

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 23.7.2010
SEC(2010) 934 окончателен

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Придружаващ документ към

**Предложение за
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
относно изисквания за одобрение на типа на селскостопански превозни средства**

Обобщение на оценката на въздействието

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

ОБОБЩЕНИЕ

В течение на последните 35 години системата за одобрение на типа на селскостопански превозни средства се разви от обикновен документ за хармонизация (Директива 74/150/ЕИО) до система, с която се установяват адекватни гранични стойности по отношение на безопасността по пътищата и опазването на околната среда. Понастоящем тя се нуждае от модернизация, рационализация, опростяване и допълване.

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРОБЛЕМА

Комисията определи три основни проблема, свързани със съществуващите разпоредби за одобрение на типа на селскостопанските превозни средства:

1.1. Липса на правна и регулаторна яснота и затруднено административно управление

Счита се, че съществуващата понастоящем система, която се прилага към селскостопанските превозни средства, е твърде сложна и че поради това е подходящо тя да бъде опростена и хармонизирана в международен план. Приема се, че по принцип с настоящото предложение не се предлага увеличаване на строгостта на техническите изисквания.

Одобрението на типа на селскостопанските превозни средства претърпя значително развитие през последните тридесет и пет години: Същността му се промени от система, основана на съществуващите национални изисквания, предназначена да направи възможна свободната търговия между държавите-членки, до система, основана на задължителното одобрение на типа на комплектовани превозни средства (ОТКПС) за повечето категории превозни средства, чиято цел е осигуряване на високо равнище на защита на здравето, безопасността и околната среда.

Освен това много директиви съдържат препратки към международни правила и стандарти, като например тези на ИКЕ на ООН, които са обект на изменения. Най-важното обаче е това, че разностранният характер на разпоредбите по отношение на одобрението на типа на селскостопанските превозни средства води до липса на правна и регулаторна яснота. Производителите и регулаторните органи трябва подробно да познават около 60 директиви и да гарантират, че са в течение на всички изменения към международните стандарти, както и че прилагат тези изменения. Описаната система е твърде сложна, което води до допълнителни разходи за администрациите и производителите. МСП, които работят на този пазар, са от най-засегнатите от това положение на нещата.

В качеството си на обща рамка, системата за одобрение на типа се признава за ефикасен подход към проблеми в различни области (пътна безопасност, охрана на труда, околна среда). Много заинтересовани страни поискаха Комисията да опрости регулаторната рамка, за да бъде създаден по-лек и отнемащ по-малко време подход към одобряването на типа.

1.2. Транспозиция, която поглъща много ресурси, но която е без добавена стойност

В рамковата директива и свързаните с нея директиви се определят технически изисквания, които трябва да бъдат спазвани при издаване на одобрение на ЕС на типа. Текстовете на директивите, както и приложенията към тях, са много подробни и на практика не оставят на държавите-членки възможност за тълкуване при тяхното транспониране. Поради това някои държави-членки просто правят пряка препратка към посочените директиви, докато други разработват напълно нов законодателен текст, който е предназначен да транспонира правилно изискванията.

В този случай при транспонирането се използват ресурсите на националните администрации, без това да води до ползи от гледна точка на безопасността или опазването на околната среда.

1.3. Функциониране на вътрешния пазар

Изискванията, определени в рамковата директива, са задължителни от 1 юли 2005 г. за всички нови типове трактори от категории T1, T2, T3, и ще станат задължителни за всички нови трактори от посочените категории от 1 юли 2009 г. За останалите категории превозни средства (T4, T5, C, R и S) одобрението на типа за комплектовано превозно средство все още не е задължително. За някои категории то съществува като възможност, т.е., прави се по преценка на производителя. За други категории не всички специални изисквания са били хармонизирани на европейско равнище и одобрението на ЕС на типа на комплектовани превозни средства не е възможно.

