



Briuselis, 2014 01 31
SWD(2014) 32 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo iš dalies keičiamos reglamentų (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl kelių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, pasiūlymo

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

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo iš dalies keičiamos reglamentų (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl kelių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, pasiūlymo

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

1.1. Politinės aplinkybės

Bendraisiais Europos išmetamųjų teršalų standartais, apibrėžtais keliose ES direktyvose, nustatytos visų ES parduodamų lengvųjų transporto priemonių ir sunkiųjų transporto priemonių toksiškų variklio išmetamųjų teršalų priimtinos ribos. Euro standartai yra parengti pagal dviejų lygių metodą, o tai reiškia, kad esminiai aspektai yra pateikti pagrindinėje priemonėje, kuri priimama pagal įprastą teisėkūros procedūrą, o neesminiai techniniai aspektai reglamentuojami deleguotaisiais ar įgyvendinimo teisės aktais. Atitinkamos dvi pagrindinės priemonės:

- Reglamentas (EB) Nr. 715/2007
- Reglamentas (EB) Nr. 595/2009

1.2. Nustatytos problemos

Apskritai kalbant apie oro taršą, visuotinę atšilimą ir reguliavimo supaprastinimą, nustatytos toliau nurodytos šešios konkrečios problematiškos sritys, kuriose rinkos ir reguliavimo trūkumai kliudo spręsti bendras problemas.

- (1) Nepakankamai išnaudojama galimybė mažinti degalų suvartojimą skatinant veiksmingą vairuotojų elgesį

Galimybė mažinti degalų suvartojimą skatinant veiksmingą vairuotojų elgesį yra nepakankamai išnaudojama. Techninė parama ekologiniam važiavimo būdui yra orientuota į degalų suvartojimo skaitiklius (FCM) ir pavarų perjungimo svirties rodytuvus (GSI). GSI jau privalomi naujuose M1 kategorijos keleiviniuose automobiliuose su rankine pavarų dėže. Priešingai, šiuo metu nėra teisinio reikalavimo įrengti FCM jokių kategorijų motorinėse transporto priemonėse. Tačiau tyrimai¹ rodo, kad ekologinio važiavimo būdo teikiama nauda geriau išnaudojama, kai tuo pačiu metu naudojami FCM ir GSI.

- (2) Dėl išmetamo amoniako (NH₃) ribinės vertės dydžio gali kilti pavojus, kad gamtinėmis dujomis varomos sunkiosios transporto priemonės bus išstumtos iš rinkos

Amoniako (NH₃) ribinė vertė visoms sunkiosioms transporto priemonėms nepriklausomai nuo variklio tipo nustatyta Euro VI išmetamųjų teršalų teisės akte² ir yra privaloma nuo 2012 m. gruodžio 31 d. Šia riba iš esmės buvo siekiama sumažinti dyzeliniais varikliais varomų sunkiųjų transporto priemonių išskiriamo amoniako pavojų (išmetamųjų teršalų kontrolės sistemose naudojama per daug amoniako). Kadangi nedidelis kiekis NH₃ taip pat paprastai susidaro vykstant variklio degimo procesui benzinu arba gamtinėmis dujomis varomuose varikliuose, kuriems nereikia amoniaku paremtų sistemų, dėl šios ribos šios itin maža sunkiųjų transporto priemonių rinkos segmento transporto priemonės atsiduria labai nepalankioje padėtyje. Dėl to tikėtina, kad labai padidės transporto priemonių, pvz., suslėgtomis gamtinėmis dujomis (CNG) varomų transporto autobusų, kaina, o tai paskatintų jas pakeisti kitomis labiau teršiančiomis dyzelinėmis transporto priemonėmis.

¹ TNO 2010 m., *Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption* („Pavarų perjungimo svirties rodytuvo ir degalų taupymo skaitiklio poveikis degalų suvartojimui“).

² Reglamentas (EB) Nr. 595/2009.

