ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.7.2010
SEC(2010) 934 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Συνοδευτικό έγγραφο στην

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
σχετικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για γεωργικά οχήματα

Εκτενής περίληψη της εκτίμησης επιπτώσεων

{COM(2010) 395}
{SEC(2010) 933}

ΕΚΤΕΝΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Κατά τα τελευταία 35 έτη το σύστημα έγκρισης τύπου γεωργικών οχημάτων εξελίχθηκε από ένα βασικό έγγραφο εναρμόνισης (οδηγία 74/150/ΕΟΚ) σε ένα σύστημα που διασφαλίζει κατάλληλα όρια οδικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. Σήμερα το σύστημα αυτό χρειάζεται εκσυγχρονισμό, εξορθολογισμό, απλούστευση και ολοκλήρωση.

1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η Επιτροπή προσδιόρισε τρία βασικά προβλήματα που συνδέονται με τις τρέχουσες διατάξεις για την έγκριση των γεωργικών οχημάτων:

1. 1. Έλλειψη νομικής και κανονιστικής σαφήνειας και οχληρή διαχείριση

Το υφιστάμενο σύστημα για τα γεωργικά οχήματα θεωρείται ότι είναι πολύ περίπλοκο και ότι, συνεπώς, υπάρχει περιθώριο απλούστευσης και διεθνούς εναρμόνισης. Εξυπακούεται ότι, καταρχήν, η παρούσα πρόταση δεν συνεπάγεται την αύξηση της αυστηρότητας των υφιστάμενων τεχνικών απαιτήσεων.

Η έγκριση τύπου γεωργικών οχημάτων εξελίχθηκε σημαντικά κατά τα τελευταία τριάντα πέντε χρόνια: η φύση της μετατοπίστηκε από ένα σύστημα βασισμένο στις υφιστάμενες εθνικές απαιτήσεις και σχεδιασμένο για να επιτρέπει το ελεύθερο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών σε ένα σύστημα βασισμένο σε υποχρεωτική έγκριση τύπου πλήρους οχήματος (WVTA - Whole Vehicle Type-Approval) για τις περισσότερες κατηγορίες οχημάτων, με στόχο να παρέχει υψηλό επίπεδο προστασίας για την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Επιπλέον, πολλές οδηγίες περιέχουν παραπομπές σε διεθνείς κανονισμούς και πρότυπα, όπως εκείνα της ΟΕΕ/ΟΗΕ, τα οποία υπόκεινται σε τροποποιήσεις. Τελικά, η ύπαρξη διαφορετικών κανονισμών σχετικά με την έγκριση τύπου γεωργικών οχημάτων οδηγεί σε έλλειψη νομικής και κανονιστικής σαφήνειας. Η βιομηχανία και οι νομοθέτες πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με περίπου 60 οδηγίες και να εξασφαλίζουν ότι γνωρίζουν και εφαρμόζουν τροποποιήσεις των διεθνών προτύπων. Αυτό μπορεί να αποτελεί οχληρή διαδικασία και να έχει ως αποτέλεσμα πρόσθετο κόστος για τη διοίκηση και τη βιομηχανία. Η κατάσταση αυτή αποτελεί πρόβλημα ιδιαίτερα για τις ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά.

Γενικά, το σύστημα έγκρισης τύπου αναγνωρίζεται ως αποτελεσματική προσέγγιση για την αντιμετώπιση διάφορων πτυχών (οδική και επαγγελματική ασφάλεια, περιβάλλον). Πολλά ενδιαφερόμενα μέρη έχουν καλέσει την Επιτροπή να απλουστεύσει το κανονιστικό πλαίσιο προκειμένου να λάβει μια λιγότερο επαχθή και λιγότερο χρονοβόρα προσέγγιση ως προς την έγκριση τύπου.

1. 2. Μεταφορά έντασης πόρων χωρίς προστιθέμενη αξία

Η οδηγία-πλαίσιο και οι χωριστές οδηγίες της προβλέπουν τη συμμόρφωση με τις τεχνικές απαιτήσεις όταν χορηγείται έγκριση τύπου ΕΚ. Το διατακτικό των οδηγιών και τα παραρτήματά τους είναι ιδιαίτερα λεπτομερή και, πρακτικά, δεν αφήνουν κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας στα κράτη μέλη κατά τη μεταφορά τους. Έτσι, ορισμένα κράτη μέλη απλώς προβαίνουν σε άμεση παραπομπή στις εν λόγω οδηγίες, ενώ άλλα αναπτύσσουν ένα εντελώς νέο νομοθετικό κείμενο που στόχο έχει να μεταφέρει ορθά τις εν λόγω απαιτήσεις.

Οι μεταφορές, στη συνέχεια, χρησιμοποιούν πόρους των εθνικών διοικήσεων χωρίς να προσθέτουν οποιαδήποτε αξία όσον αφορά την ασφάλεια ή την περιβαλλοντική προστασία.

1. 3. Λειτουργία της εσωτερικής αγοράς

Οι απαιτήσεις βάσει της οδηγίας-πλαισίου είναι υποχρεωτικές από την 1η Ιουλίου 2005 και μετά για όλους τους νέους τύπους ελκυστήρα στις κατηγορίες Τ1, Τ2 και Τ3 και θα είναι δεσμευτικές για όλους τους νέους ελκυστήρες των ανωτέρω κατηγοριών από την 1η Ιουλίου 2009 και μετά. Για τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων (Τ4, Τ5, C, R και S) η έγκριση τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος δεν είναι ακόμα υποχρεωτική. Για ορισμένες κατηγορίες είναι προαιρετική, π.χ. επαφίεται στην επιλογή των κατασκευαστών. Για άλλες, δεν έχουν εναρμονιστεί ακόμα όλες οι ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο ΕΕ και, έτσι, η έγκριση τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος δεν είναι ακόμα διαθέσιμη.

