



Brüssel, 31.1.2014
SWD(2014) 32 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrusi (EÜ) 715/2007 ja (EÜ) 595/2009 seoses maanteesõidukite saasteainete heitkoguste vähendamisega

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

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrusi (EÜ) 715/2007 ja (EÜ) 595/2009 seoses maantesõidukite saasteainete heitkoguste vähendamisega

1. PROBLEEMI MÄÄRATLUS

1.1. Poliitikaraamistik

Mitmes ELi direktiivis sätestatud ühtsete Euroopa heitenormidega on kehtestatud kõikide Euroopa Liidus müüdüd kerge- ja raskeveokite mürgiste heitgaaside lubatud normid. Euro heitenormid on koostatud paralleelse lähenemisviisi järgi, mille kohaselt on põhiaspektid reguleeritud seadusandliku tavamenetluse teel kokku lepitud põhiõigusaktiga ning mitteolemuslikud tehnilised aspektid on reguleeritud delegeeritud või rakendusõigusaktidega. Kaks asjaomast põhiõigusakti on järgmised:

- määrus (EÜ) nr 715/2007
- määrus (EÜ) nr 595/2009

1.2. Tähelestatud probleemid

Õhusaaste, globaalse soojenemise ja õigusaktide lihtsustamise üldises kontekstis on välja toodud kuus probleemset valdkonda, kus turutõrked ja õiguslikud puudused takistavad tegelemist järgmiste üldiste küsimustega.

- (1) Võimalus vähendada kütusekulu seni ebapiisavalt kasutatud energiatõhusa sõidustiili abil

Võimalust vähendada kütusekulu energiatõhusa sõidustiili abil on seni ebapiisavalt kasutatud. Keskkonnasäästliku sõidustiili tehniline tugi on keskendunud kütusekulu mõõdikutele ja käiguvahetuse näidikutele. Käiguvahetuse näidikut on uutes manuaalse käigukastiga varustatud M1-kategooria sõiduautes juba kohustuslikuks muudetud. Samal ajal puuduvad aga õiguslikud nõuded kütusekulu mõõdiku paigaldamiseks mis tahes kategooria mootorsõidukisse. Uuringud¹ on siiski näidanud, et keskkonnasäästliku sõidustiili eeliseid on võimalik paremini ära kasutada kütusekulu mõõdiku ja käiguvahetuse näidiku üheaegsel kasutamisel.

- (2) Ammoniaagi (NH₃) heite piirnormide kohaldamisala ähvardab maagaasiga töötavad raskeveokid turult välja tõrjuda

Ammoniaagi (NH₃) piirnormid on Euro VI heitenorme käsitlevates õigusaktides² kehtestatud kõikidele raskeveokitele sõltumata mootori tüübist ning need normid muutusid siduvaks 31. detsembril 2012. Nimetatud piirnormi kehtestamise põhimõte oli maandada ammoniaagikao riski (ohtu, et heitkoguste kontrollsüsteemides kasutatakse liiga palju ammoniaaki) diiselmootoritega raskeveokites. Võttes arvesse, et väikese koguse NH₃ moodustumine on tavaline ka ilma ammoniaagil põhineva süsteemita bensiini- ja maagaasiga töötavate mootorite põlemisprotsessis, seab kõnealune piirnorm sellesse väga väikesesse turusegmenti kuuluvad raskeveokid äärmiselt ebasoodsasse olukorda. See omakorda tõstaks märkimisväärselt sõidukite hinda, näiteks surumaagaasil töötavate transiitbusside hinda, mis soodustaks nende asendamist enam saastavate diiselsõidukitega.

- (3) Massi ülempiir kergeveokite Euro 6 heitenormides nõuab teatavate sõidukiplatvormide puhul kaht tüübikinnitust

Praegu kehtib range tuletatud massi ülempiir, mis määrab, kas sõidukid saavad heitega seoses tüübikinnituse kerge- või raskeveokite õigusaktide alusel, mistõttu

¹ TNO aruanne 2010, „Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption” („Käiguvahetuse näidiku ja kütusekulu mõõdiku mõju kütusekulule”).