- (3) Dėl Euro 6 reglamentu lengvosios transporto priemonės nustatytos didžiausios masės ribos kai kurioms transporto priemonių platformoms būtini du tipo patvirtinimai

Šiuo metu nustatyta griežta etaloninės masės riba, kuria remiantis nustatoma, ar transporto priemonių išmetamieji teršalai turi būti patvirtinti pagal lengvųjų ar sunkiųjų transporto priemonių teisės aktus, todėl skirtingiems to paties tipo transporto priemonių modeliams gali būti taikomi skirtingi teisės aktai. Pasekmė yra ta, kad to paties tipo transporto priemonėms reikės dvigubo išmetamųjų teršalų sertifikavimo, o tam reikia dvigubų bandymų. Dėl to gamintojai patiria didelių išlaidų, o akivaizdžios naudos aplinkai nėra.

- (4) Euro 6 lengvųjų transporto priemonių žemos temperatūros išmetamųjų teršalų ribos nesuderintos su technikos pažanga

Šiuolaikinių lengvųjų transporto priemonių išmetamieji teršalai yra sumažinti papildomo apdorojimo sistemomis arba variklio vidaus priemonėmis. Dabartinės Euro 5 angliavandenilių (HC) ir anglies monoksido (CO) ribinės vertės nebeatitinka per pastaruosius metus pasiektos technikos pažangos. Be to, dar neapibrėžta nė viena Euro 6 išmetamų NO_x ribinių verčių esant žemai temperatūrai.

- (5) Euro 6 lengvųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų reglamente nustatyta visų išmetamų azoto oksidų (NO_x) ribinė vertė, tačiau nenustatyta atskira azoto dioksido (NO₂) ribinė vertė.

Motorinių transporto priemonių išmetamus azoto oksidus (NO_x) sudaro azoto oksidas (NO) ir azoto dioksidas (NO₂). Tiesiogiai išmetamas NO₂ laikomas ypač problematišku, nes jis daro didžiausią poveikį sveikatai miestų centruose. Siekiant užtikrinti, kad naudojant šiuolaikines išmetamųjų teršalų kontrolės technologijas nepadidėtų tiesiogiai išmetamo NO₂ kiekis, euro VI teisės akte jau numatytos konkrečios sunkiųjų transporto priemonių išmetamo NO₂ ribos, tuo tarpu dabartiniame Euro 6 lengvųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų reglamente nurodyta tik visų išmetamų azoto oksidų (NO_x) ribinė vertė.

- (6) Euro 6 lengvųjų transporto priemonių išmetamų visų angliavandenilių (THC) ribinės vertės kelia sunkumų CNG transporto priemonių gamintojams

Į dabartines Euro 6 lengvųjų transporto priemonių išmetamų visų angliavandenilių (THC) ribines vertes įtrauktas išmetamas metanas ir išmetami angliavandeniliai be metano (NMHC). Pagrindinė priežastis, dėl kurios įtrauktas metanas, yra ta, kad tai yra stiprios šiltnamio efektą sukeliančios dujos. Tačiau būtų tikslingiau metaną įtraukti į transporto priemonės išmetamo CO₂ ekvivalentą ir nebereglamentuoti išmetamo metano atliekant tipo patvirtinimo bandymus. Tai taip pat padėtų į rinką patekti gamtinėmis dujomis varomoms transporto priemonėms. Todėl dėl metano įtraukimo gamtinėmis dujomis varomoms transporto priemonėms sunku atitikti THC ribines vertes, nors tokios transporto priemonės išskiria mažiau visų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų pagal nuvažiuotą atstumą.

1.3. Kam, kaip ir koks poveikis daromas?

Pirmiau aprašytos problemos turi poveikio įvairioms grupėms.

- Europos Sąjungos gyventojai nukenčia nuo prastos oro kokybės, kuri daro ūmų ir lėtinį poveikį sveikatai³.

³ PSO 2004 m., Oro taršos sveikatos aspektai.

- Motorinių transporto priemonių naudotojai patiria naujų transporto priemonių kainų pokyčius. Tačiau jie taip pat gali gauti naudos iš veiksmingesnio degalų vartojimo.
- Poveikis daromas ir motorinių transporto priemonių gamintojams, nes nustačius griežtesnes išmetamųjų teršalų ribas reikia plėtoti naujas technologijas. Tačiau supaprastinus ir galbūt persvarsčius išmetamųjų NH_3 ir THC ribines vertes, gamintojai galėtų gauti naudos. Nesitikima, kad poveikis trečiųjų šalių gamintojams skirsis nuo poveikio vidaus gamintojams.
- Sudėtinių dalių tiekėjai gali pajusti padidėjusią tam tikrų sudėtinių dalių paklausą. MVĮ yra beveik išimtinai automobilių pasiūlos grandinės pradžioje ir tikimasi, kad poveikis joms turėtų būti labai nedidelis.

