



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 7.2.2007
KOM(2007) 22 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede

Kommissionens holdning til den endelige rapport fra CARS 21-ekspertgruppen

Et bidrag til EU's strategi for vækst og beskæftigelse

{SEK(2007) 77}

{SEK(2007) 78}

**COM (2007) 22
MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede

Kommissionens holdning til den endelige rapport fra CARS 21-ekspertgruppen

Et bidrag til EU's strategi for vækst og beskæftigelse

INDHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	3
1. INDLEDNING	4
2. ER INDUSTRIEN INDE I EN OVERGANGSFASE?	6
3. FORBEDRING AF LOVRAMMERNE FOR INDUSTRIEN	7
3.1. Det indre marked: typegodkendelse af køretøjer	7
3.2. Forenkling og internationalisering af lovrammen	8
3.3. Bæredygtig vejtransport: integreret tilgang	9
3.4. Øget sikkerhed på Europas veje: et fælles projekt	13
3.5. Handel og oversøiske markeder: mod fair global konkurrence	15
3.6. Forskning og udvikling: nøglen til fremtidig konkurrenceevne	16
3.7. Beskatning og finanspolitiske incitamer, konkurrencen på eftermarkedet	18
4. DE NÆSTE SKRIDT	19

Bilag 1: Liste over direktiver, der skal fremsættes forslag om, vedrørende prøvning i producentregi og virtuel prøvning

Bilag 2: Liste over direktiver, der skal fremsættes forslag om, med henblik på erstatning ved FN/ECE-regulativer

SAMMENDRAG

I denne meddelelse skitseres det, hvilken retning den fremtidige politik på automobilområdet vil tage. Med henblik på **bedre regulering** tilstræber meddelelsen at fremme sammenhængende interaktion mellem de forskellige politikområder, at skabe forudsigelige forhold og at søge at beskytte det offentlige interesser (f.eks. inden for miljø og sikkerhed) og samtidig reducere de reguleringsmæssige byrder for industrien.

Den fremlægger **Kommissionens holdning til anbefalingerne fra CARS 21-ekspertgruppen**, som i 2005 samlede de vigtigste interessenter (medlemsstaterne, industrien, NGO'er og medlemmer af Europa-Parlamentet) med henblik på at undersøge de vigtigste politiske områder af betydning for den europæiske automobilindustri og fremsætte anbefalinger med hensyn til fremtidige politiske og lovgivningsmæssige rammer.

Da CARS 21-ekspertgruppen påbegyndte sit arbejde, tilkendegav industrien bekymring vedrørende de høje kumulerede udgifter, industrien påføres i forbindelse med lovgivningen. I sin undersøgelse konkluderede CARS 21-gruppen, at det nuværende typegodkendelsessystem er effektivt og bør opretholdes, og at størstedelen af lovgivningen er nødvendig og nyttig, når det gælder om at beskytte forbrugernes sundhed og sikkerhed og miljøet. CARS 21-gruppen identificerede dog **38 EF-direktiver, som kan erstattes** med internationale FN/ECE-regulativer (De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa). Gruppen identificerede også **25 direktiver og FN/ECE-regulativer**, i forbindelse med hvilke der kan indføres **prøvning i producentregi og virtuel prøvning**. Kommissionen støtter disse anbefalinger, men vil gerne sikre sig, at Fællesskabet i forbindelse med referencer til FN/ECE-regulativer fortsat vil kunne lovgive uafhængigt af FN/ECE-systemet, hvor dette er relevant.

Når det gælder miljøet, støtter Kommissionen en fortsat begrænsning af forurenende emissioner i overensstemmelse med temastrategien om luftforurening. Meddelelsen beskriver også nøgleelementerne i Kommissionens fremtidige strategi **til reduktion af CO₂-emissionerne fra biler**, som er fremlagt i meddelelsen om resultaterne af revisionen af den nuværende fællesskabsstrategi. Den fremtidige strategi er baseret på en **integreret tilgang** til opnåelsen af EU's målsætning på 120 g/km CO₂ i 2012 ved en kombination af foranstaltninger fra EU's og medlemsstaternes side. Kommissionen vil stille forslag om lovgivning, der tager udgangspunkt i tvungne CO₂-reduktioner med henblik på nå målet på 130 g/km CO₂ for den gennemsnitlige nye bil ved forbedret motorteknologi og en yderligere reduktion på 10 g/km CO₂ eller tilsvarende, hvis dette er teknisk påkrævet, ved andre teknologiske forbedringer og ved øget anvendelse af biobrændsel. Den vil tilskynde til yderligere bestræbelser fra medlemsstaternes og forbrugernes side. Dette skal ses i sammenhæng med Kommissionens nyligt vedtagne meddelelse om en energipolitik for Europa¹.

Meddelelsen peger på en række foranstaltninger, der bør overvejes, når det gælder vejsikkerhed. Blandt aktioner, der vedrører køretøjer, er forslaget om indførelse af **elektronisk stabilitetskontrol** i nye køretøjer det mest bemærkelsesværdige. Kommissionen understreger behovet for en samlet tilgang til vejsikkerhed med inddragelse af køretøjers egenskaber, infrastruktur og vejbrugere.

¹ KOM(2007) 1 endelig.

Meddelelsen stiller automobilektorens vigtigste interessedspørgsmål op over for handelspolitikken. Meddelelsen foreslår, at potentialet for at anvende **bilaterale handelsaftaler** (især i Asien) til at forbedre markedsadgangen undersøges, og understreger behovet for at styrke den **intellektuelle ejendomsret** globalt.

Inden for forskning og udvikling peger meddelelsen på **ren, vedvarende energi og intelligente køretøjer og veje** som prioriterede forskningsområder. Den indeholder en fremadrettet strategi og skitserer Kommissionens hensigt om at oprette et fælles teknologiinitiativ for **brint- og brændselsceller** samt fremsætte forslag om en forordning om køretøjer, der anvender brint som brændstof.

Denne meddelelse afspejler den omfattende **høring af interessenterne og dialogen med dem** om spørgsmål vedrørende automobiler, og Kommissionen håber, at den vil kunne bidrage til fremtidig udvikling af politikker og metoder.

1. INDLEDNING

Den **mobilitet**, vejtransporten giver, er en forudsætning for den måde, europæerne lever på i dag. Vores køretøjer understøtter vores livsstil ved at befordre socialt samkvem og pålidelig distribution af varer på tværs af kontinentet.

