



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.1.2014
SWD(2014) 32 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

**ehdotukseen EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI
asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta maantieajoneuvojen
epäpuhtauspäästöjen vähentämisen osalta**

{COM(2014) 28 final}
{SWD(2014) 33 final}

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

**ehdotukseen EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI
asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta maantieajoneuvojen
epäpuhtauspäästöjen vähentämisen osalta**

1. ONGELMAN MÄÄRITTELY

1.1. Tausta

Yhteisissä eurooppalaisissa päästönormeissa, jotka määrittellään EU:n direktiiveissä, asetetaan hyväksyttävät rajat EU:ssa myytävien kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen myrkyllisille pakokaasupäästöille. Nämä Euro-standardit laaditaan ns. ositetun mallin mukaisesti, mikä tarkoittaa, että keskeiset seikat sisältyvät pääsäädökseen, josta sovitaan tavallisessa lainsäätämisyksikössä, kun taas vähemmän keskeisistä teknisistä seikoista säädetään delegoidussa tai täytäntöönpanolainsäädännössä. Kaksi pääsäädöstä ovat

- asetus (EY) N:o 715/2007 ja
- asetus (EY) N:o 595/2009.

1.2. Havaitut ongelmat

Ilman pilaantumisen, ilmaston lämpenemisen ja sääntelyn yksinkertaistamisen yhteydessä on havaittu kuusi ongelma-aluetta, joilla markkinoiden ja sääntelyn toimimattomuus ovat esteenä haasteisiin vastaamiselle.

- (1) Mahdollisuuksia vähentää polttoaineen kulutusta tehokkaalla ajotavalla ei ole hyödynnetty riittävästi

Mahdollisuuksia vähentää polttoaineen kulutusta tehokkaalla ajotavalla ei ole hyödynnetty riittävästi. Taloudellisen ajotavan teknisessä tukemisessa keskitytään polttoaineen kulutusmittareihin ja vaihteen vaihdon ilmaisimiin. Vaihteen vaihdon ilmaisimet ovat jo pakollisia uusissa M1-luokan henkilöautoissa, joissa on käsivaihteisto. Sen sijaan lainsäädäntö ei tällä hetkellä velvoita asentamaan polttoaineen kulutusmittaria mihinkään moottoriajoneuvoluokkaan. Tutkimusten¹ mukaan mahdollisuudet taloudelliseen ajotapaan ovat paremmat, kun polttoaineen kulutusmittaria ja vaihteen vaihdon ilmaisinta käytetään samaan aikaan.

- (2) Ammoniakkipäästörajat (NH₃) uhkaavat syrjäyttää raskaat maakaasuaajoneuvot markkinoilta

Euro VI -päästölainsäädännössä² on asetettu ammoniakin (NH₃) raja-arvo kaikille raskaille hyötyajoneuvoille moottorityypistä riippumatta. Raja-arvoista tuli sitovia 31.12.2012. Raja-arvo oli periaatteessa tarkoitettu pienentämään ammoniakkipäästöjen riskiä (ammoniakin liiallinen käyttö päästöjenrajoitusjärjestelmissä) raskaissa hyötyajoneuvoissa, joissa on dieselmoottori. On tavallista, että sellaisten bensiini- ja maakaasumoottoreiden polttoprosessissa, jotka eivät edellytä ammoniakkiin perustuvia järjestelmiä, muodostuu pieniä määriä NH₃-päästöjä. Näin ollen päästöraja aiheuttaa tämän hyvin pienen raskaiden hyötyajoneuvojen markkinasegmentin ajoneuvoille vakavaa haittaa. Todennäköisesti se nostaisi huomattavasti esimerkiksi paineistetulla maakaasulla kulkevien linja-autojen kustannuksia, mikä kannustaisi korvaamaan ne dieselajoneuvoilla, jotka ovat muilta osin saastuttavampia.

- (3) Joidenkin ajoneuvoalustojen osalta kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -asetuksen ylempi massa perustuva raja edellyttää kahta tyyppihyväksyntää

¹ TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption (vaihteen vaihdon ilmaisimen ja polttoaineen kulutusmittarin vaikutukset polttoaineen kulutukseen).

² Asetus (EY) N:o 595/2009.