Друго съображение, което трябва да се вземе предвид, когато се прави избор между различните възможности, е дали завършването на изграждането на системата за одобряване ще бъде твърде скъпо за МСП, като например производителите на ремаркета и крайните потребители, ако то стане *задължително*. Една от възможностите би била да се допълнят изискванията, но одобрението на типа на комплектовани превозни средства от тези категории да се остави *незадължително* (по избор на производителя), като се разреши цялостното одобрение на типа на ЕС за комплектовани превозни средства (или одобрението на типа за компоненти) на онези — по-големи — предприятия, на които то може да донесе полза. В случая недостатъкът би се изразявал в това, че може да се наложи държавите-членки да запазят набор от национални правила и изисквания успоредно с предлагания понастоящем регламент на ЕС. Следва да се проучи също дали задължителното одобрение на ЕС на типа на комплектовано превозно средство е желателно от гледна точка на безопасността и опазването на околната среда (още повече, че изискванията по отношение на изгорелите газове вече са задължителни за всички трактори).

2. АНАЛИЗ НА СУБСИДИАРНОСТТА

Преди установяването на одобрението на ЕС на типа на селскостопанските превозни средства бяха установени разпоредби на равнището на държавите-членки. Приетите от държавите-членки разпоредби често се различаваха помежду си и производителите, които присъстваха на различни пазари, бяха задължени да внасят промени в продукцията си в зависимост от държавата-членка, за която тя бе предназначена, а произведените от тях превозни средства биваха изпитвани във всяка държава-членка, което отнемаше много време и средства. Вследствие на това различните национални правила създаваха пречки пред търговията (различни дизайни, производство, дистрибуция и следпродажбено обслужване във всяка държава) и се отразяваха неблагоприятно върху изграждането и функционирането на вътрешния пазар

Поради това за някои области (напр. безопасността по пътищата, охраната на труда и опазването на околната среда) бе необходимо да се установят стандарти на равнището на ЕС. За постигането на това бе разработена рамковата директива — Директива 2003/37/ЕО, основаваща се на член 95 от Договора за ЕО, като с нея се целеше установяване на вътрешния пазар, при гарантиране същевременно на високо равнище на защита по отношение на здравето, безопасността и околната среда. Подобна обосновка е в сила и понастоящем, тъй като дейността на Общността е необходима, за да се избегне раздробяването на вътрешния пазар и за да се постигне високо и еднакво равнище на защита в цяла Европа. Всяка промяна на посочената регулаторна рамка ще бъде оценявана по отношение на съответствието ѝ с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора за ЕО.

3. ЦЕЛИ НА ИНИЦИАТИВАТА НА ЕС

3.1. Обща цел

Инициативата за опростяване е в съзвучие с поетия от Комисията ангажимент да работи в съответствие с принципите за по-добро регулиране. Опростяването на регулаторната рамка за одобрението на типа на превозните средства освен това е в съответствие с препоръките на CARS

21¹, където са отразени очакванията на различните заинтересовани страни. Прилагането на този процес към селскостопанските превозни средства има за цел да предложи решение на проблемите, определени от Комисията въз основа на допитване до заинтересованите страни. Поради това общите цели на инициативата по опростяване са намаляването на правната неяснота, отменянето на изискващото много ресурси транспониране и преходът към по-добро обхващане на посочените селскостопански превозни средства от системата на ЕС за одобрение на типа.

3.2. Цел №1: Опростяване на съществуващите достижения на правото (чрез отмяна на съществуващите директиви).

Съществуващата понастоящем регулаторна структура е твърде фрагментирана, като в нейния състав влизат рамковата директива, 23 подробни технически директиви, 36 директиви за внасяне на изменения и пълният комплект от съответни актове за транспониране в националните законодателства. Инициативата за опростяване цели да предложи решение за посочената сложна система и да определи кой регулаторен подход би позволил по-бързо и по-лесно приспособяване към техническото развитие. По-ясно, по-добре структурирано и последователно законодателство би съответствало също така на ангажимента за по-добро правно регулиране, което е важна цел на Комисията.

3.3. Цел №2: Увеличен капацитет за регулиране с оглед на бъдещи достижения на правото (чрез нов подход с разделяне на отговорностите с използване на международни стандарти)

Друга част от инициативата за опростяване е премахването на техническите подробности от директивите на ЕК и заменянето им с препратки към стандарти, установени от международни организации, като например ИКЕ на ООН, ОИСП, CEN/CENELEC и ISO, широко признати както в ЕС, така и извън него. Условие за това е посочените стандарти да осигуряват равнище на защита, равностойно на осигуряването от действащите понастоящем директиви.

