



V Bruselu dne 30.3.2023
SWD(2023) 66 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady

**o schvalování nesilničních mobilních strojů provozovaných na veřejných komunikacích
a o dozoru nad trhem s nimi a o změně nařízení (EU) 2019/1020**

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

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování nesilničních mobilních strojů
A. Potřeba opatření
Proč? Jaký problém se řeší?
<p>Nesilničním mobilním strojem se rozumí jakýkoli stroj s vlastním pohonem nebo tažený stroj, který je speciálně navržen a konstruován k provádění práce a který vzhledem ke svým konstrukčním vlastnostem není vhodný k přepravě osob ani obchodního zboží. Hlavní typy těchto strojů se používají v zemědělství a lesnictví, ve stavebnictví, v zahradnictví, při manipulaci s materiálem a v komunální technice. Může být občas zapotřebí, aby se takové stroje pohybovaly po veřejných komunikacích za účelem přesunu z jednoho pracoviště na druhé. Ačkoli mnoho jejich aspektů je harmonizováno na úrovni EU (bezpečnost strojů, elektromagnetická kompatibilita, emise výfukových plynů atd.), požadavky na silniční provoz zůstávají jedním z aspektů, pro které v současné době nejsou pravidla na úrovni EU harmonizována.</p> <p>V současné době se o technických požadavcích a schvalovacích postupech pro silniční provoz nesilničních mobilních strojů rozhoduje na úrovni členských států. V jednotlivých členských státech se tyto právní předpisy často liší, což znamená, že výrobci prodávající na několika trzích jsou povinni přizpůsobit svou výrobu tak, aby vyhovovala pravidlům cílových vnitrostátních trhů, a v každém členském státě musí také nechávat svá vozidla zkoušet. Z toho plynou zpoždění a značné náklady. Existence četných vnitrostátních předpisů narušuje fungování jednotného trhu. Kromě toho se může stát, že koncoví uživatelé, jako jsou dodavatelé nebo stavební společnosti na venkově, kteří poskytují služby ve více zemích EU, nemají možnost používat své nesilniční mobilní stroje v zahraničí. A konečně, neexistence harmonizovaných požadavků na silniční provoz nesilničních mobilních strojů není optimální ani z hlediska bezpečnosti silničního provozu.</p>
Čeho by měla tato iniciativa dosáhnout?
Stanovením jednotných požadavků na úrovni EU by odvětví mohlo během deseti let ušetřit až 0,85 miliardy eur. Zavedením harmonizovaného souboru technických požadavků se také pravděpodobně zvýší a sjednotí normy bezpečnosti silničního provozu pro nesilniční mobilní stroje v celé EU.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU?
Souboru technických požadavků, na nichž se shodnou všechny země EU, lze nejlépe dosáhnout na úrovni EU. Tato iniciativa pomůže dokončit jednotný trh pro nesilniční mobilní stroje a dosáhnout vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti silničního provozu v celé EU. Je proto v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o EU.
B. Řešení
Jaké legislativní a nelegislativní možnosti byly zvažovány? Je některá z možností upřednostňována, a pokud ano, proč?
<p>Zvažované možnosti politiky jsou uvedeny níže.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Možnost 0 – výchozí stav: „žádná opatření“. • Možnost 1 – schválení celého mobilního stroje na úrovni EU udělované orgány členských států (starý přístup). Tato možnost politiky se řídí zásadami právních předpisů EU o vozidlech, kdy jsou technické specifikace pro splnění obecných požadavků začleněny do právních předpisů. <ul style="list-style-type: none"> – 1.a) schválení typu: u většiny konstrukčních částí systémů a samostatných technických celků by se na schválení pro použití v silničním provozu podílela třetí strana (nezávislý autorizovaný orgán). – 1.b) zjednodušené schválení typu: u konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků, které jsou pro bezpečnost silničního provozu důležitější, by se na posuzování shody podílela třetí strana (nezávislý autorizovaný orgán). U konstrukčních částí, systémů a samostatných technických celků, které jsou pro bezpečnost silničního provozu méně důležité, by posouzení shody vycházelo ze zpráv nebo vlastního osvědčení výrobce. • Možnost 2 – označení CE celého mobilního stroje udělené výrobcem (nový přístup). Tato možnost politiky se řídí zásadami nových právních předpisů EU o používání nesilničních mobilních strojů (např. směrnice o strojních zařízeních), kde jsou v právních předpisech zakotveny pouze základní bezpečnostní požadavky, nikoli podrobné technické specifikace. <p>Všechny možnosti lze v zásadě provést formou směrnice nebo nařízení.</p>
Posuzovány byly také následující aspekty právních předpisů:

<ul style="list-style-type: none"> i) stanovení povinnosti (nahrazení současných 27 vnitrostátních předpisů) nebo volitelnosti (alternativa k současným 27 vnitrostátním předpisům), ii) zahrnutí (nebo nezahrnutí) tažených zařízení do oblasti působnosti a iii) omezení (nebo neomezení) oblasti působnosti na nesilniční mobilní stroje s maximální konstrukční rychlostí nepřesahující 40 km/h. 	<p>Upřednostňovanou možností politiky je 1.b zjednodušené schválení typu vztahující se pouze na stroje s vlastním pohonem (nikoliv tažené) s maximální konstrukční rychlostí 40 km/h, a to formou nařízení. Toto nařízení bude po uplynutí přechodného období závazné.</p> <p>System schvalování typu, který v právních předpisech podrobně popisuje technické specifikace, je v Evropě široce uznávaným a důvěryhodným rámcem pro bezpečnost silničního provozu. Je však třeba jej zjednodušit, aby byl přiměřený a zohledňoval vlastnosti nesilničních mobilních strojů (nízká četnost provozu). Jako vhodnější se v prvním kroku jeví volitelná politika, která se stane povinnou po uplynutí přechodného období, během něhož si výrobci budou moci vybrat, zda požádají o EU schválení typu (a budou tak moci využívat výhod volného pohybu), nebo zda se budou řídit vnitrostátními právními předpisy (platnými pouze pro danou zemi).</p> <p>To by se týkalo pouze strojů s vlastním pohonem, neboť většina tažených zařízení již může být schválena v rámci jiných kategorií vozidel. Maximální konstrukční rychlost strojů spadajících do oblasti působnosti by byla stanovena na 40 km/h, aby se zabránilo nesprávnému uplatňování nového rámce na rychlejší vozidla, která by ve většině případů mohla získat schválení typu v rámci stávajících kategorií vozidel, na úkor bezpečnosti silničního provozu. A konečně, vzhledem k tomu, že technické požadavky budou velmi podrobné a neponechají při jejich provádění prakticky žádný prostor pro vlastní uvážení, se upřednostňuje spíše nařízení.</p>
<p>Kdo podporuje kterou možnost?</p>	
<p>Možnost 1b – volitelná – byla široce podporována ze strany orgánů členských států, průmyslu a sdružení uživatelů. Možnost 1a a povinná ustanovení upřednostňovaly pouze technické zkušebny. Většina orgánů členských států podpořila omezení oblasti působnosti pouze na stroje s vlastním pohonem s maximální konstrukční rychlostí 40 km/h, zatímco výrobci se vyslovili pro to, aby byla zahrnuta i tažená zařízení a aby nebylo stanoveno omezení rychlosti. Všechny zúčastněné strany upřednostnily nařízení.</p>	
<p style="text-align: center;">C. Dopady upřednostňované možnosti</p>	
<p>Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?</p>	
<p>Celkové přínosy pro hospodářské subjekty: odhadované čisté úspory ve výši 846 milionů EUR za období deseti let, z toho 502 milionů EUR pro výrobce a distributory a 344 milionů EUR pro půjčovny a koncové uživatele. Vzhledem k tomu, že administrativní náklady se odhadují na 4 % celkových nákladů, celková administrativní úspora byla vypočtena na 3,38 milionu EUR ročně.</p> <p>U technických zkušeben dojde ke zvýšení obrátu, což bude částečně kompenzováno sníženým počtem schválení.</p> <p>Účastníci silničního provozu: budou moci využívat harmonizovaná pravidla, která zajistí vysokou bezpečnost silničního provozu v celé EU.</p>	
<p>Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?</p>	
<p>Odhadované náklady výrobců, distributorů, půjčoven vozidel a koncových uživatelů jsou výrazně kompenzovány odhadovanými úsporami. Odhad čistých úspor je uveden výše.</p>	
<p>Jaký bude dopad na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků?</p>	
<p>Z celkového počtu společností v odvětví výroby nesilničních mobilních strojů tvoří 98 % malé a střední podniky, jejichž podíl na tržbách činí 18 % a na zaměstnanosti 29 %. Mnoho malých a středních podniků je významnými vývozci a ze zjednodušení pravidel platných v celé EU budou mít značný prospěch. Čisté úspory pro malé a střední podniky ve skupině výrobců a distributorů se odhadují na 90 milionů EUR za období deseti let. Čisté úspory pro malé a střední podniky ve skupině půjčoven vozidel a koncových uživatelů se odhadují na 62 milionů EUR za období deseti let. Celkový přínos pro malé a střední podniky tak činí 152 milionů EUR za období deseti let.</p>	
<p>Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správu?</p>	
<p>Členské státy budou muset vynaložit určité náklady na přizpůsobení se novému nařízení. Jelikož však již nyní mají k dispozici několik rámců pro schvalování typu jiných vozidel, mají k dispozici strukturu a technické zkušebny, které se s tímto dodatečným nařízením vypořádají, aniž by to pro ně představovalo významnou zátěž.</p>	
<p>Očekávají se jiné významné dopady?</p>	

Žádné jiné významné dopady se neočekávají.

D. Další přezkum

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Hodnocení nového nařízení by mělo být provedeno do pěti let od jeho vstupu v platnost.