



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 7.2.2007
COM(2007) 22 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI

Posição da Comissão face ao relatório final do grupo de alto nível CARS 21

Uma contribuição para a Estratégia do Crescimento e do Emprego da União Europeia

{SEC(2007) 77}
{SEC(2007) 78}

**COM (2007) 22
COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI

Posição da Comissão face ao relatório final do grupo de alto nível CARS 21

Uma contribuição para a Estratégia do Crescimento e do Emprego da União Europeia

ÍNDICE

SÍNTESE.....	3
1. INTRODUÇÃO.....	6
2. UMA INDÚSTRIA EM TRANSIÇÃO?	7
3. MELHORAR O QUADRO REGULADOR DA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL	8
3.1. Mercado interno: a homologação dos veículos.....	8
3.2. Simplificação e internacionalização do quadro regulador	9
3.3. Transportes rodoviários sustentáveis no plano ambiental: a abordagem integrada ...	10
3.4. Reforçar a segurança nas estradas europeias: um esforço conjunto	14
3.5. Comércio e mercados extracomunitários: trabalhar para uma concorrência global leal	16
3.6. Investigação e Desenvolvimento: a chave para a competitividade no futuro	17
3.7. Tributação, incentivos fiscais e concorrência no mercado de peças sobressalentes ..	19
4. PRÓXIMAS ETAPAS.....	20
Anexo 1: Lista das directivas para as quais serão propostos auto-ensaios ou ensaios virtuais	
Anexo 2: Lista das directivas cuja substituição por regulamentos UNECE será proposta	

SÍNTESE

A presente comunicação aponta a direcção da política automóvel para o futuro. No espírito da iniciativa «**Legislar melhor**», tem por objectivo promover a interacção coerente entre diferentes áreas políticas, garantir previsibilidade e procurar a protecção do interesse público (por exemplo, ambiente e segurança) e, ao mesmo tempo, tentar reduzir o peso da regulamentação no sector.

Apresenta a **posição da Comissão face ao relatório do grupo de alto nível CARS 21**, que reuniu em 2005 as principais partes interessadas (Estados-Membros, indústria, ONG e deputados do PE) para examinar as principais áreas políticas com impacto na indústria automóvel europeia e emitir recomendações em relação à política dos poderes públicos e ao quadro regulador futuros.

No início dos trabalhos do grupo CARS 21, a indústria automóvel mostrou a sua preocupação com o elevado custo cumulativo da legislação. A análise realizada pelo grupo concluiu que o sistema de homologação actual era eficaz, que deveria ser mantido e que a maior parte da legislação era necessária e útil para a protecção da saúde, da segurança, dos consumidores e do ambiente. O grupo CARS 21 identificou, porém, **38 directivas CE susceptíveis de ser substituídas** pelos regulamentos internacionais UNECE (Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa). Identificou igualmente **25 directivas e regulamentos UNECE**, em relação às quais **podem ser introduzidos auto-ensaaios ou ensaios virtuais**. A Comissão apoia estas recomendações, devendo, contudo, garantir que ao remeter para os regulamentos da UNECE, a Comunidade mantenha a sua capacidade de legislar independentemente do sistema da UNECE, se necessário.

Na área do ambiente, a comunicação apoia o prosseguimento da limitação das emissões poluentes em conformidade com a Estratégia temática sobre a poluição atmosférica. Além disso, descreve os elementos-chave da futura estratégia da Comissão para reduzir as **emissões de CO₂ dos veículos automóveis** expostos na comunicação sobre os resultados da revisão da actual estratégia comunitária. A futura estratégia baseia-se numa **abordagem integrada** para atingir o objectivo da UE de 120g de CO₂/km até 2012 através da conjugação da acção da UE e dos Estados-Membros. A Comissão proporá legislação centrada em reduções obrigatórias das emissões de CO₂ para alcançar o objectivo de 130 g/km, em média, para o parque automóvel novo através de avanços tecnológicos a nível dos motores dos veículos, e uma redução adicional de 10 g de CO₂/km, ou equivalente se for tecnicamente necessário, através de outros avanços tecnológicos e de uma utilização acrescida dos biocombustíveis. Incentivará esforços adicionais dos Estados-Membros e dos consumidores. Esta estratégia deve ser vista no contexto da comunicação da Comissão recentemente adoptada «Uma política energética para a Europa»¹.

A comunicação identifica uma série de medidas a considerar na área da segurança rodoviária. São propostas várias acções em relação aos veículos, das quais a mais significativa é a inclusão do **Controlo Electrónico da Estabilidade** nos veículos novos. A comunicação sublinha a necessidade de adoptar uma abordagem holística para a segurança rodoviária que envolva as características dos veículos, as infra-estruturas e os utentes das vias públicas.

¹ COM(2007) 1 final.

A comunicação enuncia as principais preocupações do sector automóvel em matéria de política comercial. Propõe avaliar o potencial da utilização de **acordos comerciais bilaterais** (nomeadamente na Ásia) para melhorar o acesso ao mercado e frisa a necessidade de fazer valer os **direitos de propriedade intelectual** à escala mundial.

No domínio da investigação e desenvolvimento, a comunicação identifica os **combustíveis renováveis e não poluentes** e os **veículos e estradas inteligentes** como as principais prioridades de investigação. Adota uma abordagem prospectiva e sublinha que a Comissão tem a intenção de arrancar com uma iniciativa tecnológica conjunta em matéria de **células de hidrogénio e de combustível** e de apresentar um regulamento sobre veículos que utilizem o hidrogénio como combustível.

A presente comunicação é o fruto de uma vasta **consulta e de um diálogo aprofundado com as partes interessadas** sobre questões automóveis; a Comissão espera que a mesma contribua para a cultura e a metodologia de definição das políticas no futuro.

1. INTRODUÇÃO

A **mobilidade** oferecida pelos transportes rodoviários constitui uma condição prévia do modo de vida actual dos europeus. Os veículos sustentam o nosso estilo de vida ao facilitar a interacção social e uma distribuição fiável das mercadorias no continente.

A complexa cadeia de valor da indústria automóvel desempenha um **papel substancial na economia europeia**, e a sua importância decorre, em grande medida, das interacções entre as estruturas económicas nacionais e internacionais.

