IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Brussell, 31.1.2014
SWD(2014) 32 final

DOKUMENT TA' ĦIDMA TAL-PERSUNAL TAL-KUMMISSJONI

SOMMARJU EŻEKUTTIV TAL-VALUTAZZJONI TAL-IMPATT

Li jakkumpanja d-dokument

Proposta għal REGOLAMENT TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL li temenda r-Regolamenti (KE) Nru 715/2007 u (KE) Nru 595/2009 fir-rigward tat-tnaqqis tal-emissjonijiet li jniġġsu minn vetturi tat-triq

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

MT MT

DOKUMENT TA' ĦIDMA TAL-PERSUNAL TAL-KUMMISSJONI

SOMMARJU EŻEKUTTIV TAL-VALUTAZZJONI TAL-IMPATT

Li jakkumpanja d-dokument

Proposta għal REGOLAMENT TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL li temenda r-Regolamenti (KE) Nru 715/2007 u (KE) Nru 595/2009 fir-rigward tat-tnaqqis tal-emissjonijiet li jniġġsu minn vetturi tat-triq

1. DEFINIZZJONI TAL-PROBLEMA

1.1. Kuntest tal-politika

L-istandards ta' emissjonijiet komuni Ewropej definiti f'serje ta' Direttivi tal-UE jistabbilixxu limiti aċċettabbli għall-emissjonijiet tossiċi kollha tal-egżost minn vetturi tax-xogħol ħafif (LDV) u vetturi tax-xogħol tqil (HDV) mibjugħa fl-UE. L-istandards Euro huma fformulati skont approċċ ta' livelli maqsuma, li jfisser li l-aspetti essenzjali jinsabu fi strument ewlieni li hemm ftehim dwaru permezz tal-proċedura leġiżlattiva ordinarja, filwaqt li l-aspetti tekniċi mhux essenzjali huma rregolati permezz ta' atti ddelegati jew leġiżlazzjoni ta' implimentazzjoni. Iż-żewġ strumenti ewlenin korrispondenti huma:

– Ir-Regolament (KE) 715/2007

– Ir-Regolament (KE) 595/2009

1.2. Problemi identifikati

Fi ħdan il-kuntest globali tat-tniġġis tal-arja, it-tisħin globali u s-simplifikazzjoni regolatorja, ġew identifikati sitt oqsma problematiċi speċifiċi fejn il-fallimenti regolatorji u tas-suq ifixklu l-indirizzar tal-isfidi l-kbar:

(1) Il-potenzjal, li mhuwiex sfruttat biżżejjed, biex jitnaqqas il-konsum tal-fjuwil permezz ta' imġiba effiċjenti fis-sewqan

Il-potenzjal biex jitnaqqas il-konsum tal-fjuwil permezz ta' imġiba effiċjenti fis-sewqan mhuwiex sfruttat biżżejjed. L-appoġġ tekniku għas-sewqan ekoloġiku huwa ffukat fuq l-arloġġi tal-konsum tal-fjuwil (FCM) u l-indikaturi tat-tibdil tal-gerijiet (GSI). Il-GSI diġà saru obbligatorji f'karozzi ġodda tal-passiġġieri tal-kategorija M1 li huma mgħammra b'gerboks manwali. B'kuntrast għal dan, ma jeżisti l-ebda rekwiżit legali biex kwalunkwe kategorija ta' vettura bil-mutur fil-preżent tkun mgħammra b'FCM. Madankollu, l-istudji[1] juru li l-potenzjal tas-sewqan ekoloġiku jista' jiġi sfruttat aħjar meta jintużaw il-GSI u l-FCM fl-istess ħin.

(2) L-ambitu tal-limiti ta' emissjoni tal-ammonja (NH3) jhedded li joħroġ lill-vetturi HD li jaħdmu bil-gass naturali mis-suq

