



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 7.2.2007
COM(2007) 22 konč.

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju

Stališče Komisije o končnem poročilu skupine na visoki ravni CARS 21

Prispevek k strategiji EU za rast in delovna mesta

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

COM (2007) 22
SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Konkurenčen ureditveni okvir za avtomobilsko industrijo v 21. stoletju

Stališče Komisije o končnem poročilu skupine na visoki ravni CARS 21
Prispevek k strategiji EU za rast in delovna mesta

KAZALO

POVZETEK	3
1. UVOD	6
2. INDUSTRIJA V TRANZICIJI?	7
3. IZBOLJŠANJE UREDITVENEGA OKVIRA AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE: ..	8
3.1. Notranji trg: homologacija vozil	8
3.2. Poenostavitev in internacionalizacija zakonodajnega okolja	9
3.3. Okoljsko trajnostni cestni promet: celosten pristop	10
3.4. Povečanje varnosti na evropskih cestah: skupno prizadevanje	13
3.5. Trgovina in čezmorski trgi: prizadevanje za pošteno svetovno konkurenco	15
3.6. Raziskave in razvoj: ključ za prihodnjo konkurenčnost	16
3.7. Obdavčitev in davčne spodbude ter konkurenca na trgih za nadomestne dele	18
4. NADALJNJI KORAKI	19

Priloga 1: Seznam direktiv, predlaganih za samotestiranje in virtualno testiranje

Priloga 2: Seznam direktiv, predlaganih za nadomestitev s pravilniki Gospodarske komisije Združenih Narodov za Evropo (UN/ECE)

POVZETEK

To sporočilo določa smer prihodnjih politik s področja avtomobilske industrije. V duhu **boljše ureditve** si prizadeva spodbuditi usklajeno vzajemno delovanje med različnimi političnimi področji, zagotoviti predvidljivost in uveljaviti zaščito javnega interesa (npr. okolje in varnost), hkrati pa skuša zmanjšati zakonodajno obremenitev za industrijo.

Sporočilo predstavlja **stališče Komisije o skupini na visoki ravni CARS 21**, ki je leta 2005 združila glavne zainteresirane strani (države članice, industrijo, nevladne organizacije in člane Evropskega parlamenta) za preučitev glavnih političnih področij, ki vplivajo na evropsko avtomobilsko industrijo, in za pripravo priporočil za prihodnjo javno politiko in ureditveni okvir.

Industrija je od samega začetka delovanja skupine CARS 21 izražala pomisleke glede visokih kumulativnih stroškov, ki nastanejo zaradi zakonodaje. Skupina CARS 21 je opravila presojo, v kateri ugotavlja, da je bil sedanji sistem homologacije vozil učinkovit, da naj se ohrani in da je bila večina zakonodaje potrebna ter koristna za namene varovanja zdravja, varstva, potrošnikov in okolja. Vendar pa je skupina CARS 21 opredelila **38 direktiv ES, ki se lahko nadomestijo** z mednarodnimi pravilniki Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE). Prav tako je opredelila **25 direktiv in pravilnikov UN/ECE**, za katere **se lahko uvede samotestiranje ali virtualno testiranje**. Komisija podpira ta priporočila, vendar bo zagotovila, da bo Skupnost pri sklicevanju na pravilnike UN/ECE še naprej sprejemala zakonodajo neodvisno od sistema UN/ECE, kadar je to primerno.

Na področju okolja sporočilo potrjuje nadaljnje omejevanje emisij onesnaževal v skladu s tematsko strategijo o onesnaženju zraka. Poleg tega opisuje ključne elemente prihodnje strategije Komisije za zmanjšanje **emisij CO₂ iz avtomobilov**, navedene v sporočilu o rezultatih pregleda sedanje strategije Skupnosti. Prihodnja strategija temelji na **celostnem pristopu** za doseganje cilja EU 120 g/km CO₂ do leta 2012 prek povezave ukrepov EU in držav članic. Komisija bo predlagala zakonodajo, ki bo poudarila obvezno zmanjšanje emisij CO₂, da bi tako dosegla cilj 130 g/km CO₂ za povprečni novi vozni park prek izboljšav v tehnologiji motornih vozil, in nadaljnjo zmanjšanje v višini 10 g/km CO₂, ali podobno, če bo to tehnično potrebno, z drugimi tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv. Strategija bo spodbudila dodatna prizadevanja pri državah članicah in potrošnikih. Strategijo je treba obravnavati v okviru nedavno sprejetega sporočila Komisije „Energija za Evropo“¹.

Sporočilo opredeljuje vrsto ukrepov, ki jih je treba preučiti na področju varnosti v cestnem prometu. Predlagane so številne dejavnosti, povezane z vozili, od katerih je vključitev **elektronskega nadzora stabilnosti** v novih vozilih najpomembnejša. Sporočilo poudarja potrebo po sprejetju celovitejšega pristopa k varnosti v cestnem prometu, ki vključuje značilnosti vozila, infrastrukturo in uporabnike cest.

Sporočilo usklajuje glavne pomisleke avtomobilskega sektorja s trgovinsko politiko. Nadalje predlaga ocenitev možnosti uporabe **dvostranskih sporazumov o prosti trgovini** (zlasti v azijski regiji) za izboljšanje dostopa na trg in potrjuje potrebo po uresničevanju **pravic intelektualne lastnine** v svetu.

¹ COM (2007) 1 konč.

Na področju raziskav in razvoja sporočilo opredeljuje **čista obnovljiva goriva** ter **inteligentna vozila in ceste** kot osrednje prednostne naloge raziskovanja. Sporočilo vsebuje v prihodnost usmerjen pristop in predstavlja namen Komisije, da bo pripravila skupno tehnološko pobudo na področju **vodika in gorivnih celic** in predložila uredbo o vozilih na vodikov pogon.

To sporočilo odraža obsežna **posvetovanja zainteresiranih strani in dialog** o avtomobilskih vprašanjih, Komisija pa upa, da bo to v prihodnje prispevalo h kulturi oblikovanja politike in metodologiji.

1. UVOD

Mobilnost, ki jo zagotavlja cestni promet, je ključen predpogoj za današnji način življenja Evropejcev. Vozila podpirajo naš življenjski slog s spodbujanjem družbene interakcije in zanesljivo distribucijo blaga po vsej celini.

Kompleksna vrednostna veriga avtomobilske industrije igra **bistveno vlogo v evropskem gospodarstvu**, njen pomen pa izhaja v veliki meri iz povezav z domačimi in mednarodnimi gospodarskimi strukturami.

