EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 23.7.2010
SEC(2010) 934 galīgā redakcija

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Pavaddokuments

Priekšlikums
EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,
par lauksaimniecības transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma prasībām

Ietekmes novērtējuma kopsavilkums

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

KOPSAVILKUMS

Pēdējos 35 gados lauksaimniecības transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma sistēma ir pilnveidota no saskaņošanas pamatdokumenta (Direktīva 74/150/EEK) līdz sistēmai, kas nodrošina atbilstīgus ierobežojumus attiecībā uz ceļu satiksmes drošību un vides aizsardzību. Tagad ir nepieciešams to modernizēt, racionalizēt, vienkāršot un papildināt.

1. PROBLEMĀTIKAS RAKSTUROJUMS

Komisija ir noteikusi trīs galvenās problēmas saistībā ar pašlaik spēkā esošajiem noteikumiem, kuri attiecas uz lauksaimniecības transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu.

1.1. Juridiska neskaidrība, neskaidri reglamentējošie akti un apgrūtināta pārvaldība

Tiek uzskatīts, ka spēkā esošā sistēma attiecībā uz lauksaimniecības transportlīdzekļiem ir pārāk sarežģīta un ir nepieciešams to vienkāršot un saskaņot starptautiskā mērogā. Jāprecizē, ka principā šajā priekšlikumā neierosina spēkā esošās tehniskās prasības padarīt stingrākas.

Pēdējos 35 gados lauksaimniecības transportlīdzekļu tipa apstiprinājums ir būtiski pilnveidots. Sākotnēji tā bija sistēma, kas balstīta uz spēkā esošajiem valstu tiesību aktiem un izstrādāta tā, lai būtu iespējama brīva tirdzniecība starp dalībvalstīm, taču tagad tā kļuvusi par sistēmu, kas balstīta uz obligātu pabeigta transportlīdzekļa tipa apstiprināšanu lielākajai daļai transportlīdzekļu kategoriju un kuras mērķis ir nodrošināt veselības, drošības un vides augstu aizsardzības līmeni.

Turklāt daudzās direktīvās ir atsauces uz starptautiskiem noteikumiem un standartiem (piemēram, ANO/EEK noteikumi un standarti), kuri tiek grozīti. Visbeidzot noteikumi, kuri attiecas uz lauksaimniecības transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, ir ļoti atšķirīgi, tādējādi radot juridiskas neskaidrības un neprecizitāti reglamentējošos aktos. Nozares pārstāvjiem un uzraudzības iestādēm jāpārzina aptuveni 60 direktīvas un jābūt informētām par visiem grozījumiem starptautiskajos standartos un tie jāpiemēro. Šis process var būt apgrūtinošs un radīt papildu izmaksas pārvaldes iestādēm un nozares pārstāvjiem. It īpaši šāds stāvoklis apgrūtina MVU, kuri darbojas šajā tirgū.

Kopumā tipa apstiprinājuma sistēmu atzīst par efektīvu veidu, kā risināt dažādus problēmu aspektus (piemēram, ceļu satiksmes drošība, darba un vides drošība). Daudzas ieinteresētās personas ir aicinājušas Komisiju vienkāršot tiesisko regulējumu, lai tipa apstiprinājuma sistēma nebūtu tik apgrūtinoša un laikietilpīga.

1.2. Transponēšana bez pievienotās vērtības, kas prasa lielus resursus

Pamatdirektīva un tās atsevišķas direktīvas paredz tehniskās prasības, kuras jāievēro, lai saņemtu EK tipa apstiprinājumu. Direktīvu normatīvā daļa un pielikumi ir ļoti detalizēti un praktiski nedod dalībvalstīm rīcības brīvību, tos transponējot. Tāpēc dažas dalībvalstis vienkārši norāda tiešas atsauces uz minētajām direktīvām, savukārt citas izstrādā pilnīgi jaunu tiesību akta tekstu, lai pareizi transponētu minētās prasības.

Tādējādi transponēšana prasa valstu pārvaldes iestādēm lielus resursus, nenodrošinot pievienoto vērtību drošības vai vides aizsardzības ziņā.

1.3. Iekšējā tirgus darbība

Pamatdirektīvā noteiktās prasības kopš 2005. gada 1. jūlija ir obligātas visiem T1, T2 un T3 kategorijas jauniem traktoru tipiem un no 2009. gada 1. jūlija — visiem minēto kategoriju jauniem traktoriem. Pārējām transportlīdzekļu kategorijām (T4, T5, C, R un S) pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšana vēl nav obligāta. Dažām kategorijām tā ir brīvprātīga, proti, ražotāji var to izvēlēties. Citām kategorijām ES līmenī vēl nav saskaņotas īpašās prasības, tādēļ pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšana vēl nav pieejama.