Automobilindustriens komplekse værdikæde spiller **en vigtig rolle i den europæiske økonomi**, og dens betydning er for det meste afledt af forbindelser mellem nationale og internationale økonomiske strukturer.

Automobilindustrien opererer på verdensplan, og den er en af **globaliseringens** drivkræfter, karakteriseret ved en hurtig åbning af de globale markeder og en heraf følgende øgning af pengestrømmene og deres forskelligartethed. Den igangværende **teknologiske revolution** er ved at ændre automobilindustrien fra en traditionel fremstillingssektor til en stadig mere videnbaseret sektor. På hjemmemarkederne tager automobilindustrien vigtige og ofte vanskelige skridt med henblik på at **optimere sin omkostningsbasis og sine produktionsprocesser**, og det giver anledning til frygt for **omstrukturering og udflytning**.

Disse faktorer i kombination med behovet for at **beskytte miljøet og menneskers sundhed og liv**, og for at kunne operere under vilkår med **høje oliepriser**, har skabt en situation, hvor industrien står over for nye udfordringer, ansvar og muligheder, der vil kunne ændre både industrien og dens produkter.

Det politiske samspil med industrien bør tilstræbe at fremme rammebetingelserne for automobilproduktionen og omhyggeligt analysere de fremtidige lovgivningstiltags konsekvenser for omkostninger og konkurrenceevne. Kommissionen finder, at den offentlige politik bør være forudselig og samtidig afspejle samfundets tiltagende komplekse behov korrekt og foregribe tendenser på verdensmarkederne. På linje med sit initiativ til **bedre lovgivning** indledte Kommissionen en omfattende automobilrelateret gennemgang af lovgivning og politikker ved at oprette **CARS 21 High Level Group**, hvor alle de vigtigste interessenter samledes, med henblik på at rådgive Kommissionen om fremtidige politiske valgmuligheder².

Denne meddelelse indeholder **Kommissionens reaktion på rapporten fremlagt af CARS 21-gruppen med hensyn til bedømmelse og passende politiske foranstaltninger**³. Rapporten skitserer den retning, Kommissionen agter at styre den fremtidige automobilpolitik over for Europa-Parlamentet og Rådet.

Forslagene og initiativerne i denne meddelelse tilsigter at:

- få det indre marked til at fungere bedre

² Yderligere oplysninger:

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

³ Den endelige rapport fra CARS 21 findes på:

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

- forenkle lovgivningen vedrørende automobiler yderligere og tilstræbe yderligere internationalisering af de lovgivningsmæssige rammer for biler
- fremme miljømæssigt bæredygtig vejtransport yderligere
- styrke sikkerheden på Europas veje yderligere
- bidrage til et retfærdigt globalt operativt miljø for den europæiske automobilindustri
- tilskynde til øget forskning og udvikling på områder af strategisk interesse.

2. ER INDUSTRIEN INDE I EN OVERGANGSFASE?

Automobilvirksomhederne har for nylig forsøgt at øge produktiviteten og reducere omkostningerne, hvilket har påkaldt sig offentlig opmærksomhed og skabt bekymring om fremtiden for automobilproduktionen i de europæiske økonomier, som er kendetegnet ved høje produktionsomkostninger og behersket vækst i efterspørgslen på automobiler. Det frygtes, at automobilproduktionen kan blive flyttet til tredjelande som led i industriens søgning efter en lavere omkostningsbasis og markeder, hvor der i fremtiden kan forventes hurtig vækst. Den eksisterende overkapacitet i EU, den rolle, den stadigt mere udbredte anvendelse af fleksible produktionsformer og automatisering, har spillet ved forbedringen af produktionskapaciteten i kombination med investeringerne i yderligere kapacitet i visse medlemsstater medfører en risiko for arbejdsløshed i automobilsektoren.

Noget af den nuværende omstrukturering er en reaktion på strukturelle problemer, der i nogen tid har eksisteret i industrien. Til trods for en del variation mellem de individuelle producenter, består udfordringerne for de fleste fabrikker i forvaltning af produktionsniveau og omkostninger og overholdelse af arbejdsmarkedets regler. De høje faste omkostninger, den strukturelle overkapacitet og den seneste tids rekordhøje priser på de globale råvaremarkeder har i kombination med den aggressive priskonkurrence blandt fabrikker fået mange virksomheder til at fokusere på langsigtet konkurrenceevne ved at koncentrere sig om produktivitetsforbedringer og optimering af omkostningsstrukturen. Dette vil kunne føre til omstrukturering af produktionsprocesserne og en tendens mod reduktion af arbejdsstyrken. Den samlede virkning vil kunne forværres af følgevirkningerne for automobilindustriens forsyningskæder, idet disse er kendetegnet ved, at underleverandørerne spiller en vigtig rolle i automobilproduktionen.

På mellemlang sigt forekommer det muligt, at samling af motorkøretøjer til det europæiske marked i stort omfang vil blive foretaget i Europa. Selv om denne industri bliver mere global, vil efterspørgslen have sin egen karakter alt efter marked, og de fleste automobilfabrikker vælger at bibeholde en betragtelig del af deres produktion *lokalt*. De store udgifter i forbindelse med etablering af eksisterende produktionsfaciliteter, de stadigt mere fleksible produktionsformer og niveauet for europæiske arbejderes færdigheder synes at bekræfte denne konklusion. Udfordringerne ved en mere aggressiv international konkurrence vil sandsynligvis vokse på længere sigt. Når det gælder lokalisering af produktionen, er europæiske automobilfabrikker for alvor blevet opmærksomme på områder med lave omkostninger tæt ved EU, men uden for dets grænser.

På linje med Kommissionens strategi for vækst og beskæftigelse⁴, tilstræbes det i denne meddelelse at skabe gunstige rammebetingelser for en innovativ og velfungerende automobilindustri og dermed mindske behovet for omstrukturering. Kommissionen finder imidlertid, at virksomhederne selv bør kunne træffe beslutninger vedrørende deres organisation og tilrettelæggelsen af arbejdet, og Kommissionen kan ikke blande sig i sådanne forretningsmæssige dispositioner. Imidlertid bør alle omlægninger udføres i overensstemmelse med EF-direktiverne om høring og informering af arbejdstagere, kollektive afskedigelser og europæiske samarbejdsudvalg⁵. Desuden vil regionalpolitiske tiltag på længere sigt kunne spille en rolle, når det gælder om at reducere omkostningerne ved omlægning, ved at skabe de nødvendige strukturelle ændringer. Instrumenter som Den Europæiske Socialfond, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og den nyoprettede Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen kan spille en rolle, når det gælder om at afhjælpe de umiddelbare sociale omkostninger ved sådanne overgange, f.eks. ved at tilvejebringe uddannelse til arbejderne med henblik på deres jobsøgning. Disse midler spiller også en vigtig rolle ved tilvejebringelse af bedre strukturelle vilkår for økonomisk aktivitet, der senere kan give nye jobmuligheder. Desuden bør Kommissionen tilstræbe at skabe gunstige rammebetingelser, der gør det muligt for virksomhederne at foregribe konkurrencemæssige udfordringer på et tidligt stadie og tage disse op på en socialt ansvarlig måde. I dette øjemed vil Kommissionen sammenkalde et forum vedrørende omstrukturering i automobilindustrien med henblik på at tage udfordringerne op, foregribe udviklingen bedre og tilpasse sig denne⁶.

