



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 1. 2014
SWD(2014) 32 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o zníženie emisií znečisťujúcich látok z cestných vozidiel

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

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o zníženie emisií znečisťujúcich látok z cestných vozidiel

1. VYMEDZENIE PROBLÉMU

1.1. Politický kontext

V spoločných európskych emisných normách stanovených v rámci série smerníc EÚ sa vymedzili prijateľné limity pre toxické emisie výfukových plynov ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel predávaných v EÚ. Normy Euro sú formulované podľa viacúrovňového prístupu, ktorý predpokladá, že základné aspekty sú zahrnuté v hlavnom nástroji odsúhlasenom prostredníctvom riadneho legislatívneho postupu, zatiaľ čo nepodstatné technické aspekty sú regulované prostredníctvom delegovaných alebo vykonávacích právnych predpisov. Tieto dva hlavné nástroje sú:

- Nariadenie (ES) č. 715/2007,
- Nariadenie (ES) č. 595/2009.

1.2. Zistené problémy

V celkovom kontexte znečistenia ovzdušia, globálneho otepľovania a zjednodušenia právnych predpisov bolo označených šesť konkrétnych problémových oblastí, v rámci ktorých zlyhanie trhu a regulačné zlyhanie bráni v riešení dôležitých problémov:

1. Nedostatočné využitie potenciálu na zníženie spotreby paliva prostredníctvom efektívneho jazdenia

Potenciál na zníženie spotreby paliva prostredníctvom efektívneho jazdenia nie je dostatočne využitý. Technická pomoc pri ekologickom spôsobe jazdy sa zameriava na merače spotreby paliva (FCM) a ukazovatele radenia prevodových stupňov (GSI). Ukazovatele radenia prevodových stupňov už musia byť povinnou súčasťou nových osobných áut kategórie M1, ktoré sú vybavené manuálnou prevodovkou. Na rozdiel od toho v súčasnosti neexistuje žiadna právna požiadavka, podľa ktorej by bolo nutné vybaviť ktorúkoľvek kategóriu motorových vozidiel meračmi spotreby paliva. Zo štúdií¹ však vyplýva, že potenciál ekologického jazdenia možno lepšie využiť simultánnym používaním meračov spotreby paliva a ukazovateľov radenia prevodových stupňov.

2. V dôsledku rozsahu pôsobnosti emisných limitov pre amoniak (NH₃) hrozí, že ťažké úžitkové vozidlá s pohonom na zemný plyn budú vytlačené z trhu

Limitná hodnota pre amoniak (NH₃) bola stanovená v emisných normách Euro VI² pre všetky ťažké úžitkové vozidlá bez ohľadu na typ motora a stala sa záväznou od 31. decembra 2012. Cieľom tejto limitnej hodnoty bolo v zásade zmierniť riziko úniku amoniaku (používanie príliš veľkého množstva amoniaku v systémoch regulácie emisií) v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s dieselovým motorom. Keďže tvorba malého množstva NH₃ je bežná aj počas spaľovacieho procesu v motoroch poháňaných benzínom alebo zemným plynom, ktoré si nevyžadujú systémy na báze amoniaku, touto limitnou hodnotou sa výrazne znevýhodnia vozidlá v tomto veľmi malom segmente trhu s ťažkými úžitkovými vozidlami. To by pravdepodobne spôsobilo výrazný nárast nákladov na vozidlá, ako sú prepravné autobusy poháňané stlačeným zemným plynom, čo by podnietilo ich nahradenie viac znečisťujúcimi vozidlami s dieselovým motorom.

¹ TNO 2010, vplyv ukazovateľa radenia prevodových stupňov a merača spotreby paliva na spotrebu paliva.

² Nariadenie (ES) č. 595/2009.

