



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 7.2.2007
KOM(2007) 22 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE
EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie

Postoj Komisie k záverečnej správe skupiny na vysokej úrovni CARS 21

Príspevok k stratégii rastu a zamestnanosti EÚ

{SEK(2007) 77}
{SEK(2007) 78}

**COM (2007) 22
OZNÁMENIE KOMISIE
EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie

Postoj Komisie k záverečnej správe skupiny na vysokej úrovni CARS 21

Príspevok k stratégii rastu a zamestnanosti EÚ

OBSAH

ZHRNUTIE	3
1. ÚVOD	4
2. TRANZITÍVNE VÝROBNÉ ODVETVIE?.....	6
3. ZLEPŠENIE REGULAČNÉHO RÁMCA PRE PRIEMYSELNÉ ODVETVIE: POKRAČOVANIE CARS 21	7
3.1. Vnútorný trh: typové schvaľovanie vozidiel.....	7
3.2. Zjednodušenie a internacionalizácia právnej úpravy	8
3.3. Environmentálne udržateľná cestná doprava: integrovaný prístup.....	9
3.4. Zvyšovanie bezpečnosti na európskych cestách: spoločné úsilie	13
3.5. Obchod a zámorské trhy: snaha o spravodlivú globálnu konkurenciu	15
3.6. Výskum a vývoj: kľúč k budúcej konkurencieschopnosti	16
3.7. Zdaňovanie a finančné stimuly, duševné vlastníctvo a hospodárska súťaž	17
4. ĎALŠIE KROKY	18

Príloha 1: Zoznam smerníc navrhovaných pre vlastné a virtuálne testovanie

Príloha 2: Zoznam smerníc navrhovaných ako nahradenie predpisov OSN/EHK

ZHRNUTIE

Týmto oznámením sa udáva budúce smerovanie politiky v oblasti automobilového priemyslu. V duchu **lepšej právnej úpravy** sa zameriava na podporu súvislého prepojenia medzi rôznymi politickými oblasťami, zabezpečenie predvídateľnosti a ochranu verejného záujmu (napr. životné prostredie a bezpečnosť), pričom sa snaží znížiť regulačné zaťaženie pre priemysel.

Oznámenie je **pozíciou Komisie k aktivite skupiny na vysokej úrovni CARS 21**, ktorá v roku 2005 spojila hlavné zainteresované strany, aby preskúmali hlavné oblasti politik, ktoré majú dosah na európsky automobilový priemysel, a navrhli odporúčania pre budúcu verejnú politiku a regulačný rámec.

Pri vzniku skupiny CARS 21 vyjadrili zástupcovia priemyslu obavy z vysokých kumulatívnych legislatívnych nákladov. Prieskum, ktorý CARS 21 uskutočnila, ukázal, že súčasný systém typového schvaľovania je efektívny, mal by sa udržať, a že väčšina právnych predpisov je potrebná a užitočná v záujme ochrany zdravia, bezpečnosti, spotrebiteľov a životného prostredia. Skupina CARS 21 však identifikovala **38 smerníc ES, ktoré môžu byť nahradené** medzinárodnými predpismi EHK/OSN (Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov). Identifikovala tiež **25 smerníc a predpisov EHK/OSN, pre ktoré môže byť zavedené vlastné alebo virtuálne testovanie**. Komisia tieto odporúčania podporuje, v súvislosti s predpismi EHK/OSN však zabezpečí, aby si Spoločenstvo podľa potreby zachovalo možnosť legislatívy nezávislej od systému EHK/OSN. V oblasti životného prostredia sa v oznámení potvrdzuje ďalšie obmedzenie emisií škodlivín v súlade s tematickou stratégiou o znečistení ovzdušia. Zároveň sa v ňom opisujú kľúčové aspekty budúcej stratégie Komisie v oblasti znižovania **emisií CO₂ z automobilov** načrtnutej v oznámení na základe výsledkov revízie súčasnej stratégie Spoločenstva. Budúca stratégia je založená na **integrovanom** prístupe k dosiahnutiu cieľa EÚ 120 g/km CO₂ do roku 2012 kombináciou opatrení EÚ a členských štátov. Komisia navrhne právne predpisy, pričom sa zameria na povinné zníženie emisií CO₂ tak, aby sa dosiahol cieľ 130 g/km pre priemerný nový vozový park prostredníctvom zlepšenia technológie automobilových motorov a ďalšie zníženie CO₂ o 10 g/km alebo zodpovedajúcu úroveň, podľa technických požiadaviek, inými technologickými zlepšeniami a zvýšeným používaním biopalív. Toto podporí dodatočné snahy členských štátov a spotrebiteľov. Táto stratégia by sa mala vnímať v kontexte nedávno prijatého oznámenia Komisie o energetickej politike pre Európu.¹

V oznámení sa identifikuje séria opatrení, ktoré sa majú zvážiť v oblasti bezpečnosti na cestách. Navrhuje sa niekoľko opatrení v súvislosti s vozidlami, pričom najvýznamnejším je zavedenie systému **elektronickej kontroly stability** v nových vozidlách. V oznámení sa zdôrazňuje potreba prijať holistický prístup k bezpečnosti na cestách pokiaľ ide o vlastnosti vozidiel, infraštruktúru a účastníkov cestnej premávky.

Oznámenie sa zaoberá hlavnými problémami automobilového sektora vo vzťahu k obchodnej politike. Navrhuje sa v ňom, aby sa vyhodnotilo potenciálne použitie **bilaterálnych obchodných dohôd** (najmä v regióne Ázie) s cieľom zlepšiť prístup na trh a zdôrazňuje sa potreba globálneho presadzovania **práv duševného vlastníctva**.

¹ KOM(2007) 1, konečné znenie.

V oblasti výskumu a vývoja sa v oznámení ako základné priority výskumu uvádzajú **čisté obnoviteľné pohonné látky a inteligentné vozidlá a cesty**. V oznámení sa prijíma prístup zameraný na budúcnosť a uvádza sa zámer Komisie začať spoločnú technologickú iniciatívu v oblasti **vodíkových a palivových článkov** a predložiť nariadenie o vozidlách na vodíkový pohon.

Toto oznámenie reaguje na široké **konzultácie zainteresovaných strán a ich dialóg** o problémoch automobilového priemyslu a Komisia očakáva, že v budúcnosti prispeje ku kultúre a metodológii tvorby politiky.

1. Úvod

Mobilita, ktorú poskytuje cestná doprava, je prerekvizitou súčasného spôsobu života Európanov. Vozidlá nám uľahčujú život tým, že umožňujú spoločenskú komunikáciu a spoľahlivú distribúciu tovaru na celom kontinente.

Zložitá hodnotová reťaz automobilového priemyslu zohráva **dôležitú úlohu v európskej ekonomike** a jeho dôležitosť súvisí najmä s prepojeniami v rámci domácich a medzinárodných ekonomických štruktúr.