² Määrus (EÜ) nr 595/2009

võidakse ühe ja sama sõidukitüübi eri variantide puhul kasutada erinevaid eeskirju. Selle tagajärjel nõutakse ühelt ja samalt sõidukitüübilt kahekordset heitkoguste tõendamist, milleks on vaja kahte katsetamist. See põhjustab tootjale märkimisväärseid kulutusi, andmata samal ajal selget keskkonnakasut.

- (4) Euro 6 kergeveokite heite piirnormid madalal temperatuuril ei vasta tehnika arengule

Tänapäevaste kergeveokite heitkoguseid vähendatakse järeltötlussüsteemide või mootorisestest meetmete abil. Praegused Euro 5 süsivesiniku (HC) ja süsinikmonooksiidi (CO) piirnormid ei kajasta enam viimastel aastatel aset leidnud tehnika arengut. Lisaks sellele ei ole seni kindlaks määratud Euro 6 lämmastikoksiidide (NO_x) heite piirnorme madalatel temperatuuridel.

- (5) Euro 6 kergeveokite heitkoguste määrukses on sätestatud lämmastikoksiidide (NO_x) koguheitte piirnorm, kuid mitte eraldi lämmastikdioksiidi (NO₂) piirnorm

Mootorsõidukitest õhku paisatavad lämmastikoksiidid (NO_x) koosnevad lämmastikoksiidist (NO) ja lämmastikdioksiidist (NO₂). Eriti probleemseks peetakse NO₂ otseheidet, kuna sellel on linnapiirkondades kõige suurem mõju tervisele. Selleks et tänapäevaste heitkoguste piiramise tehnoloogiate kasutamine ei viiks NO₂ otseheitte suurenemiseni, on Euro VI õigusaktides juba ette nähtud spetsiaalsed NO₂ heite piirnormid raskeveokitele, sellal kui Euro 6 kergeveokite heite eeskirjades on sätestatud üksnes lämmastikoksiidide NO_x koguheitte piirnorm.

- (6) Euro 6 kergeveokite süsivesinike koguheitte piirnormid tekitavad probleeme surumaagaasisõidukite tootjatele

Kehtivad Euro 6 kergeveokite süsivesinike koguheitte piirnormid hõlmavad metaani ja metaanist erinevate süsivesinike (NMHC) heidet. Metaan kaasati peamiselt seetõttu, et tegemist on tugevatoimelise kasvuhooonegaasiga. Otstarbekam oleks siiski lisada metaan sõidukite CO₂-ekvivalendi heitkoguste hulka ning „kaotada” metaani heite piirnorm tüübikinnituse andmisel. See aitaks ühtlasi maagaasisõidukitel turule siseneda. Metaani kaasamine muudab seega keerukaks süsivesinike koguheitte piirnormide järgimise maagaasisõidukite puhul, samal ajal kui kasvuhooonegaaside koguheitte läbitud vahemaa kohta on nimetatud sõidukite puhul madalam.

1.3. Kellele mõju avaldub, kuidas ja millises ulatuses?

Eespool kirjeldatud probleemid mõjutavad mitmesuguseid sihtrühmasid.

- Euroopa Liidu elanikkonda mõjutab halb õhukvaliteet, mis põhjustab ägedaid või kroonilisi tervisehädaeid³.
- Mootorsõidukite kasutajaid mõjutavad muutused uute sõidukite hinnas. Samal ajal võivad nad saada kasu suuremast kütusesäästust.
- Mootorsõidukite tootjaid mõjutab see, et rangemad heite piirnormid nõuavad uute tehnoloogiate väljatöötamist. Samal ajal võivad tootjad saada kasu nõudmiste lihtsustamisest ning NH₃ ja süsivesinike koguheitte piirnormide võimalikust läbivaatamisest. Mõju kolmandate riikide tootjatele peaks olema samasugune kui kohalikele tootjatele.

³ WHO aruanne 2004, „Health aspects of air pollution” („Õhusaaste terviseaspektid”).

- Komponentide tarnijaid võib mõjutada suurenev nõudlus teatavate komponentide järele. VKEd paiknevad peaaegu eranditult mootorsõidukite tarneahela alguses ning mõju nendele on eeldatavalt minimaalne.

