COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 7.2.2007
COM(2007) 22 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXIe siècle

Position de la Commission en ce qui concerne le rapport final du groupe de haut niveau «CARS 21»

Contribution à la stratégie de l'UE pour la croissance et l'emploi

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

COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle

Position de la Commission en ce qui concerne le rapport final du groupe de haut niveau «CARS 21»

Contribution à la stratégie de l'UE pour la croissance et l'emploi

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

TABLE DES MATIÈRES

RESUME ANALYTIQUE 3
1. INTRODUCTION 5
2. UNE INDUSTRIE EN TRANSITION? 6
3. AMELIORER LE CADRE REGLEMENTAIRE DU SECTEUR 7
3.1. Marché intérieur: la réception des véhicules 7
3.2. Simplification et internationalisation de l'environnement réglementaire 8
3.3. Transports routiers durables sur le plan environnemental: la démarche intégrée 9
3.4. Renforcer la sécurité sur les routes européennes: un effort commun 13
3.5. Commerce et marchés étrangers: œuvrer à une concurrence mondiale loyale 16
3.6. Recherche et développement: la clé de la compétitivité future 17
3.7. Taxation, incitations fiscales et concurrence sur le marché des pièces détachées 19
4. PROCHAINES ETAPES 19

Annexe 1: Liste des directives pour lesquelles des contrôles automatiques ou virtuels seront proposés

Annexe 2: Liste des directives dont le remplacement par des règlements de la CEE-ONU sera proposé

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente communication donne un aperçu de l'orientation de la politique automobile future. Dans un souci d'**amélioration de la réglementation**, elle vise à promouvoir une interaction cohérente entre différents domaines d'action, à assurer la prévisibilité et à protéger l'intérêt général (par exemple l'environnement et la sécurité), tout en s'efforçant de réduire la charge réglementaire qui pèse sur l'industrie.

Elle constitue la **position de la Commission en ce qui concerne le rapport du groupe de haut niveau «CARS 21»**, qui a rassemblé en 2005 les principales parties concernées (États membres, industrie, ONG et membres du Parlement européen) afin d'examiner les grands domaines d'action ayant une incidence sur l'industrie automobile européenne et de formuler des recommandations pour la politique future des pouvoirs publics et le cadre réglementaire.

Au début des travaux du groupe «CARS 21», l'industrie a fait état de préoccupations concernant le niveau élevé du coût cumulé de la législation. L'examen effectué par le groupe a conclu que le système actuel de réception était efficace et devait être maintenu, et que la plupart des textes législatifs étaient nécessaires et utiles à la protection de la santé, de la sécurité, des consommateurs et de l'environnement. Le groupe «CARS 21» a néanmoins dénombré **38 directives communautaires qui peuvent être remplacées** par des règlements internationaux de la CEE-ONU (Commission économique des Nations unies pour l'Europe). Il a également recensé **25 directives communautaires et règlements de la CEE-ONU** pour lesquels des **contrôles automatiques ou virtuels peuvent être introduits**. La Commission soutient ces recommandations, mais s'assurera qu'en faisant référence aux règlements de la CEE-ONU la Communauté conservera sa capacité de légiférer indépendamment du système de la CEE-ONU, le cas échéant.

Dans le domaine de l'environnement, la communication soutient une poursuite de la limitation des émissions polluantes conformément à la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique. Elle décrit également les éléments clés de la future stratégie de la Commission visant à **réduire les émissions de CO_2.des véhicules** énoncés dans la communication sur les résultats du réexamen de la stratégie communautaire en vigueur. La future stratégie repose sur une **démarche intégrée** visant à atteindre l'objectif communautaire d'une émission de 120 g/km de CO_2 d'ici 2012 à travers une combinaison d'actions au niveau de l'Union européenne et des États membres. La Commission proposera une législation mettant l'accent sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 afin de réaliser l'objectif d'une émission moyenne de 130 g/km pour les voitures neuves en améliorant la technologie des moteurs et une nouvelle réduction de 10 g/km de CO_2 ou son équivalent, si cela est techniquement nécessaire, par d'autres **améliorations technologiques et une utilisation accrue des biocarburants**. Elle encouragera les États membres et les consommateurs à consentir de nouveaux efforts. Cette stratégie doit être vue dans le contexte de la communication récemment adoptée par la Commission concernant une politique de l'énergie pour l'Europe[1].

La communication présente une série de mesures à prendre en considération dans le domaine de la sécurité routière. Un certain nombre d'actions liées aux véhicules sont proposées, la plus importante étant l'inclusion du **contrôle électronique de la stabilité** dans les nouveaux véhicules. La communication insiste sur la nécessité d'adopter une approche globale de la

[1] COM(2007) 1.

sécurité routière incluant les caractéristiques des véhicules, l'infrastructure et les usagers de la route.

La communication énonce les principales préoccupations du secteur automobile en matière de politique commerciale. Elle propose d'évaluer la possibilité de recourir à des **accords commerciaux bilatéraux** (notamment en Asie) pour améliore l'accès aux marchés et souligne qu'il importe de faire appliquer les **droits de propriété intellectuelle** à l'échelle mondiale.

Dans le domaine de la recherche et du développement, la communication considère les **carburants renouvelables non polluants ainsi que les routes et les véhicules intelligents** comme des priorités essentielles. Elle adopte une démarche prospective et expose l'intention de la Commission d'établir une initiative technologique conjointe concernant la **pile à hydrogène et la pile à combustible** et de proposer un règlement sur les véhicules utilisant l'hydrogène comme combustible.

La présente communication est le fruit d'une vaste **consultation des parties prenantes et d'un dialogue** approfondi avec celles-ci sur les questions automobiles; la Commission espère qu'elle contribuera à l'avenir à la culture et à la méthodologie d'élaboration des politiques.

1. INTRODUCTION

La **mobilité** rendue possible par les transports routiers est l'une des conditions préalables au mode de vie actuel des Européens. Les véhicules sous-tendent notre style de vie en facilitant les relations sociales et une distribution fiable des marchandises à travers le continent.

