



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 7.2.2007
COM(2007) 22 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21ви век

**Позиция на Комисията относно окончателния доклад на Групата на високо
равнище CARS 21**

Принос към стратегията на Европейския съюз за икономически растеж и заетост

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

COM (2007) 22
СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА
ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21ви век

**Позиция на Комисията относно окончателния доклад на Групата на високо
равнище CARS 21**

Принос към стратегията на Европейския съюз за икономически растеж и заетост

СЪДЪРЖАНИЕ

	ОБОБЩЕНИЕ	3
1.	Увод	4
2.	ИНДУСТРИЯ В ПРЕХОД?	6
3.	ПОДОБРЯВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА РАМКА НА ИНДУСТРИЯТА: ДОПЪЛНЕНИЕ КЪМ CARS 21	8
	3.1. Вътрешен пазар: типово одобрение на превозни средства	8
	3.2. Опростяване и интернационализация на нормативната уредба	9
	3.3. Екологично устойчив пътен транспорт: интегриран подход	10
	3.4. Повишаване безопасността по европейските пътища: общи усилия	15
	3.5. Търговия и отвъдморски пазари: стремеж към лоялна световна конкуренция	17
	3.6. Изследователска и развойна дейност: ключ към бъдеща конкурентоспособност	18
	3.7. Облагане с данъци и финансови стимули, интелектуална собственост и конкуренция	20
4.	СЛЕДВАЩИ СЪПКИ	21
	Приложение 1: Списък от директиви, които да засягат самотестирането и виртуалното тестване	
	Приложение 2: Списък от директиви, които да бъдат предложени за замяна с регламенти на (ИКЕ/ООН)	

ОБОБЩЕНИЕ

Това съобщение очертава насоката на бъдещата политика в областта на автомобилите. В духа на **по-доброто регулиране** то цели стимулиране на ясно взаимодействие между различните области на политиката, осигуряване на предсказуемост и търсене на начини за защита на обществените интереси (напр. околна среда и безопасност) опитвайки се същевременно да намали нормативната тежест за индустрията.

То представя позицията на Комисията по отношение на Групата на високо равнище CARS 21, която събра заинтересованите страни (държавите-членки, представители на индустрията, неправителствени организации и членове на Европейския парламент) през 2005 г., за да бъдат разгледани основните области от политиката, засягаща Европейската автомобилна промишленост и да бъдат направени препоръки за бъдещата обществена политика и нормативна рамка.

От основаването на групата CARS 21, сред автомобилпроизводителите съществува загриженост поради постоянно увеличаващата се цена, свързана със законодателните промени. Прегледът, направен от CARS 21 показва, че действащата система за типовото

одобрение е ефективна, трябва да се поддържа и по-голяма част от законодателните промени са били необходими с оглед на опазването на здравето и сигурността на потребителите и околната среда. Групата CARS 21 посочи 38 директиви, които могат да бъдат заместени с международни регламенти на ИКЕ/ООН (Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации). Също така посочи 25 директиви и регламенти на ИКЕ/ООН, в които може да бъде въведено самотестирането и виртуалното тестиране. Комисията поддържа направените препоръки, но гарантира, че по отношение на регламентите на ИКЕ/ООН Общността ще запази независимостта си по отношение на системата на ИКЕ/ООН там, където намира, че е необходимо.

В областта на околната среда със съобщението се одобрява допълнителното ограничаване на вредните емисии в съответствие с Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха. Освен това, то описва ключовите елементи от бъдещата стратегия на Комисията за **намаляване на емисиите CO₂** от леките автомобили, изложени в съобщението, базирано на резултати от прегледа на настоящата стратегия на Комисията. Бъдещата стратегия се опира на **интегриран подход** за постигането на ниво от 120 г/км CO₂ до 2012 г. чрез комбинация от действия от страна на Европейския съюз и държавите-членки. Комисията ще предложи законодателство, като акцентира върху задължителното намаляване на емисиите от CO₂, за да се постигне ниво от 130 г/км CO₂ за сравнително скоро произведени автомобили със средствата на подобряването на автомобилната технология, както и бъдещо намаление от 10 г/км CO₂, или ако има техническа необходимост – аналогично такова, чрез средствата на допълнителни технически подобрения и увеличена употреба на биогорива. Това ще окуражи допълнителните усилия от страна на държавите-членки и на потребителя. Стратегията трябва да се разглежда в контекста на наскоро приетото съобщение на Комисията относно енергията за Европа.¹

В съобщението са набелязани за разглеждане редица мерки в областта на пътната безопасност. Предлагат се редица действия по отношение напревозните средства, най-важното от които е наличие на **електронно управление на стабилността** в новите превозни средства. В съобщението се подчертава необходимостта от възприемане на холистичен подход към пътната безопасност, обхващащ характеристиките на превозните средства, инфраструктурата и участниците в пътното движение.

В съобщението търговската политика е съобразена с основните проблеми на автомобилния сектор. В него се предлага да се оценят възможностите за използване на **двустранни търговски споразумения** (особено в азиатския регион) за подобряване на достъпа до пазара и се подчертава потребността за глобално налагане на **права на интелектуална собственост**.

За изследователската и развойна дейност, като основни приоритети в съобщението се определят **чистите възобновяеми горива и интелигентните превозни средства и пътища**. То прилага ориентиран към бъдещето подход и очертава намерението на Комисията да положи основите на инициатива за съвместно разработване на технологии, свързани с **водородни и горивни клетки**, както и да придвижи регламент относно превозните средства, които ползват водород за гориво.

¹ COM (2007) 1 final

Това съобщение се базира на широки **консултации и диалог на заинтересованите страни** по свързани с автомобилостроенето въпроси и Комисията изразява надежда, че то ще допринесе за културата и методологията на разработване на политика в бъдеще.

1. Увод

Мобилността, осигурявана от пътния транспорт, е предпоставка за съвременния начин на живот на европейците. Превозните средства допринасят за нашия начин на живот, улеснявайки социалните взаимодействия и надеждното разпределяне на стоките на континента.

Сложната верига от ценности на автомобилната промишленост играе **съществена роля в европейската икономика** и нейното значение в голяма степен произтича от връзките между вътрешните и международни икономически структури.