Μια ακόμη πτυχή προβληματισμού που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την επιλογή μεταξύ των διάφορων εναλλακτικών λύσεων είναι κατά πόσον η ολοκλήρωση θα είναι πάρα πολύ δαπανηρή για τις ΜΜΕ, όπως π.χ. για κατασκευαστές ρυμουλκουμένων και τελικούς χρήστες, αν αυτό θα γινόταν σε *υποχρεωτική* βάση. Μια εναλλακτική λύση μπορεί να είναι να ολοκληρωθεί το σύνολο των απαιτήσεων αλλά να αφεθεί η έγκριση τύπου του πλήρους οχήματος *προαιρετική* (στην επιλογή του κατασκευαστή) για τις εν λόγω κατηγορίες, επιτρέποντας έτσι πλήρη έγκριση τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος (ή έγκριση τύπου μηχανικών μερών) για εκείνες τις –μεγαλύτερες- βιομηχανίες που μπορούν να ωφεληθούν. Ένα μειονέκτημα μπορεί να είναι ότι τα κράτη μέλη ενδέχεται να χρειαστεί να διατηρήσουν ένα σύνολο εθνικών κανόνων και απαιτήσεων, παράλληλα με τον κανονισμό ΕΚ που προτείνεται σήμερα. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί κατά πόσον η υποχρεωτική έγκριση τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος είναι επιθυμητή για λόγους ασφάλειας ή περιβαλλοντικής προστασίας (ακόμη περισσότερο, καθώς οι απαιτήσεις καυσαερίου είναι ήδη υποχρεωτικές για όλους τους ελκυστήρες).

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

Πριν από τη θέσπιση έγκρισης τύπου ΕΕ για γεωργικά οχήματα, οι κανονισμοί θεσπίζονταν σε επίπεδο κράτους μέλους. Οι κανονισμοί που όριζαν τα κράτη μέλη συχνά διέφεραν και οι κατασκευαστές που πωλούσαν σε αρκετές αγορές ήταν, στη συνέχεια, υποχρεωμένοι να μεταβάλλουν την παραγωγή τους ανάλογα με τα κράτη μέλη για τα οποία προορίζονταν τα προϊόντα τους και υπέβαλαν τα οχήματά τους σε δοκιμασία σε κάθε κράτος μέλος, γεγονός που ήταν χρονοβόρο και δαπανηρό. Οι διαφορετικοί εθνικοί κανόνες εμπόδιζαν, συνεπώς, το εμπόριο (διαφορετικός σχεδιασμός, παραγωγή, διανομή, εξυπηρέτηση μετά την πώληση σε κάθε χώρα) και είχαν αρνητικό αντίκτυπο στη δημιουργία και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Ήταν, συνεπώς, αναγκαίο να θεσπιστούν πρότυπα σε επίπεδο ΕΕ για ορισμένους τομείς (παραδείγματος χάριν, οδική ασφάλεια, εργασιακή ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία). Η οδηγία-πλαίσιο 2003/37/ΕΚ, που βασίστηκε στο άρθρο 95 της συνθήκης ΕΚ, απέβλεπε ακριβώς σε αυτό και στοχεύει στην δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα υψηλό επίπεδο προστασίας αναφορικά με την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον. Αυτό η βασική αρχή εξακολουθεί να ισχύει σήμερα, καθώς είναι αναγκαία η κοινοτική δράση για να αποφευχθεί ο κερματισμός της εσωτερικής αγοράς και για να εξασφαλισθεί υψηλό και ίσο επίπεδο προστασίας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Κάθε αλλαγή σε αυτό το κανονιστικό πλαίσιο θα αξιολογείται ως προς τη συμμόρφωσή του με την αρχή της επικουρικότητας, όπως θεσπίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης ΕΚ.

3. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ ΤΗΣ ΕΕ

3. 1. Γενικός στόχος

Η ενέργεια απλούστευσης απαντά στην υποχρέωση της Επιτροπής να δράσει σύμφωνα με τις αρχές της βελτίωσης της νομοθεσίας. Η απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου της έγκρισης τύπου οχημάτων ευθυγραμμίζεται περαιτέρω με τις συστάσεις του CARS21[1], που συγκέντρωσε τις προσδοκίες διάφορων ενδιαφερόμενων μερών. Η εφαρμογή, σήμερα, αυτής της διαδικασίας στα γεωργικά οχήματα στοχεύει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν από την Επιτροπή με βάση διαβούλευση των ενδιαφερόμενων μερών. Η ενέργεια απλούστευσης έχει, έτσι, ως γενικούς στόχους τη μείωση της νομικής ασάφειας, την απαλοιφή της μεταφοράς με ένταση πόρων και την μετατόπιση προς την καλύτερη κάλυψη αυτών των γεωργικών οχημάτων από το σύστημα έγκρισης τύπου της ΕΕ.

3. 2. Στόχος 1: Απλούστευση υφιστάμενου κεκτημένου (με την κατάργηση υφιστάμενων οδηγιών).