La chaîne de valeur complexe de l'industrie automobile joue un **rôle considérable dans l'économie européenne** et son importance dérive en grande partie de liens au sein des structures économiques nationales et internationales.

L'industrie automobile fonctionne à l'échelle mondiale; c'est l'un des moteurs de la **mondialisation**, caractérisée par l'ouverture rapide des marchés mondiaux et par l'augmentation et la diversité des mouvements de capitaux qui en résultent. La **révolution technologique** en cours est en train de transformer ce secteur traditionnel reposant sur l'industrie manufacturière, qui devient de plus en plus fondé sur la connaissance. Au niveau national, l'industrie automobile prend des mesures décisives et souvent difficiles en vue d'**optimiser ses coûts et ses processus de production**, faisant craindre des **restructurations** et des **délocalisations**.

Ces facteurs, combinés à la nécessité de **protéger l'environnement naturel, de sauvegarder la santé et la vie humaines** et d'opérer dans un **contexte caractérisé par un niveau élevé des prix du pétrole**, ont créé une situation dans laquelle l'industrie automobile est confrontée à de nouveaux défis, de nouvelles responsabilités et de nouvelles possibilités qui pourraient modifier à la fois ce secteur et ses produits.

Les interactions des politiques avec le secteur devraient viser à améliorer les conditions générales de la production de véhicules et analyser attentivement les incidences des futures activités réglementaires sur les coûts et la compétitivité. La Commission considère que l'action des pouvoirs publics devrait être prévisible, tout en reflétant correctement les exigences de plus en plus complexes de la société et en anticipant les évolutions des marchés mondiaux. Conformément à l'initiative d'**amélioration de la réglementation**, la Commission a entamé un réexamen complet de la réglementation et des politiques relatives à l'automobile en instituant le **groupe de haut niveau «CARS 21»**, qui a rassemblé les principales parties prenantes afin de conseiller la Commission sur les scénarios d'action future[2].

La présente communication contient **l'évaluation effectuée par la Commission et sa réponse en termes d'action publique au rapport présenté par le groupe «CARS 21»[3]**. À ce titre, elle indique au Parlement européen et au Conseil la direction que la Commission entend donner à l'avenir à la politique automobile.

Les propositions et initiatives figurant dans la présente communication poursuivent les objectifs suivants:

---

2 Pour de plus amples informations: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm

3 Le rapport final «CARS 21» figure à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

- continuer à améliorer le fonctionnement du marché intérieur;
- continuer à simplifier la législation régissant le secteur automobile et à internationaliser son environnement réglementaire;
- continuer à promouvoir des transports routiers durables sur le plan environnemental;
- continuer à améliorer la sécurité sur les routes européennes;
- contribuer à assurer à l'industrie automobile européenne un environnement opérationnel équitable au niveau mondial;
- encourager un accroissement de la recherche et du développement dans des domaines présentant un intérêt stratégique.

2. UNE INDUSTRIE EN TRANSITION?

Des initiatives récentes prises par les constructeurs automobiles en vue d'améliorer la productivité et de réduire les coûts ont attiré l'attention du public et suscité des inquiétudes pour l'avenir de l'industrie automobile dans les économies européennes, où les coûts de production sont élevés et la hausse de la demande de véhicules est faible ou nulle. On craint que la production automobile ne soit transférée dans des pays tiers, les constructeurs étant à la recherche d'un niveau de coûts plus bas et de marchés susceptibles de connaître une croissance rapide. Les surcapacités qui existent dans l'UE ainsi que le rôle accru de la production flexible et de l'automatisation dans l'amélioration de l'efficacité de la production, conjugués aux investissements dans des capacités supplémentaires réalisés dans certains États membres entraînent des risques de réduction des emplois liés à l'automobile.

Certaines des restructurations en cours sont une réaction à des problèmes structurels qui existent depuis quelque temps déjà dans certaines parties du secteur. Bien qu'il y ait des variations d'un producteur à l'autre, la plupart des défis auxquels les constructeurs sont confrontés concernent la gestion des niveaux de productivité, les coûts et la réglementation du marché du travail. Des coûts fixes élevés, une surcapacité structurelle et les prix records enregistrés récemment sur les marchés mondiaux des produits de base, combinés à une féroce concurrence sur les prix entre les constructeurs, ont incité nombre d'entreprises à privilégier la compétitivité à long terme en mettant l'accent sur l'amélioration de la productivité et à optimiser leurs structures de coûts. Cette évolution peut elle-même conduire à la réorganisation des processus de production et à une tendance à la réduction de la main-d'œuvre. L'impact global peut être encore aggravé par les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement du secteur, les fournisseurs faisant partie intégrante de la construction automobile.

À moyen terme, il semble probable que l'assemblage des véhicules destinés au marché européen ait essentiellement lieu en Europe. Même si l'industrie automobile devient de plus en plus mondialisée, les caractéristiques de la demande restent relativement distinctes dans les divers marchés et la plupart des constructeurs conservent une part importante de leur production sur place. Le niveau élevé de coûts non récupérables des unités de production existantes, l'augmentation de la production flexible et le niveau de qualification des travailleurs européens semblent plaider dans ce sens. Les défis posés par une concurrence internationale plus agressive sont toutefois susceptibles de s'accroître à plus long terme. En

matière de localisation de la production, des régions à croissance rapide, aux coûts peu élevés, situées à proximité immédiate de l'UE suscitent un grand intérêt auprès des constructeurs automobiles européens.