Il-valur ta' limitu tal-ammonja (NH_3) ġie stabbilit fil-leġiżlazzjoni dwar l-emissjonijiet Euro VI[2] għall-HDV kollha għall-kwalunkwe tip ta' magna u sar vinkolanti mill-31/12/2012. Dan il-limitu, fil-prinċipju, kien maħsub biex itaffi r-riskju ta' ħruġ tal-ammonja (kienet qed tintuża wisq ammonja fis-sistemi ta' kontroll ta' emissjoni) fl-HDV b'magni diżil. Minħabba li l-formazzjoni ta' ammont żgħir ta' NH_3 huwa wkoll normali fil-proċess tal-kombustjoni ta' magni li jaħdmu bil-petrol jew ta' magni li jaħdmu bil-gass naturali li ma jeħtiġux sistemi bbażati fuq l-ammonja, dan il-limitu jpoġġi l-vetturi f'din it-taqsima żgħira ħafna tas-suq HDV fi żvantaġġ kbir. Dan x'aktarx li jżid il-prezz tal-vetturi, bħall-karozzi li jintużaw għat-tranżitu u li jaħdmu bil-gass naturali kompressat (CNG), b'mod konsiderevoli, u dan jista' jħeġġeġ is-sostituzzjoni tagħhom b'vetturi diżil li jniġġsu aktar.

(3) Il-limitu superjuri tal-massa tar-Regolament LD Euro 6 jitlob żewġ approvazzjonijiet tat-tip għal xi pjattaformi ta' vetturi

1 TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption.

2 Ir-Regolament (KE) 595/2009

Bħalissa hemm limitu ta’ massa ta' referenza strett li jiddefinixxi jekk il-vetturi għandhomx jiġu approvati għall-emissjonijiet tagħhom skont il-leġiżlazzjoni dwar ix-xogħol ħafif jew tqil, għaldaqstant jistgħu jinstabu varjanti differenti tal-istess tip ta’ vettura fuq naħat differenti tal-linja li tifred. Il-konsegwenza hija li l-istess tip ta’ vettura tista' teħtieġ ċertifikazzjoni doppja dwar l-emissjonijiet li twassal għal ittestjar doppju. Dan joħloq spejjeż konsiderevoli għall-manifattur, mingħajr ma jwassal għal xi benefiċċji ambjentali ovvji.

(4) Il-limiti tal-emissjonijiet f’temperatura baxxa LD Euro 6 mhux aġġustati għall-progress tekniku

L-emissjonijiet tal-LDV moderni huma mnaqqsa permezz ta’ sistemi ta’ trattament posterjuri jew miżuri interni tal-magna; il-limiti kurrenti Euro 5 għall-idrokarbonju (HC) u l-monossidu tal-karbonju (CO) ma għadhomx jirriflettu l-progress tekniku li sar matul l-aħħar snin. Barra minn hekk, il-limiti ta’ emissjonijiet Euro 6 NOx f’temperaturi baxxi s’issa mhumiex definiti.

(5) Ir-Regolament Euro 6 LD dwar l-emissjonijiet jispeċifika valur ta’ limitu għall-emissjonijiet totali tal-ossidi tan-nitroġenu (NOx), iżda ma jispeċifikax limitu separat għad-diossidu tan-nitroġenu (NO_2)

L-ossidi tan-nitroġenu (NOx) li joħorġu mill-vetturi bil-mutur jikkonsistu minn ossidu tan-nitroġenu (NO) u diossidu tan-nitroġenu (NO_2). L-emissjonijiet diretti ta' NO_2 diretti huma kkunsidrati bħala partikolarment problematiċi peress li għandhom l-aktar impatti sinfikanti fuq is-saħħa fil-qalba tal-ibliet. Sabiex ikun żgurat li l-użu ta’ teknoloġiji moderni ta’ kontroll tal-emissjonijiet ma jirriżultax f’żieda ta’ emissjonijiet diretti ta' NO_2, hemm diġà previsti limiti ta’ emissjoni speċifiċi ta' NO_2 għall-HDV fil-leġiżlazzjoni Euro VI, filwaqt li r-regolament attwali dwar l-emissjonijiet Euro 6 LDV jispeċifika biss valur ta’ limitu għall-emissjonijiet totali tal-ossidi tan-nitroġenu NOx.

(6) Il-limiti ta’ emissjoni Euro 6 LD THC jikkawżaw problemi għall-manifatturi tal-vetturi CNG.