A indústria automóvel opera à escala mundial, afirmando-se como um dos motores da **globalização**, caracterizada pela abertura rápida dos mercados mundiais e pelo consequente aumento e diversidade da circulação dos capitais. A **revolução tecnológica** actualmente em curso está a transformar a indústria automóvel, tornando este sector tradicional de base industrial cada vez mais um sector baseado no conhecimento. A nível interno, a indústria automóvel está a tomar medidas importantes, e não raro difíceis, para **optimizar a estrutura de custos e os processos de produção**, o que suscita receios de **reestruturações e realocações**.

Estes factores, combinados com a necessidade de **proteger o meio ambiente natural, salvaguardar a saúde e a vida humanas** e de operar num **contexto caracterizado por um nível elevado dos preços do petróleo**, criaram uma situação em que a indústria automóvel é confrontada com novos desafios, responsabilidades e oportunidades susceptíveis de alterar o sector e os respectivos produtos.

As interacções políticas com a indústria automóvel deveriam tentar melhorar as condições gerais para a produção de veículos e analisar cuidadosamente os impactos da actividade reguladora futura nos custos e na competitividade. A Comissão considera que a acção dos poderes públicos deve ser previsível, sem deixar de reflectir correctamente as exigências cada vez mais complexas da sociedade e de antecipar as tendências dos mercados mundiais. Em conformidade com a iniciativa «**Legislar melhor**», a Comissão iniciou um reexame completo da regulamentação e das políticas relativas ao automóvel instituindo o **grupo de alto nível CARS 21**, que reuniu as principais partes interessadas com vista a aconselhar a Comissão sobre opções políticas para o futuro².

A presente comunicação contém a **avaliação e a resposta da Comissão em matéria de acção pública ao relatório apresentado pelo grupo CARS 21**³. Neste sentido, a Comissão aponta ao Parlamento Europeu e ao Conselho a direcção que pretende imprimir à política automóvel no futuro.

As propostas e iniciativas expostas na presente comunicação têm por objectivo:

- continuar a melhorar o funcionamento do mercado interno;

² Para mais informações, ver:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

³ O relatório final do grupo CARS 21 pode ser consultado em:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

- continuar a simplificar a legislação automóvel e a internacionalizar o respectivo quadro regulador;
- continuar a promover o transporte rodoviário sustentável no plano ambiental;
- continuar a melhorar a segurança nas estradas europeias;
- contribuir para assegurar à indústria automóvel europeia um ambiente operacional equitativo a nível mundial;
- incentivar mais investigação e desenvolvimento nas áreas com interesse estratégico.

2. UMA INDÚSTRIA EM TRANSIÇÃO?

Os esforços recentes das empresas do sector automóvel para melhorar a produtividade e reduzir os custos atraíram a atenção do público e suscitaram preocupações quanto ao futuro da indústria automóvel nas economias da Europa em que os custos de produção são elevados e o crescimento da procura de veículos é baixo ou nulo. Existem receios de que a produção automóvel possa ser transferida para países terceiros, dado que o sector procura baixar os custos e aceder a mercados com potencial de crescimento rápido. O excesso de capacidade actualmente existente na UE e o papel crescente da produção flexível e da automatização na melhoria da eficiência da produção, associados aos investimentos em capacidade adicional em alguns Estados-Membros, aumentam os riscos de redução do emprego no sector automóvel.

Algumas das reestruturações actuais são uma reacção a problemas estruturais que já afectavam o sector há algum tempo. Apesar das variações entre os diferentes produtores, os desafios da maioria dos fabricantes situam-se ao nível da gestão dos níveis de produtividade, dos custos e da regulamentação do mercado de trabalho. Os elevados custos fixos, o excesso de capacidade estrutural e os preços mais elevados de sempre recentemente atingidos nos mercados mundiais das matérias-primas, combinados com a concorrência agressiva nos preços entre os diferentes fabricantes, levaram muitas empresas a concentrarem-se na competitividade a longo prazo através da melhoria da produtividade e da optimização das estruturas de custos. Este processo pode, por sua vez, levar à reorganização dos processos de produção e a uma tendência para a redução da mão-de-obra. O impacto global pode ser ainda agravado pelas repercussões na cadeia de abastecimento do sector, uma vez que os fornecedores são parte integrante da construção automóvel.

A médio prazo, parece provável que a montagem de veículos para o mercado europeu seja realizada essencialmente na Europa. Embora esta indústria esteja a tornar-se cada vez mais global, as características da procura mantêm-se relativamente distintas nos diferentes mercados e a maioria dos construtores automóveis mantém uma parte significativa da sua produção *in situ*. O nível elevado dos custos irrecuperáveis nas instalações de produção existentes, o aumento da produção flexível e os níveis de competência dos trabalhadores europeus parecem reforçar esta conclusão. Contudo, os desafios colocados por uma concorrência internacional mais agressiva são susceptíveis de aumentar a mais longo prazo. Em termos de localização da produção, as áreas de crescimento rápido, com baixos custos, próximas mas fora da UE, estão a atrair uma atenção significativa dos fabricantes europeus de veículos.

Em conformidade com a estratégia da Comissão para o crescimento e o emprego⁴, a presente comunicação pretende criar condições de enquadramento favoráveis para uma indústria automóvel inovadora e próspera e minimizar, assim, a necessidade de reestruturações. No entanto, quando uma empresa toma decisões sobre a sua organização e modalidades de trabalho, a Comissão não pode interferir nessas decisões comerciais. Contudo, qualquer transição resultante dessas decisões deverá ser realizada em conformidade com as directivas comunitárias relativas à informação e à consulta dos trabalhadores, aos despedimentos colectivos e aos conselhos de empresa europeus⁵. Além disso, numa perspectiva a mais longo prazo, a política regional pode contribuir para minimizar os custos da transição, promovendo as mudanças estruturais necessárias. Instrumentos como o Fundo Social Europeu, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e o novo Fundo de Ajustamento à Globalização podem contribuir para a atenuação dos custos sociais da transição a curto prazo, por exemplo através da formação dos trabalhadores com vista a permitir-lhes encontrarem novos empregos. Estes fundos desempenham igualmente um papel significativo na criação de melhores condições estruturais para a actividade económica, que acabam por resultar em novas oportunidades de emprego. Por seu turno, a Comissão deverá esforçar-se por suscitar condições gerais favoráveis que permitam às empresas prever atempadamente os desafios da concorrência e responder-lhes de uma forma socialmente responsável. Neste sentido, a Comissão irá convocar um fórum sobre a reestruturação da indústria automóvel, tendo em vista fazer face aos desafios e melhor antever a mudança e adaptar-se-lhe.⁶

A indústria automóvel europeia caracteriza-se actualmente por uma forte concorrência nos preços, preços elevados das matérias-primas e da energia, uma grande ênfase na gestão dos custos e uma reestruturação dos processos de produção. De uma perspectiva política, a pressão sobre o emprego e a ênfase na contenção dos custos implicam que a Comissão analise cuidadosamente as consequências de futuras iniciativas reguladoras sobre o emprego e a competitividade.

