



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 7.2.2007
COM(2007) 22 final

**COMUNICAREA COMISIEI
CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU**

Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI

Poziția Comisiei privind raportul final al grupului la nivel înalt CARS 21

Contribuție la strategia UE de creștere economică și ocupare a forței de muncă

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

COM (2007) 22
COMUNICAREA COMISIEI
CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI

Poziția Comisiei privind raportul final al grupului la nivel înalt CARS 21

Contribuție la strategia UE de creștere economică și ocupare a forței de muncă

CUPRINS

REZUMAT	4
1. INTRODUCERE	5
2. O INDUSTRIE ÎN TRANZIȚIE?.....	6
3. ÎMBUNĂTĂȚIREA CADRULUI DE REGLEMENTARE PENTRU INDUSTRIE: CONTINUARE LA RAPORTUL CARS 21	8
3.1. Piața internă: aprobarea tipului de vehicule	8
3.2. Simplificarea și internaționalizarea reglementărilor	8
3.3. Transport rutier durabil din perspectivă ecologică : abordarea integrată.....	9
3.4. Creșterea siguranței pe drumurile europene: un efort comun	13
3.5. Comerțul și piețele externe: lupta pentru concurență globală echitabilă	15
3.6. Cercetare și dezvoltare: fundamentul concurenței în viitor	17
3.7. Impozitare, stimulente fiscale și concurență pe piața pieselor de schimb.....	18
4. ETAPELE URMĂTOARE.....	19

Anexa 1: Lista de directive propuse pentru autotestare și testare virtuală

Anexa 2: Lista de directive propuse pentru înlocuirea cu regulamente CEE-ONU

REZUMAT

Această comunicare conturează direcția politicii viitoare în domeniul autovehiculelor. În vederea unei mai bune reglementări, aceasta urmărește să promoveze o interacțiune coerentă între diferite domenii politice, să confere previzibilitate și să protejeze interesul public (de exemplu, mediul și siguranța), încercând să reducă în același timp obligațiile de natură reglementară care revin industriei.

Comunicarea prezintă **poziția Comisiei privind grupul la nivel înalt CARS 21**, care a reunit în 2005 principalele părți interesate (state membre, industrie, ONG-uri și membri ai PE) pentru a examina principalele domenii politice cu impact asupra industriei autovehiculelor în Europa și pentru a face recomandări în ceea ce privește politica publică și cadrul de reglementare în viitor.

În momentul înființării grupului CARS 21, industria și-a exprimat îngrijorarea referitor la costurile ridicate pe care le implică legislația. Ancheta realizată în cadrul grupului CARS 21 a concluzionat că sistemul actual de aprobare a tipului de vehicule este eficient, că ar trebui menținut și că cea mai mare parte a legislației este necesară și folositoare pentru a proteja sănătatea, siguranța, consumatorii și mediul. Cu toate acestea, grupul CARS 21 a identificat **38 de directive CE care pot fi înlocuite** cu regulamente internaționale ale CEE-ONU (Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite) și **25 de directive și regulamente CEE-ONU**, pentru care **se pot introduce autotestări sau testări virtuale**. Comisia susține aceste recomandări, dar se va asigura că, atunci când se va face referire la regulamentele CEE-ONU, Comunitatea își păstrează capacitatea de legiferare, independent de sistemul CEE-ONU, acolo unde este cazul.

În domeniul mediului, comunicarea sprijină limitarea în continuare a emisiilor poluante, în conformitate cu Strategia tematică privind poluarea aerului. Mai mult, aceasta descrie elementele esențiale ale viitoarei strategii a Comisiei privind reducerea emisiilor de CO₂ provenind de la autovehicule, prezentate în această comunicare pe baza rezultatelor revizuirii strategiei comunitare actuale. Viitoarea strategie se bazează pe o **abordare integrată** care urmărește atingerea obiectivului comunitar de 120g/km CO₂ până în 2012 prin acțiuni combinate ale statelor membre și ale UE. Comisia va face propuneri legislative care să vizeze reduceri obligatorii ale emisiilor de CO₂ în vederea atingerii obiectivului de 130g/km pentru media parcului de automobile noi, prin îmbunătățirea tehnologiei motoarelor, acompaniată de o reducere de 10g/km de CO₂, sau echivalentul acesteia, dacă va fi necesar din punct de vedere tehnic, prin alte îmbunătățiri tehnologice și printr-o utilizare sporită a biocombustibililor. Aceasta va încuraja statele membre și consumatorii să depună noi eforturi. Strategia trebuie privită în contextul comunicării Comisiei privind energia pentru Europa¹, recent adoptată.

Comunicarea identifică o serie de măsuri care trebuie luate în considerare în domeniul siguranței rutiere. Sunt propuse diferite acțiuni referitoare la autovehicule, dintre care cea mai importantă este includerea **controlului electronic al stabilității** la vehiculele noi. Comunicarea pune accentul pe necesitatea adoptării unei abordări globale cu privire la siguranța rutieră, având în vedere caracteristicile vehiculului, infrastructura și utilizatorii drumurilor.

¹ COM (2007) 1 final.

Comunicarea stabilește raportul dintre preocupările principale din sectorul autovehiculelor și politica comercială. De asemenea, propune evaluarea posibilității de a folosi **acorduri comerciale bilaterale** (mai ales în zona Asiei), cu scopul de a îmbunătăți accesul la piață și subliniază necesitatea de a pune în aplicare **drepturile de proprietate intelectuală** la nivel global.

În domeniul cercetării și dezvoltării, comunicarea identifică drept priorități esențiale **combustibilii regenerabili nepoluanti, precum și autovehiculele și drumurile inteligente**. Aceasta adoptă o abordare de perspectivă și conturează intenția Comisiei de a elabora o inițiativă tehnologică comună privind pilele cu hidrogen și pilele cu combustibil, precum și de a propune un regulament privind autovehiculele care folosesc hidrogenul ca și combustibil.

Această Comunicare reflectă **consultările ample și dialogurile dintre părțile interesate** privind problemele legate de autovehicule, iar Comisia speră că aceasta va contribui la cultura și metodologia de elaborare a politicilor în viitor.

1. INTRODUCERE

Mobilitatea asigurată de transportul rutier constituie o condiție necesară a modului de a trăi al europenilor din zilele noastre. Autovehiculele stau la baza stilului nostru de viață datorită faptului că facilitează interacțiunea socială și o distribuție sigură a bunurilor pe întregul continent.

Lanțul complex de valori din industria autovehiculelor joacă un **rol important în economia europeană**, iar importanța sa rezultă, în mare parte, din legăturile sale cu structurile economice interne și internaționale.

