F1 558340 DT Regulation on two- or three-wheel vehicles and quadricycles
Executive Summary

EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 4.10.2010
SEC(2010) 1151

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Pavaddokuments

Priekšlikums
EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA
par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību

Ietekmes novērtējuma kopsavilkums

Šis ietekmes novērtējuma kopsavilkums uzliek saistības vienīgi tā sagatavošanā iesaistītajiem Komisijas dienestiem, bet neliek iepriekš spriest par Komisijas galīgo lēmumu.

Atbildīgais ĢD: Uzņēmējdarbības un rūpniecības ĢD

Komisijas 2010. gada darba programma

Komisijas programmas plāns: 2010/ENTR/02

{COM(2010)542 galīgā redakcija}
{SEC(2010) 1152}

KOPSAVILKUMS
Priekšvēsture

Jēdziens L kategorijas transportlīdzekļi aptver dažādus divu riteņu, trīs riteņu vai četru riteņu transportlīdzekļu tipus, piemēram, pašgājēji divriteņi, divu riteņu un trīs riteņu mopēdi, divu riteņu un trīs riteņu motocikli un motocikli ar blakusvāģi. Kā L kategorijas četrriteņu transportlīdzekļu, ko sauc arī par kvadricikliem, piemēru var minēt ceļu kvadriciklus, ko lieto uz koplietošanas ceļiem, un slēgtas virsbūves kvadriciklus.

Kategorija	Transportlīdzekļa nosaukums	Raksturīgie transportlīdzekļi	Kategorija	Transportlīdzekļa nosaukums	Raksturīgie transportlīdzekļi
L1e	Mopēdi		L5e	Tricikli	
L2e	Trīs riteņu mopēdi		L6e	Vieglie kvadricikli	
L3e	Motocikli		L7e	Smagie kvadricikli	
L4e	Motocikli ar blakusvāģi				

1.attēls. To transportlīdzekļu piemēri, uz kuriem attiecas spēkā esošā Pamatdirektīva 2002/24/EK

L kategorijas transportlīdzekļu tirgū ir trīs galvenās apakšnozares. Plašākā ir "pašgājēju diciklu" (PDC) apakšnozare: pašgājēji divriteņi, mopēdi, motorolleri un motocikli. Pēc Eurostata datiem pašlaik apgrozībā ir aptuveni 30 miljoni šādu transportlīdzekļu. Eiropā PDC tirgū, ņemot vērā arī importu, 2007. gadā bija 2,7 miljonu transportlīdzekļu. PDC nozares apgrozījums 2006. gadā bija EUR 34,1 miljards un tajā bija nodarbināti 159 100 cilvēki.
Pēc visurgājēju ražošanas nozares asociācijas, ATVEA, datiem 2008. gadā visurgājēju (ATV) nozarē bija nodarbināti 12 000 cilvēki un tās apgrozījums bija EUR 2 miljardi. Minētajā gadā ES tika reģistrēti aptuveni 595 000 ATV.

ES slēgtas virsbūves kvadriciklu nozarē, kurā darbojas vienīgi MVU izgatavotāji, 2008. gadā kopumā bija 340 000 transportlīdzekļu jeb 1,1 % no L kategorijas transportlīdzekļu parka. Tirgus visvairāk ir attīstījies Francijā, Spānijā un Itālijā. Kopējais pārdevumu skaits 2007. gadā bija 35 000 transportlīdzekļi. Pasaules tirgus līderis 2008. gadā nodarbināja aptuveni 200 cilvēkus un gadā saražoja 13 500 transportlīdzekļus, tostarp 1500 elektriskos transportlīdzekļus (200-300 kravas transportlīdzekļi). Slēgtas virsbūves kvadriciklu ražotāji bieži uzņēmējdarbību veic reģionos, kuros nav attīstītas rūpniecības struktūras. Savukārt slēgtas virsbūves kvadriciklu ražošanas nozare atbalsta sarežģītu partneru tīklu, no kura Eiropā ir atkarīgas 20 000 darbvietas.

L kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma prasības pašlaik ir noteiktas Direktīvā 2002/24/EK ("pamatdirektīva"). Turklāt pamatdirektīvā ir minēta virkne direktīvu, kurās ir sīki izklāstītas tehniskās prasības.

Spēkā esošo tiesību aktu pārskatīšana ietvēra arī sabiedrisko apspriešanu, kas notika no 2008. gada 22. decembra līdz 2009. gada 27. februārim, lai noskaidrotu asociāciju, uzņēmumu un valsts iestāžu viedokli attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem piedāvāto pasākumu galvenajiem aspektiem. Ieinteresēto personu viedoklis jo īpaši tika lūgts par jautājumiem, kas uzskatāmi par pretrunīgiem, tostarp PDC obligāta aprīkošana ar pretbloķēšanās sistēmām, pārskatītās emisijas robežvērtības visiem L kategorijas transportlīdzekļiem, kā arī transportlīdzekļu jauns iedalījums piemērotākās apakškategorijās. Saņemtos viedokļus apkopoja ziņojumā[1] un publicēja Komisijas tīmekļa vietnē.

Lai izvērtētu priekšlikumu attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma ekonomisko, sociālo un ekoloģisko ietekmi, 2008. un 2009. gadā tika veikti divi pētījumi. Vienu pētījumu par iespējamajiem drošības pasākumiem[2] un vienkāršošanas ietekmi uz spēkā esošajiem L kategorijas transportlīdzekļu tiesību aktiem veica *TRL Ltd* ("TRL ziņojums"). Otrajā pētījumā, ko veica Tesalonīku Universitāte ("LAT ziņojums"), bija

[1] http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.
[2] http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_new_measures_l_category.pdf.

sagatavots pārskats[3] par L kategorijas transportlīdzekļu ekoloģiskajiem pasākumiem. Ietekmes novērtējuma sagatavošanā izmantoja šos abus politikas ziņojumus. Ietekmes novērtējuma izmaksu un ieguvumu kvantitatīvā analīze pamatojās uz abiem ziņojumiem un, izņemot uzlaboto bremžu sistēmu izmaksas, ieinteresētās personas to uzskatīja par pieņemamu un pareizu. ACEM, Eiropas motociklu ražošanas nozares asociācija, arī piedāvāja vairākus pasākumus attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļu ekoloģiskajiem un drošības aspektiem, lai proaktīvi risinātu abos ziņojumos konstatētās ekoloģiskās un drošības problēmas.

1. PROBLEMĀTIKAS RAKSTUROJUMS

Komisija ir noteikusi vairākas pamatproblēmas saistībā ar spēkā esošajiem L kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma noteikumiem:

– sarežģītais tiesiskais regulējums;
– emisijas apjoms un tā pieaugošā tendence, salīdzinot ar kopējo ceļu transporta emisijas apjomu, kas pārsvarā samazinās;
– drošības aspekti un
– tiesiskā regulējuma trūkums attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām.

1.1. Spēkā esošā tiesiskā regulējuma sarežģītība

Komisijai tika norādīts, ka pastāvošā L kategorijas transportlīdzekļu sistēma ir pārāk sarežģīta un pastāv iespēja veikt vienkāršošanu un starptautisku saskaņošanu.

