COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.7.2010
SEC(2010) 934 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

Document de însoțire pentru

Propunerea de
REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind cerințele aplicabile omologării de tip a vehiculelor agricole

Rezumatul evaluării impactului

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

REZUMAT

În ultimii 35 de ani, sistemul de omologare de tip a vehiculelor agricole a evoluat de la un simplu document de armonizare (Directiva 74/150/CEE) la un sistem care stabilește valori-limită adecvate în ceea ce privește siguranța rutieră și protecția mediului. În prezent sunt necesare modernizarea, raționalizarea, simplificarea și finalizarea acestui sistem.

1. DEFINIREA PROBLEMEI

Comisia a identificat trei probleme-cheie legate de dispozițiile actuale privind omologarea de tip a vehiculelor agricole:

1.1. Absența clarității juridice și normative și complexitatea gestionării

Se consideră că sistemul actual privind vehiculele agricole este prea complex și că, prin urmare, există posibilități de simplificare și de armonizare internațională. Precizăm că, în principiu, această propunere nu sugerează creșterea rigorii actualelor cerințe tehnice.

Omologarea de tip a vehiculelor agricole a evoluat substanțial în cursul ultimilor treizeci și cinci de ani: ea și-a schimbat natura, trecând de la un sistem bazat pe cerințele naționale în vigoare și creat pentru a permite liberul schimb între statele membre la un sistem bazat pe omologarea de tip obligatorie a vehiculului complet pentru majoritatea categoriilor de vehicule, având scopul de a oferi un nivel înalt de protecție a sănătății, a siguranței și a mediului.

În plus, multe directive conțin trimiteri la reglementările și standardele internaționale, precum cele ale CEE-ONU, care fac obiectul unor modificări. Natura eterogenă a reglementărilor din domeniul omologării de tip a vehiculelor agricole determină, în final, o insuficientă claritate juridică și normativă. Industria și autoritățile de reglementare trebuie să fie informate în legătură cu 60 de directive și să cunoască și să aplice orice modificări ale standardelor internaționale. Acest proces se poate dovedi complex, determinând costuri suplimentare pentru administrații și industrie. Situația descrisă constituie o problemă în special pentru IMM-urile care activează pe această piață.

Ca un cadru general, sistemul de omologare de tip este recunoscut ca fiind o abordare eficace pentru diferite aspecte (siguranța rutieră și a muncii, mediu). Multe părți interesate au cerut Comisiei simplificarea cadrului de reglementare, pentru a se obține o abordare mai puțin împovărătoare și mai rapidă a omologării de tip.

1.2. O transpunere presupunând resurse importante, fără valoare adăugată

Directiva-cadru și directivele sale separate stabilesc cerințele tehnice care trebuie respectate pentru omologarea CE de tip. Partea dispozitivă a directivelor și anexele acestora sunt extrem de detaliate și practic nu lasă nicio marjă de manevră statelor membre în procesul de transpunere a acestora. Astfel, unele state membre se mulțumesc să facă direct referire la aceste directive, dar altele elaborează un text legislativ complet nou, în scopul de a transpune corect aceste cerințe.

Aceste transpuneri fac uz de resurse în administrațiile naționale, fără a determina o valoare adăugată în ceea ce privește siguranța sau protecția mediului.

1.3. Funcționarea pieței interne

Cerințele directivei-cadru au devenit obligatorii la data de 1 iulie 2005 pentru toate tipurile noi de tractoare din categoriile T1, T2 și T3 și vor deveni obligatorii pentru toate tractoarele noi din aceste categorii începând cu 1 iulie 2009. Pentru celelalte categorii de vehicule (T4, T5, C, R și S), omologarea CE de tip pentru vehiculul complet nu este încă obligatorie. Pentru anumite categorii, ea este facultativă, și anume la alegerea producătorilor. Pentru alte categorii, nu s-au armonizat încă la nivel UE toate cerințele speciale, motiv pentru care omologarea CE de tip pentru vehiculul complet nu este încă disponibilă.