Avtomobilska industrija deluje po vsem svetu in velja za enega od motorjev **globalizacije**, ki jo zaznamuje hitro odpiranje svetovnih trgov ter posledično povečanje in raznolikost v gibanju kapitala. Stalna **tehnološka revolucija** spreminja avtomobilsko industrijo iz sektorja, ki je tradicionalno temeljil na proizvodnji, v sektor, ki vedno bolj temelji na znanju. Na nacionalni ravni sprejema avtomobilska industrija pomembne in pogosto težke odločitve za **optimiziranje svoje stroškovne baze in proizvodnih postopkov**, kar zbuja strahove o **prestrukturiranju in selitvi proizvodnje**.

Ti dejavniki, povezani s potrebo po **zaščiti naravnega okolja, varovanju zdravja ljudi in življenj** ter z delovanjem v okolju z visokimi cenami nafte, so ustvarili razmere, v katerih se industrija sooča z novimi izzivi, odgovornostmi in priložnostmi, ki lahko spremenijo tako industrijo kot njene proizvode.

Medsebojno učinkovanje politike in industrije se mora izboljšati v okvirnih pogojih za proizvodnjo vozil in natančno preučiti vplive prihodnje zakonodajne dejavnosti na stroške in konkurenčnost. Komisija je mnenja, da mora biti javna politika predvidljiva, hkrati pa pravilno prikazati vedno bolj kompleksne potrebe družbe in predvideti trende na svetovnih trgih. V skladu s pobudo o **boljši ureditvi** je Komisija začela celovit pregled predpisov in politik, ki se nanašajo na avtomobilsko industrijo, z ustanovitvijo **skupine na visoki ravni CARS 21**, ki združuje glavne zainteresirane strani za potrebe svetovanja Komisiji o prihodnjih političnih možnostih².

To sporočilo navaja **oceno Komisije in odgovor javne politike na poročilo, ki ga je predstavila skupina CARS 21**³. Komisija v sporočilu kot takem Evropskemu parlamentu in Svetu nakazuje smer, v kateri namerava voditi prihodnjo avtomobilsko politiko.

Cilji predlogov in pobud iz tega sporočila so:

- nadalje izboljšati delovanje notranjega trga
- nadalje poenostaviti zakonodajo s področja avtomobilske industrije in slediti internacionalizaciji avtomobilskega zakonodajnega okolja

² Za več podrobnosti:

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

³ Končno poročilo CARS 21 najdete na:

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

- nadalje spodbujati okoljsko trajnostni cestni promet
- nadalje izboljšati varnost na evropskih cestah
- prispevati k poštenemu globalnemu poslovnemu okolju za evropsko avtomobilsko industrijo
- spodbujati povečanje raziskav in razvoja na področjih strateškega interesa

2. INDUSTRIJA V TRANZICIJI?

Nedavno prizadevanje avtomobilskih družb za izboljšanje produktivnosti in znižanje stroškov je pritegnilo pozornost javnosti in vzbudilo pomisleke glede prihodnosti avtomobilske proizvodnje v gospodarstvih Evrope, kjer so proizvodni stroški visoki, povečanje povpraševanja po avtomobilih pa je majhno ali pa ga sploh ni. Obstaja bojazen, da se bo avtomobilska proizvodnja preselila v tretje države, saj želi industrija znižati svoje osnovne stroške in išče trge, na katerih je v prihodnosti verjetna hitra rast. Obstoječe presežne zmogljivosti v EU ter večja vloga prožne proizvodnje in avtomatizacije pri izboljšanju učinkovitosti proizvodnje, skupaj z naložbami v dodatne zmogljivosti v nekaterih državah članicah, lahko privedejo do zmanjšanja zaposlenosti v avtomobilski industriji in z njo povezanih panogah.

Trenutno prestrukturiranje je do neke mere odziv na strukturne težave, ki so v nekaterih delih industrije prisotne že nekaj časa. Kljub različnim strukturnim težavam posameznih proizvajalcev je večina izzivov, s katerimi se ti soočajo, povezanih z upravljanjem ravni produktivnosti, stroški in predpisi na trgu dela. Zaradi visokih stalnih stroškov, strukturnih presežkov zmogljivosti in nedavnih rekordnih cen na svetovnih blagovnih borzah, povezanih z agresivno cenovno konkurenco med proizvajalci, so se morale številne družbe osredotočiti na svojo dolgoročno konkurenčnost, tako da so poudarile izboljšanje produktivnosti in optimizirale strukturo stroškov. To pa lahko privede do preoblikovanja proizvodnih procesov in težnje po zmanjševanju števila zaposlenih. Celotni vpliv se lahko še poslabša zaradi posledičnih učinkov na dobavno verigo avtomobilske industrije, saj so dobavitelji sestavni del proizvodnje avtomobilov.

Na srednji rok se zdi verjetno, da bo sestavljanje vozil za evropski trg v glavnem potekalo v Evropi. Čeprav ta industrija postaja vedno bolj globalna, se povpraševanje na različnih trgih precej razlikuje, večina avtomobilskih družb pa znatni delež svoje proizvodnje ohranja na mestu samem. Zdi se, da visoka raven nepovratnih stroškov za obstoječe proizvodne objekte, povečanje prožne proizvodnje in raven usposobljenosti evropskih delavcev to tudi potrjujejo. Vendar pa je verjetno, da se bodo dolgoročno povečali izzivi, ki so posledica agresivnejše mednarodne konkurence. Kar zadeva lokacijo proizvodnje, evropski proizvajalci avtomobilov znatno pozornost namenjajo območjem s hitro rastočimi trgi in nizkimi stroški, ki se nahajajo zunaj EU, vendar v njeni bližini.