Η τρέχουσα κανονιστική αρχιτεκτονική είναι πολύ κερματισμένη, χρησιμοποιώντας μία οδηγία-πλαίσιο, 23 λεπτομερείς τεχνικές οδηγίες, 36 τροποποιητικές οδηγίες και ένα ολόκληρο αντίστοιχο σύνολο μεταφορών στις εθνικές νομοθεσίες. Η ενέργεια της απλούστευσης στοχεύει στην αντιμετώπιση αυτής της πολυπλοκότητας και στην αξιολόγηση του ποια κανονιστική προσέγγιση μπορεί να επιτρέψει λιγότερο

---

[1] Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm

χρονοβόρα και λιγότερο επαχθή προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο. Μια πιο σαφής, δομημένη και συνεκτική νομοθεσία θα είναι επίσης σύμφωνη με τη δέσμευση της βελτίωσης της νομοθεσίας, η οποία αποτελεί σημαντικό στόχο για την Επιτροπή.

3. 3. Στόχος 2: Βελτιωμένη κανονιστική ικανότητα για μελλοντικό κεκτημένο (από νέα κανονιστική προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων με χρήση παραπομπών σε διεθνή πρότυπα)

Ένα άλλο τίμημα αυτής της ενέργειας απλούστευσης είναι η εξάλειψη τεχνικών λεπτομερειών στις οδηγίες ΕΚ με την αντικατάσταση τους από παραπομπές σε πρότυπα που έχουν δημιουργηθεί από άλλους διεθνείς οργανισμούς όπως π.χ. η ΟΕΕ/ΟΗΕ, ο ΟΟΣΑ, η CEN/CENELEC και ο ISO, που είναι ευρέως αποδεκτά εντός και εκτός της ΕΕ. Προϋπόθεση είναι ότι τα πρότυπα αυτά πρέπει να είναι ισοδύναμα ως προς το επίπεδο προστασίας που προβλέπεται από τις υφιστάμενες οδηγίες.

3. 4. Στόχος 3: Ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς

Το σύστημα έγκρισης τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος της οδηγίας-πλαισίου, παρόλο που καταρχήν προβλέπεται, δεν είναι υποχρεωτικό για τις κατηγορίες Τ4, Τ5, C, R και S, αλλά σύμφωνα με το κείμενο της οδηγίας οι κατασκευαστές μπορούν εθελοντικά να υποβάλουν αίτηση για έγκριση τύπου ΕΚ (πλήρους οχήματος) για οχήματα των εν λόγω κατηγοριών. Ωστόσο, δεν έχουν θεσπιστεί ακόμη οι τεχνικές απαιτήσεις στις εν λόγω κατηγορίες για πολλές από τις πτυχές και, συνεπώς, η επιλογή απόκτησης της έγκρισης τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος παραμένει θεωρητική, παρά το ότι προβλέπεται στην οδηγία: οχήματα των εν λόγω κατηγοριών μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου πλήρους οχήματος μόνο βάσει της εθνικής νομοθεσίας. Έπεται ότι προκειμένου να αποκτηθεί πρόσβαση στις διαφορετικές εθνικές αγορές, το ίδιο όχημα ενδέχεται να χρειαστεί έγκριση τύπου πλήρους οχήματος από διάφορα κράτη μέλη. Η ενέργεια απλούστευσης αποτελεί μια ευκαιρία για να ολοκληρωθεί το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ της εν λόγω κατηγορίας οχημάτων, έτσι ώστε να μπορούν να ωφεληθούν από ένα ενιαίο σύστημα ΕΕ που παρέχει πρόσβαση στο σύνολο της ευρωπαϊκής αγοράς.

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Για τους εν λόγω στόχους αξιολογήθηκαν οι ακόλουθες επιλογές:

4. 1. Απλούστευση Ι: Απλούστευση υφιστάμενου κεκτημένου (με κατάργηση υφιστάμενων οδηγιών)

α) Επιλογή 1: Καμία αλλαγή πολιτικής

Καμία αλλαγή στο τρέχον κανονιστικό πλαίσιο: η οδηγία-πλαίσιο θα εξακολουθούσε να καθορίζει το σύστημα έγκρισης τύπου ΕΚ, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις θα εξακολουθούσαν να θεσπίζονται με βάση ξεχωριστές οδηγίες, οι οποίες απαιτούν μεταφορά στις εθνικές νομοθεσίες. Οι τροποποιητικές οδηγίες θα απαιτούσαν επίσης μεταφορά μέσω εθνικών νομοθετικών πράξεων.

β) Επιλογή 2: Αντικατάσταση του υφιστάμενου πλαισίου από δύο κανονισμούς

Οι υφιστάμενες οδηγίες θα καταργούνταν. Ένας νέος μητρικός κανονισμός εγκεκριμένος μέσω συναπόφασης θα περιείχε τις θεμελιώδεις απαιτήσεις του συστήματος έγκρισης τύπου ΕΚ, ενώ όλες οι λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις θα συγκεντρώνονταν σε έναν κανονισμό εφαρμογής που θα εκδοθεί και θα επικαιροποιείται ευκολότερα στο μέλλον μέσω της διαδικασίας επιτροπολογίας.

γ) Επιλογή 3: Αντικατάσταση του ισχύοντος πλαισίου από περιορισμένο αριθμό θεματικών κανονισμών

Ίδια με την επιλογή 2, αλλά οι λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις θα συγκεντρώνονταν σε, παραδείγματος χάριν, τρεις θεματικούς κανονισμούς εφαρμογής εγκεκριμένους με διαδικασία επιτροπολογίας. Οι απαιτήσεις θα μπορούσαν να ομαδοποιηθούν από συνεκτικές ενότητες βάσει περιβαλλοντικών πτυχών, πτυχών οδικής ασφαλείας και πτυχών επαγγελματικής ασφάλειας[2].