Apsvērums, kas, izvēloties dažādas alternatīvas, jāņem vērā, ir arī tas, vai *obligāta* pabeigšana neizmaksās pārāk dārgi tādiem MVU kā piekabju ražotāji un gala lietotājiem. Viena alternatīva būtu pilnveidot prasību kopumu, atstājot minēto kategoriju pabeigta transportlīdzekļa tipa apstiprināšanu *brīvprātīgu* (pēc ražotāja izvēles), ļaujot veikt pilnu pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšanu (vai sastāvdaļas tipa apstiprināšanu) tādiem lieliem nozares pārstāvjiem, kuri var to izmantot. Šīs alternatīvas trūkums varētu būt tas, ka dalībvalstīm paralēli šeit ierosinātajai EK regulai varētu būt jāpatur spēkā valsts noteikumu un prasību kopums. Jāapsver arī tas, vai obligāta pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšana būtu vēlama no drošības vai vides aizsardzības viedokļa (vēl jo vairāk tādēļ, ka uz visiem traktoriem jau ir obligāti attiecināmas izplūdes gāzes prasības).

2. SUBSIDIARITĀTES ANALĪZE

Pirms lauksaimniecības transportlīdzekļu ES tipa apstiprinājuma noteikšanas tika paredzēti noteikumi dalībvalstu līmenī. Dalībvalstu noteikumi bieži vien atšķīrās, tādēļ ražotāji, kuri pārdeva ražojumus vairākos tirgos, bija spiesti variēt ražojumus, pielāgojoties tās dalībvalsts prasībām, kuras tirgum bija paredzēts viņu ražojums, un viņu ražotie transportlīdzekļi bija jātestē katrā dalībvalstī, — tas prasīja laiku un bija dārgi. Tādējādi atšķirīgie valstu noteikumi kavēja tirdzniecību (katrā valstī cita konstrukcija, ražotājs, izplatītājs, garantijas apkope) un nelabvēlīgi ietekmēja iekšējā tirgus izveidi un tā darbību.

Tāpēc bija nepieciešams ES līmenī izstrādāt standartus konkrētās jomās (piemēram, ceļu satiksmes drošība, darba drošība un vides aizsardzība). Tāpēc izstrādāja Pamatdirektīvu 2003/37/EK, pamatojoties uz EK līguma 95. pantu, ar mērķi izveidot iekšējo tirgu, vienlaikus nodrošinot veselības, drošības un vides augstu aizsardzības līmeni. Šāds pamatojums ir spēkā arī šodien, kad ir nepieciešama rīcība Kopienas mērogā, lai novērstu iekšējā tirgus sadrumstalotību un nodrošinātu vienādi augstu aizsardzības līmeni visā Eiropā. Jebkuras izmaiņas šajā regulējumā vērtēs pēc to atbilstības subsidiaritātes principam, kā noteikts EK līguma 5. pantā.

3. ES INICIATĪVAS MĒRĶI

3.1. Vispārējais mērķis

Vienkāršošana atbilst Komisijas saistībām rīkoties saskaņā ar labāka regulējuma principiem. Turklāt transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma tiesiskā regulējuma vienkāršošana ir saskaņā ar *CARS 21*[1] ieteikumiem, kas apkopo dažādu ieinteresēto personu ierosinājumus. Tagad šo procesu piemēro lauksaimniecības transportlīdzekļiem ar mērķi risināt problēmas, ko noteikusi Komisija, pamatojoties uz apspriešanos ar ieinteresētajām personām. Tādējādi vienkāršošanas vispārējie mērķi ir mazināt juridisko neskaidrību, svītrot transponēšanu, kas prasa lielus resursus, un strādāt, lai panāktu, ka uz šādiem lauksaimniecības transportlīdzekļiem varētu pilnīgāk attiecināt ES tipa apstiprinājuma sistēmu.

3.2. Pirmais mērķis. Spēkā esošā *acquis* vienkāršošana (atceļot spēkā esošās direktīvas)

Pašreizējā regulējuma struktūra ir ļoti sadrumstalota, jo tajā iekļauta pamatdirektīva, 23 detalizētas tehniskās direktīvas, 36 grozījumu direktīvas un visi atbilstošie valstu transponēšanas tiesību akti. Vienkāršošanas mērķis ir novērst šo sarežģītību un izvērtēt, kāds regulējums ļautu pēc iespējas īsākā laikā, neradot apgrūtinājumu, pielāgoties tehnikas attīstībai. Skaidrāki, strukturētāki un saskaņotāki tiesību akti arī atbilstu saistībām par labāku regulējumu, kas ir svarīgs Komisijas mērķis.