Valsts iestādēm, kuras atbild par pamatdirektīvas piemērošanu, darbojoties šajā sarežģītajā tiesiskajā regulējumā, rodas nevajadzīgas papildu izmaksas.

L kategorijas transportlīdzekļiem jāatbilst virknei prasību, kas atrodamas daudzās atsevišķās direktīvās. Pamatdirektīva ir saistīta ar 13 citām detalizētām tehniskām direktīvām, kuras ir grozītas ar 21 grozījumu direktīvu, lai ņemtu vērā tehnikas attīstību.

Turklāt daudzās direktīvās ir atsauces uz noteikumiem un standartiem, kurus piemēro pasaules mērogā, piemēram, ANO EEK pieņemtie noteikumi[4], kuros arī tiek veikti grozījumi. Visbeidzot noteikumi, kuri attiecas uz L kategorijas transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, ir ļoti atšķirīgi, tādējādi radot juridiskas neskaidrības un neprecizēti reglamentējošos aktos. To pastāvīga atjauninināšana var būt apgrūtinoša un radīt papildu izmaksas pārvaldes iestādēm un nozares pārstāvjiem.

Valsts iestāžu administratīvie izdevumi šajā "bez izmaiņu" risinājumā ir lieli. Pamatojoties uz sešu dalībvalstu izmaksu aplēses analīzi, kopējās ES-27 dalībvalstu izmaksas 2009. līdz 2020. gadā tiek lēstas EUR 3,1 miljona apmērā. Ja netiks veikta vienkāršošana, lai atceltu novecojušus pasākumus un samazinātu sarežģītību, šīs lielās izmaksas saglabāsies un, iespējams, palielināsies.

1.2. Augsts emisijas līmenis

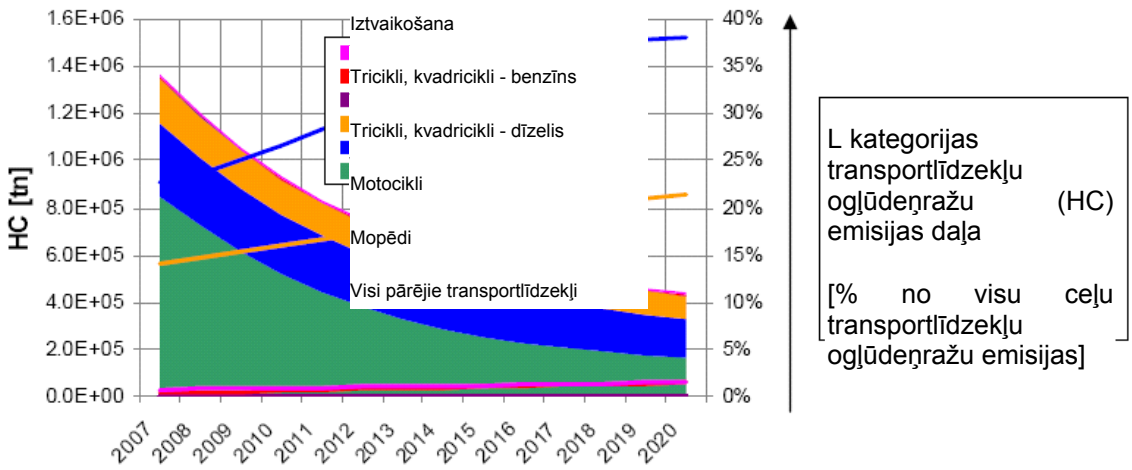
L kategorijas transportlīdzekļu motori izdala tādus nevēlamus blakusproduktus kā toksiski gaisa piesārņotāji un siltumnīcefekta gāzes. Arī iztvaikošanas emisija no degvielas tvertnes un padeves tiek uzskatīta par toksisku. Ir zināms vai pastāv aizdomas, ka tādi toksiskie gaisa piesārņotāji kā ogļūdeņradis izraisa vēzi vai nopietni ietekmē veselību, piemēram, radot reproduktīvus vai iedzimtus defektus. Gaisa piesārņotāji var kaitēt videi arī, piemēram, radot skābo lietu vai smogu.

Euro 5 un 6 posma emisijas standartu ieviešana vieglajiem pasažieru automobiļiem un Euro VI posma emisijas standartu ieviešana kravas automobiļiem nozīmē, ka L kategorijas transportlīdzekļu radītās emisijas daļa turpmākajos gados būs aizvien lielāka. Piemēram, tiek lēsts ka, ja netiek veikti papildu pasākumi, L kategorijas transportlīdzekļu kopējā iztvaikošanas un izplūdes ogļūdeņražu (THC) daļa līdz 2021. gadam palielināsies no 38 % līdz **62** % no visas ceļu transporta nozares kopējās ogļūdeņražu emisijas. Tas galvenokārt skaidrojams ar ogļūdeņražu emisijas būtisku samazināšanos citās ceļu transporta kategorijās. Mopēdi jau tagad ir viena kategorijām, kas rada vislielāko ogļūdeņražu emisiju, un 2020. gadā tā varētu radīt **38** % no ceļu transporta kopējās ogļūdeņražu emisijas.

---

[3] http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/projects/report_measures_motorcycle_emissions.pdf.

[4] http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf.



2.attēls. L kategorijas transportlīdzekļu ogļūdeņražu emisijas absolūtā un relatīvā daļa (ja nav izmaiņu politikā)[5].

L kategorijas transportlīdzekļu CO emisijas daļa jau ir ļoti liela, un tiek paredzēts, ka līdz 2020. gadam tā palielināsies no 20 % līdz apmēram **36** % no kopējās ceļu transporta emisijas. Daudzās Eiropas dienvidu pilsētās PDC pilsētas satiksmē ir aizliegts lietot, ja karstās vasaras dienās smalko putekļu koncentrācija ir pārāk liela, lai novērstu pārmērīgu cieto daļiņu emisiju. Tā kā L kategorijas transportlīdzekļu nobraukums ir tikai 3 % no kopējā ceļu transporta nobraukuma, to piesārņotāju emisija uzskatāma par nesamērīgi lielu.

Spēkā esošais tiesiskais regulējums, kas reglamentē L kategorijas emisiju, ir pieņemts 2002. gadā. Kopš tā laika tehnoloģija ir strauji attīstījusies. Ņemot vērā tirgū pieejamo transportlīdzekļu konstrukcijas, projektēšanas un spēkiekārtu tehnoloģiju daudzveidību, spēkā esošais tiesiskais regulējums vairs nav aktuāls.

PDC izdalītās netoksiskās siltumnīcefekta gāzes (piemēram, CO_2) kopumā ir tikai ļoti neliela daļa no kopējās ceļu transporta emisijas. Tomēr vidusmēra lietotājam nav pašsaprotami, vai transportlīdzeklis ir ar mazu degvielas patēriņu un kāds ir tā CO_2 emisijas līmenis, jo pašlaik nav noteiktas marķēšanas prasības (vieglajiem pasažieru automobiļiem šāds marķējums ir). Lai patērētāju varētu informēt skaidri, īsi un saskaņotā veidā, ir nepieciešami objektīvu mērījumu dati, piemēram, CO_2 emisijas mērījumi un degvielas patēriņš tipa apstiprinājuma atbilstības testā, kurus pēc tam var izmantot kā marķēšanas sistēmas pamatu. Pašlaik izgatavotājiem nav obligāta tipa apstiprinājuma prasība L kategorijas transportlīdzekļiem noteikt šos objektīvos datus, un tas rada problēmas.