Automobilový priemysel pôsobí celosvetovo a je jedným z hnacích motorov **globalizácie**, charakterizovaný rýchlym otvorením globálnych trhov a následným zvýšením a rôznorodosťou pohybu kapitálu. Automobilový priemysel sa pod vplyvom súčasnej **technologickej revolúcie** mení z tradičného výrobného sektora na sektor, ktorý je čoraz viac založený na znalostiach. Na domácej pôde sa v automobilovom priemysle prijímajú dôležité a často náročné opatrenia na **optimalizáciu nákladov a výrobných procesov**, čo spôsobilo obavy spojené s **reštrukturalizáciou a premiestňovaním výroby**.

Tieto faktory spolu s potrebou **ochrany prirodzeného životného prostredia, ľudského zdravia a životov** a fungovania v **prostredí s vysokými cenami palív** sa podieľajú na tom, že výrobné odvetvie čakajú nové výzvy, zodpovednosti a príležitosti, ktoré toto odvetvie a jeho výrobky môžu zmeniť.

Cieľom kontaktov politiky s výrobným odvetvím by malo byť zlepšenie rámcových podmienok pre automobilovú výrobu a starostlivá analýza vplyvu budúcej regulačnej aktivity na náklady a konkurencieschopnosť. Komisia je presvedčená, že verejná politika by mala byť predvídateľná, pričom by mala primerane reagovať na čoraz zložitejšie požiadavky spoločnosti a anticipovať trendy na svetových trhoch. V súlade s iniciatívou **lepšej právnej úpravy** iniciovala Komisia komplexné preskúmanie právnej úpravy a politiky v oblasti automobilov prostredníctvom zriadenia **skupiny na vysokej úrovni CARS 21** združujúcej hlavné zainteresované strany, ktoré majú Komisii radiť pokiaľ ide o budúce politické možnosti².

Toto oznámenie dáva **hodnotenie Komisie a reakciu verejnej politiky na správu predloženú skupinou CARS 21**³. Naznačuje tak Európskemu parlamentu a Rade smer, ktorým Komisia zamýšľa viesť automobilovú politiku v budúcnosti.

Ciele návrhov a iniciatív, ktoré toto oznámenie obsahuje, sú:

- ďalšie zlepšenie fungovania vnútorného trhu
- ďalšie zjednodušenie právnych predpisov a internacionalizácia regulačného prostredia v oblasti automobilového priemyslu

² Podrobnejšie údaje:

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

³ Záverečná správa skupiny CARS 21 je k dispozícii na: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

- ďalšia podpora environmentálne udržateľnej cestnej dopravy
- ďalšie zvýšenie bezpečnosti na európskych cestách
- prispieť k spravodlivému globálnemu prevádzkovému prostrediu pre európsky automobilový priemysel
- podporiť zvýšený výskum a vývoj v oblastiach strategického záujmu

2. TRANZITÍVNE VÝROBNÉ ODVETVIE?

Nedávne úsilie automobilových spoločností v súvislosti so zlepšením produktivity a znížením nákladov vzbudilo záujem verejnosti a obavy o budúcnosť automobilovej výroby v európskych ekonomikách s vysokými výrobnými nákladmi a malým alebo žiadnym zvýšením dopytu po automobiloch. Existujú obavy, že automobilová výroba by sa mohla presunúť do tretích krajín, keďže cieľom výrobného odvetvia sú nižšie náklady a trhy, na ktorých v budúcnosti pravdepodobne dôjde k rýchlemu rastu. Súčasnú prebytočnú kapacitu v EÚ a väčšia úloha pružnej výroby a automatizácie pri zvyšovaní efektivity produkcie spolu s investíciami do ďalších kapacít v niektorých členských štátoch spôsobujú riziko zníženia zamestnanosti v automobilovom sektore.

Súčasná reštrukturalizácia je čiastočne reakciou na štrukturálne problémy, ktoré v niektorých oblastiach tohto výrobného odvetvia existujú už dlhšie. Napriek rozdielom medzi jednotlivými výrobcami sa väčšina výziev týka riadenia úrovne produktivity, nákladov a regulácie pracovného trhu. Vysoké fixné náklady, štrukturálne prebytočné kapacity a nedávne rekordné ceny na globálnych trhoch s komoditami spolu s agresívnou cenovou konkurenciou medzi výrobcami viedli mnohé spoločnosti k tomu, aby sa zamerali na dlhodobú konkurencieschopnosť zameraním sa na zlepšenie produktivity a optimalizáciu štruktúry nákladov. Toto môže ďalej viesť k reorganizácii výrobných procesov a tendencii k znižovaniu pracovnej sily. Celkový dosah môže ešte zhoršiť reťazová reakcia v súvislosti s automobilovou dodávateľskou sieťou vzhľadom na to, že dodávatelia sú integrálnou súčasťou výroby automobilov.

V strednodobom horizonte sa zdá pravdepodobné, že zostavovanie automobilov pre európsky trh bude vo veľkej miere prebiehať v Európe. Hoci sa toto výrobné odvetvie stáva čoraz globálnejším, charakteristiky dopytu sú na rôznych trhoch pomerne odlišné a väčšina automobilových spoločností má stále značnú časť svojej výroby *in situ*. Vysoká miera zapustených nákladov v existujúcich výrobných kapacitách, rast flexibilnej produkcie a úroveň kvalifikácie európskych pracovníkov tento záver umocňujú. Výzvy zo strany agresívnejšej medzinárodnej hospodárskej súťaže však pravdepodobne v dlhodobom horizonte narastú. Pokiaľ ide o umiestnenie výroby, rýchlorastúce nízkonákladové oblasti v blízkosti EÚ, ale mimo nej, priťahujú značnú pozornosť európskych výrobcov automobilov.

V súlade so stratégiou Komisie pre rast a zamestnanosť⁴ je cieľom tohto oznámenia vytvoriť priaznivé rámcové podmienky pre inováciu a životaschopnosť automobilového priemyslu a