Автомобилната промишленост функционира по цял свят и е един от двигателите на **глобализацията**, характеризираща се с бързо откриване на глобални пазари и осигуряване на увеличение и разнообразие в движението на капитали. Извършващата се **технологическа революция** трансформира автомобилната промишленост от традиционен, основаващ се на производство сектор, в такъв, който все повече се основава на познания. На национално ниво автомобилната промишленост предприема важни и често трудни стъпки за **оптимизиране на себестойността и производствените процеси**, провокирайки страхове, свързани с **преструктурирането** и с **преместването на мястото на производство**.

Тези фактори, съчетани с потребността за **защита на околната среда, опазване на човешкото здраве и живот** и опериране в **условия на високи цени на петрола** са довели до ситуация, при която индустрията е изправена пред нови предизвикателства, отговорности и възможности, които могат да променят както нея, така и нейните продукти.

Политическите взаимодействия с промишлеността трябва да целят подобряване на рамковите условия на автомобилното производство и внимателно анализиране на отражението на бъдещата регулаторна дейност върху себестойността и конкурентоспособността. Според Комисията държавната политика трябва да е предсказуема, като същевременно правилно да отразява все по-сложните обществени потребности и да предвижда тенденциите на световните пазари. Успоредно с инициативата за **по-добро регулиране**, Комисията инициира всестранин регулаторен и политически обзор в сферата на автомобилите, като сформира **Групата на високо равнище CARS 21**, в която бяха представени всички основни заинтересовани лица и която да консултира Комисията относно бъдещите политически опции².

В това съобщение е представена **оценката на Комисията и политическите реакции, свързани с доклада, представен от Групата CARS 21**³. Като такова, то очертава пред Европейския парламент и Съвета посоката, която Комисията възнамерява да следва при бъдещата политика, свързана с автомобилите.

² За повече подробности:

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

³ Окончателният доклад на групата CARS 21 може да бъде намерен на адрес: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

Предложенията и инициативите, съдържащи се в това съобщение целят да:

- подобрят още повече функционирането на вътрешния пазар
- опростят още повече законодателството, свързано с автомобилите и да търсят интернационализация на свързаната с автомобилите регулаторна среда
- допринесат още повече за екологичен пътен транспорт
- подобрят още повече безопасността по пътищата на Европа
- допринесат за лоялна глобална работна среда за европейската автомобилна индустрия
- стимулират засилена изследователска и развойна дейност в стратегическите области

2. ИНДУСТРИЯ В ПРЕХОД?

Неотдавнашните усилия на автомобилпроизводителите да търсят начини за повишаване на производителността и за намаляване на цените привлякоха вниманието на обществеността и поставиха въпроса за бъдещето на автомобилната индустрия в Западноевропейските икономики при високи производствени цени и леко до почти незабележимо увеличение на търсенето на автомобили на пазара. Съществуват опасения, че производството на автомобили може да бъде прехвърлено в трети страни, тъй като индустрията търси начини за намаляване на базовата цена и за намиране на пазари, за които се очаква да се разрастнат бързо. При наличния свръхкапацитет от производствени мощности в Европейския съюз и нарастващата роля на гъвкавото производство, както и на автоматизацията, при повишаването на ефективността на производството в комбинация с инвестиции в допълнителни мощности в някои държави-членки, налице е риск от намаляване на наемането на работна ръка в сферата на автомобилостроенето.

Някои от текущите реструктурирания са в отговор на структурни проблеми, които съществуват в различни раздели от индустрията от известно време. Въпреки различията между отделните производители, предизвикателството за повечето от тях се изразява в управлението по отношение на производствените нива, цените и трудовото законодателство. Високите фиксирани разходи, структурният свръхкапацитет от мощности и скорошните рекордни нива на цените на стоковите борси, в комбинация с жестоката конкуренция на цените между производителите, накараха много от фирмите да се съсредоточат върху дългосрочната си конкурентноспособност, като се концентрират над оптимизирането на производството и на цените. Това на свой ред вероятно ще доведе до реорганизация на процеса на производство и до тенденция за намаляване на работната сила. Ситуацията се усложнява още повече от отражението на процеса върху веригата от доставчици на части за автомобилостроенето, взети като цяло.

В средносрочен план изглежда все по-вероятно сглобяването на автомобилите, предназначени за европейския пазар, да се изпълнява най-вече в Европа.

Въпреки глобализацията на индустрията, особеностите на търсенето за различните пазари си остават характерни и повечето фирми за автомобилостроене държат по-голямата част от производството си в непосредствена близост. Многото невъзвръщаеми капиталовложения в непригодни производствени мощности, увеличаването на гъвкавото производство и нивото на уменията на европейските работници говорят в полза на направения извод. Въпреки това, предизвикателствата, наложени от все по-ожесточената конкуренция в международен план, ще стават все по-трудно преодолими в дългосрочна перспектива. Що се отнася до ситуирането на производството и темпото на бърз растеж - зоните на производство с ниски цени извън, но все пак в близост до Европейския съюз, привличат все по-трайно интереса на европейските автомобилостроители.

В синхрон със стратегията на Общността за икономически растеж и заетост⁴ това съобщение се стреми към създаването на благоприятни рамкови условия за изпълнена с иновации и процъфтяваща автомобилна индустрия и така да намали нуждата от реструктуриране. Когато една фирма вземе решение относно собствената си организация и работни условия независимо от това, Комисията смята, че не може да се намесва в тези решения. Все пак, всяка произтекла от решенията на фирмата промяна трябва да бъде проведена в съответствие с директивите на Общността, отнасящи се до информирането и консултирането на работниците, колективните уволнения и Европейския работнически съвет⁵. Още повече, че в дългосрочна перспектива регионалната политика може да изиграе съществена роля в намаляването на разходите по прехода като подпомогне необходимите структурни промени. Инструменти като Европейския социален фонд, Европейския фонд за регионално развитие и наскоро учредения Европейски фонд за приспособяване към глобализацията биха могли да изиграят роля при облекчаването на последствията от промяната в социален аспект, например като осигури на работниците подходящо обучение, което ще им позволи да си намерят нова работа. Средствата играят значителна роля за създаването на по-добри структурни условия за икономическа дейност, което на свой ред способства за създаването на нови работни места. Освен това, Комисията трябва да се стреми към създаването на подходящи рамкови условия, които позволяват на фирмите да предвидят предизвикателствата на конкуренцията още в ранен етап и да им отвърнат по един социално отговорен начин. В това отношение Комисията възнамерява да създаде форум "Реструктуриране" за автомобилната промишленост, с цел да се изправи пред предизвикателствата, както и да предвиди по-добре промените и да се адаптира по-лесно към тях.⁶

Автомобилната индустрия в Европа се характеризира за момента със силна конкуренция на цените, скъпо струващи суров материал и енергия, силно удареие върху управлението на стойността на продукта и реструктуриране на процеса на производство. От гледна точка на политическата перспектива

⁴ Виж Съобщение на Комисията COM(2005)474 окончателен: за изпълнение на Лисабонската програма на Общността: Политическа рамка за укрепване на производството в ЕС - към един интегриран подход за индустриална политика.