Vecāku transportlīdzekļu emisija var būtiski pārsniegt robežas jau pēc 20 000 km nobraukuma, jo pamatdirektīvā nav noteiktas noturības prasības. Noturību mēra, pirms transportlīdzekļa laišanas tirgū, testējot vecinātu transportlīdzekļu emisiju un izplūdes pēcapstrādes sastāvdaļas, kas uzkrātas, piemēram, motociklu gadījumā, pie 50 000 km nobraukuma, kā izgatavotājs to ir pierādījis apstiprinātājām iestādēm. Šādas prasības citviet pasaulē (ASV, Indija, Ķīna, Taizeme, Taivāna un Singapūra) jau ir spēkā un tās ES piemēro citām ceļu transportlīdzekļu kategorijām (vieglajiem automobiļiem, kravas automobiļiem).

Visbeidzot, tīrs transportlīdzeklis var kļūt par lielu piesārņotāju, ja ar emisiju saistīta sastāvdaļa vai sistēma nedarbojas vai tās darbība pasliktinās. Tāpēc

- jābrīdina vadītājs, piemēram, ar kļūmes signāllampu, ja transportlīdzekļa būtiska sistēma vai sastāvdaļa nedarbojas atbilstīgi tās tehniskajai specifikācijai vai nedarbojas vispār;

- nepieciešama pieeja un viegla piekļuve standartizētai diagnostikas informācijai. Lai transportlīdzekli varētu efektīvi remontēt, šo informāciju var darīt pieejamu ar iebūvētas diagnostikas sistēmu;

- nepieciešama piekļuve transportlīdzekļa izgatavotāja izstrādātajai remonta un tehniskās apkopes informācijai. Diemžēl pašlaik šādas piekļuves nav ne neatkarīgiem tirdzniecības uzņēmumiem, ne transportlīdzekļa īpašniekiem, šī informācija pieejama vienīgi pilnvarotām remonta darbnīcām, tas rada ne tikai konkurences problēmu, bet arī tādus negatīvus blakusefektus kā liela piesārņotāju emisija un bažas par drošību.

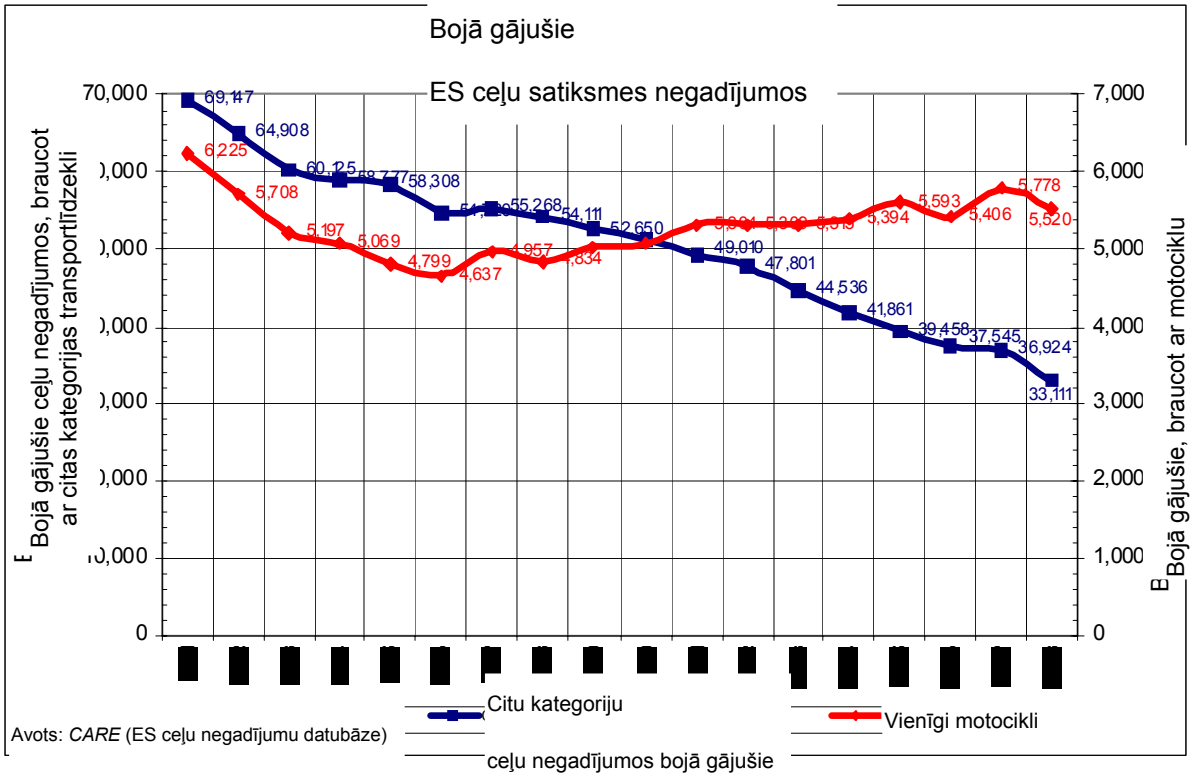
---

5 NB! "Visi citi transportlīdzekļi" ietver vieglos automobiļus, vieglos preču automobiļus, kravas automobiļus un autobusus. Avots: LAT ziņojums. Primārā Y ass (pa kreisi): HC = ogļūdeņraža emisija; 2,0E+05 = 200 000, 1,0E+06 = 1 000 000, 1 t = 1000 kg. Sekundarā Y ass (pa labi): L kategorijas transportlīdzekļu daļa procentos no visu ceļu transportlīdzekļu ogļūdeņraža emisijas.

1.3. Liels letālu satiksmes negadījumu skaits un drošības apdraudējums

L kategorijas transportlīdzekļu vadītāji salīdzinājumā ar citiem vadītājiem satiksmes negadījumos daudz biežāk gūst ievainojumus vai iet bojā. Bojā gājušo skaits uz miljons nobrauktajiem kilometriem vidēji ir **18** reizes lielāks nekā vieglajiem pasažieru automobiļiem. L kategorijas transportlīdzekļu nobraukums 2006. gadā bija tikai **2 %** no kopējā nobraukuma, bet bojā gājušo skaits ES-25 bija **16 %** (ETSC, 2007). Turklāt, lai gan citos transportlīdzekļu tipos bojā gājušo un smagi ievainoto skaits ir būtiski samazinājies, datos attiecībā uz L kategorijas transportlīdzekļiem šis skaitlis ir palicis nemainīgs vai pat nedaudz palielinājies.