3.4. Цел №3: Завършване на изграждането на единния пазар

Според рамковата директива и въпреки че това по принцип е предвидено в нея, системата на ЕС за одобряване на типа на комплектовани превозни средства не е задължителна за категории T4, T5, C, R и S, а според текста на директивата, производителите могат да кандидатстват на доброволна основа за одобрение на ЕО на типа за (комплектовани) превозни средства от посочените категории. За посочените категории обаче все още не са установени технически изисквания по отношение на множество аспекти и независимо от разпоредбите на директивата, възможността да се получи одобрение на ЕО на типа за комплектовани превозни средства е все така теоретична: превозните средства от посочените категории могат да получат одобрение на типа за комплектовани превозни средства само според националното законодателство. От посоченото следва, че за да получи достъп до различните национални пазари, е възможно едно и също превозно средство да трябва да получи одобрение на типа за цяло превозно средство в различни държави-членки. Инициативата за опростяване е възможност да се завърши изграждането на регулаторната рамка на ЕС за посочените категории превозни средства, така че те да могат да се възползват от единната система на ЕС, която дава достъп до целия европейски пазар.

4. ВАРИАНТИ НА ПОЛИТИКАТА

Бяха разгледани следните възможности за постигането на посочените цели:

4.1. Опростяване I: Опростяване на съществуващите достижения на правото (чрез отмяна на съществуващите директиви)

а) Вариант 1: Без промяна на политиката

¹ „Конкурентоспособна автомобилна нормативна уредба за 21-ви век“, <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

Няма да бъде внесена никаква промяна в съществуващата регулаторна рамка: рамковата директива ще продължава да определя системата на ЕС за одобрение на типа, докато техническите изисквания ще продължат да се определят по силата на отделни директиви, което налага транспониране в националните законодателства. Директивите по изменение също ще изискват транспониране с помощта на актове на националното законодателство.

б) **Вариант 2: Замяна на съществуващата рамка с два регламента**

Съществуващите директиви ще бъдат отменени. Приет по процедурата за съвместно вземане на решения нов основен регламент ще съдържа основните изисквания на системата на ЕС за одобрение на типа, докато всички подробни технически изисквания ще бъдат обединени в единен регламент по прилагането, който трябва да бъде приет и в бъдеще по-лесно актуализиран съгласно процедурата по комитология.

в) **Вариант 3: Замяна на съществуващата рамка с ограничен брой тематични регламенти**

Същото, както във вариант 2, но подробните технически изисквания ще бъдат обединени в (например) три тематични регламента, приети съгласно процедурата по комитология. Изискванията могат да бъдат събрани в групи, свързани с аспектите по отношение на околната среда, тези на безопасността по пътищата и тези на охраната на труда².

Докато разликата между варианти 2 и 3 е по-скоро малка, разликата между тях и вариант 1 е значителна. Чрез преминаване от директивите към законодателния инструмент на регламентите, с варианти 2 и 3 държавите-членки се освобождават от необходимостта да транспонират директивите, а Комисията — от тази да контролира транспонирането, като ще бъдат избегнати всички несъответствия между националните актове по транспонирането. С въвеждането на подхода с разделяне на отговорностите, съзаконодателят може да се съсредоточи върху въпроси, които трябва да бъдат решавани от Съвета и Парламента, и да делегира техническите и административните подробности на Комисията, без да губи контрол (регулаторната процедура с контрол ще бъде приложимата процедура по комитология, с което се гарантира, че крайният контрол ще бъде упражняван от съзаконодателя също и за актовете, приемани по процедурата по комитология).

4.2. Опростяване II: Увеличен капацитет за регулиране с оглед на бъдещи достижения на правото (чрез нов подход за регулиране с разделяне на отговорностите с използване на международни стандарти)

а) **Вариант 1: Без промяна на политиката**

Съществуващата правна рамка, изискванията и процедурите за изпитване, които трябва да бъдат следвани в съответствие с 24-те отделни директиви, няма да бъдат променени.

б) **Вариант 2: Използване, където е възможно, на препратки към правилата на ИКЕ на ООН**

Подобно на онова, което беше въведено за моторните превозни средства в общия регламент за безопасността, където бяха определени равностойни технически стандарти от ИКЕ на ООН, разпоредбите на директивите на ЕО следва да бъдат отменени и заменени с препратки към международните стандарти. Тази възможност може да приеме различни форми, които трябва да бъдат подложени на оценка:

- цялостни препратки, при които текстът изцяло се копира и се публикува от ЕС
- обикновени фиксирани (статични) препратки, при които законодателството на ЕО препраща към международното законодателство, такова, каквото то е към даден момент

² На настоящия етап точният брой на регламентите по прилагането все още е определен.

- общи (динамични) препратки, при които законодателството на ЕО препраща към разпоредбите на международен орган по стандартизация, но без да се посочва конкретен момент (разпоредбите подлежат на актуализация).
- последната възможност (динамични препратки) изглежда неприемлива от гледна точка на правната сигурност и контрола върху законодателството на ЕС; тя не беше подложена на по-нататъшен анализ.

в) Вариант 3: Препратки към всички приложими международни стандарти

Подобно на вариант б), но може да се използват препратки към ОИСР, CEN/CENELEC и ISO. ОИСР въведе т.нар. правилници за системи при преобръщане, които не са достъпни от ИКЕ на ООН; също и в други области, единствените съществуващи стандарти са тези от CEN/CENELEC или ISO. .

4.3. Завършване на изграждането на единния пазар

а) Вариант 1: Без промяна на политиката

Не се променя обхватът на рамковата директива, одобрението на ЕС на типа на комплектовани превозни средства запазва незадължителния си характер, но на практика е неприложимо за категории T4, T5, C, R и S. Без адаптиране към техническите изисквания, ще трябва да се търси съответствие с различните национални изисквания за одобрение на типа, за да се получи достъп до пазара в различните държави-членки на ЕС.

б) Вариант 2: **Допълване** на изискванията на ЕС за одобрението на типа и придаване на **задължителен** характер на одобрението на ЕС на типа за всички категории превозни средства.

Законодателството на ЕС относно одобрението на типа ще бъде допълнено за категориите, които понастоящем не са (напълно) обхванати. Ще бъдат добавени липсващите изисквания за техническо съответствие по отношение на някои аспекти. Одобрението на ЕС на типа на комплектовани превозни средства ще стане задължително за всички категории, които понастоящем са обхванати от рамковата директива, което означава, че няма да се налага превозните средства от категории T4, T5, C, R и S да бъдат подлагани на националните процедури за одобрение на типа: те ще трябва да отговарят само на изискванията за одобрение на ЕС на типа и ще могат да получат достъп до всички пазари.

в) Вариант 3: **Допълване** на изискванията на ЕС за одобрение на типа и запазване на **незадължителния характер** на одобрението на ЕС на типа за комплектовани превозни средства **от някои категории** (T4, T5, C, R и/или S).

Както и при вариант 2, законодателството на ЕС ще бъде допълнено, но одобрението на ЕС на типа за комплектовани превозни средства ще остане незадължително за посочените категории. Това решение ще даде възможност на производителите да избират между национално одобрение за всяка държава-членка или одобрение на ЕС на типа за комплектовано превозно средство, като последното вероятно ще води до по-високи разходи, но ще носи и ползи под формата на осигуряване пряк достъп до целия вътрешен пазар. Производителите биха имали стимул да изберат решението, което води до най-големи ползи.

Алтернативно решение, предложено от много заинтересовани страни, би било някои от изискванията в рамките на настоящия вариант да се направят задължителни. Някои от посочените области са: спирачните системи, светлините и обозначенията. Това би хармонизирало тези аспекти в цяла Европа и би позволило достигането на приемливо минимално ниво на пътна безопасност. За тракторите това решение вече се прилага за изискванията относно емисиите в отработилите газове.

5. АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЯТА

5.1. Опростяване I: Опростяване на съществуващите достижения на правото (чрез отмяна на съществуващите директиви)

Предложението за преминаване към регламенти идва от Парламента и заинтересованите страни; Някои от тях критикуваха ненужната сложност на законодателната рамка в сегашната ѝ форма и поискаха от Комисията да вземе мерки за подобряване на съществуващото положение на нещата.

Системата за одобрение на типа получи всестранна подкрепа, но се нуждае от актуализация.

Доказано е, че след период от 3 или 4 години заради разходите за инвестиции във връзка с промяната, преминаването от директиви към регламенти в рамките на подхода с разделяне на отговорностите е икономически ефективно.

Инициативата за опростяване се приема добре от заинтересованите страни, въпреки че някои подчертаха, че други въпроси от дневния ред следва да бъдат приоритетно разгледани (напр. изключването на тракторите от директивата за машините).

Изборът между два или повече регламента не може да се реши въз основа на съображения за съотношението между разходи и ползи, той следва да бъде направен въз основа на практически доводи.

5.2. Опростяване II: Увеличен капацитет за регулиране с оглед на бъдещи достижения на правото (чрез нов подход с разделяне на отговорностите с използване на международни стандарти)

Преходът към използване на „приети в цял свят“ стандарти — срещнал според отговорите на допитването до обществеността широка подкрепа сред заинтересованите страни — прилаган също и в регламента за общата безопасност на моторните превозни средства, е от полза за промишлеността, тъй като одобрените ѝ продукти биха могли да бъдат предлагани на възможно най-голям пазар.

Най-важният положителен елемент е, че законодателството ще бъде опростено чрез премахването на ненужно дублиране на актове. Това ще бъде от полза на субектите, които работят с въпросното законодателство, независимо дали те са национални органи по одобряване на типа, или производители, чиито превозни средства трябва да отговарят на изискванията за одобрение на типа. То ще бъде от особено голяма полза за МСП, имащи ограничени ресурси, които да посветят на въпросите на регулирането.

Във връзка с необходимостта от преводи, проучванията показват, че не следва да се очакват големи ползи, тъй като правната сигурност налага съответните документи да бъдат достъпни на всички официални езици на ЕО. Издаваните от ИКЕ на ООН и ОИСП документи имат версии само на английски и на френски език, така че ЕО ще трябва да се погрижи за останалите езикови версии (икономия на 1 езикова версия в сравнение със сегашната ситуация, при която една оригинална версия трябва да бъде превеждана на всички други езици).

Известно намаляване на разходите може да се постигне чрез ограничено участие/намаляване на участието в международни срещи.

Намаляване на разходите за одобряването на типа изглежда възможно, но ограничено. Понастоящем някои компоненти (напр. фарове) са обект на повече от едно одобряване (комплекти документация и означения), което води до допълнителни разходи. Същевременно, ограничаването на обема на международното законодателство чрез премахване на ненужното дублиране е от полза и за националните органи, натоварени с неговото прилагане.

Във всички случаи на препратки към международните стандарти регламентът следва да включва разпоредба за това, че ЕС може да действа независимо и да приема при необходимост изменения, които се различават от тях.

Особен случай е съществуващата директива относно изискванията по отношение на изгорелите газове на тракторите. Тъй като нейното техническо съдържание вече е съобразено с Директива 97/68/ЕО за извънпътната подвижна техника, отмяната на директивата за тракторите и прехвърлянето на препратките изцяло към Директива 97/68/ЕО без да се засяга техническото съдържание се счита за опростяване.

Заклучението е, че оценката дава известно предпочитание на този вид препратки към международните стандарти.

5.3. Завършване на изграждането на единния пазар

Тъй като съществуващите директиви не са изчерпателни, необходимо е приемането на допълващо законодателство на национално равнище. Завършването на изграждането на системата на ЕО и придаването ѝ на задължителен характер би могло да промени тази ситуация и да донесе ползи в дългосрочен план. Подобно завършване се смята за полезно, но ако то се направи задължително, това би донесло значителни и нежелателни разходи за промишлеността, и по-специално за много МСП. Това може да се променя във връзка с категорията на превозното средство, в зависимост от възможностите за „одобрение на типа за малки серии“. Подобни мерки, които вече съществуват в наличната рамкова директива, дават на производителите и на националните органи възможност да използват по-лесни и по-евтини процедури за одобряване, като превозното средство трябва да осигурява същата степен на защита.

Ако за някои категории системата продължи да бъде незадължителна, равнището на защита, осигурявано на някои пазари, ще бъде по-ниско, отколкото на други. Същевременно, държавите-членки ще трябва да запазят националното законодателство. Това би бил най-евтиният вариант за производителите, ако те продават продукцията си само в ограничен брой държави. Това би било важно за МСП, особено в сектора на ремаркетата и прикачната техника.

6. СРАВНЕНИЕ МЕЖДУ ВАРИАНТИТЕ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Обобщение на въздействието на различните варианти за всички цели

Цел	Варианти на политиката	Критерии					Заключени е ³
		ефективност		ефикасност		съгласуваност	
Опростяване на съществуващите достижения на правото (чрез отмяна на съществуващите директиви)	Без промяна на политиката:	0		0		~	0
	2- Замяна на съществуващата рамка с два регламента	опростяване на регулаторната рамка	+	първоначални разходи	–	по-добра отколкото в изходното състояние	+
				известен риск от забавяне на спешни въпроси	–		
				намаляване на разходите в дългосрочен план	+		
				бързо приспособяване към техническото развитие в бъдеще	+		
	3- Замяна на съществуващата рамка с ограничен брой тематични регламенти	опростяване на регулаторната рамка	+	първоначални разходи	–	още по-добра (увеличена яснота за промишлеността)	+
				известен риск от забавяне на спешни въпроси	–		
				по-лесна обработка	+	ефекти от улесняването и рационализирането: по-добра съгласуваност за експертите	+
				намаляване на разходите в дългосрочен план	+		
				мерките по прилагане ще бъдат приети в кратък срок	+		

³ Обяснение: „0“ означава „неутрално“ (без промяна)
„+“ означава „подобрене“

Цел	Варианти на политиката	Критерии						Заклучение	
		ефективност		ефикасност		съгласуваност			
2 — Опростяване: Увеличен капацитет за регулиране с оглед на бъдещи достижения на правото (нов подход на разделяне на отговорностите с използване на международни стандарти)	1- Без промяна на политиката	0		0		0		0	
	Използване на препратки към правилата на ИКЕ на ООН	опростяване	+	леко намаляване на разходите и административната тежест		+	подобряване на яснотата за промишлеността и администрациите	+	.
		намаляване на дублирането	+	подобро управление на процедурите		+			
				текстовете на ИКЕ на ООН също се нуждаят от превод, както законодателството на ЕО		0			
				потенциален риск от отслабване на изискванията		—			
	3 - Препратки към всички приложими международни стандарти	опростяване	++	текстовете на ОИСР също се нуждаят от превод и публикуване, както тези на ЕО и ИКЕ на ООН		0	същото като в 2.2		.
		намаляване на дублирането	++	намаляване на разходите и административната тежест		+			
				подобро управление на процедурите		+			
				потенциален риск от отслабване на изискванията		-			

Цел	Варианти на политиката	Критерии					Заклучение
		ефективност		ефикасност		съгласуваност	
3 - Завършване на изграждането на единния пазар	1- Без промяна на политиката	0		0		0	0
	2 – Допълване на изискванията на ЕС за одобрение на типа и придаване на задължителен характер на одобрението на ЕС на типа за всички категории превозни средства.	завършване на вътрешния пазар (задължителна система)	+	Високи разходи на новите изисквания за категории T4.2, T5, R и S	–		0
				достъп до по-широк пазар при по-малка административна тежест	+		
				необходими са нови специфични технически изисквания	-		
				подобряване на безопасността по пътищата	+		
				ползи във връзка с хармонизираните дизайни	+		
	3- Допълване на изисквания за одобрението на ЕС на типа; запазване на незадължителния характер на одобрението на ЕС на типа за комплектовани превозни средства от някои категории (T4, T5, C, R и/или S).	завършване на вътрешния пазар (незадължителна система)	+	възможност за открит пазар при най-ниски разходи	+		.
				необходими са нови специфични технически изисквания	-		
				подобряване на безопасността по пътищата	+		
				ползи във връзка с хармонизирани дизайни	+		

В заключение, предпочитаните варианти биха били опростяване на законодателството чрез въвеждане на приет по процедурата за съвместно вземане на решения регламент, придружен с ограничен брой регламенти по прилагане, приети чрез процедурата по комитология, при възможно най-широко използване на наличните стандарти от ИКЕ на ООН, ОИСП, ISO и CEN/CENELEC; техническите разпоредби следва да се допълнят в съответствие с вече предвиденото в рамковата директива; някои от предписанията относно безопасността по пътищата следва да се направят задължителни (както това е вече направено по отношение на изискванията относно емисиите на тракторите).

7. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

Не се предвижда специална система, но на работната група по селскостопанските трактори на Комисията ще бъде възложено да наблюдава мерките по прилагането.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Цел №1: Опростяване на регулаторната рамка чрез подход с разделяне на отговорностите					
Показатели	Вариант 1		Вариант 2		Вариант 3
	Без промяна на политиката		Замяна на съществуващата рамка с два регламента		Замяна на съществуващата рамка с [4] регламента
Разходи					
Годишни разходи за ЕС-27	от 29 160 EUR до 2 435 400 EUR средно 533 993 EUR		от 7 560 EUR до 1 217 700 EUR средно 320 153 EUR		
Първоначални разходи за инвестиции			от 18 225 EUR до 3 653 100 EUR средно 909 225 EUR		
Ползи					
Съвкупни ползи (разходите включват увеличение от 2 % годишно и дисконтов процент, равен на 3,5 %)		Годи на	Долна граница	Средно	Горна граница
		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

ТАБЛИЦА ЗА СРАВНЕНИЕ НА СЪОТНОШЕНИЕТО МЕЖДУ ПОЛЗИТЕ И РАЗХОДИТЕ

Цел №2: Опростяване чрез използване на международни стандарти			
Показатели	Вариант 1	Вариант 2	Вариант 3
	<i>Без промяна на политиката</i>	<i>Използване, където е възможно, на препратки към правилата на ИКЕ на</i>	<i>Препратки към всички приложими международни стандарти</i>

		ООН	
Разходи			
Разходи за одобряване на типа	Приблизителни средни разходи за тип (компонент): 15 000 EUR Разходите за едно одобрение на типа на комплектовано превозно средство могат да надвишат 100 000 EUR		
Разходи за превод			
Годишни разходи за персонал за участие в заседания	Очаквани средни годишни разходи за участие в заседания на ЕК, ИКЕ на ООН, ОИСР, ISO и CEN: 1 135 085 EUR (от 310 536 EUR до 2 608 200 EUR)		Очаквани средни годишни разходи за участие в заседания при препратки към съществуващи стандарти: 1 078 331 EUR (от 279 482 EUR до 2 608 200 EUR)
Разходи за инвестиции за ЕС-27			909 225 EUR (от 18 225 EUR до 3 653 100 EUR)
Ползи			
Годишни спестени разходи от одобряване на типа			0
Годишни средни спестени разходи от участие в заседания			31 054 EUR (от 0 EUR до 56 754 EUR)
Преводи			0

Цел №3: Допълване на регулаторната рамка				
Показатели	Вариант 1	Вариант 2		Вариант 3
	Без промяна на политиката	Допълване на изискванията за одобрение на ЕС на типа и придаване на задължителен характер на одобрението на ЕС на типа за всички категории превозни средства.		Допълване на изискванията за одобрение на ЕС на типа и запазване на незадължителния характер на одобрението на ЕС на типа за комплектовани превозни средства от някои категории (T4, T5, C, R и S).
Разходи				
Очаквани средни разходи за категория превозно средство (1)		T4.1	0 EUR	подобно на вариант 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	
Очаквани средни годишни административни разходи (2)		36 190 000 EUR		
Общо разходи (1+2)		647 322 813 EUR (от 364 440 000 EUR до 996 565 000 EUR)		
Средни разходи за инвестиции ⁴ за ЕС-27		32 980 000 EUR* (от 3 860 000 EUR до 62 100 000 EUR)		
Ползи				
Очаквани спестени разходи от инциденти		50 750 409 EUR		
Очаквани средни съвкупни ползи (разходите включват увеличение от 2 % годишно и дисконтов процент, равен на 3,5 %)		Година 1: - 629 552 403 EUR		
		Година 5: - 3 057 835 295 EUR		
		Година 10: - 5 900 418 586 EUR		
Ползи от стандартизацията (спестени от купувачите)		Категория T4.2: полза от 22 500 000 EUR (средно) върху 9 000 регистрирани превозни средства годишно		
		Категория R: полза от 68 750 000 EUR (средно)		

		върху 125 000 регистрирани превозни средства годишно Категория S: полза от 812 500 000 EUR (средно) върху 500 000 регистрирани превозни средства годишно
--	--	--