Il-limiti attwali ta’ emissjonijiet Euro 6 LD THC għall-idrokarburi (THC) totali jinkludu l-emissjonijiet tal-idrokarbonju tal-metan u mhux tal-metan (NMHC). Ir-raġuni ewlenija għall-inklużjoni tal-metan huwa l-fatt li dan huwa gass serra qawwi. Madankollu, ikun aktar xieraq li l-metan jiżdied mal-emissjonijiet ekwivalenti tas-CO_2 ta’ vettura u li l-emissjonijiet tal-metan jiġu "diregolarizzati" waqt l-approvazzjoni tat-tip. Dan jgħin ukoll għad-dħul fis-suq ta’ vetturi li jaħdmu bil-gass naturali (NGV). L-inklużjoni tal-metan għaldaqstant jagħmilha diffiċli għal NGVs biex jissodisfaw il-valuri ta’ limitu tat-THC filwaqt li vetturi bħal dawn ġeneralment jipproduċu anqas emissjonijiet tal-GHG għad-distanza koperta.

1.3. Min hu affettwat, b'liema mod u sa liema punt?

Firxa ta’ gruppi differenti huma affettwati mill-problemi diskussi hawn fuq:

– Il-popolazzjoni tal-Unjoni Ewropea hija affettwata minn kwalità ħażina tal-arja permezz ta’ effetti akuti u kroniċi fuq is-saħħa[3].

– Il-konsumaturi ta’ vetturi bil-mutur huma affettwati minn bidliet fil-prezz ta’ vetturi ġodda. Madankollu, huma jistgħu jgawdu wkoll minn żieda fl-ekonomija tal-fjuwil;

[3] WHO 2004, Health aspects of air pollution.

- Il-manifatturi ta’ vetturi bil-mutur huma affettwati peress li limiti aktar stretti fuq l-emissjonijiet jeħtieġu l-iżvilupp ta’ teknoloġiji ġodda. Madankollu, il-manifatturi jistgħu jibbenefikaw minn simplifikazzjoni u reviżjoni possibbli tal-limiti ta’ emissjonijiet tal-NH_3 u t-THC. L-impatt fuq il-manifatturi ta’ pajjiżi terzi mhuwiex mistenni li jvarja mill-impatt fuq dawk domestiċi;
- Il-fornituri tal-komponenti jistgħu jiġu affettwati billi jżidu d-domanda għal ċerti komponenti. L-SMEs jinsabu kważi esklussivament fil-bidu tal-katina tal-provvista tal-karozzi u l-effett fuqhom huwa mistenni li jkun minimu.

2. ANALIŻI TAS-SUSSIDJARJETÀ

F’konformità ma’ leġiżlazzjoni oħra li tikkonċerna l-approvazzjoni tat-tip ta’ vetturi bil-mutur, l-azzjoni li qed tiġi kkunsidrata hija bbażata fuq l-Artikolu 114 tat-TFUE biex jiġi żgurat il-funzjonament tas-suq intern. Peress li din l-inizjattiva li qed tiġi kkunsidrata tikkonċerna emendi fil-leġiżlazzjoni eżistenti tal-UE, l-UE biss tista’ taġixxi b’mod effettiv. L-azzjoni tal-Unjoni Ewropea hija meħtieġa wkoll minħabba l-ħtieġa li jiġu evitati li jinħolqu ostakoli għas-suq uniku, u minħabba n-natura transnazzjonali tat-tniġġis tal-arja u t-tibdil fil-klima.

3. GĦANIJIET

L-għanijiet ġenerali tal-politika huma:

- Li jiġi żgurat il-funzjonament tajjeb tas-suq intern; u
- Sabiex tistipula livell għoli ta’ protezzjoni ambjentali u sanitarja fl-Unjoni Ewropea.
- Biex tikkontribwixxi għall-miri ambizzjużi tal-Unjoni Ewropea dwar it-tnaqqis tal-gassijiet serra.

L-għanijiet speċifiċi huma:

- li jkun hemm leġiżlazzjoni dwar l-emissjonijiet u rekwiżiti tal-approvazzjoni tat-tip li jirriflettu l-progress tekniku u tindirizza l-fallimenti regolatorji li ġew identifikati; u
- biex isir użu mill-potenzjal ta' simplifikazzjoni fil-qafas legali; u
- biex tittejjeb l-effiċjenza tax-xejriet tas-sewqan sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta’ sustanzi li jniġġsu l-arja u ta’ GHG.

