



Brüsszel, 2014.1.31.  
SWD(2014) 32 final

## **BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

### **A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**Javaslat: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendeletnek a közúti járművekből származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése tekintetében történő módosításáról**

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

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

**A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**Javaslat: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendeletnek a közúti járművekből származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése tekintetében történő módosításáról**

## 1. A PROBLÉMA MEGHATÁROZÁSA

### 1.1. Szakpolitikai háttér

Az uniós irányelvekben testet öltő egységes európai kibocsátási előírások meghatározzák a mérgező kipufogógáz-kibocsátás elfogadható határértékeit az Európai Unióban értékesített összes könnyű- és nehézgépjármű tekintetében. Az Euro előírások kétszintű megközelítésen alapulnak: a lényegi elemeket a rendes jogalkotási eljárás keretében egyeztetett fő jogi eszköz tartalmazza, a nem alapvető műszaki elemeket pedig felhatalmazáson alapuló vagy végrehajtási jogi aktusok szabályozzák. Ennek megfelelően a két fő jogi eszköz

- a 715/2007/EK rendelet, és
- az 595/2009/EK rendelet.

### 1.2. A feltárt problémák

A levegőszennyezésnek, a globális felmelegedésnek és a szabályozás egyszerűsítésének az általános kontextusában hat olyan konkrét problémás területet sikerült azonosítani, ahol a piac vagy a szabályozás hiányosságai folytán akadályokba ütközik az általános kihívások kezelése:

- (1) A hatékony gépjárművezetői magatartás révén elérhető üzemanyagfogyasztás-csökkentésben rejlő lehetőség elégtelen kiaknázása

Nincs kellőképpen kiaknázva a hatékony gépjárművezetői magatartás révén elérhető üzemanyagfogyasztás-csökkentés lehetősége. A környezettudatos vezetés műszaki támogatása a fogyasztásmérőkre és a sebességváltás-jelzőkre összpontosul. Az M1 kategóriájú, kézi sebességváltóval felszerelt új személygépkocsik esetében a sebességváltás-jelző már alapkövetelmény. Ezzel szemben fogyasztásmérők beszerelésére jelenleg a gépjárművek egyik kategóriájára vonatkozóan sem kötelezi a gyártókat jogszabály. A tárgyban végzett tanulmányok<sup>1</sup> azonban rávilágítottak arra, hogy a környezettudatos vezetésben rejlő potenciál jobban kiaknázható az említett készülékek együttes alkalmazásával.

- (2) Félő, hogy az ammónia (NH<sub>3</sub>) kibocsátási határértékeinek általános körű alkalmazása miatt a földgázzal üzemelő nehézgépjárművek kiszorulnak a piacról.

Az ammóniának (NH<sub>3</sub>) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásairól (Euro VI) szóló rendeletben<sup>2</sup> megállapított kibocsátási határértéke motortípustól függetlenül az összes nehézgépjárműre vonatkozik, és 2012. december 31. óta kötelezően alkalmazandó. A határérték elvben az ammónia szökésének (a kibocsátáscsökkentő rendszerekben túlzott mennyiségű ammónia felhasználásának) a kockázatát hivatott csökkenteni a dízelüzemű nehézgépjárművekben. Mivel kis mennyiségű NH<sub>3</sub> rendszerint olyan belső égésű benzinmotorok és földgázüzemű motorok esetében is képződik, amelyek nem igényelnek ammóniaalapú rendszereket, a határérték a nehézgépjárművek piacának e kis szegmensét különösen hátrányosan érinti. Emiatt várhatóan számottevően megnő például a sűrített földgázzal (CNG) hajtott

<sup>1</sup> TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption (A sebességváltás-jelző és az üzemanyagtakarékosság-mérő használatának hatása az üzemanyag-fogyasztásra).

<sup>2</sup> Az 595/2009/EK rendelet.

tranzitbuszok költsége, ami viszont az üzemeltetőket arra ösztönzi majd, hogy a környezetet jobban szennyező dízel gépjárművekre váltsanak.