⁴ Pozri oznámenie Komisie KOM(2005) 474, konečné znenie: Implementácia Lisabonského programu Spoločenstva: Rámcová politika posilnenia výroby v EÚ – smerom k integrovanejšiemu prístupu k priemyselnej politike

minimalizovať tak potrebu reštrukturalizácie. Ak nejaká spoločnosť napriek tomu prijme rozhodnutia pokiaľ ide o jej štruktúru a organizáciu práce, Komisia nemôže do takýchto obchodných rozhodnutí zasahovať. Akákoľvek výsledná zmena by sa však mala uskutočniť v súlade so smernicami Komisie o informovaní a poradách so zamestnancami, hromadnom prepúšťaní a európskych zamestnaneckých radách⁵. Okrem toho môže z dlhodobejšej perspektívy hrať úlohu pri minimalizácii nákladov na zmenu regionálna politika tým, že bude podporovať potrebné štrukturálne zmeny. Pri zmiernovaní krátkodobého sociálneho dosahu zmeny môžu zohrať úlohu nástroje ako Európsky sociálny fond, Európsky fond regionálneho rozvoja a novozriadený Fond na prispôsobenie sa globalizácii, napríklad tým, že zabezpečia pre pracovníkov školenia zamerané na hľadanie novej práce. Tieto fondy sú tiež veľmi dôležité pri vytváraní lepších štrukturálnych podmienok pre ekonomickú aktivitu, ktorá potom prináša nové pracovné príležitosti. Komisia by sa mala navyše usilovať o vytvorenie priaznivých rámcových podmienok, ktoré by spoločnostiam umožňovali včas predpovedať konkurenčné výzvy a reagovať na ne sociálne zodpovedným spôsobom. V tomto kontexte zvolá Komisia reštrukturalizačné fórum v oblasti automobilového priemyslu s cieľom odpovedať na výzvy a prispôbiť sa zmene.⁶

Automobilový priemysel v Európe v súčasnosti charakterizuje silná cenová konkurencia, vysoké ceny surovín a energie, silný dôraz na riadenie nákladov a reštrukturalizáciu výrobných procesov. Z hľadiska politiky tlak na zamestnanosť a zameranie sa na kontrolu nákladov znamená, že Komisia bude starostlivo analyzovať dosah budúcej regulačnej aktivity na zamestnanosť a konkurencieschopnosť.

3. ZLEPŠENIE REGULAČNÉHO RÁMCA PRE VÝROBNÉ ODVETVIE

3.1. Vnútorý trh: typové schvaľovanie vozidiel

Politika vnútorného trhu pre motorové vozidlá sa v súčasnosti povinne vzťahuje na tri kategórie vozidiel (osobné autá, motocykle a traktory). Je založená na **systeme typového schválenia celých vozidiel ES⁷**, ktorý sa ukázal ako veľmi efektívny. Podľa názoru Komisie by sa mal udržať a jeho **výhody by sa mali rozšíriť aj na ďalšie automobilové výrobky** (napr. ľahké úžitkové vozidlá, autobusy a nákladné autá).

Podľa Komisie **by mal vnútorný trh fungovať efektívnejšie po tom, ako sa vozidlo dostane na trh**. Zdrojom problémov pre občanov a podniky je stále najmä technický stav vozidiel a registračné postupy.

Komisia⁸:

- prijala návrh na novú rámcovú smernicu pre schválenie motorových vozidiel⁹, ktorou by sa rozšíril povinný postup typového schválenia celých vozidiel ES na všetky kategórie vozidiel a žiada Európsky parlament a Radu, aby tento návrh prijala čo najskôr.

⁵ Napr. smernica 2002/14/ES, smernica 98/59/ES a smernica 94/45/ES.

⁶ Pozri oznámenie Komisie o reštrukturalizácii a zamestnanosti KOM(2005) 120.

⁷ Smernica Rady 70/156/EHS (Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1-15).

⁸ Akcie, ktoré už boli navrhnuté alebo implementované, sú uvádzané zarážkou, zatiaľ čo akcie, ktoré Komisia zamýšľa navrhnuť v budúcnosti, sú postupne očíslované v rámci celého oznámenia.

⁹ KOM(2003) 418, konečné znenie.

- začlenila do nového návrhu rámcovej smernice ustanovenie pre systém udeľovania povolení pre diely a vybavenie, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnosť a ochranu životného prostredia.

Okrem toho,

Komisia:

1. bude v roku 2007 aktualizovať svoje výkladové oznámenie o postupoch pre typové schválenie a registráciu vozidiel, ktoré boli predtým zaregistrované v inom členskom štáte¹⁰

3.2. Zjednodušenie a internacionalizácia regulačného prostredia

Jedným z dôvodov zriadenia CARS 21 boli obavy výrobného odvetvia z toho, že kumulatívne náklady na právnu úpravu majú negatívny vplyv na konkurencieschopnosť a zbytočne predražujú vozidlá. V rámci CARS 21 bola zriadená špecializovaná podskupina, ktorej úlohou bolo preskúmať regulačný rámec¹¹ a nájsť možnosti odvolania alebo zjednodušenia platných právnych predpisov.

Po preskúmaní dospela skupina CARS 21 k záveru, že väčšina platných právnych predpisov by mala byť zachovaná, keďže sú potrebné pre ochranu zdravia, bezpečnosti, spotrebiteľov a životného prostredia. Napriek tomu, keďže Spoločenstvo pristúpilo k viac ako 100 medzinárodným predpisom týkajúcim sa automobilov, ktoré boli prijaté pod záštitou EHK/OSN a uplatňujú sa ako alternatíva príslušných právnych predpisov Spoločenstva, skupina CARS 21 odporučila, že **38 smerníc by mohlo byť nahradených predpismi EHK/OSN** bez toho, aby došlo k zníženiu úrovne bezpečnosti a ochrany životného prostredia. Skupina CARS 21 navyše identifikovala jednu smernicu, ktorá by mohla byť zrušená¹², a **25 smerníc a predpisov EHK/OSN**, v ktorých by mohlo byť zavedené **vlastné a virtuálne testovanie** s cieľom znížiť náklady na plnenie predpisov vo výrobnom odvetví tak, že administratívne postupy budú lacnejšie a časovo menej náročné.

Komisia tieto odporúčania podporuje, ale uvedomuje si potrebu zachovať pre EÚ možnosť legislatívy nezávislej od systému EHK/OSN, ak je to potrebné na dosiahnutie cieľov EÚ týkajúcich sa zdravia, životného prostredia a iných politických cieľov, a bude sa snažiť o budúce uplatňovanie predpisov EHK/OSN tak, aby bolo v súlade s danými cieľmi.

Komisia:

2. navrhne nahradiť 38 smerníc ES¹³ príslušnými predpismi EHK/OSN ihneď po prijatí rámcovej smernice o typovom schválení (naplánovanom na rok 2007)
3. v rokoch 2008-9 navrhne začlenenie nevyhnutných technických ustanovení pre použitie vlastného a virtuálneho testovania do 25 smerníc ES a predpisov EHK/OSN¹⁴

¹⁰ C 1996/143/04, Ú. V. C 143, 15.5.1996, s. 4-16.

¹¹ Podrobné údaje o tomto preskúmaní možno nájsť v prílohe II k záverečnej správe CARS 21

¹² Smernica Rady 72/306/EHS (Ú. v. ES L 190, 20.8.1972, s. 1-23).

¹³ Príslušné smernice sú uvedené v prílohe 2.