Tällä hetkellä käytössä on tiukka massan viiteraja-arvo, jonka perusteella määräytyy, täytyykö ajoneuvot hyväksyä päästöjen osalta kevyitä vai raskaita hyötyajoneuvoja koskevan lainsäädännön mukaan. Siksi saman ajoneuvotyyppin eri versiot voivat sijoittua rajan eri puolille. Seurauksena on, että samalle ajoneuvotyyppille tarvitaan kaksinkertainen päästösertifiointi, mikä edellyttää kaksinkertaista testausta. Tämä aiheuttaa valmistajalle huomattavia kustannuksia, mutta ilmeisiä ympäristöetuja ei synny.

- (4) Kevyiden hyötyajoneuvojen alhaisten lämpötilojen Euro 6 -päästörajat eivät vastaa tekniikan kehitystä

Nyky aikaisten kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjä vähennetään jälkikäsitteilyjärjestelmillä tai moottorin sisäisillä toimenpiteillä. Nykyiset hiilivedyn (HC) ja hiilimonoksidin (CO) Euro 5 -rajat eivät enää vastaa viimeaikaista teknistä kehitystä. Vielä ei ole myöskään määritelty typen oksidien (NO_x) alhaisten lämpötilojen Euro 6 -päästörajoja.

- (5) Kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -päästöasetuksessa määritetään NO_x-kokonaispäästöjen raja-arvo, mutta ei erillistä raja-arvoa typpidioksidille (NO₂)

Moottoriajoneuvojen typen oksidipäästöt (NO_x) koostuvat typpioksidista (NO) ja typpidioksidista (NO₂). Suoria NO₂-päästöjä pidetään erityisen ongelmallisina, sillä niillä on erittäin merkittäviä terveysvaikutuksia kaupunkien keskustoissa. Jotta uudenaikaisen päästöjenvalvontatekniikan käyttö ei johtaisi suorien NO₂-päästöjen lisääntymiseen, Euro VI -lainsäädännössä on jo NO₂-päästörajat raskaille hyötyajoneuvoille. Nykyisessä kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -asetuksessa kuitenkin määritetään raja-arvo ainoastaan typen oksidien kokonaispäästöille.

- (6) Euro 6 -asetuksen kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaishiilivetyjen (THC) päästörajat aiheuttavat ongelmia paineistetulla maakaasulla kulkevien ajoneuvojen valmistajille

Kevyiden hyötyajoneuvojen nykyisiin Euro 6 -asetuksen THC-päästörajoihin sisältyvät metaanisten ja ei-metaanisten hiilivetyjen (NHMC) päästöt. Suurin syy siihen, että metaani lasketaan mukaan päästöihin, on se, että se on voimakas kasvihuonekaasu. Olisi kuitenkin tarkoituksenmukaisempaa lisätä metaani ajoneuvon hiilidioksidiekvivalentteihin ja purkaa metaanipäästöjen sääntely tyyppihyväksynnän yhteydessä. Tämä helpottaisi myös maakaasujoneuvojen markkinoilletuloa. Koska metaani lasketaan mukaan, maakaasujoneuvojen on vaikea noudattaa THC-raja-arvoja, vaikka niiden kasvihuonekaasupäästöt kokonaisuudessaan ovat ajokilometriä kohti pienemmät.

1.3. Keitä asia koskee, millä tavoin ja missä määrin?

Edellä esitetyt ongelmat koskevat monia eri ryhmiä:

- Heikko ilmanlaatu koskee Euroopan unionin väestöä akuuttien ja kroonisten terveysvaikutusten kautta³.
- Muutokset uusien ajoneuvojen hinnoissa koskevat moottoriajoneuvojen kuluttajia. Toisaalta kuluttajat voivat hyötyä myös polttoaineen kulutuksen vähenemisestä.
- Asia koskee moottoriajoneuvojen valmistajia, kun tiukempien päästörajojen vuoksi on kehitettävä uutta tekniikkaa. Valmistajat voisivat kuitenkin hyötyä

³ WHO 2004, Health aspects of air pollution (Ilman pilaantumisen terveysvaikutukset).

yksinkertaistamisesta ja NH₃- ja THC-päästörajojen mahdollisesta tarkistamisesta. Asia koskee yhtä lailla kolmansien maiden valmistajia kuin kotimaisiakin.

- Tiettyjen komponenttien kysynnän kasvu saattaa koskea komponenttitoimittajia. Koska pk-yrityksiä on lähes yksinomaan ajoneuvojen toimitusketjun alkupäässä, niihin kohdistuvien vaikutusten odotetaan olevan minimaalisia.