- (3) A legnagyobb tömegnek a könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) rendeletben meghatározott határértékéből adódóan egyes gépjárműplatformok esetében két típusjóváhagyásra is szükség van

Jelenleg szigorúan a tömeghatárhoz van kötve, hogy egy adott gépjármű kibocsátását a könnyű- vagy a nehézgépjárművekre vonatkozó szabályok alapján kell-e jóváhagyatni, ezért előfordul, hogy egyazon típusú jármű különböző változatai a tömeghatár egyik és másik oldalán állnak. Ennek pedig az a következménye, hogy az adott járműtípusnak két kibocsátási tanúsítványra lesz szüksége, amihez pedig kétszer kell bevizsgáltatni a járműtípust. A gyártónak ebből többletköltségei adódnak, miközben a környezetvédelem szempontjából nincs egyértelmű hozadék.

- (4) A könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) rendeletben az alacsony hőmérsékletre meghatározott kibocsátási határértékek nem követik a technikai fejlődést

Az utókezelő berendezések vagy a motorok belső kialakításánál alkalmazott megoldások hatására csökkent a korszerű könnyűgépjárművek kibocsátása. A szénhidrogénekre (CH) és a szén-monoxidra (CO) megállapított jelenlegi Euro 5 határértékek már nem tükrözik az elmúlt években elért technikai fejlettségi szintet. Ráadásul a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) vonatkozásában alacsony hőmérsékletre még nincsenek Euro 6 kibocsátási határértékek meghatározva.

- (5) A könnyűgépjárművek (Euro 6) kibocsátására vonatkozó rendelet csak a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) összes kibocsátására nézve állapít meg határértéket, külön a nitrogén-dioxidra (NO<sub>2</sub>) nem.

A gépjárművek által kibocsátott nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) egy része nitrogén-oxid (NO), más része nitrogén-dioxid (NO<sub>2</sub>). A közvetlen NO<sub>2</sub>-kibocsátás kifejezetten problémásnak minősül, mivel ez gyakorolja a legjelentősebb hatást az egészségre a belvárosi területeken. Annak biztosítása érdekében, hogy a korszerű kibocsátáscsökkentő technológiák alkalmazása ne eredményezzen közvetlen NO<sub>2</sub>-kibocsátásnövekedést, a nehézgépjárművek vonatkozásában az Euro VI szabályozás már előírnyozta külön NO<sub>2</sub>-kibocsátási határértékek megállapítását, a könnyűgépjárművek (Euro 6) kibocsátására vonatkozó jelenlegi rendelet viszont mindössze a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) összes kibocsátását szabályozza.

- (6) A könnyűgépjárművek (Euro 6) kibocsátására vonatkozó rendeletben meghatározott, az összes szénhidrogén-kibocsátásra vonatkozó határérték nehézségek elé állítja a sűrített földgázzal hajtott járművek gyártóit

Az összes szénhidrogén-kibocsátás könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) jelenlegi határértéke egyaránt magában foglalja a metánnak és a metántól eltérő szénhidrogéneknek a kibocsátását. A metánkibocsátás korlátozására alapvetően azért van szükség, mert a metán erősen üvegházhatású gáz. Mindazonáltal célszerűbb lenne a jármű CO<sub>2</sub>-egyenértékű kibocsátásába beszámítani a metánt, a típusjóváhagyáskor pedig mellőzni a metánkibocsátásra vonatkozó szabályok alkalmazását. Ez egyben a földgázüzemű gépjárművek piacra való belépését is segítené. A metánkibocsátás figyelembevételé miatt tehát a földgázüzemű gépjárművek alig tudják teljesíteni a szénhidrogén-összkibocsátás határértékeit, holott a megtett út viszonylatában összességében kevesebb üvegházhatású gázt bocsátanak ki.