Europas automobilindustri er for tiden karakteriseret ved en stærk priskonkurrence, høje priser på råmaterialer og energi og et forstærket behov for omkostningsstyring og omstrukturering af produktionsprocesser. Ud fra en politisk synsvinkel, vil Kommissionen i betragtning af den pressede beskæftigelsessituation og opmærksomheden omkring omkostningsstyring fremover bestræbe sig på at undersøge de beskæftigelsesmæssige og konkurrencemæssige virkninger af lovgivningstiltag.

3. FORBEDRING AF LOVRAMMERNE FOR INDUSTRIEN

3.1. Det indre marked: typegodkendelse af køretøjer

Politikken for det indre marked for motorkøretøjer regulerer for tiden tre køretøjsklasser (personbiler, motorcykler og traktorer) obligatorisk. Den er baseret på systemet med **EF-typegodkendelse af et køretøj**⁷, som har vist sig at være meget effektivt. Kommissionen finder, at dette system bør opretholdes, og at **dets fordele bør udvides til også at omfatte andre automobilprodukter** (f.eks. lette erhvervskøretøjer, busser og lastbiler).

Kommissionen finder, at det **indre marked bør fungere mere effektivt fra det øjeblik, et køretøj er nået frem til markedet**. Især er problemer med teknisk kontrol og registreringsprocedurer stadig en kilde til bekymring for borgere og virksomheder.

⁴ Jf. Kommissionens meddelelse KOM(2005) 474 endelig: Gennemførelse af Fællesskabets Lissabon-program: Politiske rammer til styrkelse af fremstillingsindustrien i EU — mod en mere integreret industripolitisk strategi.

⁵ F.eks. direktiv 2002/14/EF, direktiv 98/59/EF og direktiv 94/45/EF.

⁶ Se Kommissionens meddelelse om omstrukturering og beskæftigelse, KOM(2005) 120.

⁷ Direktiv 70/156/EØF, EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1-15.

Kommissionen⁸:

- har vedtaget et forslag til et nyt rammedirektiv om godkendelse af motorkøretøjer⁹ med henblik på at udvide EF-typegodkendelsesproceduren obligatorisk til alle køretøjsklasser og opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til at vedtage dette forslag så snart som muligt
- har i forslaget til nyt rammedirektiv fastsat bestemmelser for en godkendelsesordning for udstyr og dele, der har særlig betydning for sikkerhed og miljø.

Desuden vil

Kommissionen:

1. i 2007 opdatere sin fortolkende meddelelse om typegodkendelse og indregistrering af køretøjer, som tidligere har været indregistreret i en anden medlemsstat¹⁰.

3.2. Forenkling og internationalisering af lovrammen

En af grundene til oprettelsen af CARS 21 var industriens bekymring vedrørende de kumulerede udgifter, den påføres i forbindelse med lovgivningen, og disses negative indvirkning på dens konkurrenceevne i form af unødigt dyre køretøjer. Der nedsattes en ad hoc-gruppe under CARS 21 med det formål at granske lovrammen¹¹ og identificere mulighederne for at ophæve eller forenkle gældende lovgivning.

Efter at have gennemført sin undersøgelse konkluderede CARS 21-gruppen, at størstedelen af den gældende lovgivning burde opretholdes, idet den er påkrævet af hensyn til beskyttelsen af sundhed, sikkerhed og miljø. I lyset af den kendsgerning at Fællesskabet har tiltrådt mere end 100 internationale regulativer vedrørende køretøjer vedtaget af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE), som kan anvendes som alternativer til tilsvarende EF-lovgivning, anbefalede CARS 21-gruppen, at **38 direktiver blev erstattet med FN/ECE-regulativer**, uden at niveauerne for sikkerhed og miljøbeskyttelse sænkes. Herudover identificerede CARS 21-gruppen et direktiv, der kunne ophæves¹², og 25 direktiver og FN/ECE-regulativer, hvorved **prøvning i producentregi** og **virtuel prøvning** vil kunne indføres, således at industriens omkostninger ved at overholde reglerne kan reduceres, idet de administrative procedurer herved gøres mindre bekostelige og tidskrævende.

Kommissionen støtter disse anbefalinger, men er opmærksom på behovet for at bevare muligheden for, at EU fortsat kan lovgive uafhængigt af FN/ECE-systemet, hvor dette er krævet, med henblik på at opfylde EU's mål med hensyn til sundhed, miljø og andre politikker, og vil søge at iværksætte den fremtidige orientering mod FN/ECE-regulativer i overensstemmelse med dette behov.

⁸ Det skal bemærkes, at allerede foreslåede og gennemførte foranstaltninger fremstår med indryk, mens foranstaltninger som Kommissionen agter at fremsætte forslag om, er nummereret fortløbende i meddelelsen.

⁹ KOM(2003) 418 endelig.

¹⁰ C 1996/143/04, EFT C 143 af 15.5.1996, s. 4-16.

¹¹ Detaljer vedrørende denne undersøgelse findes i bilag II i den endelige rapport fra CARS 21.

¹² Direktiv 72/306/EØF, EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1-23.

Kommissionen:

2. vil foreslå, at 38 EF-direktiver¹³ erstattes med tilsvarende FN/ECE-regulativer, så snart rammedirektivet om typegodkendelse er vedtaget (direktivet forventes vedtaget i 2007).
3. vil i 2008-9 foreslå, at de nødvendige tekniske bestemmelser vedrørende anvendelse af prøvning i producentregi og virtuel prøvning indføres i 25 direktiver og FN/ECE-regulativer¹⁴.
4. vil udarbejde en årlig redegørelse til Europa-Parlamentet om de fremskridt, der er gjort i FN/ECE- og udvalgsprocedurerne
5. vil i 2008-9 overveje en forenkling af direktiverne 71/127/EØF¹⁵, 74/297/EØF¹⁶, 76/115/EØF¹⁷ og 78/932/EØF¹⁸ og af FN/ECE-regulativ nr. 122¹⁹.