3. Horný hmotnostný limit stanovený v rámci emisných noriem Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá si vyžaduje dve typové schválenia pre niektoré vozidlové platformy

V súčasnosti sú zavedené prísne limity referenčnej hmotnosti, ktorými sa vymedzuje, či budú vozidlá schválené s ohľadom na emisie podľa právnych predpisov pre ľahké alebo ťažké úžitkové vozidlá. Z tohto dôvodu sa na rôzne varianty rovnakého typu vozidla môžu vzťahovať rôzne právne predpisy. V dôsledku toho sa pre rovnaký typ vozidla budú vyžadovať dva certifikáty týkajúce sa úrovne emisií, čo si vyžaduje dve skúšky. To spôsobuje výrobcovi značné náklady a zároveň to nemá žiadny zjavný prínos pre životné prostredie.

4. Emisné limity Euro 6, ktoré nie sú prispôbené technickému pokroku, vzťahujúce sa na emisie pri nízkych teplotách ľahkých úžitkových vozidiel

Emisie moderných ľahkých úžitkových vozidiel sú znížené prostredníctvom systémov dodatočnej úpravy alebo sa v emisných limitoch súčasných noriem Euro 5 týkajúcich sa vnútorného nastavenia motora pre uhl'ovodík (HC) a oxid uhoľnatý (CO) už neodráža technický pokrok dosiahnutý za posledné roky. Navyše zatiaľ nie sú stanovené žiadne emisné limity Euro 6 týkajúce sa emisií NOx pri nízkych teplotách.

5. Emisné normy Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá stanovujú limitnú hodnotu pre všetky emisie oxidov dusíka (NOx), nie však samostatnú limitnú hodnotu pre oxid dusičitý (NO₂)

Oxidy dusíka (NOx) produkované motorovými vozidlami pozostávajú z oxidu dusíka (NO) a oxidu dusičitého (NO₂). Priame emisie NO₂ sú považované za obzvlášť problematické, pretože majú najvýraznejší vplyv na zdravie v centrách miest. Aby sa zabezpečilo, že používanie moderných technológií regulácie emisií nemá za následok zvýšenie priamych emisií NO₂, špecifické emisné limity NO₂ sú už naplánované v emisných normách Euro VI pre ťažké úžitkové vozidlá, zatiaľ čo v súčasných emisných normách Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá sa stanovuje len limitná hodnota pre celkové emisie oxidov dusíka NOx.

6. Emisné limity Euro 6 pre všetky uhl'ovodíky (THC) produkované ľahkými úžitkovými vozidlami spôsobujú problémy výrobcovi motorových vozidiel poháňaných stlačeným zemným plynom

Súčasný emisný limit Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá pre všetky uhl'ovodíky (THC) zahŕňajú emisie metánových a nemetánových uhl'ovodíkov (NMHC). Hlavný dôvod pre zahrnutie metánu spočíva v tom, že je to silný skleníkový plyn. Bolo by však vhodnejšie zahrnúť metán medzi ekvivalenty emisií CO₂ motorového vozidla a „deregulovať“ emisie metánu pri typovom schválení. To by takisto umožnilo vstup na trh motorovým vozidlám s pohonom na zemný plyn. Zahrnutie metánu teda sťažuje vozidlám s pohonom na zemný plyn plnenie limitných hodnôt THC, pričom tieto vozidlá celkovo produkujú menej emisií skleníkových plynov na precestovanú vzdialenosť.

1.3. Na koho to má vplyv, akým spôsobom a do akej miery?

Vyššie uvedené problémy majú vplyv na celú škálu rozličných skupín:

- zlá kvalita ovzdušia postihuje obyvateľstvo Európskej únie prostredníctvom akútnych a chronických účinkov na zdraví³,
- zmeny cien nových vozidiel majú vplyv na spotrebiteľov nakupujúcich motorové vozidlá. Môžu však takisto profitovať zo zvýšenej palivovej hospodárnosti,
- prísnejšie emisné limity vyžadujúce rozvoj nových technológií majú vplyv na výrobcov motorových vozidiel. Môžu však využívať výhody vyplývajúce zo zjednodušenia a novej revízie emisných limitov NH₃ a THC. Neočakáva sa, že vplyv na výrobcov z tretej krajiny sa bude odlišovať od vplyvu na domácich výrobcov,
- zvyšujúci sa dopyt po niektorých komponentoch môže mať vplyv na dodávateľov komponentov. Malé a stredné podniky sa nachádzajú takmer výlučne na začiatku dodávateľského reťazca automobilového priemyslu a vplyv na ne by mal byť minimálny.