2. TOISSIJAISUUSPERIAATTEEN SOVELTAMINEN

Kuten muukin moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskeva lainsäädäntö, nyt tarkasteltavana oleva toimenpide perustuu SEUT-sopimuksen 114 artiklaan, jolla varmistetaan sisämarkkinoiden toiminta. Koska tarkasteltavana oleva aloite koskee muutosten tekemistä voimassa olevaan EU:n lainsäädäntöön, ainoastaan EU voi toimia niin, että sillä on vaikutusta. Euroopan unionin toimia tarvitaan myös siksi, että on tarpeen välttää esteiden muodostumista sisämarkkinoille, ja siksi, että ilman pilaantuminen ja ilmastomuutos ovat luonteeltaan ylikansallisia.

3. TAVOITTEET

Toimenpiteen yleiset tavoitteet ovat seuraavat:

- varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta,
- tarjotaan Euroopan unionissa korkea ympäristön- ja terveydensuojelun taso ja
- myötävaikutetaan Euroopan unionin kunnianhimoisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteisiin.

Erityistavoitteet ovat seuraavat:

- luodaan päästölainsäädäntö ja tyyppihyväksyntävaatimukset, joissa näkyy tekniikan kehitys ja joissa otetaan huomioon havaittu sääntelyn toimimattomuus,
- hyödynnetään lainsäädännön yksinkertaistamismahdollisuuksia ja
- tehostetaan ajotapoja ilman epäpuhtauksien ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Toiminnalliset tavoitteet ovat seuraavat:

- varmistetaan, että uudet moottoriajoneuvot on varustettu järjestelmillä, jotka auttavat kuljettajaa taloudellisessa ajotavassa, kun mahdollisuuksia säästää polttoainetta ei hyödynnetä täysimääräisesti,
- vältetään se, että raskaiden hyötyajoneuvojen NH₃-rajat estävät tiettyjen ottomoottoriajoneuvojen myyntiä,
- poistetaan kalliiksi tuleva kaksinkertaisen päästösertifioinnin tarve ja sen myötä säännösten noudattamisesta aiheutuvat tarpeettomat kustannukset,
- annetaan komissiolle mahdollisuus päivittää delegoiduilla säädöksillä alhaisten lämpötilojen päästörajoja, jos tätä pidetään tarpeellisena ja perusteltuna näytön perusteella,

- annetaan komissiolle mahdollisuus ehdottaa delegoiduilla säädöksillä erillistä NO₂-rajaa kevyille hyötyajoneuvoille, jos tätä pidetään tarpeellisenä ja perusteltuna näytön perusteella, ja
- annetaan komissiolle mahdollisuus ehdottaa delegoiduilla säädöksillä metaanipäästöjen sääntelyn purkamista, jos tätä pidetään tarpeellisenä ja perusteltuna näytön perusteella, edellyttäen, että metaanipäästöt sisällytetään CO₂-ekvivalenteihin ajoneuvojen CO₂-asetuksessa.

4. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

Seuraavassa esitetään 1.2 kohdassa kuvailtuja ongelmia vastaavasti ensimmäistä kolmea ongelma-aluetta koskevat konkreettiset toimintavaihtoehdot:

- (1) *Mahdollisuuksia vähentää polttoaineen kulutusta tehokkaalla ajotavalla ei ole hyödynnetty riittävästi*

Vaihtoehto 1: Ei muutoksia vallitsevaan tilanteeseen

Vaihtoehto 2: Pakolliset polttoaineen kulutusmittarit kaikkiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin ja vaihteen vaihdon ilmaisimien pakollisuuden ulottaminen henkilöautoista kaikkiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin

Vaihtoehto 3: Pakolliset polttoaineen kulutusmittarit kaikkiin kevyisiin ja raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja vaihteen vaihdon ilmaisimien pakollisuuden ulottaminen henkilöautoista kaikkiin kevyisiin ja raskaisiin hyötyajoneuvoihin

- (2) *Ammoniakkipäästöraajat (NH₃) uhkaavat syrjäyttää raskaat maakaasuajoneuvot markkinoilta*

Vaihtoehto 1: Ei muutoksia vallitsevaan tilanteeseen

Vaihtoehto 2: Muutetaan Euro VI -lainsäädännön NH₃-rajoja niin, että niitä sovelletaan vain raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka on varustettu puristussytytteisellä polttomoottorilla

- (3) *Joidenkin ajoneuvoalustojen osalta kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -asetuksen ylempi massa perustuva raja edellyttää kahta tyyppihyväksyntää*

Vaihtoehto 1: Ei muutoksia vallitsevaan tilanteeseen

Vaihtoehto 2: Poistetaan kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -asetuksen ylempi massa perustuva päästöraja

Edellä mainittuja ongelmia 4–6 koskevat vaihtoehdot ovat joko nykytilanteen säilyttäminen sellaisenaan tai valtuuksien antaminen tyyppihyväksyntäasetuksia koskeviin delegoituihin säädöksiin.

5. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

5.1. Lähestymistapa

Toimintavaihtoehdot analysoidaan oikeasuhteisesti ja keskittyen talous- (vaikutukset teollisuuteen ja kuluttajiin) ja ympäristönäkökohtiin (kasvihuonekaasupäästöt ja epäpuhtaudet). Koska mahdolliset työllisyysvaikutukset ovat vähäisiä, ei ole juurikaan mahdollisuuksia arvioida määrällisesti sosiaalisia vaikutuksia.

Ongelma-alueilla 4, 5 ja 6 määritettyjen sääntelyvaihtoehtojen tarkoituksena on antaa komissiolle valtuudet muuttaa ja täydentää päästölainsäädäntöä, joten näiden

vaihtoehtojen vaikutuksia ei arvioida. Näin ollen tässä asiakirjassa esitetään oikeasuhteinen arviointi ongelma-alueita 1, 2 ja 3 koskevien toimintavaihtoehtojen vaikutuksista.

5.2. Arviointi

- (1) Mahdollisuuksia vähentää polttoaineen kulutusta tehokkaalla ajotavalla ei ole hyödynnetty riittävästi

VAIHTOEHDOT	TALOUDELLISET VAIKUTUKSET	SOSIAALISET VAIKUTUKSET	YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET
Vaihtoehto 1:	Ei odotettavissa taloudellisia lisävaikutuksia.	Ei odotettavissa työllisyysvaikutuksia.	Kuljettajaa taloudellisen ajotavan omaksumisessa auttavien teknisten järjestelmien puuttuminen edelleen osasta ajoneuvokantaa johtaisi vähäisempään epäpuhtaus- ja kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseen.
Vaihtoehto 2:	Valmistajille kohtalaiset lisäkustannukset, joiden suuruudeksi on arvioitu polttoaineen kulutusmittareiden osalta 0–10 euroa ja vaihteen vaihdon ilmaisimien osalta 0–15 euroa ajoneuvoa kohti ⁴ .	Ei odotettavissa työllisyysvaikutuksia.	Odotettavissa CO ₂ -päästöjen vähentymistä. Ne ovat suoraan yhteydessä polttoaineen kulutuksen vähenemiseen varovaisesti arvioituna 1 prosentilla keskivertokuljettajaa kohti.
Vaihtoehto 3:	Polttoaineen kulutusmittareiden ja vaihteen vaihdon ilmaisimien asentamisesta raskaisiin hyötyajoneuvoihin ei ole tarkkoja kustannusarvioita. Polttoaineen kulutusmittareiden kustannukset ovat todennäköisesti samaa luokkaa kuin kevyissä hyötyajoneuvoissa. Vaihteen vaihdon ilmaisimien kustannusten arvioidaan olevan huomattavasti suuremmat.	Suhteellisen vähäisten lisäkustannusten vuoksi ei ole odotettavissa työllisyysvaikutuksia.	Raskaisiin hyötyajoneuvoihin liittyvien erityiskysymysten vuoksi vaihtoehto 3 tuottaa hyvin vähän lisää myönteisiä ympäristövaikutuksia vaihtoehtoon 2 verrattuna.

Huomattakoon, että kevyiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutusmittareiden ja vaihteen vaihdon ilmaisimien melko alhaisten kustannusten valossa jopa suhteellisen vähäinen polttoaineen säästöpotentiaali maksaa investoinnin hyvin nopeasti takaisin.

Jos raskaisiin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin asennetaan polttoaineen kulutusmittarit ja vaihteen vaihdon ilmaisimet, taloudellisen ajotavan ja sitä kautta CO₂-päästöjen vähenemisen voidaan periaatteessa odottaa vaikuttavan myönteisesti, mutta raskaiden hyötyajoneuvojen ottaminen mukaan tuottaisi todennäköisesti hyvin vähäisiä lisähyötyjä.

⁴

TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption (vaihteen vaihdon ilmaisimen ja polttoaineen kulutusmittarin vaikutukset polttoaineen kulutukseen).