---

[2] Στο στάδιο αυτό, δεν έχει οριστεί ο ακριβής αριθμός κανονισμών εφαρμογής.

Ενώ η διαφορά μεταξύ επιλογής 2 και επιλογής 3 είναι μάλλον μικρή, η διαφορά από την επιλογή 1 είναι σημαντική. Με τη μετάβαση από οδηγίες στο νομοθετικό μέσο των κανονισμών, στο πλαίσιο των επιλογών 2 και 3 δεν θα χρειαζόταν η μεταφορά εκ μέρους των κρατών μελών και ο έλεγχος της μεταφοράς από την Επιτροπή, ενώ θα αποφεύγονταν και όλες οι ανεπάρκειες μεταξύ των εθνικών νόμων μεταφοράς. Με την εισαγωγή της προσέγγισης πολλαπλών επιπέδων, ο συν-νομοθέτης θα μπορούσε να επικεντρωθεί σε ζητήματα που πρέπει να αποφασιστούν από το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, ενώ θα ανέθετε τις τεχνικές και διοικητικές λεπτομέρειες στην Επιτροπή χωρίς να χάσει τον έλεγχο (η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο θα ήταν η εφαρμοστέα διαδικασία επιτροπολογίας, η οποία εξασφαλίζει τον τελικό έλεγχο από το συν-νομοθέτη επίσης για πράξεις επιτροπολογίας).

4. 2. Απλούστευση II: Βελτιωμένη κανονιστική ικανότητα για το μελλοντικό κεκτημένο (με νέα κανονιστική προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων με χρήση παραπομπών σε διεθνή πρότυπα)

α) Επιλογή 1: Καμία αλλαγή πολιτικής

Καμία αλλαγή δεν θα γινόταν στο τρέχον πλαίσιο, με τις απαιτήσεις και τις διαδικασίες δοκιμής να πρέπει να τηρηθούν όπως απαιτείται βάσει των 24 ξεχωριστών οδηγιών.

β) Επιλογή 2: Χρήση, όταν είναι δυνατόν, παραπομπών σε κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ

Παρόμοια με αυτό που θεσπίστηκε για τα μηχανοκίνητα οχήματα στον κανονισμό για τη γενική ασφάλεια (GSR), όπου έχουν οριστεί ισοδύναμα τεχνικά πρότυπα από την ΟΕΕ/ΟΗΕ, οι διατάξεις των οδηγιών ΕΚ θα πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν από παραπομπή στα εν λόγω διεθνή πρότυπα. Η παρούσα επιλογή θα μπορούσε να λάβει διαφορετικές μορφές οι οποίες πρέπει να αξιολογηθούν:

- Πλήρεις παραπομπές, όπου το κείμενο αντιγράφεται πλήρως και δημοσιεύεται από την ΕΕ
- Απλές καθορισμένες (στατικές) παραπομπές, όπου η νομοθεσία της ΕΕ συνδέεται με χρονολογημένο διεθνή κανονισμό
- Γενικές (δυναμικές) παραπομπές, όταν η νομοθεσία της ΕΕ συνδέεται με κανονισμό ενός διεθνούς φορέα τυποποίησης, χωρίς όμως να τον χρονολογεί (ανοιχτός σε επικαιροποίηση).
- Από την άποψη της νομικής ασφάλειας και ελέγχου επί της νομοθεσίας της ΕΕ η τελευταία δυνατότητα (δυναμική παραπομπή) φαίνεται απαράδεκτη· δεν αναλύθηκε περαιτέρω.

γ) Επιλογή 3: Χρήση παραπομπών σε όλα τα σχετικά διεθνή πρότυπα

Παρόμοια με την επιλογή β), αλλά μπορεί πλέον να εφαρμοστεί παραπομπή στον ΟΟΣΑ, την CEN/CENELEC και τον ISO. Ο ΟΟΣΑ έχει θεσπίσει τους αποκαλούμενους κώδικες για συστήματα προστασίας από ανατροπή, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι από την ΟΕΕ/ΟΗΕ· για άλλα ζητήματα υφίστανται μόνο πρότυπα από την CEN/CENELEC ή τον ISO.

4. 3. Ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς

α) Επιλογή 1: Καμία αλλαγή πολιτικής

Καμία αλλαγή δεν θα γινόταν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας πλαισίου, με την έγκριση τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος να παραμένει προαιρετική, αλλά ντε φάκτο όχι διαθέσιμη για τις κατηγορίες Τ4, Τ5, C, R και S. Χωρίς καμιά προσαρμογή σε τεχνικές απαιτήσεις, οι διαφορετικές εθνικές απαιτήσεις έγκρισης τύπου θα πρέπει να τηρούνται προκειμένου να ληφθούν εθνικές εγκρίσεις τύπου και να υπάρχει πρόσβαση στην αγορά στα διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ.

β) Επιλογή 2: **Ολοκλήρωση** των απαιτήσεων έγκρισης τύπου ΕΚ και **υποχρεωτική** έγκριση τύπου για όλες τις κατηγορίες οχημάτων

Η νομοθεσία έγκρισης τύπου ΕΚ θα ολοκληρωθεί για τις κατηγορίες που δεν καλύπτονται (πλήρως) σήμερα. Οι απαιτήσεις τεχνικής συμμόρφωσης που λείπουν για ορισμένα στοιχεία θα συμπληρώνονταν. Η έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ΕΚ θα καταστεί **υποχρεωτική** για όλες τις κατηγορίες που σήμερα καλύπτονται από την οδηγία-πλαίσιο, γεγονός που σημαίνει ότι οχήματα από τις κατηγορίες Τ4, Τ5, C, R και S δεν θα έπρεπε πλέον να περάσουν τις εθνικές διαδικασίες έγκρισης τύπου: θα πρέπει μόνο να πληρούν τις απαιτήσεις της έγκρισης τύπου ΕΚ και, στη συνέχεια, να κερδίσουν πρόσβαση σε όλες τις αγορές.