Pentru a alege între diferite alternative, este necesar să se verifice și dacă finalizarea sistemului nu ar antrena costuri prea mari pentru IMM-uri precum producătorii de remorci și pentru consumatorii finali, dacă omologarea ar deveni *obligatorie*. O alternativă ar putea fi aceea de a finaliza setul de cerințe, păstrând însă caracterul *facultativ* al omologării de tip pentru vehiculul complet (la alegerea producătorului) pentru categoriile respective, permițând astfel omologarea CE de tip a vehiculului complet (sau omologarea de tip a componentelor) pentru acele industrii mai mari care pot beneficia de această omologare. Un dezavantaj ar putea fi necesitatea ca statele membre să-și mențină setul de norme și cerințe naționale, în paralel cu regulamentul CE propus în prezent. De asemenea, ar trebui să se analizeze și dacă omologarea CE de tip obligatorie pentru vehiculul complet este recomandabilă din motive de siguranță și protecție a mediului (cu atât mai mult cu cât cerințele privind gazul de eșapament sunt deja obligatorii pentru toate tractoarele).

2. ANALIZA SUBSIDIARITĂȚII

Înaintea instituirii unei omologări UE pentru vehiculele agricole, s-au adoptat reglementări la nivelul statelor membre. Reglementările adoptate variau frecvent de la un stat membru la altul, iar producătorii care vindeau pe diferite piețe erau obligați să-și adapteze producția în funcție de statul membru în care doreau să-și vândă produsele, precum și să-și supună produsele unor încercări în fiecare stat membru, situație costisitoare și care consuma timp. Prin urmare, normele naționale diferite defavorizau comerțul (diferențe în materie de concepție, producție, servicii după vânzare în fiecare țară) și aveau un efect negativ asupra instituirii și funcționării pieței interne.

Prin urmare, era necesar să se instituie standarde la nivelul UE în anumite domenii (de exemplu, siguranța rutieră, siguranța la locul de muncă și protecția mediului). Pentru aceasta, a fost adoptată Directiva-cadru 2003/37/CE, întemeiată pe articolul 95 din Tratatul CE, care are scopul de a stabili o piață internă, asigurând în același timp un nivel înalt de protecție în ceea ce privește sănătatea, siguranța și mediul. Acest obiectiv este încă valabil astăzi, deoarece acțiunea la nivelul Uniunii este necesară pentru a evita fragmentarea pieței interne și pentru a asigura un nivel ridicat și omogen de protecție în întreaga Europă. Orice modificare a cadrului de reglementare va fi evaluată în ceea ce privește conformitatea sa cu principiul subsidiarității stabilit de articolul 5 din Tratatul CE.

3. OBIECTIVELE INIȚIATIVEI UE

3.1. Obiectiv general

Exercițiul de simplificare constituie un răspuns la angajamentul Comisiei de a respecta principiile strategiei „O mai bună legiferare”. În plus, simplificarea cadrului de reglementare pentru omologarea de tip a vehiculelor este conformă recomandărilor CARS 21[1], care sintetizează așteptările diferitor părți interesate. În prezent, se dorește aplicarea acestor principii în cazul vehiculelor agricole, pentru a aborda problemele identificate de Comisie pe baza consultării părților interesate. Astfel, obiectivele generale ale exercițiului de simplificare sunt reducerea neclarității juridice, eliminarea transpunerilor, care necesită resurse importante, precum și asigurarea unei mai bune acoperiri a acestor vehicule agricole de către sistemul UE de omologare de tip.

3.2. Obiectivul 1: simplificarea acquis-ului existent (prin abrogarea directivelor existente)

Actuala structură de reglementare este foarte fragmentată, constând într-o directivă-cadru, 23 de directive tehnice detaliate, 36 de directive de modificare și o întreagă serie de transpuneri corespunzătoare în legislațiile naționale. Exercițiul de simplificare are obiectivul de a reduce această complexitate și de a evalua care abordare în materie de reglementare ar permite ca adaptările la progresul tehnic să fie mai rapide și mai puțin împovărătoare. De asemenea, o legislație mai clară, mai bine structurată și mai coerentă ar corespunde angajamentului privind o mai bună reglementare, care reprezintă un obiectiv important al Comisiei.

