně projektů založených na spolupráci a sítích excelence;

37. zaměří výzkumné programy na zajištění větší účinnosti systému silniční dopravy při současném zvýšení slučitelnosti s ochranou životního prostředí a bezpečností. Zvláštní pozornost bude věnována čistým palivům z obnovitelných zdrojů a inteligentním automobilům a silnicím (např. projekt „Inteligentní automobil“ v rámci iniciativy i2010);

38. zaměří se na využívání partnerství mezi soukromým a veřejným sektorem jakožto nového nástroje průmyslového výzkumu, technologického vývoje a demonstrací. Ve spolupráci s automobilovým průmyslem (a jinými zúčastněnými stranami) připravuje zavedení společné technologické iniciativy v oblasti vodíkových a palivových článků.

39. vybízí evropské finanční instituce, např. Evropskou investiční banku, aby pokračovaly v podpoře výzkumu v odvětví motorových vozidel a aby svou činnost zaměřily na projekty, jejichž výsledkem je vyšší energetická účinnost, snížení emisí a větší bezpečnost, zejména prostřednictvím nového finančního nástroje na sdílení rizik.

3.7. Zdanění a daňové pobídky a hospodářská soutěž na trhu s náhradními díly

3.7.1. Zdanění a daňové pobídky

Diskuse v rámci skupiny CARS 21 naznačily, že jednou z **hlavních překážek účinného fungování vnitřního trhu** jsou považovány různé **systémy zdanění** v oblasti motorových vozidel v jednotlivých členských státech a že by využívání daňových pobídek mělo být v rámci členských států koordinováno a mělo by prokazatelně přispívat k cílům politiky EU v oblastech jako ochrana životního prostředí a bezpečnost. V této souvislosti Evropský parlament a Rada na návrh Komise v rámci nařízení Euro 5 a 6[44] odsouhlasily článek, který upravuje podmínky poskytování finančních pobídek.

---

43 Například platforma pro software NESSI a platforma pro zabudované IT systémy ARTEMIS.

44 KOM(2005) 683 v konečném znění.

Komise:
– navrhla směrnici o daních v oblasti osobních vozidel[45], kterou nyní projednává Evropská rada a Parlament. Komise Parlament a Radu vyzývá, aby předloženou směrnici přijaly co nejdříve.

3.7.2. Hospodářská soutěž na trhu s náhradními díly

Pokud jde o prodej motorových vozidel, Komise bude pokračovat ve svém úsilí, aby bylo zajištěno používání nařízení č. 1400/2002 **o prodeji motorových vozidel**[46] v celém Společenství, přičemž vzhledem k rostoucí složitosti vozidel je nezbytné, aby k příslušným technickým informacím o opravách měli přístup všichni servisní pracovníci ve Společenství. Opatření v této oblasti sledují jasný mandát Evropského parlamentu, jak je stanoven v článku 4 směrnice 98/69/ES[47].

Komise:
– v návrhu na Euro 5[48] zavedla ustanovení, na základě kterého jsou výrobci vozidel povinni zajistit neomezený, standardizovaný přístup k informacím o opravách a údržbě vozidla pro nezávislé servisní pracovníky prostřednictvím internetových stránek ve formátu, který vypracoval technický výbor zúčastněných subjektů (tzv. norma OASIS).

4. DALŠÍ POSTUP

Komise je odhodlána vést politiku zlepšování právní úpravy a domnívá se, že s ohledem na průmyslovou politiku existuje jedinečná příležitost k rozvoji **zvláštní kultury tvorby politiky**. Komise má za to, že jádrem přípravy legislativních nástrojů by měly být zásady jako kvalita právních předpisů, zjednodušení, posouzení dopadů, konzultace zúčastněných stran, doba realizace a volba nástrojů.

Největším problémem v souvislosti s tímto politickým procesem je **vztah mezi předvídatelností na jedné straně a pružností na straně druhé**. Naznačení dlouhodobého směru budoucí právní úpravy nevyhnutelně vyvolává otázky týkající se kvality a dostupnosti údajů použitých při formulování hypotéz o budoucím vývoji ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Je proto nutné zavést mechanismus **pravidelných revizí a přezkumů**.

Ve snaze zajistit pravidelné informování Evropského parlamentu a Rady o procesu v rámci EHK OSN Komise hodlá vydávat každoroční zprávu pro Evropský parlament s aktualizovanými údaji o práci, která se uskutečnila v rámci EHK OSN, a o postupu projednávání ve výborech.