Industria autovehiculelor este prezentă în întreaga lume și este unul dintre promotorii **globalizării**, fiind caracterizată de o deschidere rapidă a piețelor mondiale și de o diversitate și creștere ulterioară în ceea ce privește circulația capitalului. **Revoluția tehnologică** în curs de desfășurare transformă industria autovehiculelor dintr-un sector bazat în mod tradițional pe producție într-unul bazat din ce în ce mai mult pe informație. Pe plan național, industria vehiculelor face pași importanți, adesea dificili, spre **optimizarea bazei de cost și a proceselor de producție**, dând naștere la temeri privind **restructurarea și schimbarea locului de producție**.

Acești factori, asociați cu nevoia de a **proteja mediul natural, sănătatea și viețile oamenilor** și de a opera într-un **mediu cu un preț ridicat al petrolului**, au creat pentru industria autovehiculelor noi provocări, responsabilități și ocazii care ar putea aduce modificări atât industriei în sine, cât și produselor acesteia.

Interacțiunile politicii cu industria trebuie să urmărească îmbunătățirea condițiilor de bază pentru producția autovehiculelor și să analizeze atent impactul costului și competitivității pentru activitățile de reglementare din viitor. Comisia consideră că politica publică ar trebui să fie previzibilă, reflectând în mod corect cererile tot mai mari și mai complexe ale societății și anticipând tendințele pe piețele mondiale. Mergând pe aceeași linie cu inițiativa pentru o **Reglementare mai bună**, Comisia a realizat o revizuire mai amplă a reglementărilor și politicii legate de automobile prin formarea **grupului la nivel înalt CARS 21**, care a reunit

toate părțile implicate principale cu scopul de a sfătui Comisia cu privire la viitoarele opțiuni politice².

Această Comunicare cuprinde **evaluarea realizată de către Comisie și răspunsul public al acesteia cu privire la raportul prezentat de grupul CARS 21**³. Prin urmare, aceasta prezintă Parlamentului și Consiliului European direcția în care Comisia plănuiește să îndrepte, pe viitor, politica din domeniul autovehiculelor.

Propunerile și inițiativele din cadrul acestei comunicări urmăresc:

- să îmbunătățească în continuare modul de funcționare a pieței interne
- să simplifice și mai mult legislația din sectorul autovehiculelor și să urmărească internaționalizarea cadrului de reglementare privind autovehiculele.
- să promoveze în continuare transportul rutier durabil din perspectiva mediului
- să sporească în continuare siguranța pe drumurile europene
- să contribuie la crearea unui mediu de operare echitabil la nivel global pentru industria autovehiculelor în Europa
- să încurajeze cercetarea și dezvoltarea în domeniile de interes strategic

2. O INDUSTRIE ÎN TRANZIȚIE?

Eforturile recente depuse de companiile din industria autovehiculelor în vederea creșterii productivității și reducerii costurilor au atras atenția publică și au dat naștere la temeri legate de viitorul producției de automobile în cadrul economiilor Europei Occidentale, unde costurile de producție sunt ridicate, iar creșterea cererii de autovehicule este slabă sau inexistentă. Există temeri că producția de autovehicule ar putea fi transferată către țări terțe, constructorii fiind în căutarea unui nivel de costuri mai scăzut și a piețelor cu potențial de dezvoltare rapidă. Surplusul de capacitate existent în UE, creșterea rolului producției flexibile și a automatizării în sporirea eficienței producției, precum și investițiile în capacități suplimentare realizate în câteva dintre statele membre, conduc la riscul reducerii locurilor de muncă în industria autovehiculelor.

Anumite restructurări în curs reprezintă o reacție la problemele structurale care există de un anumit timp în diferite sectoare ale industriei autovehiculelor. Deși există variații de la un producător la altul, majoritatea producătorilor se confruntă cu probleme legate de gestionarea nivelurilor de productivitate, costuri și reglementarea pieței muncii. Costurile fixe ridicate, surplusul de capacitate structurală și prețurile record înregistrate recent pentru produsele de bază pe piețele globale, alături de competiția acerbă dintre producători, au determinat multe întreprinderi să se concentreze pe competitivitatea pe termen lung, punând accentul pe îmbunătățirea productivității și optimizarea structurilor costurilor. Această evoluție ar putea conduce la reorganizarea proceselor de producție și ar putea crea o tendință de reducere a

² Pentru mai multe detalii:

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

³ Raportul final al CARS 21 este disponibil la adresa:

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

forței de muncă. Impactul global s-ar putea agrava datorită repercusiunilor asupra lanțului de aprovizionare a sectorului, furnizorii reprezentând o parte integrantă a procesului de producție a autovehiculelor.

Pe termen mediu, este probabil ca asamblarea autovehiculelor destinate pieței europene să se realizeze în mare măsură în Europa. Deși această industrie se globalizează din ce în ce mai mult, caracteristicile cererii rămân relativ distincte în cadrul diferitelor piețe și majoritatea întreprinderilor producătoare de autovehicule păstrează o mare parte a producției *in situ*. Această abordare este susținută de nivelul ridicat al costurilor nerecuperabile din unitățile de producție existente, sporirea producției flexibile și a nivelului de calificare al lucrătorilor europeni. Pe termen lung însă se preconizează intensificarea provocărilor venite din partea concurenței internaționale mai agresive. În ceea ce privește localizarea producției, producătorii europeni de autovehicule își îndreaptă atenția către regiuni cu dezvoltare rapidă, cu costuri scăzute, situate în apropierea Uniunii Europene.

În conformitate cu strategia Comisiei de creștere economică și ocupare a forței de muncă⁴, această comunicare urmărește crearea de condiții generale favorabile unei industrii a autovehiculelor inovatoare și în dezvoltare, reducând astfel nevoia de restructurare. Cu toate acestea, atunci când companiile iau decizii privind organizarea și regimul lor de muncă, Comisia nu poate să intervină în asemenea decizii de natură comercială. Totuși, orice tranziție care ar putea rezulta trebuie să fie în conformitate cu directivele comunitare privind informarea și consultarea lucrătorilor, concedierile colective și comitetele europene de întreprindere⁵. De asemenea, pe termen lung, politica regională poate contribui la reducerea costurilor tranziției prin susținerea schimbărilor structurale necesare. Instrumente ca Fondul Social European, Fondul European de Dezvoltare Regională și proaspăt înființatul Fond european de adaptare la globalizare pot contribui la atenuarea costurilor sociale pe termen scurt ale tranziției, oferind, de exemplu, lucrătorilor posibilitatea formării în vederea gășirii unui nou loc de muncă. Aceste fonduri au, de asemenea, un rol important în optimizarea condițiilor structurale de desfășurare a activității economice, care, la rândul său, oferă noi oportunități de angajare. Mai mult, Comisia vizează crearea de condiții generale favorabile care să permită întreprinderilor să anticipeze din timp provocările în materie de concurență și să le facă față în mod responsabil. În acest sens, Comisia va convoca un forum de restructurare privind industria autovehiculelor pentru a aborda provocările și pentru a anticipa și a se adapta mai bine la schimbări⁶.