2. SUBSIDIAARSUSE ANALÜÜS

Võttes arvesse muid mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte, põhineb kõnealune meede Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114, millega on tagatud siseturu toimimine. Võttes arvesse, et kõnealune algatus eeldab muudatuste tegemist olemasolevatesse ELi õigusaktidesse, saab üksnes Euroopa Liit tulemuslikult tegutseda. Euroopa Liidu meede on vajalik ka selleks, et vältida tõkete tekkimist ühtsel turul, ning õhusaaste ja kliimamuutuste piiriülese iseloomu tõttu.

3. EESMÄRGID

Üldised strateegilised eesmärgid on järgmised:

- tagada siseturu nõuetekohane toimimine;
- tagada keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase Euroopa Liidus;
- aidata kaasa Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside vähendamise kõrgete eesmärkide saavutamisele.

Erieesmärgid on järgmised:

- kehtestada heitenorme käsitlevad õigusaktid ja tüübikinnitusnõuded, milles oleks võetud arvesse tehnika arengut ja kõrvaldatud leitud õiguslikud puudused;
- kasutada ära õigusraamistiku lihtsustuspotentsiaali;
- parandada sõidustiilide tulemuslikkust, et vähendada õhusaastet ja kasvuhoonegaaside heidet.

Tegevuseesmärgid on järgmised:

- tagada uute mootorsõidukite varustatus süsteemidega, mis toetavad keskkonnasäästlikku sõidustiili, kui potentsiaalset kütusesäästu ei ole täiel määral ära kasutatud;
- vältida olukorda, kus kõikidele raskeveokitele kehtestatud NH₃ kokkulepitud piirnormid takistavad teatavate ottomootoriga sõidukite turule sisenemist;
- kõrvaldada vajadus kuluka heitkoguste kahekordse tõendamise ja seega nõuete täitmise tarbetute kulutuste järele;
- võimaldada komisjonil teha delegeeritud õigusaktiga ettepanek madalal temperatuuril heite piirnormide ajakohastamiseks, kui seda peetakse vajalikuks ja tõendusbaasi alusel põhjendatuks;
- võimaldada komisjonil teha delegeeritud õigusaktiga ettepanek eraldi NO₂ piirnormi kehtestamiseks kergete veokitele, kui seda peetakse vajalikuks ja tõendusbaasi alusel põhjendatuks;
- võimaldada komisjonil teha delegeeritud õigusaktiga ettepanek metaani heitkoguste reguleerimise lõpetamiseks, kui seda peetakse vajalikuks ja tõendusbaasi alusel põhjendatuks ning kui metaani heitkogused kaasatakse

CO₂-ekvivalendi heitkogustena mootorsõidukite CO₂ heidet reguleerivatesse õigusaktidesse.

4. POLIITIKAVALIKUD

Võttes arvesse punktis 1.2 kirjeldatud probleeme, on allpool esitatud konkreetsed poliitikavalikud kolme esimese probleemse valdkonnaga tegelemiseks.

(1) *Võimalus vähendada kütusekulu seni ebapiisavalt kasutatud energiatõhusa sõidustiili abil*

Valikuvõimalus 1: praegust olukorda ei muudeta

Valikuvõimalus 2: võetakse kasutusele kohustuslikud kütusekulu mõõdikud kõikides kergeveokites ning laiendatakse käiguvahetuse näidikute kohustuslikku paigaldust sõiduautodelt kõikidele kergeveokitele

Valikuvõimalus 3: võetakse kasutusele kohustuslikud kütusekulu mõõdikud kerge- ja raskeveokites ning laiendatakse käiguvahetuse näidikute kohustuslikku paigaldust sõiduautodelt kõikidele kerge- ja raskeveokitele

(2) *Ammoniaagi (NH₃) heite piirnormi kohaldamisala ähvardab maagaasiga töötavad raskeveokid turult välja tõrjuda*

Valikuvõimalus 1: praegust olukorda ei muudeta

Valikuvõimalus 2: Euro VI NH₃ piirnormi kohaldamisala muudetakse nii, et nimetatud piirnormid kehtivad üksnes diiselmootoriga raskeveokite suhtes