3.3. Otrais mērķis. Nākamā *acquis* regulējošā spēka uzlabošana (ieviešot jaunu regulējuma sadalījumu līmeņos un nodrošinot atsauces uz starptautiskajiem standartiem)

Vienkāršošanas otrā daļa paredz EK direktīvu tehnisko detaļu atcelšanu, aizvietojot tās ar atsaucēm uz standartiem, ko noteikušas citas starptautiskās organizācijas, piemēram, ANO/EEK, ESAO, *CEN*/*CENELEC* un *ISO*, un ko plaši izmanto gan ES, gan ārpus tās. Jāievēro nosacījums, ka šiem standartiem jānodrošina līdzvērtīgs aizsardzības līmenis, kādu nodrošina pašreiz spēkā esošās direktīvas.

---

[1] "Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam" http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm

3.4. Trešais mērķis. Vienotā tirgus izveides pabeigšana

Lai gan principā pamatdirektīva paredz pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšanas sistēmu, tā tomēr nav obligāta T4, T5, C, R un S kategorijai, taču saskaņā ar direktīvas tekstu ražotāji var brīvprātīgi pieteikties uz (pabeigta transportlīdzekļa) EK tipa apstiprinājumu minētajām kategorijām. Tomēr vēl nav noteiktas tehniskās prasības iepriekš minētajām kategorijām attiecībā uz daudziem aspektiem, tādēļ, neskatoties uz to, ko paredz direktīva, iespēja saņemt pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājumu joprojām ir tikai teorētiska, — minēto kategoriju transportlīdzekļiem pabeigta transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu var saņemt tikai saskaņā ar valstu tiesību aktiem. Tādējādi, lai varētu iekļūt dažādu valstu tirgos, vienam un tam pašam transportlīdzeklim var būt nepieciešams pabeigta transportlīdzekļa tipa apstiprinājums no vairākām dalībvalstīm. Vienkāršošana dod iespēju pilnveidot ES tiesisko regulējumu attiecībā uz minētajām transportlīdzekļu kategorijām, lai tie varētu izmantot priekšrocības, ko sniedz vienota ES sistēma, kas ļauj ienākt visu Eiropas valstu tirgos.

4. RISINĀJUMI

Iepriekš minēto mērķu sasniegšanai izvērtēja šādus risinājumus.

4.1. Vienkāršošana (I). Spēkā esošā *acquis* vienkāršošana (atceļot spēkā esošās direktīvas)

a) Pirmais risinājums: nemainīt līdzšinējo regulējumu.

Spēkā esošais regulējums netiktu mainīts. EK tipa apstiprinājuma sistēma joprojām būtu noteikta pamatdirektīvā, tomēr tehniskās prasības būtu noteiktas atsevišķās direktīvās, un tās būtu jātransponē valstu tiesību aktos. Arī direktīvu grozījumi būtu jātransponē valstu tiesību aktos.

b) Otrais risinājums: aizstāt spēkā esošo regulējumu ar divām regulām.

Pašlaik spēkā esošās direktīvas tiktu atceltas. Jaunā pamatregulā, ko pieņemtu koplēmuma procedūrā, ietvertu pamata prasības attiecībā uz EK tipa apstiprinājuma sistēmu, savukārt visas detalizētās tehniskās prasības tiktu apkopotas vienā īstenošanas regulā, ko pieņemtu un ko nākotnē būtu vieglāk atjaunināt, izmantojot komiteju procedūru.

c) Trešais risinājums: aizstāt pašlaik spēkā esošo regulējumu ar noteiktu skaitu tematisku regulu.

Skatīt otro risinājumu, vienīgi detalizētās tehniskās prasības tiktu apkopotas, piemēram, trijās īstenošanas regulās, ko pieņemtu, izmantojot komiteju procedūru. Prasības varētu iedalīt saskaņotās grupās: vides aspekti, ceļu satiksmes drošības aspekti un darba drošības aspekti[2].