În prezent, industria europeană a autovehiculelor se caracterizează printr-o concurență puternică în materie de prețuri, prețuri ridicate pentru materia primă și energie, o mare importanță acordată gestiunii costurilor și o restructurare a proceselor de producție. Din punct de vedere politic, presiunea asupra locurilor de muncă și accentul pus pe controlul costurilor, impun din partea Comisiei o analiză atentă a impactului viitoarelor reglementări asupra locurilor de muncă și concurenței.

⁴ A se vedea Comunicarea COM(2005)474 final a Comisiei: Punerea în practică a programului comunitar de la Lisabona: un cadru politic de consolidare a producției UE - spre o abordare mai integrată a politicii industriale.

⁵ Directivele 2002/14/CE, 98/59/CE și 94/45/CE, de exemplu.

⁶ A se vedea Comunicarea Comisiei privind restructurarea și ocuparea forței de muncă COM (2005) 120.

3. ÎMBUNĂTĂȚIREA CADRULUI DE REGLEMENTARE PENTRU INDUSTRIE: CONTINUARE LA RAPORTUL CARS 21

3.1. Piața internă: aprobarea tipului de vehicule

În prezent, politica privind autovehiculele din cadrul pieței interne reglementează trei categorii de vehicule (autoturisme, motociclete și tractoare). Aceasta are la bază **sistemul de omologare CE de tip pentru întregul vehicul**⁷ care s-a dovedit deosebit de eficient. Comisia consideră că această politică ar trebui păstrată, iar **avantajele sale extinse pentru a acoperi și alte produse din domeniul autovehiculelor** (și anume, vehicule utilitare ușoare, autobuze și camioane).

Comisia consideră că **piața internă ar trebui să funcționeze mai eficient de îndată ce vehiculul a ajuns pe piață**. În mod special, problemele legate de controlul tehnic și de procedurile de înregistrare reprezintă în continuare o sursă de îngrijorare atât pentru cetățeni, cât și pentru întreprinderi.

Comisia⁸:

- a adoptat o propunere pentru o nouă directivă cadru privind aprobarea autovehiculelor⁹ care să extindă, în mod obligatoriu, procedura CE pentru aprobarea tipului de vehicule la toate categoriile de vehicule și solicită Parlamentului European și Consiliului să adopte această propunere cât mai repede cu putință
- a inclus în propunerea pentru noua directivă cadru o dispoziție pentru o schemă de autorizare în ceea ce privește piesele și utilajele care periclitează siguranța și mediul

Mai mult,

Comisia:

1. va actualiza în 2007 comunicarea interpretativă a Comisiei cu privire la procedurile pentru aprobarea tipului și înregistrarea vehiculelor, înmatriculate în prealabil într-un alt stat membru¹⁰

3.2. Simplificarea și internaționalizarea cadrului de reglementare

Unul dintre motivele care au stat la baza înființării grupului CARS 21 a fost îngrijorarea exprimată de industria autovehiculelor privind costurile ridicate pe care le implică reglementările, costuri care au un efect negativ asupra competitivității și care duc la creșterea inutilă a prețului autovehiculelor. A fost astfel înființat un grup ca subdiviziune a CARS 21 însărcinat cu examinarea cadrului de reglementare¹¹ și cu identificarea posibilităților de a reduce și de a simplifica legislația în vigoare.

⁷ Directiva 70/156/CEE a Consiliului, JO L 42, 23.2.1970, pp. 1–15.

⁸ Trebuie ținut cont de faptul că în această comunicare acțiunile care au fost deja propuse sau puse în aplicare sunt prezentate cu liniuțe, iar viitoarele propuneri ale Comisiei sunt numerotate.

⁹ COM(2003) 418 final.

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

¹¹ Pentru mai multe detalii despre această anchetă, a se vedea anexa 2 la raportul final al CARS 2

În urma examinării, grupul CARS 21 a concluzionat că cea mai mare parte a legislației în vigoare ar trebui păstrată deoarece este necesară pentru asigurarea protecției sănătății, siguranței, consumatorilor și mediului. Cu toate acestea, în contextul în care Comunitatea a aprobat mai mult de 100 de reglementări internaționale privind vehiculele, adoptate sub auspiciile CEE-ONU care pot fi aplicate ca alternative la legislația corespunzătoare din cadrul Comunității, grupul CARS 21 a recomandat **înlocuirea a 38 de directive cu regulamente CEE-ONU** fără a prejudicia nivelul de siguranță și de protecție a mediului. De asemenea, grupul CARS 21 a identificat o directivă care ar putea fi abrogată¹² și **25 de directive și regulamente CEE-ONU** propuse pentru **autotestare și testare virtuală** pentru a reduce costurile de punere în conformitate cu reglementările pentru industrie prin diminuarea costurilor și timpului alocat procedurilor administrative.

Comisia susține aceste recomandări, dar este conștientă de necesitatea de a menține posibilitatea de legiferare independentă a UE față de sistemul CEE-ONU, atunci când este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor UE în ceea ce privește sănătatea, mediul și alte obiective politice și va urmări să pună în practică viitoarea apropiere de regulamentele CEE-ONU într-un mod care să corespundă nevoilor sale.

Comisia:

2. va propune înlocuirea a 38 de directive CE¹³ cu regulamentele CEE-ONU corespunzătoare imediat după adoptarea directivei cadru cu privire la aprobarea tipului de vehicule (prevăzută pentru 2007)
3. va propune, în 2008-2009, introducerea dispozițiilor tehnice necesare pentru a putea utiliza autotestarea și testarea virtuală în cadrul a 25 de directive CE și regulamente CEE-ONU¹⁴
4. va emite un raport anual pentru Parlamentul European cu privire la evoluția CEE-ONU și procesul de comitologie
5. va avea în vedere, în 2008-2009, simplificarea Directivelor 71/127/CEE¹⁵, 74/297/CEE¹⁶, 76/115/CEE¹⁷ și 78/932/CEE¹⁸, precum și a Regulamentului 122¹⁹ a CEE-ONU

3.3. Transport rutier durabil din perspectiva mediului: abordarea integrată

Autovehiculele generează 12% din **emisiile de gaze cu efect de seră** din Europa și pentru o parte importantă din **emisiile poluante**. În consecință, cele două domenii principale de politici cu privire la mediul înconjurător în relație cu industria vehiculelor sunt Strategia tematică privind poluarea aerului²⁰ și Strategia Comunității pentru reducerea emisiilor de CO₂²¹. De

¹² Directiva 72/306/CEE a Consiliului, JO L 190, 20.8.1972, pp. 1-2.