3. MELHORAR O QUADRO REGULADOR DA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL

3.1. Mercado interno: a homologação dos veículos

Existem três categorias de veículos a motor (veículos ligeiros de passageiros, motociclos e tractores) que estão obrigatoriamente sujeitas à regulamentação do mercado interno. Esta regulamentação baseia-se no **sistema de homologação CE de modelos de veículos completos**⁷, o qual demonstrou uma eficácia elevada. A Comissão considera que este sistema deve ser mantido e os seus **benefícios alargados a outros produtos automóveis** (por exemplo, veículos comerciais ligeiros, autocarros e camiões).

É convicção da Comissão que **o mercado interno deveria funcionar de forma mais eficiente depois de o veículo entrar no mercado**. Em especial, os problemas com as inspecções técnicas e os procedimentos de registo ainda são uma fonte de preocupação para cidadãos e empresas.

⁴ Ver comunicação da Comissão COM(2005) 474 final. Aplicar o Programa Comunitário de Lisboa: Um enquadramento político para reforçar a indústria transformadora da UE – rumo a uma abordagem mais integrada da política industrial

⁵ Por exemplo, a Directiva 2002/14/CE, a Directiva 98/59/CE e a Directiva 94/45/CE.

⁶ Ver a comunicação da Comissão sobre a reestruturação e o emprego COM(2005) 120.

⁷ Directiva 70/156/CEE do Conselho, JO L 42 de 23.2.1970, p. 1-15.

A Comissão⁸:

- adoptou uma proposta de uma nova directiva-quadro relativa à homologação dos veículos a motor⁹ com vista a alargar de forma obrigatória o procedimento de homologação CE de modelos de veículos completos a todas as categorias de veículos e insta o Parlamento Europeu e o Conselho a adoptar esta proposta o mais rapidamente possível;
- incluiu, na nova proposta de directiva-quadro, uma disposição relativa a um regime de autorização de peças e equipamento essenciais para a segurança e o desempenho ambiental.

Além disso:

a Comissão:

1. actualizará, em 2007, a Comunicação interpretativa da Comissão relativa aos processos de recepção e de matrícula de veículos anteriormente matriculados noutro Estado-Membro¹⁰.

3.2. Simplificação e internacionalização do quadro regulador

Uma das razões para a criação do grupo CARS 21 foi a preocupação expressa pela indústria automóvel de que o custo cumulativo da regulamentação afectasse negativamente a competitividade e tornasse os veículos desnecessariamente caros. Foi constituído um subgrupo no seio do grupo CARS 21 para examinar o quadro regulador¹¹ e identificar as possibilidades de revogar ou de simplificar a legislação em vigor.

Após o exame, o grupo CARS 21 concluiu que a maior parte da legislação em vigor deve ser mantida dado ser necessária à protecção da saúde, da segurança, dos consumidores e do meio ambiente. Todavia, tendo em conta que a Comunidade aderiu a mais de 100 regulamentos internacionais relativos aos veículos, adoptados sob os auspícios da UNECE, que são aplicáveis em vez da legislação comunitária correspondente, o grupo CARS 21 considerou que **38 directivas poderiam ser substituídas por regulamentos UNECE**, sem que se verificasse qualquer redução do nível de segurança e de protecção do ambiente. Além disso, o grupo CARS 21 identificou uma directiva que poderia ser revogada¹² e **25 directivas e regulamentos UNECE nos quais** poderiam ser introduzidos **auto-ensaios e ensaios virtuais** com vista a reduzir os custos de conformidade com as regras vigentes suportados pela indústria automóvel, tornando os procedimentos administrativos menos onerosos e mais céleres.

A Comissão apoia estas recomendações, mas está consciente da necessidade de manter a possibilidade de a UE legislar de forma independente do sistema da UNECE quando tal for

⁸ De notar que as acções que já foram propostas ou realizadas são apresentadas com travessões, ao passo que as acções que a Comissão pretende propor estão numeradas consecutivamente ao longo da comunicação.

⁹ COM(2003) 418 final.

¹⁰ C 1996/143/04, JO C 143 de 15.5.1996, p. 4-16.

¹¹ A análise desenvolvida encontra-se no anexo II do relatório final do grupo CARS 21.

¹² Directiva 72/306/CEE do Conselho, JO L 190 de 20.8.1972, p. 1-23.

necessário para responder a objectivos da UE em termos de saúde, ambiente ou outros objectivos políticos e procurará efectuar a passagem futura para os regulamentos da UNECE de uma forma compatível com esta necessidade.

A Comissão:

2. proporá a substituição de 38 directivas CE¹³ pelos regulamentos UNECE correspondentes uma vez adoptada a directiva-quadro relativa à homologação (data prevista: 2007);
3. proporá, em 2008-9, a introdução das disposições técnicas necessárias para o recurso aos auto-ensaios e ensaios virtuais em 25 directivas CE e regulamentos UNECE¹⁴;
4. apresentará anualmente ao Parlamento Europeu um documento sobre os progressos realizados na UNECE e no processo de comitologia;
5. considerará, em 2008-09, uma simplificação das Directivas 71/127/CEE¹⁵, 74/297/CEE¹⁶, 76/115/CEE¹⁷ e 78/932/CEE¹⁸, bem como do Regulamento n.º 122 da UNECE¹⁹.