L-għanijiet operattivi huma:

- biex ikun żgurat li vetturi bil-mutur ġodda jkunu mgħammra b’sistemi li jgħinu lis-sewwieq fi stil ta’ sewqan ekoeffiċjenti fejn l-iffrankar potenzjali tal-fjuwil mhuwiex sfruttat għal kollox;
- sabiex jiġi evitat li l-limiti ta' NH_3 li sar qbil dwarhom għall-vetturi tax-xogħol tqil ifixklu t-tqegħid fis-suq ta’ ċerti vetturi bi tqabbid bl-ispark plaggs;
- biex isolvu l-ħtieġa ta' ċertifikazzjoni dwar l-emissjonijiet doppja u għaldaqstant jiġu eliminati l-ispejjeż tal-konformità bla bżonn;
- biex il-Kummissjoni tkun tista’ tipproponi limiti tal-emissjonijiet f’temperatura baxxa aġġornati permezz ta’ att iddelegat jekk dan ikun ikkunsidrat meħtieġ u ġġustifikat skont il-bażi ta’ evidenza;

– sabiex il-Kummissjoni tkun tista' tipproponi limiti tal-emissjonijiet tal-NO_2 separati għal-LDV permezz ta' att iddelegat jekk dan ikun ikkunsidrat meħtieġ u ġġustifikat skont bażi ta' evidenza;

– biex il-Kummissjoni tkun tista' tipproponi d-deregolamentazzjoni tal-emissjonijiet tal-metan permezz ta' att iddelegat jekk dan ikun ikkunsidrat meħtieġ u ġġustifikat skont il-bażi ta' evidenza, u sakemm l-emissjonijiet tal-metan ikunu inklużi bħala emissjonijiet ekwivalenti tas-CO_2 skont ir-Regolament tas-CO_2 tal-karozzi.

4. GĦAŻLIET POLITIĊI

Skont il-problemi identifikati deskritti fit-taqsima 1.2, hawn taħt hawn ippreżentati l-għażliet ta' politika konkreta biex jiġu indirizzati l-ewwel tliet oqsma problematiċi:

(1) Il-potenzjal, li mhuwiex sfruttat biżżejjed, biex jitnaqqas il-konsum tal-fjuwil permezz ta' imġiba effiċjenti fis-sewqan

Għażla 1: **L-ebda bidla fis-sitwazzjoni eżistenti**

Għażla 2: **Arloġġi għall-konsum tal-fjuwil obbligatorji għal kull vettura LD u l-estensjoni tal-installazzjoni obbligatorja ta' indikaturi tat-tibdil tal-gerijiet minn karozzi tal-passiġġieri biss għall-vetturi LD kollha**

Għażla 3: L-introduzzjoni ta' FCM obbligatorja għall-vetturi LD u HD u l-estensjoni tal-installazzjoni obbligatorja ta' GSI minn karozzi tal-passiġġieri biss għall-vetturi LD u HD kollha

(2) L-ambitu tal-limiti ta' emissjoni tal-ammonja (NH_3) jhedded li joħroġ lill-vetturi HD li jaħdmu bil-gass naturali mis-suq

Għażla 1: **L-ebda bidla fis-sitwazzjoni eżistenti**

Għażla 2: **Bidla fl-ambitu tal-limiti Euro VI NH_3 sabiex dawn japplikaw biss għal HDV b'magni bi tqabbid bil-kompressjoni**

(3) Il-limitu superjuri tal-massa tar-Regolament LD Euro 6 jitlob żewġ approvazzjonijiet tat-tip għal xi pjattaformi ta' vetturi

Għażla 1: **L-ebda bidla fis-sitwazzjoni eżistenti**

Għażla 2: **It-tneħħija tal-limitu superjuri tal-massa tar-regolament LD Euro 6 għal skopijiet ta' emissjonijiet**

Għall-problemi speċifiċi minn 4 sa 6 li ssemmew hawn fuq, l-għażliet huma li jew titħalla s-sitwazzjoni kurrenti kif inhi jew jiġu introdotti mandati għall-atti ddelegati għar-regolamenti tal-approvazzjoni tat-tip rilevanti. .

5. VALUTAZZJONI TAL-IMPATTI

5.1. Approċċ

L-għażliet ta' politika qed jiġu analizzati b'mod proporzjonat u b'enfasi fuq l-aspetti ekonomiċi (l-effetti fuq l-industrija u l-konsumaturi) u dawk ambjentali (l-emissjonijiet tal-gassijiet serra u s-sustanzi li jniġġsu). Minħabba l-ordni ta' kobor baxx tal-effetti possibbli fuq l-impjiegi, l-ambitu għal kwantifikazzjoni sinifikanti tal-impatt soċjali huwa limitat ħafna.