⁵ Напр. Директива 2002/14/ЕО, Директива 98/59/ЕО и Директива 94/45/ЕО

⁶ Виж съобщението на Комисията относно реструктурирането и наемането на работна ръка COM(2005) 120

натискът относно наемането на работна ръка и съсредоточаването върху управлението на стойността на продукта предполагат, че Комисията внимателно ще анализира влиянието върху наемането на работна ръка и конкурентноспособността на бъдещата си нормативна дейност.

3. ПОДОБРЯВАНЕ НА НОРМАТИВНАТА РАМКА НА ИНДУСТРИЯТА:

3.1. Вътрешен пазар: типово одобрение на превозни средства

С политиката в областта на вътрешния пазар по отношение на моторните превозни средства (МПС) понастоящем се регулират задължително три категории превозни средства (леки автомобили, мотоциклети и трактори). Тя се основава на **Системата на Европейската общност за типово одобрение на превозни средства**⁷, която е доказала голямата си ефективност. Според Комисията, тя трябва да бъде запазена и **разширена, за да обхване повече автомобилни продукти** (напр. лекотоварни превозни средства, автобуси и камиони).

Според Комисията **вътрешният пазар трябва да функционира по-ефективно след достигането на превозното средство до пазара**. По-специално, проблемите с техническата изправност и регистрационните процедури все още предизвикват загриженост сред гражданите и фирмите.

Комисията:

- е приела предложение за нова Рамкова директива за одобрение на МПС⁸ която да разшири Процедурата на Европейската общност за типово одобрение на превозни средства до задължително обхващане на всички категории превозни средства и призовава Европейския парламент и Съвет да приемат това предложение⁹ колкото е възможно по-скоро.
- е включила в новото предложение за Рамкова директива разпоредба за разрешителен режим за части и оборудване, които са определящи по отношение на безопасността и екологичното функциониране

Освен това,

Комисията:

1. през 2007 г. ще актуализира тълкуванията си за процедурите за типово одобрение и регистрация на превозни средства, които са вече регистрирани в друга държава-членка¹⁰

⁷ Директива 70/156/ЕИО на Съвета, ОВ L 42, 23.2.1970 г., стр. 1–15

⁸ Трябва да се отбележи, че действия, които вече са били предложени или приложени са въведени в текста с тирета, а действията, които Комисията възнамерява да предложи в бъдеще, са въведени в целия текст на съобщението с поредни номера.

⁹ СОМ (2003) 418 окончателен

¹⁰ С 1996/143/04, ОВ С 143, 15.5.1996 г., стр. 4-16

3.2. Опростяване и интернационализация на регулаторната среда

Една от причините за създаването на групата CARS 21 е загрижеността, изразена от представителите на автомобилната индустрия, че цената на промените в нормативната уредба има негативен ефект върху конкурентноспособността и води до ненужно повишение на цената на превозните средства. Като част от CARS 21, бе сформирана подгрупа, която да следи нормативната рамка¹¹ и да търси възможности за намаляване и опростяване на законодателството.

След обстойно проучване групата CARS 21 стигна до извода, че по-голяма част от законодателството трябва да се запази, поради факта, че е в услуга на здравето и сигурността на потребителите и на околната среда. Въпреки това, в светлината на факта, че Общността се е съгласила с над 100 международни регламента, касаещи превозните средства и приети под егидата на ИКЕ/ООН, които са приложими като алтернативи на съответното законодателство на Общността, групата CARS 21 посочи 38 директиви, които могат да бъдат заместени с международни регламенти на ИКЕ/ООН без поражения в областта на сигурността и защитата на околната среда. В добавка групата CARS 21 е посочила директива, която може да бъде отменена¹², и посочи 25 директиви и регламенти на ИКЕ/ООН, в които може да бъде въведено самотестирането и виртуалното тестиране, за да се намали цената, която автомобилпроизводителите плащат, като занижи цената на административните процедури и ги съкрати.

Комисията поддържа препоръките, но също така си дава ясна сметка за нуждата от запаждане на възможността за независимо от системата на ИКЕ/ООН законодаване от страна на Европейския съюз, там, където има необходимост да се постигнат дадени цели по отношение на здравеопазването, околната среда или други цели на политиката и ще се стреми да прави нови стъпки в посока регламентите на ИКЕ/ООН по начин, съвместим с тази нужда.

Комисията:

2. ще предложи замяна на 38 директиви на ЕО¹³ със съответни регламенти на (ИКЕ/ООН) веднага след приемането на Рамковата директива за типово одобрение (което се очаква да стане през 2007 г.)
3. през 2008-9 г. ще предложи въвеждане в 25 директиви на Европейската общност и регламенти на (ИКЕ/ООН)¹⁴ на необходимите технически разпоредби за използване на самотестиране и виртуално тестиране
4. ежегодно ще подготвя доклади до Европейския парламент за постигнатия от (ИКЕ/ООН) напредък и процеса на комитология

¹¹ Детайлите от прегледа могат да се видят в Приложение 2 окончателния доклад на CARS 21.