Otrais risinājums tikai nedaudz atšķiras no trešā, bet tie abi ļoti atšķiras no pirmā risinājuma. Paredzot pāreju no direktīvām uz regulu kā likumdošanas instrumentu, otrais un trešais risinājums novērstu transponēšanas nepieciešamību dalībvalstīm un transponēšanas kontroles nepieciešamību Komisijai, kā arī būtu novērstas visas savstarpējās neatbilstības valstu transponēšanas tiesību aktos. Ja ieviestu sadalījumu līmeņos, otrs tiesību akta pieņēmējs varētu veltīt visu uzmanību jautājumiem, par kuriem jālemj Padomei un Parlamentam, savukārt tehniskos un administratīvos jautājumus varētu deleģēt Komisijai, nezaudējot šā procesa kontroli (piemērojamā komiteju procedūra būtu regulatīvā kontroles procedūra, kura nodrošina, ka otrs tiesību akta pieņēmējs veic arī komiteju procedūrā pieņemto tiesību aktu gala kontroli).

4.2. Vienkāršošana (II). Nākamā *acquis* regulējošā spēka uzlabošana (ieviešot jaunu regulējuma sadalījumu līmeņos un nodrošinot atsauces uz starptautiskajiem standartiem)

a) Pirmais risinājums: nemainīt līdzšinējo regulējumu.

Spēkā esošais regulējums netiktu mainīts, un būtu jāievēro prasības un testa procedūras saskaņā ar 24 atsevišķām direktīvām.

---

[2] Šajā posmā vēl nav noteikts precīzs īstenošanas regulu skaits.

b) Otrs risinājums: izmantot atsauces uz ANO/EEK noteikumiem, kad tas iespējams.

Līdzīgi, kā tas ir ieviests attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem Vispārējās drošības regulā, kur ANO/EEK ir definējusi atbilstošus tehniskos standartus, būtu jāatceļ EK direktīvu noteikumi un tie jāaizstāj ar atsauci uz minētajiem starptautiskajiem standartiem. Šo risinājumu varētu īstenot dažādos veidos, kas jāizvērtē:

– pilnīgas atsauces, kad teksts tiek pilnībā pārkopēts un ES to publicē;

– vienkāršas, nemainīgas (statiskas) atsauces, kas sasaista EK tiesību aktus ar atbilstošajiem starptautiskajiem noteikumiem,

– vispārējas (dinamiskas) atsauces, kas sasaista EK tiesību aktus ar starptautiskas standartizācijas iestādes noteikumiem, bet nenorādot datumu (brīvi atjaunojamas);

– pēdējā no iepriekš minētajām iespējām (dinamiskas atsauces) nebūtu pieņemama no tiesiskās noteiktības un ES tiesību aktu kontroles viedokļa. Sīkāk to neizskatīja.

c) Trešais risinājums: izmantot atsauces uz visiem atbilstošajiem starptautiskajiem standartiem.

Līdzīgs b) apakšpunktā minētajam risinājumam, bet šajā gadījumā var izmantot atsauci uz ESAO, *CEN*/*CENELEC* un *ISO*. ESAO ir ieviesusi tā dēvētos kodus pretapgāšanās konstrukcijām, kurus ANO/EEK nepiedāvā. Attiecībā uz citām problēmām ir spēkā tikai *CEN*/*CENELEC* un *ISO* piedāvātie standarti.

4.3. Vienotā tirgus izveides pabeigšana

a) Pirmais risinājums: nemainīt līdzšinējo regulējumu.

Pamatdirektīvas darbības joma netiktu mainīta, pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšana vēl joprojām būtu brīvprātīga, taču *de facto* tā nebūtu iespējama T4, T5, C, R un S kategorijai. Ja neveiktu pielāgojumus tehniskajās prasībās, tad, lai saņemtu valsts tipa apstiprinājumu un varētu ienākt dažādu ES dalībvalstu tirgos, būtu jāievēro dažādās valstu tipa apstiprinājuma prasības.

b) Otrais risinājums: **pilnveidot** tipa EK tipa apstiprinājuma prasības un noteikt, ka EK tipa apstiprināšana ir **obligāta** visām transportlīdzekļu kategorijām.

Tiesību akti par EK tipa apstiprinājumu tiktu pilnveidoti kategorijām, kuras pašlaik nav (pilnībā) ietvertas. Tiktu pievienotas dažās sadaļās trūkstošās tehniskās atbilstības prasības. Tiktu noteikts, ka pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšana ir **obligāta** visām kategorijām, uz kurām pašlaik attiecas pamatdirektīva, un tas nozīmē, ka T4, T5, C, R un S kategorijas transportlīdzekļiem vairs nevajadzētu kārtot valstu tipa apstiprinājuma procedūras, bet, lai varētu ienākt jebkuras valsts tirgū, pietiktu ar to, ka tie atbilst EK tipa apstiprināšanas prasībām.

c) Trešais risinājums: **pilnveidot** EK tipa apstiprinājuma prasības un atstāt pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšanu **brīvprātīgu konkrētām kategorijām** (T4, T5, C, R un/vai S).