---

[1] *Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century* (Un sistem competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI)
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm

3.3. Obiectivul 2: o capacitate de reglementare îmbunătățită pentru viitorul acquis (printr-o abordare nouă cu separarea nivelurilor prin utilizarea trimiterilor la standardele internaționale)

O altă parte a exercițiului de simplificare este eliminarea detaliilor tehnice din directivele CE prin înlocuirea lor cu trimiteri la standardele stabilite de alte organizații internaționale precum CEE-ONU, OCDE, CEN/CENELEC și ISO, care sunt acceptate la scară largă atât în interiorul, cât și în afara UE. Acest lucru se poate realiza cu condiția ca standardele respective să fie echivalente cu nivelul de protecție oferit de directivele actuale.

3.4. Obiectivul 3: realizarea pieței unice

Sistemul CE de omologare de tip pentru vehiculul complet în temeiul directivei-cadru există în principiu, dar nu este obligatoriu pentru categoriile T4, T5, C, R și S, însă, conform textului directivei, producătorii pot să aplice omologarea CE de tip (pentru vehiculul complet) pentru vehiculele din aceste categorii. Cu toate acestea, cerințele tehnice pentru aceste categorii nu au fost încă stabilite pentru multe aspecte; prin urmare, posibilitatea de a institui o omologare CE de tip pentru vehiculul complet rămâne doar teoretică, în ciuda prevederilor directivei: vehiculele din aceste categorii pot obține numai o omologare de tip pentru vehiculul complet în temeiul legislației naționale. În consecință, pentru a avea acces la diferitele piețe naționale, același vehicul poate necesita o omologare de tip pentru vehiculul complet din mai multe state membre. Exercițiul de simplificare oferă ocazia de a finaliza cadrul UE de reglementare pentru aceste categorii de vehicule, astfel încât ele să poată beneficia de un sistem unic UE care să ofere acces la întreaga piață europeană.

4. OPȚIUNI DE POLITICĂ

Pentru aceste obiective au fost evaluate următoarele opțiuni:

4.1. Simplificarea I: simplificarea acquis-ului existent (prin abrogarea directivelor existente)

a) Opțiunea 1: menținerea politicilor actuale

Nu s-ar aduce nicio schimbare a cadrului de reglementare actual: directiva-cadru ar continua să definească sistemul CE de omologare de tip, iar cerințele tehnice ar continua să fie stabilite în cadrul unor directive separate, care ar necesita transpunerea în legislațiile naționale. Directivele de modificare ar necesita de asemenea transpunerea în legislația națională.

b) Opțiunea 2: înlocuirea cadrului existent cu două regulamente

Actualele directive ar fi abrogate. Un nou regulament-cadru adoptat prin codecizie ar conține cerințele fundamentale ale sistemului CE de omologare de tip, iar toate cerințele tehnice detaliate ar fi reunite într-un unic regulament de punere în aplicare, care va putea fi actualizat cu mai multă ușurință în viitor prin procedura de comitologie.

c) Opțiunea 3: înlocuirea cadrului actual cu un număr limitat de regulamente tematice

Ca și în cazul opțiunii 2, cerințele tehnice detaliate ar fi reunite, de exemplu, în trei regulamente de punere în aplicare tematice adoptate prin procedura de comitologie. Cerințele ar putea fi grupate în categorii coerente în funcție de aspectele de mediu, de aspectele privind siguranța rutieră și de aspectele privind siguranța la locul de muncă[2].

