



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.1.2014
SWD(2014) 32 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszące dokumentowi

**Wniosek w sprawie ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 w
odniesieniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe**

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

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszące dokumentowi

**Wniosek w sprawie ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 w
odniesieniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy drogowe**

1. OKREŚLENIE PROBLEMU

1.1. Kontekst polityczny

Wspólne europejskie normy emisji określone w szeregu dyrektyw UE wyznaczają graniczne wartości toksycznych emisji spalin ze wszystkich pojazdów lekkich i pojazdów ciężarowych o dużej ładowności sprzedawanych w UE. Normy Euro są formułowane zgodnie z podejściem dwustopniowym, co oznacza, że aspekty zasadnicze są zawarte w głównym instrumencie, uzgadnianym w ramach zwykłej procedury ustawodawczej, natomiast mniej istotne aspekty techniczne są regulowane za pomocą aktów delegowanych lub wykonawczych. Głównymi instrumentami są poniższe dwa rozporządzenia:

- rozporządzenie (WE) nr 715/2007,
- rozporządzenie (WE) nr 595/2009.

1.2. Zidentyfikowane problemy

W ogólnym kontekście zanieczyszczenia powietrza, globalnego ocieplenia i uproszczeń regulacyjnych zidentyfikowano sześć szczegółowych obszarów problematycznych, w których niedoskonałości rynku i niedoskonałości regulacyjne utrudniają osiągnięcie nadrzędnych celów.

- 1) Niewystarczające wykorzystanie potencjału w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa dzięki oszczędnej jeździe

Potencjał w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa dzięki oszczędnej jeździe nie jest wykorzystywany w wystarczającym stopniu. Wsparcie techniczne na rzecz ekologicznego stylu jazdy dotyczy przede wszystkim liczników zużycia paliwa i sygnalizatorów zmiany biegów. Sygnalizatory zmiany biegów są już obowiązkowe w nowych samochodach osobowych kategorii M1 wyposażonych w ręcznie sterowaną skrzynię biegów. Nie istnieje natomiast obecnie żaden wymóg prawny w zakresie wyposażania pojazdów silnikowych którejkolwiek kategorii w liczniki zużycia paliwa. Z przeprowadzonych badań¹ wynika jednak, że potencjał ekologicznego stylu jazdy można wykorzystać w większym stopniu, stosując jednocześnie liczniki zużycia paliwa i sygnalizatory zmiany biegów.

- 2) Zakres granicznych wartości emisji amoniaku (NH₃) grozi wyparciem z rynku pojazdów ciężarowych o dużej ładowności zasilanych gazem ziemnym

Graniczne wartości emisji amoniaku (NH₃) dla wszystkich pojazdów ciężarowych o dużej ładowności bez względu na typ silnika zostały określone w normie Euro VI dotyczącej emisji zanieczyszczeń², która obowiązuje od dnia 31 grudnia 2012 r. Ustanowienie tej wartości granicznej miało zasadniczo na celu ograniczenie ryzyka wycieku amoniaku (zbyt duża ilość amoniaku stosowana w systemach kontroli emisji) w pojazdach ciężarowych o dużej ładowności wyposażonych w silniki Diesla. Ponieważ powstawanie niewielkich ilości NH₃ jest normalne również podczas procesu spalania w silnikach zasilanych benzyną lub gazem ziemnym, które nie wymagają układów opartych na amoniaku, wspomniana wartość graniczna sprawia, że pojazdy z tego bardzo małego segmentu rynku pojazdów ciężarowych o dużej ładowności znajdują się w bardzo niekorzystnej sytuacji. Spowoduje to

¹ TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption [Wpływ sygnalizatora zmiany biegów i licznika paliwa na zużycie paliwa].

² Rozporządzenie (WE) nr 595/2009.

zapewne znaczny wzrost kosztów takich pojazdów, jak autobusy tranzytowe zasilane sprężonym gazem ziemnym (CNG), co będzie stanowiło zachętę do zastępowania ich pojazdami z silnikami wysokoprężnymi powodującymi większe zanieczyszczenie.

- 3) Górna wartość graniczna masy określona w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich wymaga przeprowadzenia dwóch procedur homologacji typu w odniesieniu do niektórych podwozi pojazdów

Obecnie istnieje ściśle określona wartość graniczna masy odniesienia, która określa konieczność uzyskania homologacji pojazdu w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń zgodnie z przepisami dotyczącymi pojazdów lekkich albo pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, a zatem różne wersje tego samego typu pojazdu można umieścić po różnych stronach przedmiotowej granicy. W konsekwencji ten sam typ pojazdu będzie potrzebował podwójnego certyfikatu emisji zanieczyszczeń, którego uzyskanie wymaga podwójnej liczby badań. Generuje to znaczne koszty dla producenta, nie przynosząc żadnych wyraźnych korzyści dla środowiska.