Tāpat kā otrajā risinājumā, EK tiesību akti tiktu pilnveidoti, taču pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšana minētajām kategorijām paliktu brīvprātīga. Tādējādi ražotāji varētu izvēlēties, vai saņemt valsts apstiprinājumu katrā dalībvalstī, vai arī saņemt pabeigta transportlīdzekļa ES tipa apstiprinājumu (pēdējais droši vien maksātu dārgāk, taču priekšrocība būtu tā, ka viss starptautiskais tirgus būtu brīvi pieejams). Ražotājiem būtu stimuls izvēlēties visizdevīgāko risinājumu.

Vēl viena iespēja būtu, kā ierosinājušas daudzas ieinteresētās personas, noteikt, ka konkrētas prasības būtu obligātas šā risinājuma ietvaros. Dažas no minētajām jomām ir bremžu sistēma, apgaismojums un marķējumi. Tādējādi Eiropā tiktu saskaņotas minētās jomas un līdz noteiktam pieņemamam minimumam uzlaboti svarīgi ceļu satiksmes drošības aspekti. Visiem traktoriem tas jau ir spēkā attiecībā uz izplūdes gāzu emisijas prasībām.

5. IETEKMES ANALĪZE

5.1. Vienkāršošana (I). Spēkā esošā *acquis* vienkāršošana (atceļot spēkā esošās direktīvas)

Pāriet uz regulām ierosinājis Parlaments un ieinteresētās personas. Vairākas ieinteresētās personas ir paudušas kritiku par spēkā esošā tiesiskā regulējuma nevajadzīgi sarežģīto struktūru un lūgušas Komisiju veikt pasākumus šīs problēmas risināšanai.

Tipa apstiprinājuma sistēma tiek pilnībā atbalstīta, taču tā jāatjaunina.

Ir pierādīts, ka pāreja no direktīvām uz regulām, sadalot tās līmeņos, noteikti atmaksāsies pēc trīs vai četriem gadiem, pateicoties šādas pārejas ieguldījumu izmaksām.

Ieinteresētās personas vēlas vienkāršošanu, lai gan dažas no tām ir uzsvērušas, ka vispirms būtu jārisina citas problēmas (piemēram, traktoru svītrošana no Direktīvas par mašīnām).

To, vai jābūt divām vai vairāk regulām, nevar noteikt vadoties pēc izmaksu un ieguvumu apsvērumiem, bet tas būtu jāizlemj, pamatojoties uz praktiskiem apsvērumiem.

5.2. Vienkāršošana (II). Nākamā *acquis* regulējošā spēka uzlabošana (ieviešot jaunu regulējuma sadalījumu līmeņos un nodrošinot atsauces uz starptautiskajiem standartiem)

Pāreju uz "visā pasaulē" atzītiem standartiem, kurus piemēro arī Vispārējās drošības regulā attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, sabiedriskajā apspriešanā atbalstīja ļoti daudzas ieinteresētās personas, un nozarei tā būtu izdevīga, jo apstiprinātos ražojumus varētu pārdot pēc iespējas plašākā tirgū.

Vislielākais ieguvums būtu tas, ka tiesību akti tiktu vienkāršoti, novēršot nevajadzīgu dubultošanu. Ieguvēji būtu visi, kas saskaras ar šiem tiesību aktiem, sākot ar valstu iestādēm, kuras atbild par tipa apstiprināšanu, un beidzot ar ražotājiem, kuru transportlīdzekļu tipiem jāatbilst šīm prasībām. Tas būtu īpaši izdevīgi MVU, kuriem nepietiek resursu ar regulējumu saistītu jautājumu risināšanai.

Saistībā ar tulkojumiem pētījums liecina, ka nevar gaidīt lielus ieguvumus, jo, lai nodrošinātu tiesisko drošību, šādiem dokumentiem jābūt pieejamiem visās oficiālajās Kopienas valodās. ANO/EEK un ESAO nodrošina dokumentus tikai franču un angļu valodā, tādēļ EK jānodrošina tulkojums pārējās valodās (samazinājums par vienu valodu, salīdzinot ar pašreizējo stāvokli, kad viens dokuments oriģinālvalodā jātulko visās pārējās valodās).