V skladu s strategijo Komisije za rast in delovna mesta⁴ je namen tega sporočila ustvariti ugodne okvirne pogoje za inovativno in rastočo avtomobilsko industrijo ter tako zmanjšati

⁴ Glej Sporočilo Komisije COM(2005) 474 konč.: Izvajanje Lizbonskega programa Skupnosti: Politični okvir za krepitev proizvodnje EU – za celovitejši pristop k industrijski politiki

potrebo po prestrukturiranju. Kadar družba vseeno sprejme odločitev o spremembi svoje organizacije in ureditve dela, Komisija ne sme posegati v takšno poslovno odločitev. Vendar je treba vsak prehod, ki iz tega izhaja, izvesti v skladu z direktivami Skupnosti o obveščanju delavcev in posvetovanju z njimi, kolektivnih odpustih delavcev in evropskih svetih delavcev⁵. Poleg tega lahko regionalna politika na dolgi rok prek spodbujanja potrebnih strukturnih sprememb pomaga pri zmanjševanju stroškov prehoda. Instrumenti, kot so Evropski socialni sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj in novoustanovljeni Evropski sklad za prilagoditev globalizaciji, pomagajo pri ublažitvi kratkoročnih socialnih posledic prehoda, tako da na primer delavcem omogočijo usposabljanje na področju iskanja nove službe. Ti skladi imajo pomembno vlogo tudi pri ustvarjanju boljših strukturnih pogojev za gospodarsko dejavnost, kar zagotavlja nove zaposlitvene možnosti. Prav tako si mora Komisija prizadevati za ustvarjanje ugodnih okvirnih pogojev, ki bodo družbam omogočili, da že zgodaj predvidijo konkurenčne izzive in se nanje odzovejo na socialno odgovoren način. Komisija bo v zvezi s tem sklicala forum o prestrukturiranju avtomobilske industrije, ki bo obravnaval izzive ter avtomobilski industriji olajšal predvidevanje sprememb in prilagoditev nanje.⁶

Za avtomobilsko industrijo v Evropi so trenutno značilni ostra cenovna konkurenca, visoke cene surovin in energije, močan poudarek na obvladovanju stroškov in prestrukturiranje proizvodnih procesov. S političnega vidika pritisk na zaposlenost in poudarek na obvladovanju stroškov pomenita, da bo Komisija v prihodnosti skrbno analizirala vpliv prihodnje regulativne dejavnosti na zaposlenost in konkurenčnost.

3. IZBOLJŠANJE UREDITVENEGA OKVIRA AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE:

3.1. Notranji trg: homologacija vozil

Politika notranjega trga za motorna vozila trenutno obvezno ureja tri kategorije vozil (osebna vozila, motorji in traktorji). Temelji na **sistemu celotne homologacije vozil ES**⁷, ki se je izkazal za zelo učinkovitega. Komisija je mnenja, da je treba sistem ohraniti, **njegove prednosti pa razširiti na več avtomobilskih proizvodov** (npr. lahka komercialna vozila, avtobuse in tovornjake).

Komisija je prepričana, da **mora notranji trg delovati učinkoviteje, ko je vozilo že na trgu**. Razlog za zaskrbljenost državljanov in podjetij so še vedno zlasti težave s postopki ugotavljanja tehnične brezhibnosti in registracije.

Komisija⁸:

- je sprejela predlog nove okvirne direktive za homologacijo motornih vozil⁹, da bi razširila celoten postopek homologacije vozil ES kot obvezen na vse kategorije vozil, in poziva Evropski parlament in Svet naj čim prej sprejmeta ta predlog

⁵ Npr. Direktiva 2002/14/ES, Direktiva 98/59/ES and Direktiva 94/45/ES

⁶ Glej Sporočilo Komisije o prestrukturiranju in zaposlovanju COM(2005) 120

⁷ Direktiva Sveta 70/156/EGS, UL L 42, 23.2.1970, str. 1-15.

⁸ Treba je opozoriti, da so ukrepi, ki so že bili predlagani ali izvedeni, predstavljeni z alinejami, medtem ko so ukrepi, ki jih Komisija namerava predlagati v prihodnje, zaporedno oštevilčeni v celotnem sporočilu.

- je v novo okvirno direktivo vključila določbo za sistem dovoljenj za dele in opremo, ki so nujno potrebni za varnost in okoljsko učinkovitost

Poleg tega bo

Komisija:

1. v letu 2007 posodobila razlagalno sporočilo Komisije o postopkih za homologacijo in registracijo vozil, ki so bila predhodno registrirana v drugi državi članici¹⁰

3.2. Poenostavitev in internacionalizacija zakonodajnega okolja

Eden od razlogov za ustanovitev skupine CARS 21 je bila zaskrbljenost industrije, da imajo kumulativni stroški zakonodaje negativen učinek na konkurenčnost in vplivajo na nepotrebno podražitev vozil. Kot del skupine CARS 21 je bila ustanovljena namenska podskupina za skrbno pregledovanje ureditvenega okvira¹¹ in ugotovitev možnosti za razveljavitev ali poenostavitev veljavne zakonodaje.

Po pregledu je skupina CARS 21 ugotovila, da je treba večino veljavne zakonodaje ohraniti, saj je potrebna za varovanje zdravja, zagotavljanje varnosti ter varstvo potrošnikov in okolja. Kljub temu pa skupina CARS 21 v luči dejstva, da je Skupnost pristopila k več kot 100 mednarodnim predpisom, povezanih z vozili, ki so bili sprejeti pod pokroviteljstvom UN/ECE in se uporabljajo kot alternativa ustrezni zakonodaji Skupnosti, priporoča zamenjavo **38 direktiv ES s pravilniki UN/ECE**, ne da bi to vplivalo na raven varnosti in varstva okolja. Poleg tega je skupina CARS 21 opredelila eno direktivo, ki bi se lahko razveljavila¹², ter **25 direktiv in pravilnikov UN/ECE, v katerih bi lahko uvedli samotestiranje in virtualno testiranje**, s čimer bi prek pocenitve in skrajšanja upravnih postopkov zmanjšali stroške usklajevanja z zakonodajo za industrijo.

Komisija podpira ta priporočila, vendar se zaveda, da mora EU ohraniti možnost sprejemanja zakonodaje neodvisno od sistema UN/ECE, kadar je to potrebno za izpolnitev ciljev EU na področju zdravja, okolja ali drugih politik, zato si bo prizadevala za približevanje pravilnikom UN/ECE na način, ki bo skladen s to potrebo.

Komisija:

2. bo predlagala zamenjavo 38 direktiv ES¹³ z ustreznimi pravilniki UN/ECE takoj po sprejetju okvirne direktive o homologaciji vozil (predvideno v letu 2007)
3. bo v obdobju 2008–2009 predlagala uvedbo potrebnih tehničnih določb za uporabo samotestiranja in virtualnega testiranja v 25 direktivah ES in pravilnikih UN/ECE¹⁴
4. bo Evropskemu parlamentu predložila letni dokument o napredku pri delu UN/ECE in postopku komitologije

⁹ COM(2003) 418 konč.

¹⁰ C 1996/143/04, UL C 143, 15.5.1996, str. 4-16.

¹¹ Podrobnosti tega pregleda lahko najdete v Prilogi II Končnega poročila CARS 21.

¹² Direktiva Sveta 72/306/EGS, UL L 190, 20.8.72, str. 1-23.

¹³ Ustrezne direktive so navedene v Prilogi 2.