### 1.3. A fenti problémák kiket, hogyan és mennyiben érintenek?

A feltárt hiányosságok a polgárok különböző csoportjaira kihatnak:

- az Európai Unió lakosságára az akut és krónikus megbetegedések révén hatással van a rossz levegőminőség<sup>3</sup>;
- az új gépjárművek vételárának változásai kihatnak a fogyasztókra, akik azonban előnyét is látják a gazdaságosabb üzemanyag-fogyasztásnak;
- a kibocsátási határértékek szigorodásával technológiai újításokra van szükség, ami hatással van a gépjárműgyártókra. A gyártóknak azonban előnyére válhat az egyszerűsítés, valamint az NH<sub>3</sub>- és az összes szénhidrogén-kibocsátás esetleges felülvizsgálata. A harmadik országok gyártóinak várhatóan ugyanazokkal a hatásokkal kell számolniuk, mint az uniós gyártóknak;
- az alkatrész-beszállítókra hatással lehet az, hogy bizonyos alkatrészek iránt megnő a kereslet. A kkv-k szinte kivétel nélkül a gépjárműipar ellátási láncának elején tevékenykednek, így az őket érő hatás várhatóan minimális lesz.

## 2. A SZUBSZIDIARITÁS ELEMZÉSE

A gépjárművek típusjövahagyására vonatkozó egyéb szabályozással összhangban a megfontolás tárgyává tett fellépés alapja az Európai Unió működéséről szóló szerződésnek a belső piac működését biztosító 114. cikke. Mivel a vizsgált kezdeményezés meglévő uniós jogi aktusok módosítását érinti, kizárólag az EU léphet fel eredményesen. Az Európai Unió fellépését emellett az is indokolja, hogy ne keletkezzenek az egységes piac működését akadályozó gátak, a levegőszennyezés és az éghajlatváltozás pedig természeténél fogva transznacionális jellegű.

## 3. CÉLKITŰZÉSEK

Az általános szakpolitikai célkitűzések a következők:

- a belső piac megfelelő működésének a biztosítása;
- a környezet- és egészségvédelem magas szintjének biztosítása az Európai Unióban;
- hozzájárulás az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésével kapcsolatos nagyra törő uniós célok teljesítéséhez.

A konkrét célkitűzések a következők:

- a technika fejlettségét tükröző kibocsátásszabályozási és típusjövahagyási követelmények bevezetése és a feltárt szabályozási hiányosságok orvoslása;
- a jogi keret egyszerűsítésére kínálkozó lehetőségek megragadása; valamint
- a légszennyező anyagok és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése érdekében a vezetői szokások javítása.

Az operatív célkitűzések a következők:

---

<sup>3</sup> WHO 2004, Health aspects of air pollution (A levegőszennyezés egészségügyi vonatkozásai).

- arról gondoskodni, hogy az új gépjárművek az ökohatékony vezetési stílust segítő rendszerekkel legyenek felszerelve, ha az üzemanyag-megtakarításra még kínálkoznak meg nem ragadott lehetőségek;
- elkerülni azt, hogy az összes nehézgépjárműre alkalmazott NH<sub>3</sub>-határértékek gátat szabjanak bizonyos szikragyújtású gépjárművek piaci elterjedésének;
- megoldás a kibocsátás költséges kétszeres tanúsításának kérdésére, ezzel mentesítve az előírásoknak való megfelelés felesleges költségeitől;
- lehetővé tenni, hogy a Bizottság – amennyiben az a kutatási eredmények alapján szükséges és indokolt – felhatalmazáson alapuló jogi aktus előterjesztése útján aktualizálja az alacsony hőmérséklet melletti kibocsátás határértékeit;
- lehetővé tenni, hogy a Bizottság – amennyiben az a kutatási eredmények alapján szükséges és indokolt – felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján a könnyűgépjárművek vonatkozásában külön NO<sub>2</sub>-határértéket terjesszen elő;
- lehetővé tenni, hogy a Bizottság – amennyiben az a kutatási eredmények alapján szükséges és indokolt – felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján megszüntesse a metánkibocsátás szabályozását, amennyiben a metánkibocsátás a gépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásáról szóló rendeletnek megfelelően beleszámít a CO<sub>2</sub>-egyenértékben kifejezett kibocsátásba.