Izmaksas var nedaudz samazināt, ierobežojot dalību starptautiskās sanāksmēs.

Ir iespaids, ka tipa apstiprinājuma izmaksas var samazināt, bet tikai nedaudz. Pašlaik dažām sastāvdaļām (piemēram, galvenie lukturi) vajadzīgs vairāk nekā viens apstiprinājums (dokumentu kopums un marķējums), un tas rada papildu izmaksas. Vienlaikus šādi ierobežojumi starptautiskajos tiesību aktos, novēršot nevajadzīgu dubultošanu, ir ieguvums valstu iestādēm, kurām šie akti jāpiemēro.

Visos gadījumos, atsaucoties uz starptautiskajiem standartiem, regulā jānosaka, ka ES var rīkoties neatkarīgi, vajadzības gadījumā ieviešot no tiem atšķirīgus grozījumus.

Īpašs gadījums ir spēkā esošā Direktīva par izplūdes gāzu emisijas prasībām traktoriem. Tās tehniskais saturs jau ir saskaņots ar Direktīvu 97/68/EK attiecībā uz visurgājēju tehniku, tādēļ uzskata, ka vienkāršošana būtu atcelt Direktīvu par traktoriem un pilnībā atsaukties uz Direktīvu 97/68/EK, neskarot tehnisko saturu.

Kopsavilkumā novērtējums sliecas nedaudz par labu šādām atsaucēm uz starptautiskajiem standartiem.

5.3. Vienotā tirgus izveides pabeigšana

Tā kā pašlaik spēkā esošās direktīvas nav pilnīgas, papildus ir nepieciešami valstu tiesību akti. Mainīt šo stāvokli un iegūt priekšrocības ilgtermiņā varētu, pilnveidojot EK sistēmu un nosakot to par obligātu. Uzskata, ka pilnveidošana pati par sevi būtu izdevīga, taču ir pierādīts, ka tās noteikšana par obligātu radītu nopietnas un nevēlamas izmaksas nozares pārstāvjiem, it īpaši MVU. Tas var atšķirties dažādām

transportlīdzekļu kategorijām atkarībā no iespējām saņemt tipa apstiprinājumu mazām sērijām. Šāda iespēja, ko jau piedāvā spēkā esošā pamatdirektīva, ļauj ražotājiem un valstu iestādēm izmantot vienkāršākas un lētākas apstiprināšanas procedūras, vienlaikus nodrošinot, ka transportlīdzeklim jāpanāk tāda paša līmeņa aizsardzība.

Ja sistēma dažām kategorijām paliktu brīvprātīga, atsevišķos tirgos aizsardzības līmenis varētu būt zemāks, nekā citos. Vienlaikus dalībvalstīm būs jāpatur spēkā valstu tiesību akti. Tas būtu vislētākais risinājums ražotājiem, kuri pārdod ražojumus tikai atsevišķās valstīs. Tas būtu svarīgi MVU, it īpaši attiecībā uz piekabēm un velkamām mašīnām.

6. RISINĀJUMU SALĪDZINĀJUMS UN SECINĀJUMI

Kopsavilkums par dažādu risinājumu ietekmi uz visiem mērķiem

Mērķis	Risinājumi	Kritēriji						Secinājums[3]
		Efektivitāte		Lietderība		Saskaņotība		
1 - Spēkā esošā *acquis* vienkāršošana (atceļot spēkā esošās direktīvas)	1 - nemainīt līdzšinējo regulējumu	0		0		~		0
	2 - aizstāt spēkā esošo regulējumu ar divām regulām	tiesiskā regulējuma vienkāršošana	+	sākotnējās izmaksas	–	labāka nekā pirmajā risinājumā	+	.
				neliels risks, ka kavēsies steidzamu jautājumu risināšana	–			
				izmaksu samazinājums ilgtermiņā	+			
				ātra pielāgošanās tehnikas attīstībai nākotnē	+			
	3 - aizstāt pašlaik spēkā esošo regulējumu ar noteiktu skaitu tematisku regulu	tiesiskā regulējuma vienkāršošana	+	sākotnējās izmaksas	–	vēl labāka (lielāka skaidrība nozares pārstāvjiem)	+	.
				neliels risks, ka kavēsies steidzamu jautājumu risināšana	–			
				vienkāršāk izmantot	+	vienkāršošanas un racionalizēšanas sekas: lielāka saskaņotība speciālistiem	+	
				izmaksu samazinājums ilgtermiņā	+			
				īstenošanas pasākumi tiks pieņemti īsā termiņā	+			