3.3. Bæredygtig vejtransport: integreret tilgang

Biler tegner sig for 12% af Europas **drivhusgasemissioner** og en betragtelig del af de **forurenende emissioner**. Derfor er de to vigtigste miljøpolitiske områder for automobilindustrien temastrategien for luftforurening²⁰ og Kommissionens strategi til nedsættelse af personbilers CO₂-emissioner²¹. EU's politikker for forurening og støj er også tæt forbundne med automobilektoren. Øgede energiudgifter (omkostninger og levering) og miljøhensyn vil sandsynligvis spille en vigtig rolle i debatten om fremtidens køretøjers form og funktion.

3.3.1. Forurenende emissioner

Siden vedtagelsen af de første europæiske emissionsstandarder er der opnået **reduktioner på ca. 70-90 % for NO_x- og partikelemissioner** (målt ved typegodkendelsesbetingelser). Kommissionen agter at fortsætte stramningen af Euro-emissionsbegrænsningerne for lette og tunge køretøjer i overensstemmelse med temastrategien for luftforurening, og den vil udfolde bestræbelser til fordel for en bedre afspejling af virkelighedstro emissioner ved emissionsprøvninger.

Kommissionen:

¹³ En liste over disse direktiver findes i bilag 2.

¹⁴ En liste over disse direktiver og FN/ECE-regulativer findes i bilag 1.

¹⁵ Rådets direktiv 71/127/EØF, EFT L 68 af 22.3.1971, s. 1-17.

¹⁶ Direktiv 74/297/EØF, EFT L 165 af 20.6.1974, s. 16-25.

¹⁷ Rådets direktiv 76/115/EØF, EFT L 24 af 30.1.1976, s. 6-20.

¹⁸ Rådets direktiv 78/932/EØF, EFT L 325 af 20.11.1978, s. 1-15.

¹⁹ FN/ECE-regulativ nr. 122: Ensartede tekniske forskrifter for godkendelse af køretøjer af klasse M, N og O hvad angår varme anlægget, den 23. februar 2006.

²⁰ KOM(2005) 446.

²¹ KOM (95) 689 endelig, En fællesskabsstrategi til nedsættelse af personbilers CO₂ emission og forbedring af brændstoføkonomien. Yderligere oplysninger:

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

– har vedtaget et forslag til **Euro 5**²²-emissionsbegrænsninger med henblik på begrænsning af forurenende emissioner fra personbiler og varevogne. Vedtagelsen af forslaget vil medføre en reduktion i partikelemissionerne fra dieselmotorer på yderligere 80 % og en reduktion i NOx-emissionerne fra diesel- og benzindrivne motorer på henholdsvis 20 % og 25 %.

– har sammen med Europa-Parlamentet og Rådet bidraget til at fremme reduktionen af NOx-emissioner (**Euro 6**) fra personbiler og varevogne

– har vedtaget et forslag til et direktiv om fremme af renere vejtransportkøretøjer i forbindelse med offentlige indkøb²³, der tilsigter en forbedring af luftkvaliteten (navnlig i byer) og introduktion af renere køretøjer.

– har vedtaget forslaget om Fællesskabets strategiske retningslinjer til sikring af samhørighed (2007-2013), der fremmer investeringer i bæredygtige transportnet, fælles offentlige transporttjenester og distributionsnet for alternative brændstoffer til køretøjer.

²² KOM(2005) 683 endelig.

²³ KOM(2005) 634.

Kommissionen:

6. vil i 2007 fremlægge forslag til **Euro 6**-emissionsbegrænsninger med henblik på at opnå yderligere betydelige reduktioner i de forurenende emissioner fra tunge køretøjer
7. udfolder bestræbelser til fordel for vedtagelsen af globale tekniske forskrifter for prøvningscykluser vedrørende emissioner fra tunge køretøjer (stationære og ikke-stationære cykluser), "off-cycle"-emissioner og egendiagnosesystemer med henblik på bedre afspejling virkelighedstro emissioner
8. undersøger mulighederne for at sikre, at emissionsprøvningserne for personbiler også i et større omfang tager bedre højde for virkelighedstro emissioner.

3.3.2. Reducering af CO₂-emissioner fra vejtransport

Kommissionen vil derfor forfølge en integreret tilgang med henblik på at nå **EU-målet på 120 g CO₂/km i 2012**. Dette kan nås ved en kombination af tiltag fra EU's og medlemsstaternes side. Kommissionen vil i 2007 - hvis dette er muligt, ellers senest medio 2008 - stille forslag om **en lovramme**, der tilstræber opnåelse af EU-målsætningen på 120 g/km CO₂ med udgangspunkt i tvungne CO₂-reduktioner med henblik på nå målet på 130 g/km CO₂ for den gennemsnitlige nye bil ved forbedret motorteknologi og en yderligere reduktion på 10 g/km CO₂ eller tilsvarende, hvis dette er teknisk påkrævet, ved andre **teknologiske forbedringer og ved øget anvendelse af biobrændsel**; dette omfatter:

- a) mindstekrav for effektivitet for airconditioneringssystemer
- b) obligatorisk montering af præcistmålede dæktrykovervågningssystemer
- c) fastsættelse af EU-maksimalværdier i for rullemodstand for dæk på personbiler og lette erhvervskøretøjer
- d) anvendelse af gearskifteindikatorer under hensyntagen til, i hvilket omfang sådanne indretninger anvendes af forbrugerne under de faktiske forhold
- e) forbedret brændstoføkonomi for lette erhvervskøretøjer (varevogne) med henblik på målet på 175 g/km CO₂ i 2012 og 160 g/km CO₂ i 2015
- f) øget anvendelse af biobrændstof med henblik på forbedrede miljømæssige resultater.

Ovennævnte foranstaltninger er målelige, de kan overvåges og opregnes, og de fører ikke til dobbelttælling af CO₂-reduktionerne.

Kommissionen er enig i, at lovrammen for gennemførelsen af målene for den **gennemsnitlige nye bil** skal udformes med henblik på at sikre konkurrenceneutrale og socialt acceptable reduktionsmål, som er rimelige for alle Europas forskellige automobilfabrikanter, og som gør det muligt at undgå unødige konkurrenceforvridning mellem automobilfabrikanterne.

