

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 23.7.2010
SEK(2010) 934 lõplik

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

Lisatud dokumendile:

**Ettepanek:
EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
mis käsitleb põllutöomasinate tüübikinnituse nõudeid**

Mõju hindamise kommenteeritud kokkuvõte

{KOM(2010) 395}
{SEK(2010) 933}

KOKKUVÕTE

Viimase 35 aasta jooksul on põllutöomasinate tüübikinnituse süsteem arenenud, liikudes lihtsast ühtlustavast dokumendist (direktiiv 74/150/EMÜ) süsteemini, millega kehtestatakse liiklusohutuse ja keskkonnakaitse asjakohased piirväärtused. Nüüd on vaja seda ajakohastada, ratsionaliseerida, lihtsustada ja täiendada.

1. PROBLEEMI OLEMUS

Komisjon on välja toonud kolm peamist põllutöomasinate tüübikinnituse praeguste sätetega seotud probleemi.

1.1. Õigusliku ja haldusalase selguse puudumine ja keerukas haldamine

Praegust põllutöomasinate puhul kehtivat süsteemi peetakse liiga keeruliseks ja seega leitakse, et on vaja seda lihtsustada ja rahvusvahelisel tasandil ühtlustada. Samas ei ole käesoleva ettepaneku eesmärk kehtivate tehniliste nõuete rangemaks muutmine.

Põllutöomasinate tüübikinnitus on viimase 35 aasta jooksul oluliselt arenenud. Algselt olemasolevatel siseriiklikel nõuetel põhinevast süsteemist, mille eesmärk oli muuta võimalikuks liikmesriikidevaheline vabakaubandus, on saanud suurema osa sõidukikategooriate puhul kohustuslikul kogu sõiduki tüübikinnitusel põhinev süsteem, mille eesmärk on tagada ohutuse ning tervise- ja keskkonnakaitse kõrge tase.

Lisaks sellele sisaldavad paljud direktiivid viiteid rahvusvahelistele eeskirjadele ja standarditele, näiteks ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjad, mida muudetakse. Lisaks tekitavad põllutöomasinate tüübikinnitusega seotud eeskirjade erinevused õigusliku selguse puudust. Tööstusharu ja reguleerivad asutused peavad tundma umbes 60 direktiivi ning tagama, et nad on teadlikud kõikidest rahvusvaheliste standardite muudatustest ja kohaldavad neid. See võib olla koormav protsess ning tekitab ametiasutuste ja tööstusharu jaoks lisakulusid. See olukord on eriti problemaatiline turul tegutsevate väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate jaoks.

Üldise raamistikuna tunnustatakse tüübikinnitussüsteemi kui tõhusat lähenemisviisi mitmesuguste aspektidega tegelemiseks (liiklus- ja tööohutus, keskkond). Paljud sidusrühmad on kutsunud komisjoni üles õigusraamistikku lihtsustama, et tüübikinnitusmenetlus oleks vähem koormav ja aega nõudev.

1.2. Ressursimahukas, kuid ilma lisandväärtuseta ülevõtmine

Raamdirektiivis ja selle eri direktiivides on esitatud tehnilised nõuded, mida ELi tüübikinnituse andmisel täitma peab. Direktiivide regulatiivosa ja nende lisad on väga üksikasjalikud ega jäta liikmesriikidele nende ülevõtmisel peaaegu üldse otsustusvabadust. Seega viitavad mõned liikmesriigid lihtsalt otse kõnealustele direktiividele, kuid teised töötavad välja täiesti uue õigusakti, mis on mõeldud nende nõuete korrektseks ülevõtmiseks.

Sellisel juhul kulutab ülevõtmine riigi ametiasutuste ressursse, kuid ei loo mingit lisaväärtust ohutuse või keskkonnakaitse seisukohast.

1.3. Siseturu toimimine

Raamdirektiiv nõuded on kohustuslikud alates 1. juulist 2005 kõigi T1, T2 ja T3 kategooria uute traktoriliikide suhtes ja alates 1. juulist 2009 kõigi nimetatud kategooriate uute traktorite suhtes. Ülejäänud sõidukikategooriate (T4, T5, C, R ja S) puhul ei ole kogu sõiduki ELi tüübikinnitus veel kohustuslik. Teatavate kategooriate puhul on see vabatahtlik, st sõltub tootja valikust. Teiste puhul ei ole kõik erinõuded ELi tasandil veel ühtlustatud, seega ei ole kogu sõiduki ELi tüübikinnitus veel kättesaadav.