#### 4. MEGOLDÁSI LEHETŐSÉGEK

Az 1.2. pontban vázolt problémákat alapul véve az alábbiakban ismertetjük az első három problémás terület kezelésére kínálkozó konkrét megoldási lehetőségeket:

(1) *A hatékony gépjárművezetői magatartás révén elérhető üzemanyagfogyasztás-csökkentésben rejlő lehetőség elégtelen kiaknázása*

1. lehetőség: **A meglévő helyzet változatlan fenntartása**

2. lehetőség: **Az összes könnyűgépjármű fogyasztásmérővel való kötelező ellátása és a sebességváltás-jelző beszerelésére vonatkozóan jelenleg csak a személygépkocsikra alkalmazott követelmény kiterjesztése az összes könnyűgépjárműre**

3. lehetőség: *A fogyasztásmérő kötelezővé tétele minden könnyű- és nehézgépjármű esetében, a sebességváltás-jelző beszerelésére vonatkozóan jelenleg csak a személygépkocsikra alkalmazott követelmény kiterjesztése az összes könnyű- és nehézgépjárműre*

(2) *Az ammónia (NH<sub>3</sub>) kibocsátási határértékeinek általános körű alkalmazása miatt féltő, hogy a földgázzal üzemelő nehézgépjárművek kiszorulnak a piacról*

1. lehetőség: **A meglévő helyzet változatlan fenntartása**

2. lehetőség: **Az NH<sub>3</sub>-határértékek alkalmazási körének módosítása az Euro VI előírásokban, hogy azok kizárólag a kompressziós gyújtású motorral ellátott nehézgépjárművekre vonatkozzanak**

(3) *A legnagyobb tömegnek a könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) rendelet szerinti határértékéből adódóan egyes gépjárműplatformok esetében két típusjövahagyásra is szükség van*

1. lehetőség: **A meglévő helyzet változatlan fenntartása**

## 2. lehetőség: A kibocsátás tanúsítása szempontjából megszüntetni a könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) rendeletben a legnagyobb tömegre meghatározott határértéket

A fentiekben ismertetett 4–6. problémás területet tekintve a vázolt lehetőségek vagy változatlanul fenntartják a jelenlegi helyzetet, vagy a vonatkozó típusjövahagyási rendeletekben felhatalmazást adnak felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előterjesztésére. .

## 5. A HATÁSOK VIZSGÁLATA

### 5.1. Megközelítés

A megoldási lehetőségeket arányos módon elemeztük, a gazdasági és a környezeti aspektusokat (az iparra és a fogyasztókra gyakorolt hatásokat, illetőleg az üvegházhatású gázok és szennyező anyagok kibocsátását) egyaránt előtérbe helyezve. Mivel a foglalkoztatásra gyakorolt lehetséges hatások nagyságrendje csekély, a társadalmi hatások értelmezhető számszerűsítésére igen korlátozott lehetőség nyílik.

A feltárt 4., 5., és 6. probléma esetében meghatározott szabályozási lehetőségek arra irányulnak, hogy a Bizottságot felhatalmazzák a kibocsátásról szóló rendelkezések módosítására vagy kiegészítésére, ezért ezeknek a lehetőségeknek a hatásait nem elemeztük. Ez a hatásvizsgálat tehát arra vállalkozott, hogy arányosan értékelje az 1., a 2., és a 3. probléma kezelésére kidolgozott megoldási lehetőségek hatásait.

### 5.2. Hatásvizsgálat

(1) A hatékony gépjárművezetői magatartás révén elérhető üzemanyagfogyasztás-csökkenésben rejlő lehetőség elégtelen kiaknázása