Conformément à la stratégie de la Commission pour la croissance et l'emploi[4], la présente communication s'efforce de créer des conditions générales propices à un secteur automobile novateur et florissant, de manière à réduire au minimum la nécessité de restructurations. Lorsqu'une société prend néanmoins des décisions concernant son organisation et ses modalités de travail, la Commission n'a pas à interférer avec de tels choix commerciaux. Toute transition qui pourrait en résulter doit toutefois être conforme aux directives communautaires relatives à l'information et à la consultation des travailleurs, aux licenciements collectifs et aux comités d'entreprise européens[5]. En outre, dans une perspective à plus long terme, la politique régionale peut contribuer à minimiser les coûts de la transition en favorisant les changements structurels nécessaires. Des instruments tels que le Fonds social européen, le Fonds européen de développement régional et le nouveau Fonds européen d'ajustement à la mondialisation peuvent servir à atténuer les coûts sociaux à court terme de la transition, par exemple par la formation des travailleurs pour qu'ils trouvent de nouveaux emplois. Ces fonds ont également un rôle important dans la création de meilleures conditions structurelles pour l'activité économique, ce qui offre de nouvelles possibilités d'emploi. Par ailleurs, la Commission devrait s'efforcer de susciter des conditions générales permettant aux entreprises d'anticiper précocement les défis de la concurrence et d'y répondre d'une manière socialement responsable. À cet effet, la Commission convoquera un forum «Restructuration» sur l'industrie automobile afin d'affronter les défis, de mieux anticiper les changements et de mieux s'y adapter[6].

Le secteur automobile européen se caractérise actuellement par une forte concurrence sur les prix, des prix élevés pour les matières premières et l'énergie, une grande importance accordée à la gestion des coûts et la restructuration des processus de production. D'un point de vue politique, la pression sur l'emploi et l'accent sur la maîtrise des coûts impliquent que la Commission analysera attentivement les conséquences de l'activité réglementaire future pour l'emploi et la compétitivité.

3. AMELIORER LE CADRE REGLEMENTAIRE DU SECTEUR

3.1. Marché intérieur: la réception des véhicules

Trois catégories de véhicules (voitures particulières, motocycles et tracteurs) sont actuellement réglementées à titre obligatoire dans le cadre du marché intérieur. Cette réglementation est fondée sur le **système communautaire de réception complète des véhicules**[7], qui s'est révélé très efficace. La Commission estime qu'il convient de le maintenir et d'**étendre ses avantages à d'autres produits automobiles** (tels que les véhicules utilitaires légers, les autobus et les camions).

---

4 Voir la communication COM(2005) 474 de la Commission: «Mettre en œuvre le programme communautaire de Lisbonne: Un cadre politique pour renforcer l'industrie manufacturière de l'UE - Vers une approche plus intégrée de la politique industrielle».

5 Par exemple les directives 2002/14/CE, 98/59/CE et 94/45/CE.

6 Voir la communication de la Commission sur les restructurations et l'emploi - COM(2005) 120.

7 Directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 42 du 23.2.1970, p. 1)..

La Commission pense que le **marché intérieur devrait fonctionner de manière plus efficace une fois que le véhicule est sur le marché**. En particulier, les problèmes liés au contrôle technique et aux procédures d'immatriculation constituent toujours une source de préoccupations pour les citoyens et les entreprises.

La Commission[8]:

– a adopté une proposition de nouvelle directive-cadre concernant la réception des véhicules à moteur[9] qui vise à étendre obligatoirement la procédure communautaire de réception complète à toutes les catégories de véhicules; elle invite instamment le Parlement européen et le Conseil à l'adopter dans les meilleurs délais;

– a inclus, dans la proposition de nouvelle directive-cadre, une disposition concernant un système d'autorisation des pièces et équipements essentiels pour la sécurité et les performances environnementales.

En outre,

la Commission:

1. mettra à jour, en 2007, sa communication interprétative concernant les procédures de réception et d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre[10].

3.2. Simplification et internationalisation de l'environnement réglementaire

L'une des raisons de la création du groupe «CARS 21» était l'inquiétude, exprimée par l'industrie, que le coût cumulé de la réglementation ait une incidence négative sur la compétitivité et renchérisse inutilement les véhicules. Un sous-groupe spécifique a été institué au sein du groupe «CARS 21» afin d'examiner le cadre réglementaire[11] et de déterminer s'il était possible d'abroger ou de simplifier certains textes en vigueur.

Au terme de son examen, le groupe CARS 21 a conclu qu'il convenait de maintenir l'essentiel de la législation en vigueur, nécessaire à la protection de la santé, de la sécurité, des consommateurs et de l'environnement. Néanmoins, compte tenu du fait que la Communauté a adhéré à plus de 100 règlements internationaux concernant les véhicules adoptés sous les auspices de la CEE-ONU, qui sont applicables à la place de la législation communautaire correspondante, le groupe «CARS 21» a estimé que **38 directives pouvaient être remplacées par des règlements de la CEE-ONU** sans aucune réduction du niveau de sécurité et de protection de l'environnement. En outre, le groupe «CARS 21» a identifié une directive pouvant être abrogée[12] et **25 directives et règlements de la CEE-ONU dans lesquels des contrôles automatiques** ou **virtuels** pouvaient être introduits afin de réduire les coûts de mise en conformité à la réglementation en vigueur supportés par l'industrie, en rendant les procédures administratives moins coûteuses et plus rapides.

---

8 Il convient de remarquer que les actions qui ont déjà été proposées ou réalisées sont présentées avec des tirets, tandis que celles que la Commission entend proposer à l'avenir sont numérotées en continu tout au long de la communication.

9 COM(2003) 418.

10 JO C 143 du 15.5.1996, p. 4.

11 Des précisions sur cette analyse figurent dans l'annexe II du rapport final CARS 21.

12 Directive 72/306/CEE du Conseil (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1).

La Commission soutient ces recommandations, mais est consciente de la nécessité de conserver la possibilité, pour l'UE, de légiférer indépendamment du système de la CEE-ONU lorsque cela est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de santé et d'environnement ou d'autres objectifs stratégiques; elle cherchera à mettre en œuvre l'évolution future vers les règlements de la CEE-ONU d'une manière compatible avec cette exigence.

La Commission:

2. proposera de remplacer 38 directives communautaires[13] par les règlements correspondants de la CEE-ONU dès l'adoption de la directive-cadre sur la réception des véhicules (prévue en 2007);

3. proposera, en 2008-2009, l'introduction des dispositions techniques nécessaires pour le recours aux contrôles automatiques ou virtuels dans 25 directives communautaires et règlements de la CEE-ONU[14];

4. soumettra annuellement au Parlement européen un document décrivant les progrès réalisés à la CEE-ONU et la procédure de comitologie;

5. envisagera, en 2008-2009, une simplification des directives 71/127/CEE[15], 74/297/CEE[16], 76/115/CEE[17] et 78/932/CEE[18] ainsi que du règlement n° 122 de la CEE-ONU[19].