Komise:

45 KOM(2005) 261 v konečném znění.

46 Nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel.

47 Směrnice 98/69/ES, Úř. věst. L 350, 28.12.1998, s. 1–57.

48 KOM (2005) 683 v konečném znění.

40.	v průběhu roku 2009 provede spolu se všemi příslušnými zúčastněnými stranami přezkum opatření navrhovaných v tomto sdělení v polovině období za účelem sledování pokroku a popřípadě přizpůsobení plánu právních předpisů pro automobilový průmysl na základě tohoto přezkumu;
41.	bude ostatní zákonodárné orgány pravidelně informovat o stavu změn v předpisech týkajících se automobilového průmyslu vydáváním každoročního pracovního dokumentu o pokroku, jehož bylo dosaženo v rámci EHK OSN.

PŘÍLOHY

1. Seznam směrnic navrhovaných pro vlastní testování a virtuální testování

2. Seznam směrnic, u nichž bude navrženo nahrazení předpisy EHK OSN

Příloha 1: Seznam směrnic navrhovaných pro vlastní testování a virtuální testování

Směrnice navrhované pro **vlastní testování**:

Směrnice ES:
70/222/EHS (zadní registrační tabulky)
77/389/EHS (odtahové úchyty)
78/316/EHS (označení ovládačů)
78/317/EHS (odmrazování / odmlžování)
78/318/EHS (stírání / ostřikování)
78/549/EHS (kryty kol)
92/21/EHS (hmotnosti a rozměry, osobní automobily)

97/27/ES (hmotnosti a rozměry)
92/114/ES (vnější výčnělky kabin)

Předpisy EHK OSN:

28 (zvuková výstražná zařízení)
48 (montáž zařízení pro osvětlení)
121 (označení ovládačů)
122 (systémy vytápění)
43 (část o montáži bezpečnostních skel)
55 (spojovací zařízení; pouze s ohledem na požadavky na geometrii)

Směrnice navrhované pro **virtuální testování**:

Směrnice ES:

77/389/EHS (odtahové úchyty)
77/649/EHS (výhled směrem dopředu)
78/318/EHS (stírání / ostřikování, s ohledem na požadavky na geometrii)
78/549/EHS (kryty kol)
92/114/ES (vnější výčnělky kabin)

Předpisy EHK OSN:

46 (s ohledem na oblast výhledu směrem dozadu)
21 (s ohledem na požadavky na geometrii vnitřního vybavení)
26 (vnější výstupky)
48 (montáž zařízení pro osvětlení)
55 (spojovací zařízení; pouze s ohledem na požadavky na geometrii)

Příloha 2: Seznam směrnic, u nichž bude navrženo nahrazení předpisy EHK OSN

70/157/EHS (hladiny akustického tlaku)
70/221/EHS (nádrže na kapalná paliva)
70/311/EHS (mechanismus řízení)
70/387/EHS (dveřní zámky a závěsy dveří)
70/388/EHS (zvuková výstražná zařízení)
71/127/EHS (výhled směrem dozadu)
71/320/EHS (brzdová zařízení)
72/245/EHS (vysokofrekvenční rušení)
74/60/EHS (vnitřní výbava)
74/61/EHS (zabezpečení proti krádeži a imobilizér)
74/297/EHS (ochranný mechanismus řízení)
74/408/EHS (pevnost sedadel)
74/483/EHS (vnější výčnělky)
75/443/EHS (rychloměr / zpětný chod)
76/756/EHS (montáž zařízení pro osvětlení)
76/757/EHS (odrazky)
76/758/EHS (svítilny)
76/759/EHS (směrové svítilny)
76/760/EHS (svítilny pro zadní registrační tabulky)
76/761/EHS (světlomety)
76/762/EHS (přední mlhové světlomety)
77/538/EHS (zadní mlhové svítilny)
77/539/EHS (zpětné světlomety)
77/540/EHS (parkovací svítilny)
77/541/EHS (bezpečnostní pásy)
78/316/EHS (označení ovládačů)
2001/56/ES (systémy vytápění)
80/1269/EHS (výkon motoru)
89/297/EHS (boční ochrana)
92/22/ES (bezpečnostní sklo)
92/23/ES (pneumatiky)
94/20/ES (spojovací zařízení)
95/28/ES (hořlavost)
2001/85/ES (autobusy a autokary)
96/79/ES (čelní náraz)
96/27/ES (boční náraz)
98/91/ES (přeprava nebezpečných věcí)
2000/40/ES (ochrana proti podjetí zepředu)