¹⁴ Ustrezne direktive in pravilniki UN/ECE so navedeni v Prilogi 1.

5. bo v obdobju 2008–2009 preučila poenostavitev direktiv 71/127/EGS¹⁵, 74/297/EGS¹⁶, 76/115/EGS¹⁷ in 78/932/EGS¹⁸ ter Pravilnika UN/ECE št. 122¹⁹

3.3. Okoljsko trajnostni cestni promet: celosten pristop

Avtomobili povzročijo 12 % evropskih **emisij toplogrednih plinov** in znaten del **emisij onesnaževal**. Posledično sta dve glavni področji okoljske politike, povezani z avtomobilsko industrijo, tematska strategija o onesnaženju zraka²⁰ in strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂²¹. Politike EU o odpadkih in hrupu prav tako vplivajo na avtomobilski sektor. Povečana zaskrbljenost glede energije (stroški in dobava) in okolja bo igrala pomembno vlogo v razpravah o obliki in delovanju prihodnjih vozil.

3.3.1. Emisije onesnaževal

Od sprejetja prvega standarda mejnih vrednosti emisij Euro je bilo doseženo **približno 70 do 90 % zmanjšanje emisij NO_x in delcev**, izmerjeno na podlagi pogojev za podelitev homologacije. Komisija namerava nadaljevati s poostritvijo mejnih vrednosti standarda Euro za lahka in težka vozila v skladu s tematsko strategijo o onesnaženju zraka in si prizadevati, da se bodo v postopkih preskušanja emisij bolj odražale resnične emisije .

Komisija:

- je sprejela predlog za standard mejnih vrednosti emisij **Euro 5**²² za zmanjšanje emisij onesnaževal iz osebnih avtomobilov in lahkih vozil. Sprejetje predloga bo privedlo k nadaljnjemu 80 % zmanjšanju emisij delcev iz vozil na dizelski pogon oziroma 20 % in 25 % zmanjšanje emisij NO_x iz vozil na dizelski in bencinski pogon
- je skupaj z Evropskim parlamentom in Svetom prispevala k nadaljnjemu zmanjšanju emisij NO_x (**Euro 6**) iz osebnih avtomobilov in lahkih vozil
- je sprejela predlog direktive o spodbujanju čistih vozil za cestni prevoz z javnimi naročili²³, katere cilj je izboljšanje kakovosti zraka (zlasti v mestih) in podpora uvedbi čistih vozil na trg
- je sprejela predlog strateških smernic Skupnosti za kohezijo 2007–2013, ki spodbujajo naložbe v trajnostna prometna omrežja in splošne storitve javnega prevoza, kar zagotavlja distribucijska omrežja za vozila na alternativni pogon

¹⁵ Direktiva Sveta 71/127/EGS, UL L 68, 22.3.71, str. 1-17.

¹⁶ Direktiva Sveta 74/297/EGS, UL L 165, 20.6.74, str. 16-25.

¹⁷ Direktiva Sveta 76/115/EGS, UL L 24, 30.1.76, str. 6-20.

¹⁸ Direktiva Sveta 78/932/EGS, UL L 325, 20.11.78, str. 1-15.

¹⁹ Pravilnik UN/ECE št. 122: Enotni tehnični predpisi za registracijo vozil kategorij M, N in O v zvezi z njihovimi ogrevalnimi sistemi, 23. februar 2006.

²⁰ COM (2005) 446.

²¹ COM (95) 689 konč., Strategija Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov in izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva. Za dodatne informacije glejte tudi:

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

²³ COM (2005) 683 konč.

COM (2005) 634.

Komisija:

6. bo v letu 2007 predstavila predlog za standard mejnih vrednosti emisij **Euro VI**, da bi dosegla nadaljnjo znatno zmanjšanje emisij onesnaževal iz težkih vozil
7. si prizadeva za sprejetje globalnih tehničnih predpisov o preskusnih ciklih za emisije iz težkih vozil (tako za stalne kot prehodne cikle), o emisijah izven preskusnega cikla in vgrajenih sistemih za nadzor emisij, ki bi bolje odražali pogoje glede dejanskih emisij
8. preučuje možnosti, s katerimi bi zagotovila, da postopek preskušanja emisij za osebne avtomobile prav tako bolje upošteva dejanske emisije

3.3.2. Zmanjšanje emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa

Komisija bo zato sledila svojemu celostnemu pristopu, da bi dosegla cilj EU **120 g CO₂/km do leta 2012**. To je mogoče doseči prek povezave ukrepov EU in držav članic. Komisija bo po možnosti leta 2007 in najpozneje do sredine leta 2008 predlagala **zakonodajni okvir**, osredotočen na obvezno zmanjšanje emisij CO₂, da bi EU dosegla cilj 130g/km za povprečni novi vozni park prek izboljšav v tehnologiji motornih vozil do leta 2012 in nadaljnjo zmanjšanje v višini 10 g/km CO₂, ali podobno, če bo to tehnično potrebno, z drugimi **tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv**, zlasti:

- a) določitev minimalnih zahtev učinkovitosti za klimatske naprave;
- b) obvezno vgradnjo sistemov za nadzor tlaka pnevmatik;
- c) določitev najvišjih mej kotalnega upora pnevmatik v EU za pnevmatike na osebnih vozilih in lahkih gospodarskih vozilih;
- d) uporaba indikatorjev prestavnega položaja, ob upoštevanju, do kakšne mere potrošniki med dejansko vožnjo te naprave tudi uporabljajo;
- e) napredek pri učinkoviti porabi goriva pri lahkih gospodarskih vozilih (kombijih) s ciljem doseči 175 g/km CO₂ do leta 2012 in 160 g/km CO₂ do leta 2015;
- f) povečana uporaba biogoriv, kar zmanjša vpliv na okolje.

Zgoraj navedeno bo mogoče izmeriti, spremljati in oceniti, prav tako pa ne bo dvojnega štetja zmanjšanja emisij CO₂.

Komisija se strinja, da bo zakonodajni okvir za doseganje **cilja povprečnega novega voznega parka** oblikovan tako, da bo zagotovil konkurenčno nevtralne ter socialno pravične in trajnostne cilje zmanjšanja, ki ustrezajo raznolikosti evropskih proizvajalcev avtomobilov, in preprečil neupravičeno izkrivljanje konkurence med proizvajalci avtomobilov.

Zakonodajni okvir bo **skladen z splošnim ciljem doseganja kjotskega cilja EU** in bo temeljil na **natančni presoji vpliva**. Takšna presoja vpliva obravnava koristi in stroške

različnih možnosti v primerjavi z dejanskim stanjem povprečnih emisij CO₂, ob upoštevanju najnovejše razpoložljive tehnologije za okoljske izboljšave v tehnologiji avtomobilov.