3.3. Transports routiers durables sur le plan environnemental: la démarche intégrée

Les véhicules automobiles sont responsables en Europe de 12 % des **émissions de gaz à effet** de serre et d'une part importante des **émissions polluantes**. Par conséquent, les deux grands axes de la politique environnementale liés à l'industrie automobile sont la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique[20] et la stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO_2[21]. Les politiques communautaires relatives aux déchets et au bruit ont également des incidences sur le secteur automobile. Des préoccupations accrues concernant l'énergie (en termes de coût et d'approvisionnement) et l'environnement sont susceptibles de jouer un rôle important dans le débat sur la forme et le fonctionnement des véhicules du futur.

3.3.1. Émissions polluantes

Depuis l'adoption des premières normes d'émission «Euro», **les émissions de NOx et de particules**, telles que mesurées dans les conditions de la réception, ont été **réduites d'environ**

---

13 Les directives en question sont énumérées à l'annexe 2.

14 Les directives et règlements de la CEE-ONU en question sont énumérés à l'annexe 1.

15 Directive 71/127/CEE du Conseil (JO L 68 du 22.3.1971, p. 1).

16 Directive 74/297/CEE du Conseil (JO L 165 du 20.6.1974, p. 16.

17 Directive 76/115/CE (JO L 24 du 30.1.1976, p. 6).

18 Directive 78/932/CE (JO L 325 du 20.11.1978, p. 1.

19 Règlement n° 122 de la CEE-ONU: Prescriptions techniques uniformes concernant l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne leur système de chauffage, 23 février 2006.

20 COM(2005) 446.

21 COM(95) 689: «Une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO_2 des voitures particulières et à améliorer l'économie de carburant.» Pour de plus amples informations: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

70 % à 90 %. La Commission entend continuer à renforcer les limites d'émission Euro pour les véhicules utilitaires légers et lourds, conformément à la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, et elle s'efforcera d'œuvrer à une meilleure prise en compte des émissions réelles au cours des procédures d'essai des émissions.

La Commission:

– a adopté une proposition de limites d'émission **Euro 5**[22] pour réduire les émissions polluantes des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers. L'adoption de cette proposition permettra une nouvelle diminution de 80 % des émissions de particules des véhicules diesels et, respectivement, une baisse de 20 % et 25 % des émissions de NOx des véhicules diesels et à essence;

– a contribué, avec le Parlement européen et le Conseil, à une nouvelle diminution des émissions de NOx (**Euro 6**) des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers;

– a adopté une proposition de directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à travers les marchés publics[23], qui vise à améliorer la qualité de l'air (notamment en ville) et devrait favoriser la mise sur le marché de véhicules propres;

– a adopté la proposition concernant les orientations stratégiques communautaires 2007-2013 en matière de cohésion, qui encouragent les investissements dans les réseaux de transport durables et les services de transport public ordinaires ainsi que la mise en place de réseaux de distribution de carburants alternatifs.

[22] COM(2005) 683.
[23] COM(2005) 634.

La Commission:

6. présentera, en 2007, une proposition concernant des limites d'émission **Euro VI** afin de réaliser de nouvelles réductions importantes des émissions polluantes des véhicules utilitaires lourds;

7. travaille à l'adoption de réglementations techniques mondiales sur les cycles d'essais des émissions des véhicules utilitaires lourds (essais en mode stabilisé et en cycle transitoire), les émissions hors cycle et les systèmes de diagnostic embarqués, de sorte que les conditions des émissions réelles soient mieux prises en compte;

8. examine les options permettant de faire en sorte que la procédure d'essai des émissions des voitures particulières prenne également mieux en compte les émissions réelles.

3.3.2. Réduction des émissions de CO_2 du secteur des transports routiers

La Commission poursuivra une démarche intégrée visant à atteindre **l'objectif communautaire d'une émission de 120 g/km de CO_2 d'ici 2012** grâce à une combinaison d'actions communautaires et des États membres. La Commission proposera un **cadre législatif**, si possible en 2007 et à la mi-2008 au plus tard pour atteindre l'objectif de l'Union européenne de 120 g/km de CO_2 en mettant l'accent sur des réductions obligatoires des émissions de CO_2 afin de réaliser l'objectif d'une émission moyenne de 130 g/km pour les voitures neuves en améliorant la technologie des moteurs et une nouvelle réduction de 10 g/km de CO_2 ou son équivalent, si cela est techniquement nécessaire, par d'autres **améliorations technologiques et une utilisation accrue des biocarburants,** à savoir :

a) la fixation d'exigences minimales de rendement énergétique pour les systèmes de climatisation;

b) la présence obligatoire de systèmes précis de surveillance de la pression des pneus;

c) la fixation de limites maximales de résistance au roulement des pneumatiques au niveau de l'UE, pour les pneus équipant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers;

d) l'utilisation d'indicateurs de changement de vitesse, dans la mesure où les consommateurs utilisent de tels dispositifs dans les conditions réelles de conduite;

e) l'amélioration du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers (camionnettes) avec l'objectif d'atteindre 175 g/km de CO_2 d'ici à 2012 et de 160 g/km de CO_2 d'ici à 2015;

f) l'utilisation croissante de biocarburants améliorant au maximum les performances environnementales.

Les mesures susmentionnées devront pouvoir être évaluées, contrôlées et justifiées et devront prévenir tout comptage en double des réductions de CO_2.

La Commission convient que le cadre législatif applicable aux **émissions moyennes des véhicules neufs** devra être défini de manière à permettre la réalisation d'objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et

durables et qui imposent les mêmes exigences aux constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre ces constructeurs.

Le cadre législatif sera **compatible avec l'objectif global qui est de réaliser les objectifs que l'Union européenne s'est fixée dans le cadre de Kyoto** et sera fondé sur **une analyse d'impact approfondie**. Cette analyse évaluera les avantages et les coûts des différentes options par rapport à la situation actuelle concernant les émissions moyennes de CO_2, compte tenu des dernières technologies disponibles en matière d'amélioration de la technologie automobile dans le domaine de l'environnement.