În timp ce diferența între opțiunea 2 și opțiunea 3 este relativ mică, diferența față de opțiunea 1 este importantă. Prin trecerea de la directive la instrumentul legislativ al regulamentului, opțiunile 2 și 3 ar elimina necesitatea transpunerii de către statele membre și necesitatea controlului transpunerii de către Comisie, iar toate discrepanțele dintre actele de transpunere naționale ar fi evitate. Prin introducerea abordării cu

[2] În acest stadiu, numărul exact al regulamentelor de punere în aplicare nu a fost încă stabilit.

separarea nivelurilor, colegislatorii s-ar concentra asupra aspectelor care trebuie decise de Consiliu și de Parlament, delegând detaliile tehnice și administrative Comisiei, fără a pierde însă controlul (procedura de reglementare cu control ar fi procedura de comitologie aplicabilă, asigurând controlul final de către colegislator și în cazul actelor de comitologie).

4.2. Simplificarea II: o capacitate de reglementare îmbunătățită pentru viitorul acquis (printr-o abordare nouă cu separarea nivelurilor prin utilizarea trimiterilor la standardele internaționale)

a) Opțiunea 1: menținerea politicilor actuale

Nu s-ar aduce nicio schimbare cadrului actual, iar cerințele și procedurile de încercare ar trebui îndeplinite conform celor 24 de directive separate.

b) Opțiunea 2: când este posibil, utilizarea trimiterilor la regulamentele CEE-ONU

În mod similar cu sistemul introdus pentru autovehicule în Regulamentul privind siguranța generală, dacă există standarde tehnice echivalente definite de CEE-ONU, dispozițiile directivelor CE ar trebui abrogate și înlocuite de o trimitere la aceste standarde internaționale. Această opțiune ar putea avea forme diferite, care trebuie evaluate:

- Trimiteri complete, dacă textul este copiat și publicat integral de UE.
- Trimiteri fixe (statice), dacă legislația UE este corelată cu o reglementare internațională datată.
- Trimiteri generale (dinamice), dacă legislația UE este corelată cu o reglementare a unui organism internațional de standardizare, dar fără dată (deschis pentru actualizări).
- Din punctul de vedere al securității juridice și al controlului asupra legislației UE, ultima posibilitate (trimiteri dinamice) pare inacceptabilă; ea nu a fost analizată în continuare.

c) Opțiunea 3: utilizarea trimiterilor la toate standardele internaționale relevante.

În mod similar cu opțiunea b), dar în acest caz se pot efectua trimiteri la OCDE, CEN/CENELEC și ISO. OCDE a introdus așa-numitele Coduri pentru sistemele de protecție contra răsturnării, care nu sunt disponibile de la CEE-ONU; pentru alte aspecte, există numai standarde elaborate de CEN/CENELEC sau de ISO.

4.3. Realizarea pieței unice

a) Opțiunea 1: menținerea politicilor actuale

Nu s-ar aduce nicio modificare a domeniului de aplicare a directivei-cadru, omologarea CE de tip pentru vehiculul complet rămânând facultativă, dar, în realitate, nefiind disponibilă pentru categoriile T4, T5, C, R și S. Fără nicio adaptare la cerințele tehnice, vor trebui îndeplinite diferitele cerințe ale omologărilor de tip naționale pentru a obține omologările de tip naționale și a avea acces la piețele din statele membre ale UE.

b) Opțiunea 2: **finalizarea** cerințelor aplicabile omologării CE de tip și instituirea unei omologări CE de tip **obligatorii** pentru toate categoriile de vehicule

S-ar finaliza legislația privind omologarea CE de tip pentru toate categoriile neacoperite (în totalitate) în prezent. Ar fi completate cerințele de conformitate tehnică deocamdată absente pentru unele elemente. Omologarea CE de tip pentru vehiculul complet ar deveni **obligatorie** pentru toate categoriile acoperite în prezent de directiva-cadru, ceea ce înseamnă că vehiculele din categoriile T4, T5, C, R și S nu ar mai trebui supuse procedurilor naționale de omologare de tip: ar fi suficient ca ele să îndeplinească cerințele omologării CE de tip pentru a avea acces la toate piețele.