- 4) Określone w normie Euro 6 wartości graniczne emisji w niskich temperaturach dla pojazdów lekkich nie są dostosowane do postępu technicznego

Emisje z nowoczesnych pojazdów lekkich są ograniczone dzięki systemom oczyszczania spalin lub zmianom dotyczącym samego silnika. Obecne wartości graniczne określone w normie Euro 5 w odniesieniu do węglowodoru (HC) i tlenku węgla (CO) nie odzwierciedlają postępu technicznego, jaki nastąpił w ostatnich latach. Co więcej, w normie Euro 6 nie określono jeszcze granicznych wielkości emisji NO_x w niskich temperaturach.

- 5) W normie Euro 6 dotyczącej emisji zanieczyszczeń z pojazdów lekkich określono graniczną wartość łącznej emisji tlenków azotu (NO_x), ale nie zdefiniowano odrębnej wartości granicznej w odniesieniu do dwutlenku azotu (NO₂)

Tlenki azotu (NO_x) emitowane przez pojazdy silnikowe obejmują tlenek azotu (NO) i dwutlenek azotu (NO₂). Bezpośrednie emisje NO₂ uważa się za szczególnie problematyczne, ponieważ mają one największy wpływ na zdrowie w centrach miast. Aby zagwarantować, że stosowanie nowoczesnych technologii kontroli emisji nie będzie skutkowało zwiększeniem bezpośrednich emisji NO₂, w przepisach normy Euro VI przewidziano już konkretne wartości graniczne emisji NO₂ dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, podczas gdy w obecnych przepisach normy Euro 6 dotyczącej emisji z pojazdów lekkich określa się jedynie wartość graniczną łącznych emisji tlenków azotu (NO_x).

- 6) Graniczne wartości emisji THC określone w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich są źródłem problemów dla producentów pojazdów zasilanych sprężonym gazem ziemnym

Obecne graniczne wartości emisji sumy węglowodorów (THC) określone w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich obejmują emisje metanu i węglowodorów niemietanowych (NMHC). Głównym powodem uwzględnienia metanu jest fakt, że jest on silnym gazem cieplarnianym. Właściwsze byłoby jednak dodanie metanu do emisji ekwiwalentu dwutlenku węgla z danego pojazdu oraz zniesienie regulacji dotyczących emisji metanu na poziomie homologacji typu. Ułatwiłoby to również wprowadzanie do obrotu pojazdów zasilanych gazem ziemnym. Uwzględnienie metanu utrudnia zatem przestrzeganie poziomu wartości granicznych THC w

pojazdach zasilanych gazem ziemnym, mimo że pojazdy te ogólnie generują mniejszą emisję gazów cieplarnianych w odniesieniu do pokonanej odległości.

1.3. Kogo dotyczy problem, w jaki sposób i w jakim zakresie?

Omówione powyżej problemy dotyczą szeregu różnych grup:

- zła jakość powietrza ma wpływ na mieszkańców Unii Europejskiej, ponieważ powoduje ostre i przewlekłe skutki dla zdrowia³;
- zmiany cen nowych pojazdów dotyczą konsumentów na rynku pojazdów silnikowych. Mogą oni jednak czerpać korzyści z większej oszczędności paliwa;
- bardziej restrykcyjne graniczne wartości emisji zanieczyszczeń dotyczą producentów pojazdów silnikowych, ponieważ wymuszają opracowywanie nowych technologii. Producenci mogliby jednak czerpać korzyści z uproszczenia i możliwej zmiany granicznych wartości emisji NH₃ i THC. Oczekuje się, że wpływ na producentów z państw trzecich nie będzie różnił się od wpływu na producentów unijnych;
- dostawcy części mogą odczuwać skutki rosnącego popytu na niektóre części. MŚP znajdują się prawie wyłącznie na początku łańcucha dostaw sektora motoryzacyjnego i oczekuje się, że odczuwane przez nie skutki będą minimalne.