Au-delà du cadre législatif, la stratégie de la Commission visant à réduire les émissions de CO_2 devrait encourager les **États membres** à déployer **de nouveaux efforts** en ce qui concerne d'autres moyens de transport routier (véhicules utilitaires lourds, etc.) par l'instauration d'une fiscalité liée aux émissions de CO_2 et par d'autres incitations fiscales, le recours aux marchés publics, la gestion du trafic, l'infrastructure, etc.) **mais aussi les consommateurs** (choix informé en tant qu'acheteur, comportement responsable au volant).

La Commission:

9. présentera sa stratégie future en matière de réduction des émissions de CO_2 par les véhicules à travers la démarche intégrée décrite ci-dessus parallèlement à la présente communication, dans sa communication au Parlement européen et au Conseil sur les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO_2 des voitures[24]

10. explorera la possibilité d'inclure le secteur du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour la troisième période de distribution des quotas commençant en 2013;

11. présentera, en 2007, à la suite de l'adoption récente du rapport de situation sur les biocarburants[25] dans le cadre la communication concernant une politique de l'énergie pour l'Europe, qui a proposé un objectif contraignant minimal de 10 % de biocarburants d'ici 2020, une proposition de révision de la directive 2003/30/CE[26] sur l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports;

12. examinera les pistes disponibles pour élaborer un cadre politique afin de promouvoir l'utilisation de biocarburants qui permettent une plus grande réduction des gaz à effet de serre, et continuera à soutenir les initiatives de R&D concernant les biocarburants de deuxième génération;

13. présentera, en 2007, une proposition de règlement sur les véhicules automobiles utilisant l'hydrogène comme carburant afin d'assurer une utilisation sans danger de cette technologie;

---

24 COM(2007) 19.
25 COM(2006) 845.
26 Directive 2003/30/CE (JO L 123 du 17.5.2003, p. 42)..

14. soutiendra, dans le cadre de l'initiative i2010 «Véhicule intelligent»[27], la recherche et le développement de technologies et d'applications fondées sur les technologies de l'information et de la communication (TIC) contribuant à une mobilité plus propre et plus économe en énergie, y compris des outils de conduite respectueuse de l'environnement;

15. placera les systèmes de transport intelligent, dont Galileo, au cœur de son plan d'action à venir sur la logistique et de son livre vert sur le transport urbain, afin d'optimiser les opérations de transport et d'aboutir à une mobilité sûre et durable en Europe

16 encourage la Banque européenne d'investissement à soutenir la politique communautaire de réduction des émissions de CO_2 en contribuant au financement de projets viables économiquement dans le domaine du rendement énergétique et des carburants renouvelables.

3.3.3. Autres politiques environnementales

Outre ce qui précède, les politiques communautaires concernant le recyclage des véhicules, le bruit et les climatiseurs mobiles présentent de l'intérêt pour l'industrie automobile.

La Commission:

– a proposé l'abandon progressif de certains gaz à effet de serre fluorés destinés aux systèmes de climatisation mobiles[28], mesure qui a été approuvée par le Parlement européen et le Conseil.

Perspectives

La Commission:

17. traitera, lors de la prochaine révision de la directive relative aux véhicules hors d'usage[29], la question de la mise en œuvre non harmonisée de ce texte dans les États membres (2009);

18. s'efforcera, entre 2007 et 2009, de mettre en œuvre une démarche globale pour traiter les questions relatives au bruit, en incluant toutes les parties concernées et tous les systèmes en cause (gestion du trafic, comportement des automobilistes, technologie des véhicules et des pneumatiques, revêtements routiers).

3.4. Renforcer la sécurité sur les routes européennes: un effort commun

Des progrès notables ont été réalisés en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité sur les routes européennes: au cours des 30 dernières années, le trafic a triplé en Europe, alors que le nombre de décès a diminué de moitié. La mobilité de plus en plus grande dont bénéficient les Européens se paye toujours au prix fort: d'après les dernières estimations, quelque

[27] COM(2006) 59.
[28] Directive 2006/40/CE (JO L 161 du 14.6.2006, p. 12).
[29] Directive 2000/53/CE (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

41 600 personnes ont été tuées sur les routes européennes en 2005[30]. L'objectif déclaré de la Commission est de réduire le nombre de morts[31] de 50 % d'ici 2010.

La Commission considère qu'une stratégie efficace en matière de sécurité routière devrait être fondée sur l'**interaction des améliorations réalisées dans le domaine de la technologie des véhicules, de l'infrastructure routière, du comportement des conducteurs et de l'application de la réglementation**.

La Commission:

– a adopté la recommandation 2004/345/CE[32] sur les meilleures pratiques en matière de contrôle de l'application des règles concernant la conduite en état d'ivresse, la vitesse et le port de la ceinture de sécurité;

– a adhéré au règlement n° 104[33] et a modifié le règlement n° 48[34] de la CEE-ONU afin d'améliorer la visibilité des véhicules utilitaires lourds;

– a adopté une communication sur «Le système "eCall" pour tous»[35], dans le but d'accélérer la mise en œuvre de systèmes «eCall», définis comme prioritaires dans le cadre de l'initiative «eSafety»;

– a adopté une communication sur l'initiative «Véhicule intelligent»[36], qui vise à favoriser la mise en place de technologies avancées de sécurité afin de contribuer à réduire le nombre de victimes de la route dans l'UE;

– a adopté une proposition de directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières[37];

– a adopté une proposition de directive concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté afin de supprimer les angles morts dans le champ de vision vers l'arrière[38];

– a adopté une proposition concernant les orientations stratégiques communautaires 2007-2013 en matière de cohésion; parmi les orientations d'action recommandées figurent des investissements dans une gestion du trafic adéquate, avec une attention particulière pour la sécurité.