c) Opțiunea 3: **finalizarea** cerințelor de omologare CE de tip și menținerea **caracterului facultativ** al omologării CE de tip pentru vehiculul complet **pentru anumite categorii** (T4, T5, C, R și/sau S)

Ca și în cazul opțiunii 2, legislația CE ar fi finalizată, dar omologarea CE de tip pentru vehiculul complet ar rămâne facultativă pentru categoriile menționate mai sus. Aceasta ar permite unui producător să aleagă între omologarea națională din fiecare stat membru și omologarea de tip pentru vehiculul complet valabilă în întreaga UE, aceasta din urmă având probabil costuri mai ridicate dar prezentând avantajul accesului direct la întreaga piață internă. Producătorul ar fi stimulat să aleagă soluția care i-ar maximiza profitul.

Așa cum sugerează multe părți interesate, o alternativă ar fi ca această opțiune să includă anumite cerințe obligatorii. Printre domeniile menționate se numără frânarea, sistemele de iluminare și marcajele Aceasta ar armoniza aspectele respective în întreaga Europă și ar aduce aspectele importante legate de siguranța rutieră la un anumit nivel minim acceptabil. Pentru toate tractoarele, acest lucru s-a realizat deja pentru cerințele privind emisiile de gaze de eșapament.

5. ANALIZA IMPACTULUI

5.1. Simplificarea I: simplificarea acquis-ului existent (prin abrogarea directivelor existente)

Propunerea de a trece la regulamente a fost prezentată de Parlamentul European și de părțile interesate; multe dintre acestea au criticat complexitatea inutilă a cadrului legislativ în forma sa actuală și au cerut Comisiei să ia măsuri pentru a rezolva această situație.

Sistemul de omologare de tip se bucură de un sprijin unanim, dar se impune actualizarea sa.

S-a demonstrat că trecerea de la directive la regulamente utilizând abordarea cu separarea nivelurilor ar deveni cu siguranță rentabilă după o perioadă de 3 sau 4 ani, ținând cont de costurile de investiție legate de schimbare.

Părțile interesate sunt favorabile exercițiului de simplificare, chiar dacă unele dintre acestea au insistat că alte aspecte ar trebui să aibă prioritate (de exemplu excluderea tractoarelor din Directiva privind echipamentele tehnice).

Alegerea între două sau mai multe regulamente nu este evidentă doar pe baza raportului costuri-beneficii, ci ar trebui justificată din punct de vedere practic.

5.2. Simplificarea II: o capacitate de reglementare îmbunătățită pentru viitorul acquis (printr-o abordare nouă cu separarea nivelurilor prin utilizarea trimiterilor la standardele internaționale)

Trecerea la utilizarea unor standarde recunoscute „în întreaga lume”, principiu aplicat și în Regulamentul privind siguranța generală pentru autovehicule, se bucură de sprijinul larg al părților interesate, așa cum reiese din răspunsurile primite în cadrul consultării publice; ea ar reprezenta un avantaj pentru industrie, deoarece produsele aprobate ar putea fi comercializate pe o piață cât mai amplă cu putință.

Principalul avantaj este simplificarea legislației prin eliminarea suprapunerilor inutile. Vor exista beneficii pentru toți actorii vizați de această legislație, fie ei autorități naționale responsabile cu omologarea de tip sau producători ai unor categorii de vehicule care trebuie să respecte cerințele respective. Beneficiile vor fi deosebit de importante pentru IMM-uri, care pot cheltui doar resurse limitate pentru aspectele de reglementare.

În ceea ce privește traducerile, studiul arată că nu se pot preconiza mari avantaje, deoarece securitatea juridică impune ca aceste documente să fie traduse în toate limbile oficiale ale Uniunii. CEE-ONU și OCDE redactează doar versiuni în engleză și în franceză, așa că UE trebuie să își asume traducerea în celelalte limbi (ceea ce reprezintă reducerea cu 1 a numărului de limbi față de situația actuală, care constă în traducerea din limba originalului în toate celelalte limbi oficiale ale UE).