2. ANALIZA ZASADY POMOCNICZOŚCI

Podobnie jak inne przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych, przedmiotowe działanie opiera się na art. 114 TFUE, który zapewnia funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Z uwagi na fakt, że przedmiotowa inicjatywa dotyczy zmiany istniejących przepisów UE, jedynie UE może działać skutecznie. Działanie na szczeblu Unii Europejskiej jest również niezbędne ze względu na konieczność uniknięcia powstania barier na jednolitym rynku, a także z powodu transnarodowego charakteru kwestii zanieczyszczenia powietrza i zmiany klimatu.

3. CELE

Ogólne cele strategiczne są następujące:

- zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego;
- zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia w Unii Europejskiej; oraz
- przyczynienie się do realizacji ambitnych celów Unii Europejskiej w zakresie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych.

Cele szczegółowe są następujące:

- ustanowienie przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń i wymagań dotyczących homologacji typu, które odzwierciedlają postęp techniczny i usuwają zidentyfikowane niedoskonałości regulacyjne;
- wykorzystanie potencjału w zakresie uproszczenia ram prawnych; oraz

³ WHO 2004, Health aspects of air pollution [Aspekty zdrowotne zanieczyszczenia powietrza].

- zwiększenie oszczędności jazdy w celu zmniejszenia emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych.

Cele operacyjne są następujące:

- zapewnienie wyposażenia nowych pojazdów silnikowych w systemy wspomagające kierowcę w ekologicznym stylu jazdy w przypadkach, w których potencjał w zakresie oszczędności paliwa nie jest w pełni wykorzystywany;
- uniknięcie sytuacji, w której uzgodnione wartości graniczne emisji NH_3 dla wszystkich pojazdów ciężarowych o dużej ładowności utrudniają wprowadzanie na rynek niektórych pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym;
- usunięcie konieczności uzyskiwania kosztownych, podwójnych certyfikatów emisji zanieczyszczeń, a tym samym wyeliminowanie zbędnych kosztów przestrzegania przepisów;
- umożliwienie Komisji zaproponowania zaktualizowanych granicznych wartości emisji w niskich temperaturach za pomocą aktu delegowanego, jeżeli zostanie to uznane za konieczne i uzasadnione w oparciu o dowody;
- umożliwienie Komisji zaproponowania odrębnej granicznej wartości emisji NO_2 dla pojazdów lekkich w drodze aktu delegowanego, jeżeli zostanie to uznane za konieczne i uzasadnione w oparciu o dowody;
- umożliwienie Komisji zaproponowania zniesienia regulacji dotyczących emisji metanu w drodze aktu delegowanego, jeżeli zostanie to uznane za konieczne i uzasadnione w oparciu o dowody oraz pod warunkiem że emisje metanu zostaną uwzględnione jako emisje ekwiwalentu dwutlenku węgla w rozporządzeniu w sprawie emisji CO_2 w sektorze motoryzacyjnym.

4. WARIANTY STRATEGICZNE

Zgodnie ze zidentyfikowanymi problemami opisanymi w części 1.2 poniżej przedstawiono konkretne warianty strategiczne dotyczące pierwszych trzech obszarów problematycznych.

1) *Niewystarczające wykorzystanie potencjału w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa dzięki oszczędnej jeździe*

Wariant 1: utrzymanie stanu obecnego.

Wariant 2: wprowadzenie obowiązku instalowania liczników zużycia paliwa we wszystkich pojazdach lekkich oraz objęcie wszystkich pojazdów lekkich obowiązkiem instalowania sygnalizatorów zmiany biegów (który obecnie dotyczy jedynie samochodów osobowych).

Wariant 3: wprowadzenie obowiązku instalowania liczników zużycia paliwa we wszystkich pojazdach lekkich i pojazdach ciężarowych o dużej ładowności oraz objęcie wszystkich pojazdów lekkich i pojazdów ciężarowych o dużej ładowności obowiązkiem instalowania sygnalizatorów zmiany biegów (który obecnie dotyczy jedynie samochodów osobowych).

2) *Zakres granicznych wartości emisji amoniaku (NH_3) grozi wyparciem z rynku pojazdów ciężarowych o dużej ładowności zasilanych gazem ziemnym*

Wariant 1: utrzymanie stanu obecnego.

Wariant 2: zmiana zakresu granicznych wartości emisji NH₃ określonych w normie Euro VI, tak aby miały one zastosowanie jedynie do pojazdów ciężarowych o dużej ładowności wyposażonych w silniki Diesla.