2. SUBSIDIARUMO ANALIZĖ

Laikantis kitų teisės aktų dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, nagrinėjamas veiksmas yra pagrįstas SESV 114 straipsniu, kuriuo užtikrinamas vidaus rinkos veikimas. Kadangi nagrinėjama iniciatyva yra susijusi su galiojančių ES teisės aktų pakeitimais, veiksmingai veikti gali tik ES. Europos Sąjungos veiksmai taip pat reikalingi siekiant išvengti bendrosios rinkos veikimo kliūčių ir atsižvelgiant į tarpvalstybinį oro taršos bei klimato kaitos pobūdį.

3. TIKSLAI

Bendrieji politikos tikslai yra šie:

- užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą;
- užtikrinti aukšto lygio aplinkos ir sveikatos apsaugą Europos Sąjungoje;
- prisidėti prie plataus užmojo Europos Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo tikslų.

Konkretūs tikslai:

- kad išmetamuosius teršalus reglamentuojančiais teisės aktais ir tipo patvirtinimo reikalavimais būtų atsižvelgiama į technikos pažangą ir būtų išspręsti nustatyti reguliavimo trūkumai;
- pasinaudoti teisinės sistemos supaprastinimo galimybėmis;
- pagerinti vairavimo būdų veiksmingumą, siekiant mažinti oro taršą ir išmetamas šiltnamio efektą sukeliančias dujas.

Veiklos tikslai:

- užtikrinti, kad naujose motorinėse transporto priemonėse būtų įrengtos sistemos, padedančios vairuotojui vairuoti ekologiškai našiu būdu, jei išnaudojamos ne visos galimybės sutaupyti degalų;
- kad sutartos visoms sunkiosioms transporto priemonėms nustatytos NH_3 ribinės vertės netrukdytų rinkai įsisavinti tam tikrų transporto priemonių, kuriose sumontuoti priverstinio uždegimo varikliai;
- išspręsti brangaus dvigubo išmetamųjų teršalų sertifikavimo reikalavimo problemą ir taip panaikinti nereikalingas reikalavimų laikymosi išlaidas;

- suteikti galimybę Komisijai pasiūlyti atnaujintas išmetamųjų teršalų esant žemai temperatūrai ribines vertes priimant deleguotąjį teisės aktą, jei tai laikoma būtina ir pagrindžiama įrodymais;
- suteikti galimybę Komisijai pasiūlyti atskirą lengvųjų transporto priemonių NO₂ ribinę vertę priimant deleguotąjį teisės aktą, jei tai laikoma būtina ir pagrindžiama įrodymais;
- suteikti galimybę Komisijai pasiūlyti nebereglamentuoti išmetamo metano priimant deleguotąjį teisės aktą, jei tai laikoma būtina ir pagrindžiama įrodymais, su sąlyga, kad išmetamas metanas įtraukiamas kaip išmetamo CO₂ ekvivalentas pagal automobilių CO₂ reglamentą.

4. POLITIKOS GALIMYBĖS

Atsižvelgiant į 1.2 skirsnyje aprašytas problemas, toliau nurodytos konkrečios politikos galimybės, skirtos spręsti pirmąsias tris problemines sritis.

- (1) *Nepakankamai išnaudojama galimybė mažinti degalų suvartojimą skatinant veiksmingą vairuotojų elgesį*

1 galimybė. Jokių dabartinės padėties pokyčių

2 galimybė. Privalomi degalų suvartojimo skaitikliai visoms lengvosios transporto priemonėms ir privalomo pavarų perjungimo svirties rodytuvų įdiegimo tik lengviesiems automobiliams išplėtimas visoms lengvosios transporto priemonėms

3 galimybė. Nustatyti privalomus FCM lengvosios ir sunkiosios transporto priemonėms ir išplėsti privalomą GSI įdiegimą tik lengviesiems automobiliams visoms lengvosios ir sunkiosios transporto priemonėms

- (2) *Dėl išmetamo amoniako (NH₃) ribinės vertės dydžio gali kilti pavojus, kad gamtinėmis dujomis varomos sunkiosios transporto priemonės bus išstumtos iš rinkos*