Minħabba li l-għażliet regolatorji identifikati fl-oqsma problematiċi 4, 5 u 6 għandhom l-għan li jagħtu mandat lill-Kummissjoni biex temenda jew tissupplimenta l-leġiżlazzjoni dwar l-emissjonijiet, l-ebda valutazzjoni tal-impatti ma hija pprovduta għal dawn l-għażliet. Għaldaqstant, dan ir-rapport jiffoka fuq il-provvediment ta' evalwazzjoni proporzjonali tal-impatti tal-għażliet ta' politika mfassla biex jindirizzaw l-oqsma problematiċi 1, 2 u 3.

5.2. Valutazzjoni

(1) Il-potenzjal, li mhuwiex sfruttat biżżejjed, biex jitnaqqas il-konsum tal-fjuwil permezz ta' imġiba effiċjenti fis-sewqan

GĦAŻLIET	EKONOMIĊI	SOĊJALI	AMBJENTALI
Għażla 1:	L-ebda impatti ekonomiċi addizzjonali ma huma mistennija.	L-ebda impatt fuq l-impjiegi ma huwa mistenni.	In-nuqqas kontinwu ta' sistemi tekniċi li jgħinu lis-sewwieq biex jadotta stil ta' sewqan ekoeffiċjenti minn partijiet tal-flotta tal-vetturi se jwassal għal tnaqqis ċert ta' tniġġis fl-arja u tal-emissjonijiet GHG
Għażla 2:	Spejjeż addizzjonali moderati, għall-produtturi, stmati li jkunu EUR 0-10 għal kull vettura għal FCM u EUR 0-15 għall-GSI[4].	L-ebda impatt fuq l-impjiegi ma huwa mistenni.	Mistenni ffrankar fuq l-emissjonijiet ta' CO_2. Dawk huma direttament marbuta ma' tnaqqis fil-konsum tal-fjuwil stmat b'mod konservattiv bħala 1 % għal sewwieq medju.
Għażla 3:	Ma jeżistu l-ebda stimi tal-ispejjeż biex FCM u GSI jiġu installati f'vetturi HD. L-ispejjeż tal-FCM huma probabbilment tal-istess ordni bħall-ispejjeż għall-vetturi LD. L-ispejjeż tal-GSI huma stmati li huwa ogħla b'mod sinifikanti.	Minħabba l-ordni ta' kobor relattivament baxxa taż-żieda fl-ispiża, l-ebda effetti fuq l-impjiegi ma huma mistennija.	Minħabba għadd ta' kwistjonijiet speċifiċi tal-HD, l-impatt ambjentali pożittiv addizzjonali tal-għażla 3 fuq l-għażla 2 huwa meqjus limitat ħafna.

Wieħed għandu jinnota li fid-dawl tal-ispiża pjuttost baxxa tal-FCM u l-GSI f'vetturi LD, anke potenzjal ta' ffrankar tal-fjuwil relattivament baxx iwassal biex l-investiment jagħti riżultati malajr ħafna.

Filwaqt li, fil-prinċipju, l-effetti pożittivi fuq is-sewqan ekoloġiku u għalhekk it-tnaqqis ta' emissjonijiet ta' CO_2 jistgħu jkunu mistennija meta jiġu installati l-FCM u l-GSI f'vetturi HD u LD, il-benefiċċji addizzjonali meta vetturi HD jiġu inklużi x'aktarx ikunu marġinali.

(2) L-ambitu tal-limiti ta' emissjoni tal-ammonja (NH_3) jhedded li joħroġ lill-vetturi HD li jaħdmu bil-gass naturali mis-suq

GĦAŻLIET	EKONOMIĊI	SOĊJALI	AMBJENTALI
Għażla 1:	L-istima tal-ispejjeż tal-materjal addizzjonali tammonta għal EUR 48 miljun fis-sena u l-ispejjeż tal-proġett addizzjonali tkun fil-firxa ta' EUR 60-80	L-ordni ta' kobor taż-żieda fl-ispiża tissuġġerixxi li l-potenzjal tas-suq ta' dawn il-vetturi tkun serjament imnaqqsa. Dan jaffettwa b'mod sproporzjonat il-fornituri speċjalizzati tal-	It-tnaqqis tal-emissjonijiet tal-NH3 se tkun fil-parti l-kbira insinifikanti. Il-potenzjal imnaqqas tas-suq ta' karozzi tal-linja li jaħdmu bil-gass naturali x'aktarx jirriżulta f'żieda fl-