Lisaks tuleb eri alternatiivide vahel valimisel arvestada ka seda, kas nõuete täitmine kohustuslikus korras oleks VKEdele (näiteks haagiste tootjad ja lõppkasutajad) liiga kulukas. Üks alternatiivne võimalus oleks

koostada nõuded, kuid jätta kogu sõiduki tüübikinnitus nende kategooriate puhul vabatahtlikuks (tootja valikul), võimaldades nii kogu sõiduki ELi tüübikinnitust (või osade tüübikinnitust) nende – suuremate – tootjate jaoks, kellele see kasulik on. Selle puudus võib olla see, et liikmesriigid peaksid siiski säilitama siseriiklikud eeskirjad ja nõuded paralleelselt ELi määrusega. Samuti tuleks arutada seda, kas kohustuslik kogu sõiduki ELi tüübikinnitus on soovitatav liiklusohutuse või keskkonnakaitse seisukohast (seda enam, et heitgaase käsitlevad nõuded on juba kohustuslikud kõigi traktorite puhul).

2. SUBSIDIAARSUSE ANALÜÜS

Enne ELi tüübikinnituse kehtestamist põllutöömehhanade suhtes koostati eeskirjad liikmesriikide tasandil. Liikmesriikide koostatud eeskirjad olid sageli erinevad ja tootjad, kes müüsid mitmel turul, pidid muutma oma toodangut sõltuvalt liikmesriigist, mille jaoks nende tooted ette nähtud olid, ja laskma sõidukeid katsetada igas liikmesriigis, mis oli aeganõudev ja kallis. Järelikult takistasid erinevad riiklikud eeskirjad toodetega kauplemist (erinev konstruktsioon, tootmine, levitamine ja müügijärgne hooldus igas liikmesriigis) ja mõjutasid negatiivselt siseturu loomist ja toimimist.

Seega oli vaja kehtestada teatavates valdkondades (näiteks liiklusohutus, tööhutus ja keskkonnakaitse) standardid ELi tasandil. Selleks koostati raamdirektiiv 2003/37/EÜ, mis põhineb EÜ asutamislepingu artikliil 95 ja mille eesmärk oli siseturu loomine, tagades samal ajal ohutuse ning tervise- ja keskkonnakaitse kõrge taseme. See eesmärk on kehtiv ka täna, kuna liidu tegevus on vajalik siseturu killustumise vältimiseks ning kõrge ja ühtlase kaitsetaseme tagamiseks kogu Euroopas. Selle õigusraamistiku muudatusi tuleb hinnata subsidiaarsuse põhimõtet arvestades, vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 5.

3. ELI ALGATUSE EESMÄRK

3.1. Üldine eesmärk

Lihtsustamine toetub komisjoni võetud kohustusele tegutseda parema õigusloome põhimõtete kohaselt. Sõidukite tüübikinnituse õigusraamistiku lihtsustamine on kooskõlas ka eri sidusrühmade ootusi koondava CARS 21 aruande¹ soovitustega. Nüüd kohaldatakse sama protsessi põllutöömehhanade suhtes, et lahendada probleeme, mille komisjon on sidusrühmadega konsulteerimise põhjal välja selgitanud. Lihtsustamise üldised eesmärgid on seega vähendada õiguslikku ebaselgust, kaotada ressursimahukas õigusaktide ülevõtmine ja muuta ELi tüübikinnitussüsteem kohaldatavaks suurema hulga põllutöömehhanade suhtes.

3.2. 1. eesmärk: Olemasoleva õigustiku lihtsustamine (kehtivate direktiivide kehtetuks tunnistamise kaudu).