Poleg zakonodajnega okvira bi morala strategija Komisije za zmanjšanje emisij CO₂ spodbujati **dodatna prizadevanja** pri drugih prevoznih sredstvih (težka tovorna vozila itd.), **pri državah članicah** (obdavčenje na področju CO₂ in druge davčne spodbude, uporaba javnih naročil, upravljanje prometa, infrastruktura itd.) **in pri potrošnikih** (informiranost pri izbiri vozila, odgovorno vedenje med vožnjo).

Komisija:

9. predstavlja svojo prihodnjo strategijo za zmanjšanje emisij CO₂ iz avtomobilov prek celostnega pristopa, kot je opisano zgoraj v skladu s tem sporočilom v njenem sporočilu Evropskemu parlamentu in Svetu o rezultatih pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz avtomobilov²⁴
10. bo raziskala možnosti za vključitev sektorja cestnega prometa v sistem EU za trgovanje z emisijami za tretje obdobje dodeljevanja z začetkom leta 2013
11. bo po nedavnem sprejetju Poročila o napredku na področju biogoriv²⁵ kot dela sporočila o energiji za Evropo, ki predlaga najnižji zavezujoči cilj 10 % biogoriv do leta 2020, predstavila predlog za spremembo Direktive 2003/30/ES²⁶ o uporabi biogoriv ali drugih obnovljivih goriv za prevoz v letu 2007.
12. bo preučila razpoložljive možnosti oblikovanja političnega okvira za spodbujanje uporabe biogoriv, ki omogoča zmanjšanje izpusta toplogrednih plinov, in nadaljevala s podporo prizadevanjem R&R za drugo generacijo biogoriv
13. bo leta 2007 predstavila predlog uredbe o motornih vozilih, ki uporabljajo vodik kot gorivo za zagotovitev varne uporabe te tehnologije
14. bo v okviru pobude Inteligentni avtomobil i2010²⁷, sledila raziskavam in razvoju tehnologij in aplikacij na podlagi informacijskih in komunikacijskih tehnologij (IKT), ki bodo prispevale k čistejši in energetsko učinkovitejši mobilnosti, vključno z orodji za okolju prijazno vožnjo
15. bo postavila inteligentne prevozne sisteme, vključno z Galileom, v središče svojega prihodnjega akcijskega načrta o logistiki in zelene knjige o mestnem prometu, da bi optimizirala prevoze ter dosegla varno in trajnostno mobilnost za Evropo
16. spodbuja Evropsko investicijsko banko naj podpre politiko Skupnosti o zmanjšanju CO₂ s prispevanjem k financiranju gospodarno izvedljivih projektov na področju učinkovitosti goriva in obnovljivih goriv

²⁴ COM (2007) 19 konč.

²⁵ COM (2006) 845 konč.

²⁶ Direktiva 2003/30/ES, UL L 123, 17.5.2003, str. 42–46.

²⁷ COM (2006) 59 konč.

3.3.3. Druge okoljske politike

Poleg zgoraj navedenega so za avtomobilsko industrijo pomembne tudi politike EU, ki se nanašajo na recikliranje vozil, hrup in prenosne klimatske naprave.

Komisija:

- je predlagala postopno opustitev določenih fluoriranih toplogrednih plinov iz prenosnih klimatskih sistemov (MACs)²⁸, kar sta Evropski parlament in Svet sprejela

Pogled v prihodnost:

Komisija:

17. bo med naslednjim pregledom Direktive o izrabljenih vozilih²⁹ obravnavala vprašanje neusklajenega izvajanja te direktive v državah članicah (2009)
18. si bo v letih 2007–2009 pri obravnavi vprašanja hrupa prizadevala za celovit pristop, ki bi vključeval vse pomembne zainteresirane strani in sisteme (npr. upravljanje prometa, obnašanje voznikov v cestnem prometu, tehnologijo vozil in pnevmatik, cestne površine)

3.4. Povečanje varnosti na evropskih cestah: skupno prizadevanje

Pri izboljšanju evropske varnosti v cestnem prometu je bil narejen pomemben napredek: v zadnjih 30 letih se je promet na evropskih cestah potrojil, medtem ko se je število nesreč v istem obdobju razpolovilo. Vendar se za vedno večjo mobilnost, ki jo uživajo Evropejci, še vedno plača visoka cena: po najnovejših ocenah je leta 2005 na evropskih cestah umrlo 41 600 ljudi³⁰. Komisija si je zastavila cilj prepoloviti število smrtnih žrtev³¹ na evropskih cestah do leta 2010.

Komisija je prepričana, da mora učinkovita strategija za dosego varnosti v cestnem prometu temeljiti na **medsebojni povezavi izboljšav v tehnologiji vozil, cestne infrastrukture, obnašanja voznikov in izvajanja predpisov**.

Komisija:

- je sprejela Priporočilo 2004/345/ES³² o najboljši praksi na področju spremljanja uporabe pravil o vožnji pod vplivom alkohola, prekoračitvi hitrosti in uporabi varnostnih pasov
- je pristopila k Pravilniku UN/ECE št. 104³³ in spremenila Pravilnik UN/ECE št. 48³⁴ za izboljšanje vidnosti težkih tovornih vozil

²⁸ Direktiva 2006/40/ES, UL L 161, 14.6.2006, str. 12-18.

²⁹ Direktiva 2000/53/ES, UL L 269, 21.10.2000, str. 34-43.

³⁰ Vmesni pregled evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu: COM (2006) 74 konč

³¹ COM (2001) 370 konč. Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001 je bil zaključen leta 2006, COM (2006) 314 konč.

³² Priporočilo Komisije z dne 6. aprila 2004, UL L 111, 17.4.2004, str. 75-82.