2008. gadā satiksmes negadījumos ir **miruši 5520** PDC braucēji. Turklāt tiek lēsts, ka **smagi ievainoto** skaits ir **5,5 līdz 13 reizes lielāks** nekā bojā gājušo skaits (30 000 līdz 72 000 braucēji). Vēl grūtāk aplēšams viegli ievainoto skaits, ES-27 tas varētu būt pat **12 līdz 28 reizes lielāks** (66 000 līdz 155 000 braucēji).



3.attēls. Motocikla braucēju letāli satiksmes negadījumi ES

Neatbilstošas tehniskās izmaiņas var uzlabot braukšanu un motora darbību, taču tas notiek uz piesārņotāju emisijas un degvielas patēriņa rēķina. Turklāt lielāka motora veiktspēja palielina transportlīdzekļa maksimālo ātrumu (nelegāli), bet citas transportlīdzekļa sastāvdaļas nespēj to kontrolēt, piemēram, bremzes nav pietiekami jaudīgas. Tā rezultātā transportlīdzeklis ir nedrošs gan braucējam, gan videi. Šā iemesla dēļ spēkā esošajā pamatdirektīvā ir iekļauti pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos attiecībā uz mopēdiem un mazāk jaudīgiem motocikliem. Taču, ņemot vērā pāreju no mehāniskās uz elektronisko motora kontroli un aizvien pieaugošo cita veida spēkiekārtu (piemēram, elektromotoru vai jaukto motoru) izmantošana, spēkā esošie pasākumi vairs var efektīvi vai ir pat novecojuši.

Slēgtas virsbūves kvadricikli ir definēti kā četru riteņu transportlīdzeklis ar ierobežotu veiktspēju un masu. Šo transportlīdzekļu problēma ir, ka vadītāji var gaidīt tādu pašu aktīvo un pasīvo drošību kā vieglajā pasažieru automobilī. Taču projekta koncepcija, zemāks maksimālais ātrums un mazāk stingras tipa apstiprināšanas prasības nozīmē, ka šāds pieņēmums ne vienmēr ir pareizs. Tāpēc slēgtas virsbūves kvadriciklu zemākā drošība salīdzinājumā ar vieglajiem pasažieru automobiļiem tiek uzskatīta par problēmu.

Cita drošības problēma ir tas, ka kvadricikli, kas projektēti lietošanai bezceļu apstākļos (visurgājēji), bieži tiek lietoti uz koplietošanas ceļiem. Kā jau to norāda nosaukums, šie transportlīdzekļi ir paredzēti galvenokārt lietošanai bezceļu apstākļos. Taču to izmantošana uz koplietošanas ceļiem, lai dotos no vienas trases uz otru, Eiropā ir praktiski nenovēršama. ATV lietošana uz ceļa var radīt drošības problēmas to straujās ātruma uzņemšanas spējas un augstā smaguma centra dēļ, kā rezultātā transportlīdzeklis, izbraucot līkumus, var apgāzties. Lai bezceļu apstākļos labi darbotos, šie transportlīdzekļi nav aprīkoti ar dzenošās ass diferenciāli, kas ir viens no drošības pamatelementiem, braucot uz cietvirsmas koplietošanas ceļiem. Daudzās ES pilsētās drošības apsvērumu dēļ šo transportlīdzekļu lietošana ir aizliegta.

Patērētāji gāzveida degvielu, piemēram, CNG, LPG un ogļūdeņgāzi, uzskata par bīstamu un kā iespējamu risku drošībai, lai gan to lietošana videi ir būtiski labvēlīgāka. Ogļūdeņraža tehnoloģija varētu vēl nebūt pietiekami izstrādāta, lai to uzstādītu L kategorijas transportlīdzekļiem.

1.4. Tiesiskā regulējuma trūkums attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām

L kategorijas transportlīdzekļu tehnoloģija pēdējos desmit gados ir strauji attīstījusies. Saistīto tiesību aktu sagatavošana ir notikusi daudz lēnāk, kā rezultātā noteiktiem transportlīdzekļiem vairs nevar piešķirt pareizo L transportlīdzekļa kategoriju un daudzi spēkā esošie pasākumi vairs nav atbilstīgi. Ceļu kvadricikli, bezceļu kvadricikli un slēgtas virsbūves kvadricikli pašlaik pieder pie vienas kategorijas, L7e, un uz tiem attiecas vienādās prasības. Taču kvadriciklu un slēgtas virsbūves kvadriciklu projekti pēc savas būtības ir tik ļoti atšķirīgi, ka katram ir nepieciešamas īpašas tiesiskās prasības, lai tie būtu droši un atbilstu attiecīgajiem vides standartiem. Mazjaudas elektriskie velosipēdi (mazāk par 250 W, līdz 25 km/h) pašlaik neietilpst tiesiskā regulējuma darbības jomā. Turklāt ES aizvien populārāki kļūst arī jaudīgāki velosipēdi (līdz pat 1000 W). Pašlaik šie jaudīgākie velosipēdi (virs 250 W, vairāk nekā 25 km/h) tiek klasificēti kā mopēdi. Tādējādi šiem velosipēdiem ir jāatbilst tipa apstiprinājuma prasībām, kas noteiktas transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju, bet tas nav atbilstīgi transportlīdzeklim, kas ir pilnībā elektrisks.

2. SUBSIDIARITĀTE

Pirms L kategorijas transportlīdzekļu ES tipa apstiprinājuma piemēroja dalībvalstu mēroga standartus. Dalībvalstu pieņemtie tiesību akti bieži bija atšķirīgi, un izgatavotāji, kas veica pārdevumus vairāku valstu tirgū, bija spiesti mainīt ražošanu un to pielāgot katram tirgum, un transportlīdzekļus apstiprināt katrā konkrētajā dalībvalstī, kas bija laikietilpīgi un dārgi. Dažādie dalībvalstu noteikumi tādējādi apgrūtināja tirdzniecību un nelabvēlīgi ietekmēja iekšējo tirgu.

Tādēļ bija nepieciešams ES mērogā pieņemt standartus, lai it īpaši risinātu ES mēroga problēmas saistībā ar drošību un gaisa piesārņojuma nelabvēlīgo ietekmi uz veselību un vidi. Lielu emisijas daudzumu lauku apvidos var kontrolēt ar atsevišķu dalībvalstu pasākumiem, bet globālā emisija sniedzas pāri vienas dalībvalsts robežām. Šo problēmu var risināt vienīgi ar ES mērogā saskaņotiem pasākumiem. Šāds pamatojums ir spēkā arī šodien, kad ir nepieciešama rīcība ES mērogā, lai novērstu iekšējā tirgus sadrumstalotību un nodrošinātu vienādi augstu aizsardzības līmeni visā Eiropā.

Vēl viena ES likumdošanas priekšrocība ir tā, ka ar saskaņotām tiesību normām ražošanas nozare gūs apjomradītus ietaupījumus: piemēram, visam Eiropas tirgum varēs izgatavot vienu ražojumu un nevajadzēs to pielāgot katras dalībvalsts tirgum, lai tur iegūtu tipa apstiprinājumu. Patērētāji gūs labumu no zemākām ražojumu cenām, kas pakļautas nepārtrauktam ES mēroga konkurences spiedienam.