3.3. Transportes rodoviários sustentáveis no plano ambiental: a abordagem integrada

Os veículos automóveis são responsáveis, na Europa, por 12% das emissões de **gases com efeito de estufa** e por uma parte significativa das **emissões poluentes**. Consequentemente, as duas principais áreas da política ambiental ligadas à indústria automóvel são a Estratégia temática sobre a poluição atmosférica²⁰ e a Estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂²¹. As políticas da UE no domínio dos resíduos e do ruído interagem igualmente com o sector automóvel. Preocupações crescentes com a energia (custo e aprovisionamento) e o ambiente são susceptíveis de desempenhar um papel importante no debate sobre a forma e o funcionamento dos veículos do futuro.

3.3.1. Emissões poluentes

Desde a adopção das primeiras normas de emissões Euro, foram alcançadas **reduções de aproximadamente 70-90% nas emissões de NOx e de partículas** medidas de acordo com as condições de homologação. A Comissão pretende continuar a restringir os limites de emissões Euro para os veículos comerciais ligeiros e pesados em conformidade com a Estratégia

¹³ A lista das directivas em causa figura no anexo 2.

¹⁴ A lista das directivas e dos regulamentos UNECE em causa figura no anexo 1.

¹⁵ Directiva 71/127/CEE do Conselho, JO L 68 de 22.3.1971, p. 1-17.

¹⁶ Directiva 74/297/CEE do Conselho, JO L 165 de 20.6.1974, p. 16-25.

¹⁷ Directiva 76/115/CEE do Conselho, JO L 24 de 30.1.1976, p. 6-20.

¹⁸ Directiva 78/932/CEE do Conselho, JO L 325 de 20.11.1978, p. 1-15.

¹⁹ Regulamento n.º 122 da UNECE: Prescrições técnicas uniformes aplicáveis à homologação de veículos das categorias M, N e O no que respeita aos seus sistemas de aquecimento, 23 de Fevereiro de 2006.

²⁰ COM(2005) 446

²¹ COM(95) 689 final: Estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e melhorar a economia de combustível. Para mais informações, consultar igualmente:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

temática sobre a poluição atmosférica e esforçar-se-á no sentido de melhor fazer reflectir as emissões reais durante o processo de ensaio das emissões.

A Comissão:

- adoptou uma proposta de limites de emissões **Euro 5**²² com vista a reduzir as emissões poluentes dos veículos ligeiros de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. A adopção desta proposta permitirá uma redução adicional de 80% das emissões de partículas dos veículos a diesel e uma redução de, respectivamente, 20% e 25% das emissões de NOx dos veículos a diesel e a gasolina;
- contribuiu, com o Parlamento Europeu e o Conselho, para uma redução adicional das emissões de NOx (**Euro 6**) dos veículos ligeiros de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros;
- adoptou uma proposta de Directiva relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes através dos contratos públicos²³ que visa melhorar a qualidade do ar (particularmente nas cidades) e deverá apoiar a colocação no mercado de veículos não poluentes;
- adoptou a proposta com as orientações estratégicas comunitárias para a coesão 2007-2013, que promovem o investimento em redes sustentáveis de transportes e serviços de transportes públicos comuns, bem como a implantação de redes de distribuição de combustíveis alternativos.

A Comissão:

6. apresentará, em 2007, uma proposta para os limites de emissões **Euro VI** tendo em vista alcançar uma redução adicional significativa das emissões poluentes dos veículos pesados;
7. está a preparar a adopção de regulamentação técnica a nível mundial sobre os ciclos de ensaios de emissões dos veículos pesados (ciclos estáveis e transientes), as emissões fora de ciclo e os sistemas de diagnóstico a bordo, de forma a melhor fazer reflectir as condições de emissões reais;
8. está a examinar as opções que permitam assegurar que o procedimento de ensaio das emissões dos veículos ligeiros de passageiros também tenham melhor em conta as emissões reais.

3.3.2. Redução das emissões de CO₂ do sector dos transportes rodoviários

A Comissão prosseguirá a sua abordagem integrada com vista a alcançar o **objectivo da UE de 120g de CO₂/km até 2012**. Este objectivo pode ser alcançado através de uma conjugação da acção da UE e dos Estados-Membros. Tendo em vista atingir o objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km, a Comissão proporá um **quadro legislativo**, se possível em 2007 e o mais tardar em 2008, centrado em reduções obrigatórias das emissões de CO₂ para alcançar o objectivo de 130 g/km, em média, para o parque automóvel novo através de avanços

²² COM(2005) 683 final.

²³ COM(2005) 634

tecnológicos a nível dos motores dos veículos e uma redução adicional de 10 g de CO₂/km, ou equivalente se for tecnicamente necessário, através de outros **avanços tecnológicos e uma utilização acrescida dos biocombustíveis**, a saber:

- a) estabelecimento de requisitos mínimos de eficiência para os sistemas de ar condicionado;
- b) instalação obrigatória de sistemas precisos de controlo da pressão dos pneus;
- c) fixação na UE de limites máximos de resistência ao rolamento para os pneus montados em veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros;
- d) utilização de indicadores de mudança de velocidades, tendo em conta a frequência do recurso a estes dispositivos pelos consumidores, nas condições de condução reais;
- e) progressos no domínio da eficiência do combustível dos veículos comerciais ligeiros (furgonetas), com vista a atingir 175 g de CO₂/km até 2012 e 160 g de CO₂/km até 2015;
- f) utilização acrescida de biocombustíveis que maximizem o desempenho ambiental.

As medidas acima serão susceptíveis de medição, controlo, justificação e não deverão originar uma dupla contabilização das reduções de CO₂.

A Comissão entende que o quadro legislativo destinado a aplicar o objectivo de média para o parque automóvel novo será definido de modo a assegurar que os objectivos de redução sejam neutros em termos de concorrência, socialmente equitativos e sustentáveis, imponham as mesmas exigências aos fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções injustificadas da concorrência entre os fabricantes de automóveis.