4. predloží Európskemu parlamentu výročnú správu o pokroku, ktorý sa dosiahol v EHK/OSN a komitologickom postupe
5. v rokoch 2008-9 zvaží zjednodušenie smerníc 71/127/EHS¹⁵, 74/297/EHS¹⁶, 76/115/EHS¹⁷ a 78/932/EHS¹⁸, ako aj predpisu EHK/OSN 122¹⁹

3.3. Environmentálne udržateľná cestná doprava: integrovaný prístup

Automobily sú zodpovedné za 12 % **emisí skleníkových plynov** v Európe a významnú časť **emisí škodlivín**. Preto sú dvoma hlavnými environmentálnymi politikami v oblasti automobilového priemyslu tematická stratégia o znečistení ovzdušia²⁰ a stratégia Spoločenstva na zníženie emisí CO₂²¹. Do sektora automobilového priemyslu zasahujú aj politiky EÚ v oblasti odpadu a hluku. Dôležitú úlohu pri diskusii o podobe a fungovaní budúcich vozidiel pravdepodobne zohrajú aj rastúce obavy pokiaľ ide o energiu (náklady a dodávku) a životné prostredie.

3.3.1. Emisie znečisťujúcich látok

Od prijatia prvých noriem Euro pre emisné limity sa dosiahol **zníženie o približne 70-90 % pre NOx a emisie častíc** pri meraniach v podmienkach typového schválenia. Komisia má v úmysle pokračovať v znižovaní emisných limitov Euro pre ľahké úžitkové a ťažkotónážne motorové vozidlá v súlade s tematickou stratégiou o znečistení ovzdušia a bude sa usilovať o presnejšie stanovenie reálnych emisí pri procese testovania emisí.

Komisia:

- prijala návrh na emisné limity **Euro 5**²² s cieľom zredukovať emisie škodlivých látok z osobných áut a ľahkých úžitkových vozidiel. Prijatie tohto návrhu povedie k ďalšiemu 80 % zníženiu emisí častíc z naftových vozidiel a 20 % zníženiu emisí NOx z naftových vozidiel a 25 % zníženiu emisí NOx z vozidiel na benzínový pohon
- spolu s Európskym parlamentom a Radou prispela k ďalšiemu zníženiu emisí NOx (**Euro 6**) z osobných áut a ľahkých úžitkových vozidiel

¹⁴ Príslušné smernice a predpisy EHK/OSN sú uvedené v prílohe 1.

¹⁵ Smernica Rady 71/127/EHS (Ú. v. ES L 68, 22.3.1971, s. 1-17).

¹⁶ Smernica Rady 74/297/EHS (Ú. v. ES L 165, 20.6.1974, s. 16-25).

¹⁷ Smernica Rady 76/115/ES (Ú. v. ES L 24, 30.1.1976, s. 6-20).

¹⁸ Smernica Rady 78/932/ES (Ú. v. ES L 325, 20.11.1978, s. 1-15).

¹⁹ Predpis č. 122 EHK/OSN: Jednotné technické predpisy pre schválenie vozidiel kategórie M, N a O pokiaľ ide o vykurovacie systémy, 23.2.2006.

²⁰ KOM(2005) 446.

²¹ KOM (95) 689 konečné znenie, Stratégia Spoločenstva na zníženie emisí CO₂ z osobných áut a zlepšenie úspory palív. Ďalšie informácie na:

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

²² KOM(2005) 683, konečné znenie.

- prijala návrh na smernicu o podpore čistých vozidiel v cestnej doprave prostredníctvom verejného obstarávania²³, ktorej cieľom je zlepšiť kvalitu ovzdušia (najmä v mestách) a podporiť zavedenie čistého vozidla na trh

- prijala návrh na strategické usmernenia Spoločenstva pre kohéziu na roky 2007 – 2013, ktorými sa podporujú investície do trvalo udržateľných dopravných sietí a spoločných služieb hromadnej dopravy, pričom sa zabezpečia distribučné siete pre palivá pre vozidlá na alternatívny pohon

²³

KOM(2005) 634.

Komisia:

6. predloží v roku 2007 návrh na emisné limity **Euro VI** s cieľom dosiahnuť ďalšie významné zníženie emisií škodlivých látok z ťažkotonážnych motorových vozidiel
7. pracuje na prijatí globálnych technických predpisov o skúšobných cykloch merania emisií pre ťažkotonážne motorové vozidlá (pevné a prechodné cykly), emisiách mimo cyklov a palubných diagnostických systémoch tak, aby sa mohli presnejšie stanoviť reálne emisné podmienky
8. skúma možnosti, ako zabezpečiť, aby testovanie emisií pre osobné autá tiež lepšie zohľadňovalo reálne emisie

3.3.2. Zníženie emisií CO₂ v sektore cestnej dopravy

Komisia bude presadzovať integrovaný prístup tak, aby sa dosiahol **cieľ EÚ 120 g/km CO₂ do roku 2012**. Toto možno dosiahnuť kombináciou opatrení EÚ a členských štátov. Komisia navrhne **legislatívny rámec**, podľa možnosti v roku 2007, avšak najneskôr do polovice roka 2008, so zámerom dosiahnuť cieľ EÚ 120 g/km CO₂, pričom sa zameria na povinné zníženie emisií CO₂ s cieľom dosiahnuť úroveň 130 g/km pre priemerný nový vozový park prostredníctvom zlepšenia technológie automobilových motorov a ďalšie zníženie CO₂ o 10 g/km alebo zodpovedajúcu úroveň, podľa technických požiadaviek, inými **technologickými zlepšeniami a zvýšeným používaním biopalív**, konkrétne:

- a) stanovenie minimálnych požiadaviek na efektívnosť klimatizačných systémov;
- b) povinná inštalácia systémov monitorovania presného tlaku v pneumatikách;
- c) stanovenie maximálnych hraničných hodnôt valivého odporu v EÚ pre pneumatiky na osobných autách a ľahké úžitkové vozidlá;
- d) použitie indikátora radenia prevodových stupňov, berúc do úvahy rozsah, v akom takéto zariadenia používajú spotrebitelia v reálnych jazdných podmienkach;
- e) pokrok v oblasti palivovej účinnosti pri ľahkých úžitkových vozidlách (dodávkových automobiloch) s cieľom dosiahnuť 175 g/km CO₂ do roku 2012 a 160 g/km CO₂ do roku 2015;
- f) zvýšené používanie biopalív s maximalizáciou environmentálneho účinku.

Tieto opatrenia budú merateľné, monitorovateľné, vysvetliteľné a nebude dochádzať k duplicitnému meraniu zníženia CO₂.

Komisia súhlasí, aby sa legislatívny rámec na implementáciu **cieľa nového vozového parku** navrhol tak, aby sa zabezpečilo, že ciele znižovania budú konkurenčne neutrálne a sociálne spravodlivé a udržateľné a že budú spravodlivé, aj pokiaľ ide o rôznych európskych automobilových výrobcov a nebudú spôsobovať žiadne neodôvodnené deformácie vzhľadom na konkurenciu medzi automobilovými výrobcami.