(3) *Kergeveokite massi ülempiir Euro 6 määrukses nõuab teatavate sõidukiplatvormide puhul kaht tüübikinnitust*

Valikuvõimalus 1: praegust olukorda ei muudeta

Valikuvõimalus 2: Euro 6 määrukses kõrvaldatakse kergeveokite massi ülempiir seoses heitkogustega

Probleemide 4–6 puhul on valikuvõimalusteks jätta praegune olukord muutmata või anda volitused teha delegeeritud õigusaktidega muudatusi asjaomastes tüübikinnituseeskirjades. .

5. MÕJU HINDAMINE

5.1. Lähenemisviis

Poliitikavalikuid analüüsitakse proportsionaalselt ning pööratakse põhitähelepanu majanduslikele (mõju tööstusele ja tarbijatele) ja keskkonnavalastele aspektidele (kasvuhoonegaaside ja saasteainete heitkogused). Kuna võimalik mõju tööühivele on väike, on ka sotsiaalse mõju mõistliku hindamise võimalused väga piiratud.

Arvestades, et probleemide 4, 5 ja 6 reguleerimisvõimaluste eesmärk on anda komisjonile volitus muuta või täiendada heitkoguste alaseid õigusakte, ei ole nende valikuvõimaluste puhul mõju hinnangut esitatud. Seega keskendutakse käesolevas aruandes proportsionaalse hinnangu andmisele mõjudele, mida põhjustavad probleemide 1, 2 ja 3 lahendamiseks kavandatavad poliitikavalikud.

5.2. Hindamine

(1) *Võimalus vähendada kütusekulu seni ebapiisavalt kasutatud energiatõhusa sõidustiili abil*

VALIKUVÕIMALUSED	MAJANDUSLIK	SOTSIAALNE	KESKKONNAALANE
Valikuvõimalus 1:	Täiendavat majanduslikku mõju ei ole ette näha.	Mõju tööhõivele ei ole ette näha.	Keskkonnasäästlikku sõidustiili toetavate juhiabisüsteemide jätkuv puudumine sõidukipargi teatavates osades tähendab, et saasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise võimalusest loobutakse. .
Valikuvõimalus 2:	Mõõdukad täiendavad kulutused tootjatele; kütusekulu mõõdiku puhul hinnanguliselt 0-10 eurot sõiduki kohta ning käiguvahetuse näidiku puhul 0-15 eurot sõiduki kohta ⁴ .	Mõju tööhõivele ei ole ette näha.	Ette on näha CO ₂ heite vähenemine. See on otseselt seotud kütusekulu vähenemisega tagasihoidlikul hinnangul 1 % võrra keskmise juhi kohta.
Valikuvõimalus 3:	Täpseid kuluprognose raskeveokitele paigaldatavate kütusekulu mõõdikute ja käiguvahetuse näidikute kohta ei ole tehtud. Kulutused kütusekulu mõõdikutele on tõenäoliselt samas suurusjärgus kui kergeveokite puhul. Kulutused käiguvahetuse näidikutele on hinnangute põhjal tunduvalt suuremad.	Kulude suhteliselt väikese suurenemise tõttu ei ole mõju tööhõivele ette näha.	Raskeveokite spetsiifika tõttu peetakse valikuvõimaluse 3 täiendavat positiivset keskkonnamõju valikuvõimalusega 2 võrreldes väga väikeseks.

Tuleb märkida, et kui võtta arvesse kergeveokite kütusekulu mõõdikute ja käiguvahetuse näidikute küllaltki madalat hinda, võimaldab ka suhteliselt väike kütusesäästu potentsiaal investeringu väga kiiresti tasuvaks muuta.

Kui põhimõtteliselt võib kütusekulu mõõdikute ja käiguvahetuse näidikute paigaldamisel kerge- ja raskeveokitesse ette näha positiivset mõju keskkonnasäästlikule sõidustiilile ja seeläbi ka CO₂ heite vähenemist, siis raskeveokite kaasamise täiendavad eelised on tõenäoliselt marginaalsed.