3. ES INICIATĪVAS MĒRĶI

Šīs iniciatīvas mērķis ir **vienkāršot** spēkā esošo tiesisko regulējumu, veicināt to, lai **samazinātos** emisijas **īpatsvars** kopējā ceļu transporta emisijā un lai emisijas daļa būtu **proporcionāla**, **uzlabot** tirgū ienākošu jaunu **transportlīdzekļu drošību**.

Konkrētais **vienkāršošanas mērķis** ir izveidot mazāk sarežģītu tiesisko regulējumu, kas ir efektīvāks, nav tik laikietilpīgs un ko vieglāk pielāgot tehnikas attīstībai, kā arī ļauj izvairīties no starptautisku standartu dublēšanas, lai ieinteresētās personas nesaskartos ar vairākām dažādām prasībām, kas skar vienu un to pašu jautājumu.

Emisijas jomā konkrētais mērķis ir, lai L kategorijas transportlīdzekļu emisijas īpatsvars no visas ceļu transporta emisijas vismaz nepārsniegtu pašreizējo emisijas daudzumu vai, vēlams, samazinātos proporcionāli faktiskajam šādu transportlīdzekļu nolietojumam/nobraukumam. Jārisina arī iztvaikošanas emisijas jautājums.

Drošības jomā konkrētie mērķi ir panākt tādu pat satiksmes negadījumos bojā gājušo un cietušo personu skaita samazinājumu, kā citos ceļu transporta veidos, par kritēriju nosakot samazinājuma tendenci, kas kopš 2000. gada raksturīga vieglo pasažieru automobiļu sektorā, uzlabot negadījumu profilaksi, pēc iespējas novēršot smagus un vieglus ievainojumus, un sekmēt to, lai faktiskie satiksmes negadījumos bojā gājušo un cietušo personu statistikas dati neatšķirtos no ceļu satiksmes drošības vidēja termiņa līdz ilgtermiņa mērķiem.

ES tiesību aktu prasībās vajadzētu ņemt vērā daudzus tehnoloģijas jauninājumus, ļaujot ražošanas nozarei ražojuma tipu apstiprināt tikai vienu reizi un tad laist sertificētos ražojumus ne tikai ES iekšējā tirgū, bet tirgū citās valstīs, kas izvēlējušās piemērot ANO EEK noteikumus.

4. IZVĒRTĒTO POLITISKO RISINĀJUMU PĀRSKATS UN IZVĒLĒTIE RISINĀJUMI

Attiecībā uz katru mērķi tika analizēti vairāki risinājumi (izvēlētie risinājumi norādīti zilā krāsā):

Spēkā esošo ES tiesību aktu vienkāršošana	***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* **2)** atcelt spēkā esošās direktīvas un aizstāt ar minimālu regulu skaitu ***3)*** *pārstrādāt spēkā esošo Pamatdirektīvu 2002/24/EK un tās īstenošanas pasākumus*
Vides aizsardzības pasākumi: jauni vai pārskatīti pasākumi jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam	**Politiskie risinājumi jaunām emisijas robežvērtībām** ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* ***2)*** *jaunas emisijas robežvērtības L1e mopēdiem: aukstās palaides R47 testa cikls un 30 % auksta svēruma koeficents* **3)** motociklu ražošanas nozares priekšlikums (īstermiņā un vidējā termiņā) ***4)*** *jauni pasākumi, balstoties uz labākajām pieejamajām tehnoloģijām* **5)** jaunas robežvērtības visiem L kategorijas transportlīdzekļiem, kas absolūtā izteiksmē atbilst Euro 5 posmam vieglajiem pasažieru automobiļiem (ilgtermiņā)
	Pārstrādātā motociklu vispasaules testēšanas cikla (WMTC) izmantošana visiem L kategorijas transportlīdzekļiem ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* **2)** pārstrādāto motociklu vispasaules testēšanas ciklu (WMTC) izmantot visiem L kategorijas transportlīdzekļiem
Vides aizsardzības pasākumi: jauni vai pārskatīti pasākumi jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam (turpinājums)	**Tipa apstiprinājuma prasības attiecībā uz CO2 mērījumu un degvielas patēriņa noteikšanu un ziņošanu** ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* **2)** ieviest tipa apstiprinājuma prasības attiecībā uz CO_2 mērījumu un degvielas patēriņa noteikšanu un ziņošanu
	Iztvaikošanas emisijas tests un robežvērtības ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* ***2)*** *visus karburatora modeļus aizstāt ar degvielas iesmidzinājuma modeļiem* **3)** iztvaikošanas emisijas tests un robežvērtības, kas nodrošina iztvaikošanas emisijas kontroli visiem L kategorijas transportlīdzekļiem
	Noturības prasības ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* **2)** nolietošanos ekspluatācijas darbmūžā samazināt līdz 10 % un veikt lineāru ekstrapolāciju lielākam nobraukumam **3)** ekspluatācijas darbmūžu palielināt par 60 %, t.i., līdzvērtīgi palielinājumam attiecībā uz vieglajiem pasažieru automobiļiem, pārejot no Euro 3 posma (80 000 km) uz Euro 5 posmu (160 000 km)
Vides aizsardzības pasākumi: jauni pasākumi, lai kontrolētu ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu emisiju	**Atbilstības ekspluatācijā testēšana un robežvērtības** **1)** līdzšinējo regulējumu nemainīt ***2)*** *atbilstības ekspluatācijā procedūra obligāta visiem Euro 3 posma motocikliem*
	Iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas un piekļuve remonta informācija ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt (OBD sistēmas netiek ieviestas un/vai remonta informācija nav pieejama)* ***2)*** *OBD sistēmu izmantot tādā pat veidā kā vieglajos pasažieru automobiļos (Eiropas OBD), tostarp katalizatora efektivitāte un aizdedzes izlaiduma kontrole. Remonta un tehniskās apkopes informācijas piekļuves noteikumi tādi paši kā vieglajiem pasažieru automobiļiem* **3)** izmantot labākās pieejamās tehnoloģijas (BAT): neliela darbības traucējumu kontrole (piemēram, ķēdes nepārtrauktības pārbaude) (OBD 1. posms) visiem L kategorijas transportlīdzekļiem, katalizatora efektivitātes kontroles nav. Remonta un tehniskās apkopes informācijas piekļuves noteikumi tādi paši kā vieglajiem pasažieru automobiļiem.