¹³ Directivele relevante sunt incluse în lista din cadrul anexei 2.

¹⁴ Directivele și regulamentele CEE-ONU relevante sunt incluse în lista din cadrul anexei 1.

¹⁵ Directiva 71/127/CEE a Consiliului, JO L 68, 22.3.1971, pp. 1-17.

¹⁶ Directiva 74/297/CEE a Consiliului, JO L 165, 20.6.1974, pp. 16-25.

¹⁷ Directiva 76/115/ a Consiliului, JO L 24, 30.1.1976, pp. 6-20.

¹⁸ Directiva 78/932/ a Consiliului, JO L 325, 20.11.1978, pp. 1-15.

¹⁹ Regulamentul nr. 122 a CEE-ONU: Prescripții tehnice uniforme cu privire la aprobarea vehiculelor categoria M, N și O în legătură cu sistemele de încălzire ale acestora, 23 februarie 2006.

²⁰ COM(2005) 446.

asemenea, politica UE cu privire la deșeuri și poluarea fonică interacționează cu sectorul automobilelor. Sporirea problemelor legate de energie (costuri și furnizare) și de mediu joacă un rol important în dezbaterile cu privire la forma și modul de funcționare al vehiculelor în viitor.

3.3.1 Emisii poluante

De când au fost adoptate primele norme Euro privind limitele de emisii, s-a ajuns la **reduceri de aproximativ 70-90% pentru emisiile de NOx și particule de materie**, conform măsurătorilor efectuate în condițiile omologării de tip. Intenția Comisiei este de a continua reducerea limitelor de emisii Euro pentru vehiculele utilitare ușoare și grele, conform Strategiei tematice privind poluarea aerului, și de a urmări o reflectare mai bună a emisiilor reale în cadrul procesului de testare a emisiilor.

Comisia:

- a adoptat o propunere pentru limitele de emisii **Euro 5**²², pentru a reduce emisiile poluante la autoturisme și vehiculele utilitare ușoare. Adoptarea acestei propuneri va determina, în continuare, o reducere de 80% a emisiilor de particule la vehiculele diesel și o reducere de 20% și 25% a emisiilor NOx la vehiculele diesel și, respectiv, la cele pe bază de benzină
- a contribuit, împreună cu Parlamentul și Consiliul European, la reducerea, în continuare, a emisiilor de NOx (**Euro 6**) la autoturisme și vehiculele utilitare ușoare
- a adoptat propunerea pentru o directivă cu privire la promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, prin achiziții publice²³, directivă care urmărește îmbunătățirea calității aerului (în mod special în orașe) și care ar trebui să susțină introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante
- a adoptat propunerea privind orientările strategice comunitare 2007-2013 în materie de coeziune, care încurajează investițiile în rețelele de transport durabile și în serviciile de transport în comun, asigurând rețele de distribuție pentru carburanți alternativi.

Comisia:

6. va prezenta, în 2007, o propunere pentru limitele de emisie **Euro VI**, pentru a reduce în continuare, în mod semnificativ, emisiile poluante la vehiculele utilitare grele
7. urmărește adoptarea unor reglementări tehnice globale cu privire la vehiculele utilitare grele și ciclurile de testare a emisiilor (atât cicluri în regimuri stabilizate, cât și tranzitorii), emisii în afara ciclului și sistemele de diagnostic aflate la bord, pentru a putea reflecta mai bine condițiile reale ale emisiilor

²¹ COM(95) 689 final, O strategie a Comunității pentru reducerea emisiilor de CO₂ la autoturisme și pentru îmbunătățirea economiei combustibililor. Pentru mai multe detalii, a se vedea: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm.

²² COM(2005) 683 final.

²³ COM(2005) 634.

8. caută soluții pentru ca procesul de testare a emisiilor pentru autoturisme să țină seama în mai mare măsură de emisiile reale

3.3.2. Reducerea emisiilor de CO₂ din sectorul transportului rutier

Comisia va urmări o abordare integrată care vizează atingerea **obiectivului** comunitar de **120g/km de CO₂ până în 2012** prin acțiuni combinate ale statelor membre și ale UE. Comisia va propune un **cadru legislativ**, în 2007 dacă va fi posibil sau cel târziu la jumătatea anului 2008, pentru a realiza obiectivul UE de 120g/km de CO₂, punând accentul pe reducerile obligatorii ale emisiilor de CO₂ în vederea atingerii obiectivului de emisii medii de 130g/km pentru parcul de automobile noi, prin îmbunătățirea tehnologiei motoarelor, acompaniată de o reducere de 10g/km de CO₂, sau echivalentul acesteia, dacă va fi necesar din punct de vedere tehnic, prin alte **îmbunătățiri tehnologice și printr-o utilizare sporită a biocombustibililor**, și anume:

- a) stabilirea de exigențe minime privind randamentul energetic pentru sistemele de aer condiționat;
- b) prezența obligatorie a sistemelor precise de control al presiunii din pneuri;
- c) stabilirea de limite maxime la nivelul UE privind rezistența la rulare a pneurilor pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare;
- d) utilizarea indicatorilor de schimbare a vitezei, ținând seama de măsura în care aceste dispozitive sunt folosite de către consumatori în condiții reale de conducere;
- e) sporirea randamentului energetic al vehiculelor utilitare ușoare (camionete) cu obiectivul de a atinge valoarea de 175g/km de CO₂ până în 2012 și de 160 g/km de CO₂ până în 2015;
- f) sporirea utilizării biocombustibililor în vederea protejării cât mai eficiente a mediului.

Este necesar ca aceste măsuri să poată fi evaluate, monitorizate, justificate și să evite contorizarea dublă a reducerilor emisiilor de CO₂.

Comisia își exprimă acordul ca acest cadru legislativ de punere în aplicare a **obiectivului de emisii medii pentru parcul de automobile noi** să fie conceput pentru a asigura atingerea obiectivelor, neutre din punct de vedere concurențial, echitabile din punct de vedere social și durabile, de reducere a emisiilor, care să impună aceleași exigențe tuturor producătorilor de autovehicule europeni și care să evite orice distorsionare nejustificată a concurenței dintre aceștia.

Acest cadru legislativ va fi **compatibil cu obiectivul general de atingere a obiectivelor UE stabilite la Kyoto** și se va baza pe **o evaluare amănunțită a impactului**. Această evaluare va analiza beneficiile și costurile diferitelor opțiuni în raport cu situația actuală a emisiilor medii de CO₂, ținând seama de cele mai noi tehnologii disponibile pentru îmbunătățirea tehnologiei autovehiculelor în ceea ce privește protejarea mediului.