Praegune regulatiivne süsteem on väga killustatud, koosnedes raamdirektiivist, 23 üksikasjalikust tehnilisest direktiivist, 36 muutmisdirektiivist ja vastavatest siseriiklikku õigusesse üle võetud tekstidest. Lihtsustamise eesmärk on lahendada see keerukus ja hinnata, milline regulatiivne lähenemisviis võimaldaks vähem aeganõudvat ja vähem koormavat kohandamist tehnika arenguga. Selgem, struktureeritum ja ühtlasem õigusakt oleks kooskõlas ka parema õigusloome põhimõttega, mis on komisjoni jaoks oluline eesmärk.

3.3. 2. eesmärk : Parem reguleerimissuutlikkus tulevase õigustiku jaoks (uue paralleelse lähenemisviisi kaudu, kasutades viiteid rahvusvahelistele standarditele)

Lihtsustamise teine osa on tehniliste üksikasjade kaotamine ELi direktiividest ja nende asendamine viidetega rahvusvaheliste organisatsioonide (näiteks ÜRO Euroopa Majanduskomisjon, OECD, CEN/CENELEC ja ISO) standarditele, mis on nii ELis kui ka väljaspool üldiselt aktsepteeritud. Tingimuseks on, et need standardid peavad vastama praegu kehtivate direktiividega tagatud kaitsetasemele.

¹ „21. sajandi konkurentsivõimeline mootorsõidukite reguleerimissüsteem”,
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

3.4. 3. eesmärk: ühtse turu väljakujundamine

Raamdirektiivi kohaselt ei ole kogu sõiduki ELi tüübikinnitussüsteem kohustuslik kategooriatele T4, T5, C, R ja S, kuid direktiivi kohaselt võivad tootjad vabatahtlikult taotleda (kogu sõiduki) ELi tüübikinnitust nende kategooriate sõidukitele. Siiski ei ole nende kategooriate tehnilisi nõudeid veel paljude elementide kohta koostatud ning kogu sõiduki ELi tüübikinnituse saamise võimalus on seega vaid teoreetiline, hoolimata direktiivi sätetest: nende kategooriate sõidukid saavad taotleda kogu sõiduki tüübikinnitust vaid siseriiklike õigusaktide kohaselt. Sellest järeldub, et eri riikide turule juurdepääsu saamiseks võib sama sõiduk vajada kogu sõiduki tüübikinnitust mitmest liikmesriigist. Lihtsustamine pakub võimaluse täiendada ELi õigusraamistikku nende sõidukikategooriate puhul, nii et nende puhul kehtiks ühtne ELi süsteem ja neil oleks juurdepääs kogu Euroopa turule.

4. POLIITIKAVALIKUD

Nimetatud eesmärkidel hinnati järgmisi poliitikavalikuid:

4.1. Lihtsustamine I: Olemasoleva õigustiku lihtsustamine (kehtivate direktiivide kehtetuks tunnistamise kaudu)

a) 1. võimalus: Poliitika muutmata jätmine

Kehtivat õigusraamistikku ei muudeta: endiselt määratakse raamdirektiivis kindlaks ELi tüübikinnitussüsteem ning tehnilised nõuded kehtestatakse eraldi direktiividega, mis nõuaksid ülevõtmist siseriiklikesse õigusaktidesse. Muutmisdirektiivid tuleks samuti siseriiklike õigusaktide abil üle võtta.

b) 2. võimalus: Kehtiva raamistiku asendamine kahe määrusega

Kehtivad direktiivid tunnistatakse kehtetuks. Uus kaasotsustamismenetluse teel vastu võetud raammäärus sisaldaks ELi tüübikinnitussüsteemi peamisi nõudeid, samas kui kõik üksikasjalikud tehnilised nõuded koondatakse ühte rakendusmäärusesse, mis võetakse vastu tulevikus komiteemenetluse kaudu ja mida oleks lihtsam ajakohastada.

c) 3. võimalus: Kehtiva raamistiku asendamine piiratud hulga temaatiliste määrustega

Sama nagu 2. võimalus, kuid üksikasjalikud tehnilised nõuded oleksid koondatud näiteks kolme temaatilisse rakendusmäärusesse, mis võetakse vastu komiteemenetluse kaudu. Nõuded võiks koondada teemade kaupa, näiteks keskkonna, liiklusohutuse ja tööohutusega seotud aspektid².