Costurile ar scădea într-o anumită măsură ca urmare a unei reduceri limitate a participării la reuniunile internaționale.

Scăderea costurilor omologării de tip pare posibilă, dar limitată. Astăzi, unele componente (precum farurile) necesită mai multe aprobări (documentație și marcaje), ceea ce determină unele costuri suplimentare. În același timp, o astfel de limitare în legislația internațională prin eliminarea suprapunerilor inutile constituie un avantaj și pentru autoritățile naționale care trebuie să aplice această legislație.

În toate cazurile în care face trimitere la standardele internaționale, dacă este necesar, regulamentul ar trebui să precizeze că UE poate acționa în mod autonom pentru a introduce dispoziții diferite.

Un caz special îl constituie actuala directivă privind cerințele pentru gazele de eșapament aplicabile tractoarelor. Deoarece dispozițiile sale tehnice sunt deja aliniate cu Directiva 97/68/CE pentru echipamentele mobile nerutiere, se preconizează, ca operație de simplificare, abrogarea directivei privind tractoarele, urmând să se facă referire exclusiv la Directiva 97/68/CE, fără a afecta dispozițiile tehnice respective.

În concluzie, evaluarea este ușor favorabilă acestei trimiteri la standardele internaționale.

5.3. Realizarea pieței unice

Stadiul incomplet în care se află în prezent directivele determină necesitatea de a adopta acte legislative naționale suplimentare. Finalizarea sistemului CE și introducerea obligativității sale ar putea schimba acest lucru, aducând avantaje pe termen lung. Se consideră că finalizarea în sine va determina avantaje, dar se arată că introducerea obligativității ar antrena costuri importante și nedorite pentru industrie, în special pentru numărul mare de IMM-uri interesate. Aceasta poate varia în funcție de categoriile de vehicule, depinzând de posibilitățile de omologare de tip pentru vehiculele în serii mici. O astfel de opțiune, deja disponibilă în temeiul actualei directive-cadru, permite producătorilor și autorităților naționale să utilizeze proceduri de omologare mai simple și mai ieftine, vehiculul asigurând același nivel de protecție.

Dacă sistemul ar rămâne facultativ pentru anumite categorii, nivelul de protecție garantat pentru o anumită piață ar putea fi mai redus față de alte piețe. În același timp, statele membre ar trebui să-și mențină actele legislative naționale. Pentru producători, aceasta ar fi soluția cea mai puțin costisitoare, dacă ei vând doar într-un număr limitat de țări. Acest lucru ar fi important pentru IMM-uri, în special pentru cele care produc remorci și echipamente remorcate.

6. COMPARAREA OPȚIUNILOR și CONCLUZII

Rezumatul impactului diferitelor opțiuni pentru toate obiectivele

Obiectiv	Opțiuni de politică	Criterii						Concluzie[3]
		eficacitate		eficiență		coerență		
1 – simplificarea acquis-ului existent (prin abrogarea directivelor existente)	1 - menținerea politicilor actuale	0		0		~		0
	2 - înlocuirea cadrului existent cu două regulamente	simplificarea cadrului de reglementare	+	cost inițial	–	mai bine decât scenariul de referință	+	.
				ușor risc de întârziere a unor probleme urgente	–			
				reducerea costurilor pe termen lung	+			
				un proces rapid de adaptare la progresul tehnic în viitor	+			
	3 - înlocuirea cadrului actual cu un număr limitat de regulamente tematice	simplificarea cadrului de reglementare	+	cost inițial	–	și mai favorabil (claritate crescută pentru industrie)	+	.
				ușor risc de întârziere a unor probleme urgente	–			
				tratare simplificată	+	efecte de facilitare și de raționalizare: mai multă coerență pentru experți	+	
				reducerea costurilor pe termen lung	+			
				adoptare rapidă a măsurilor de punere în aplicare	+			

[3] Explicație: 0 înseamnă „neutru” (nicio schimbare)
+ înseamnă „mai bine”