LEHETŐSÉGEK	GAZDASÁGI HATÁSOK	TÁRSADALMI HATÁSOK	KÖRNYEZETI HATÁSOK
1. lehetőség:	További gazdasági hatással várhatóan nem kell számolni.	A foglalkoztatásra várhatóan nem gyakorol hatást.	Ha a gépjárműpark egyes szegmenseinek továbbra is nélkülözniük kell az ökohatékony vezetési stílus alkalmazását segítő műszaki rendszereket, elmarad a szennyező anyagok és az üvegházhatású gázok kibocsátásában elérhető csökkenés.
2. lehetőség:	Mérsékelt többletköltségek jelentkeznek a gyártók számára: becslések szerint a fogyasztásmérőt illetően járművenként 0–10 euróval, a sebességváltás-jelzőt illetően pedig 0–15 euróval lehet számolni <sup>4</sup> .	A foglalkoztatásra várhatóan nem gyakorol hatást.	Kevesebb CO <sub>2</sub> -kibocsátással lehet számolni. A csökkenés közvetlenül az üzemanyag-fogyasztás csökkenéséből adódik, amely óvatos becslések szerint egy átlagos járművezetőt alapul véve 1%-ra tehető.
3. lehetőség:	Nem áll rendelkezésre pontos költségbecslés a	A költségnövekedés viszonylag kis	Mivel a nehézsúlyú gépjárművek

<sup>4</sup> TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption (A sebességváltás-jelző és az üzemanyagtakarékosság-mérő használatának hatása az üzemanyag-fogyasztásra).

	fogyasztásmérők és a sebességváltás-jelzők nehézgépjárművekbe való beszerelését illetően. A fogyasztásmérő költségeinek nagyságrendje valószínűleg megegyezik a könnyűgépjárműveknél fennálló költségekkel. A sebességváltás-jelzőkkel kapcsolatos költségek azonban ennél vélhetően lényegesen magasabbak.	nagyságrendjét tekintve a foglalkoztatásra várhatóan nem gyakorol hatást.	esetében néhány sajátos körülménnyel kell számolni, a 2. lehetőséghez képest rendkívül korlátozott a 3. lehetőség többletként jelentkező pozitív környezeti hatása.
--	---	---	---

Érdemes megjegyezni, hogy a könnyűgépjárművek esetében a fogyasztásmérők és a sebességváltás-jelzők költsége alacsonynak mondható, ezért még viszonylag kismértékű üzemanyag-megtakarítással is nagyon gyorsan megtérül a befektetés.

Jóllehet a fogyasztásmérők és sebességváltás-jelzők beszerelése elvben mind a könnyű- mind a nehézgépjárműveket tekintve pozitív hatást gyakorol a környezettudatos vezetésre és így csökkenti a CO<sub>2</sub>-kibocsátást, a nehézgépjárművek esetében szinte biztosra vehető, hogy alig származna belőle járulékos haszon.

(2) *Az ammónia (NH<sub>3</sub>) kibocsátási határértékeinek általános körű alkalmazása miatt féltő, hogy a földgázzal üzemelő nehézgépjárművek kiszorulnak a piacról*

LEHETŐSÉGEK	GAZDASÁGI HATÁSOK	TÁRSADALMI HATÁSOK	KÖRNYEZETI HATÁSOK
<b>1. lehetőség:</b>	A többletként jelentkező anyagköltségek várhatóan évi 48 millió euróra, a projektköltségek pedig évi 60–80 millió euróra rúgnak majd.	A költségnövekedés nagyságrendje azt jelzi, hogy az érintett gépjárművek piaci potenciálja rendkívüli mértékben csökken. Ez pedig aránytalanul sújtja az alkatrész-beszállításra szakosodott kis- és közép vállalkozásokat.	Az NH <sub>3</sub> -kibocsátás csökkenése az esetek nagy részében jelentéktelen mértékű lenne. A földgázüzemű autóbuszok piaci potenciáljának csökkenése minden bizonnyal növelné a szálló por, a nitrogén-oxidok és a szén-dioxid kibocsátását.
<b>2. lehetőség:</b>	A gyártóknak és a földgázüzemű nehézgépjárművek üzemeltetőinek a szempontjából pozitív gazdasági hatással lehet számolni, mivel ők évi 108–128 millió eurós további anyag- és projektköltségek kifizetésétől mentesülnének.	A foglalkoztatásra gyakorolt hatás várhatóan semleges vagy enyhén pozitív. Korlátozott számú új munkahely jöhet létre a földgázüzemű nehézgépjárművek gyártása terén. Az alapforgatókönyv foglalkoztatásra gyakorolt lehetséges negatív hatásai pedig elmaradnának.	Az NH <sub>3</sub> -kibocsátás növekedése javarészt elhanyagolható mértékű lenne. Az NO <sub>x</sub> - és a CO <sub>2</sub> -kibocsátás tekintetében várhatóan pozitív környezeti hatással lehet számolni.