¹² Директива 72/306/ЕИО на Съвета, ОВ L 190, 20.8.1972 г., стр. 1–23

¹³ Съответните директиви са изброени в Приложение 2

¹⁴ Съответните директиви и регламенти на (ИКЕ/ООН) са изброени в Приложение 1

5. през 2008-9 г. ще разгледа възможността за опростяване на директиви 71/127/ЕИО¹⁵, 74/297/ЕИО¹⁶, 76/115/ЕИО¹⁷ и 78/932/ЕИО¹⁸, както и Регламент 122¹⁹ на ОН/ИКЕ

3.3. Екологично устойчив пътен транспорт: интегриран подход

На колите се дължат 12% от **емисиите на парникови газове** в Европа и значителна част от **вредните емисии**. Следователно двете основни области от политиката в областта на околната среда, свързани с автомобилната промишленост са Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха²⁰ и Стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂²¹. Политиката на ЕС, свързана с отпадъците и шума също има допирни точки с автомобилния сектор. Нарасналата загриженост по отношение на енергията (цена и доставки) и на околната среда вероятно ще играят важна роля в дебатите относно формата и функционирането на бъдещите превозни средства.

3.3.1. Вредни емисии

От приемането на първите Евро стандарти за лимити за емисии е постигнато **намаляване от почти 70-90% за емисиите от азотен оксид и твърди частици**, измерено според условията за типово одобрение. Комисията възнамерява да продължи затягането на лимитите за емисии Евро за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства в съответствие с Тематичната стратегия относно замърсяването на въздуха и ще се стреми да работи за по-добро отчитане на реалните емисии в процеса на тестване за емисиите.

Комисията:

- с цел намаляване на емисиите от замърсители от леките и лекотоварните автомобили, е приела предложение за лимити за емисии **Евро 5**²². Приемането на предложението ще доведе до намаляване с още 80% на емисиите от твърди частици от дизеловите автомобили и съответно с 20% и 25% на емисиите от азотен оксид от превозни средства с дизелови или бензинови двигатели.
- е допринесла, съвместно с Европейския парламент и Съвет, за допълнително намаляване на емисиите на азотен оксид (**Евро 6**) от леките и лекотоварните автомобили

¹⁵ Директива 71/127/ЕИО на Съвета, ОВ L 68, 22.3.1971 г., стр. 1–17

¹⁶ Директива 74/297/ЕИО на Съвета, ОВ L 165, 20.6.1974 г., стр. 16–25

¹⁷ Директива 76/115/ на Съвета, ОВ L 24, 30.1.1976 г., стр. 6–20

¹⁸ Директива 78/932/ на Съвета, ОВ L 325, 20.11.1978 г., стр. 1–15

¹⁹ Регламент № 122 на (ИКЕ/ООН): Единни технически предписания за одобряване на автомобили от категории М, N и О по отношение на техните отоплителни системи, 23 февруари 2006 г.

²⁰ СОМ (2005) 446

²¹ СОМ (95) 689 окончателен, Стратегия на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили и повишаване икономииите на гориво. За допълнителна информация вижте също:

²² http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

СОМ (2005) 683 окончателен

- е приела предложение за Директива за поощряване на незамърсяващи превозни средства за пътен транспорт чрез обществена поръчка²³, целяща подобряване качеството на въздуха (особено в градовете) и подкрепя навлизането на пазара на незамърсяващи автомобили
- е приела решение за Стратегическите насоки на Общността за кохезионна политика 2007-2013 г., което насърчава инвестициите в устойчиви транспортни системи и еднакви обществени транспортни услуги, предвиждайки мрежи за доставка на алтернативни горива за превозни средства.

²³

COM (2005) 634

Комисията:

6. през 2007 г. ще излезе с предложение за лимити за емисии **Евро VI** за постигане на допълнително съществено намаляване на вредните емисии от тежкотоварните превозни средства
7. работи за приемане на всеобщи технически правила за циклите за изпитване на емисиите от тежкотоварни превозни средства (както устойчиви, така и преходни цикли), извън-циклични емисии и за бордови диагностични системи, така че по-добре да се отразяват емисиите в реални условия
8. разглежда възможностите за гарантиране, че в процеса на изпитване за емисиите от леки автомобили също ще се отчитат по-добре емисиите в реални условия

3.3.2. Намаляване на емисиите CO₂ в сектора на пътния транспорт

Комисията ще се стреми към интегриран подход с цел да постигне ниво за Европейския съюз от **120 г/км CO₂ до 2012 г.** Това може да бъде постигнато чрез комбинация от действия от страна на държавите-членки и на Европейския съюз. Комисията ще предложи **нормативна рамка**, ако е възможно през 2007 г. и най-късно до 2008 г., за да се постигне ниво от 120 г/км CO₂, с акцент върху задължителното намаляване на емисиите от CO₂, за да се постигне ниво от 130 г/км CO₂ за сравнително скоро произведени автомобили със средствата на подобряването на автомобилната технология, както и бъдещо намаление от 10 г/км CO₂, или ако има техническа необходимост—аналогично такова, чрез средствата на допълнителни **технически подобрения и увеличена употреба на биогорива**, и по-специално:

- а) чрез изисквания за минимална ефективност по отношение на системите за климатизация;
- б) задължителна поддръжка на прецизни системи за контрол на налягането на гумите;
- в) задаване на максимални ограничения за съпротивлението при търкаляне на гумите за Европейския съюз за гумите на леките автомобили и лекотоварните превозни средства;
- г) употребата на индикатори за смяна на скоростта, като се вземе предвид степента, до която такива уреди се използват от потребителите в реални условия при шофиране;
- д) напредък по отношение на горивната ефективност при лекотоварните автомобили (микробуси) със стремеж за постигане на нива от 175 г/км CO₂ до 2012 г. и 160 г/км CO₂ до 2015 г.;
- е) повишена употреба на биогорива, които способстват за опазването на околната среда;

Горните мерки ще бъде измерими, контролируеми, прозрачни и избягващи двойното отчитане на намаляването на CO₂.

Комисията даде съгласие за изграждането на нормативна рамка, въвеждаща **обекта "средностатистически нов автомобил"**, чиято цел е да потърси неутрални за конкуренцията и социално справедливи и устойчиви обекти на мерките за намаляване на емисиите, съобразени с разнообразието на автомобилостроенето в Европейския съюз и да избегне всякакво необосновано нарушаване на конкуренцията между автомобилостроителите.