(2) *Ammoniakkipäästörajat (NH₃) uhkaavat syrjäyttää raskaat maakaasuajoneuvot markkinoilta*

VAIHTOEHDOT	TALOUDELLISET VAIKUTUKSET	SOSIAALISET VAIKUTUKSET	YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET
Vaihtoehto 1:	Ylimääräisten materiaali-kustannusten on arvioitu olevan 48 miljoonaa euroa vuodessa ja ylimääräisten hanke-kustannusten 60–80 miljoonaa euroa vuodessa.	Kustannusten lisääntymisen suuruusluokka viittaa siihen, että näiden ajoneuvojen markkinapotentiaali heikkenisi vakavasti. Tällä olisi kohtuuttomia vaikutuksia pieniin ja keskiin erikoistuneisiin komponenttitoimittajiin.	NH ₃ -päästöjen vähennys olisi pitkälti merkityksetön. Maakaasubussien markkinapotentiaalin heikkeneminen todennäköisesti johtaisi hiukkas-, NO _x - ja CO ₂ -päästöjen lisääntymiseen.
Vaihtoehto 2:	Taloudellisten vaikutusten odotetaan olevan maakaasulla kulkevien raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien ja käyttäjien kannalta myönteisiä, sillä ne välttäisivät vuosittain arviolta 108–128 miljoonan euron ylimääräiset materiaali- ja hankekustannukset.	Työllisyysvaikutuksen odotetaan olevan neutraali tai hieman positiivinen. Maakaasulla kulkevien raskaiden hyötyajoneuvojen valmistukseen voi syntyä joitakin työpaikkoja. Perusskenaariossa mahdolliset negatiiviset työllisyysvaikutukset vältetään.	NH ₃ -päästöjen lisääntyminen olisi pitkälti merkityksetöntä. NO _x - ja CO ₂ -päästöjen suhteen odotetaan myönteisiä ympäristövaikutuksia.

(3) *Joidenkin ajoneuvoalustojen osalta kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -asetuksen ylempi massa perustuva raja edellyttää kahta tyyppiä tyypinvalintaa*

VAIHTOEHDOT	TALOUDELLISET VAIKUTUKSET	SOSIAALISET VAIKUTUKSET	YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET
Vaihtoehto 1:	Ylimääräisiä kehittämiskustannuksia on vaikea arvioida, mutta niiden odotetaan olevan useita miljoonia euroja kalibrointia kohti. Kahden tyyppiä tyypinvalintamenettelyn hallinnolliset kustannukset ovat vähäiset (noin 100 000 euroa tyyppiä tyypinvalintaa kohti).	Ei odotettavissa työllisyysvaikutuksia.	Ei odotettavissa ympäristövaikutuksia.
Vaihtoehto 2:	Lisävalinta tyyppiä tyypinvalinnassa, mikä vähentäisi sääntelytaakkaa ajoneuvoalustojen osalta erityisesti, jos osa ajoneuvoista on kevyen ja raskaan hyötyajoneuvon massan nykyisen viitearvon yläpuolella ja osa alapuolella.	Ei odotettavissa merkittäviä työllisyysvaikutuksia. Kustannusten pienentyminen voisi mahdollisesti alentaa ajoneuvojen hintoja.	Ei odotettavissa kielteisiä ympäristövaikutuksia.

Koska tässä vaikutusten arvioinnissa käsiteltävät ongelma-alueet ovat luonteeltaan erilaisia, eri osa-alueilla arvioitavien vaihtoehtojen välillä ei ole synergiaa eivätkä ne vaikuta toisiinsa. Vaihtoehtojen kumulatiivinen vaikutus on näin ollen niiden osien summa.

6. VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Kun verrataan toisiinsa toimintavaihtoehtoja näillä kolmella ongelma-alueella, joista on tehty yksityiskohtainen vaikutusten arviointi, syntyy seuraavanlainen kuva:

ONGELMA 1 KOSKEVIEN VAIHTOEHTOJEN VERTAILU			
Mahdollisuuksia vähentää polttoaineen kulutusta tehokkaalla ajotavalla ei ole hyödynnetty riittävästi			
VAIHTOEHDOT	TULOKSELLISUUS	TEHOKKUUS	JOHDONMUKAISUUS
Vaihtoehto 1: Ei muutoksia vallitsevaan tilanteeseen	–	–	–
Vaihtoehto 2: Pakolliset polttoaineen kulutusmittarit kaikkiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin ja vaihteen vaihdon ilmaismien pakollisuuden ulottaminen henkilöautoista kaikkiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin	MERKITTÄVÄ	KOHTALAINEN	MERKITTÄVÄ
Vaihtoehto 3: Pakolliset polttoaineen kulutusmittarit kaikkiin kevyisiin ja raskaisiin hyötyajoneuvoihin ja vaihteen vaihdon ilmaisimien pakollisuuden ulottaminen henkilöautoista kaikkiin kevyisiin ja raskaisiin hyötyajoneuvoihin	MERKITTÄVÄ	VÄHÄINEN	KOHTALAINEN

Vaihtoehto 2 on tässä vertailussa paras, sillä se on tehokkain tapa puuttua ongelmaan. Vaihtoehdon 3 myönteiset ympäristövaikutukset eivät todennäköisesti ole merkittävästi suuremmat kuin vaihtoehdon 2. Vaihtoehdolla 3 on joitakin vähäisiä ympäristöön kohdistuvia lisäetuja vaihtoehtoon 2 nähden, mutta on todennäköistä, että niiden kustannukset ovat kohtuuttomat. Siksi tässä vaiheessa on vaikea perustella vaihteen vaihdon ilmaisimien ja polttoaineen kulutusmittarien pakollista asentamista raskaisiin hyötyajoneuvoihin.

ONGELMA 2 KOSKEVIEN VAIHTOEHTOJEN VERTAILU			
Ammoniakkipäästörajat (NH ₃) uhkaavat syrjäyttää raskaat maakaasuajoneuvot markkinoilta			
VAIHTOEHDOT	TULOKSELLISUUS	TEHOKKUUS	JOHDONMUKAISUUS
Vaihtoehto 1: Ei muutoksia vallitsevaan tilanteeseen	0	0	0
Vaihtoehto 2: Muutetaan Euro VI -lainsäädännön NH ₃ -rajoja niin, että niitä sovelletaan vain raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka on varustettu puristussytytteisellä polttomoottorilla	MERKITTÄVÄ	MERKITTÄVÄ	MERKITTÄVÄ

Vaihtoehto 2 on selvästi parempi, sillä se ratkaisee ongelman ilman kustannuksia. Vaihtoehto on johdonmukainen EU:n politiikkatavoitteiden kanssa, sillä ympäristövaikutusten ja sosiaalisten vaikutusten odotetaan olevan myönteisiä

ONGELMA 3 KOSKEVIEN VAIHTOEHTOJEN VERTAILU Joidenkin ajoneuvoalustojen osalta kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -asetuksen ylempi massa- perustuva raja edellyttää kahta tyyppiähyväksyntää			
VAIHTOEHDOT	TULOKSELLISUUS	TEHOKKUUS	JOHDONMUKAISUUS
Vaihtoehto 1: <i>Ei muutoksia vallitsevaan tilanteeseen</i>	0	0	0
Vaihtoehto 2: <i>Poistetaan kevyiden hyötyajoneuvojen Euro 6 -asetuksen ylempi massa- perustuva päästöraja</i>	MERKITTÄVÄ	MERKITTÄVÄ	MERKITTÄVÄ

Vaihtoehto 2 on selvästi parempi, sillä se ratkaisee ongelman ilman kustannuksia. Ei odotettavissa kielteisiä ympäristövaikutuksia tai sosiaalisia vaikutuksia.

7. SEURANTA JA ARVIOINTI

Tähän vaikutusten arviointiin sisältyvien toimenpiteiden yhteinen arviointi ja uusi vaikutusten arviointi olisi hyödyllistä tehdä viiden vuoden kuluttua toimenpiteiden voimaantulosta. Käytössä on jo raportointimekanismit ilmanlaadun seuraamiseksi samoin kuin sen seuraamiseksi, miten jäsenvaltiot noudattavat EU:n ilmanlaatatavoitteita. Myös nämä raportointimekanismit tuottavat tietoa, jonka avulla voidaan seurata epäpuhtauspäästöjä.

Kansalliset tyyppiähyväksyntäviranomaiset tarkastavat uusien ajoneuvotyyppien hyväksyntäprosessin yhteydessä, että Euroopan markkinoilla myytävät moottoriajoneuvot ovat EU:n vaatimusten mukaisia. Nämä olemassa olevat raportointimekanismit antavat komissiolle mahdollisuuden jossain määrin seurata ehdotetun lainsäädännön vaikutuksia.