Obiectiv	Opțiuni de politică	Criterii						Concluzie
		eficacitate		eficiență		coerență		
2 - Simplificare: o capacitate de reglementare îmbunătățită pentru viitorul acquis (abordare nouă cu separarea nivelurilor prin utilizarea standardelor internaționale)	1 - menținerea politicilor actuale	0		0		0		0
	2 - utilizarea trimiterilor la regulamentele CEE-ONU	simplificare	+	o ușoară reducere a costurilor și a sarcinii administrative	+	creșterea clarității pentru industrie și administrații	+	.
		reducerea suprapunerilor	+	îmbunătățirea gestionării procedurilor	+			
				Textele CEE-ONU necesită, de asemenea, traducerea și publicarea, la fel ca legislația UE	0			
				risc potențial ca cerințele să devină mai puțin riguroase	–			
	3 - utilizarea trimiterilor la toate standardele internaționale relevante	simplificare	++	Textele OCDE necesită, de asemenea, traducerea și publicarea, la fel ca legislația UE și CEE-ONU	0	la fel ca la punctul 2.2		.
		reducerea suprapunerilor	++	reducere a costurilor și a sarcinii administrative	+			
				îmbunătățirea gestionării procedurilor	+			
				risc potențial ca cerințele să devină mai puțin riguroase	-			

Obiectiv	Opțiuni de politică	Criterii					Concluzie
		eficacitate		eficiență		coerență	
3 - Realizarea pieței unice	1 - menținerea politicilor actuale	0		0		0	0
	2 - finalizarea cerințelor aplicabile omologării CE de tip și instituirea unei omologări CE de tip obligatorii pentru toate categoriile de vehicule	realizarea pieței interne (obligatoriu)	+	costuri ridicate ale noilor cerințe pentru T4.2, T5, R și S	–		0
				acces la o piață mai largă cu o sarcină administrativă mai mică	+		
				noi cerințe tehnice specifice necesare	-		
				creșterea siguranței rutiere	+		
				profit ca urmare a proiectării armonizate	+		
	3 – finalizarea cerințelor aplicabile omologării CE de tip; menținerea caracterului facultativ pentru omologarea CE de tip pentru vehiculul complet (T4, T5, C, R și/sau S)	realizarea pieței interne (facultativ)	+	permite o piață deschisă cu un cost mai redus	+		.
				noi cerințe tehnice specifice necesare	-		
				creșterea siguranței rutiere	+		
				profit ca urmare a proiectării armonizate	+		

În concluzie, opțiunea preferată ar fi simplificarea legislației prin introducerea unui regulament adoptat prin codecizie și a unui număr limitat de regulamente de punere în aplicare adoptate prin procedura de comitologie, utilizând, de câte ori este posibil, standardele disponibile ale CEE-ONU, OCDE, ISO și CEN/CENELEC; dispozițiile tehnice ar trebui finalizate conform prevederilor deja existente în directiva-cadru; unele dintre dispozițiile legate de siguranța rutieră ar trebui să devină obligatorii (cum este deja cazul pentru cerințele privind emisiile pentru toate tractoarele).

7. MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Nu se prevede niciun sistem specific, dar se va recurge la Grupul de lucru pentru tractoare agricole al Comisiei pentru urmărirea măsurilor de punere în aplicare.

ANEXĂ

Obiectivul 1: simplificarea cadrului de reglementare printr-o abordare cu separarea nivelurilor					
Indicatori	**Opțiunea 1**	**Opțiunea 2**		**Opțiunea 3**	
	Menținerea politicilor actuale	*Înlocuirea cadrului actual cu 2 regulamente*		*Înlocuirea cadrului actual cu [4] regulamente*	
Costuri					
Cost anual pentru UE-27	29 160 EUR – 2 435 400 EUR medie 533 993 EUR	7 560 EUR – 1 217 700 EUR medie 320 153 EUR			
Costul investiției inițiale		18 225 EUR – 3 653 100 EUR medie 909 225 EUR			
Beneficii					
Beneficiu cumulativ (costurile includ o creștere de 2% pe an și o rată de scont de 3,5%)		Anul	Limita inferioară	Medie	Limita superioară
		1	3 375 EUR	- 695 385 EUR	- 2 435 400 EUR
		5	86 690 EUR	129 430 EUR	2 261 461 EUR
		10	184 219 EUR	1 094 970 EUR	7 759 675 EUR