În afara cadrului legislativ, strategia Comisiei de reducere a emisiilor de CO₂ ar trebui să încurajeze **eforturi suplimentare din partea statelor membre** în ceea ce privește alte

mijloace de transport rutier (vehicule utilitare grele etc.), introducerea unei impozitări și a unor stimulente fiscale privind emisiile de CO₂, recurgerea la achiziții publice, gestionarea traficului, infrastructură etc., **precum și din partea consumatorilor** (alegerea produselor în calitate de cumpărător informat, comportament responsabil la volan).

Comisia:

9. prezintă, în paralel cu această comunicare, strategia sa viitoare de reducere a emisiilor de CO₂ provenind de la autovehicule, prin intermediul unei abordări integrate descrise anterior, în comunicarea sa către Parlamentul European și Consiliu privind rezultatele revizuirii strategiei comunitare de reducere a emisiilor de CO₂ provenind de la autovehicule²⁴

10. va analiza posibilitatea de a include sectorul transportului rutier în sistemul UE de comercializare a emisiilor pentru a treia perioadă de alocare, începând din 2013

11. în 2007, în urma adoptării recente a Raportului de progres privind sectorul biocombustibililor²⁵ în cadrul Comunicării privind energia europeană, care a propus un obiectiv obligatoriu de utilizare a biocombustibililor în proporție de minim 10% până în 2020, Comisia va propune revizuirea Directivei 2003/30/CE²⁶ privind utilizarea biocombustibililor sau a altor combustibili regenerabili pentru transport.

12. va evalua opțiunile accesibile pentru dezvoltarea unui cadru politic care să încurajeze utilizarea biocombustibililor cu un conținut mai scăzut de emisii de gaze cu efect de seră și va continua să susțină eforturile de cercetare și dezvoltare pentru o a doua generație de biocombustibili

13. va prezenta, în 2007, o propunere pentru un regulament privind autovehiculele care folosesc hidrogen drept combustibil în vederea asigurării utilizării corecte a acestei tehnologii

14. va urmări, în cadrul Inițiativei Mașina Inteligentă i2010²⁷, cercetarea și dezvoltarea tehnologiilor și aplicațiilor din cadrul Tehnologiilor informatice și de comunicare (TIC), care vor contribui la dezvoltarea unei mobilități mai puțin poluante și mai eficiente din punctul de vedere al consumului, incluzând și instrumente pentru o folosire a autovehiculelor care să nu afecteze mediul

15. va plasa sistemele inteligente de transport, inclusiv sistemul Galileo, în centrul planului său de acțiune viitor privind logistica și cartea verde pentru transportul urban cu scopul de a îmbunătăți operațiunile de transport și de a crea o mobilitate sigură și durabilă în Europa

16. încurajează Banca Europeană de Investiții să susțină politicile Comunității cu privire la reducerea emisiilor de CO₂, contribuind la finanțarea proiectelor viabile din punct de vedere economic în domeniul eficienței combustibilului și cel al combustibililor regenerabili

²⁴ COM(2007) 19 final.

²⁵ COM(2006) 845 final.

²⁶ Directiva 2003/30/CE, JO L 123, 17.5.2003, pp. 42–46.

²⁷ COM(2006) 59 final.

3.3.3. Alte politici legate de mediu

Pe lângă cele menționate mai sus, sunt relevante, în cadrul industriei automobilelor, politicile UE cu privire la reciclarea vehiculelor, poluarea fonică și dispozitivele mobile de aer condiționat.

Comisia:

- a propus retragerea treptată a anumitor gaze fluorurate cu efect de seră, folosite în sistemele mobile de aer condiționat (MACs)²⁸, propunere ce a fost aprobată de Parlamentul European și Consiliu

Privind spre viitor:

Comisia:

17. va aborda, în cadrul următoarei revizuirii a Directivei cu privire la vehiculele scoase din uz²⁹, problema implementării nearmonizate a acestei directive în cadrul statelor membre (2009)

18. va aplica, în intervalul 2007-2009, o abordare globală pentru a trata problema poluării fonice, fapt care ar implica toate părțile interesate și toate sistemele (de exemplu, administrarea traficului, conduita la volan, tehnologia vehiculelor și a pneurilor, suprafețele drumurilor)

3.4 Creșterea siguranței pe drumurile europene: un efort comun

În ceea ce privește siguranța drumurilor europene, s-au înregistrat progrese remarcabile: în ultimii 30 de ani, traficul pe drumurile europene s-a triplat, în timp ce numărul accidentelor s-a redus la jumătate în cadrul aceleiași perioade. Totuși, mobilitatea tot mai mare de care se pot bucura europenii are un preț ridicat: cele mai recente estimări arată că, în 2005, au murit aproximativ 41 600 de oameni pe drumurile europene³⁰. Scopul declarat al Comisiei este de a reduce numărul morților cu 50%³¹ pe drumurile europene, până în 2010.

Comisia consideră că o strategie eficientă pentru siguranța drumurilor ar trebui să se bazeze pe **interacțiunea dintre îmbunătățirile în ceea ce privește tehnologia vehiculelor, infrastructura rutieră, conduita șoferilor și aplicarea legii.**

Comisia:

- a adoptat Recomandarea 2004/345/CE³² privind cea mai bună metodă de monitorizare a modului în care se aplică normele cu privire la conducerea în stare de ebrietate, depășirea vitezei regulamentare și utilizarea centurii de siguranță

²⁸ Directiva 2006/40/, JO L 161, 14.6.2006, pp. 12-18.

²⁹ Directiva 2000/53/CE, JO L 269, 21.10.2000, pp. 34-43.

³⁰ Evaluarea de etapă a Programului european de acțiune pentru siguranța drumurilor: COM (2006) 74 final.

³¹ COM(2001) 370 final. Raportul anticipat cu privire la Cartea Albă a Comisiei Europene privind transportul în 2001 s-a încheiat în 2006, COM (2006) 314 final.

³² Recomandarea Comisiei din data de 6 aprilie 2004, JO L 111, 17.4.2004, pp. 75-82.