4 TNO 2010, Effects of a gear shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption

	miljun fis-sena.	komponenti żgħar u ta' daqs medju.	emissjonijiet ta' PM, NOx u CO2.
Għażla 2:	Huwa mistenni impatt ekonomiku pożittiv għall-manifatturi u l-operaturi ta' vetturi HD li jaħdmu bil-gass naturali, peress li spejjeż addizzjonali ta' materjal u tal-proġett li kienu stmati li jkunu ta' EUR 108-128 miljun kull sena ser jiġu evitati.	L-effett fuq l-impjiegi huwa mistenni li jkun newtrali jew kemxejn pożittiv. Jista' jkun hemm xi ħolqien limitat ta' impjiegi fil-manifattura ta' vetturi HD li jaħdmu bil-gass naturali. L-effetti negattivi potenzjali fuq l-impjiegi taħt il-linja bażi se jiġu evitati.	L-emissjonijiet addizzjonali ta' NH_3 se jkunu sinifikanti sew. Huwa mistenni effett ambjentali pożittiv fir-rigward tal-emissjonijiet tal-NOx u CO_2

(3) Il-limitu superjuri tal-massa tar-Regolament LD Euro 6 jitlob żewġ approvazzjonijiet tat-tip għal xi pjattaformi ta' vetturi

GĦAŻLIET	EKONOMIĊI	SOĊJALI	AMBJENTALI
Għażla 1:	Huwa diffiċli li jiġu stmati l-ispejjeż addizzjonali tal-iżvilupp, iżda dawn huma mistennija li jitilgħu għal bosta miljuni ta' euro għal kull kalibrazzjoni. L-ispejjeż amministrattivi għall-proċeduri taż-żewġ approvazzjonijiet tat-tip huma limitati (fl-ordni ta' EUR 100 000 għal kull approvazzjoni tat-tip)	L-ebda impatt fuq l-impjieg ma huwa mistenni.	L-ebda impatt ambjentali ma huwa mistenni.
Għażla 2:	Għażla addizzjonali fl-approvazzjoni tat-tip, li jnaqqas il-piż regolatorju b'mod partikolari għal pjattaformi ta' vetturi b'xi vetturi 'l fuq u oħrajn taħt il-linja tal-massa ta' referenza LD-HD.	L-ebda impatt ambjentali ma huwa mistenni. Din għandha twassal għal tnaqqis fl-ispejjeż li jista' potenzjalment iwassal għal prezzijiet aktar baxxi għax-xerrejja.	L-ebda effetti ambjentali negattivi ma huma mistennija.

Meta wieħed iqis in-natura differenti tal-oqsma problematiċi koperti minn din il-valutazzjoni tal-impatt, ma hemmx sinerġiji jew kompromessi bejn l-għażliet ivvalutati fl-oqsma differenti. L-effett kumulattiv tagħhom fuq l-għażliet għaldaqstant huwa daqs is-somma ta' partijiet.

6. TQABBIL TAL-GĦAŻLIET

Meta jitqabblu l-għażliet tal-politika fit-tliet oqsma problematiċi li kienu soġġetti għal valutazzjoni dettaljata tal-impatti, toħroġ l-istampa li ġejja:

PARAGUN TAL-GĦAŻLIET GĦALL-PROBLEMA 1 **Il-potenzjal,li mhuwiex sfruttat biżżejjed, biex jitnaqqas il-konsum tal-fjuwil permezz ta' imġiba effiċjenti fis-sewqan**			
GĦAŻLIET	**EFFETTIVITÀ**	**EFFIĊJENZA**	**KOERENZA**
Għażla 1: *L-ebda bidla fis-sitwazzjoni eżistenti*	N.A.	N.A.	N.A.
Għażla 2: *L-introduzzjoni obbligatorja ta' arloġġi għall-konsum tal-fjuwil (FCM) għal vetturi LDV u l-estensjoni tal-installazzjoni obbligatorja ta' indikaturi tat-tibdil tal-*	**GĦOLJA**	**MEDJA**	**GĦOLJA**

gerijiet (GSI) minn karozzi tal-passiġġieri biss għall-vetturi LD kollha			
Għażla 3: *L-introduzzjoni obbligatorja ta' FCM għall-vetturi LD u HD u l-estensjoni tal-installazzjoni obbligatorja ta' GSI minn karozzi tal-passiġġieri biss għall-vetturi LD u HD kollha*	**GĦOLJA**	**BAXXA**	**MEDJA**