Нормативната рамка ще бъде в **съответствие с глобалния стремеж за постигане на целите от Киото** и ще бъде изградена върху **задълбочена оценка на въздействието**. Такава задълбочена оценка на въздействието ще представи преимуществата и цената на различните опции, сравнени с настоящата ситуация, при усреднени емисии на CO₂, като взема предвид развитието на технологиите, свързани с опазването на околната среда, които се ползват при производството на автомобили.

Отвъд нормативната рамка, стратегията на Общността за намаляване на емисиите CO₂ ще окуражи **допълнителните усилия** и по отношение на други средства на автомобилния транспорт (тежкотоварните автомобили и т.н.) **от страна на държавите-членки** (чрез данъчно облагане, свързано с намаляването на емисиите на CO₂ и други финансови отстъпки, употреба на обществени поръчки, управление на движението по пътищата, инфраструктура и т.н.) **и от страна на потребителите** (информация за избора като купувач, отговорно поведение на пътя).

Комисията:

9. Комисията представя стратегията си за намаляване на емисиите CO₂ от леките автомобили чрез интегриран подход, както е описано и паралелно на това съобщение в съобщението до Европейския парламент и Съвета относно резултатите от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите CO₂ от леките автомобили²⁴
10. ще проучи възможността за включване на сектора на пътния транспорт в схемата на Европейския съюз за търговия с емисии за третия период за разпределяне на квоти с начало 2013 г.
11. след като наскоро бе приет Доклад за напредъка в областта на биогоривата²⁵ като част от съобщението за енергия за Европа, което предложи минимална цел 10% за биогоривата до 2007 г., се постави въпросът за предложение относно преразглеждане на Директива 2003/30/ЕО²⁶ за използване на био-горива и други възобновяеми горива в транспорта през 2007 г.
12. ще прецени наличните възможности за разработване на политическа рамка за стимулиране използването на биогорива, предлагаща по-голямо намаляване на

²⁴ COM (2007) 19 окончателен

²⁵ COM (2006) 845 окончателен

²⁶ Директива 2003/30/, ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 42-46

	парниковите газове и ще продължи да подкрепя развойната и изследователска дейност за второ поколение биогорива
13.	през 2007 г. ще представи предложение за Регламент за използване от МПС на водород като гориво с цел осигуряване на безопасно използване на тази технология
14.	в рамките на инициативата "Интелигентен автомобил" ²⁷ ще се стреми към изучаване и разработване на технологии и приложения за по-чиста и по-енергийно-ефективна мобилност, включително средства за екологично шофиране, на базата на информационните и комуникационни технологии (ИКТ)
15.	ще постави интелигентните транспортни системи, включително и "Галилео", в сърцевината на бъдещия си план за действие, свързан с логистиката и Зелената книга за градския транспорт, с цел да оптимизира транспортните операции и да постигне безопасна мобилност за Европа.
16.	поощрява Европейската инвестиционна банка да подкрепи политиката на Общността за намаляване на CO ₂ чрез принос във финансирането на икономически изгодни проекти в областта на ефективността на горивата и възобновяемите горива

3.3.3. Други политики по околната среда

В допълнение към горното, политиката на Европейския съюз, касаеща рециклирането на автомобили, шума и мобилните климатични инсталации има отношение към автомобилната промишленост.

Комисията:

- е предложила прекратяване използването в мобилните климатични системи на флуорирани парникови газове МКс)²⁸, което е прието от Европейския парламент и Съвета

С поглед към бъдещето:

Комисията:

- при следващата ревизия на Директивата за края на живота на превозните средства²⁹ ще разгледа въпроса за нехармонизираното прилагане на тази директива в държавите-членки (2009 г.)
- през 2007-2009 г., ще се опита да постигне холистичен подход за разрешаване на проблемите, свързани с шума, в което би трябвало да се включат всички заинтересовани страни и съответни системи (напр. управлението на трафика,

²⁷ COM (2006) 59 окончателен

²⁸ Директива 2006/40/, ОВ L 161, 14.6.2006 г., стр. 12-18

²⁹ Директива 2000/53/ЕО, ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34-43

поведението на водачите, технологиите за производство на автомобили и гуми, повърхностите на пътищата)

3.4. Повишаване безопасността по европейските пътища: общи усилия

По отношение подобряването на безопасността по европейските пътища е постигнат напредък, който заслужава да бъде отбелязан: през последните 30 години трафикът по европейските пътища се е утроил, докато броят на жертвите през същия период е намалял наполовина. Цената на все по-голямата мобилност, на която се радват европейците, все още е висока: последните данни показват, че през 2005 г. по пътищата на Европа са загинали около 41 600 души³⁰. Декларираната цел на Комисията е до 2010 г. да се постигне намаляване на смъртните случаи по европейските пътища с 50%³¹.

Комисията смята, че ефективната стратегия за безопасност по пътищата трябва да се основава на **комбинация от подобрения в автомобилната технология, пътната инфраструктура, поведение на водачите и налагане спазването на изискванията.**

Комисията:

- е приела Препоръка 2004/345/ЕО³² за най-добра практика относно мониторинга на прилагането на правилата по отношение на шофирането след употреба на алкохол, с превишена скорост и използването на предпазни колани
- се присъединява към Регламент 104³³ на ИКЕ/ООН и изменения Регламент 48³⁴ на ИКЕ/ООН за подобряване на видимостта на тежкотоварните превозни средства
- е приела съобщение за Запознаване на гражданите с възможността за спешно повикване(eCall)³⁵ с цел ускоряване разгръщането на системите за спешно повикване, което е определено като приоритет по Инициативата eSafety
- е приела съобщение относно инициативата "Интелигентен автомобил"³⁶ целящо поощряване разгръщането на модерни технологии за безопасност, с цел допринасяне за намаляване на жертвите по пътищата на ЕС
- е приела предложение за директива относно управлението на безопасността на пътната инфраструктура³⁷

³⁰ Междинен преглед на Европейската програма за действие за безопасност по пътищата: COM (2006) 74 окончателен

³¹ COM (2001) 370 окончателен. Междинният преглед на Бялата книга за транспорта за 2001 г. на Европейската комисия е завършен през 2006 г., COM (2006) 314 окончателен

³² Препоръка на Комисията от 6 април 2004 г., ОВ L 111, 17.4.2004 г., стр. 75–82

³³ Регламент № 104 на (ИКЕ/ООН): Единни разпоредби относно одобряването на отразяващи маркировки за тежкотоварни и дълги превозни средства и техните ремаркета, 22 януари 1998 г.