(2) *Ammoniaagi (NH₃) heite piirnormi kohaldamisala ähvardab maagaasiga töötavad raskeveokid turult välja tõrjuda*

VALIKUVÕIMALUSED	MAJANDUSLIK	SOTSIAALNE	KESKKONNAALANE
Valikuvõimalus 1:	Täiendavad materjalikulud ulatuvad hinnanguliselt 48 miljoni euroni aastas ja täiendavad projektkulud peaksid jääma vahemikku 60-80 miljonit eurot aastas.	Kulude kasvu suurusjärg viitab sellele, et kõnealuste sõidukite turupotentsiaal väheneks märkimisväärselt. See mõjutaks ebaproportsionaalselt komponentide tarnimisele spetsialiseerunud väikesi ja keskmise suurusega ettevõtjaid.	NH ₃ heitkoguste vähenemine oleks suuresti tähtsusetu. Maagaasil töötavate busside vähenev turupotentsiaal tooks tõenäoliselt kaasa tahkete osakeste, NO _x ja CO ₂ heitkoguste suurenemise.
Valikuvõimalus 2:	Ette võib näha positiivset majanduslikku mõju	Mõju tööhõivele on eeldatavalt neutraalne või	Täiendav NH ₃ heide oleks suuresti tähtsusetu. Ette

⁴ TNO aruanne 2010, „Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption” („Käiguvahetuse näidiku ja kütusekulu mõõdiku mõju kütusekulule”).

	maagaasil töötavate raskeveokite tootjatele ja kasutajatele, kui välditakse täiendavaid materjali- ja projektkulusid, mis ulatuksid hinnanguliselt 108-128 miljoni euroni aastas.	veidi positiivne. Maagaasil töötavate raskeveokite tootmises võib see luua veidi töökohti. Nii suudetaks vältida võimalikku negatiivset mõju tööhõivele, mis avalduks lähtestsenaariumi puhul.	võib näha positiivset mõju keskkonnale seoses NOx ja CO ₂ heitkogustega.
--	---	--	---

(3) *Kergeveokite massi ülempiir Euro 6 määruuses nõuab teatavate sõidukiplatvormide puhul kaht tüübikinnitust*

VALIKUVÕIMALUSED	MAJANDUSLIK	SOTSIAALNE	KESKKONNAALANE
Valikuvõimalus 1:	Täiendavaid arenduskulusid on raske hinnata, kuid need peaksid ulatuma mitme miljoni euroni kaliibrimise kohta. Kahe tüübikinnitusmenetluse halduskulud on piiratud (suurusjärgus 100 000 eurot tüübikinnituse kohta).	Mõju tööhõivele ei ole ette näha.	Keskkonnamõju ei ole ette näha.
Valikuvõimalus 2:	Täiendav valikuvõimalus tüübikinnituste puhul, mis vähendaks regulatiivset koormust eelkõige sõidukiplatvormide puhul, mille sõidukid jäävad tuletatud massi piiri tõttu nii kergeveokite kui ka raskeveokite rühma.	Märkimisväärset mõju tööhõivele ei ole ette näha. See peaks viima kulude vähenemiseni, mis võib avaldada madalamates hindades ostjatele.	Negatiivset keskkonnamõju ei ole ette näha.

Arvestades, et käesolevas mõjuhindangus käsitletud probleemid on oma olemuselt väga erinevad, ei ole eri valdkondades hinnatud valikuvõimalustel omavahelisi koosmõjusid ega kompenseerimist. Nende kumulatiivne mõju valikuvõimaluste puhul kokku võrdub seega koostisosade summaga.

6. VALIKUVÕIMALUSTE VÕRDLUS

Kui võrrelda kolme probleemivaldkonna poliitikavalikuid, mille mõju põhjalikult hinnati, kujuneb välja järgmine pilt.