2. ANALÝZA SUBSIDIARITY

V súlade s inými právnymi predpismi týkajúcimi sa typového schvaľovania motorových vozidiel, sú posudzované činnosti založené na článku 114 ZFEÚ, ktorým sa zabezpečuje fungovanie vnútorného trhu. Keďže posudzovaná iniciatíva sa týka zmien súčasných právnych predpisov EÚ, len EÚ môže účinne konať. Opatrenia Európskej únie sú takisto potrebné na to, aby sa predišlo vzniku prekážok jednotného trhu, ako aj vzhľadom na nadnárodný charakter znečistenia ovzdušia a zmeny klímy.

3. CIELE

Všeobecné ciele politiky sú:

- zabezpečiť riadne fungovanie vnútorného trhu a
- zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zdravia v Európskej únii,
- prispievať k ambicióznym cieľom Európskej únie zameraným na zníženie emisií skleníkových plynov.

Konkrétne ciele sú:

- vypracovať právne predpisy o emisiách a požiadavky na typové schválenie, v ktorých sa odráža technický pokrok a riešia zistené regulačné zlyhania,
- využívať možnosti zjednodušenia právneho rámca, a
- zefektívniť spôsob jazdy s cieľom znížiť emisie znečisťujúcich látok v ovzduší a skleníkových plynov.

Operačné ciele sú:

- zabezpečiť, aby nové motorové vozidlá boli vybavené systémami, ktoré pomáhajú vodičovi v ekologickom spôsobe jazdy, ak nie sú plne využité možné úspory paliva,
- predísť tomu, aby prijaté limity emisií NH₃ pre všetky ťažké úžitkové vozidlá bránili prenikaniu niektorých vozidiel so zážihovými motormi na trh,

³ WHO 2004, Zdravotné aspekty znečistenia ovzdušia.

- riešiť potrebu nákladných dvojitéch certifikátov týkajúcich sa úrovne emisií, a tým zrušiť zbytočné náklady na dodržiavanie predpisov,
- umožniť Komisii, aby navrhla aktualizované emisné limity pri nízkych teplotách prostredníctvom delegovaného aktu, ak je to na základe dôkazov považované za potrebné a opodstatnené,
- umožniť Komisii, aby navrhla samostatnú limitnú hodnotu pre NO₂ pre ľahké úžitkové vozidlá prostredníctvom delegovaného aktu, ak je to na základe dôkazov považované za potrebné a opodstatnené,
- umožniť Komisii, aby navrhla dereguláciu emisií metánu prostredníctvom delegovaného aktu, ak je to na základe dôkazov považované za potrebné a opodstatnené a za predpokladu, že emisie metánu sú zahrnuté medzi ekvivalenty emisií CO₂ v súlade s nariadením o emisiách CO₂ z automobilov.

4. MOŽNOSTI POLITIKY

V súlade so zistenými problémami opísanými v časti 1.2 konkrétne politické možnosti na riešenie prvých troch problémových oblastí sú tieto:

1. *Nedostatočné využitie potenciálu na zníženie spotreby paliva prostredníctvom efektívneho jazdenia*

Možnosť 1: Žiadne zmeny v súčasnej situácii

Možnosť 2: Povinné merače spotreby paliva pre všetky ľahké úžitkové vozidlá a rozšírenie povinnej inštalácie ukazovateľov radenia prevodových stupňov, ktoré sa týka len osobných áut, na všetky ľahké úžitkové vozidlá

Možnosť 3: Povinne zaviesť merače spotreby paliva pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá a rozšíriť povinnú inštaláciu ukazovateľov radenia prevodových stupňov, ktorá sa týka len osobných áut, na všetky ľahké a ťažké úžitkové vozidlá

2. *V dôsledku rozsahu pôsobnosti emisných limitov pre amoniak (NH₃) hrozí, že ťažké úžitkové vozidlá s pohonom na zemný plyn budú vytlačené z trhu*