Drošības pasākumi: jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma pasākumi	**Uzlaboto bremžu sistēmu obligāta uzstādīšana** ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* ***2)*** *uzstādīt bremžu pretbloķēšanas sistēmas visiem PDC* **3)** uzstādīt bremžu pretbloķēšanas sistēmas PDC ar cilindru tilpumu[6] > 125cm^3 un uzstādīt uzlabotās bremžu sistēmas (kombinētās bremžu sistēmas un/vai bremžu pretbloķēšanas sistēmas) motocikliem ar 50 cm^3 < cilindra tilpumu ≤ 125 cm^3 **VAI** **4)** obligāti uzstādīt uzlaboto bremžu sistēmu motocikliem, kas atbilst A2 vadītāju apliecības rādītājiem[7]. Visus pārējos L3e motociklus obligāti aprīkot ar pretbloķēšanas sistēmām **5)** ražošanas nozares pašregulācija
	Pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* ***2)*** *atcelt Direktīvas 97/24/EK 7. nodaļu, kurā ir pašlaik novecojuši pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos* **3)** jauni pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos
	74 kW jaudas ierobežojums motocikliem **1)** līdzšinējo regulējumu nemainīt **2)** atcelt dalībvalstīm doto iespēju noteikt 74 kW jaudas ierobežojumu ***3)*** *noteikt saskaņotu 74 kW ierobežojumu 4) izmantot alternatīvu ierobežojumu, piemēram, jaudas attiecību pret masu*
Uzlabots L kategorijas transportlīdzekļu iedalījums kategorijās	**Iedalīt jaunās kategorijās tādus transportlīdzekļa tipus kā elektriskie velosipēdi, tricikli un kvadricikli (L6e un L7e kategorija)** ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* ***2)*** *kvadriciklus, elektriskos velosipēdus un triciklus izslēgt no pamatregulas darbības jomas* ***3)*** *attiecībā uz slēgtas virsbūves kvadricikliem atgriezties pie tiesību aktos sākotnēji izmantotās pieejas* ***4)*** *uzlabot tiesību aktus, pievienojot jaunas prasības slēgtas virsbūves kvadricikliem, pamatojoties uz prasībām vieglajiem pasažieru automobiļiem* **5)** Transportlīdzekļu kategorijas iedalīt sīkāk, L1e, L5e, L6e un L72 pievienojot atsevišķas apakškategorijas. Šīm apakškategorijām pievienot jaunas/pārskatītas prasības.
	Īpašas prasības L7e kategorijas transportlīdzekļiem ***1)*** *līdzšinējo regulējumu nemainīt* **2)** izslēgt bezceļu kvadriciklus (ATV) no pamatregulas un pievienot jaunas drošības un emisijas prasības ceļu kvadricikliem (ceļu kvadricikli un slēgtas virsbūves kvadricikli) ***3)*** *saglabāt pašreizējo L7e kategoriju un pievienot jaunas prasības visiem kvadricikliem* ***4)*** *L7e izveidot jaunas kategorijas ar īpašām prasībām bezceļu un ceļu kvadricikliem*
	Īpašas prasības alternatīvām degvielām un spēkiekārtām **1)** līdzšinējo regulējumu nemainīt (valsts līmeņa tiesību akti) **2)** tiesību akti ES mērogā, nosakot sīkākas transportlīdzekļu kategorijas ar īpašiem pasākumiem atšķirīgiem transportlīdzekļiem un spēkiekārtu tehnoloģijām

1. tabula. **Izvērtēto politisko risinājumu pārskats un izvēlētie politiskie risinājumi**

5. IETEKMES NOVĒRTĒJUMS UN SECINĀJUMS

Risinājumus analizēja, vadoties pēc tā, kādā mērā tie ietekmēs mērķu sasniegšanu. Ja bija pieejami dati, visiem politiskajiem risinājumiem veica kvalitatīvo un kvantitatīvo analīzi. Pārējos gadījumos veica vienīgi kvalitatīvo analīzi, lai izvērtētu katra risinājuma ekonomisko, ekoloģisko, drošības un sociālo ietekmi. Pēdējā posmā tika salīdzinātu dažādo risinājumu priekšrocības un trūkumi un salīdzināta to efektivitāte, lietderība un savstarpējā atbilstība. Izvēlēto risinājumu galveno ietekmi var apkopot šādi.

5.1. Spēkā esošo ES tiesību aktu vienkāršošana

Vēlamais risinājums: 2. Atcelt spēkā esošās direktīvas un aizstāt ar minimālu regulu skaitu. ***Paredzamā ietekme:*** valsts apstiprināšanas iestāžu priekšrocības: **1)** pēc sākotnējā ieguldījuma, samazinās tiesiskā regulējuma ikgadējās izmaksas, **2)** nav transponēšanas izmaksu un samazinās tulkošanas izmaksas. Tiek lēsts, ka no 2009. līdz 2020. gadam valsts iestāžu ietaupījumi salīdzinājumā ar bāzes risinājumu ir EUR 1,12 miljoni. Ražošanas nozares, tostarp MVU, un patērētāju priekšrocības: **3)** sastāvdaļu un transportlīdzekļa projekta

---

6 Skaitlis 125 cm^3 attiecas uz pārstrādātajā Direktīvā 2006/126/EK par vadītāju apliecībām noteiktajām robežvērtībām A1 klasei: motocikli ar cilindra tilpumu, kas nepārsniedz 125 cm^3, ar jaudu, kas nepārsniedz 11kW, un jaudas attiecību pret svaru, kas nepārsniedz 0,1 kW/kg.

7 Pārstrādātajā Direktīvā 2006/126/EK par vadītāju apliecībām noteiktās robežvērtības A2 klasei: 1) jauda, kas nepārsniedz 35 KW, ar 2) jaudas attiecību pret svaru, kas nepārsniedz 0,2 kW/kg, un 3) nav atvasināti no transportlīdzekļiem, kuru jauda ir vairāk nekā divas reizes lielāka.

standartizācija, kas ražošanas nozarei rada apjomradītus ietaupījumus, bet patērētājiem – zemākas cenas . Ražošanas nozares un patērētāju ietaupījumus naudas izteiksmē nevarēja aprēķināt.

5.2. Vides aizsardzības pasākumi: jauni vai pārskatīti pasākumi jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam

5.2.1. Politiskie risinājumi jaunām emisijas robežvērtībām

Vēlamais risinājums: 3. Motociklu ražošanas nozares priekšlikums īstermiņā un vidējā termiņā (2014 – 2017) un 5. risinājums (Euro 5 posma robežvērtības vieglajiem pasažieru automobiļiem) ilgtermiņā. ***Paredzamā ietekme:*** **1)** no 2009. līdz 2020. gadam samazināsies jaunu transportlīdzekļu radītā emisija : CO (-16 %), HC (-15 %), PM (-37 %), un NOx (-27 %); **2)** kopējo izmaksu (NPV) labākais aprēķins ražošanas nozarei 2009.–2010. gadā: EUR 7,6 miljoni.

5.2.2. Emisijas laboratorijas testa cikls

Vēlamais risinājums: 2. Pārstrādāto motociklu vispasaules testēšanas ciklu (WMTC) izmantot visiem L kategorijas transportlīdzekļiem. **Paredzamā ietekme: 1)** apjomradīti ietaupījumi izgatavotājiem, kas rodas no vispārējiem L kategorijas transportlīdzekļu pārdevumiem, iespējams, zemākas izmaksas, kas jāsedz patērētājiem, un līdz ar to zemākas transportlīdzekļu cenas; **2)** reālo braukšanas apstākļu labāka simulācija; **3)** uzlabota pārredzamība patērētājiem, tiem ļaujot salīdzināt dažādus transportlīdzekļu tipus degvielas patēriņa, CO_2 emisijas un piesārņotāju (HC, CO un NOx) emisijas ziņā.