- 3) *Górna wartość graniczna masy określona w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich wymaga przeprowadzenia dwóch procedur homologacji typu w odniesieniu do niektórych podwozi pojazdów*

Wariant 1: utrzymanie stanu obecnego.

Wariant 2: usunięcie górnej wartości granicznej masy określonej w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich do celów emisji zanieczyszczeń.

W odniesieniu do wspomnianych powyżej problemów szczegółowych 4–6 proponowane warianty polegają albo na utrzymaniu stanu obecnego, albo na wprowadzeniu do odpowiednich przepisów z zakresu homologacji typu uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych.

5. OCENA SKUTKÓW

5.1. Podejście

Warianty strategiczne analizuje się w sposób proporcjonalny, koncentrując się na aspektach ekonomicznych (wpływ na branżę i konsumentów) i środowiskowych (emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń). Z uwagi na niski poziom możliwego wpływu na zatrudnienie zakres wymiernych skutków społecznych jest bardzo ograniczony.

Zważywszy że warianty regulacyjne zidentyfikowane w obszarach problematycznych 4, 5 i 6 mają na celu przyznanie Komisji uprawnień w zakresie zmiany lub uzupełniania przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń, nie przedstawiono żadnej oceny skutków w odniesieniu do tych wariantów. Dlatego też niniejsze sprawozdanie ma przede wszystkim przedstawiać proporcjonalną ocenę skutków wariantów strategicznych opracowanych w odniesieniu do obszarów problemowych 1, 2 i 3.

5.2. Ocena

- 1) Niewystarczające wykorzystanie potencjału w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa dzięki oszczędnej jeździe

WARIANTY	SKUTKI GOSPODARCZE	SKUTKI SPOŁECZNE	SKUTKI ŚRODOWISKOWE
Wariant 1	Nie oczekuje się żadnych dodatkowych skutków gospodarczych.	Nie oczekuje się żadnego wpływu na zatrudnienie.	Skutkiem dalszego braku systemów technicznych wspomagających kierowców w stosowaniu ekologicznego stylu jazdy w niektórych rodzajach pojazdów będzie niewykorzystanie tej możliwości zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych.
Wariant 2	Umiarkowane koszty dodatkowe dla producentów szacowane w przedziale 0–10 EUR na pojazd w przypadku	Nie oczekuje się żadnego wpływu na zatrudnienie.	Oczekuje się oszczędności emisji CO ₂ . Są one bezpośrednio związane z mniejszym zużyciem paliwa, które

	liczników zużycia paliwa oraz 0–15 EUR w przypadku sygnalizatorów zmiany biegów ⁴ .		szacuje się ostrożnie na 1 % w przypadku przeciętnego kierowcy.
Wariant 3	Nie są dostępne żadne precyzyjne szacunki dotyczące kosztów zainstalowania liczników zużycia paliwa i sygnalizatorów zmiany biegów w pojazdach ciężarowych o dużej ładowności. W przypadku liczników zużycia paliwa koszty są prawdopodobnie takie same jak dla pojazdów lekkich. Szacuje się, że w przypadku sygnalizatorów zmiany biegów koszty będą znacznie wyższe.	Z uwagi na stosunkowo niski rząd wielkości wzrostu kosztów nie oczekuje się żadnego wpływu na zatrudnienie.	Z uwagi na szereg kwestii charakterystycznych dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności uważa się, że dodatkowy pozytywny wpływ na środowisko wariantu 3 będzie nieznacznie większy niż wpływ wariantu 2.

Należy zauważyć, że ze względu na dosyć niski koszt instalacji liczników zużycia paliwa i sygnalizatorów zmiany biegów w pojazdach lekkich, nawet stosunkowo niewielki potencjał w zakresie oszczędności paliwa sprawi, iż inwestycja zwróci się bardzo szybko.

Chociaż można zasadniczo oczekiwać pozytywnych skutków instalacji liczników zużycia paliwa i sygnalizatorów zmiany biegów w pojazdach lekkich i pojazdach ciężarowych o dużej ładowności w odniesieniu do ekologicznego stylu jazdy i w związku z tym zmniejszenia emisji CO₂, dodatkowe korzyści płynące z uwzględnienia pojazdów ciężarowych o dużej ładowności najprawdopodobniej będą znikome.