O quadro legislativo será **compatível com o objectivo global de atingir os objectivos da UE no âmbito do protocolo de Quioto** e assentará numa **avaliação de impacto aprofundada**. Essa avaliação de impacto deverá identificar os benefícios e os custos das diferentes opções em relação à situação actual das emissões médias de CO₂, tendo em conta as últimas tecnologias disponíveis para melhorar o desempenho ambiental da tecnologia automóvel. Para além do quadro legislativo, a estratégia da Comissão para reduzir as emissões de CO₂ deverá incentivar **esforços adicionais** por parte de: outros meios de transporte rodoviário (veículos pesados, etc.); **Estados-Membros** (tributação do CO₂ e outros incentivos fiscais, utilização do aprovisionamento público, gestão do tráfego, infra-estruturas, etc.) e **consumidores** (escolha informada no momento da compra, comportamento responsável ao volante).

A Comissão:

- 9. apresentará, paralelamente à presente comunicação, a sua futura estratégia para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos automóveis através da abordagem integrada descrita acima na sua comunicação ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os

resultados da revisão da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos automóveis²⁴;

10. explorará a possibilidade de incluir o sector dos transportes rodoviários no regime comunitário de comércio de licenças de emissão da UE para o terceiro de período de distribuição de quotas que começa em 2013;
11. apresentará, em 2007 — no seguimento da recente adopção do Relatório sobre os Progressos em Biocombustíveis²⁵, no quadro da comunicação «Uma política energética para a Europa» na qual foi proposto um objectivo mínimo vinculativo de 10% de biocombustíveis até 2020 — uma proposta de reexame da Directiva 2003/30/CE²⁶ relativa à promoção da utilização de biocombustíveis ou de outros combustíveis renováveis nos transportes.
12. examinará as opções disponíveis para elaborar um enquadramento político que incentive o uso dos biocombustíveis que permitam maiores reduções dos gases com efeito de estufa e continuará a apoiar os esforços de I&D no domínio dos biocombustíveis de segunda geração;
13. apresentará, em 2007, uma proposta de regulamento relativo aos veículos a motor que utilizem hidrogénio como combustível para assegurar a utilização segura desta tecnologia;
14. apoiará, no âmbito da iniciativa i2010 «Veículo Inteligente»²⁷, a investigação e o desenvolvimento de tecnologias e aplicações com base nas tecnologias da informação e da comunicação (TIC) que contribuam para uma mobilidade mais limpa e energeticamente mais eficiente, incluindo ferramentas para uma condução ecológica;
15. colocará os sistemas de transportes inteligentes, incluindo Galileu, no centro do seu próximo plano de acção sobre logística e do Livro Verde sobre o transporte urbano, com vista a otimizar as operações de transportes e alcançar uma mobilidade segura e sustentável para a Europa;
16. insta o Banco Europeu de Investimento a apoiar a política comunitária de redução das emissões de CO₂ mediante a participação no financiamento de projectos economicamente viáveis nos domínios do uso eficiente dos combustíveis e dos combustíveis renováveis.

3.3.3. Outras políticas ambientais

Para além do que precede, as políticas da UE em matéria de reciclagem de veículos, do ruído e dos aparelhos móveis de ar condicionado revestem interesse para a indústria automóvel.

²⁴ COM(2007) 19 final.

²⁵ COM(2006) 845 final.

²⁶ Directiva 2003/30/CE, JO L 123 de 17.5.2003, p. 42-46.

²⁷ COM(2006) 59 final.

A Comissão:

- propôs o abandono progressivo do uso de certos gases fluorados com efeito de estufa nos sistemas de ar condicionado móveis²⁸, medida que foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho.

Perspectivas para o futuro:

A Comissão:

17. abordará, durante o próximo reexame da Directiva relativa aos veículos em fim de vida²⁹, a questão da aplicação não harmonizada desta directiva nos diferentes Estados-Membros (2009);
18. procurará, em 2007-2009, aplicar uma abordagem global às questões do ruído, envolvendo todas as partes interessadas e todos os sistemas em causa (gestão do tráfego, comportamento dos condutores, tecnologia dos veículos e dos pneus, piso das rodovias, etc.).

3.4. Reforçar a segurança nas estradas europeias: um esforço conjunto

Foram realizados progressos notáveis no que respeita à melhoria da segurança rodoviária na Europa: nos últimos 30 anos o tráfego nas estradas europeias triplicou e o número de vítimas mortais caiu para metade durante o mesmo período. A mobilidade cada vez maior dos europeus ainda tem um preço elevado: segundo as últimas estimativas, morreram cerca de 41 600 pessoas nas estradas europeias em 2005³⁰. O objectivo declarado da Comissão é reduzir o número de mortos nas estradas europeias em 50%³¹ até 2010.

Para a Comissão, uma estratégia eficaz de segurança rodoviária deve assentar na **interacção entre os progressos realizados na tecnologia dos veículos, na infra-estrutura rodoviária, no comportamento dos condutores e na aplicação da regulamentação**.

A Comissão:

- adoptou a Recomendação 2004/345/CE³² sobre as melhores práticas em matéria de fiscalização do cumprimento das regras relativas à condução sob o efeito do álcool, ao excesso de velocidade e à utilização do cinto de segurança;
- aderiu ao Regulamento n.º 104 da UNECE³³ e alterou o Regulamento n.º 48³⁴ da UNECE com vista a melhorar a conspicuidade dos veículos pesados;

²⁸ Directiva 2006/40/CE, JO L 161 de 14.6.2006, p. 12–18.

²⁹ Directiva 2000/53/CE, JO L 269 de 21.10.2000, p. 34–43.

³⁰ Balanço intercalar do Programa de acção europeu para a segurança rodoviária: COM(2006) 74 final.

³¹ COM(2001) 370 final. A avaliação intercalar do Livro Branco sobre os transportes, publicado em 2001 pela Comissão Europeia, foi concluída em 2006, COM(2006) 314 final.

³² Recomendação da Comissão de 6 de Abril de 2004, JO L 111 de 17.4.2004, p. 75–82.

³³ Regulamento n.º 104 da UNECE: Prescrições uniformes relativas à homologação das marcações retro-reflectoras para veículos pesados e longos e seus reboques, 22 de Janeiro de 1998.