[3] Skaidrojums: 0 nozīmē "neitrāli" (bez izmaiņām)
+ nozīmē "labāk"

Mērķis	Risinājumi	Kritēriji						Secinājums
		Efektivitāte		Lietderība		Saskaņotība		
2 – Vienkāršošana. Nākamā *acquis* regulējošā spēka uzlabošana (jauns regulējuma sadalījums līmeņos, izmantojot starptautiskos standartus)	1 - nemainīt līdzšinējo regulējumu	0		0		0		0
	2- izmantot atsauces uz ANO/EEK noteikumiem	vienkāršošana	+	neliels izmaksu un administratīvā sloga samazinājums	+	lielāka skaidrība nozares pārstāvjiem un pārvaldes iestādēm	+	.
		dubultošanas samazinājums	+	labākas pārvaldes procedūras	+			
				ANO/EEK teksti būs arī jātulko un jāpublicē tāpat kā EK tiesību akti	0			
				iespējams risks, ka mazināsies prasību stingrība	–			
	3-izmantot atsauces uz visiem atbilstošajiem starptautiskajiem standartiem	vienkāršošana	++	ESAO teksti būs arī jātulko un jāpublicē tāpat kā EK tiesību akti un ANO/EEK teksti	0	tāpat kā 2.2.		.
		dubultošanas samazinājums	++	izmaksu un administratīvā sloga samazinājums	+			
				labākas pārvaldes procedūras	+			
				iespējams risks, ka mazināsies prasību stingrība	-			

Mērķis	Risinājumi	Kritēriji					Secinājums
		Efektivitāte		Lietderība		Saskaņotība	
3 - Vienotā tirgus izveides pabeigšana	1 - nemainīt līdzšinējo regulējumu	0		0		0	0
	2- pilnveidot tipa EK tipa apstiprinājuma prasības un noteikt, ka EK tipa apstiprināšana ir obligāta visām transportlīdzekļu kategorijām	iekšējā tirgus izveides pabeigšana (obligāta)	+	lielas izmaksas jaunām prasībām T4.2, T5, R un S kategorijai	–		0
				pieejams plašāks tirgus ar mazāku administratīvo slogu	+		
				nepieciešamas jaunas, specifiskas tehniskās prasības	-		
				lielāka ceļu satiksmes drošība	+		
				ieguvumi, pateicoties saskaņotām konstrukcijām	+		
	3- pilnveidot EK tipa apstiprinājuma prasības; atstāt pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšanu brīvprātīgu konkrētām kategorijām (T4, T5, C, R un/vai S)	iekšējā tirgus izveides pabeigšana (brīvprātīga)	+	lētākais risinājums brīvam tirgum	+		.
				nepieciešamas jaunas, specifiskas tehniskās prasības	-		
				lielāka ceļu satiksmes drošība	+		
				ieguvumi, pateicoties saskaņotām konstrukcijām	+		

Kopsavilkumā priekšroka būtu dodama risinājumiem, kuri paredz vienkāršot tiesību aktus, ieviešot koplēmuma regulu ar noteiktu skaitu īstenošanas regulu, izmantojot komiteju procedūru, un pēc iespējas vairāk izmantojot pieejamos ANO/EEK, ESAO, *ISO* un *CEN*/*CENELEC* standartus. Būtu jāpilnveido tehniskie noteikumi, kā tas jau paredzēts pamatdirektīvā. Daži no norādījumiem attiecībā uz ceļu satiksmes drošību būtu jānosaka par obligātiem (kā tas jau ir attiecībā uz emisijas prasībām visiem traktoriem).

7. UZRAUDZĪBA UN IZVĒRTĒŠANA

Nav paredzēta konkrēta sistēma, taču turpmākos īstenošanas pasākumus pārraudzīs Komisijas lauksaimniecības traktoru darba grupa.