Legislatívny rámec bude **kompatibilný s celkovým zámerom dosiahnuť kjótske ciele EÚ** a bude založený na **podrobnom hodnotení vplyvu**. Takéto hodnotenie vplyvu sa zameria na

výhody a nevýhody rôznych možností v porovnaní s reálnou situáciou priemerných emisií CO₂, pričom zohľadní najnovšiu dostupnú technológiu, pokiaľ ide o environmentálne zdokonalenia v automobilovej technológii. Mimo legislatívneho rámca by mala stratégia Komisie na zníženie CO₂ podporovať **dodatočné úsilie** pomocou iných prostriedkov, ako je cestná doprava (ťažké nákladné vozidlá, atď.) **zo strany členských štátov** (zdaňovanie zohľadňujúce CO₂ a iné finančné stimuly, použitie verejného obstarávania, riadenie premávky, infraštruktúra, atď.) **a zo strany spotrebiteľov** (informovaný výber kupujúceho, zodpovedné správanie sa počas jazdy).

Komisija:

9. vo svojom oznámení Európskemu parlamentu a Rade predkladá svoju budúcu stratégiu na znižovanie emisií CO₂ z automobilov s použitím uvedeného integrovaného prístupu paralelne s týmto oznámením, pokiaľ ide o výsledky revízie stratégie Spoločenstva na znižovanie emisií CO₂ z automobilov²⁴. 10. vyhodnotí možnosť začlenenia sektora cestnej dopravy do systému obchodovania s emisijnými kvótami EÚ v treťom období pridelovania kvót počnúc rokom 2013.
11. v nadväznosti na nedávne prijatie správy o pokroku v oblasti biopalív²⁵ ako súčasť oznámenia o energetickej politike pre Európu, v ktorom sa navrhuje minimálny záväzný cieľ 10 % biopalív do roku 2020, podá v roku 2007 návrh na revidovanie smernice 2003/30/ES²⁶ o používaní biopalív alebo iných obnoviteľných palív v doprave.
12. vyhodnotí možnosti rozvoja politického rámca na podporu používania biopalív, pri ktorých sa znižuje produkcia skleníkových plynov, a naďalej bude podporovať výskum a vývoj v oblasti druhej generácie biopalív.
13. v roku 2007 podá návrh nariadenia o motorových vozidlách používajúcich vodík ako palivo s cieľom zabezpečiť bezpečné použitie tejto technológie.
14. v rámci iniciatívy inteligentné vozidlo i2010²⁷ bude podporovať výskum a vývoj informačných a komunikačných technológií (IKT) ako základu pre technológie a aplikácie, ktoré prispievajú k čistejšej a energetickejšej efektívnejšej mobilite vrátane vybavenia pre ekologický spôsob jazdy.
15. inteligentné systémy dopravy, vrátane systému Galileo, budú prioritou v nasledujúcom akčnom pláne v oblasti logistiky a v zelenej knihe o mestskej doprave s cieľom optimalizovať prevádzku v doprave a zabezpečiť pre Európu bezpečnú a trvalo udržateľnú mobilitu
16. podporuje Európsku investičnú banku v jej podpore pre politiku Spoločenstva v oblasti zníženia emisií CO₂, aby prispievala na financovanie ekonomicky životaschopných projektov v oblasti palivovej efektívnosti a obnoviteľných palív.

²⁴ KOM(2007) 19, konečné znenie.

²⁵ KOM(2006) 845, konečné znenie.

²⁶ Smernica 2003/30/ES (Ú. v. EÚ L 123, 17.5.2003, s. 42-46).

²⁷ KOM(2006) 59, konečné znenie.

3.3.3. Iné environmentálne politiky

Okrem uvedených politík majú na automobilový priemysel dosah aj politiky EÚ v oblasti recyklácie automobilov, hluku a mobilných klimatizačných zariadení.

Komisia:

- navrhla plánovanú redukciu určitých fluórovaných skleníkových plynov z mobilných klimatizačných systémov²⁸, ktorú prijal Európsky parlament a Rada.

Perspektívy do budúcnosti:

Komisia:

17. sa v kontexte ďalšej revízie smernice o vozidlách po dobe životnosti²⁹ zameria na problém rôznej implementácie tejto smernice v členských štátoch (2009)
18. v rokoch 2007-2009 bude presadzovať holistický prístup k riešeniu problému hluku, ktorý by zapojil všetky príslušné zainteresované strany a systémy (napr. riadenie dopravy, správanie sa vodičov, technológia automobilov a pneumatík, povrch vozoviek).

3.4. Zvyšovanie bezpečnosti na európskych cestách: spoločné úsilie

V zlepšovaní bezpečnosti na európskych cestách sa dosiahol významný pokrok: za posledných 30 rokov sa premávka na európskych cestách strojnásobila, zatiaľ čo počet nehôd za to isté obdobie klesol na polovicu. Rastúca mobilita, ktorú Európania využívajú, má stále vysokú cenu: podľa posledných odhadov prišlo v roku 2005 na európskych cestách o život 41600 ľudí³⁰. Cieľom stanoveným Komisiou je 50 % zníženie úmrtnosti³¹ na európskych cestách do roku 2010.

Podľa Komisie by mala byť efektívna stratégia bezpečnosti na cestách založená na **prepojení medzi zlepšením v technológii vozidiel, cestnej infraštruktúre, správaní vodičov a presadzovaní opatrení**.

Komisia:

- prijala odporúčanie 2004/345/ES³² o osvedčených postupoch pokiaľ ide o sledovanie uplatňovania pravidiel týkajúcich sa jazdy pod vplyvom alkoholu, rýchlej jazdy a používania bezpečnostných pásov.
- pristúpila k predpisu č. 104 EHK/OSN³³ a zmenila a doplnila predpis č. 48 EHK/OSN³⁴ s cieľom zlepšiť viditeľnosť ťažkotonážnych motorových vozidiel.

²⁸ Smernica 2006/40/ES (Ú. v. EÚ L 161, 14.6.2006, s. 12-18).

²⁹ Smernica 2000/53/ES (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34-43).

³⁰ Európsky akčný program bezpečnosti na cestách strednodobé preskúmanie: KOM(2006) 74, konečné znenie.

³¹ KOM(2001), 370 konečné znenie. Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001 bolo ukončené v roku 2006, KOM(2006) 314, konečné znenie.

³² Odporúčanie Komisie zo 6. apríla 2004, Ú. v. EÚ L 111, 17.4.2004, s. 75-82.