2) *Zakres granicznych wartości emisji amoniaku (NH₃) grozi wyparciem z rynku pojazdów ciężarowych o dużej ładowności zasilanych gazem ziemnym*

WARIANTY	SKUTKI GOSPODARCZE	SKUTKI SPOŁECZNE	SKUTKI ŚRODOWISKOWE
Wariant 1	Szacowane dodatkowe koszty materiałowe wynoszą 48 mln EUR rocznie, a dodatkowe koszty przedsięwzięcia znajdują się w przedziale 60–80 mln EUR rocznie.	Rząd wielkości wzrostu kosztów sugeruje, że potencjał rynkowy tych pojazdów byłby znacznie mniejszy. Wywarłoby to nieproporcjonalny wpływ na wyspecjalizowanych małych i średnich dostawców części.	Zmniejszenie emisji NH ₃ byłoby w dużej mierze nieznaczne. Mniejszy potencjał rynkowy autobusów zasilanych gazem ziemnym najprawdopodobniej spowodowałby wzrost emisji PM, NOx i CO ₂ .
Wariant 2	Oczekuje się pozytywnych skutków gospodarczych dla producentów i operatorów pojazdów ciężarowych o dużej ładowności zasilanych gazem ziemnym ze względu na uniknięcie dodatkowych kosztów materiałowych i kosztów przedsięwzięcia szacowanych na 108–128	Oczekuje się, że wpływ na zatrudnienie będzie neutralny lub w niewielkim stopniu pozytywny. Możliwe jest powstanie ograniczonej liczby nowych miejsc pracy w sektorze produkcji pojazdów ciężarowych o dużej ładowności zasilanych gazem ziemnym. Wariant pozwoliłby uniknąć	Dodatkowe emisje NH ₃ byłyby w dużej mierze nieistotne. Oczekuje się pozytywnych skutków dla środowiska w odniesieniu do emisji NOx i CO ₂ .

⁴

TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption [Wpływ sygnalizatora zmiany biegów i licznika paliwa na zużycie paliwa].

	mln EUR rocznie.	potencjalnego negatywnego wpływu na zatrudnienie, który wystąpiłoby w ramach wariantu odniesienia.	
--	------------------	--	--

- 3) Górna wartość graniczna masy określona w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich wymaga przeprowadzenia dwóch procedur homologacji typu w odniesieniu do niektórych podwozi pojazdów

WARIANTY	SKUTKI GOSPODARCZE	SKUTKI SPOŁECZNE	SKUTKI ŚRODOWISKOWE
Wariant 1	Dodatkowe koszty prac rozwojowych są trudne do oszacowania, ale oczekuje się, że wyniosą one kilka milionów euro na kalibrację. Koszty administracyjne związane z dwiema procedurami homologacji typu są ograniczone (rzędu 100 000 EUR na homologację typu).	Nie oczekuje się żadnego wpływu na zatrudnienie.	Nie oczekuje się żadnego wpływu na środowisko.
Wariant 2	Dodatkowy wybór na etapie homologacji typu, który zmniejszyłby obciążenia regulacyjne, w szczególności w odniesieniu do podwozi niektórych pojazdów znajdujących się powyżej obecnej wartości granicznej masy odniesienia pojazdów lekkich i pojazdów ciężarowych o dużej ładowności oraz innych pojazdów znajdujących się poniżej tej wartości.	Nie oczekuje się żadnego istotnego wpływu na zatrudnienie. Przedmiotowy wariant powinien doprowadzić do redukcji kosztów, co potencjalnie może przełożyć się na niższe ceny dla kupujących.	Nie oczekuje się żadnych negatywnych skutków dla środowiska.

Z uwagi na zróżnicowany charakter obszarów problematycznych objętych niniejszą oceną skutków nie występuje żadna synergia ani żadne kompromisy między wariantami ocenianymi w poszczególnych obszarach. W związku z tym łączny wpływ wszystkich wariantów jest równy sumie wpływów poszczególnych części.

6. PORÓWNANIE WARIANTÓW

Z porównania wariantów strategicznych w trzech obszarach problematycznych, które poddano szczegółowej ocenie skutków, wyłania się następujący obraz:

PORÓWNANIE WARIANTÓW W ODNIESIENIU DO PROBLEMU 1 Niewystarczające wykorzystanie potencjału w zakresie zmniejszenia zużycia paliwa dzięki oszczędnej jeździe			
WARIANTY	SKUTECZNOŚĆ	EFEKTYWNOŚĆ	SPÓJNOŚĆ
Wariant 1: utrzymanie stanu obecnego	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Wariant 2: wprowadzenie obowiązku instalowania liczników zużycia paliwa we wszystkich pojazdach lekkich oraz objęcie	WYSOKA	ŚREDNIA	WYSOKA