Lovrammen skal være **forenelig med det overordnede mål, der går ud på at nå EU's Kyoto-mål** og baseres på en **grundlig konsekvensundersøgelse**. En sådan konsekvensanalyse

skal være rettet mod fordelene og omkostningerne ved forskellige handlemuligheder sammenlignet med den aktuelle situation med hensyn til CO₂-emissioner og tage hensyn til de seneste teknologiske landvindinger inden for automobilsektoren. Foruden sin betydning for lovrammen skal Kommissionens strategi til reduktion af CO₂-emissionerne tilskynde til **yderligere bestræbelser** i andre transportsektorer (tung trafik osv.), i **medlemsstaterne** (CO₂-relateret beskatning og andre skattemæssige incitament, inddragelse af offentlige indkøb, trafikforvaltning, infrastruktur osv.), og hos **forbrugerne** (kvalificerede valg ved køb, ansvarsfuld kørsel).

Kommissionen:

9. vil parallelt med sin præsentation i denne meddelelse af den fremtidige strategi til reduktion af CO₂-emissioner fra biler på grundlag af en integreret tilgang præsentere strategien i sin meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af revisionen af Fællesskabets strategi for formindskelse af CO₂-emissionerne fra biler²⁴
10. vil udforske mulighederne at inkludere vejtransportsektoren i EU's ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i den tredje fordelingsperiode, som begynder i 2013
11. vil efter vedtagelsen for nylig af statusrapporten for biobrændstof²⁵, som en del af meddelelsen om en ny energipolitik for Europa, hvori der foreslås et mindstemål på 10 % for biobrændstoffer i 2020 stille forslag om ændring af direktiv 2003/30/EF²⁶ om fremme af biobrændstof og andre fornyelige brændstoffer til transport.
12. vil bedømme mulighederne for at udvikle en politikramme med henblik på at tilskynde til anvendelsen af biobrændstof, der giver mulighed for større besparelser med hensyn til drivhusgasser og fortsætte sin støtte til F&U inden for anden generations biobrændstoffer
13. vil i 2007 fremsætte forslag til en forordning om motorkøretøjer med brint som brændstof med henblik på sikker anvendelse af denne teknologi
14. vil i forbindelse med initiativet i2010 Intelligente Biler²⁷ fortsat befordre forskning og udvikling af IKT-baserede teknologier og applikationer, der kan bidrage til renere og mere energieffektiv mobilitet, herunder værktøjer til miljøvenlig kørsel
15. vil tildele transportsystemer, herunder Galileo, en central rolle i sin kommende handlingsplan om logistik og i grønbogen om bytransport med henblik på at optimere transporten og tilvejebringe sikker, bæredygtig mobilitet for Europa

²⁴ KOM(2007) 19 endelig.

²⁵ KOM(2006) 845 endelig.

²⁶ Direktiv 2003/30/EF, EUT L 123 af 17.5.2003, s. 42-46.

²⁷ KOM(2006) 59 endelig.

16. opfordrer Den Europæiske Investeringsbank til at støtte Fællesskabets politik vedrørende CO₂-reduktion ved at bidrage til finansieringen af økonomisk levedygtige projekter inden for brændstoffeffektivitet og fornyelige brændstoffer.

3.3.3. Andre miljøpolitikker

I tillæg til ovenstående er EU's politikker vedrørende støj, genbrug af køretøjer og mobile luftkonditioneringsanlæg af relevans for automobilindustrien.

Kommissionen:

- har foreslået en udfasning af visse fluorholdige drivhusgasser fra mobile luftkonditioneringsanlæg²⁸, og forslaget er vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet.

Et blik på fremtiden

Kommissionen:

17. vil i løbet af den næste ændring af direktivet om udrangerede køretøjer²⁹ tage fat i problematikken omkring ikke-harmoniseret gennemførelse af dette direktiv i medlemsstaterne (2009)
18. vil i 2007-2009 tilstræbe en samlet tilgang til løsningen af problemer, der involverer alle relevante interessenter og systemer (trafikforvaltning, trafikanters adfærd, teknologi vedrørende køretøjer og dæk, vejoverflader).

3.4. Øget sikkerhed på Europas veje: et fælles projekt

Der er gjort betydelige fremskridt, når det gælder forbedring af sikkerheden på de europæiske veje: i løbet af de seneste 30 år er trafikken på de europæiske veje tredoblet, mens antallet af trafikofre i samme periode er halveret. Europæernes støt voksende mobilitet er ikke desto mindre stadig dyrekøbt: de seneste skøn viser, at der i 2005³⁰ blev dræbt ca. 41 600 mennesker på de europæiske veje. *Kommissionens erklærede mål er inden 2010 at have opnået en 50 % reduktion i antallet af dødsfald³¹ på de europæiske veje.*

Kommissionen mener, at en effektiv vejsikkerhedsstrategi bør baseres på **interaktionen mellem forbedringer inden for automobilteknologi, vejinfrastruktur, trafikanternes adfærd og håndhævelse.**

Kommissionen:

- har vedtaget henstilling 2004/345/EF³² om god praksis med hensyn til overvågning af anvendelsen af reglerne om kørsel under påvirkning af alkohol, hastighedsoverskridelser og anvendelse af sikkerhedsseler

²⁸ Direktiv 2006/40/EF, EUT L 161 af 14.6.2006, s. 12-18.

²⁹ Direktiv 2000/53/EF, EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34-43.

³⁰ Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden - midtvejsstatus: KOM(2006) 74 endelig.

³¹ KOM (2001) 370 endelig. Midtvejsevalueringen af "Hvidbog - Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg" blev gennemført i 2006, KOM (2006) 314 endelig.

³² Kommissionens henstilling af 6. april 2004, EUT L 111 af 17.4.2004, s. 75-82.

- har tiltrådt FN/ECE-regulativ nr. 104³³ og ændret FN/ECE-regulativ nr. 48³⁴ med henblik på forbedring af tunge køretøjers synlighed
- har vedtaget meddelelsen "eCall til gavn for borgerne"³⁵ med det formål at fremme ibrugtagningen af eCall-systemer, som er prioriteret under e-sikkerhedsinitiativet.
- har vedtaget en meddelelse om initiativet "Intelligente biler"³⁶, der tilsigter at **udbrede anvendelsen af avancerede sikkerhedsteknologier** med henblik på at bidrage til en reduktion af antallet af trafikofre i EU.
- har vedtaget et forslag til direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed³⁷.
- har vedtaget et forslag til et direktiv om eftermontering af spejle på tunge lastvogne, som er indregistreret i Fællesskabet, med henblik på at undgå døde vinkler i det bagudrettede synsfelt³⁸.
- har vedtaget forslaget om Fællesskabets strategiske retningslinjer til sikring af samhörighed (2007-2013), der blandt andet anbefaler trafikforvaltning til fremme af sikkerheden.