- prijala oznámenie „Poskytnúť eCall občanom“³⁵ s cieľom zrýchliť zavádzanie systémov eCall, ktoré boli definované ako priorita v rámci iniciatívy eSafety (elektronická bezpečnosť).
- prijala oznámenie o iniciatíve „inteligentné vozidlo“³⁶, ktorého cieľom je podporiť používanie vyspelých bezpečnostných technológií, aby sa znížila nehodovosť na cestách v EÚ.
- prijala návrh smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry³⁷.
- prijala návrh smernice o dodatočnej montáži zrkadiel na ťažké nákladné vozidlá registrované v Spoločenstve s cieľom vyhnúť sa zóne mŕtveho uhla pri spätnom pohľade³⁸.
- prijala návrh na strategické usmernenia Spoločenstva pre kohéziu na roky 2007 – 2013, ktoré okrem odporúčaných usmernení pre činnosť zahŕňajú investície do správneho riadenia premávky s osobitným dôrazom na bezpečnosť

Berúc do úvahy odporúčania skupiny CARS 21 prijala Komisia progresívny prístup k bezpečnosti na cestách a vyhodnotila možné budúce iniciatívy v danej oblasti. Preto

Komisia v rokoch 2007 až 2009 vyhodnotí možnosť návrhov na:

19. zavedenie povinnosti zadržiavacích zariadení Isofix pre deti pre všetky nové vozidlá M1
20. zavedenie povinnosti denného svietenia (verejné konzultácie o tejto otázke začali 1. augusta 2006)
21. povinné zavedenie systému elektronickej kontroly stability počnúc ťažkotónážnymi motorovými vozidlami a následne pre osobné autá a ľahké úžitkové vozidlá hneď po vyvinutí testovacej metódy
22. povinné zavedenie upozornenia na nezapnuté bezpečnostné pásy
23. zmena a doplnenie požiadaviek fázy II smernice o ochrane chodcov s cieľom zlepšiť ustanovenia smernice 2003/102/ES³⁹
24. zlepšenie cezhraničného vymáhania pokút za porušenie pravidiel cestnej premávky iného členského štátu EÚ (verejné konzultácie o tejto otázke začali 6. novembra 2006)

³³ Predpis č. 104 EHK/OSN: Jednotné ustanovenia pre schválenie označenia spätnými zrkadlami pre ťažké a dlhé vozidlá a ich prípojné vozidlá, 22. januára 1998.

³⁴ Predpis č. 48 EHK/OSN: Inštalácia zariadení pre osvetlenie a svetelnú signalizáciu.

³⁵ KOM(2005) 431, konečné znenie.

³⁶ KOM(2006) 59, konečné znenie.

³⁷ KOM(2006) 569, konečné znenie.

³⁸ KOM(2006) 570, konečné znenie.

³⁹ Smernica 2003/102/ES (Ú. v. EÚ L 321, 6.12.2003, s. 15-25).

Komisia tiež:

25. preskúma náklady, prínos a realizovateľnosť zavedenia núdzových brzdoých systémov pre vozidlá (najmä pre ťažkotonážne motorové vozidlá). Komisia realizuje štúdiu takýchto systémov a zriadila pracovnú skupinu zainteresovaných strán, ktorá jej v tejto práci pomáha.
26. bude pokračovať v podpore vývoja, zavedenia a používania systémov aktívnej bezpečnosti vo vnútri vozidiel a systémov spolupráce v oblasti infraštruktúry vozidiel v rámci iniciatívy i2010 „inteligentné vozidlo“.
27. v roku 2006 prijme 3. oznámenie o elektronickej bezpečnosti (eSafety), ktorým upozorní Európsky parlament a Radu na ďalšie opatrenia zamerané na úplné zavedenie systému eCall od roku 2010.
28. bude podporovať financovanie v oblasti cestnej dopravy tak, aby bolo smerované na projekty uplatňujúce osvedčené postupy v oblasti bezpečnosti na cestách.
29. žiada členské štáty, aby zlepšili dodržiavanie zákazu jazdy pod vplyvom alkoholu, obmedzení rýchlosti, povinnosti používať motocyklovú prilbu a aby podporovali používanie bezpečnostných pásov.

3.5. Obchod a zámorské trhy: snaha o spravodlivú globálnu konkurenciu⁴⁰

Svetový dopyt po výrobkoch tohto odvetvia v nasledujúcom desaťročí sa zvýši najmä zo strany rýchlo rozvíjajúcich sa ekonomík (napr. Čína, India, Rusko, atď.) a pre konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu je medzinárodná dimenzia nevyhnutná.

Podľa Komisie dávajú **multilaterálne rokovania** príležitosť na zlepšenie prístupu na trh pre európsky priemysel, ale potrebné sú aj bilaterálne alebo regionálne prístupy, podľa potreby, (prostredníctvom dohôd o voľnom obchode alebo podobných dohôd) v oblasti vzťahov s tretími krajinami.

V podmienkach globálneho priemyslu sú **priame zahraničné investície** a zavedenie **miestnej produkcie** v tretích krajinách rovnako dôležité ako tradičnejšie vývozné a dovozné toky. Európska politika by mala zabezpečiť, aby neboli zámorské prevádzky európskych spoločností vystavené nespravodlivej diskriminácii.

Komisia sa snaží o zvýšenie a rozšírenie regulačného spravovania na medzinárodnej úrovni, najmä prostredníctvom rámca EHK/OSN (ako je uvedené v časti 3.2)⁴¹ s cieľom znížiť **necolné prekážky obchodu** a podporiť rozvoj rovnakých regulačných podmienok na celom svete. Zástupcovia automobilového priemyslu tiež vyjadrili vážne znepokojenie týkajúce sa dodržiavania **pravidiel v oblasti duševného vlastníctva** v niektorých častiach sveta.

⁴⁰ Prístup Komisie v oblasti obchodnej politiky je uvedený v nedávnom oznámení „Globálna Európa – Svetová konkurencia“ KOM(2006) 567, konečné znenie.

⁴¹ Ako je uvedené v časti 3.2, Komisia sa bude usilovať o medzinárodnú harmonizáciu tak, aby mala EÚ možnosť nezávislej legislatívy v oblastiach týkajúcich sa bezpečnosti a životného prostredia, ak by to bolo v budúcnosti nevyhnutné.

Komisia je znepokojená pokiaľ ide o prístup na **čínsky** trh a prevádzkové podmienky na ňom. Takéto obavy sú opodstatnené nielen kvôli trhovému potenciálu Číny, ale môžu vzniknúť aj v súvislosti s inými veľkými vznikajúcimi trhmi.

Komisia:

- prijala politiku podpory zvýšenia medzinárodnej technickej harmonizácie predpisov o motorových vozidlách v rámci dohôd EHK/OSN z rokov 1958 a 1998.
- oficiálne požiadala o zriadenie Výboru WTO pre urovanie sporov na riešenie nevyriešených sporov pokiaľ ide o zaobchádzanie s dovezenými autodielmi v Číne. Spojené štáty a Kanada vzniesli podobné sťažnosti.