Kui 2. ja 3. võimaluse vaheline erinevus on üsna väike, siis erinevus 1. võimalusest on oluline. Kasutades direktiivi asemel õigusaktina määrust, kaotavad 2. ja 3. võimalus liikmesriikide jaoks ülevõtmise vajaduse ja komisjoni jaoks ülevõtmise kontrollimise vajaduse, samuti välditaks nii lahknevusi siseriiklike ülevõtmisaktide vahel. Paralleelse lähenemisviisi kaudu saaks kaasseadusandja keskenduda teemadele, mida peavad otsustama nõukogu ja parlament, ning delegeerida tehnilised ja haldusküsimused komisjonile, ilma samas kontrolli kaotamata (komiteemenetluse suhtes kohaldataks kontrolliga regulatiivmenetlust, mis tagaks kaasseadusandja lõpliku kontrolli ka komiteemenetluse õigusaktide puhul).

4.2. Lihtsustamine II: Parem reguleerimissuutlikkus tulevase õigustiku jaoks (uue paralleelse lähenemisviisi kaudu, kasutades viiteid rahvusvahelistele standarditele)

a) 1. võimalus: Poliitika muutmata jätmine

Kehtivat raamistikku ei muudeta, järgida tuleb 24 eri direktiivis kehtestatud nõudeid ja katsemenetlusi.

b) 2. võimalus: Võimaluse korral kasutada viiteid ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadele

² Praegu ei ole rakendusmääruste täpset arvu veel kindlaks määratud.

Kui ÜRO Euroopa Majanduskomisjon on määratlenud samaväärsed tehnilised standardid, tuleks ELi direktiivide sätteid kehtetuks tunnistada ja asendada viitega neile rahvusvahelistele standarditele, nagu on tehtud mootorsõidukite puhul üldise ohutuse määruses. Selle valiku puhul on mitu võimalust, mida tuleb hinnata:

- Täielik viitamine, kus tekst kopeeritakse ja avaldatakse täielikult ELi poolt
- Lihtne fikseeritud (staatiline) viitamine, kus ELi õigusaktis viidatakse kindlal kuupäeval kehtivale rahvusvahelisele eeskirjale
- Üldine (dünaamiline) viitamine, kus ELi õigusaktis viidatakse rahvusvahelise standardiorganisatsiooni eeskirjale, kuid ilma kuupäevata (avatud ajakohastamisele).
- Õiguskindluse ja ELi õigusaktide kontrollimise seisukohast ei ole viimane võimalus (dünaamiline viitamine) vastuvõetav; seda rohkem ei analüüsitud.

c) 3. võimalus: Kasutada viiteid kõigile asjakohastele rahvusvahelistele standarditele

Nagu võimalus b, kuid nüüd saab viidata ka OECD, CEN/CENELEC ja ISO standarditele. OECD on kehtestanud übermineku puhul kaitsvate konstruktsioonide katsestandardid, mida ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjades ei ole; mõnes muus valdkonnas on olemas ainult CEN/CENELEC või ISO standardid.

4.3. Ühtse turu väljakujundamine

a) 1. võimalus: Poliitika muutmata jätmine

Raamdirektiivi kohaldamisala ei muudeta, kogu sõiduki ELi tüübikinnitus jääb valikuliseks, kuid T4, T5, C, R ja S kategooriate puhul *de facto* kättesaadamatuks. Kuna tehnilisi nõudeid ei muudeta, peab siseriiklike tüübikinnituste ja ELi eri liikmesriikides turulepääsu saamiseks täitma erinevaid siseriiklikke tüübikinnitusnõudeid.

b) 2. võimalus: **Täiendada** ELi tüübikinnitusnõudeid ja muuta ELi tüübikinnitus **kohustuslikuks** kõigi sõidukikategooriate puhul

ELi tüübikinnitusnõudeid täiendatakse nende kategooriate osas, mida need praegu (täielikult) ei hõlma. Teatavate elementide puhul puuduvad tehnilise vastavuse nõudeid täiendatakse. Kogu sõiduki ELi tüübikinnitus muudetakse **kohustuslikuks** kõigi kategooriate suhtes, mida raamdirektiiv praegu hõlmab, see tähendab, et T4, T5, C, R ja S kategooria sõidukid ei pea enam läbima siseriiklikku tüübikinnitusmenetlust: nad peavad üksnes täitma ELi tüübikinnituse nõuded ja saavad seejärel juurdepääsu kõigile turgudele.

c) 3. võimalus: **Täiendada** ELi tüübikinnitusnõudeid, kuid jätta ELi kogu sõidukit hõlmav tüübikinnitussüsteem **teatavate kategooriate puhul vabatahtlikuks** (T4, T5, C, R ja/või S).