1 galimybė. Jokių dabartinės padėties pokyčių

2 galimybė. Pakeisti Euro VI NH₃ ribinių verčių taikymo sritį, kad jos būtų taikomos tik sunkiosios transporto priemonės su slėginio uždegimo varikliais

- (3) *Dėl Euro 6 reglamentu lengvosios transporto priemonės nustatytos didžiausios masės ribos kai kurioms transporto priemonių platformoms būtini du tipo patvirtinimai*

1 galimybė. Jokių dabartinės padėties pokyčių

2 galimybė. Panaikinti Euro 6 reglamentu lengvosios transporto priemonės nustatytą didžiausią masės ribą, taikomą išmetamųjų teršalų reguliavimo tikslais

Dėl konkrečių 4–6 punktuose išvardytų problemų galima nekeisti dabartinės padėties arba nustatyti įgaliojimus priimti deleguotuosius teisės aktus dėl atitinkamų tipo patvirtinimo reglamentų.

5. POVEIKIO VERTINIMAS

5.1. Požiūris

Politikos galimybės nagrinėjamos proporcingai ir daugiausia dėmesio skiriant ekonominiais (poveikis pramonei ir vartotojams) ir aplinkos (išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir teršalai) aspektams. Dėl mažo galimo poveikio užimtumui dydžio prasmingai kiekybiškai įvertinti socialinį poveikį labai sunku.

Atsižvelgiant į tai, kad 4, 5 ir 6 probleminėms sritims nustatytomis reguliavimo galimybėmis siekiama suteikti Komisijai įgaliojimus iš dalies pakeisti arba papildyti išmetamuosius teršalus reglamentuojančius teisės aktus, poveikio vertinimas šioms galimybėms nenumatytas. Todėl šioje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama proporcingam politikos galimybių, kuriomis siekiama spręsti 1, 2 ir 3 problemas, poveikio vertinimui.

5.2. Vertinimas

- (1) Nepakankamai išnaudojama galimybė mažinti degalų suvartojimą skatinant veiksmingą vairuotojų elgesį

GALIMYBĖS	EKONOMINIS	SOCIALINIS	APLINKAI
1 galimybė	Papildomo ekonominio poveikio nenumatoma.	Poveikio užimtumui nenumatoma.	Dėl tolesnio techninių sistemų, kurios padėtų vairuotojui pasirinkti ekologiškai našų vairavimo būdą, nebuvimo transporto priemonių parke bus prarastos galimybės sumažinti išmetamųjų teršalų ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.
2 galimybė	Nedidelės papildomos išlaidos gamintojams – apskaičiuota, kad dėl FCM jos sudarytų 0–10 EUR vienai transporto priemonei, o dėl GSI – 0–15 EUR ⁴ .	Poveikio užimtumui nenumatoma.	Tikimasi, kad sumažės išmetamo CO ₂ kiekis. Šis sumažėjimas yra tiesiogiai susijęs su mažesniu degalų suvartojimu, kuris konservatyviais apskaičiavimais vidutiniškai vienam vairuotojui sudaro 1 proc.
3 galimybė	Nėra tiksliai apskaičiuota, kiek kainuotų įrengti FCM ir GSI sunkiosiose transporto priemonėse. FCM įrengimo išlaidos tikriausiai būtų tokio pat dydžio kaip lengvosios transporto priemonės. Apskaičiuota, kad GSI įrengimo išlaidos būtų gerokai didesnės.	Dėl palyginti nedidelio išlaidų padidėjimo poveikio užimtumui nenumatoma.	Dėl tam tikrų konkrečių klausimų, susijusių su sunkiosiomis transporto priemonėmis, manoma, kad papildomas teigiamas 3 galimybės poveikis aplinkai bus nedaug didesnis už 2 galimybės poveikį.

Reikėtų pažymėti, kad atsižvelgiant į gana nedideles FCM ir GSI įrengimo lengvosiose transporto priemonėse išlaidas, esant net santykinai nedidelėms galimybėms sutaupyti degalų investicijų grąža bus labai greita.

⁴

TNO 2010 m., *Effects of a gear shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption* („Pavarų perjungimo svirties rodytuvo ir degalų taupymo skaitiklio poveikis degalų suvartojimui“).