<i>wszystkich pojazdów lekkich obowiązkiem instalowania sygnalizatorów zmiany biegów (który obecnie dotyczy jedynie samochodów osobowych).</i>			
Wariant 3: wprowadzenie obowiązku instalowania liczników zużycia paliwa we wszystkich pojazdach lekkich i pojazdach ciężarowych o dużej ładowności oraz objęcie wszystkich pojazdów lekkich i pojazdów ciężarowych o dużej ładowności obowiązkiem instalowania sygnalizatorów zmiany biegów (który obecnie dotyczy jedynie samochodów osobowych).	WYSOKA	NISKA	ŚREDNIA

Z powyższego porównania wynika, że najkorzystniejszym wariantem jest wariant 2, ponieważ jest on najefektywniejszym sposobem rozwiązania problemu. Jest mało prawdopodobne, aby pozytywne skutki środowiskowe wariantu 3 były wyższe niż skutki wariantu 2. Mimo że wariant 3 przyniósłby pewne ograniczone dodatkowe korzyści dla środowiska w porównaniu z wariantem 2, jest mało prawdopodobne, aby były one proporcjonalne do poniesionych kosztów. Dlatego też na obecnym etapie wydaje się, że trudno znaleźć uzasadnienie dla wprowadzenia obowiązku instalowania sygnalizatorów zmiany biegów lub liczników zużycia paliwa w pojazdach ciężarowych o dużej ładowności.

PORÓWNANIE WARIANTÓW W ODNIESIENIU DO PROBLEMU 2 Zakres granicznych wartości emisji amoniaku (NH₃) grozi wyparciem z rynku pojazdów ciężarowych o dużej ładowności zasilanych gazem ziemnym			
WARIANTY	SKUTECZNOŚĆ	EFEKTYWNOŚĆ	SPÓJNOŚĆ
Wariant 1: utrzymanie stanu obecnego	0	0	0
Wariant 2: zmiana zakresu granicznych wartości emisji NH ₃ określonych w normie Euro VI, tak aby miały one zastosowanie jedynie do pojazdów ciężarowych o dużej ładowności wyposażonych w silniki Diesla.	WYSOKA	WYSOKA	WYSOKA

Wariant 2 jest wyraźnie korzystniejszy niż wariant odniesienia, ponieważ pozwala na rozwiązanie problemu bez generowania jakichkolwiek kosztów. Spójność z celami politycznymi UE jest wysoka, ponieważ oczekuje się, że skutki środowiskowe i społeczne będą ogólnie pozytywne.

PORÓWNANIE WARIANTÓW W ODNIESIENIU DO PROBLEMU 3 Górna wartość graniczna masy określona w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich wymaga przeprowadzenia dwóch procedur homologacji typu w odniesieniu do niektórych podwozi pojazdów
--

WARIANTY	SKUTECZNOŚĆ	EFEKTYWNOŚĆ	SPÓJNOŚĆ
Wariant 1: <i>utrzymanie stanu obecnego</i>	0	0	0
Wariant 2: <i>usunięcie górnej wartości granicznej masy określonej w normie Euro 6 dotyczącej pojazdów lekkich do celów emisji zanieczyszczeń.</i>	WYSOKA	WYSOKA	WYSOKA

Wariant 2 jest wyraźnie korzystniejszy niż wariant odniesienia, ponieważ pozwala na rozwiązanie problemu bez generowania jakichkolwiek kosztów. Nie oczekuje się żadnych negatywnych skutków środowiskowych ani społecznych.

7. MONITOROWANIE I OCENA

Wspólną ocenę środków zawartych w niniejszej ocenie skutków oraz uzupełniającą ocenę skutków można skutecznie przeprowadzić pięć lat po wejściu przepisów w życie. Istnieją już mechanizmy sprawozdawczości służące monitorowaniu jakości otaczającego powietrza oraz przestrzegania przez państwa członkowskie wspólnotowych celów w zakresie jakości powietrza. Mechanizmy te generują również dane umożliwiające monitorowanie emisji zanieczyszczeń.

Zgodność pojazdów silnikowych sprzedawanych na rynku europejskim z wymaganiami UE kontrolują krajowe organy udzielające homologacji typu w ramach procedury homologacji nowych typów pojazdów. Dzięki wspomnianym istniejącym mechanizmom sprawozdawczości Komisja miałaby zatem możliwość monitorowania, do pewnego stopnia, skutków proponowanych przepisów.