Nagu ka 2. võimaluse puhul, täiendatakse ELi õigusakte, kuid kogu sõiduki ELi tüübikinnitus jääks nende kategooriate puhul vabatahtlikuks. See võimaldaks tootjal valida liikmesriigi tüübikinnituse või ELi kogu sõiduki tüübikinnituse vahel, viimane maksaks tõenäoliselt rohkem, kuid selle eeliseks oleks otsene juurdepääs kogu siseturule. Tootjal oleks stiimul valida maksimaalset kasumit pakkuv variant.

Mitme sidusrühma pakutud alternatiiv oleks muuta selle võimaluse raames mõned nõuded kohustuslikuks. Näiteks on nimetatud pidurisüsteeme, valgustussüsteeme ja märgistust. See võimaldaks ühtlustada need elemendid kogu Euroopas ja kehtestada teatav minimaalne vastuvõetav liiklusohutuse tase. Kõigi traktorite puhul kehtib see juba heitgaase käsitlevate nõuete puhul.

5. MÕJUDE ANALÜÜS

5.1. Lihtsustamine I: Olemasoleva õigustiku lihtsustamine (kehtivate direktiivide kehtetuks tunnistamise kaudu)

Ettepaneku kasutada määrusi on teinud parlament ja sidusrühmad, kes on kritiseerinud praeguse õigusraamistiku tarbetut keerukust ning palunud komisjonil võtta meetmeid olukorra lahendamiseks.

Tüübikinnitussüsteemi toetatakse, kuid see vajab ajakohastamist.

Tõestatud on, et direktiivide asemel määruste kasutamine paralleelse lähenemisviisi raames on selgelt kulutõhus pärast 3-4 aastat, viivitus on seotud muutusest tulenevate investeerimiskuludega.

Lihtsustamise kiidavad heaks ka sidusrühmad, kuigi mõned neist rõhutasid, et päevakorras on ka olulisemaid teemasid (näiteks traktorite välja arvamine masinaid käsitlevast direktiivist).

Valik kahe või rohkema määruse vahel ei ole kulude ja tulude seisukohast ilmne, otsus tuleb teha praktilistel alustel.

5.2. Lihtsustamine II: Parem reguleerimissuutlikkus tulevase õigustiku jaoks (uue paralleelse lähenemisviisi kaudu, kasutades viiteid rahvusvahelistele standarditele)

Ülemaailmselt tunnustatud standardite kasutamine, mida kohaldatakse ka üldise ohutuse määruuses mootorsõidukite puhul ning mida sidusrühmad avaliku arutelu käigus saadud vastustes väga toetasid, on kasulik tööstusharule, kuna nende tüübikinnituse saanud tooteid saab siis võimalikult laialt turustada.

Peamine positiivne punkt on õigusaktide lihtsustamine tarbetute korduste kaotamise teel. See on kasulik kõigile käesoleva õigusaktiga seotud isikutele, nii tüübikinnituse eest vastutavatele siseriiklikele ametiasutustele kui ka tootjatele, kelle sõidukitüübid peavad neile nõuetele vastama. Eriti on see kasulik VKEdele, kellel on regulatiivküsimumustega tegelemiseks piiratud ressursid.

Tõlkimise seisukohast näitab uuring, et suurt kasu ei ole oodata, kuna õiguskindlus nõuab, et sellised dokumendid peavad olema kättesaadavad kõigis liidu ametlikes keeltes. ÜRO Euroopa Majanduskomisjon ja OECD koostavad tekste ainult prantsuse ja inglise keeles, seega peab EL tegelema ülejäänud keeltega (vähenemine ühe keele võrra võrreldes praeguse olukorraga, kus üks originaal tuleb tõlkida kõigisse teistesse keeltesse).