γ) Επιλογή 3: **Ολοκλήρωση** των απαιτήσεων έγκρισης τύπου ΕΚ και έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ΕΚ **προαιρετική για ορισμένες κατηγορίες** (T4, T5, C, R ή/και S)

Όπως με την επιλογή 2, η νομοθεσία ΕΚ θα ολοκληρωνόταν, αλλά η έγκριση τύπου πλήρους οχήματος ΕΚ θα παρέμενε προαιρετική για τις εν λόγω κατηγορίες. Αυτό θα επέτρεπε στον κατασκευαστή να επιλέξει μεταξύ εθνικής έγκρισης ανά κράτος μέλος ή έγκρισης τύπου ΕΚ πλήρους οχήματος, η τελευταία με πιθανώς υψηλότερο κόστος αλλά και με το όφελος της άμεσης πρόσβασης στο σύνολο της εσωτερικής αγοράς. Ο κατασκευαστής θα είχε ένα κίνητρο να επιλέξει τη λύση που μεγιστοποιεί το κέρδος.

Μια εναλλακτική θα ήταν, όπως προτείνεται από πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, ορισμένες απαιτήσεις να καταστούν υποχρεωτικές μέσα στο πλαίσιο της επιλογής αυτής. Ορισμένα θέματα που αναφέρονται είναι: πέδηση, φωτισμός και σημάνσεις. Το γεγονός αυτό θα εναρμόνιζε τις εν λόγω πτυχές εντός της Ευρώπης και θα έφερνε σημαντικές πτυχές οδικής ασφάλειας σε κάποιο αποδεκτό ελάχιστο επίπεδο. Για όλους τους ελκυστήρες αυτό ισχύει ήδη όσον αφορά τις απαιτήσεις εκπομπής καυσαερίου.

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

5. 1. Απλούστευση Ι: Απλούστευση υφιστάμενου κεκτημένου (με κατάργηση υφιστάμενων οδηγιών)

Η πρόταση αλλαγής των κανονισμών υποβλήθηκε από το Κοινοβούλιο και τα ενδιαφερόμενα μέρη· αρκετοί εξέφρασαν επικρίσεις σχετικά με την άχρηστη πολυπλοκότητα του μορφότυπου του τρέχοντος νομοθετικού πλαισίου και ζήτησαν από την Επιτροπή να λάβει μέτρα για να αντιμετωπίσει αυτήν την κατάσταση.

Το σύστημα έγκρισης τύπου υποστηρίζεται πλήρως, αλλά χρειάζεται επικαιροποίηση.

Η αλλαγή από οδηγίες σε κανονισμούς σε μια προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων φαίνεται να είναι σαφώς αποτελεσματική από την άποψη του κόστους ύστερα από 3 έως 4 έτη, εξαιτίας του κόστους επένδυσης για την αλλαγή.

Η ενέργεια απλούστευσης χαιρετίζεται από τα ενδιαφερόμενα μέρη, ακόμα κι αν ορισμένοι επέμειναν ότι υπάρχουν άλλα ζητήματα στην ημερήσια διάταξη που θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα (π.χ. εξαίρεση ελκυστήρων από την οδηγία περί μηχανημάτων).

Η επιλογή μεταξύ δύο και περισσότερων κανονισμών δεν είναι προφανής με βάση τη θεώρηση κόστους / οφέλους, αλλά πρέπει να γίνει με βάση πρακτικούς λόγους.

5. 2. Απλούστευση ΙΙ: Βελτιωμένη κανονιστική ικανότητα για μελλοντικό κεκτημένο (με νέα κανονιστική προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων με χρήση παραπομπών σε διεθνή πρότυπα)

Η κίνηση να χρησιμοποιηθούν «παγκόσμια» αναγνωρισμένα πρότυπα, που εφαρμόστηκε επίσης στον κανονισμό για την γενική ασφάλεια για τα μηχανοκίνητα οχήματα, που υποστηρίχθηκε ευρέως από τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως εκφράζεται σε απαντήσεις στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης, είναι ένα όφελος για τη βιομηχανία, καθώς τα εγκεκριμένα προϊόντα τους μπορούν να διατεθούν στην αγορά το ευρύτερο δυνατόν.

Το κύριο θετικό σημείο είναι ότι η νομοθεσία θα απλουστευθεί με την κατάργηση άχρηστων επικαλύψεων. Αυτό θα ωφελήσει όλους τους συντελεστές που ασχολούνται με την εν λόγω νομοθεσία, είτε είναι οι εθνικές αρχές οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου είτε οι κατασκευαστές των οποίων οι τύποι οχημάτων πρέπει να προσαρμοστούν με τις εν λόγω απαιτήσεις. Ειδικότερα θα ωφελήσει τις ΜΜΕ οι οποίες έχουν περιορισμένους πόρους προς διάθεση για κανονιστικές υποθέσεις.