- a aprobat Regulamentul CEE-ONU 104³³ și a amendat Regulamentul CEE-ONU 48³⁴ pentru sporirea vizibilității vehiculelor utilitare grele
- a adoptat o Comunicare privind “Apelul eCall la dispoziția cetățenilor”³⁵ cu scopul de a accelera dezvoltarea sistemelor eCall, care au fost identificate ca fiind prioritare în cadrul Inițiativei eSafety
- a adoptat o Comunicare privind Inițiativa Mașina Inteligentă³⁶ care urmărește să încurajeze dezvoltarea tehnologiilor avansate de siguranță menite să contribuie la reducerea accidentelor rutiere în UE
- a adoptat propunerea pentru o Directivă privind administrarea infrastructurii rutiere din perspectiva siguranței³⁷
- a adoptat propunerea pentru o Directivă privind instalarea unor oglinzi retrovizoare suplimentare la vehiculele pentru transportul mărfurilor grele înregistrate în Comunitate, cu scopul de a evita unghiurile moarte din câmpul de vizibilitate spate³⁸
- a adoptat propunerea pentru orientările strategice comunitare privind coeziunea 2007-2013, care include, printre orientările de acțiune recomandate, investiții în gestionarea adecvată a traficului, o atenție deosebită acordându-se siguranței

Ținând seama de recomandările grupului CARS 21, Comisia a adoptat o abordare orientată către viitor privind siguranța drumurilor și a evaluat posibilele inițiative ulterioare în acest domeniu. În consecință,

În intervalul 2007 - 2009, Comisia va evalua posibilitatea de a prezenta anumite propuneri pentru:

19. introducerea obligatorie a sistemului Isofix la dispozitivele de siguranță pentru copii, pentru toate vehiculele noi de tipul M1
20. folosirea obligatorie a iluminării diurne (la data de 1 august 2006 s-a lansat o consultare publică pe această temă)
21. includerea obligatorie a Controlului electronic al stabilității începând cu mașinile utilitare grele și continuând cu autoturismele și vehiculele utilitare ușoare, imediat după dezvoltarea unei metode de testare
22. introducerea obligatorie a sistemului de anunțare pentru folosirea centurilor de siguranță la toate vehiculele
23. amendarea cerințelor din faza II din cadrul Directivei de protejare a pietonilor, cu scopul de a îmbunătăți dispozițiile Directivei 2003/102/CE³⁹

³³ Regulamentul nr. 104 a CEE-ONU: Dispoziții uniforme cu privire la aprobarea marcării retroactive pentru vehiculele grele și lungi și pentru remorcile acestora, 22 ianuarie 1998.

³⁴ Regulamentul nr. 48 a CEE-ONU: Instalarea dispozitivelor de iluminare și semnalizare luminoasă.

³⁵ COM(2005) 431 final.

³⁶ COM(2006) 59 final.

³⁷ COM(2006) 569 final.

³⁸ COM(2006) 570 final.

24. îmbunătățirea măsurilor de aplicare transfrontalieră a amenzilor impuse pentru încălcarea regulilor de circulație într-o altă țară membră a UE (pe data de 6 noiembrie 2006 s-a lansat o consultare publică pe această temă)

De asemenea, Comisia:

25. va analiza cheltuielile, beneficiile și fezabilitatea introducerii Sistemelor de frânare de urgență la vehicule (în mod special la vehiculele utilitare grele). Comisia realizează un studiu cu privire la aceste sisteme și a format un grup de lucru al părților interesate care îi oferă asistență în acest demers.

26. va depune în continuare eforturi pentru a promova dezvoltarea, implementarea și utilizarea sistemelor de siguranță active în interiorul vehiculelor și a sistemelor de cooperare vehicul - infrastructură, în contextul Inițiativei Mașina Inteligentă i2010

27. va adopta, în 2006, cea de-a treia Comunicare eSafety, care aduce în atenția Parlamentului European și Consiliului noi măsuri ce urmăresc implementarea completă a programului eCall începând cu anul 2010

28. va încuraja și susține condiționarea finanțării ce vine din partea Comunității, în sectorul rutier, în sensul selectării proiectelor care urmăresc cele mai bune metode pentru siguranța drumurilor

29. va solicita statelor membre să sporească aplicarea interdicțiilor cu privire la conducerea în stare de ebrietate, depășirea vitezei, să promoveze și să impună folosirea unei căști de protecție pentru motociclete și utilizarea centurilor de siguranță

3.5. Comerțul și piețele externe: lupta pentru concurență globală echitabilă⁴⁰

În următorul deceniu, cea mai mare creștere a cererii la nivel global pentru produsele industriale se va înregistra din partea țărilor cu o economie cu ritm rapid de dezvoltare (de exemplu, China, India, Rusia etc.), iar dimensiunea internațională este decisivă pentru competitivitatea industriei autovehiculelor din Europa.

Comisia consideră că **negocierile multilaterale** oferă o posibilitate de îmbunătățire a accesului pe piață pentru industria europeană, pe măsură ce se manifestă, de asemenea, nevoia de a urmări **abordări bilaterale sau regionale** (prin intermediul Acordurilor de liber schimb sau al altor tipuri de acorduri similare) în relațiile comerciale cu țări terțe, după caz.

În cadrul unei industrii globale, condițiile legate de **investițiile străine directe** și de **producția locală** în țările terțe sunt la fel de importante ca și fluxurile de export-import de tip tradițional. Politica europeană ar trebui să se asigure că acțiunile companiilor europene desfășurate în exterior nu se confruntă cu o discriminare neloială.

Comisia urmărește sporirea și extinderea principiilor de reglementare la nivel internațional, în special prin intermediul cadrului CEE-ONU (după cum s-a discutat în secțiunea 3.2.)⁴¹, cu

³⁹ Directiva 2003/102/CE, JO L 321, 6.12.2003, pp. 15–25.

⁴⁰ Abordarea Comisiei față de politica comercială a fost prezentată într-o Comunicare recentă “Europa globală: concurența în lume” COM(2006) 567 final.

scopul de a reduce **barierele netarifare în comerț** și de a susține dezvoltarea unei reglementări uniforme pentru operatorii de pe piață din întreaga lume. De asemenea, industria autovehiculelor și-a exprimat îngrijorarea cu privire la aplicarea **normelor privind proprietatea intelectuală (RPI)**, în unele zone din lume.

Comisia este preocupată de accesul pe piața din **China** și de condițiile de operare de acolo. Această preocupare este importantă nu numai datorită potențialului pieței chineze, ci și datorită faptului că astfel de preocupări se pot ivi și pe alte piețe extinse în curs de dezvoltare.

Comisia:

- a adoptat o politică de încurajare pentru o mai bună armonizare tehnică internațională a reglementărilor ce vizează autovehiculele atât în cadrul Acordurilor CEE-ONU din 1958, cât și din 1998
- a cerut în mod oficial formarea unui Grup OMC (Organizația Mondială a Comerțului) de soluționare a disputelor, care să rezolve problemele importante legate de modul de procesare în China a componentelor de vehicule importate. Statele Unite și Canada au înaintat plângeri asemănătoare.