Under hensyntagen til anbefalingerne fra CARS 21-gruppen har Kommissionen vedtaget en fremadrettet strategi for trafikikkerhed og har bedømt mulighederne for fremtidige initiativer på dette område. Således

vil Kommissionen mellem 2007 og 2009 bedømme muligheder for at fremsætte forslag med henblik på at:

19. gøre Isofix-barnefastholdelsessystemer obligatoriske på alle køretøjer i klasse M1
20. gøre brugen af kørelys obligatorisk (der blev den 1. august 2006 iværksat en offentlig høring om dette)
21. gøre elektronisk stabilitetskontrol obligatorisk – i begyndelsen på tunge køretøjer, senere på personbiler og lette køretøjer – så snart de nødvendige prøvningsmetoder er udviklet
22. gøre systemer, der minder bilisterne om at spænde sikkerhedsselen, obligatoriske på alle ny køretøjer
23. ændre kravene i forbindelse med anden fase i direktivet om beskyttelse af fodgængere med henblik på at forbedre bestemmelserne i direktiv 2003/102/EF³⁹

³³ FN/ECE-regulativ nr. 104: Typegodkendelse af refleksanordninger til lange lastbiler og påhængskøretøjer hertil, 22. januar 1998.

³⁴ FN/ECE-regulativ nr. 48: Montering af lygter og lyssignaler.

³⁵ KOM(2005) 431 endelig.

³⁶ KOM(2006) 59 endelig.

³⁷ KOM(2006) 569 endelig.

³⁸ KOM(2006) 570 endelig.

³⁹ Direktiv 2003/102/EF, EUT L 321 af 6.12.2003, s. 15-25).

24. forbedre den grænseoverskridende håndhævelse af bøder udstedt for overtrædelse af færdselsregler i andre EU-lande (der blev iværksat en offentlig høring om dette emne den 6. november 2006)

Kommissionen vil også:

25. undersøge omkostninger, fordele og gennemførlighed i forbindelse med indførelsen af nødbremsesystemer på køretøjer (især tunge køretøjer). Kommissionen foretager en undersøgelse af sådanne systemer og har oprettet en arbejdsgruppe for interessenter, der kan hjælpe med arbejdet
26. fortsætte bestræbelserne på at fremme udvikling, udbredelse og ibrugtagning af aktive køretøjsmonterede sikkerhedssystemer og samarbejdende køretøjsinfrastruktursystemer inden for rammerne af i2020 Intelligent Car-initiativet
27. i 2006 vedtage den tredje meddelelse om e-sikkerhed, hvori der gøres opmærksom på Europa-Parlamentets og Rådets videre foranstaltninger rettet mod fuld ibrugtagning af eCall fra 2010
28. tilskynde til og støtte, at Fællesskabets finansiering af vejprojekter skal være betinget at god praksis med hensyn til vejsikkerhed
29. opfordre medlemsstaterne til yderligere at forbedre håndhævelsen af forbud mod spirituskørsel, overtrædelse af hastighedsgrænser og påbud om anvendelse af styrhjelm og sikkerhedsseler.

3.5. Handel og oversøiske markeder: mod fair global konkurrence⁴⁰

Størstedelen af den globale efterspørgsel på industriprodukter vil i det næste tiår komme fra økonomier i hastig udvikling (f.eks. Kina, Indien og Rusland), og den internationale dimension er af afgørende betydning for konkurrenceevnen i den europæiske automobilindustri.

Kommissionen finder, at **multilaterale forhandlinger** giver mulighed for at forbedre markedsadgangen for Europas industri, men der er også behov for at bruge **bilaterale eller regionale koncepter** (gennem frihandelsaftaler eller lignende arrangementer) i handelsrelationer med tredjelande, alt efter hvad der er hensigtsmæssigt.

I den globale industri er vilkårene for **udenlandske direkte investeringer** og mulighederne for oprettelse af **lokale produktionsfaciliteter** i tredjelande lige så vigtige faktorer som de mere traditionelle eksport-importstrømme. Europæisk politik bør tilstræbe at sikre, at europæiske virksomheder ikke udsættes for diskrimination i forbindelse med oversøiske operationer.

Kommissionen er fast besluttet på at styrke forvaltningen på internationalt plan, herunder især gennem FN/ECE-rammerne (som diskuteres i afsnit 3,2.)⁴¹ med henblik på at nedbringe **ikke-**

⁴⁰ Kommissionens tilgang til handelspolitik er skitseret i den nyligt offentliggjorte meddelelse "Det globale Europa - I konkurrencen på verdensmarkedet", KOM(2006) 567 endelig.

toldmæssige hindringer for samhandelen og fremme udviklingen af ensartede lovgivningsmæssige vilkår i hele verden. Automobilindustrien har også givet udtryk for alvorlig bekymring med hensyn til håndhævelsen af **intellektuel ejendomsret (IPR)** i visse dele af verden.

Kommissionen er bekymret med hensyn til markedsadgangen til **Kina** og mulighederne for at drive forretning der. Disse alvorlige betænkeligheder skyldes ikke kun Kinas markedspotentiale, men også at lignende situationer kan opstå på andre store vækstmarkeder.

Kommissionen:

- har vedtaget en politik, der støtter øget international teknisk harmonisering af motorkøretøjsregulativer under såvel FN/ECE-overenskomsten af 1958 og FN/ECE-overenskomsten af 1998
- har formelt anmodet om oprettelse af et WTO-panel til bilæggelse af tvister med Kina om behandlingen af importerede køretøjsdele. USA og Canada har indbragt lignende klager.