³⁴ Regulamento n.º 48 da UNECE: Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa

- adoptou uma comunicação sobre «Serviço eCall para todos»³⁵ com o objectivo de acelerar a implantação de sistemas «eCall», identificados como uma prioridade no quadro da iniciativa «eSafety»;
- adoptou uma comunicação sobre a iniciativa «Veículo Inteligente»³⁶ que tem por objectivo promover a implantação de tecnologias de segurança avançadas a fim de contribuir para a redução do número de vítimas de acidentes rodoviários na UE;
- adoptou uma proposta de directiva relativa à gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária³⁷;
- adoptou uma proposta de directiva relativa à retromontagem de espelhos em veículos pesados de mercadorias matriculados na Comunidade com o objectivo de evitar os ângulos mortos no campo de retrovisão³⁸;
- adoptou uma proposta com as orientações estratégicas comunitárias de coesão para 2007-2013; entre as orientações de acção recomendadas, figuram o investimento na gestão adequada do tráfego, com uma especial atenção para a segurança.

Tendo em conta as recomendações do grupo CARS 21, a Comissão adoptou uma abordagem prospectiva da segurança rodoviária e avaliou as iniciativas futuras possíveis neste domínio. Consequentemente,

Entre 2007 e 2009, a Comissão examinará a oportunidade de apresentar propostas para:

19. tornar obrigatória a inclusão de sistemas de retenção Isofix para crianças em todos os veículos M1 novos;
20. tornar obrigatória a utilização das luzes de circulação diurna (foi lançada uma consulta pública sobre esta matéria em 1 de Agosto de 2006);
21. tornar obrigatória a inclusão do controlo electrónico da estabilidade, de início nos veículos pesados e em seguida nos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros, logo que tenha sido desenvolvido um método de ensaio;
22. tornar obrigatórios os avisadores do uso do cinto de segurança para todos os veículos novos;
23. alterar os requisitos da fase II da Directiva relativa à protecção dos peões a fim de melhorar as disposições da Directiva 2003/102/CE³⁹;
24. melhorar a aplicação transfronteiriça das multas aplicadas pelas infracções ao código da estrada cometidas noutro Estado-Membro da UE (foi lançada uma consulta pública sobre esta matéria em 6 de Novembro de 2006).

³⁵ COM(2005) 431 final.

³⁶ COM(2006) 59 final.

³⁷ COM(2006) 569 final.

³⁸ COM(2006) 570 final.

³⁹ Directiva 2003/102/CE, JO L 321 de 6.12.2003, p. 15-25.

Além disso, a Comissão:

25. examinará os custos, os benefícios e a viabilidade da introdução de sistemas de travagem de emergência nos veículos (em especial nos veículos pesados). A Comissão está a realizar um estudo sobre esses sistemas e criou um grupo de trabalho constituído pelas partes interessadas para a assistir;
26. prosseguirá os esforços de promoção do desenvolvimento, implantação e utilização de sistemas de segurança activa a bordo dos veículos e de sistemas de cooperação veículo/infra-estrutura no âmbito da iniciativa i2010 «Veículo inteligente»;
27. adoptará, em 2006, a 3.^a comunicação «eSafety», que apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho novas medidas com vista à plena implantação do sistema «eCall» a partir de 2010;
28. incentivará e apoiará o condicionamento do financiamento comunitário ao sector rodoviário a projectos que observem as melhores práticas de segurança rodoviária;
29. convida os Estados-Membros a continuar a melhorar a aplicação da proibição da condução sob os efeitos do álcool, dos limites de velocidade e do uso de capacete nos motociclos e a promover e fiscalizar o uso do cinto de segurança.

3.5. Comércio e mercados extracomunitários: trabalhar para uma concorrência global leal⁴⁰

Durante a próxima década, a maior parte do crescimento da procura mundial dos produtos da indústria automóvel virá de economias que se encontram em rápido desenvolvimento (China, Índia, Rússia, etc.); a dimensão internacional é crucial para a competitividade da indústria automóvel europeia.

A Comissão considera que as **negociações multilaterais** oferecem uma oportunidade para melhorar o acesso da indústria europeia aos mercados e que é igualmente necessário prosseguir com **abordagens bilaterais ou regionais** (através de acordos de comércio livre ou dispositivos similares) nas relações comerciais com os países terceiros em função das necessidades.

Numa indústria global, as condições relativas ao **investimento directo estrangeiro** e ao estabelecimento de uma **produção local** nos países terceiros são tão importantes como os fluxos mais tradicionais de importação/exportação. A política europeia deveria procurar fazer com que as operações das empresas europeias fora da Comunidade não sejam objecto de discriminação injusta.

A Comissão está empenhada em reforçar e alargar a governança reguladora ao nível internacional, em particular no quadro da UNECE (como referido no ponto 3.2.)⁴¹, tendo em vista reduzir os **entraves não aduaneiros ao comércio** e promover a equidade na regulação a

⁴⁰ A abordagem da Comissão para a política comercial foi definida recentemente na comunicação «Europa global: Competir a nível mundial», COM(2006) 567 final.

⁴¹ Como referido no ponto 3.2., a Comissão procurará dirigir-se rumo a uma harmonização internacional de molde a permitir que a UE possa legislar de forma independente em áreas relacionadas com a segurança e o ambiente, se tal se revelar necessário no futuro.

nível mundial. A indústria automóvel também manifestou sérias preocupações em relação ao respeito dos **direitos de propriedade intelectual** (DPI) em algumas regiões do mundo.

A Comissão está preocupada com o acesso ao mercado e respectivas condições de funcionamento na **China**. Estas questões são importantes não só pelo potencial do mercado chinês mas também porque poderão surgir preocupações semelhantes em relação a outros grandes mercados emergentes.

A Comissão:

- adoptou uma política que incentiva uma maior harmonização técnica internacional da regulamentação dos veículos a motor no quadro dos acordos de 1958 e de 1998 da UNECE;
- solicitou formalmente a criação de um painel de resolução de litígios no quadro da OMC para resolver as questões pendentes relacionadas com o tratamento dado pela China às peças de veículos automóveis importadas. Os Estados Unidos e o Canadá apresentaram queixas similares.