³⁴ Регламент № 48 на (ИКЕ/ООН): Инсталиране на светлинни устройства и устройства за светлинна сигнализация

³⁵ COM (2005) 431 окончателен

³⁶ COM (2006) 59 окончателен

³⁷ COM (2006) 569 окончателен

- е приела предложение за директива относно монтиране на огледала за обратно виждане на тежкотоварните превозни средства, регистрирани в Общността, с цел избягване на мъртви зони в полезрението³⁸
- прие предложение за стратегически насоки на Общността в кохезионната политика за 2007-2013 г. което, между препоръчителните насоки, включва инвестиции в правилното регулиране на движението, с особено ударение върху сигурността.

Като взе предвид препоръките на групата CARS21, Комисията е възприела напредничав подход към безопасността по пътищата и е оценила възможните бъдещи инициативи в тази област. Следователно,

между 2007 and 2009 г., Комисията ще прецени възможността да излезе с предложения да:

19. включи в Isofix системи за задържане на дете, задължителни за всички нови превозни средства от категория M1
20. направи задължително използването на светлините при движение през деня (на 1 август 2006 г. по този въпрос започна допитване сред обществеността)
21. направи задължително монтирането на електронно управление на стабилността, като се започне от тежкотоварните превозни средства, следвани от леките автомобили и лекотоварните превозни средства, веднага след разработването на изпитателен метод
22. направи устройствата, напомнящи за предпазните колани, задължителни за всички нови превозни средства
23. измени изискванията по фаза II на директивата за защита на пешеходците, за да се оптимизират клаузите на Директива 2003/102/ЕО³⁹
24. подобри трансграничното налагане на глоби за нарушаване правилата за движение по пътищата на друга страна-членка на ЕС (на 6 ноември 2006 г. по този въпрос започна допитване сред обществеността)

Също така Комисията:

25. ще изследва разходите, ползите и приложимостта на въвеждането на аварийни спирачни системи в превозните средства (особено тежкотоварните). Комисията провежда проучване на такива системи и е сформирала работна група от заинтересовани страни, която да подпомага дейността
26. ще продължава да полага усилия за насърчаване на разработването, внедряването и използването на активни системи за безопасност в превозните

³⁸ COM (2006) 570 окончателен

³⁹ Директива 2003 /102/ЕО, ОВ L 321, 6.12.2003 г., стр. 15–25

	средства и съгласувани с инфраструктурата на превозните средства системи в рамките на инициативата "Интелигентен автомобил"
27.	ще приеме през 2006 г., третото съобщение относно eSafety , което предлага на вниманието на Европейския парламент и Съвета допълнителни мерки, целящи пълно разгръщане на опцията eCall, от началото на 2010 г.
28.	ще стимулира и подкрепя създаването на условия за финансиране от Общността на проекти за пътен транспорт, при които се следва най-добрата практика за безопасност по пътищата
29.	призовава държавите-членки допълнително да подобрят налагането на наказания за шофиране в пияно състояние, налагането на ограничения на скоростта, налагане на използването на каски от мотоциклетистите и да стимулират и налагат използването на предпазни колани

3.5. Търговия и отвъдморски пазари: стремеж към лоялна световна конкуренция⁴⁰

По-голямата част от увеличеното глобално търсене на продуктите на индустрията през следващото десетилетие ще дойде откъм бързо развиващите се икономики (напр. Китай, Индия, Русия и т.н.) и международното измерение е от определящо значение за конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост.

Комисията вярва, че **многостранныте преговори** дават възможност за подобряване на пазарния достъп за европейската промишленост, но освен това е необходимо да се търсят подходящи **двустранни или регионални подходи** (чрез споразумения за свободна търговия или подобни спогодби) в търговските взаимоотношения с трети страни.

В условията на глобална промишленост **директните инвестиции в чужбина** и създаването на **местно производство** в трети страни са толкова важни, колкото и традиционните потоци на внос и износ. Европейската политика трябва да цели да предотврати нелоялна дискриминация за отвъдморските операции на европейските компании.

Комисията се стреми да засили и разшири регулаторния контрол на международно ниво, в частност чрез рамката на (ИКЕ/ООН) (както е посочено в раздел 2.2.⁴¹), да редуцира **нетарифните бариери за търговия** и да подпомогне развитието на регулаторните дейности по цял свят. От автомобилната промишленост изразяват също сериозна загриженост относно налагането на **правила за интелектуална собственост (ПИС)** в някои части на света.

Комисията проявява загриженост по отношение на достъпа до **китайския пазар** и условията за опериране там. Те са важни не само поради пазарния потенциал на Китай,

⁴⁰ Подходът на Комисията към търговската политика е очертан в предоставеното наскоро съобщение "Глобална Европа: конкурираща се в света" COM(2006) 567 окончателен

⁴¹ Както е отбелязано в раздел 2.2. Комисията ще се стреми към международно хармонизиране по начин, който би позволил на ЕС да законодава независимо в области, свързани с безопасността и околната среда, ако това се налага в бъдеще

но също поради това, че подобни проблеми могат да възникнат и на други големи нововъзникващи пазари.