5.2.3. CO_2 un degvielas patēriņa tipa apstiprinājums, transportlīdzekļa marķējums

Vēlamais risinājums: 2. Tipa apstiprinājuma prasības, lai noteiktu un ziņotu vienīgi par CO_2 emisiju un degvielas patēriņu.

Paredzamā ietekme: **1)** objektīva informācija patērētājiem par reālo CO_2 emisiju un degvielas patēriņu, lai palīdzētu izvēlēties iegādāties transportlīdzekļus ar mazāku degvielas patēriņu; **2)** pārredzami L kategorijas (L1e līdz L72) transportlīdzekļu degvielas efektivitātes rādītāji, kā arī pamats salīdzināšanai ar citiem transportlīdzekļu veidiem; 3) sagaidāms neliels cenu palielinājums, atkarībā no tirgus konkurences ražošanas nozare var izvēlēties šīs izmaksas pārcelt uz patērētājiem vai arī tās absorbēt.

5.2.4. Iztvaikošanas emisijas tests un robežvērtības

Vēlamais risinājums: 3. iztvaikošanas emisijas tests un robežvērtības visiem L kategorijas transportlīdzekļiem. **Paredzamā ietekme: 1)** būtiski samazināsies iztvaikošanas HC emisijas, tikai no PDC vien par aptuveni 2800 t līdz 2020. gadam (sk. arī 5.2.1.); **2**) ražošanas nozares izmaksas attiecībā uz PDC pēc labākā pieejamā aprēķina ir EUR 513 miljoni.

5.2.5. Noturības prasības

Vēlamais risinājums: 2. nolietošanos ekspluatācijas darbmūžā samazināt līdz 10 % (piemēram, 12 000 km L1e mopēdiem, 50 000 km L3e motocikliem utt.), ar lineāru ekstrapolāciju lielākam nobraukumam. ***Paredzamā ietekme:*** 1) līdz 2020. gadam ES-15 paredzēta šāda emisijas samazināšanās: HC – 12 500 t, CO – 75 500 t un NOx – 3 400 t; **2)** labāka transportlīdzekļu kvalitāte ar emisiju saistītu sastāvdaļu, piemēram, katalītisku konverteru, palielinātas noturības dēļ; **3)** palielinātās atbilstības izmaksas izgatavotājiem varētu palielināt patērētāju cenas, bet to nevarēja aprēķināt.

5.3. Vides aizsardzības pasākumi: jauni pasākumi, lai kontrolētu ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu emisiju

5.3.1. Atbilstības ekspluatācijā testēšana un robežvērtības

Vēlamais risinājums: 1. līdzšinējo regulējumu nemainīt. **Paredzamā ietekme: 1)** praktisku iemeslu dēļ uzskata par neīstenojamu.

5.3.2. Iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas un piekļuve remonta informācija

Vēlamais risinājums: 3. izmantot labāko pieejamo tehnoloģiju: neliela darbības traucējumu kontrole (piemēram, ķēdes nepārtrauktības pārbaude) (OBD 1. posms) visiem L kategorijas (L1e līdz L7e) transportlīdzekļiem, katalizatora efektivitātes un aizdedzes izlaiduma kontroles nav; remonta un tehniskās apkopes informācijas piekļuves noteikumi tādi paši kā vieglajiem pasažieru automobiļiem. ***Paredzamā ietekme:*** **1)** būtiski samazināsies darbības traucējumu radītā ietekme uz vidi; **2)** standartizēta darbības traucējumu informācija pieejama neatkarīgām darbnīcām, tas samazina izmaksas un laiku, kas nepieciešams darbības traucējumu diagnostikai; **3)** OBD kā alternatīvas gāzu testam izmantošana regulārajā tehniskajā apskatē, ja piemērojams, tāpat kā vieglajiem pasažieru automobiļiem; **4)** izgatavotājiem mazs papildu ieguldījums tehnikā (tehniskais nodrošinājums un programmatūra), jo OBD I posma elementi ir pieejami visā ražošanas nozarē (bet vēl nav standartizēti).

5.4. Drošības pasākumi jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam

5.4.1. Uzlaboto bremžu sistēmu obligāta uzstādīšana

Vēlamais risinājums: 3. Uzstādīt bremžu pretbloķēšanas sistēmas PDC ar cilindru tilpumu[6] > 125cm^3 un uzstādīt uzlabotās bremžu sistēmas (kombinētās bremžu sistēmas un/vai bremžu pretbloķēšanas sistēmas) motocikliem ar 50 cm^3 < cilindra tilpumu ≤ 125 cm^3;

VAI

Vēlamais risinājums: 4. obligāti uzstādīt uzlaboto bremžu sistēmu motocikliem, kas atbilst A2 vadītāju apliecības rādītājiem[7]; visus pārējos L3e motociklus obligāti aprīkot ar pretbloķēšanās sistēmām.

Paredzamā ietekme: **1)** būtisks satiksmes negadījumos bojā gājušo un cietušo personu skaita samazinājums; labākais iespējamais aprēķins ilgtermiņā (2011.-2021.) bojā gājušo skaita samazinājums: ***5332***; **2)** labākais iespējamais aprēķins par ražošanas izmaksām (2011.–2021.): EUR 3,46 miljardi; **3)** labākais iespējamais aprēķins par sabiedrībai sniegto labumu, samazinot bojā gājušo personu skaitu: EUR 4,54 miljardi; mazāku smagu ievainojumu skaitu: EUR 1,4–3,3 miljardi, mazāku vieglu ievainojumu skaitu: EUR 184–409 miljoni; **5)** labākais iespējamais izmaksu un ieguvumu aprēķins par satiksmes negadījumu novēršanu (2011.–2021.): 2,4 – 3,2, labākais iespējamais izmaksu un ieguvumu aprēķins par mazāku satiksmes negadījumā cietušo skaitu (2011.–2021.): 2,0 – 2,6.

5.4.2. Pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos

Vēlamais risinājums: 3. Jauni pasākumi pret neatļautu tehnisko iejaukšanos. ***Paredzamā ietekme:*** **1)** neatļautas tehniskās iejaukšanās tādas kaitējuma novēršana kā palielināts degvielas patēriņš un troksnis, piesārņotāja un CO_2 emisija; **2)** iespējams īslaicīga negatīva ekonomiskā ietekme uz atsevišķiem pēcpārdošanas piegādātājiem, kas piegādā iekārtas un pakalpojumus pašreizējo transportlīdzekļu tehnoloģiju atsevišķām modifikācijām, kas kaitīgi ietekmē drošību un dabu.

5.4.3. 74 kW jaudas ierobežojums motocikliem

Vēlamais risinājums: 2. Atcelt dalībvalstīm doto iespēju noteikt 74 kW jaudas ierobežojumu. ***Paredzamā ietekme:*** **1)** nav sagaidāma būtiska vispārējās drošības samazināšanās; **2)** transportlīdzekļu izgatavotāju sloga samazināšana.