Tenant compte des recommandations du groupe «CARS 21», la Commission a adopté une approche prospective de la sécurité routière et a évalué les initiatives futures possibles dans ce domaine. En conséquence,

---

30 Programme d'action européen pour la sécurité routière - Bilan à mi-parcours - COM(2006) 74.

31 COM(2001) 370. L'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne a été achevé en 2006 - COM(2006) 314.

32 Recommandation de la Commission du 6 avril 2004 (JO L 111 du 17.4.2004, p. 75).

33 Règlement n° 104 de la CEE-ONU: Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétroréflechissants pour véhicules lourds et longs et leurs remorques, 22 janvier 1998.

34 Règlement n° 48 de la CEE-ONU: Prescriptions uniformes relatives a l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse.

35 COM(2005) 431.

36 COM(2006) 59.

37 COM(2006) 569.

38 COM(2006) 570.

entre 2007 et 2009, la Commission examinera la possibilité de soumettre des propositions ayant les objectifs suivants:

19. rendre obligatoire l'inclusion des dispositifs Isofix de retenue pour enfants dans tous les véhicules M1 neufs;

20. rendre obligatoire l'utilisation des phares en plein jour (une consultation publique à ce sujet a été lancée le 1er août 2006);

21. rendre obligatoire l'inclusion du contrôle électronique de la stabilité, d'abord dans les véhicules utilitaires lourds, puis dans les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers dès qu'une méthode d'essai aura été mise au point;

22. rendre obligatoires les témoins de non-bouclage de la ceinture de sécurité dans tous les véhicules neufs;

23. modifier les exigences de la phase II de la directive sur la protection des piétons afin d'améliorer les dispositions de la directive 2003/102/CE[39];

24. améliorer l'application transfrontalière des amendes punissant les infractions au code de la route commises dans un autre État membre de l'UE (une consultation publique a été lancée à ce sujet le 6 novembre 2006).

En outre, la Commission:

25. étudiera les coûts, les avantages et la faisabilité de l'introduction de systèmes de freinage de secours dans les véhicules (en particulier les poids lourds). La Commission réalise une étude de ces systèmes et a institué un groupe de travail composé des parties prenantes pour l'aider;

26. poursuivra les efforts visant à promouvoir l'élaboration, la mise en œuvre et l'utilisation de systèmes actifs de sécurité embarqués et de systèmes coopératifs «de véhicule à infrastructure» dans le cadre de l'initiative i2010 «Véhicule intelligent»;

27. adoptera en 2006 la troisième communication «eSafety», qui porte à l'attention du Parlement européen et du Conseil de nouvelles mesures visant à la mise en œuvre complète du système eCall à partir de 2010;

28. encouragera et soutiendra l'attribution de financements communautaires dans le secteur routier uniquement aux projets qui suivent les meilleures pratiques en matière de sécurité routière;

29. invite les États membres à améliorer encore l'application de l'interdiction de la conduite en état d'ivresse, le respect des limitations de vitesse, l'emploi du casque à moto, et leur demande de faire connaître et respecter l'obligation d'attacher la ceinture de sécurité.

[39] Directive 2003/102/CE (JO L 321 du 6.12.2003, p. 15).

3.5. Commerce et marchés étrangers: œuvrer à une concurrence mondiale loyale[40]

Au cours des dix prochaines années, l'essentiel de la hausse de la demande mondiale de véhicules proviendra d'économies connaissant un développement rapide (Chine, Inde, Russie, etc.); la dimension internationale est essentielle pour la compétitivité de l'industrie automobile européenne.

La Commission considère que les **négociations multilatérales** offrent la possibilité d'améliorer l'accès de l'industrie européenne aux marchés et qu'il est également nécessaire d'entreprendre des **démarches bilatérales ou régionales** (à travers des accords de libre-échange ou des dispositions similaires) dans les relations commerciales avec les pays tiers, en fonction des besoins.

Dans une industrie mondiale, les conditions relatives aux **investissements directs étrangers** et à l'établissement d'une **production locale** dans les pays tiers sont aussi importantes que les flux plus traditionnels d'import-export. La politique européenne devrait chercher à faire en sorte que les opérations des entreprises européennes à l'étranger ne fassent pas l'objet d'une discrimination déloyale.

La Commission est décidée à accroître et à élargir la gouvernance réglementaire au niveau international, notamment dans le cadre de la CEE-ONU (comme cela a déjà été exposé au point 3.2.)[41], afin de réduire les **obstacles non tarifaires au commerce** et favoriser l'équité réglementaire au niveau mondial. L'industrie automobile a également exprimé de graves préoccupations quant au respect des **droits de propriété intellectuelle** (DPI) dans certaines régions du monde.

La Commission s'inquiète de l'accès au marché en **Chine** et des conditions de fonctionnement dans ce pays. Ces questions sont importantes, non seulement en raison du potentiel du marché chinois, mais aussi parce que des préoccupations similaires pourraient voir le jour dans d'autres grands marchés émergents.

La Commission:

– a adopté une politique visant à encourager une plus grande harmonisation technique internationale des réglementations concernant les véhicules automobiles dans le cadre des accords de 1958 et 1998 de la CEE-ONU;

– a officiellement demandé l'institution d'un groupe spécial dans le cadre de l'OMC pour résoudre les questions en suspens liées au traitement par la Chine des pièces de véhicules automobiles importées. Les États-Unis et le Canada ont déposé des plaintes similaires.

En ce qui concerne l'orientation future des politiques,

la Commission:

---

[40] La conception de la politique commerciale de la Commission a été définie récemment dans la communication «Une Europe compétitive dans une économie mondialisée» - COM(2006) 567.

[41] Comme indiqué au point 3.2, la Commission s'efforcera d'aboutir à une harmonisation internationale d'une manière permettant à l'UE de légiférer indépendamment dans des domaines concernant la sécurité et l'environnement si cela devait être nécessaire à l'avenir.