Med hensyn til den videre politiske udvikling:

Kommissionen:

30. vil fra sag til sag vurdere muligheden for at forhandle bilaterale frihandelsaftaler med tredjelande (især i Sydøstasien) og åbne sådanne forhandlinger, når og såfremt det er hensigtsmæssigt
31. vil fortsat overvåge udviklingen i kinesisk erhvervsliv og lovgivning med henblik på at sikre, at øget markedsadgang på basis af Kinas tiltrædelse af WTO udmøntes i praksis
32. vil fremme en formel dialog med Kina om emner relateret til landets lovrammer med henblik på at sikre lige konkurrencevilkår og retssikkerhed for virksomhederne på dette marked. I denne henseende vil Kommissionen fortsat følge udviklingen med hensyn til det kinesiske udkast til antimonopollovgivning
33. vil fortsat knytte tættere forbindelser til Rusland med hensyn til automobiler inden for rammerne af det fælles økonomiske rum for EU og Rusland
34. vil fortsætte sin politik med hensyn til at sikre, at intellektuelle ejendomsrettigheder fremmes og håndhæves globalt gennem eksisterende internationale aftaler og indføre omfattende bestemmelser om intellektuel ejendomsret i fremtidige bilaterale aftaler.

⁴¹ Som skitseret i 3,2 vil Kommissionen tilstræbe international harmonisering på en måde, der gør det muligt for EU at lovgive uafhængigt på områder relateret til sikkerhed og miljø, hvis dette i fremtiden bliver nødvendigt.

3.6. Forskning og udvikling: nøglen til fremtidig konkurrenceevne

Med cirka 20 mia. EUR (ca. 5 % af sektorens omsætning) investeret i forskning og produktudvikling er automobilindustrien **den største industrielle F&U-investor i Europa i absolutte tal**.

Teknologiplatforme spiller en vigtig rolle ved identificeringen af industriens forskningsbehov. "**Vision of road transport in 2020**", den strategiske forskningsdagsorden udviklet af **ERTRAC** (European Road Transport Research Advisory Council), og andre tiltag udviklet under relevante teknologiske platforme⁴² har spillet en afgørende rolle ved fastlæggelsen af, hvilken retning fremtidige F&U-bestræbelser for alle automobilrelaterede forhold i EU skulle tage på national såvel som regionalt plan.

Kommissionen:

- har i det syvende rammeprogram for forskning foreslået oprettelsen af et særligt prioriteret tema vedrørende transport (herunder også luft- og rumfart). Den foreslåede bevilling hertil (4 180 mio. EUR i løbende priser) er en betragtelig forøgelse af Fællesskabets bevillinger til innovation inden for automobilektoren
- har i det syvende rammeprogram under temaet om informations- og kommunikationsteknologi stillet forslag om fortsat forskning inden for IKT for mobilitet, miljømæssig bæredygtighed og energieffektivitet, der bygger på forskning udført under det femte og det sjette rammeprogram.

Kommissionen finder det nødvendigt at fokusere europæisk forskning i det syvende rammeprogram omkring såvel forskning i vækstområder (f.eks. **teknologier vedrørende rene og energieffektive termiske motorer og integrerede sikkerhedssystemer**) som nyskabende teknologier (f.eks. **brint- og brændselsceller, udvikling af genopladelige hybridenergikilder, andengenerations biobrændstoffer**). Kommissionen finder endvidere, at oprettelsen af "lead markets" på områder af relevans for denne sektor er vigtig (brint- og brændselsceller, biobrændstoffer kan i denne forbindelse være relevante områder).

Set i et bredere perspektiv er nye, sikrere, mere effektive og mindre forurenende automobilteknologier en del af konceptet intelligente transportsystemer (ITS). Automobilindustrien er aktivt involveret i adskillige teknologiplatforme⁴³, der direkte eller indirekte bidrager til automobilindustriens konkurrenceevne og til udviklingen af bedre transportsystemer.

Kommissionen:

35. vil fortsætte udviklingen af F&U-samarbejdet mellem EU og industrien (først og fremmest ved hjælp af det syvende rammeprogram)
36. vil tilstræbe en styrkelse af et sammenhængende samarbejde mellem EU, medlemsstaterne og automobilindustrien med hensyn til systemer og anvende

⁴² Som eksempler kan nævnes platformene for brint- og brændselsceller, for avancerede materialer og teknologier og for integration af smarte systemer.

⁴³ F.eks. NESSI-softwareplatformen og ARTEMIS, platformen for indlejrede IT-systemer.

forskellige typer F&U-støtte inden for automobilektoren, herunder samarbejdsprojekter og ekspertnet

37. vil orientere forskningsprogrammer med henblik på at gøre vejtransportsystemer mere effektive, samtidig med at miljø og sikkerhed tilgodeses. Der vil særligt blive fokuseret på ren, vedvarende energi og intelligente køretøjer og veje (f.eks. projektet "Den intelligente bil" i forbindelse med i2010-initiativet)
38. vil tilstræbe at anvende offentlig-private partnerskaber som nyt instrument inden for industriel forskning, teknologisk udvikling og demonstration. Kommissionen forbereder sammen med automobilindustrien (og andre interessenter) oprettelsen af et fælles teknologisk initiativ inden for brint- og brændselsceller.
39. tilskynder europæiske finansieringsinstitutioner, såsom Den Europæiske Investeringsbank, til at fortsætte støtten til automobilektoren og til at koncentrere sine aktiviteter om projekter, der fører til bedre energieffektivitet, reducerede emissioner og forbedret sikkerhed, navnlig ved hjælp af den nye risikodelingsfacilitet.

3.7. Beskatning og finanspolitiske incitamenter, konkurrencen på eftermarkedet

3.7.1. Beskatning og finanspolitiske incitamenter

Diskussionerne i CARS 21-gruppen tydede på, at forskelle med hensyn til beskatning på automobilrelaterede områder i medlemsstaterne betragtes som en af de vigtigste barrierer for et effektivt fungerende indre marked, mens anvendelsen af finanspolitiske incitamenter bør koordineres mellem medlemsstaterne, idet de samtidig på håndgribelig vis bør bidrage til EU's politiske mål på områder såsom miljø og sikkerhed. I denne sammenhæng blev Europa-Parlamentet og Rådet på baggrund forslag fra Kommissionen enige om en artikel i Euro 5- og Euro 6-forordningen, som regulerer bevillingen af finanspolitiske incitamenter⁴⁴.