Комисията:

- е приела политика на стимулиране на засилената международна техническа хармонизация на регламентите за МПС в рамките на споразуменията на (ИКЕ/ООН) от 1958 и 1998 г.
- официално е поискала създаване на Група от специалисти за разрешаване на спорове към Световната търговска организация(СТО), който да решава неуредени въпроси, свързани с третирането на внесени от Китай автомобилни части. Съединените щати и Канада са направили аналогични оплаквания

По отношение на насоката на бъдещата политика:

Комисията:

30. ще оценява за всеки отделен случай възможностите за договаряне на двустранни споразумения за свободна търговия с трети страни (особено в Югоизточна Азия) и ще започва такива преговори ако и когато е подходящо
31. ще продължи да следи развитието на бизнеса и регламентацията в Китай, за да се увери, че след присъединяването на Китай към СТО там практически се реализира подобрен пазарен достъп
32. ще продължи диалога с Китай по въпроси, свързани с Китайската нормативна среда, за да се гарантира наличието на еднородна конкурентна среда и сигурност за бизнеса на този пазар. В тази връзка, Комисията ще продължи да следи развитието на проекта за закона срещу монопола на Китай.
33. ще продължи да гради близки връзки в областта на автомобилостроенето с Русия в рамката на общото икономическо пространство на ЕС и Русия.
34. ще продължи политиката си на осигуряване на разпространение на информация за и налагане на ПИС чрез съществуващите международни споразумения и ще включва всеобхватни клаузи за интелектуална собственост в бъдещите двустранни споразумения

3.6. Изследователска и развойна дейност: ключ към бъдеща конкурентоспособност

С почти 20 милиарда EUR (около 5% от оборота на сектора) инвестирани в изследвания и разработка на продукти, автомобилната промишленост е **най-големият промишлен инвеститор в изследователска и развойна дейност в Европа в абсолютни стойности.**

Технологичните платформи играят важна роля в определяне на изследователските потребности, свързани с индустрията. **“Визия за пътния транспорт през 2020 г.”**, Стратегическата научна програма, разработени от **Европейския консултативен съвет за изследвания в областта на пътния транспорт (ЕКСИОПТ)** и онези, развити на

базата на други аналогични технологични платформи⁴², заемат централно място при определянето на посоката на бъдещите усилия на изследователската и развойна дейност в създаването на добавена стойност за автомобилостроенето в ЕС на национално и регионално ниво.

Комисията:

- в Седмата рамкова програма за научни изследвания (РП7) е предложила разработване на специалната приоритетна тема “Транспорт (включително аеронавтика)”, предложеният бюджет, за която (4180 милиона EUR по текущи цени) представлява съществено увеличение при разпределянето на средства на Общността за иновации в автомобилния сектор
- в РП7, в темата Информационни и комуникационни технологии, е предложила продължаване на изследванията в областта на ИКТ на мобилността, екологичността и енергийната ефективност, на базата на изследователската дейност, извършена по 5-та и 6-та рамкови програми

Комисията счита, че е необходимо европейските изследвания от РП7 да се фокусират едновременно върху постепенно разширяващите се изследвания (напр. **технологии за чисти и енергийно-ефективни термични двигатели, интегрирани системи за сигурност**) и върху революционните технологии (напр. **водородни и горивни клетки, разработване на презареждащи се хибриди, 2-ро поколение биогорива**). Освен това, Комисията счита, че създаването на пазари на олово в области, имащи отношение към този сектор е важно (напр. водородните и горивни клетки, биогоривата и т.н. биха били потенциални кандидати).

От по-широка перспектива една нова, безопасна, по-ефективна и по-чиста технология за автомобилостроене е част от концепцията за интелигентни системи за транспорт. Автомобилната промишленост активно участва в няколко технологични платформи⁴³, които пряко или непряко допринасят за конкурентноспособността на промишлеността и за развитието на по-добри системи за транспорт.

Комисията:

35. ще продължи да разширява взаимодействието между изследователската и развойна дейност на Европейския съюз и промишлеността (основно чрез РП7)
36. ще се стреми да наложи сътрудничество в изследователската дейност между ЕС, страните-членки и автомобилната промишленост чрез системен подход и да използва различни видове инструменти за подкрепа на изследователската и развойна дейност в автомобилния сектор, включително съвместни проекти и ценни форми на сътрудничество
37. ще фокусира изследователските програми върху повишаване ефективността на системата на пътния транспорт, същевременно подобрявайки екологичността и

⁴² Примерите включват платформата за водородни и горивни клетки, за модерни инженерни технологии и материали, за интегрирането на интелигентни системи и др.

⁴³ Например NESSI – платформата за софтуер и ARTEMIS, платформата за вградени системи за информационни технологии

безопасността. Специално внимание ще бъде обърнато на чистите възобновяеми горива, както и на интелигентните превозни средства и пътища (напр. проектът “интелигентен автомобил” в рамките на инициативата i2010)

38. ще се стреми да използва публично-частни партньорства като нов инструмент за промишлени изследвания, развитие и демонстрация на технологии. Ще подготви, съвместно с представители на автомобилната промишленост, (и други заинтересовани страни), поставянето на началото на инициатива за съвместно разработване на технологии в областта на **водородните и горивни клетки**
39. поощрява европейските финансови институции, като Европейската инвестиционна банка, да продължат да подкрепят изследователската дейност в автомобилния сектор и да фокусират дейността си върху проекти, водещи до по-голяма енергийна ефективност, намаляване на емисиите и повишена безопасност, най-вече чрез Инструментът за финансиране с поделение на риска

3.7. Облагане с данъци и финансови стимули, интелектуална собственост и конкуренция на пазара за резервни части

3.7.1. Облагане с данъци и финансови стимули

Дискусиите в Групата CARS21 показаха, че разнообразните **режими на облагане** на превозните средства в държавите-членки се смятат за **едни от основните бариери за ефективно функциониращ вътрешен пазар**, а прилагането на фискални стимули трябва да бъде координирано между държавите-членки и трябва определено да допринася за целите на политиката на ЕС в области като екология и безопасност. В този контекст, след направеното от Комисията предложение, което определя условията на разрешенията за финансово стимулиране, Европейският парламент и Съвета постигнаха съгласие относно член за ограничаване в регламентите за стандарти Евро 5 и Евро 6⁴⁴.

Комисията:

- е предложила директива за данъците за леки автомобили⁴⁵, която сега е в Европейския съвет и Европейския парламент. Комисията приканва Парламента и Съвета да приемат предложената директива колкото е възможно най-скоро

3.7.2. Конкуренция на пазара за резервни части

По отношение на дистрибутирането на превозни средства, Комисията ще продължи да полага усилия за осигуряване прилагането на Регламент 1400/2002 за **дистрибутиране на МПС**⁴⁶ в цялата Общност, като същевременно в светлината на увеличаващата се сложност на превозните средства, е задължително всички монтьори на превозни средства в Общността да имат достъп до подходяща **информация за технически**

⁴⁴ COM(2005) 683 окончателен.

⁴⁵ COM(2005) 261 окончателен.