Mõningast kulude vähenemist võib tuua rahvusvahelistel koosolekutel osalemise teatav vähenemine.

Tüübikinnituse kulude vähendamine näib võimalik, kuid piiratud määral. Praegu on mõnel osal (näiteks esilaternal) rohkem kui üks tüübikinnitus (komplekt dokumente ja märgistusi), mis tekitab teatavaid lisakulusid. Samal ajal on selline tarbetute korduste kaotamine kasulik ka siseriiklikele ametiasutustele, kes peavad neid õigusakte kohaldama.

Rahvusvahelistele standarditele viitamisel tuleb määruuses alati sätestada, et EL saab tegutseda sõltumatult, et vajaduse korral muudatusi sisse viia.

Erijuhtum on kehtiv direktiiv traktorite heitgaase käsitlevate nõuete kohta. Kuna selle tehniline sisu on juba täielikult vastavusse viidud väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate direktiiviga 97/68/EÜ, tunnistatakse lihtsustamise raames traktorite direktiiv kehtetuks ja viidatakse täielikult direktiivile 97/68/EÜ, ilma et see mõjutaks tehnilist sisu.

Kokkuvõtteks kaldub hindamine toetama viitamist rahvusvahelistele standarditele.

5.3. Ühtse turu väljakujundamine

Kuna kehtivad direktiivid ei ole täielikud, on vaja täiendavaid siseriiklike õigusakte. ELi süsteemi täiendamine ja selle kohustuslikuks muutmine võiks olukorda muuta ja tuua pikaajalist kasu. Täielikku süsteemi nähakse kasulikuna, kuid on tõendatud, et selle kohustuslikuks muutmine tooks tõsiseid ja ebasoovitavaid kulusid tööstusharu jaoks, eriti VKEdele. See võib sõiduki kategooriate lõikes erinev olla,

sõltuvalt väikeseeriaste tüübikinnituse võimalustest. See korraldus, mis on võimalik ka kehtiva raamdirektiivi kohaselt, lubab tootjatel ja siseriiklikel ametiasutustel kasutada lihtsamat ja odavamast tüübikinnitusmenetlust, kuid sõiduk peab vastama samale kaitsetasemele.

Kui süsteem jääks teatavate kategooriate puhul vabatahtlikuks, võib mõnel turul pakutav kaitsetase olla madalam kui teistel. Samal ajal peaksid liikmesriigid säilitama siseriiklikud õigusaktid. Tootjate jaoks oleks see odavaim võimalus, kui nad müüvad ainult piiratud hulgas riikides. See oleks oluline VKEde jaoks, eriti haagiste ja pukseeritavate masinate valdkonnas.

6. VÕIMALUSTE VÕRDLUS JA JÄRELDUSED

Eri võimaluste mõju kokkuvõte kõigi eesmärkide puhul

Eesmärk	Poliitikavalikud	Kriteeriumid					Järeldus ³
		tulemuslikkus		tõhusus		sidusus	
1. Olemasoleva õigustiku lihtsustamine (kehtivate direktiivide kehtetuks tunnistamise kaudu)	1 - Poliitika muutmata jätmine	0		0		~	0
	2 - Kehtiva raamistiku asendamine kahe määrusega	reguleeriva raamistiku lihtsustamine	+	esmased kulutused	-	parem kui praegune olukord	+
				väike kiireloomuliste küsimuste hilineamise oht	-		
				kulude vähenemine pikaajalises plaanis	+		
				kiire kohandamine tehnika arenguga tulevikus	+		
	3 - Kehtiva raamistiku asendamine piiratud hulga temaatiliste määrustega	reguleeriva raamistiku lihtsustamine	+	esmased kulutused	-	veelgi positiivsem (suurem selgus tööstusharu jaoks)	+
				väike kiireloomuliste küsimuste hilineamise oht	-		
				lihtsam töötlemine	+	lihtsustamine ja ratsionaliseerimine: suurem sidusus ekspertide jaoks	+
				kulude vähenemine pikaajalises plaanis	+		
				rakendusmeetmed võetakse vastu lähiajal	+		