PROBLEEMI 1 VALIKUVÕIMALUSTE VÕRDLUS			
Võimalus vähendada kütusekulu seni ebapiisavalt kasutatud energiatõhusa sõidustiili abil			
VALIKUVÕIMALUSED	TULEMUSLIKKUS	TÕHUSUS	KOHERENTSUS
Valikuvõimalus 1: <i>praegust olukorda ei muudeta</i>	puudub	puudub	puudub
Valikuvõimalus 2: <i>võetakse kasutusele kohustuslikud kütusekulu mõõdikud kergeveokites ning laiendatakse käiguvahtuse näidikute kohustuslikku paigaldamistsõiduaudodelt kõikidele kergeveokitele</i>	SUUR	KESKMINE	SUUR
Valikuvõimalus 3: <i>võetakse kasutusele</i>	SUUR	VÄIKE	KESKMINE

<i>kohustuslikud kütusekulu mõõdikud kerge- ja raskeveokites ning laiendatakse käiguvahetuse näidikute kohustuslikku paigaldamist sõiduautodelt kõikidele kerge- ja raskeveokitele</i>			
--	--	--	--

Selles võrdluses on eelistatav valikuvõimalus 2, kuna see on kõige tõhusam viis probleemi lahendamiseks. Valikuvõimaluse 3 positiivne keskkonnamõju ei ole tõenäoliselt märgatavalt kõrgem kui valikuvõimaluse 2 puhul. Ehkki valikuvõimalus 3 pakub valikuvõimaluse 2 ees mõningat täiendavat keskkonnaalast kasu, ei ole see tõenäoliselt kuludega proportsionaalne. Seega osutub kütusekulu mõõdikute ja käiguvahetuse näidikute kohustuslik paigaldamine raskeveokitesse praeguses etapis raskesti põhjendatavaks.

PROBLEEMI 2 VALIKUVÕIMALUSTE VÕRDLUS			
Ammoniaagi (NH₃) heite piirnormide ulatus ähvardab maagaasiga töötavad raskeveokid turult välja tõrjuda			
VALIKUVÕIMALUSED	MÕJUSUS	TÕHUSUS	KOOSKÕLA
<i>Valikuvõimalus 1: praegust olukorda ei muudeta</i>	0	0	0
<i>Valikuvõimalus 2: Euro VI määruse NH₃ piirnormi kohaldamisala muudetakse nii, et nimetatud piirnormid kehtivad üksnes diiselmootoriga raskeveokite suhtes</i>	SUUR	SUUR	SUUR

Valikuvõimalus 2 on lähtestsenaariumile selgelt eelistatav, kuna see lahendab probleemi kulusid tekitamata. Kooskõla ELi strateegiliste eesmärkidega on suur, kuna keskkonna- ja sotsiaalne mõju on eeldatavalt positiivsed.

PROBLEEMI 3 VALIKUVÕIMALUSTE VÕRDLUS			
Kergeveokite massi ülempiir Euro 6 määrides nõuab teatavate sõidukiplatvormide puhul kaht tüübikinnitust			
VALIKUVÕIMALUSED	MÕJUSUS	TÕHUSUS	KOHERENTSUS
<i>Valikuvõimalus 1: praegust olukorda ei muudeta</i>	0	0	0
<i>Valikuvõimalus 2: Euro 6 määrusest kõrvaldatakse kergeveokite massi ülempiir seoses heitkogustega</i>	SUUR	SUUR	SUUR

Valikuvõimalus 2 on lähtestsenaariumile selgelt eelistatav, kuna see lahendab probleemi kulusid tekitamata. Negatiivset keskkonna- või sotsiaalset mõju ei ole ette näha.

7. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

Selle mõjuhindangu meetmete ühist hindamist ning järelmõju hindamist oleks kasulik teha viis aastat pärast jõustumist. Praeguseks on juba loodud

teavitussüsteemid, et jälgida välisõhu kvaliteeti ja ühenduse õhukvaliteedi eesmärkide täitmist liikmesriikide poolt. Nimetatud teavitussüsteemid genereerivad ühtlasi andmeid, mis võimaldavad jälgida saasteainete heidet.

Euroopa turul müüdud mootorsõidukite vastavust ELi nõuetele kontrollivad riiklikud tüübikinnitusasutused uute sõidukitüüpide kinnitamise käigus. Olemasolevad teavitussüsteemid võimaldaksid seega komisjonil jälgida teataval määral kavandatava õigusakti mõju.