Možnosť 1: Žiadne zmeny v súčasnej situácii

Možnosť 2: Zmeniť rozsah pôsobnosti emisných limitov pre NH₃ v rámci emisných noriem Euro VI, aby sa vzťahovali len na ťažké úžitkové vozidlá so vznetrovými motormi

3. *Horný hmotnostný limit stanovený v rámci emisných noriem Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá si vyžaduje dve typové schválenia pre niektoré vozidlové platformy*

Možnosť 1: Žiadne zmeny v súčasnej situácii

Možnosť 2: Zrušiť horný hmotnostný limit stanovený v rámci emisných noriem Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá na účely týkajúce sa emisií

Na riešenie uvedených problémov 4 až 6 existujú dve možnosti. Buď sa ponechá súčasná situácia bez zmeny alebo sa udelí mandát na prijímanie delegovaných aktov v rámci príslušných predpisov týkajúcich sa typového schvaľovania. .

5. POSÚDENIE VPLYVU

5.1. Prístup

Možnosti politiky sa analyzujú primeraným spôsobom a so zameraním na hospodárske (vplyv na priemysel a spotrebiteľov) a environmentálne aspekty (emisie skleníkových plynov a znečisťujúcich látok). Vzhľadom na nízku rádovú veľkosť možného vplyvu na zamestnanosť, je priestor na zmysluplnú kvantifikáciu sociálneho vplyvu veľmi obmedzený.

Vzhľadom na to, že cieľom regulačných možností uvedených v problémových oblastiach 4, 5 a 6 je udelenie mandátu Komisii, aby mohla zmeniť alebo doplniť právne predpisy týkajúce sa emisií, pre tieto možnosti nie je k dispozícii žiadne posúdenie vplyvu. Preto sa táto správa zameriava na poskytovanie primeraného posúdenia vplyvu politických možností, ktoré boli vypracované na riešenie problémových oblastí 1, 2 a 3.

5.2. Posúdenie

1. Nedostatočné využitie potenciálu na zníženie spotreby paliva prostredníctvom efektívneho jazdenia

MOŽNOSTI	HOSPODÁRSKE	SOCIÁLNE	ENVIRONMENTÁLNE
Možnosť 1:	Nepredpokladá sa žiadny ďalší hospodársky vplyv.	Nepredpokladá sa žiadny vplyv na zamestnanosť.	V dôsledku pokračujúceho nedostatku technických systémov z častí vozového parku, ktoré pomáhajú vodičovi v ekologickom spôsobe jazdy, by nedošlo k zníženiu emisií znečisťujúcich látok a skleníkových plynov
Možnosť 2:	Výrobcom pribudnú mierne dodatočné náklady, ktoré budú podľa odhadov vo výške 0 – 10 EUR na vozidlo za merače spotreby paliva a 0 – 15 EUR za ukazovatele radenia prevodových stupňov ⁴ .	Nepredpokladajú sa žiadne vplyvy na zamestnanosť.	Očakáva sa zníženie emisií CO ₂ . To priamo súvisí so zníženou spotrebou paliva, ktorá podľa konzervatívnych odhadov predstavuje 1 % na priemerného jazdca.
Možnosť 3:	Nie sú k dispozícii presné odhady nákladov týkajúce sa inštalácie meračov spotreby paliva a ukazovateľov radenia prevodových stupňov v ťažkých úžitkových vozidlách. Náklady na inštaláciu meračov spotreby paliva sú pravdepodobne na úrovni nákladov pre ľahké úžitkové vozidlá. Náklady na inštaláciu ukazovateľov radenia prevodových stupňov sú podľa odhadov výrazne vyššie.	Vzhľadom na pomerne nízku rádovú veľkosť nárastu nákladov sa nepredpokladá žiadny vplyv na zamestnanosť.	Vzhľadom na viaceré špecifické problémy týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel, dodatočný pozitívny environmentálny vplyv možnosti 3 v porovnaní s možnosťou 2 sa považuje za veľmi obmedzený.

⁴ TNO 2010, Vplyv ukazovateľa radenia prevodových stupňov a merača spotreby paliva na spotrebu paliva.

Je dôležité poznamenať, že vzhľadom na pomerne nízke náklady na inštaláciu meračov spotreby paliva a ukazovateľov radenia prevodových stupňov sa investícia aj v prípade relatívne malého potenciálu úspory paliva veľmi rýchlo vráti.