⁴⁶ Регламент (ЕО) № 1400/2002 на Комисията от 31 юли 2002 г. за прилагането на член 81, параграф 3 от Договора за категориите вертикални споразумения и съгласувани практики в сектор МПС

ремонт. Действията във връзка с това се основават на ясна заповед на Европейския парламент, съдържаща се в член 4 на Директива 98/69/ЕО⁴⁷.

Комисията:

- е включила в предложението за Евро 5⁴⁸ клауза, съгласно която производителите на превозни средства са задължени да осигурят неограничен, стандартизиран достъп до информацията за ремонт и поддръжка на превозни средства на независими монтьори чрез Интернет във формат, разработен от технически комитет на заинтересовани страни (формат OASIS)

4. СЛЕДВАЩИ СЪПКИ

Комисията се ангажира да прилага своята по-добра регулационна политика и счита, че съществува уникална възможност за изграждане на **ясно очертана култура на разработване на политика по отношение на индустриалната политика**. Комисията счита, че принципи като качество на законодателството, опростяване, оценка на влияние, консултации със заинтересованите, изпреварване и избор на инструменти, трябва да са в основата на разработването на законодателни предложения.

Най-сериозното предизвикателство, присъщо на този политически процес е **връзката между предсказуемостта, от една страна, и качеството и гъвкавостта – от друга**. Определянето на дългосрочна посока за бъдещите регламенти неизбежно води до въпроси, свързани с качеството и наличието на данни, използвани за правене на предположения относно средно- и дългосрочното бъдеще. Следователно трябва да съществува механизъм за **редовна ревизия и преразглеждане**.

За да осигури редовно информиране на Европейския парламент и Съвет за процеса в (ИКЕ/ООН), Комисията планира изготвяне на ежегоден доклад до Европейския парламент, предоставящ актуализации относно дейността, извършваща се в (ИКЕ/ООН) и процеса на комитология.

Комисията:

40. заедно с всички съответни заинтересовани страни, през 2009 г., ще извърши обзор в средата на периода на действията, направени в настоящото съобщение, за да проследи постигнатия напредък и, при необходимост, на базата на резултатите от този обзор, да адаптира автомобилната регулаторна нормативна рамка
41. редовно ще информира другите законодатели за статуса на промените в автомобилните регламенти, с изготвяне на годишен работен доклад за постигнатия в (ИКЕ/ООН) напредък

ПРИЛОЖЕНИЯ

⁴⁷ Директива 98/69/ЕО, ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 1–57

⁴⁸ СОМ (2005) 683 окончателен

1. Списък директиви, в които да бъде предложено самотестиране и виртуално тестиране
2. Списък директиви, които да бъдат предложени за замяна с регламенти на ИКЕ/ООН

Приложение 1: Списък директиви, в които да бъде предложено самотестиране и виртуално тестиране

Самотестиране ще бъде предложено в :

Директиви на ЕО:

70/222/ЕИО (задна регистрационна табела)
77/389/ЕИО (куки за теглене)
78/316/ЕИО (идентификация на органите за управление)
78/317/ЕИО (размразяване/предпазване от запотяване)
78/318/ЕИО (измиване/чистене)
78/549/ЕИО (калници)
92/21/ЕИО (маси и размери, автомобили)

97/27/ЕО (маси и размери)
92/114/ЕО (външни форми на кабини)

Регламенти на (ИКЕ/ООН):

28 (звуково предупреждение)
48 (инсталиране на светлинни устройства)
121 (идентификация на органите за управление)
122 (отоплителни системи)
43 (частта за инсталиране на безопасно стъкло)
55 (соединителни устройства; само за свързани с геометрията изисквания)

Виртуално тестиране ще бъде предложено в:

Директиви на ЕО:

77/389/ЕИО (куки за теглене)
77/649/ЕИО (видимост напред)
78/318/ЕИО (измиване/чистене, за свързани с геометрията изисквания)
78/549/ЕИО (калници)
92/114/ЕО (външни форми на кабини)

Регламенти на (ИКЕ/ООН):

46 (за страничното и задно зрително поле)
21 (за свързаните с геометрията изисквания към вътрешните приспособления)
26 (външни форми)
48 (инсталиране на светлинни устройства)
55 (соединителни устройства; само за свързани с геометрията изисквания)

Приложение 2: Списък директиви, които да бъдат предложени за замяна с регламенти на (ИКЕ/ООН)

70/157/ЕИО (ниво на звука)
70/221/ЕИО (резервоари за гориво)
70/311/ЕИО (усилия при управление)
70/387/ЕИО (ключалки и панти за врати)
70/388/ЕИО (звуково предупреждение)
71/127/ЕИО (задна видимост)
71/320/ЕИО (прекъсване)
72/245/ЕИО (радиозаглушаване)
74/60/ЕИО (вътрешни приспособления)
74/61/ЕИО (устройство против кражба и обездвижващо устройство)
74/297/ЕИО (предпазно управление)
74/408/ЕИО (здравина на седалките)
74/483/ЕИО (външни форми)
75/443/ЕИО (скоростомер/предавка за заден ход)
76/756/ЕИО (инсталиране на светлинни устройства)
76/757/ЕИО (светлоотразители)
76/758/ЕИО (фарове)
76/759/ЕИО (мигачи)
76/760/ЕИО (фарове на задната регистрационна табела)
76/761/ЕИО (фарове за дълги светлини)
76/762/ЕИО (предни фарове за мъгла)
77/538/ЕИО (задни фарове за мъгла)
77/539/ЕИО (светлини при включване на заден ход)
77/540/ЕИО (светлини за паркиране)
77/541/ЕИО (предпазни колани)
78/316/ЕИО (идентификация на органите за управление)
2001/56/ЕО (отоплителни системи)
80/1269/ЕИО (мощност на двигателя)
89/297/ЕИО (странична защита)
92/22/ЕО (безопасни стъкла)
92/23/ЕО (гуми)
94/20/ЕО (съединителни устройства)
95/28/ЕО (запалимост)
2001/85/ЕО (автобуси и междуградски автобуси)
96/79/ЕО (челен удар)
96/27/ЕО (страничен удар)
98/91/ЕО (транспортиране на опасни товари)
2000/40/ЕО (Предно разположена защита срещу вклиняване)