PIELIKUMS

Pirmais mērķis. Tiesiskā regulējuma vienkāršošana, izmantojot sadalījumu līmeņos			
Rādītāji	**Pirmais risinājums**	**Otrais risinājums**	**Trešais risinājums**
	Nemainīt līdzšinējo regulējumu	*Aizstāt spēkā esošo regulējumu ar 2 regulām*	*Aizstāt spēkā esošo regulējumu ar [4] regulām*
Izmaksas			
Gada izmaksas ES-27	€ 29 160–€ 2 435 400 vidēji € 533 993	€ 7 560–€ 1 217 700 vidēji € 320 153	
Sākotnējās ieguldījumu izmaksas		€ 18 225–€ 3 653 100 vidēji € 909 225	
Ieguvumi			
Kopējie ieguvumi (izmaksās ir iekļauts pieaugums 2 % gadā un 3,5 % diskonta likme)			

Gads	Zemākā robeža	Vidēji	Augstākā robeža
1	€ 3 375	- € 695 385	- € 2 435 400
5	€ 86 690	€ 129 430	€ 2 261 461
10	€ 184 219	€ 1 094 970	€ 7 759 675

IZMAKSU UN IEGUVUMU SALĪDZINĀJUMA TABULA

Otrais mērķis. Vienkāršošana, izmantojot starptautiskos standartus			
Rādītāji	**Pirmais risinājums**	**Otrais risinājums**	**Trešais risinājums**
	Nemainīt līdzšinējo regulējumu	*Izmantot atsauces uz ANO/EEK noteikumiem, kad tas iespējams*	*Izmantot atsauces uz visiem atbilstošajiem starptautiskajiem standartiem*
Izmaksas			
Tipa apstiprinājuma izmaksas	Aptuvenās izmaksas vienam tipam (sastāvdaļai) vidēji € 15 000 Viena pabeigta transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma izmaksas var būt lielākas par		

	€ 100 000		
Tulkošanas izmaksas			
Gada izmaksas par darbinieku piedalīšanos sanāksmēs	Aprēķinātās vidējās gada izmaksas par EK, ANO/EEK, ESAO, *ISO* & *CEN* sanāksmju apmeklēšanu € 1 135 085 (diapazons: € 310 536–€ 2 608 200)		Aprēķinātās vidējās gada izmaksas par sanāksmju apmeklēšanu saistībā ar spēkā esošajiem standartiem € 1 078 331 (diapazons: € 279 482–€ 2 608 200)
Ieguldījumu izmaksas ES–27			€ 909 225 (diapazons: € 18 225–€ 3 653 100)
Ieguvumi			
Gada ietaupījumi no tipa apstiprinājuma izmaksām			0
Vidējie gada ietaupījumi no sanāksmju apmeklējumu izmaksām			€ 31 054 (diapazons: € 0–€ 56 754)
Tulkojumi			0

Trešais mērķis. Tiesiskā regulējuma pilnveidošana				
Rādītāji	**Pirmais risinājums**	**Otrais risinājums**		**Trešais risinājums**
	Nemainīt līdzšinējo regulējumu	*Pilnveidot tipa EK tipa apstiprinājuma prasības un noteikt, ka EK tipa apstiprināšana ir obligāta visām transportlīdzekļu kategorijām*		*Pilnveidot EK tipa apstiprinājuma prasības un atstāt pabeigta transportlīdzekļa EK tipa apstiprināšanu brīvprātīgu konkrētām transportlīdzekļu kategorijām (T4, T5, C, R un S)*
Izmaksas				
Aprēķinātās vidējās izmaksas katrai transportlīdzekļu kategorijai (1)		T4.1	€ 0	līdzīgs otrajam risinājumam
		T4.2	€ 112 500 000	
		T4.3	€ 0	
		T5	€ 40 625 000	
		C	€ 0	
		R	€ 200 195 313	
		S	€ 257 812 500	
Aprēķinātās vidējās gada administratīvās izmaksas (2)		€ 36 190 000		
Kopējās izmaksas (1+2)		€ 647 322 813 (diapazons: € 364 440 000–€ 996 565 000)		
Vidējās ieguldījumu izmaksas[4] ES–27		€ 32 980 000 (diapazons: € 3 860 000–€ 62 100 000)		
Ieguvumi				
Aprēķinātie ietaupījumi par nelaimes gadījumiem		€ 50 750 409		
Aprēķinātie vidējie kopējie ieguvumi (izmaksās ir iekļauts pieaugums 2 % gadā un 3,5 % diskonta likme)		1. gads: - € 629 552 403 5. gads: - € 3 057 835 295 10. gads: - € 5 900 418 586		
Ieguvumi no standartizācijas (pircēju ietaupījumi)		**T4.2 kategorija:** € 22 500 000 ieguvums (vidēji) 9 000 reģistrētiem transportlīdzekļiem gadā **R kategorija:** € 68 750 000 ieguvums (vidēji) 125 000 reģistrētiem transportlīdzekļiem gadā		

		S kategorija: € 812 500 000 ieguvums (vidēji) 500 000 reģistrētiem transportlīdzekļiem gadā