Nors iš esmės, sunkiosiose ir lengvosiose transporto priemonėse įrengus FCM ir GSI, galima tikėtis teigiamo poveikio aplinkai vairuojant ekologiniu būdu ir todėl sumažėjus išmetamam CO₂, greičiausiai papildoma sunkiųjų transporto priemonių įtraukimo nauda būtų nedidelė.

(2) *Dėl išmetamo amoniako (NH₃) ribinės vertės dydžio gali kilti pavojus, kad gamtinėmis dujomis varomos sunkiosios transporto priemonės bus išstumtos iš rinkos*

GALIMYBĖS	EKONOMINIS	SOCIALINIS	APLINKAI
1 galimybė	Apskaičiuota, kad papildomos materialinės išlaidos sudaro 48 mln. EUR per metus, o papildomos projekto išlaidos būtų 60–80 mln. EUR per metus.	Šių išlaidų padidėjimo mastas rodo, kad šių transporto priemonių rinkos potencialas labai sumažėtų. Tai turėtų neproporcingai didelį poveikį specializuotiems mažiems ir vidutinio dydžio sudėtinių dalių tiekėjams.	Išmetamo NH ₃ kiekis sumažėtų iš esmės nedaug. Dėl sumažėjusio gamtinėmis dujomis varomų autobusų rinkos potencialo greičiausiai padidėtų išmetamas kietųjų dalelių, NO _x ir CO ₂ kiekis.
2 galimybė	Numatomas teigiamas ekonominis poveikis gamtinėmis dujomis varomų sunkiųjų transporto priemonių gamintojams ir operatoriams, nes būtų išvengta papildomų materialinių bei projekto išlaidų, kurios, kaip apskaičiuota, sudarytų 108–128 mln. EUR per metus.	Numatomas neutralus arba šiek tiek teigiamas poveikis užimtumui. Gali būti sukurta nedaug naujų darbo vietų gamtinėmis dujomis varomų sunkiųjų transporto priemonių gamybos sektoriuje. Būtų išvengta galimo neigiamo poveikio užimtumui pagal pagrindinį scenarijų.	Papildomas išmetamo NH ₃ kiekis iš esmės būtų nedidelis. Numatomas teigiamas poveikis aplinkai, susijęs su išmetamu NO _x ir CO ₂ kiekiu.

(3) *Dėl Euro 6 reglamentu lengvosioms transporto priemonėms nustatytos didžiausios masės ribos kai kurioms transporto priemonių platformoms būtini du tipo patvirtinimai*

GALIMYBĖS	EKONOMINIS	SOCIALINIS	APLINKAI
1 galimybė	Papildomas plėtos išlaidas sunku apskaičiuoti, tačiau tikimasi, kad jos sudarys kelis milijonus eurų vienam kalibravimui. Administracinės dviejų tipo patvirtinimo procedūrų išlaidos yra nedidelės (maždaug 100 000 EUR vienam tipo patvirtinimui).	Poveikio užimtumui nenumatoma.	Poveikio aplinkai nenumatoma.
2 galimybė	Papildoma galimybė rinktis tipo patvirtinimo metu, kuri sumažintų reguliavimo našta, ypač transporto priemonių platformoms, kurių tam tikros transporto priemonės viršija dabartinę lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių etaloninės masės ribą, o kitos šios ribos nesiekia.	Didesnio poveikio aplinkai nenumatoma. Tai turėtų padėti sumažinti išlaidas, kurios galėtų lemti mažesnes kainas pirkėjams.	Neigiamo poveikio aplinkai nenumatoma.

Atsižvelgiant į skirtingą šiame poveikio vertinime nagrinėtų probleminių sričių pobūdį, skirtingų sričių galimybių sąveikos arba derinimo kompromisų nėra. Todėl bendras galimybių poveikis lygus jų dalių sumai.

6. GALIMYBIŲ PALYGINIMAS

Palyginus trijų probleminių sričių politikos galimybes, kurių poveikis buvo išsamiai įvertintas, susidaro toliau aprašytas vaizdas.