Pokiaľ ide o smerovanie budúcej politiky:

Komisia:

30. od prípadu k prípadu vyhodnotí možnosť dojednania bilaterálnych dohôd o voľnom obchode s tretími krajinami (najmä v juhovýchodnej Ázii) a v prípade potreby takéto rokovania začne.
31. bude naďalej sledovať vývoj podnikania a právnej úpravy v Číne s cieľom zabezpečiť praktické uplatňovanie lepšieho prístupu na trh, ktorý vyplýva z pristúpenia Číny k WTO.
32. povedie oficiálny dialóg s Čínou o otázkach týkajúcich sa regulačného prostredia v Číne s cieľom zabezpečiť rovnaké príležitosti a právnu istotu pre tých, ktorí na tomto trhu podnikajú. V tomto kontexte bude Komisia naďalej sledovať prípravu čínskeho protimonopolného zákona.
33. bude pokračovať vo vytváraní užších väzieb v automobilovej oblasti s Ruskom v rámci spoločného hospodárskeho priestoru EÚ-Rusko.
34. bude pokračovať v politike podpory a globálneho presadzovania pravidiel v oblasti duševného vlastníctva prostredníctvom existujúcich medzinárodných dohôd a začleniť komplexné ustanovenia o duševnom vlastníctve do budúcich bilaterálnych dohôd.

3.6. Výskum a vývoj: kľúč k budúcej konkurencieschopnosti

S investíciami do výskumu a vývoja produktov vo výške približne 20 miliárd EUR (okolo 5 % obratu v danom odvetví) je automobilový priemysel **v absolútnom vyjadrení najväčším priemyselným investorom do výskumu a vývoja v Európe.**

Pri definovaní potrieb výskumu relevantných pre výrobné odvetvie zohrávajú významnú úlohu technologické platformy. Kľúčom k definovaniu budúceho smerovania výskumu a vývoja pre celú hodnotovú reťaz v oblasti automobilového priemyslu na úrovni EÚ, vnútroštátnej a regionálnej úrovni sú „**Vízia cestnej dopravy v roku 2020**“, strategický výskumný program, ktorý vyvinul **Európsky poradný výbor pre výskum v oblasti cestnej**

dopravy (ERTRAC) a platformy, ktoré vznikli v rámci iných relevantných technologických platforiem⁴².

Komisia:

- navrhla v 7. rámcovom programe pre výskum vytvorenie tematickej priority „Doprava (vrátane letectva)“, ktorej navrhovaný rozpočet (4180 miliónov EUR v súčasných cenách) predstavuje významné zvýšenie vo finančných prostriedkoch poskytovaných Spoločenstvom na inováciu v automobilovom sektore.
- v rámci témy informačné a komunikačné technológie navrhla v 7. rámcovom programe pre výskum pokračovať vo výskume v oblasti IKT zameranom na mobilitu, environmentálnu udržateľnosť a energetickú efektívnosť v nadväznosti na výskum realizovaný v rámci 5. a 6. rámcového programu.

Podľa Komisie je potrebné zamerať európsky výskum v kontexte 7. rámcového programu na inkrementálny výskum (napr. **technológie pre čisté a energeticky úsporné tepelné motory, integrované bezpečnostné systémy**) a na pokrokové technológie (napr. **vodíkové a palivové články, vývoj automobilových hybridov s obnoviteľným zdrojom energie, druhá generácia biopalív**). Komisia zároveň považuje za dôležité vytvorenie vedúcich trhov v oblastiach, ktoré sú pre tento sektor relevantné (napr. vodíkové a palivové články, biopalivá, atď. by mohli byť potenciálnymi kandidátmi).

V širšej perspektíve je nová, bezpečnejšia, efektívnejšia a menej znečisťujúca automobilová technológia súčasťou koncepcie inteligentných dopravných systémov. Automobilový priemysel je aktívne zapojený do niekoľkých technologických platforiem⁴³, ktoré priamo či nepriamo prispievajú ku konkurencieschopnosti automobilového priemyslu a rozvoju lepších dopravných systémov.

Komisia:

35. bude pokračovať v rozvoji spolupráce v oblasti výskumu a vývoja medzi EÚ a výrobným odvetvím (najmä prostredníctvom 7. rámcového programu).
36. sa zameria na podporu koherentnej spolupráce vo výskume medzi EÚ, členskými štátmi a automobilovým priemyslom v rámci systémového prístupu a použije rôzne typy nástrojov na podporu výskumu a vývoja v automobilovom sektore vrátane spoločných projektov a sietí excelencie.
37. sa zameria na výskumné programy v oblasti zefektívnenia systému cestnej dopravy spolu so zvýšením kompatibility so životným prostredím a bezpečnosti. Osobitný dôraz sa bude klásť na čisté obnoviteľné palivá a inteligentné vozidlá a cesty (napríklad projekt „inteligentné vozidlo“ v rámci iniciatívy i2010).
38. sa zameria na využitie verejno-súkromných partnerstiev ako nového nástroja priemyselného výskumu, technologického rozvoja a predvedenia a spolu so zástupcami automobilového priemyslu (a inými zainteresovanými stranami)

⁴² Napríklad platforma vodíkových a palivových článkov, platforma vyspelých technických materiálov a technológií, platforma integrácie inteligentných systémov, atď.

⁴³ Napríklad NESSI, platforma pre softvér, a ARTEMIS, platforma pre vložené IT systémy.

pripravuje zriadenie spoločných technologických iniciatív v oblasti vodíkových a palivových článkov.

39. povzbudzuje európske finančné inštitúcie, ako je Európska investičná banka, aby naďalej podporovali výskum v automobilovom sektore a aby svoje aktivity zamerali na projekty, ktoré vedú k lepšej energetickej úspore, znižovaniu emisií a väčšej bezpečnosti, konkrétne pomocou nového finančného nástroja na zdieľanie rizík.

3.7. Zdaňovanie a finančné stimuly a hospodárska súťaž na trhu s autopríslušenstvom

3.7.1. Zdaňovanie a finančné stimuly

Z diskusií v rámci skupiny CARS 21 vyplynulo, že rozličné **daňové režimy** v členských štátoch týkajúce sa automobilov sa považujú za **jednu z najväčších prekážok efektívneho fungovania vnútorného trhu** a použitie finančných stimulov by malo byť koordinované v rámci členských štátov a preukázateľne prispievať k cieľom politiky EÚ v oblastiach ako životné prostredie a bezpečnosť. Okrem návrhu Komisie v tomto kontexte Európsky parlament a Rada v nariadení Euro 5 a 6⁴⁴ schválili článok, ktorým sa regulujú podmienky pre poskytovanie finančných stimulov.

Komisia:

- navrhla smernicu o daniach z osobných áut⁴⁵, ktorou sa teraz zaoberá Európska rada a Parlament. Komisia žiada Parlament a Radu, aby prijala navrhnutú smernicu čo najskôr.