- je sprejela Sporočilo o „zagotovitvi sistema za klic v sili (eKlic) državljanom”³⁵, katerega cilj je pospeševanje vpeljevanja sistemov eKlica, ki so bili v okviru pobude e-Varnost opredeljeni kot prednostna naloga
- je sprejela Sporočilo o pobudi Inteligentni avtomobil³⁶, katerega cilj je spodbujati uvedbo sodobnih varnostnih tehnologij, kar bi prispevalo k zmanjšanju števila smrtnih primerov v cestnem prometu EU
- je sprejela predlog Direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture³⁷
- je sprejela predlog direktive o o naknadnem opremljanju težkih tovornih vozil, registriranih v Skupnosti, z ogledali, katere cilj je izogniti se mrtvim kotom v vzratnem vidnem polju³⁸
- je sprejela predlog strateških smernic Skupnosti za kohezijo 2007–2013, ki poleg priporočenih smernic za ukrepe vključujejo tudi naložbe v ustrezno upravljanje prometa, Pri čemer je posebna pozornost namenjena varnosti

Komisija je ob upoštevanju priporočil skupine CARS 21 sprejela dolgoročni pristop k varnosti v cestnem prometu in ocenila možne prihodnje pobude na tem področju. Zato bo

Komisija med leti 2007 in 2009 ocenila možnost predstavitve predlogov o:

19. obvezni vključitvi sistema za zadrževanje otrok Isofix v vsa nova vozila M1
20. obvezni uporabi prižganih luči podnevi (javno posvetovanje o tem vprašanju se je začelo 1. avgusta 2006)
21. obvezni vključitvi elektronskega nadzora stabilnosti za težka tovorna vozila, ki bi jim nemudoma po razvoju preskusne metode sledili osebni avtomobili in lahka tovorna vozila,
22. obvezni namestitvi opozorilnika pripetosti varnostnih pasov v vseh novih vozilih
23. spremembi zahtev faze II Direktive o zaščiti pešcev za izboljšanje določb Direktive 2003/102/ES³⁹
24. izboljšanju čezmejnega izvrševanja naloženih glob za kršitve prometnih predpisov v drugi državi članici EU (javno posvetovanje o tem vprašanju se je začelo 1. novembra 2006)

Komisija bo tudi:

³³ Pravilnik UN/ECE št. 104: Enotne določbe o homologaciji odsevnih oznak za težka in lahka tovorna vozila ter njihove priklopnike, 22. januar 1998.

³⁴ Pravilnik UN/ECE št. 48: Vgradnja svetlobnih in svetlobno-signalnih naprav.

³⁵ COM (2005) 431 konč.

³⁶ COM (2006) 59 konč.

³⁷ COM (2006) 569 konč.

³⁸ COM (2006) 570 konč.

³⁹ Direktiva 2003/102/ES, UL L 321, 6.12.03, str. 15-25.

25.	preučila stroške, koristi in izvedljivost uvedbe zavornega sistema v sili v vozila (zlasti težka tovorna vozila). Komisija izvaja študijo takšnih sistemov in je ustanovila delovno skupino zainteresiranih strani, ki ji pri delu pomaga
26.	nadaljevala s prizadevanji za spodbujanje razvoja, uvedbe in uporabe aktivnih varnostnih sistemov v vozilu in sistemov infrastrukturnega sodelovanja za vozila v okviru pobude Inteligentni avtomobil i2010
27.	v letu 2006 sprejela tretje sporočilo o e-Varnosti, ki Evropski parlament in Svet seznanja z nadaljnjimi ukrepi za popolno uvedbo eKlica z začetkom leta 2010
28.	spodbujala in podpirala financiranje Skupnosti v cestnem sektorju samo za tiste projekte, ki sledijo najboljšim praksam in varnosti v cestnem prometu
29.	pozvala države članice naj nadaljujejo s strožjim uveljavljanjem prepovedi vožnje pod vplivom alkohola, omejitev hitrosti in uporabe motornih čelad ter spodbujajo in zagotavljajo uporabo varnostnih pasov

3.5. Trgovina in čezmorski trgi: prizadevanje za pošteno svetovno konkurenco⁴⁰

Hitro razvijajoča se gospodarstva (npr. Kitajska, Indija, Rusija itd.) bodo v naslednjih desetih letih predstavljal večji del povečanega svetovnega povpraševanja po industrijskih proizvodih, mednarodna razsežnost pa je ključna za konkurenčnost evropske avtomobilske industrije.

Komisija meni, da so **večstranska pogajanja** priložnost za izboljšanje dostopa na trg za evropsko industrijo, medtem ko je treba v trgovinskih odnosih s tretjimi državami po potrebi uveljavljati tudi **dvostranske ali regionalne pristope** (s sporazumi o prosti trgovini ali podobnimi dogovori).

V svetovni industriji so pogoji v zvezi z **neposrednimi tujimi naložbami** in ustanovitvijo **lokalne proizvodnje** v tretjih državah enako pomembni kot bolj tradicionalni izvozno-uvozni tokovi. Evropska politika mora zagotoviti, da čezmorske dejavnosti evropskih podjetij ne bodo izpostavljene nepošteni diskriminaciji.

Komisija se je zavezala, da bo povečala in razširila zakonodajno upravljanje na mednarodni ravni, zlasti v okviru UN/ECE (kot je obravnavano v poglavju 3.2.⁴¹), s čimer bi zmanjšala **netarifne ovire v trgovini** in spodbudila razvoj enakih konkurenčnih pogojev po celem svetu. Avtomobilska industrija je prav tako izrazila resne pomisleke glede izvrševanja **predpisov o intelektualni lastnini** (IPR) v nekaterih delih sveta.

Komisija je zaskrbljena zaradi dostopa na **kitajski** trg in tamkajšnje pogoje delovanja. To ni pomembno samo zaradi kitajskega tržnega potenciala, ampak tudi zaradi možnih podobnih težav na drugih pomembnih nastajajočih trgih.

⁴⁰ Pristop Komisije k trgovinski politiki je bil opredeljen v nedavnem sporočilu „Globalna Evropa: konkuriranje v svetu“ COM (2006) 567 konč.

⁴¹ Kot je prikazano v oddelku 3.2 si bo Komisija prizadevala za mednarodno usklajevanje na način, ki bo EU omogočil neodvisno sprejemanje zakonodaje na področjih, povezanih z varnostjo in okoljem, v kolikor bo to v prihodnosti potrebno.