5.5. Uzlabots L kategorijas transportlīdzekļu iedalījums kategorijās

5.5.1. Iedalīt jaunās kategorijās tādus transportlīdzekļa tipus kā elektriskie divriteņi un kvadricikli.

Vēlamais risinājums: 5. pievienot atsevišķas apakškategorijas. Šīm apakškategorijām pievienot jaunas/pārskatītas prasības. ***Paredzamā ietekme:*** **1)** Izgatavotājiem iespējami papildu atbilstības vienreizējie izdevumi; **2)** uzlabota tiesiskā regulējuma konsekvence; **3)** uzlabojumi attiecībā uz drošību, troksni, CO_2 un piesārņotāja emisiju, kā arī degvielas patēriņu.

5.5.2. Īpašas prasības L7e kategorijas transportlīdzekļiem (kvadricikliem)

Vēlamais risinājums: 2. izveidot jaunu apakškategoriju ceļa kvadricikliem un slēgtas virsbūves kvadricikliem. ***Paredzamā ietekme:*** **1)** Izgatavotājiem iespējami papildu atbilstības izdevumi, piemēram, ceļu kvadricikliem, jo transportlīdzekļiem jāatbilst pārskatītiem kritērijiem;**2)** uzlabota tiesiskā regulējuma konsekvence un atbilstība; **3)** uzlabojumi attiecībā uz drošību, troksni, CO_2 un piesārņotāja emisiju, kā arī degvielas patēriņu ceļu kvadricikliem un slēgtas virsbūves kvadricikliem; **4)** visurgājēji (ATV) būs iekļauti Mašīnu direktīvā attiecībā uz drošības pasākumiem un Visurgājējas tehnikas direktīvā attiecībā uz ekoloģiskajiem pasākumiem.

Sākotnēji izvēlēto 4. risinājumu L7e kategoriju sadalīt trīs apakškategorijās (L7A: ceļu kvadricikli; L7B bezceļu kvadricikli, t.i., visurgājēji (ATV); un L7C: slēgtas virsbūves kvadricikli) diemžēl nevarēja paturēt, jo jaunā regula attiecas uz ceļu transportlīdzekļiem vai arī transportlīdzekļiem, kas reģistrēti lietošanai uz koplietošanas ceļiem, un ATV un ceļu kvadriciklus nevar pienācīgi nošķirt, pamatojoties uz projektēšanas kritērijiem, kurus ir grūti vai dārgi modificēt.

5.5.3. Īpašas prasības alternatīvām gāzveida degvielām un alternatīvām spēkiekārtām (elektriska, jaukta)

Vēlamais risinājums: 2. tiesību akti ES mērogā, nosakot sīkākas transportlīdzekļu kategorijas ar īpašiem pasākumiem atšķirīgiem transportlīdzekļiem un spēkiekārtu tehnoloģijām. ***Paredzamā ietekme:*** **1)** gāzveida degvielas kopumā: labvēlīga ietekme uz vidi, piemēram, zemāka cieto daļiņu, metānu nesaturošo ogļūdeņražu un CO emisija, kā arī līdzīgs NOx emisiju līmenis; **2)** skaidrāku, piemērotāku pasākumu rezultātā tiek vienkāršoti tiesību akti, likvidējot novecojušas vai pārmērīgas prasības; **3)** iespēja iekļaut starptautiskus standartus (CEN, ANO EEK). Ogļūdeņraža tehnoloģija uzstādīšanai pašgājēju dicikliem analīzes veikšanas laikā (2009. gadā) tika uzskatīta vēl par nepietiekami izstrādātu.

6. UZRAUDZĪBA UN IZVĒRTĒŠANA

6.1. Spēkā esošo ES tiesību aktu vienkāršošana

Lai pārbaudītu, vai spēkā esošie ES tiesību akti tiešām ir vienkāršoti, dalībvalstīm jāizvērtē šādi jautājumi: analīzē izmantotie galvenie izmaksu parametri; katru gadu attiecīgajām direktīvām nepieciešamie grozījumi;

pastāvīgās izmaksas, dalībvalstij īstenojot spēkā esošo regulējumu; tipa apstiprinājumu skaits gadā; laiks, kas jāpatērē, ieviešot izmaiņas regulējumā, transportlīdzekļa modelī vai standartizācijā; tehnisko standarta grupu tikšanos skaits; ceļa izmaksas un dalībnieku skaits. Šajā novērtējumā jāiekļauj ražošanas nozares un citu ieinteresēto personu atsauksmes.

6.2. Transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma ekoloģiskie pasākumi

Trīs gadus pēc pirmās piemērošanas Komisijai jauno tiesisko regulējumu jāpārskata, lai noteiktu, vai pieņēmumi un modelētās emisijas atbilst realitātei. Šajā pārskatā jāiekļauj jautājums, vai elektrisko transportlīdzekļu izmantošanas papildu veicināšana risina problēmu, ko rada L kategorijas transportlīdzekļu ar iekšdedzes motoru nesamērīgi lielā emisija. Turklāt jāizvērtē, vai pēc 2020. gada ir nepieciešams iekļaut ārpuscikla emisijas prasības transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar šādu motoru. Izvēlētais 5. risinājums ilgtermiņā jāapstiprina ar ietekmes uz vidi pētījumu. Periodā, kad 3. risinājums stāsies spēkā, vai pēc tam, dalībvalstīm būs jāveic turpmāka kontrole un izvērtēšana.

6.3. Drošības pasākumi jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam

Lai novērtētu izmaiņu tiesību aktos ietekmi, dalībvalstīm jāpārrauga satiksmes negadījumu skaits, vēlams saistībā ar motocikla motora jaudu, uzstādīto aprīkojumu un braucēja vadītāja apliecības kategoriju. Šā ietekmes novērtējuma kvalitāti ietekmēja fakts, ka nav pieejami ticami dati par satiksmes negadījumos cietušajiem, kā rezultātā bija jāveic pieņēmumi. Ticami dati šajā jomā ļautu pārbaudīt šos pieņēmumus un veikt precīzāku novērtējumu par piedāvāto izmaiņu ietekmi. Par kombinēto bremžu sistēmu rentabilitāti bija pieejams tikai informācijas minimums. Pētījumu dati līdzīgi tiem, kas sniegti par pretbloķēšanas sistēmām, uzlabos ticību aplēstajai satiksmes negadījumu sociālajai ietekmei.

6.4. Uzlabots L kategorijas transportlīdzekļu iedalījums kategorijās

Izvēlētajā risinājumā joprojām ir būtiskas neskaidrības attiecībā uz apstiprināšanas un ietekmes uz drošību un vidi galvenajām izmaksām. Tas jāuzrauga un Komisijai un dalībvalstīm jāiegūst precīzāki dati, lai precizētu ietekmes novērtējumu. Lai sniegtu informāciju par kvadriciklu drošību un varētu novērtēt jebkura pasākuma ietekmi, ir nepieciešami plašāki dati par satiksmes negadījumiem. L1e, L6e un L7e transportlīdzekļu iedalīšana sīkākās kategorijās ļaus efektīvāk pārraudzīt pieņemamo pasākumu ietekmi uz drošību.