No que se refere à orientação futura das políticas:

A Comissão:

30. analisará, caso a caso, a oportunidade de negociar acordos bilaterais de comércio livre com países terceiros (particularmente do Sudeste Asiático) e abrirá as respectivas negociações, se for caso disso;
31. continuará a seguir a evolução da actividade económica e normativa na China para assegurar a tradução prática de um melhor acesso ao mercado em virtude da adesão da China à OMC;
32. prosseguirá um diálogo formal com a China sobre as questões relacionadas com o quadro regulador da China, com vista a assegurar uma igualdade nas condições de concorrência e a segurança jurídica para a comunidade empresarial neste mercado. A este respeito, a Comissão continuará a seguir a evolução do projecto de lei antimonopólio chinesa;
33. continuará a estreitar os laços com a Rússia no sector automóvel no quadro do Espaço Económico Comum UE-Rússia;
34. continuará a sua política com vista a assegurar a promoção e o respeito dos DPI a nível mundial através dos acordos internacionais vigentes e incluirá disposições abrangentes em matéria de propriedade intelectual nos futuros acordos bilaterais.

3.6. Investigação e Desenvolvimento: a chave para a competitividade no futuro

Com cerca de 20 mil milhões de euros (aproximadamente 5% do volume de negócios do sector) consagrados à investigação e ao desenvolvimento de produtos, a indústria automóvel é, **em termos absolutos, o maior investidor industrial em I&D da Europa.**

As plataformas tecnológicas desempenham um papel importante na identificação das necessidades em matéria de investigação relevantes para o sector. O documento «**Vision of road transport in 2020**» (Visão dos transportes rodoviários em 2020), a Agenda para a Investigação Estratégica, elaborada pelo **Conselho Consultivo Europeu para a Investigação em Transportes Rodoviários** (ERTRAC), e outros programas elaborados no âmbito de outras plataformas tecnológicas relevantes⁴² foram fulcrais para definir a orientação dos esforços futuros de I&D de toda a cadeia de valor da indústria automóvel a nível da UE, nacional e regional.

A Comissão:

- propôs, no 7.º Programa-Quadro de Investigação (7.º PQ), a criação de um tema prioritário específico «Transportes (incluindo a aeronáutica)», cujo orçamento proposto (4180 milhões de euros a preços correntes) representa um aumento significativo dos fundos comunitários afectados à inovação no sector automóvel;
- propôs, no 7.º PQ, sob o tema Tecnologias da Informação e da Comunicação, o prosseguimento da investigação nas TIC aplicadas à mobilidade, à sustentabilidade ambiental e à eficiência energética, a partir da investigação realizada durante os 5.º e 6.º Programas-Quadro.

A Comissão considera que é necessário, durante o 7.º PQ, centrar a investigação europeia, por um lado, na investigação incremental (**tecnologias para a produção de motores térmicos não poluentes e energeticamente eficientes, sistemas de segurança integrados**, etc.) e, por outro, nas tecnologias inovadoras (por exemplo, **células de hidrogénio e de combustível, desenvolvimento de veículos híbridos recarregáveis, biocombustíveis de segunda geração**). Além disso, a Comissão considera importante a criação de mercados-piloto em áreas relevantes para este sector (as células de hidrogénio e de combustível e os biocombustíveis poderiam ser candidatos potenciais).

Numa perspectiva mais vasta, novas tecnologias automóveis mais seguras, mais eficientes e menos poluentes fazem parte do conceito de sistemas de transporte inteligentes. A indústria automóvel está activamente envolvida em diversas plataformas tecnológicas⁴³, que contribuem directa ou indirectamente para a competitividade da indústria automóvel e para o desenvolvimento de melhores sistemas de transporte.

A Comissão:

35. continuará a desenvolver a cooperação entre a UE e a indústria em matéria de I&D (essencialmente através do 7.º PQ);
36. procurará reforçar uma colaboração coerente no domínio da investigação entre a UE, os Estados-Membros e a indústria automóvel no âmbito de uma abordagem sistémica e recorrerá a diferentes tipos de instrumentos para apoiar a I&D no sector automóvel, incluindo os projectos colaborativos e as redes de excelência;

⁴² Os exemplos incluem as plataformas para as células de hidrogénio e de combustível, para os materiais e tecnologias de engenharia avançados, para a integração de sistemas inteligentes, etc.

⁴³ Por exemplo, NESSI, a plataforma de software, e ARTEMIS, a plataforma de sistemas informáticos integrados.

37. centrará os programas de investigação na procura de mais eficiência, compatibilidade ambiental e segurança para o sistema de transportes rodoviários. Será dada uma atenção especial aos combustíveis renováveis não poluentes e aos veículos e estradas inteligentes (por exemplo, o projecto «Veículo inteligente» no quadro da iniciativa i2010);
38. procurará utilizar parcerias entre os sectores público e privado como um novo instrumento de investigação industrial, de desenvolvimento tecnológico e de demonstração. Está a preparar, juntamente com a indústria automóvel (e outras partes interessadas), a criação de uma iniciativa tecnológica conjunta na área das células de hidrogénio e de combustível;
39. insta as instituições financeiras europeias, como o Banco Europeu de Investimento, a continuar a apoiar a investigação no sector automóvel e a concentrar as suas actividades em projectos que produzam maior eficiência energética, reduzam as emissões e aumentem a segurança, nomeadamente através do novo Mecanismo Financeiro de Partilha de Riscos.

3.7. Tributação, incentivos fiscais e concorrência no mercado de peças sobressalentes

3.7.1. Tributação e incentivos fiscais

Do debate no seio do grupo CARS 21 concluiu-se que a existência de diferentes **regimes fiscais** para os veículos nos Estados-Membros representa **um dos principais entraves ao bom funcionamento do mercado interno** e que a utilização dos incentivos fiscais deveria ser coordenada entre os Estados-Membros e contribuir de forma palpável para os objectivos políticos da UE em áreas como o ambiente e a segurança. Neste contexto, e ainda sob proposta da Comissão, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram, no Regulamento Euro 5 e Euro 6, um artigo que regula as condições de concessão de incentivos financeiros⁴⁴.

A Comissão:

- propôs uma directiva relativa à tributação aplicável aos veículos ligeiros de passageiros⁴⁵, que está a ser actualmente apreciada pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu. A Comissão insta o Parlamento Europeu e o Conselho a adoptarem a proposta de directiva o mais rapidamente possível.