În ceea ce privește direcția acestei politici în viitor:

Comisia:

30. va evalua, de la caz la caz, posibilitatea negocierii Acordurilor bilaterale de liber schimb cu țări terțe (mai ales în sud-estul Asiei) și va începe aceste negocieri, dacă și când va fi cazul
31. va continua monitorizarea dezvoltării afacerilor și reglementărilor în China, pentru a se asigura că se pune în aplicare îmbunătățirea accesului pe piață, rezultat în urma aderării Chinei la OMC
32. va conduce un dialog formal cu China în ceea ce privește reglementările acesteia în domeniul mediului, pentru a se asigura de existența condițiilor egale și a securității juridice pentru mediul de afaceri de pe această piață
33. va continua să dezvolte legături mai strânse cu Rusia, în domeniul autovehiculelor, în cadrul spațiului economic comun UE-Rusia
34. va continua politica de promovare și aplicare a drepturilor de proprietate intelectuală (DPI) la nivel global, prin intermediul acordurilor internaționale existente și va include dispoziții globale cu privire la proprietatea intelectuală în viitoarele acorduri bilaterale

⁴¹ Astfel cum este indicat la punctul 3.2., Comisia urmărește armonizarea la nivel internațional într-o manieră care să permită UE să legisleze independent în domeniul securității și mediului, atunci când va fi necesar.

3.6. Cercetare și dezvoltare: fundamentul concurenței în viitor

Cu cele aproximativ 20 de miliarde EUR (ca. 5% din cifra de afaceri a acestui sector) investite în cercetare și în dezvoltarea produselor, industria automobilelor este **cel mai mare investitor industrial în domeniul cercetării și dezvoltării din Europa, în termeni absoluți**.

Platformele tehnologice joacă un rol important în identificarea nevoilor de cercetare în domeniul industriei. “**Viziunea asupra transportului rutier în 2020**”, agenda de cercetare strategică, elaborată de **Consiliul consultativ european pentru cercetare în transportul rutier (ERTRAC)**, și programele elaborate în cadrul altor platforme tehnologice importante⁴² reprezintă elementele centrale în definirea direcției viitoarelor eforturi de cercetare și dezvoltare pentru întregul lanț de valori în domeniul autovehiculelor la nivel comunitar, național și regional.

Comisia:

- a propus, în cel de-al șaptelea Program Cadru de cercetare (PC7), crearea unei teme prioritare consacrate pentru “Transport (inclusiv aeronautică)”, al cărei buget propus (4 180 milioane EUR la prețurile curente) reprezintă o creștere semnificativă în alocarea fondurilor Comunității pentru inovații în sectorul automobilelor
- a propus, în PC7, în cadrul temei Tehnologiile de informare și comunicare, continuarea cercetărilor în domeniul TIC pentru mobilitate, dezvoltare ecologică durabilă și eficiență energetică, pe baza cercetărilor realizate în decursul celui de-al cincilea și al șaselea Program Cadru

Comisia consideră că cercetările europene în cadrul PC7 trebuie să-și îndrepte atenția atât asupra cercetării de dezvoltare (de exemplu, **tehnologii pentru motoare termice curate și eficiente din punct de vedere energetic, sisteme de siguranță integrate**), cât și asupra tehnologiilor inovatoare (spre exemplu, **celule de combustibil și hidrogen, dezvoltarea hibridilor reîncărcabili, o a doua generație de biocombustibili**). Mai mult, Comisia consideră că este importantă crearea unor piețe de vârf în domenii legate de acest sector (de exemplu, posibili candidați ar putea fi celulele de combustibil și hidrogen, biocombustibilii etc.)

Într-o perspectivă mai largă, noua tehnologie în domeniul autovehiculelor, mai sigură, mai eficientă și mai puțin poluantă, face parte din conceptul de sisteme de transport inteligente (STI). Industria autovehiculelor participă în mod activ la mai multe platforme tehnologice⁴³, care contribuie direct sau indirect la competitivitatea acestei industrii și la dezvoltarea unor sisteme de transport superioare.

Comisia:

35. va continua să extindă cooperarea pentru cercetare și dezvoltare între UE și această industrie (în principal prin intermediul PC7)

⁴² Exemplele includ platforma privind pilele cu hidrogen și pilele cu combustibil, platforma privind materialele și tehnologiile de inginerie avansată, platforma privind integrarea sistemelor inteligente etc.

⁴³ De exemplu NESSI, platforma privind software-ul și ARTEMIS, platforma privind sistemele informatice integrate.

36. va urmări să consolideze colaborarea coerentă pentru cercetare dintre UE, statele membre și industria autovehiculelor, în cadrul unei abordări sistematice, și va folosi diferite tipuri de instrumente pentru sprijinirea cercetării și dezvoltării în sectorul auto, incluzând proiectele de colaborare și rețelele de excelență

37. va îndrepta atenția programelor de cercetare în direcția perfecționării sistemului de transport rutier, sporindu-i în același timp compatibilitatea cu mediul înconjurător și siguranța. Se va acorda o atenție deosebită combustibililor curați din surse regenerabile, precum și vehiculelor inteligente și drumurilor (de exemplu, “mașina inteligentă” proiectată în cadrul inițiativei i2010)

38. va urmări să folosească parteneriatele public-privat ca pe un nou instrument de cercetare industrială, dezvoltare și demonstrare a tehnologiei. Comisia pregătește, împreună cu industria autovehiculelor (și alte părți implicate), elaborarea unei inițiative tehnologice comune în domeniul pilelor cu hidrogen și a pilelor cu combustibil)

39. încurajează instituțiile europene de finanțare, cum ar fi Banca Europeană de Investiții, să sprijine în continuare cercetările în sectorul autovehiculelor și să-și concentreze activitățile asupra proiectelor care urmăresc creșterea eficienței din punct de vedere energetic, reducerea emisiilor și sporirea siguranței, mai ales prin intermediul noului mecanism de finanțare cu partajarea riscurilor.

3.7. Impozitare, stimulente fiscale și concurență pe piața pieselor de schimb

3.7.1. Impozitare și stimulente fiscale

Discuțiile din cadrul grupului CARS 21 au indicat că diferitele **regimuri de impozitare** pentru vehicule, în statele membre, reprezintă **una dintre principalele bariere în calea unei funcționări eficiente a pieței interne**, în timp ce utilizarea stimulentei fiscale ar trebui coordonată în toate țările membre și ar trebui să contribuie în mod considerabil la atingerea unor obiective politice comunitare în domenii ca mediul și siguranța. În acest context, la propunerea Comisiei, Parlamentul European și Consiliul au aprobat, în cadrul regulamentului Euro 5 și Euro 6⁴⁴, un articol care reglementează condițiile pentru acordarea stimulentei fiscale.

Comisia:

- a propus o directivă legată de impozitele pentru autoturisme⁴⁵, care se află acum în atenția Consiliului și Parlamentului European. Comisia solicită Parlamentului și Consiliului să adopte directiva propusă cât mai repede posibil

3.7.2. Concurența pe piața pieselor de schimb

În ceea ce privește distribuția vehiculelor, Comisia va continua să-și direcționeze eforturile pentru a se asigura că Regulamentul 1400/2002 privind **distribuția autovehiculelor**⁴⁶ se aplică în întreaga Comunitate, pe măsură ce, în lumina complexității tot mai mari a

⁴⁴ COM(2005) 683 final.