1 PROBLEMOS GALIMYBIŲ PALYGINIMAS			
Nepakankamai išnaudojama galimybė mažinti degalų suvartojimą skatinant veiksmingą vairuotojų elgesį			
GALIMYBĖS	VEIKSMINGUMAS	NAŠUMAS	SUDERINAMUMAS
1 galimybė. Jokių dabartinės padėties pokyčių	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma.
2 galimybė. Nustatyti privalomus degalų suvartojimo skaitiklius (FCM) lengvosios transporto priemonėms ir privalomą pavarų perjungimo svirties rodytuvų (GSI) įdiegimą tik lengviesiems automobiliams išplėsti visoms lengvosios transporto priemonėms	DIDELIS	VIDUTINIS	DIDELIS
3 galimybė. Nustatyti privalomus FCM lengvosios ir sunkiosios transporto priemonėms ir išplėsti privalomą GSI įdiegimą tik lengviesiems automobiliams visoms lengvosios ir sunkiosios transporto priemonėms	DIDELIS	MAŽAS	VIDUTINIS

Iš šio palyginimo matyti, kad 2 galimybė yra tinkamiausia, nes ja problema sprendžiama veiksmingiau. Mažai tikėtina, kad teigiamas 3 galimybės poveikis aplinkai būtų daug didesnis už 2 galimybės poveikį. Nors papildoma 3 galimybės nauda aplinkai bus šiek tiek didesnė nei pasirinkus 2 galimybę, mažai tikėtina, kad ji bus proporcinga išlaidoms. Todėl panašu, kad šiame etape yra gana sunku pagrįsti privalomą GSI arba FCM įrengimą sunkiosiose transporto priemonėse.

2 PROBLEMOS GALIMYBIŲ PALYGINIMAS			
Dėl išmetamo amoniako (NH ₃) ribinės vertės dydžio gali kilti pavojus, kad gamtinėmis dujomis varomos sunkiosios transporto priemonės bus išstumtos iš rinkos			
GALIMYBĖS	VEIKSMINGUMAS	NAŠUMAS	SUDERINAMUMAS
1 galimybė. Jokių dabartinės padėties pokyčių	0	0	0
2 galimybė. Pakeisti Euro VI NH ₃ ribinių verčių taikymo sritį, kad jos būtų taikomos tik sunkiosioms	DIDELIS	DIDELIS	DIDELIS

<i>transporto priemonės su slėginio uždegimo (dizeliniais) varikliais</i>			
---	--	--	--

2 galimybė yra akivaizdžiai priimtinesnė už pagrindinį scenarijų, nes ja problema išsprendžiama nesukuriant jokių išlaidų. Suderinamumas su ES politikos tikslais yra didelis, nes tikimasi teigiamo poveikio aplinkai ir teigiamo socialinio poveikio.

3 PROBLEMOS GALIMYBIŲ PALYGINIMAS Dėl Euro 6 reglamentu lengvosios transporto priemonės nustatytos didžiausios masės ribos kai kurioms transporto priemonių platformoms būtinai du tipo patvirtinimai			
GALIMYBĖS	VEIKSMINGUMAS	NAŠUMAS	SUDERINAMUMAS
1 galimybė. <i>Jokių dabartinės padėties pokyčių</i>	0	0	0
2 galimybė. <i>Panaikinti Euro 6 reglamentu lengvosios transporto priemonės nustatytą didžiausią masės ribą, taikomą išmetamųjų teršalų reguliavimo tikslais</i>	DIDELIS	DIDELIS	DIDELIS

2 galimybė yra akivaizdžiai priimtinesnė už pagrindinį scenarijų, nes ja problema išsprendžiama nesukuriant jokių išlaidų. Neigiamo poveikio aplinkai ar neigiamo socialinio poveikio nenumatoma.

7. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Bendrą šiamo poveikio vertinime apžvelgtų priemonių vertinimą ir tolesnį poveikio vertinimą būtų naudinga atlikti praėjus penkeriems metams po įsigaliojimo. Jau nustatyti ataskaitų teikimo mechanizmai, skirti stebėti aplinkos oro kokybę ir kaip valstybės narės laikosi Bendrijos oro kokybės tikslų. Šiais ataskaitų teikimo mechanizmais taip pat teikiami duomenys, kuriais remiantis galima stebėti išmetamus teršalus.

Europos rinkoje parduodamų motorinių transporto priemonių atitiktis ES reikalavimams yra tikrinama nacionalinių tipo patvirtinimo institucijų naujų tipų transporto priemonių patvirtinimo procedūros metu. Todėl šie esami ataskaitų teikimo mechanizmai sudarytų sąlygas Komisijai tam tikru mastu stebėti siūlomo teisės akto poveikį.