3.7.2. Concorrência no mercado de peças sobressalentes

No que se refere à distribuição dos veículos, a Comissão continuará a envidar esforços para assegurar que o Regulamento n.º 1400/2002 relativo à **distribuição dos veículos a motor**⁴⁶ é aplicado em toda a Comunidade; tendo em conta a complexidade crescente dos veículos, tornou-se imperativo que todos os reparadores de veículos da Comunidade tenham acesso à **informação técnica necessária à reparação**. As medidas em relação a esta matéria seguem

⁴⁴ COM(2005) 683 final.

⁴⁵ COM(2005) 261 final.

⁴⁶ Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel.

um mandato claro do Parlamento Europeu em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/69/CE⁴⁷.

A Comissão:

- introduziu uma disposição na proposta Euro 5⁴⁸ mediante a qual os fabricantes de veículos são obrigados a oferecer aos reparadores independentes acesso ilimitado e normalizado à informação sobre a reparação e a manutenção dos veículos através de sítios Web num formato desenvolvido por um comité técnico das partes interessadas (formato OASIS).

4. PRÓXIMAS ETAPAS

A Comissão está empenhada em levar à prática a sua política de melhor regulamentação, considerando existir uma oportunidade única para desenvolver uma **cultura distinta de elaboração das medidas no que se refere à política industrial**. A Comissão entende que princípios como a qualidade da legislação, a simplificação, as avaliações de impacto, as consultas das partes interessadas, os prazos de realização e a escolha dos instrumentos devem estar na raiz do desenvolvimento das propostas legislativas.

O desafio mais difícil inerente a um tal processo político é a **relação entre a previsibilidade, por um lado, e a qualidade e a flexibilidade, por outro**. Definir as orientações da regulamentação a longo prazo suscitará inevitavelmente questões quanto à qualidade e à disponibilidade dos dados utilizados para formular hipóteses sobre o futuro a médio e longo prazo. Convém, assim, criar um mecanismo de **revisão e reexame regulares**.

Com vista a garantir que o Parlamento Europeu e o Conselho sejam regularmente informados sobre o processo em curso, a Comissão prevê apresentar anualmente ao Parlamento Europeu um documento com o ponto da situação sobre o trabalho realizado na UNECE e o processo de comitologia.

A Comissão:

40. efectuará, durante o ano 2009, com todas as partes interessadas, um balanço intercalar das acções propostas na presente comunicação tendo em vista avaliar os progressos realizados e, se necessário, adaptar o quadro regulador automóvel com base nos resultados desse balanço;
41. informará regularmente os co-legisladores sobre o estado das alterações aos regulamentos relativos ao sector automóvel mediante a publicação de um documento de trabalho anual sobre os progressos realizados na UNECE.

ANEXOS

1. Lista das directivas para as quais serão propostos auto-ensaios ou ensaios virtuais

⁴⁷ Directiva 98/69/CE, JO L 350 de 28.12.1998, p. 1-57.

⁴⁸ COM(2005) 683 final.

2. Lista das directivas cuja substituição por regulamentos UNECE será proposta

Anexo 1: Lista das directivas para as quais serão propostos auto-ensaios ou ensaios virtuais

Auto-ensaios:

Directivas CE:

70/222/CEE (chapa de matrícula da retaguarda)
77/389/CEE (ganchos de reboque)
78/316/CEE (identificação dos comandos)
78/317/CEE (degelo/desembaciamento)
78/318/CEE (limpa pára-brisas/lava pára-brisas)
78/549/CEE (recobrimento das rodas)
92/21/CEE (massas e dimensões, veículos ligeiros de passageiros)

97/27/CE (massas e dimensões)
92/114/CE (saliências exteriores das cabinas)

Regulamentos UNECE:

28 (avisadores sonoros)
48 (instalação dos dispositivos de iluminação)
121 (identificação dos comandos)
122 (sistemas de aquecimento)
43 (parte relativa à montagem das vidraças de segurança)
55 (engates; apenas no tocante aos requisitos geométricos)

Ensaaios virtuais:

Directivas CE:

77/389/CEE (ganchos de reboque)
77/649/CEE (campo de visão para a frente)
78/318/CEE (limpa pára-brisas/lava pára-brisas, no tocante aos requisitos geométricos)
78/549/CEE (recobrimento das rodas)
92/114/CE (saliências exteriores das cabinas)

Regulamentos UNECE:

46 (no tocante ao campo de retrovisão)
21 (no tocante aos requisitos geométricos dos arranjos interiores)
26 (saliências exteriores)
48 (instalação dos dispositivos de iluminação)
55 (engates; apenas no tocante aos requisitos geométricos)

Anexo 2: Lista das directivas cuja substituição por regulamentos UNECE será proposta

70/157/CEE (níveis sonoros)
70/221/CEE (reservatórios de combustível)
70/311/CEE (esforço de direcção)
70/387/CEE (fechos e dobradiças de portas)
70/388/CEE (avisador sonoro)
71/127/CEE (visibilidade para a retaguarda)
71/320/CEE (travagem)
72/245/CEE (supressão das interferências radioeléctricas)
74/60/CEE (arranjo interior)
74/61/CEE (dispositivos anti-roubo e de imobilização)
74/297/CEE (comportamento do dispositivo de direcção em caso de colisão)
74/408/CEE (resistência dos bancos)
74/483/CEE (saliências exteriores)
75/443/CEE (aparelho indicador de velocidade/marcha atrás)
76/756/CEE (instalação dos dispositivos de iluminação)
76/757/CEE (reflectores)
76/758/CEE (luzes)
76/759/CEE (indicadores de mudança de direcção)
76/760/CEE (dispositivos de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda)
76/761/CEE (faróis)
76/762/CEE (luzes de nevoeiro da frente)
77/538/CEE (luzes de nevoeiro da retaguarda)
77/539/CEE (luzes de marcha atrás)
77/540/CEE (luzes de estacionamento)
77/541/CEE (cintos de segurança)
78/316/CEE (identificação dos comandos)
2001/56/CE (sistemas de aquecimento)
80/1269/CEE (potência dos motores)
89/297/CEE (protecção lateral)
92/22/CE (vidraças de segurança)
92/23/CE (pneumáticos)
94/20/CE (engates)
95/28/CE (inflamabilidade)
2001/85/CE (autocarros)
96/79/CE (colisão frontal)
96/27/CE (colisão lateral)
98/91/CE (transporte de mercadorias perigosas)
2000/40/CE (protecção à frente contra o encaixe)