3.7.2. Hospodárska súťaž na trhu s autopríslušenstvom

Pokiaľ ide o distribúciu vozidiel bude Komisia pokračovať vo svojom úsilí zabezpečiť uplatňovanie nariadenia 1400/2002 o distribúcii motorových vozidiel⁴⁶ v rámci celého Spoločenstva, pričom pri zvyšujúcej sa komplikovanosti automobilov je nevyhnutné, aby mali všetky automobilové servisy prístup k príslušným **technickým servisným informáciám**. Aktivita v tejto oblasti nadväzuje na jasný mandát od Európskeho parlamentu v súlade s ustanoveniami článku 4 smernice 98/69/ES⁴⁷.

Komisia:

- navrhla ustanovenie v návrhu Euro 5⁴⁸, podľa ktorého sú výrobcovia povinní poskytnúť neobmedzený, štandardizovaný prístup k informáciám o oprave a údržbe vozidla nezávislým opravovňiam prostredníctvom internetových stránok vo formáte vyvinutom technickým výborom zainteresovaných strán (norma OASIS).

⁴⁴ KOM(2005) 683, konečné znenie.

⁴⁵ KOM(2005) 261, konečné znenie.

⁴⁶ Nariadenie (ES) č. 1400/2002 z 31. júla 2002 o uplatňovaní článku 81 ods. 3 Zmluvy na kategórie vertikálnych dohôd a zosúladených postupov v sektore motorových vozidiel.

⁴⁷ Smernica 98/69/ES (Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1-57).

⁴⁸ KOM(2005) 683, konečné znenie.

4. ĎALŠIE KROKY

Komisia sa usiluje o implementáciu politiky lepšej právnej úpravy a verí, že má jedinečnú príležitosť vytvoriť **osobitnú kultúru tvorby politiky pokiaľ ide o priemyselnú politiku**. Podľa Komisie by mali byť princípy ako kvalita právnych predpisov, zjednodušenie, hodnotenie vplyvu, konzultácie so zainteresovanými stranami, dodržiavanie lehôt a výber nástrojov základom prípravy legislatívnych návrhov.

Najzložitejšia výzva takýchto politických postupov spočíva vo **vzťahu medzi predpovedateľnosťou na jednej strane a kvalitou a flexibilitou na strane druhej**. Určenie dlhodobého smerovania budúcich nariadení sa bude nevyhnutne spájať s otázkami kvality a dostupnosti údajov použitých pri vyvodzovaní záverov z pohľadu strednodobého a dlhodobého horizontu. Preto by sa mal zaviesť mechanizmus na **pravidelnú revíziu a preskúmanie**.

S cieľom zabezpečiť pravidelné informovanie Európskeho parlamentu a Rady o procese EHK/OSN plánuje Komisia podávanie výročnej správy Európskemu parlamentu s aktuálnymi informáciami o práci EHK/OSN a komitologickom postupe.

Komisia:

40. spolu s príslušnými zainteresovanými stranami vykoná priebežné preskúmanie opatrení navrhnutých v tomto oznámení v priebehu roka 2009 s cieľom sledovať dosiahnutý pokrok a na základe výsledkov preskúmania prijať podľa potreby regulačný politický rámec v oblasti automobilového sektora.
41. bude pravidelne informovať ostatných tvorcov právnych predpisov o zmenách predpisov v automobilovom sektore prostredníctvom výročného pracovného dokumentu o pokroku dosiahnutom v rámci EHK/OSN.

PRÍLOHY

1. Zoznam smerníc navrhovaných pre vlastné a virtuálne testovanie
2. Zoznam smerníc navrhovaných ako nahradenie predpisov OSN/EHK

Príloha 1: Zoznam smerníc navrhovaných pre vlastné a virtuálne testovanie

Navrhované pre **vlastné testovanie**:

Smernice ES:

70/222/EHS (zadná registračná tabuľka)
77/389/EHS (vlečné háky)
78/316/EHS (označovanie ovládacieho zariadenia)
78/317/EHS (odmrazovanie/odhmlievanie)
78/318/EHS (umývanie/stieranie)
78/549/EHS (kryty kolies)
92/21/EHS (hmotnosti & rozmery, automobily)

97/27/ES (hmotnosti & rozmery)
92/114/ES (vonkajšie výčnelky kabín)

Predpisy EHK/OSN:

28 (zvuková výstraha)
48 (osvetlenie)
121 (označovanie ovládacieho zariadenia)
122 (vykurovacie systémy)
43 (časť o montáži bezpečnostného skla)
55 (spojky; iba pre geometrické požiadavky)

Navrhované pre **virtuálne testovanie**:

Smernice ES:

77/389/EHS (vlečné háky)
77/649/EHS (výhľad dopredu)
78/318/EHS (umývanie/stieranie, pre geometrické požiadavky)
78/549/EHS (kryty kolies)
92/114/ES (vonkajšie výčnelky kabín)

Predpisy EHK/OSN:

46 (pre výhľad dozadu)
21 (pre geometrické požiadavky na vnútorné vybavenie)
26 (vonkajšie výčnelky)
48 (osvetlenie)
55 (spojky; iba vzhľadom na geometrické požiadavky)

Príloha 2: Zoznam smerníc navrhovaných ako nahradenie predpisov OSN/EHK

70/157/EHS (hladina hluku)
70/221/EHS (nádrže)
70/311/EHS (riadiaca sila)
70/387/EHS (dverné zámky a závesy)
70/388/EHS (zvuková výstraha)
71/127/EHS (zadná registračná tabuľka)
71/320/EHS (brzdenie)
72/245/EHS (rádiové odrušenie)
74/60/EHS (vnútorné vybavenie)
74/61/EHS (ochrana proti krádeži a imobilizér)
74/297/EHS (ochrana vodiča proti mechanizmu riadenia)
74/408/EHS (pevnosť sedadiel)
74/483/EHS (vonkajšie výčnelky)
75/443/EHS (tachometer/spiatiočka)
76/756/EHS (osvetlenie)
76/757/EHS (spätné zrkadlá)
76/758/EHS (svetlá)
76/759/EHS (smerovky)
76/760/EHS (osvetlenie zadnej registračnej tabuľky)
76/761/EHS (predné svetlomety)
76/762/EHS (predné hmlové svetlá)
77/538/EHS (zadné hmlové svetlá)
77/539/EHS (spätné svetlá)
77/540/EHS (parkovacie svetlá)
77/541/EHS (bezpečnostné pásy)
78/316/EHS (označovanie ovládacieho zariadenia)
2001/56/ES (vykurovacie systémy)
80/1269/EHS (výkon motora)
89/297/EHS (bočná ochrana)
92/22/ES (bezpečnostné sklo)
92/23/ES (pneumatiky)
94/20/ES (spojky)
95/28/ES (horľavosť)
2001/85/ES (autobusy)
96/79/ES (čelný náraz)
96/27/ES (bočný náraz)
98/91/ES (preprava nebezpečného tovaru)
2000/40/ES (predná ochrana proti podbehnútiu)