Όσον αφορά τις μεταφράσεις, η μελέτη δείχνει ότι δεν θα πρέπει να αναμένονται μεγάλα οφέλη, καθώς η ασφάλεια δικαίου απαιτεί τα έγγραφα αυτά να είναι διαθέσιμα σε όλες τις κοινοτικές γλώσσες. Η ΟΕΕ/ΟΗΕ και ο ΟΟΣΑ παράγουν μόνο γαλλικές και αγγλικές εκδόσεις, έτσι η ΕΕ πρέπει να φροντίσει για τις υπόλοιπες (μείωση 1 γλώσσας σε σύγκριση με την παρούσα κατάσταση όπου μια αρχική έκδοση πρέπει να μεταφραστεί σε όλες τις άλλες γλώσσες).

Κάποια μείωση κόστους μπορεί να επιτευχθεί με την περιορισμένη συμμετοχή στις διεθνείς συνεδριάσεις.

Η μείωση του κόστους της έγκρισης τύπου φαίνεται πιθανή αλλά περιορισμένη. Σήμερα ορισμένα μηχανικά μέρη (όπως οι φανοί) έχουν περισσότερες από μία έγκριση (σύνολο εγγράφων και σήμανση) που επιφέρει

κάποιο πρόσθετο κόστος. Ταυτόχρονα, ο περιορισμός αυτός σε διεθνή νομοθεσία με την κατάργηση άχρηστων επικαλύψεων αποτελεί επίσης πλεονέκτημα για τις εθνικές αρχές που πρέπει να την εφαρμόσουν.

Σε όλες τις περιπτώσεις παραπομπής σε διεθνή πρότυπα ο κανονισμός πρέπει να προβλέπει ότι η ΕΕ μπορεί να ενεργεί ανεξάρτητα για να εισαγάγει διαφορετικές τροποποιήσεις, εφόσον χρειάζεται.

Μια ειδική περίπτωση είναι η υφιστάμενη οδηγία για τις απαιτήσεις καυσαερίου για ελκυστήρες. Καθώς το τεχνικό περιεχόμενο ευθυγραμμίζεται ήδη με την οδηγία 97/68/ΕΚ για μη οδικά κινητά μηχανήματα, θεωρείται ότι η κατάργηση της οδηγίας περί ελκυστήρων και η πλήρης παραπομπή στην 97/68/ΕΚ αποτελεί απλούστευση, χωρίς να επηρεάζεται το τεχνικό περιεχόμενο.

Συμπερασματικά, η αξιολόγηση είναι ελαφρώς υπέρ αυτής της παραπομπής σε διεθνή πρότυπα.

5. 3. Ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς

Η παρούσα ατελής κατάσταση των οδηγιών σημαίνει ότι είναι αναγκαία πρόσθετη εθνική νομοθεσία. Η ολοκλήρωση του συστήματος ΕΚ και η υποχρεωτική εφαρμογή του θα μπορούσαν να αλλάξουν την κατάσταση αυτή και να επιφέρουν μακροπρόθεσμα πλεονεκτήματα. Η ίδια η ολοκλήρωση φαίνεται να είναι ωφέλιμη, αλλά φαίνεται ότι το να γίνει υποχρεωτική θα επέφερε σοβαρό και ανεπιθύμητο κόστος για τη βιομηχανία, ιδίως για τις πολλές ΜΜΕ. Αυτό μπορεί να ποικίλει με τις κατηγορίες οχημάτων, ανάλογα με τις εγκαταστάσεις για «έγκριση τύπου μικρών σειρών». Η ρύθμιση αυτή, ήδη διαθέσιμη στην παρούσα οδηγία-πλαίσιο, επιτρέπει στους κατασκευαστές και τις εθνικές αρχές να χρησιμοποιούν ευκολότερες και φθηνότερες διαδικασίες έγκρισης, ενώ το όχημα θεωρείται ότι επιτυγχάνει το ίδιο επίπεδο προστασίας.

Εάν το σύστημα θα παρέμενε προαιρετικό για ορισμένες κατηγορίες το επίπεδο προστασίας που παρέχεται σε κάποια αγορά ενδέχεται να είναι χαμηλότερο απ' ό,τι σε άλλες. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν εθνική νομοθεσία. Για τους κατασκευαστές η φθηνότερη λύση θα ήταν, εάν πωλούσαν μόνο σε περιορισμένο αριθμό χωρών. Αυτό θα ήταν σημαντικό για τις ΜΜΕ, ιδίως στον τομέα των ρυμουλκουμένων και των ρυμουλκούμενων μηχανημάτων.

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Περίληψη αντικτύπου διάφορων επιλογών για όλους τους στόχους

Στόχος	Πολιτικές επιλογές	Κριτήρια						Συμπέρασμα
		Αποτελεσματικότητα		Αποδοτικότητα		Συνεκτικότητα		
1 - Απλούστευση υφιστάμενου κεκτημένου (με κατάργηση υφιστάμενων οδηγιών)	1 – Καμία αλλαγή πολιτικής	0		0		~		0
	2 - Αντικατάσταση τρέχοντος πλαισίου από δύο κανονισμούς	απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου	+	αρχικό κόστος	–	καλύτερη από τη βασική γραμμή	+	.
				μικρός κίνδυνος καθυστέρησης επειγόντων ζητημάτων	–			
				μείωση κόστους μακροπρόθεσμα	+			
				ταχεία διαδικασία προσαρμογής στην τεχνική εξέλιξη στο μέλλον	+			
	3 - Αντικατάσταση του τρέχοντος πλαισίου από περιορισμένο αριθμό θεματικών κανονισμών	απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου	+	αρχικό κόστος	–	ακόμη πιο θετική (αυξημένη σαφήνεια για τη βιομηχανία)	+	.
				μικρός κίνδυνος καθυστέρησης επειγόντων ζητημάτων	–			
				ευκολότερη επεξεργασία	+	αποτελέσματα διευκόλυνσης και εξορθολογισμού: περισσότερη συνεκτικότητα για τους εμπειρογνώμονες	+	
				μείωση κόστους μακροπρόθεσμα	+			
				μέτρα εφαρμογής θα εγκριθούν βραχυπρόθεσμα	+			