L-għażla 2 hija dik preferuta minn dan il-paragun, peress li din hija l-aktar mod effiċjenti biex tiġi indirizzata l-problema. L-impatti ambjentali pożittivi tal-għażla 3 x'aktarx li ma jkunux ogħla minn dawk tal-għażla 2 b'mod sinifikanti. Għalkemm se jkun hemm xi benefiċċji ambjentali limitati addizzjonali tal-għażla 3 fuq l-għażla 2, dawn x'aktarx li ma jkunux proporzjonati mal-ispejjeż. Għalhekk, fl-istadju attwali, l-istallazzjoni obbligatorja ta' GSI jew FCM fuq vetturi HD tidher diffiċli li tiġi ġustifikata.

PARAGUN TAL-GĦAŻLIET GĦALL-PROBLEMA 2 **L-ambitu tal-limiti ta' emissjoni tal-ammonja (NH3) jhedded li joħroġ lill-vetturi HD li jaħdmu bil-gass naturali mis-suq**			
GĦAŻLIET	**EFFIKAĊJA**	**EFFIĊJENZA**	**KOERENZA**
Għażla 1: *L-ebda bidla fis-sitwazzjoni eżistenti*	0	0	0
Għażla 2: *Bidla fl-ambitu tal-limiti Euro VI NH3 sabiex dawn japplikaw biss għal HDV b'magni bi tqabbid bil-kompressjoni (diżil)*	**GĦOLJA**	**GĦOLJA**	**GĦOLJA**

L-għażla 2 hija biċ-ċar l-aħjar mal-linja bażi, peress li ssolvi l-problema mingħajr ma toħloq ebda spejjeż. Il-koerenza mal-għanijiet tal-politika tal-UE hija għolja peress li l-impatti soċjali u ambjentali huma mistennija li jkunu pożittivi fuq il-bilanċ

PARAGUN TAL-GĦAŻLIET GĦALL-PROBLEMA 3 **Il-limitu superjuri tal-massa tar-Regolament LD Euro 6 jitlob żewġ approvazzjonijiet tat-tip għal xi pjattaformi ta' vetturi**			
GĦAŻLIET	**EFFETTIVITÀ**	**EFFIĊJENZA**	**KOERENZA**
Għażla 1: *L-ebda bidla fis-sitwazzjoni eżistenti*	0	0	0
Għażla 2: *It-tneħħija tal-limitu superjuri tal-massa tar-regolament LD Euro 6 għal skopijiet ta' emissjonijiet*	**GĦOLJA**	**GĦOLJA**	**GĦOLJA**

L-għażla 2 hija biċ-ċar l-aħjar mal-linja bażi, peress li ssolvi l-problema mingħajr ma toħloq ebda spejjeż. L-ebda impatt negattiv ambjentali jew soċjali ma huwa mistenni.

7. MONITORAĠĠ U EVALWAZZJONI

Evalwazzjoni konġunta tal-miżuri li jinsabu f'din il-valutazzjoni tal-impatt u l-valutazzjoni tal-impatt li ssegwi jistgħu jiġu mwettqa b'mod utli ħames snin wara d-dħul fis-seħħ. Diġà hemm fis-seħħ mekkaniżmi ta' rappurtar biex jissorveljaw il-

kwalità tal-arja fl-ambjent u li l-Istati Membri jirrispettaw il-miri Komunitarji dwar il-kwalità tal-arja. Dawn il-mekkaniżmi ta’ rappurtar jiġġeneraw ukoll dejta li tippermetti l-monitoraġġ ta’ emissjonijiet li jniġġsu.

Il-konformità ta’ vetturi bil-mutur mibjugħa fis-suq Ewropew bir-rekwiżiti tal-UE hija kkontrollata minn awtoritajiet nazzjonali tal-approvazzjoni tat-tip matul il-proċess ta’ approvazzjoni għal tipi ta’ vetturi ġodda. Dawn l-mekkaniżmi eżistenti ta' rappurtar, għaldaqstant, sa ċertu punt jippermettu li l-Kummissjoni tissorvelja l-effetti tal-leġiżlazzjoni proposta.