³ Selgitus: 0 tähendab „neutraalne” (muutust pole)
+ tähendab „parem”

Eesmärk	Poliitikavalikud	Kriteeriumid						Järeldus
		tulemuslikkus		tõhusus		sidusus		
2 - Lihtsustamine: Parem reguleerimissuutlikkus tulevase õigustiku jaoks (uus paralleelne lähenemisiis ja rahvusvaheliste standardite kasutamine)	1 - Poliitika muutmata jätmine	0		0		0		0
	2 - Kasutada viiteid ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadele	lihtsustamine	+	kulude ja halduskoormuse väike vähenemine	+	suurem selgus tööstusharu ja ametiasutuste jaoks	+	.
		korduste vähendamine	+	menetluste parem haldamine	+			
				UNECE tekstid tuleb samuti tõlkida ja avaldada, nagu ELi õigusaktid	0			
				nõuete nõrgestamise oht	-			
	3 - Kasutada viiteid kõigile asjakohastele rahvusvahelistele standarditele	lihtsustamine	++	OECD tekstid tuleb samuti tõlkida ja avaldada, nagu ELi õigusaktid ja UNECE eeskirjad	0	sama kui 2.2		.
		korduste vähendamine	++	kulude ja halduskoormuse vähenemine	+			
				menetluste parem haldamine	+			
				nõuete nõrgestamise oht	-			

Eesmärk	Poliitikavalikud	Kriteeriumid				Järeldus	
		tulemuslikkus	tõhusus		sidusus		
3 - Ühtse turu väljakujundamine	1 - Poliitika muutmata jätmise	0	0		0	0	
	2 - Täiendada ELi tüübikinnitusnõudeid ja muuta ELi tüübikinnitus kohustuslikuks kõigi sõidukikategooriate puhul	siseturu väljakujundamine (kohustuslik)	+	uute nõuete suured kulud T4.2, T5, R ja S puhul	-		0
				juurdepääs suuremale turule väiksema halduskoormusega	+		
				vaja on uusi konkreetseid tehnilisi nõudeid	-		
				suurem liiklusohutus	+		
				ühtlustatud kujundusega seotud võit	+		
	3 - Täiendada ELi tüübikinnitusnõudeid; jätta ELi kogu sõidukit hõlmav tüübikinnitusüsteem teatavate kategooriate puhul vabatahtlikuks (T4, T5, C, R ja/või S)	siseturu väljakujundamine (vabatahtlik)	+	võimaldab avada turgu väikseimate kuludega	+		.
				vaja on uusi konkreetseid tehnilisi nõudeid	-		
				suurem liiklusohutus	+		
				ühtlustatud kujundusega seotud võit	+		

Kokkuvõtteks on eelistatuim võimalus lihtsustada õigusakte, kehtestades kaasotsustamismenetlusel põhineva määruse koos piiratud hulga komiteemenetluse kaudu vastu võetavate rakendusmäärustega, kasutades võimalikult palju olemasolevaid UNECE, OECD, ISO ja CEN/CENELEC standardeid; tehnilisi sätteid tuleb täiendada, nagu on ette nähtud ka raamdirektiivis; osa liiklusohutusega seotud nõudeid tuleb muuta kohustuslikuks (nagu on juba tehtud kõigi traktorite heitgaase käsitlevate nõuete puhul).

7. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

Eraldi süsteemi ei ole ette nähtud, kuid rakendusmeetmete järelevalveks kasutatakse komisjoni põllumajandustraktorite töörühma.

LISA

1. eesmärk: Õigusraamistiku lihtsustamine paralleelse lähenemisviisi kaudu						
Näitajad	1. võimalus		2. võimalus		3. võimalus	
		<i>Meetmeid ei võeta</i>		<i>Kehtiva raamistiku asendamine kahe määрусega</i>		<i>Kehtiva raamistiku asendamine [nelja] määрусega</i>
Kulud						
EL27 aastased kulud	29 160 kuni 2 435 400 eurot keskmiselt 533 993 eurot		7 560 kuni 1 217 700 eurot keskmiselt 320 153 eurot			
Alginvesteeringu kulud			18 225 kuni 3 653 100 eurot keskmiselt 909 225 eurot			
Tulud						
Kumulatiivne tulu (kulud sisaldavad 2 % aastast tõusu ja 3,5 % diskontomäära)		Aasta	Alumine piir	keskmine	Ülemine piir	
		1	3375 eurot	- 695 385 eurot	- 2 435 400 eurot	
		5	86 690 eurot	129 430 eurot	2 261 461 eurot	
		10	184 219 eurot	1 094 970 eurot	7 759 675 eurot	