30. étudiera au cas par cas l'opportunité de négocier des accords bilatéraux de libre-échange avec des pays tiers (en particulier en Asie du Sud-Est) et entamera des négociations dans ce sens le cas échéant;

31. continuera à suivre attentivement l'évolution de l'activité économique et de la réglementation en Chine pour s'assurer que l'accès accru au marché résultant de l'adhésion de ce pays à l'OMC est une réalité;

32. maintiendra un dialogue formel avec la Chine sur les questions concernant l'environnement réglementaire chinois, afin d'assurer l'existence de conditions égales pour tous et de garantir aux entreprises la sécurité juridique sur ce marché. À cet effet, la Commission continuera à suivre l'évolution du projet de loi antimonopole chinois;

33. resserrera encore ses liens avec la Russie dans le domaine automobile à l'intérieur de l'espace économique commun entre l'UE et la Russie;

34. poursuivra sa politique visant à assurer la promotion et le respect des DPI au niveau mondial à travers les accords internationaux existants et inclura des dispositions complètes concernant la propriété intellectuelle dans les accords bilatéraux futurs.

3.6. Recherche et développement: la clé de la compétitivité future

Avec quelque 20 milliards d'euros (environ 5 % du chiffre d'affaires du secteur) consacrés à la recherche et au développement de produits, l'industrie automobile est, en chiffres absolus, le **premier investisseur industriel européen dans la R&D**.

Les plates-formes technologiques jouent un rôle important en déterminant les besoins du secteur en matière de recherche. Le document **«Vision of road transport in 2020»** (vision des transports routiers en 2020), le programme de recherche stratégique défini par le **Conseil consultatif européen chargé de la recherche sur les transports routiers** (ERTRAC) et les programmes élaborés par d'autres plateformes technologiques importantes[42] ont joué un rôle essentiel dans la définition de l'orientation des initiatives futures de R&D pour l'ensemble de la chaîne de valeur de l'automobile aux niveaux communautaire, national et régional.

La Commission:

– a proposé, dans le 7e programme-cadre de recherche, la création d'un thème prioritaire spécifique «Transports (aéronautique comprise)», dont le budget proposé (4 180 millions d'euros à prix courants) représente une hausse sensible des fonds communautaires alloués à l'innovation dans le secteur automobile;

– a proposé, dans le 7e programme-cadre, sous le thème «Technologies de l'information et de la communication», de poursuivre les recherches dans le domaine des TIC appliquées à la mobilité, à la viabilité environnementale et à l'efficacité énergétique, à partir des recherches menées au titre du 5e et du 6e programme-cadre.

[42] Citons par exemple les plateformes relatives à la pile à hydrogène et la pile à combustible, aux matériaux et technologies d'ingénierie avancés, à l'intégration des systèmes intelligents, etc.

La Commission estime qu'il convient d'axer la recherche européenne, dans le 7e programme-cadre, à la fois sur la recherche subsidiaire (par exemple **les technologies permettant la fabrication de moteurs thermiques propres ayant un bon rendement énergétique, les systèmes intégrés de sécurité**) et sur les percées technologiques (par exemple **la pile à hydrogène et la pile à combustible, la mise au point d'hybrides rechargeables, les biocarburants de deuxième génération**). En outre, la Commission considère qu'il importe de créer des marchés pilotes dans des domaines pertinents pour ce secteur (la pile à hydrogène, la pile à combustible et les biocarburants pourraient notamment être des candidats potentiels).

Dans une perspective plus large, des technologies automobiles nouvelles plus sûres, plus efficaces et moins polluantes font partie du concept de système de transports intelligents (STI). L'industrie automobile participe activement à plusieurs plateformes technologiques[43] qui contribuent directement ou indirectement à sa compétitivité et à la mise au point de meilleurs systèmes de transport.

La Commission:

35. continuera à développer la coopération entre l'UE et l'industrie en matière de R&D (principalement à travers le 7e programme-cadre);

36. cherchera à renforcer une collaboration cohérente dans le domaine de la recherche entre l'UE, les États membres et l'industrie automobile, selon une démarche systémique, et utilisera différents types d'instruments pour soutenir la R&D dans le secteur automobile, dont les projets collaboratifs et les réseaux d'excellence;

37. mettra l'accent, dans les programmes de recherche, sur la manière de rendre le système de transports routiers plus efficace tout en accroissant sa compatibilité environnementale et sa sécurité. Une attention particulière sera accordée aux carburants renouvelables propres ainsi qu'aux routes et véhicules intelligents (par exemple le projet «Véhicule intelligent» dans le cadre de l'initiative i2010);

38. cherchera à utiliser les partenariats entre le secteur public et le secteur privé comme un nouvel instrument de recherche industrielle, de développement technologique et de démonstration. Elle prépare actuellement, avec l'industrie automobile (et d'autres parties prenantes), l'établissement d'une initiative technologique conjointe dans le domaine de la pile à hydrogène et de la pile à combustible;

39. encourage les institutions de financement européennes, telles que la Banque européenne d'investissement, à continuer à soutenir la recherche dans le secteur automobile et à orienter leurs activités sur des projets qui conduisent à une plus grande efficacité énergétique, à une réduction des émissions et à une sécurité accrue, notamment à travers le nouveau mécanisme de financement avec partage des risques.

[43] Par exemple NESSI, la plateforme consacrée aux logiciels, et ARTEMIS, la plateforme relative aux systèmes informatiques intégrés.

3.7. Taxation, incitations fiscales et concurrence sur le marché des pièces détachées

3.7.1. Taxation et incitations fiscales

Il ressort des discussions au sein du groupe «CARS 21» que l'existence de **régime fiscaux** différents applicables aux véhicules dans les États membres représente **l'un des principaux obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur**, que le recours aux incitations fiscales devrait être coordonné entre les États membres et qu'il devrait contribuer de manière démontrable aux objectifs politiques communautaires dans des domaines tels que l'environnement et la sécurité. Dans ce contexte, sur proposition de la Commission, le Parlement européen et le Conseil ont approuvé, dans le règlement Euro 5 et Euro 6[44], un article qui réglemente les conditions d'octroi des incitations fiscales.

La Commission:

– a proposé une directive concernant les taxes sur les voitures particulières[45], actuellement soumise à l'examen du Conseil et du Parlement européen. La Commission invite instamment le Parlement et le Conseil à adopter la proposition de directive dans les meilleurs délais.