TABEL DE COMPARARE COSTURI / BENEFICII

Obiectivul 2: simplificare prin utilizarea standardelor internaționale			
Indicatori	**Opțiunea 1**	**Opțiunea 2**	**Opțiunea 3**
	Menținerea politicilor actuale	*Când este posibil, utilizarea trimiterilor la regulamentele CEE-ONU*	*Utilizarea trimiterilor la toate standardele internaționale aplicabile*
Costuri			

Costurile omologării de tip	Costuri aproximative pe tip (componentă) în medie: 15 000 EUR O omologare de tip pentru vehiculul complet poate costa peste 100 000 EUR		
Costuri de traducere			
Costul anual cu personalul pentru participarea la reuniuni	Cost mediu anual estimat pentru participarea la reuniunile UE, CEE-ONU, OCDE, ISO și CEN 1 135 085 EUR (între 310 536 EUR și 2 608 200 EUR)		Cost mediu anual estimat pentru a participa la reuniuni legate de standardele existente 1 078 331 EUR (între 279 482 EUR și 2 608 200 EUR)
Costuri de investiție pentru UE-27			909 225 EUR (între 18 225 EUR și 3 653 100 EUR)
Beneficii			
Economii anuale în ceea ce privește costurile omologării de tip			0
Economii medii anuale în ceea ce privește participarea la reuniuni			31 054 EUR (între 0 și 56 754 EUR)
Traduceri			0

Obiectivul 3: finalizarea cadrului de reglementare				
Indicatori	**Opțiunea 1**	**Opțiunea 2**		**Opțiunea 3**
	Menținerea politicilor actuale	*Finalizarea cerințelor aplicabile omologării CE de tip și instituirea unei omologări CE de tip obligatorii pentru toate categoriile de vehicule*		*Finalizarea cerințelor aplicabile omologării CE de tip și menținerea caracterului facultativ al omologării CE de tip pentru vehiculul complet pentru anumite categorii de vehicule (T4, T5, C, R și/sau S)*
Costuri				
Cost mediu estimat pe categorie de vehicul (1)		T4.1	0 EUR	similar cu opțiunea 2
		T4.2	112 500 000 EUR	
		T4.3	0 EUR	
		T5	40 625 000 EUR	
		C	0 EUR	
		R	200 195 313 EUR	
		S	257 812 500 EUR	
Costuri administrative medii anuale estimate (2)		36 190 000 EUR		
Cost total (1+2)		647 322 813 EUR (între 364 440 000 EUR și 996 565 000 EUR)		
Costuri de investiție medii[4] pentru UE-27		32 980 000 EUR* (între 3 860 000 EUR și 62 100 000 EUR)		
Beneficii				
Economii estimate în ceea ce privește accidentele		50 750 409 EUR		
Beneficii cumulative medii estimate (costurile includ o creștere de 2% pe an și o rată de scont de 3,5%)		Anul 1: – 629 552 403 EUR Anul 5: - 3 057 835 295 EUR Anul 10: – 5 900 418 586 EUR		
Beneficii în ceea ce privește standardizarea (economii pentru cumpărători)		**Categoria T4.2:** beneficiu de 22 500 000 EUR (în medie) pentru 9 000 de vehicule înregistrate pe an **Categoria R:** beneficiu de 68 750 000 EUR (în medie) pentru 125 000 de vehicule înregistrate pe an		

		Categoria S: beneficiu de 812 500 000 EUR (în medie) pentru 500 000 de vehicule înregistrate pe an