KULUDE JA TULUDE VÕRDLUSTABEL

2. eesmärk : Lihtsustamine rahvusvaheliste standardite kasutamise kaudu						
Näitajad	1. võimalus		2. võimalus		3. võimalus	
		<i>Poliitika muutmata jäätmine</i>		<i>Võimaluse korral kasutada viiteid ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadele</i>		<i>Kasutada viiteid kõigile asjakohastele rahvusvahelistele standarditele</i>

Kulud			
Tüübikinnituskulud	Keskised kulud ühe tüübi (osa) kohta: 15 000 eurot Ühe kogu sõiduki tüübikinnituse kulu võib olla üle 100 000 euro.		
Tõlkimiskulud			
Koosolekutel osalemise aastane personalikulu	Hinnanguline keskmine aastane kulu EL,UNECE,OECD, ISO & CEN koosolekutel osalemiseks: 1 135 085 eurot (vahemikus: 310 536 kuni 2 608 200 eurot)		Hinnanguline keskmine aastane kulu koosolekutel osalemiseks kehtivatele standarditele viitamise korral: 1 078 331 eurot (vahemikus: 279 482 kuni 2 608 200 eurot)
EL27 investeerimiskulud			909 225 eurot (vahemikus: 18 225 kuni 3 653 100 eurot)
Tulud			
Tüübikinnituskulude aastane kokkuvõide			0
Aastane keskmine kokkuvõide koosolekutel osalemise pealt			31 054 eurot (vahemikus: 0 eurot kuni 56 754 eurot)
Tõlkimine			0

3. eesmärk: Reguleeriva raamistiku täiendamine				
Näitajad	1. võimalus	2. võimalus		3. võimalus
	<i>Poliitika muutmata jätmine</i>	<i>Täiendada ELi tüübikinnitusnõudeid ja muuta ELi tüübikinnitus kohustuslikuks kõigi sõidukikategooriate puhul</i>		<i>Täiendada ELi tüübikinnitusnõudeid, kuid jätta ELi kogu sõidukit hõlmav tüübikinnitusüsteem teatavate kategooriate puhul vabatahtlikuks (T4, T5, C, R ja S)</i>
Kulud				
Hinnanguline keskmine kulu sõidukikategooria kohta (1)		T4.1	0 eurot	Sama mis 2. võimaluse puhul
		T4.2	112 500 000 eurot	
		T4.3	0 eurot	
		T5	40 625 000 eurot	
		C	0 eurot	
		R	200 195 313 eurot	
		S	257 812 500 eurot	
Hinnanguline keskmine aastane halduskulu (2)		36 190 000 eurot		
Kogukulud (1+2)		647 322 813 eurot (vahemikus: 364 440 000 kuni 996 565 000 eurot)		
EL27 keskmine investeerimiskulu ⁴		32 980 000 eurot* (vahemikus: 3 860 000 kuni 62 100 000 eurot)		
Tulud				
Hinnanguline kokkuhoid õnnetuste pealt		€50,750,409		
Hinnanguline keskmine kumulatiivne tulu (kulud sisaldavad 2 % aastast tõusu ja 3,5 % diskontomäära)		1. aasta : – 629 552 403 eurot 5. aasta : – 3 057 835 295 eurot 10. aasta : – 5 900 418 586 eurot		
Tulu standardiseerimisest (kokkuhoid ostjate jaoks)		T4.2 Kategooria: keskmine tulu 22 500 000 eurot 9 000 aastas registreeritud sõiduki pealt R- kategooria: keskmine tulu 68 750 000 eurot 125 000 aastas registreeritud sõiduki pealt S-kategooria: keskmine tulu 812 500 000 eurot		

		500 000 aastas registreeritud sõiduki pealt
--	--	---