(3) *A legnagyobb tömegnek a könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) rendelet szerinti határértékéből adódóan egyes gépjárműplatformok esetében két típusjövahagyásra is szükség van*

LEHETŐSÉGEK	GAZDASÁGI HATÁSOK	TÁRSADALMI HATÁSOK	KÖRNYEZETI HATÁSOK
<b>1. lehetőség:</b>	A fejlesztési többletköltségeket nehéz megbecsülni, de várhatóan	A foglalkoztatásra várhatóan nem gyakorol hatást.	Várhatóan nem kell számolni környezeti hatásokkal.



	kalibrálásenként több millió eurónak felelnek majd meg. A két típusjövahagyási eljárás adminisztratív költségei korlátozottak (típusjövahagyásonként 100 000 EUR nagyságrendűek).		
<b>2. lehetőség:</b>	Típusjövahagyáskor további választási lehetőség áll majd rendelkezésre, melynek révén csökkennek a szabályozási terhek különösen azoknak a járműplatformoknak a tekintetében, amelyek járművei közül egyeseknek a tömege éppen a könnyű-/nehézárművekre megállapított jelenlegi referenciatömeghatárérték alatt marad, másoké pedig éppen meghaladja azt.	A foglalkoztatást illetően várhatóan nem kell számolni jelentős hatásokkal. Várhatóan költségcsökkenéshez vezet, ami potenciálisan alacsonyabb fogyasztói árakban nyilvánul majd meg.	Várhatóan nem kell számolni negatív környezeti hatásokkal.

A hatásvizsgálat tárgyát képező területek eltérő jellegéből adódóan nincs mód a különböző területek kapcsán értékelt lehetőségek közötti szinergiákra és kölcsönhatásokra. A lehetőségek kumulatív hatása így megegyezik a részek hatásainak összességével.

## 6. A LEHETŐSÉGEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

A részletes hatásvizsgálat tárgyát képező három problémás terület megoldási lehetőségeinek összevetésekor az alábbi kép rajzolódik ki:

<b>MEGOLDÁSI LEHETŐSÉGEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA AZ 1. PROBLÉMA TEKINTETÉBEN</b>			
<b>A hatékony gépjárművezetési magatartás révén elérhető üzemanyagfogyasztás-csökkentésben rejlő lehetőség elégtelen kiaknázása</b>			
<b>LEHETŐSÉGEK</b>	<b>EREDMÉNYESSÉG</b>	<b>HATÉKONYSÁG</b>	<b>KOHERENCIA</b>
<b>1. lehetőség:</b> A meglévő helyzet változatlan fenntartása	N.A.	N.A.	N.A.
<b>2. lehetőség:</b> Az összes könnyűgépjármű fogyasztásmérővel való kötelező ellátása és a sebességváltás-jelző beszerelésére vonatkozó követelmény kiterjesztése a személygépkocsikról az összes könnyűgépjárműre	<b>NAGYFOKÚ</b>	<b>KÖZEPES</b>	<b>NAGYFOKÚ</b>
<b>3. lehetőség:</b> A fogyasztásmérő kötelezővé tétele minden könnyű- és nehézgépjármű esetében, a sebességváltás-jelző beszerelésére vonatkozóan jelenleg csak a személygépkocsikra alkalmazott követelmény	<b>NAGYFOKÚ.</b>	<b>CSEKÉLY</b>	<b>KÖZEPES.</b>

kiterjesztése az összes könnyű- és nehézgépjárműre			
--	--	--	--

Az összehasonlítás alapján a 2. lehetőség bizonyul a legelőnyösebbnek, mivel a többi lehetőségnél hatékonyabban tudja kezelni a problémát. A 3. lehetőség pozitív környezeti hatásai valószínűleg nem fogják jelentős mértékben meghaladni a 2. lehetőség hatásait. Bár a 3. lehetőség megvalósítása a 2. lehetőséghez képest némely tekintetben további korlátozott környezeti hozadékkal jár, ezek várhatóan nem állnak majd arányban a költségekkel. A jelenlegi helyzetben ezért a nehézgépjárművek esetében a fogyasztásmérő és sebességváltás-jelző kötelező beszerelésének előírása nehezen indokolható.