⁴⁵ COM(2005) 261 final.

⁴⁶ Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei din data de 31 iulie 2002 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor.

autovehiculelor, este necesar ca toți mecanicii auto din cadrul Comunității să aibă acces la **informațiile tehnice de reparare** potrivite. Acțiunea cu privire la acest aspect urmează un mandat clar din partea Parlamentului European, cuprins în articolul 4 din Directiva 98/69/CE⁴⁷.

Comisia:

- a introdus o dispoziție în cadrul propunerii Euro 5⁴⁸, prin care producătorii de vehicule au obligația de a asigura accesul fără restricții și standardizat la repararea vehiculelor și la informațiile de întreținere pentru mecanicii independenți, prin intermediul unor pagini Internet într-un format elaborat de comitetul tehnic al părților implicate (formatul OASIS)

4. ETAPELE URMĂTOARE

Comisia se angajează să pună în aplicare politica sa privind o mai bună reglementare și consideră că există o ocazie unică de a dezvolta o **cultură diferită de elaborare a politicilor în domeniul politicii industriale**. Comisia consideră că unele principii, cum ar fi calitatea legislației, simplificarea, evaluarea impactului, consultările părților interesate, termenele de execuție și alegerea instrumentelor, ar trebui să se situeze în centrul procesului de elaborare a propunerilor legislative.

Cea mai mare provocare inerentă acestui proces de elaborare a politicilor este reprezentată de **relația dintre previzibilitate, pe de o parte, și calitate și flexibilitate, pe de altă parte**. Definierea direcției pe termen lung a viitoarelor reglementări va ridica în mod inevitabil întrebări cu privire la calitatea și disponibilitatea datelor folosite pentru a formula ipoteze despre viitor, pe termen mediu și lung. De aceea, se recomandă realizarea unui mecanism pentru întocmirea de **revizii și rapoarte periodice**.

Pentru a putea informa periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la procesul CEE-ONU, Comisia planifică emiterea unui raport anual pentru Parlamentul European, care să conțină o actualizare privind activitățile desfășurate în cadrul CEE-ONU și procesul de comitologie.

Comisia:

40. va realiza, în decursul anului 2009, împreună cu toate părțile implicate relevante, o evaluare intermediară a acțiunilor propuse în această comunicare, pentru a monitoriza progresul realizat și, dacă este cazul, pentru a adapta cadrul general de reglementare în sectorul autovehiculelor pe baza rezultatelor acestei evaluări
41. va informa colegislatorii periodic cu privire la stadiul schimbărilor în cadrul reglementărilor în sectorul autovehiculelor, prin emiterea unui document de lucru anual privind progresele înregistrate de CEE-ONU

⁴⁷ Directiva 98/69/CE, JO L 350, 28.12.1998, pp. 1–57.

⁴⁸ COM(2005) 683 final.

ANEXE

1. Lista de directive propuse pentru autotestare și testare virtuală
2. Lista de directive propuse pentru înlocuirea cu regulamente CEE-ONU

Anexa 1: Lista de directive propuse pentru autotestare și testare virtuală

Propuneri pentru **autotestare**:

Directive CE:

- 70/222/CEE (plăci de înmatriculare spate)
- 77/389/CEE (dispozitive de remorcare)
- 78/316/CEE (identificarea comenzilor)
- 78/317/CEE (degivrare/dezaburire)
- 78/318/CEE (spălare/ștergere)
- 78/549/CEE (apărători de roți)
- 92/21/CEE (mase și dimensiuni, autovehicule)
- 97/27/CE (mase și dimensiuni)
- 92/114/CE (proeminențele exterioare ale cabinelor)

Regulamente CEE-ONU:

- 28 (avertizoarele sonore)
- 48 (dispozitivele de iluminat)
- 121 (identificarea comenzilor)
- 122 (sistemul de încălzire)
- 43 (piesă de instalare a sticlei securizate)
- 55 (dispozitive de cuplare mecanică; numai pentru cerințe geometrice)

Propuneri pentru **testare virtuală**:

Directive CE:

- 77/389/CEE (dispozitive de remorcare)
- 77/649/CEE (câmpul de vizibilitate)
- 78/318/CEE (spălare/ștergere, pentru cerințe geometrice)
- 78/549/CEE (apărători de roți)
- 92/114/CE (proeminențele exterioare ale cabinelor)

Regulamente CEE-ONU:

- 46 (pentru câmpul de vizibilitate spate)
- 21 (pentru cerințele geometrice ale instalațiilor din interior)
- 26 (proeminențe în exterior)
- 48 (dispozitivele de iluminat)
- 55 (dispozitive de cuplare mecanică; numai în funcție de cerințele geometrice)

Anexa 2: Lista de directive propuse pentru înlocuirea cu regulamente CEE-ONU

- 70/157/CEE (nivelul sonor)
- 70/221/CEE (rezervoarele de carburant lichid)

70/311/CEE (sistemul de direcție)
70/387/CEE (încuietorile și balamalele portierei)
70/388/CEE (avertizoarele sonore)
71/127/CEE (oglinzile retrovizoare)
71/320/CEE (sistemele de frânare)
72/245/CEE (suprimarea paraziților radioelectrici)
74/60/CEE (amenajarea interioară a autovehiculelor)
74/61/CEE (dispozitive de protecție împotriva utilizării neautorizate a autovehiculelor)
74/297/CEE (protecția conducătorilor auto împotriva sistemelor de direcție în caz de impact)
74/408/CEE (rezistența scaunelor)
74/483/CEE (proeminențele exterioare)
75/443/CEE (vitezometrul și mersul înapoi)
76/756/CEE (dispozitivele de iluminat)
76/757/CEE (catadioptrii)
76/758/CEE (lămpi)
76/759/CEE (lămpile indicatoare de direcție)
76/760/CEE (dispozitivele de iluminare a plăcuței de înmatriculare spate)
76/761/CEE (proiectoare)
76/762/CEE (lămpile de ceață față)
77/538/CEE (lămpile de ceață spate)
77/539/CEE (lămpile de mers înapoi)
77/540/CEE (lămpile de staționare)
77/541/CEE (centurile de siguranță)
78/316/CEE (identificarea comenzilor)
2001/56/CE (sistemul de încălzire)
80/1269/CEE (puterea motoarelor)
89/297/CEE (protecția laterală)
92/22/CE (geamurile securizate)
92/23/CE (pneuri)
94/20/CE (dispozitivele de cuplare mecanică)
95/28/CE (reacția la foc)
2001/85/CE (autobuze și autocare)
96/79/CE (coliziune frontală)
96/27/CE (coliziune laterală)
98/91/CE (transportul rutier de mărfuri periculoase)
2000/40/CE (protecția antiîmpănare frontală)