Στόχος	Πολιτικές επιλογές	Κριτήρια						Συμπέρασμα
		Αποτελεσματικότητα		Αποδοτικότητα		Συνεκτικότητα		
2 – Απλούστευση: βελτιωμένη κανονιστική ικανότητα για μελλοντικό κεκτημένο (νέα κανονιστική προσέγγιση πολλαπλών επιπέδων με χρήση διεθνών προτύπων)	1 – Καμία αλλαγή πολιτικής	0		0		0		0
	2- Χρήση παραπομπών σε κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ	απλούστευση	+	μικρή μείωση κόστους και διοικητικού φόρτου	+	αύξηση σαφήνειας για τη βιομηχανία και τη διοίκηση	+	.
		μείωση επικαλύψεων	+	βελτιωμένη διαχείριση διαδικασιών	+			
				τα κείμενα ΟΕΕ/ΟΗΕ πρέπει επίσης να μεταφραστούν και να δημοσιευτούν όπως η νομοθεσία ΕΚ	0			
				δυνητικός κίνδυνος εξασθένησης απαιτήσεων	_			
	3- Χρήση παραπομπών σε όλα τα σχετικά διεθνή πρότυπα	απλούστευση	++	τα κείμενα ΟΟΣΑ πρέπει επίσης να μεταφραστούν και να δημοσιευτούν όπως η νομοθεσία της ΕΕ και ΟΕΕ/ΟΗΕ	0	ίδιο με το 2.2		.
		μείωση επικαλύψεων	++	μείωση κόστους και διοικητικού φόρτου	+			
				βελτιωμένη διαχείριση διαδικασιών	+			
				δυνητικός κίνδυνος εξασθένησης απαιτήσεων	-			

Στόχος	Πολιτικές επιλογές	Κριτήρια					Συμπέρασμα[3]
		Αποτελεσματικότητα		Αποδοτικότητα		Συνεκτικότητα	
3 - Ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς	1 – Καμία αλλαγή πολιτικής	0		0		0	0
	2- Ολοκλήρωση των απαιτήσεων έγκρισης τύπου ΕΚ· υποχρεωτική έγκριση τύπου ΕΚ για όλες τις κατηγορίες οχημάτων	Ολοκλήρωση εσωτερικής αγοράς (υποχρεωτικό)	+	υψηλό κόστος νέων απαιτήσεων για T4.2, T5, R και S	–		0
				πρόσβαση σε μεγαλύτερη αγορά με λιγότερο διοικητικό φόρτο	+		
				χρειάζονται νέες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	-		
				αύξηση οδικής ασφάλειας	+		
				κέρδη από εναρμονισμένο σχεδιασμό	+		
	3- Ολοκλήρωση των απαιτήσεων έγκρισης τύπου ΕΚ· προαιρετική έγκριση τύπου πλήρους οχήματος για ορισμένες κατηγορίες (T4, T5, C, R και / ή S)	Ολοκλήρωση εσωτερικής αγοράς (προαιρετικό)	+	επιτρέπει ανοιχτή αγορά με τη φθηνότερη επιλογή	+		.
				χρειάζονται νέες ειδικές τεχνικές απαιτήσεις	-		
				αύξηση οδικής ασφάλειας	+		
				κέρδη από εναρμονισμένο σχεδιασμό	+		

[3] Επεξήγηση: 0 σημαίνει «ουδέτερο» (καμία αλλαγή)
+ σημαίνει «καλύτερο»’

Συμπερασματικά, οι προτεινόμενες επιλογές θα ήταν να απλουστευθεί η νομοθεσία με την εισαγωγή κανονισμού συναπόφασης με περιορισμένο αριθμό κανονισμών εφαρμογής μέσω της επιτροπολογίας, χρησιμοποιώντας διαθέσιμα πρότυπα από τον ΟΕΕ/ΟΗΕ, τον ΟΟΣΑ, τον ISO και την CEN/CENELEC κατά το δυνατόν περισσότερο· οι τεχνικές διατάξεις πρέπει να ολοκληρωθούν όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία-πλαίσιο· ορισμένες από τις προδιαγραφές που συνδέονται με την οδική ασφάλεια θα πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές (όπως ήδη ισχύει για τις απαιτήσεις εκπομπών για όλους τους ελκυστήρες).

7. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Δεν προβλέπεται συγκεκριμένο σύστημα, αλλά η ομάδα εργασίας της Επιτροπής για τους γεωργικούς ελκυστήρες θα χρησιμοποιηθεί για τη συνέχεια που θα δοθεί με τα μέτρα εφαρμογής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχος 1: Απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου μέσω προσέγγισης πολλαπλών επιπέδων					
Δείκτες	**Επιλογή 1**	**Επιλογή 2**		**Επιλογή 3**	
	Καμία αλλαγή πολιτικής	*Αντικατάσταση τρέχοντος πλαισίου από δύο κανονισμούς*		*Αντικατάσταση τρέχοντος πλαισίου από [4] κανονισμούς*	
Γραμμή κόστους					
Ετήσιο κόστος για την ΕΕ-27	29.160 ευρώ έως 2.435.400 ευρώ Μέσος όρος 533.993 ευρώ	7 560 ευρώ έως 1 217 700 ευρώ Μέσος όρος 320 153 ευρώ			
Αρχικό κόστος επένδυσης		18 225 ευρώ έως 3 653 100 ευρώ Μέσος όρος 909 225 ευρώ			
Οφέλη					
Αθροιστικό όφελος (το κόστος περιλαμβάνει αύξηση 2 % ετησίως και επιτόκιο προεξόφλησης 3,5 %)		Έτος	Κατώτερο όριο	Μέσος όρος	Ανώτερο όριο
		1	3 375 ευρώ	- 695 385 ευρώ	- 2 435 400 ευρώ
		5	86 690 ευρώ	129 430 ευρώ	2 261 461 ευρώ
		10	184 219 ευρώ	1 094 970 ευρώ	7 759 675 ευρώ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ/ΚΕΡΔΟΥΣ

Στόχος 2: Απλούστευση μέσω χρήσης διεθνών προτύπων			
Δείκτες	**Επιλογή 1**	**Επιλογή 2**	**Επιλογή 3**
	Καμία αλλαγή πολιτικής	*Χρήση κατά το δυνατόν παραπομπών σε κανονισμούς ΟΕΕ/ΟΗΕ*	*Χρήση παραπομπών σε όλα τα σχετικά διεθνή πρότυπα*
Κόστος			
Κόστος έγκρισης τύπου	κατ' εκτίμηση κόστος ανά τύπο (μηχανικό μέρος) κατά μέσο όρο: 15 000 ευρώ το κόστος μιας έγκρισης τύπου πλήρους οχήματος μπορεί να είναι άνω των 100 000 ευρώ		

Κόστος μετάφρασης			
Ετήσιο κόστος προσωπικού για την παρακολούθηση συνεδριάσεων	Κατ' εκτίμηση μέσο ετήσιο κόστος για την παρακολούθηση συνεδριάσεων ΕΚ, ΟΕΕ/ΟΗΕ, ΟΟΣΑ, ISO & CEN 1 135 085 ευρώ (φάσμα: 310 536 ευρώ έως 2 608 200 ευρώ)		Κατ' εκτίμηση μέσο ετήσιο κόστος για την παρακολούθηση συνεδριάσεων με παραπομπή σε υφιστάμενα πρότυπα 1 078 331 ευρώ (φάσμα: 279 482 ευρώ έως 2 608 200 ευρώ)
Κόστος επένδυσης για την ΕΕ-27			909 225 ευρώ (φάσμα: 18 225 ευρώ έως 3 653 100 ευρώ)
Οφέλη			
Ετήσια εξοικονόμηση από κόστος έγκρισης τύπου			0
Ετήσια μέση εξοικονόμηση από παρακολούθηση συνεδριάσεων			31 054 ευρώ (φάσμα: 0 ευρώ έως 56 754 ευρώ)
Μεταφράσεις			0

Στόχος 3: Ολοκλήρωση του κανονιστικού πλαισίου				
Δείκτες	**Επιλογή 1**	**Επιλογή 2**		**Επιλογή 3**
	Καμία αλλαγή πολιτικής	*Ολοκλήρωση απαιτήσεων έγκρισης τύπου ΕΚ και υποχρεωτική έγκριση τύπου ΕΚ για όλες τις κατηγορίες οχημάτων*		*Ολοκλήρωση απαιτήσεων έγκρισης τύπου ΕΚ και προαιρετική έγκριση τύπου πλήρους οχήματος για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων (T4,T5,C,R και S)*
Κόστος				
Κατ' εκτίμηση μέσο κόστος ανά κατηγορία οχήματος (1)		T4.1	0 ευρώ	παρόμοια με την επιλογή 2
		T4.2	112 500 000 ευρώ	
		T4.3	0 ευρώ	
		T5	40 625 000 ευρώ	
		C	0 ευρώ	
		R	200 195 313 ευρώ	
		S	257 812 500 ευρώ	
Κατ' εκτίμηση μέσο ετήσιο διοικητικό κόστος (2)		36 190 000 ευρώ		
Συνολικό κόστος (1+2)		647 322 813 ευρώ (φάσμα: 364 440 000 ευρώ έως 996 565 000 ευρώ)		
Μέσο κόστος επένδυσης [4] για τα ΕΕ-27		32 980 000 ευρώ* (φάσμα: 3 860 000 ευρώ έως 62 100 000 ευρώ)		
Οφέλη				
Κατ' εκτίμηση εξοικονόμηση απωλειών		50 750 409 ευρώ		
Κατ' εκτίμηση μέσα αθροιστικά οφέλη (το κόστος περιλαμβάνει αύξηση 2 % ετησίως και επιτόκιο προεξόφλησης 3,5 %)		Έτος 1: - 629 552 403 ευρώ Έτος 5: - 3 057 835 295 ευρώ Έτος 10: - 5 900 418 586 ευρώ		
Οφέλη από την τυποποίηση (εξοικονόμηση από τους αγοραστές)		**Κατηγορία T4.2:** όφελος 22 500 000 ευρώ (μέσος όρος) για 9 000 ταξινομημένα οχήματα ετησίως **Κατηγορία R:** όφελος 68 750 000 ευρώ(μέσος όρος) για 125,000 ταξινομημένα οχήματα ετησίως **Κατηγορία S:** όφελος 812 500 000 ευρώ (μέσος όρος)		

		για 500 000 ταξινομημένα οχήματα ετησίως