<b>MEGOLDÁSI LEHETŐSÉGEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA A 2. PROBLÉMA TEKINTETÉBEN</b>			
<b>Félő, hogy az ammónia (NH<sub>3</sub>) kibocsátási határértékeinek általános körű alkalmazása miatt a földgázzal üzemelő nehézgépjárművek kiszorulnak a piacról.</b>			
<b>LEHETŐSÉGEK</b>	<b>EREDMÉNYESSÉG</b>	<b>HATÉKONYSÁG</b>	<b>KOHERENCIA</b>
<b>1. lehetőség:</b> A meglévő helyzet változatlan fenntartása	0	0	0
<b>2. lehetőség:</b> Az NH <sub>3</sub> -határértékek alkalmazási körének módosítása az Euro VI előírásokban, hogy azok kizárólag a kompressziós gyújtású (dízel) motorral ellátott nehézgépjárművekre vonatkozzanak	<b>NAGYFOKÚ</b>	<b>NAGYFOKÚ</b>	<b>NAGYFOKÚ</b>

Az alaphelyzethez képest egyértelműen előnyösebb a 2. lehetőség, mivel a problémát költségvonzatok nélkül oldja meg. Az uniós szakpolitikai célkitűzésekkel nagyfokú koherencia áll fenn, mivel a környezeti és a társadalmi hatások egyenlege várhatóan pozitív lesz.

<b>MEGOLDÁSI LEHETŐSÉGEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA A 3. PROBLÉMA TEKINTETÉBEN</b>			
<b>A legnagyobb tömegnek a könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) rendelet szerinti határértékéből adódóan egyes gépjárműplatformok esetében két típusjövahagyásra is szükség van</b>			
<b>LEHETŐSÉGEK</b>	<b>EREDMÉNYESSÉG</b>	<b>HATÉKONYSÁG</b>	<b>KOHERENCIA</b>
<b>1. lehetőség:</b> A meglévő helyzet változatlan fenntartása	0	0	0
<b>2. lehetőség:</b> A kibocsátás tanúsítása szempontjából megszüntetni a könnyűgépjárművekre vonatkozó (Euro 6) rendeletben a legnagyobb tömegre meghatározott határértéket	<b>NAGYFOKÚ</b>	<b>NAGYFOKÚ</b>	<b>NAGYFOKÚ</b>

Az alaphelyzethez képest egyértelműen előnyösebb a 2. lehetőség, mivel a problémát költségvonzatok nélkül oldja meg. Nem kell negatív környezeti vagy társadalmi hatásokkal számolni.

## 7. NYOMON KÖVETÉS ÉS ÉRTÉKELÉS

A hatásvizsgálatban taglalt intézkedések együttes értékelésére, valamint a nyomon követő hatásvizsgálatra a hatálybalépéstől számított öt év elteltével lenne célszerű sort keríteni. A környezeti levegő minőségének, valamint a levegőminőség terén meghatározott uniós célkitűzések tagállami teljesítésének a figyelemmel kísérésére már léteznek jelentéstételi mechanizmusok. E jelentéstételi mechanizmusok olyan adatokkal is szolgálnak, melyek módot nyújtanak a szennyezőanyag-kibocsátások nyomon követésére.

Az európai piacon értékesített gépjárművek uniós követelményeknek való megfelelését a nemzeti típusjóváhagyással foglalkozó hatóságok ellenőrzik az új gépjárműtípusok jóváhagyási eljárása során. A jelenlegi jelentéstételi mechanizmusok révén a Bizottság tehát bizonyos mértékig nyomon tudja követni a javasolt rendelkezések hatásait.