Komisija:

- je sprejela politiko spodbujanja povečanega mednarodnega tehničnega usklajevanja predpisov za motorna vozila v okviru obeh sporazumov UN/ECE za Evropo iz let 1958 in 1998
- je uradno zaprosila za ustanovitev Organa za poravnavo sporov Svetovne trgovinske organizacije za razrešitev spornih vprašanj glede ravnanja Kitajske z uvoženimi deli vozila. Združene države Amerike in Kanada so vložile podobne pritožbe

Glede prihodnje usmeritve politike:

Komisija:

30. bo za vsak primer posebej ocenila možnost sklenitve dvostranskih sporazumov o prosti trgovini s tretjimi državami (zlasti v Jugovzhodni Aziji) in začela s takšnimi pogajanjmi, če in kadar je to primerno
31. bo še naprej spremljala razvoj kitajskega gospodarstva in zakonodaje, s čimer bi zagotovila, da bo Kitajska po pristopu k Svetovni trgovinski organizaciji tudi dejansko olajšala dostop na svoj trg
32. si bo prizadevala za formalni dialog s Kitajsko o vprašanjih, povezanih s kitajskim ureditvenim okoljem, da bi zagotovila enotne pogoje delovanja in pravno gotovost za poslovno skupnost na tem trgu. Komisija bo v zvezi s tem nadaljevala s spremljanjem razvoja osnutka protimonopolnega zakona na Kitajskem
33. bo nadaljevala z razvojem tesnejših vezi z Rusijo na področju avtomobilske industrije v okviru skupnega gospodarskega prostora EU in Rusije
34. bo nadaljevala svojo politiko spodbujanja in izvrševanja predpisov o intelektualni lastnini po celem svetu prek obstoječih mednarodnih sporazumov in vključila enotne določbe o intelektualni lastnini v prihodnje dvostranske sporazume

3.6. Raziskave in razvoj: ključ za prihodnjo konkurenčnost

Avtomobilska industrija je s približno 20 milijardami eurov (približno 5 % prihodka sektorja), ki jih namenja za raziskave in razvoj proizvodov v avtomobilski industriji, **v absolutnem smislu največji industrijski vlagatelj v raziskave in razvoj v Evropi.**

Tehnološke platforme igrajo pomembno vlogo pri opredelitvi raziskovalnih potreb, pomembnih za industrijo. „**Vizija cestnega prometa v letu 2020**“, agenda strateškega raziskovanja, ki jo je razvil **Evropski raziskovalni svetovni svet za cestni promet (ERTRAC)**, in programi v okviru drugih tehnoloških platform⁴² so bili osrednjega pomena za opredelitev usmeritve prihodnjih prizadevanj R&D za celotno avtomobilsko verigo na ravni EU ter nacionalnih in regionalnih ravneh.

⁴² Primeri vključujejo platforme za vodik in gorivne celice, napredne tehnične materiale in tehnološke platforme, inteligentne sisteme za integracijo itd.

Komisija:

- je v 7. okvirnem raziskovalnem programu (v nadaljevanju FP7) predlagala oblikovanje posebne prednostne teme za „Promet (vključno z letalstvom)“, katere predlagan proračun (4180 milijonov eurov po sedanjih cenah) predstavlja znatno zvišanje dodeljenih sredstev Skupnosti za inovacije v avtomobilskem sektorju
- je v omenjenem FP7 v okviru teme Informacijska in komunikacijska tehnologija (v nadaljevanju IKT) predlagala nadaljevanje raziskav na področju IKT za mobilnost, okoljsko trajnost in energetske učinkovitosti, ki temeljijo na raziskavah, izvedenih v sklopu 5. in 6. okvirnega programa

Komisija meni, da je treba evropske raziskave v okviru FP7 osredotočiti na raziskave podpornih tehnologij (npr. **tehnologije za čiste in energetske učinkovite toplotne stroje, vgrajene varnostne sisteme**) in tudi na prodorne tehnologije (npr. **vodik in gorivne celice, razvoj hibridov z možnostjo ponovnega polnjenja, druga generacija biogoriv**). Komisija poleg tega meni, da je pomembno oblikovanje vodilnih trgov na področjih, ki se nanašajo na ta sektor (npr. vodik in gorivne celice, biogoriva ipd.).

S širšega vidika je nova, varnejša, učinkovitejša in okolju manj škodljiva avtomobilska tehnologija sestavni del pojma inteligentnih prometnih sistemov. Avtomobilska industrija je dejavno vključena v več tehnoloških platform⁴³, ki neposredno ali posredno prispevajo h konkurenčnosti avtomobilske industrije in razvoju boljših prometnih sistemov.

Komisija:

35. bo nadaljevala z razvojem sodelovanja na področju R&R med EU in industrijo (predvsem s FP7)
36. si bo prizadevala za skladnejše sodelovanje med EU, državami članicami in avtomobilsko industrijo na področju raziskav v okviru systemskega pristopa in uporabila različne vrste instrumentov za podporo R&R v avtomobilskem sektorju, vključno s projekti sodelovanja in mrežami odličnosti
37. se bo v raziskovalnih programih osredotočila na večjo učinkovitost sistema cestnega prometa ter hkrati spodbujala okoljsko skladnost in varnost. Poseben poudarek bo na čistih obnovljivih gorivih ter inteligentnih vozilih in cestah (npr. projekt „Inteligentni avtomobil“ v okviru pobude i2010)
38. si bo prizadevala za uporabo javno-zasebnih partnerstev kot novega instrumenta industrijskega raziskovanja, tehnološkega razvoja in predstavitvenih dejavnosti. Komisija skupaj z avtomobilsko industrijo (in drugimi zainteresiranimi stranmi) pripravlja oblikovanje skupnih tehnoloških pobud na področju vodika in gorivnih celic
39. spodbuja evropske finančne institucije, kot je Evropska investicijska banka, da še naprej podpirajo raziskave v avtomobilskem sektorju in osredotočijo svoje dejavnosti na projekte, ki vodijo k izboljšanju energetske učinkovitosti, zmanjšanju emisij in

⁴³ Na primer NESSI, platforma za programsko opremo, in ARTEMIS, platforma za vgrajene sisteme IT

izboljšanju varnosti, zlasti prek novega sklada za financiranje na osnovi delitve tveganja

3.7. Obdavčitev in davčne spodbude ter konkurenca na trgih za nadomestne dele

3.7.1. Obdavčitev in davčne spodbude

Razprave v Skupini CARS 21 so pokazale, da so različne **davčne ureditve** v državah članicah **med glavnimi ovirami za učinkovito delovanje notranjega trga**, medtem ko bi bilo treba uporabo davčnih spodbud med državami članicami uskladiti, kar bi vidno prispevalo k ciljem politike EU na področju okolja in varnosti. V tem okviru sta Evropski parlament in Svet v Uredbi Euro 5 in 6 na podlagi predloga Komisije sprejela člen, ki ureja pogoje za dodeljevanje finančnih spodbud⁴⁴.

Komisija:

- je predlagala direktivo o davkih na osebne avtomobile⁴⁵, ki je sedaj v obravnavi v Evropskem parlamentu in Svetu. Komisija poziva Parlament in Svet naj čim prej sprejmeta predlagano direktivo.

3.7.2. Konkurenca na trgu za nadomestne dele

Komisija bo v zvezi z distribucijo vozil nadaljevala svoja prizadevanja za zagotovitev dosledne uporabe Uredbe 1400/2002 o **distribuciji motornih vozil**⁴⁶ v celotni Skupnosti, medtem ko je glede na naraščajočo kompleksnost vozil postalo nujno, da imajo vsi popraviljanci vozil v Skupnosti dostop do ustreznih **tehničnih informacij o popravilih**. Ukrep o slednjem temelji na jasnemu pooblastilu Evropskega parlamenta, kakor je določeno v členu 4 Direktive 98/69/ES⁴⁷.

Komisija:

- je v predlog standarda Euro 5⁴⁸ uvedla določbo, ki proizvajalce vozil obvezuje, da neodvisnim popraviljalcem omogočijo neomejen, standardiziran dostop do podatkov o popravilu in vzdrževanju vozil prek spletnih strani v obliki zapisa, ki ga je razvil tehnični odbor zainteresiranih strani (oblika zapisa OASIS)

4. NADALJNI KORAKI

Komisija se zavzema za izvajanje svoje politike boljše ureditve in meni, da obstaja edinstvena priložnost za razvoj **posebne kulture oblikovanja politike v okviru industrijske politike**. Komisija tudi meni, da bi morala biti načela, kot so kakovost zakonodaje, poenostavitev, ocena učinka, posvetovanja zainteresiranih strani, časovna priprava in izbira sredstev v središču oblikovanja zakonodajnih predlogov.

⁴⁴ COM(2005) 683 konč.

⁴⁵ COM (2005) 261 konč.

⁴⁶ Uredba Komisije (ES) št. 1400/2002 z dne 31. julija 2002 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj na področju motornih vozil.

⁴⁷ Direktiva 98/69/ES, UL L 350, 28.12.98, str. 1-57.

⁴⁸ COM (2005) 683 konč.

Največji izziv takšnega postopka oblikovanja politike je **odnos med predvidljivostjo na eni strani ter kakovostjo in prilagodljivostjo na drugi strani**. Predstavitev dolgoročne usmeritve prihodnjih predpisov bo neizogibno sprožila vprašanja glede kakovosti in dostopnosti podatkov, uporabljenih za predpostavke o srednji in dolgoročni prihodnosti. Zato je treba uvesti mehanizem za **redno revizijo in pregled**.

Komisija načrtuje, da bo za redno obveščanje Evropskega parlamenta in Sveta o napredku pri UN/ECE vsako leto Evropskemu parlamentu predložila dokument z najnovejšimi podatki o delu, ki poteka v UN/ECE, in o postopku komitologije.

Komisija:

- | | |
|-----|---|
| 40. | bo z vsemi zadevnimi zainteresiranimi stranmi leta 2009 izvedla vmesni pregled ukrepov iz tega sporočila, s čimer bo spremljala napredek in po potrebi na podlagi rezultatov tega pregleda prilagodila ureditveni politični okvir avtomobilske zakonodaje |
| 41. | bo sozakonodajalce redno obveščala o spremembah v avtomobilski zakonodaji z izdajo letnih delovnih dokumentov o napredku pri UN/ECE |

PRILOGE

1. Seznam direktiv, predlaganih za samotestiranje in virtualno testiranje
2. Seznam direktiv, predlaganih za nadomestitev s pravilniki UN/ECE

Priloga 1: Seznam direktiv, predlaganih za samotestiranje in virtualno testiranje

Predlagane za **samotestiranje**:

Direktive ES:

70/222/EGS (zadnja registrska tablica)
77/389/EGS (kljuke za vleko)
78/316/EGS (označevanje naprav za upravljanje)
78/317/EGS (odlomitev in sušenje stekla)
78/318/EGS (spiranje in brisanje)
78/549/EGS (okrovi koles)
92/21/EGS (mase in dimenzije, avtomobili)

97/27/ES (mase in dimenzije)
92/114/ES (zunanji štrleči deli kabin)

Pravilniki UN/ECE:

28 (zvočno opozorilo)
48 (vgradnja svetlobnih naprav)
121 (označevanje naprav za upravljanje)
122 (ogrevalni sistemi)
43 (del o namestitvi varnostnega stekla)
55 (sklopke; samo za geometrijske zahteve)

Predlagane za **virtualno testiranje**:

Direktive ES:

77/389/EGS (kljuke za vleko)
77/649/EGS (prednje vidno polje)
78/318/EGS (spiranje in brisanje, za geometrijske zahteve)
78/549/EGS (okrovi koles)
92/114/ES (zunanji štrleči deli kabin;)

Pravilniki UN/ECE:

46 (za vzvratno vidno polje)
21 (za geometrijske zahteve notranje opreme)
26 (zunanji štrleči deli)
48 (vgradnja svetlobnih naprav)
55 (sklopke; samo za geometrijske zahteve)

Priloga 2: Seznam direktiv, predlaganih za nadomestitev s pravilniki UN/ECE

70/157/EGS (raven hrupa)
70/221/EGS (posode za gorivo)
70/311/EGS (sila na volanu)
70/387/EGS (ključavnice in tečaji vrat)
70/388/EGS (zvočno opozorilo)
71/127/EGS (vidljivost od zadaj)
71/320/EGS (zavore)
72/245/EGS (izklop radia)
74/60/EGS (notranja oprema)
74/61/EGS (zavarovanje pred neupravičeno uporabo in imobilizator)
74/297/EGS (zaščitni volan)
74/408/EGS (trdnost sedežev)
74/483/EGS (zunanji štrleči deli)
75/443/EGS (merilnik hitrosti/vzvratna prestava)
76/756/EGS (vgradnja svetlobnih naprav)
76/757/EGS (odsevniki)
76/758/EGS (žarometi)
76/759/EGS (smerne svetilke)
76/760/EGS (svetilke za osvetlitev registrskih tablic)
76/761/EGS (glavni žarometi)
76/762/EGS (žarometi za meglo)
77/538/EGS (zadnje svetilke za meglo)
77/539/EGS (žarometi za vzvratno vožnjo)
77/540/EGS (parkirne luči)
77/541/EGS (varnostni pasovi)
78/316/EGS (označevanje naprav za upravljanje)
2001/56/ES (ogrevalni sistemi)
80/1269/EGS (moč motorja)
89/297/EGS (bočna zaščita)
92/22/ES (varnostno steklo)
92/23/ES (pnevmatike)
94/20/ES (sklopke)
95/28/ES (vnetljivost)
2001/85/ES (avtobusi)
96/79/ES (čelni trk)
96/27/ES (bočni trk)
98/91/ES (prevoz nevarnega blaga)
2000/40/ES (zaščita pred podletom od spredaj)