3.7.2. Concurrence sur le marché des pièces détachées

En ce qui concerne la distribution des véhicules, la Commission continuera à œuvrer pour que le règlement n° 1400/2002 sur la **distribution des véhicules automobiles**[46] soit appliqué dans l'ensemble de la Communauté alors que, compte tenu de la complexité croissante des véhicules, il est devenu impératif que tous les réparateurs de véhicules de la Communauté aient accès aux **informations techniques nécessaires à la réparation**. Les mesures en la matière suivent un mandat clair du Parlement européen, conformément à l'article 4 de la directive 98/69/CE[47].

La Commission:

– a introduit dans la proposition Euro 5[48] une disposition qui prévoit que les constructeurs automobiles sont tenus de fournir aux réparateurs indépendants un accès normalisé et sans restriction aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules à travers des sites web, sous une forme mise au point par un comité technique des parties prenantes (format OASIS).

4. PROCHAINES ETAPES

La Commission est résolue à mettre en œuvre sa politique d'amélioration de la réglementation et considère qu'il existe une chance unique de créer une **culture distincte d'élaboration des mesures en ce qui concerne la politique industrielle**. La Commission croit que des éléments

---

44 COM(2005) 683.
45 COM(2005) 261.
46 Règlement (CE) n° 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile.
47 Directive 98/69/CE (JO L 350 du 28.12.1998, p. 1).
48 COM(2005) 683.

tels que la qualité de la législation, la simplification, les analyses d'impact, la consultation des parties prenantes, les délais de réalisation et le choix des instruments doivent être au cœur de l'élaboration des propositions législatives.

Le problème le plus délicat dans un tel processus politique est la **relation entre la prévisibilité, d'une part, et la qualité et la souplesse, d'autre part**. Définir l'orientation à long terme des réglementations futures soulèvera inévitablement des questions quant à la qualité et à la disponibilité des données employées pour formuler des hypothèses sur l'avenir à moyen et long terme. Il convient donc de mettre en place un mécanisme permettant de réaliser **régulièrement une révision et un réexamen**.

Afin que le Parlement européen et le Conseil soient régulièrement informés du processus en cours, la Commission prévoit de soumettre annuellement au Parlement européen un document faisant le point sur les travaux menés à la CEE-ONU et sur la procédure de comitologie.

La Commission:

40. effectuera dans le courant de l'année 2009, avec toutes les parties concernées, un bilan à mi-parcours des mesures proposées dans la présente communication afin de suivre les progrès réalisés et, le cas échéant, d'adapter le cadre réglementaire de l'automobile sur la base des résultats de ce bilan;

41. informera régulièrement les colégislateur de l'état des modifications des règlements concernant le secteur automobile en publiant chaque année un document de travail sur les progrès réalisés au sein de la CEE-ONU.

ANNEXES

1. Liste des directives pour lesquelles des contrôles automatiques ou virtuels seront proposés

2. Liste des directives dont le remplacement par des règlements de la CEE-ONU sera proposé

Annexe 1: Liste des directives pour lesquelles des contrôles automatiques ou virtuels seront proposés

Contrôles automatiques:

Directives communautaires:
70/222/CEE (plaque d'immatriculation arrière)
77/389/CEE (crochets de remorquage)
78/316/CEE (identification des commandes)
78/317/CEE (dégivrage/désembuage)
78/318/CEE (lavage/essuie-glace)
78/549/CEE (recouvrement des roues)
92/21/CEE (masses et dimensions, voitures particulières)

97/27/CE (masses et dimensions)
92/114/CE (saillies extérieures de la cabine)

Règlements de la CEE-ONU:

28 (avertisseurs sonores)
48 (installation des dispositifs d'éclairage)
121 (identification des commandes)
122 (systèmes de chauffage)
43 (partie concernant l'installation des vitrages de sécurité)
55 (attelages; uniquement en ce qui concerne les exigences géométriques)

Contrôles virtuels:

Directives communautaires:

77/389/CEE (crochets de remorquage)
77/649/CEE (champ de vision vers l'avant)
78/318/CEE (lavage/essuie-glace, en ce qui concerne les exigences géométriques)
78/549/CEE (recouvrement des roues)
92/114/CE (saillies extérieures de la cabine)

Règlements de la CEE-ONU:

46 (en ce qui concerne le champ de vision vers l'arrière)
21 (en ce qui concerne les exigences géométriques des aménagements intérieurs)
26 (saillies extérieures)
48 (installation des dispositifs d'éclairage)
55 (attelages; uniquement en ce qui concerne les exigences géométriques)

Annexe 2: Liste des directives dont le remplacement par des règlements de la CEE-ONU sera proposé

70/157/CEE (niveaux sonores)
70/221/CEE (réservoirs de carburant)
70/311/CEE (effort à la commande)
70/387/CEE (serrures et charnières des portes)
70/388/CEE (avertisseur acoustique)
71/127/CEE (visibilité vers l'arrière)
71/320/CEE (freinage)
72/245/CEE (suppression des parasites radioélectriques)
74/60/CEE (aménagement intérieur)
74/61/CEE (antivol et dispositif d'immobilisation)
74/297/CEE (comportement du dispositif de conduite en cas de choc)
74/408/CEE (résistance des sièges)
74/483/CEE (saillies extérieures)
75/443/CEE (appareil indicateur de vitesse/marche arrière)
76/756/CEE (installation des dispositifs d'éclairage)
76/757/CEE (rétroréflecteurs)
76/758/CEE (feux)
76/759/CEE (indicateurs de direction)
76/760/CEE (dispositifs d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière)
76/761/CEE (projecteurs)
76/762/CEE (feux-brouillard avant)
77/538/CEE (feux-brouillard arrière)
77/539/CEE (feux de marche arrière)
77/540/CEE (feux de stationnement)
77/541/CEE (ceintures de sécurité)
78/316/CEE (identification des commandes)
2001/56/CE (chauffage)
80/1269/CEE (puissance des moteurs)
89/297/CEE (protection latérale)
92/22/CE (vitrages de sécurité)
92/23/CE (pneumatiques)
94/20/CE (attelages)
95/28/CE (inflammabilité)
2001/85/CE (autobus et autocars)
96/79/CE (collision frontale)
96/27/CE (collision latérale)
98/91/CE (transport de marchandises dangereuses)
2000/40/CE (protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules)