ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.3.2023
SWD(2023) 66 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

[…]

που συνοδεύει το έγγραφο

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

σχετικά με την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μη οδικών κινητών μηχανημάτων που κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020

{COM(2023) 178 final} - {SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final}

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση των επιπτώσεων πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση μη οδικών κινητών μηχανημάτων για οδική εφαρμογή.

Α. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Γιατί; Ποιο είναι το πρόβλημα;

Ως μη οδικό κινητό μηχάνημα νοείται κάθε αυτοκινούμενο ή ρυμουλκούμενο μηχάνημα που έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί ειδικά για την εκτέλεση εργασιών και το οποίο, λόγω των κατασκευαστικών χαρακτηριστικών του, δεν είναι κατάλληλο για τη μεταφορά επιβατών ή για τη μεταφορά εμπορικών προϊόντων. Οι κύριοι τύποι ανήκουν στους τομείς του γεωργικού, δασικού, κατασκευαστικού εξοπλισμού, του εξοπλισμού κήπου, του εξοπλισμού χειρισμού υλικών και του δημοτικού εξοπλισμού. Τα μηχανήματα αυτά ενδέχεται να χρειαστεί, κατά καιρούς, να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο για να μεταβούν από τον ένα χώρο εργασίας στον άλλο. Παρότι πολλές από τις πτυχές τους είναι εναρμονισμένες σε επίπεδο ΕΕ (ασφάλεια των μηχανημάτων, ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα, εκπομπές καυσαερίων κ.λπ.), οι απαιτήσεις για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο εξακολουθούν να αποτελούν μια πτυχή σε σχέση με την οποία οι κανόνες δεν είναι επί του παρόντος εναρμονισμένοι σε επίπεδο ΕΕ.

Επί του παρόντος, οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες έγκρισης για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων αποφασίζονται σε επίπεδο κρατών μελών. Η νομοθεσία αυτή συχνά διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών, γεγονός που σημαίνει ότι οι κατασκευαστές που πωλούν σε διάφορες αγορές είναι υποχρεωμένοι να προσαρμόζουν την παραγωγή τους ώστε να συμμορφώνονται προς τους κανόνες των εθνικών αγορών-στόχων και πρέπει επίσης να υποβάλλουν τα οχήματά τους σε δοκιμή σε κάθε κράτος μέλος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις και σημαντικό κόστος. Η ύπαρξη πολλών εθνικών κανόνων υπονομεύει τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Επιπλέον, οι τελικοί χρήστες, όπως οι ανάδοχοι αγροτικών περιοχών ή οι κατασκευαστικές εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες σε πολλές χώρες της ΕΕ, ενδέχεται να μην είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα μη οδικά κινητά μηχανήματα τους σε διασυνοριακό επίπεδο. Τέλος, η έλλειψη εναρμονισμένων απαιτήσεων για την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο μη οδικών κινητών μηχανημάτων δεν διασφαλίζει τη βέλτιστη δυνατή οδική ασφάλεια.

Τι αναμένεται να επιτευχθεί με την παρούσα πρωτοβουλία;

Με τον καθορισμό ενιαίων απαιτήσεων σε επίπεδο ΕΕ, ο τομέας θα μπορούσε να εξοικονομήσει έως και 0,85 δισ. EUR σε διάστημα δέκα ετών. Η ύπαρξη εναρμονισμένου συνόλου τεχνικών απαιτήσεων είναι επίσης πιθανό να αυξήσει και να αναβαθμίσει τα πρότυπα οδικής ασφάλειας για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ;

Ένα σύνολο τεχνικών απαιτήσεων που έχουν συμφωνηθεί από όλες τις χώρες της ΕΕ μπορεί να επιτευχθεί με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο σε επίπεδο ΕΕ. Η πρωτοβουλία αυτή θα συμβάλει στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα και στην επίτευξη υψηλού και ενιαίου επιπέδου οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ. Ως εκ τούτου, συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της ΣΕΕ.

Β. Λύσεις

Ποιες νομοθετικές και μη νομοθετικές επιλογές πολιτικής έχουν εξεταστεί; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή και, εάν ναι, γιατί;

Οι επιλογές πολιτικής που εξετάστηκαν παρατίθενται κατωτέρω.

- **Επιλογή 0 - βασικό σενάριο**: «καμία δράση».
- **Επιλογή 1 – Έγκριση της ΕΕ ολόκληρου του κινητού μηχανήματος χορηγούμενη από τις αρχές των κρατών μελών (παλαιά προσέγγιση)**. Η εν λόγω επιλογή πολιτικής ακολουθεί τις αρχές της νομοθεσίας της ΕΕ για τα οχήματα, όπου οι τεχνικές προδιαγραφές για τη συμμόρφωση με τις γενικές απαιτήσεις ενσωματώνονται στη νομοθεσία.

  — 1.α) Έγκριση τύπου: για τα περισσότερα κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες, η έγκριση για οδική εφαρμογή θα περιλαμβάνει τρίτο μέρος (ανεξάρτητος εξουσιοδοτημένος φορέας).

  — 1.β) Απλουστευμένη έγκριση τύπου: για τα κατασκευαστικά στοιχεία, τα συστήματα και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που είναι περισσότερο κρίσιμης σημασίας για την οδική ασφάλεια, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης θα περιλαμβάνει τρίτο μέρος (ανεξάρτητος εξουσιοδοτημένος φορέας). Για κατασκευαστικά στοιχεία, συστήματα και χωριστές τεχνικές μονάδες που είναι λιγότερο κρίσιμης σημασίας για την οδική ασφάλεια, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης θα

βασίζεται σε εκθέσεις ή αυτοπιστοποίηση από τον κατασκευαστή.

- **Επιλογή 2 – Σήμανση CE ολόκληρου του κινητού μηχανήματος χορηγούμενη από τον κατασκευαστή (νέα προσέγγιση).** Η εν λόγω επιλογή πολιτικής ακολουθεί τις αρχές της νέας νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τη μη οδική χρήση κινητών μηχανημάτων (π.χ. η οδηγία για τα μηχανήματα), όπου στη νομοθεσία ενσωματώνονται μόνο οι βασικές απαιτήσεις ασφάλειας και όχι οι λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές.

Όλες οι επιλογές μπορούν, καταρχήν, να εφαρμοστούν είτε μέσω οδηγίας είτε μέσω κανονισμού.

Αξιολογήθηκαν επίσης οι ακόλουθες πτυχές της νομοθεσίας:

i) να καταστεί υποχρεωτική (αντικαθιστώντας τους ισχύοντες 27 εθνικούς κανόνες) ή προαιρετική (εναλλακτική λύση σε σχέση με τους ισχύοντες 27 εθνικούς κανόνες)·

ii) η συμπερίληψη (ή όχι) ρυμουλκούμενου εξοπλισμού στο πεδίο εφαρμογής· και

iii) ο περιορισμός (ή όχι) του πεδίου εφαρμογής στα μη οδικά κινητά μηχανήματα με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 40 Km/h.

Η **προτιμώμενη επιλογή πολιτικής είναι η 1.β, δηλ. η απλουστευμένη έγκριση τύπου, η οποία καλύπτει μόνο τα αυτοκινούμενα μηχανήματα (μη ρυμουλκούμενα), με ανώτατο όριο εκ κατασκευής ταχύτητας 40 km/h, με τη μορφή κανονισμού.** Ο κανονισμός θα είναι υποχρεωτικός μετά από μεταβατική περίοδο.

Το σύστημα έγκρισης τύπου που περιγράφει λεπτομερώς τις τεχνικές προδιαγραφές στη νομοθεσία είναι το ευρέως αποδεκτό και αξιόπιστο πλαίσιο για την οδική ασφάλεια στην Ευρώπη. Θα πρέπει να απλουστευθεί ώστε να είναι αναλογική και να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά των μη οδικών κινητών μηχανημάτων (χαμηλή συχνότητα κυκλοφορίας). Σε πρώτο στάδιο φαίνεται καταλληλότερη η εφαρμογή προαιρετικής πολιτικής, η οποία θα καταστεί υποχρεωτική μετά από μεταβατική περίοδο, στη διάρκεια της οποίας οι κατασκευαστές θα έχουν την επιλογή να υποβάλουν αίτηση για έγκριση τύπου της ΕΕ (και να επωφεληθούν από την ελεύθερη κυκλοφορία) ή να υποβάλουν αίτηση στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας (ισχύει μόνο για τη συγκεκριμένη χώρα).

Η εν λόγω πολιτική θα καλύπτει μόνο τα αυτοκινούμενα μηχανήματα, δεδομένου ότι η πλειονότητα του ρυμουλκούμενου εξοπλισμού μπορεί ήδη να λάβει έγκριση τύπου για άλλες κατηγορίες οχημάτων. Τα μηχανήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής θα έχουν ανώτατο όριο εκ κατασκευής ταχύτητας 40 km/h ώστε να αποτρέπεται η εσφαλμένη εφαρμογή του νέου πλαισίου σε ταχύτερα οχήματα εις βάρος της οδικής ασφάλειας, τα περισσότερα από τα οποία θα μπορούσαν να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τις ισχύουσες κατηγορίες οχημάτων. Τέλος, δεδομένου ότι οι τεχνικές απαιτήσεις θα είναι ιδιαίτερα λεπτομερείς και δεν θα αφήνουν πρακτικά κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας κατά τη μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο, προτιμάται ο κανονισμός.

Ποιο μέρος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Η επιλογή 1β —προαιρετική— υποστηρίχθηκε ευρέως από τις αρχές των κρατών μελών, τη βιομηχανία και τις ενώσεις χρηστών. Μόνο οι τεχνικές υπηρεσίες προτίμησαν την επιλογή 1α και τους υποχρεωτικούς κανόνες. Οι περισσότερες αρχές των κρατών μελών υποστήριξαν τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής μόνο στα αυτοκινούμενα μηχανήματα με ανώτατο όριο εκ κατασκευής ταχύτητας 40 km/h, ενώ οι κατασκευαστές τάχθηκαν υπέρ της συμπερίληψης του ρυμουλκούμενου εξοπλισμού και της μη θέσπισης ορίου ταχύτητας. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη προτίμησαν τον κανονισμό.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, τα κυριότερα οφέλη);

Τα συνολικά οφέλη για τους οικονομικούς φορείς είναι τα εξής: εκτιμώμενη καθαρή εξοικονόμηση 846 εκατ. EUR σε διάστημα 10 ετών, εκ των οποίων 502 εκατ. EUR για τους κατασκευαστές και τους διανομείς και 344 εκατ. EUR για τις εταιρείες ενοικίασης και τους τελικούς χρήστες. Δεδομένου ότι το διοικητικό κόστος εκτιμάται στο 4 % του συνόλου, η συνολική εξοικονόμηση διοικητικών δαπανών υπολογίζεται σε 3,38 εκατ. EUR ετησίως.

Οι τεχνικές υπηρεσίες θα έχουν αύξηση του κύκλου εργασιών, η οποία θα αντισταθμιστεί εν μέρει από τη μείωση του αριθμού των εγκρίσεων.

Οι χρήστες του οδικού δικτύου: θα επωφεληθούν από εναρμονισμένους κανόνες που διασφαλίζουν υψηλή οδική ασφάλεια σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, το κυριότερο κόστος);

Το εκτιμώμενο κόστος για τους κατασκευαστές, τους διανομείς, τις εταιρείες ενοικίασης και τους τελικούς χρήστες αντισταθμίζεται σε μεγάλο βαθμό από την εκτιμώμενη εξοικονόμηση. Η καθαρή εξοικονόμηση εκτιμάται ανωτέρω.

Πώς θα επηρεαστούν οι μεγάλες, οι μικρομεσαίες και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις;
Στον τομέα κατασκευής μη οδικών κινητών μηχανημάτων, το 98 % των εταιρειών είναι ΜΜΕ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 18 % των εσόδων και το 29 % της απασχόλησης. Πολλές ΜΜΕ είναι σημαντικοί εξαγωγείς και θα επωφεληθούν σημαντικά από την απλούστευση των κανόνων σε επίπεδο ΕΕ. Η καθαρή εξοικονόμηση για τις ΜΜΕ στην ομάδα των κατασκευαστών και διανομέων εκτιμάται σε 90 εκατ. EUR σε διάστημα 10 ετών. Η καθαρή εξοικονόμηση για τις ΜΜΕ όσον αφορά τις εταιρείες ενοικίασης και τους τελικούς χρήστες εκτιμάται σε 62 εκατ. EUR σε διάστημα 10 ετών. Ως εκ τούτου, το συνολικό όφελος για τις ΜΜΕ ανέρχεται σε 152 εκατ. EUR σε διάστημα 10 ετών.
Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;
Τα κράτη μέλη θα αντιμετωπίσουν ορισμένο κόστος προσαρμογής για να προσαρμοστούν στον νέο κανονισμό. Ωστόσο, δεδομένου ότι διαχειρίζονται ήδη διάφορα πλαίσια έγκρισης τύπου για άλλα οχήματα, διαθέτουν τη δομή και τις τεχνικές υπηρεσίες για να χειριστούν τον εν λόγω πρόσθετο κανονισμό χωρίς αυτό να συνεπάγεται σημαντική επιβάρυνση.
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;
Εκτιμάται ότι δεν αναμένονται άλλες σημαντικές επιπτώσεις.
Δ. Παρακολούθηση
Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;
Ο νέος κανονισμός θα πρέπει να αξιολογηθεί εντός 5 ετών από την έναρξη ισχύος του.