Kommissionen:

- har fremsat et forslag om et direktiv om afgifter på personbiler⁴⁵, som for tiden behandles af Rådet og Parlamentet. Kommissionen opfordrer Parlamentet og Rådet til at vedtage dette direktiv så snart som muligt

3.7.2. Konkurrencen på eftermarkedet

Med hensyn til distribution af køretøjer, vil Kommissionen fortsætte sine bestræbelser med henblik på at sikre, at forordning 1400/2002 om distribution af **motorkøretøjer**⁴⁶ anvendes i hele Fællesskabet, idet det i lyset af køretøjers tiltagende kompleksitet er blevet tvingende nødvendigt at sikre, at køretøjsreparatører i Fællesskabet har adgang til passende **tekniske oplysninger om reparation**. Foranstaltningerne i forbindelse med sidstnævnte har klart mandat fra Europa-Parlamentet således som fastsat i artikel 4 i direktiv 98/69/EF⁴⁷.

⁴⁴ KOM (2005) 683 endelig.

⁴⁵ KOM (2005) 261 endelig.

⁴⁶ Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 af 31. juli 2002 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen.

⁴⁷ Direktiv 98/69/EF, EFT L 350 af 28.12.1998, s. 1-57.

Kommissionen:

- har indført en bestemmelse i Euro 5-forslaget⁴⁸, hvorved køretøjsfabrikanterne forpligtes til at yde uafhængige værksteder ubegrænset, ensartet adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer på websteder i det standardiserede format, som de berørte parter tekniske udvalg har udviklet (den såkaldte "OASIS-standard").

4. DE NÆSTE SKRIDT

Kommissionen har forpligtet sig til at gennemføre sin politik til fordel for bedre regulering og finder, at der er en enestående chance for at udvikle **en klart defineret kultur for udvikling af industripolitikker**. Kommissionen finder, at principper vedrørende lovgivningens kvalitet, forenkling af lovgivningen, konsekvensanalyser, høring af interessenter, tidsplaner for gennemførelse og valget af instrumenter bør spille en central rolle ved udformning af lovforslag.

Den sværeste udfordring, der følger med en sådan politisk proces, skal findes i **forholdet mellem forudsigelighed på den ene side og kvalitet og fleksibilitet på den anden**. At skulle angive hvilken retning fremtidig lovgivning vil tage, vil uundgåeligt rejse spørgsmål vedrørende kvaliteten og tilgængeligheden af de data, der ligger til grund for antagelser om fremtiden på lang og mellemlang sigt. Der bør derfor iværksættes en **mekanisme for regelmæssig revision**.

For at sikre at Europa-Parlamentet og Rådet regelmæssigt informeres om FN/ECE-processen, agter Kommissionen at udsende en årlig meddelelse til Europa-Parlamentet om det arbejde, der udføres i FN/ECE og om komitologiprocesen.

Kommissionen:

40. vil i løbet af 2009 sammen med alle relevante interessenter udføre en midtvejsevaluering af de anbefalede foranstaltninger i denne meddelelse med henblik på at vurdere de fremskridt, der er gjort, og om nødvendigt tilpasse den lovgivningsmæssige køreplan for automobiler på grundlag af resultaterne af denne evaluering.
41. vil regelmæssigt informere de medansvarlige for lovgivningen om status for ændringerne automobilregulativerne ved at udsende et årligt arbejdsdokument om fremskridtene i FN/ECE-regi.

BILAG

1. Liste over direktiver, der skal fremsættes forslag om, vedrørende prøvning i producentregi og virtuel prøvning
2. Liste over direktiver, der skal fremsættes forslag om, med henblik på erstatning ved FN/ECE-regulativer

⁴⁸ KOM(2005) 683 endelig.

Bilag 1: Liste over direktiver, der skal fremsættes forslag om, vedrørende prøvning i producentregi og virtuel prøvning

Vedrørende prøvning i producentregi:

EF-direktiver:

70/222/EØF (bageste nummerplade)
77/389/EØF (slæbeanordninger)
78/316/EØF (identificering af betjeningsorganer)
78/317/EØF (afdugning/afrimning)
78/318/EØF (rudevaskere og rudevaskere)
78/549/EØF (hjulafskærmning)
92/21/EØF (masse og dimensioner, biler)

97/27/EØF (masse og dimensioner)
92/114/EF (udragende dele på førerhuse)

FN/ECE-regulativer:

28 (lydsignaler)
48 (montering af lygter)
121 (identifikation af betjeningsorganer)
122 (opvarmningsanlæg)
43 (installation af sikkerhedsglas)
55 (tilkoblingsanordninger, kun kravene til geometrisk udformning)

Vedrørende virtuel prøvning:

EF-direktiver:

77/389/EØF (slæbeanordninger)
77/649/EØF (udsyn fremad)
78/318/EØF (rudevaskere og rudevaskere, krav til geometrisk udformning)
78/549/EØF (hjulafskærmning)
92/114/EF (udragende dele på førerhuse)

FN/ECE-regulativer:

46 (udsyn bagud)
21 (geometriske krav vedrørende indre indretning)
26 (udragende dele)
48 (montering af lygter)
55 (tilkoblingsanordninger, kun med hensyn til geometriske krav)

Bilag 2: Liste over direktiver, der skal fremsættes forslag om, med henblik på erstatning ved FN/ECE-regulativer

70/157/EØF (støjniveau)
70/221/EØF (brændstoftanke)
70/311/EØF (styreapparat)
70/387/EØF (dørlåse og -hængsler)
70/388/EØF (lydsignaler)
71/127/EØF (udsyn bagud)
71/320/EØF (bremser)
72/245/EØF (radiostøjdæmpning)
74/60/EØF (indre indretning)
74/61/EØF (tyverisikring og startspærre)
74/297/EØF (kollisionssikret styreapparat)
74/408/EØF (sæders styrke)
74/483/EØF (udragende dele)
75/443/EØF (speedometer/bakgear)
76/756/EØF (montering af lygter)
76/757/EØF (refleksanordninger)
76/758/EØF (lygter)
76/759/EØF (retningsvisere)
76/760/EØF (bageste nummerpladelygter)
76/761/EØF (forlygter)
76/762/EØF (tågeforlygter)
77/538/EØF (tågebaglygter)
77/539/EØF (baklygter)
77/540/EØF (parkeringslygter)
77/541/EØF (sikkerhedsseler)
78/316/EØF (identificering af betjeningsorganer)
2001/56/EF (opvarmningsanlæg)
80/1269/EØF (motoreffekt)
89/297/EØF (sideafskærmning)
92/22/EF (sikkerhedsglas)
92/23/EF (dæk)
94/20/EF (tilkoblingsanordninger)
95/28/EF (antændelighed)
2001/85/EF (busser)
96/79/EF (frontalkollisioner)
96/27/EF (sidepåkørsel)
98/91/EF (transport af farligt gods)
2000/40/EF (afskærmning fortil mod underkørsel)