Zatiaľ čo pozitívny vplyv na ekologický spôsob jazdy, a teda zníženie emisií CO₂ možno v zásade očakávať pri inštalácii meračov spotreby paliva a ukazovateľov radenia prevodových stupňov v ťažkých i ľahkých úžitkových vozidlách, dodatočné výhody súvisiace so zahrnutím ťažkých úžitkových vozidiel by veľmi pravdepodobne boli nepodstatné.

2. *V dôsledku rozsahu pôsobnosti emisných limitov pre amoniak (NH₃) hrozí, že ťažké úžitkové vozidlá s pohonom na zemný plyn budú vytlačené z trhu*

MOŽNOSTI	HOSPODÁRSKE	SOCIÁLNE	ENVIRONMENTÁLNE
Možnosť 1:	Odhadovaná výška dodatočných nákladov na materiál dosahuje 48 miliónov EUR ročne a dodatočné náklady na projekt by mali byť v rozmedzí 60 – 80 miliónov EUR ročne.	Rádová veľkosť nárastu nákladov naznačuje, že trhový potenciál týchto vozidiel by sa výrazne zmenšil. To by neprimerane ovplyvnilo špecializovaných malých a stredne veľkých dodávateľov komponentov.	Zníženie emisií NH ₃ by bolo z veľkej časti bezvýznamné. Znížený trhový potenciál autobusov na zemný plyn by zrejme viedol k zvýšeniu emisií znečisťujúcich látok, NO _x a CO ₂ .
Možnosť 2:	Predpokladá sa pozitívny hospodársky vplyv na výrobcov a prevádzkovateľov ťažkých úžitkových vozidiel s pohonom na zemný plyn vzhľadom na to, že by sa predišlo dodatočným nákladom na materiál a projekt, ktoré by podľa odhadov boli v rozmedzí 108 – 128 miliónov EUR ročne.	Predpokladá sa neutrálny alebo mierne pozitívny vplyv na zamestnanosť. V oblasti výroby ťažkých úžitkových vozidiel s pohonom na zemný plyn môže dôjsť k obmedzenému vytváraniu pracovných miest. Predišlo by sa možnému negatívnemu vplyvu na zamestnanosť podľa základného scenára.	Dodatočné emisie NH ₃ by boli z veľkej časti bezvýznamné. Predpokladá sa pozitívny environmentálny vplyv vzhľadom na emisie NO _x a CO ₂ .

3. *Horný hmotnostný limit stanovený v rámci emisných noriem Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá si vyžaduje dve typové schválenia pre niektoré vozidlové platformy*

MOŽNOSTI	HOSPODÁRSKE	SOCIÁLNE	ENVIRONMENTÁLNE
Možnosť 1:	Je ťažké odhadnúť dodatočné náklady na vývoj, ale očakáva sa, že budú na úrovni niekoľkých miliónov EUR za kalibráciu. Administratívne náklady na dva postupy typového schválenia sú obmedzené (mali by predstavovať 100 000 EUR za typové schválenie).	Nepredpokladá sa žiadny vplyv na zamestnanosť.	Nepredpokladá sa žiadny vplyv na životné prostredie.
Možnosť 2:	Dodatočný výber pri typovom schválení, ktorý by znížil regulačné zaťaženie najmä v prípade vozidlových platforiem vzhľadom na to, že niektoré vozidlá sa nachádzajú nad a iné pod aktuálnou hranicou	Nepredpokladajú sa žiadne výrazné vplyvy na zamestnanosť. To by malo viesť k zníženiu nákladov, ktoré by mohlo zaručiť nižšie ceny pre nákupcov.	Nepredpokladá sa žiadny negatívny vplyv na životné prostredie.

	referenčnej hmotnosti ľahkých/ťažkých ťžitkových vozidiel.		
--	--	--	--

Vzhľadom na rozdielnu povahu problémových oblastí, ktorých sa týka toto posúdenie vplyvu, medzi možnosťami posudzovanými v rôznych oblastiach nie sú synergie alebo kompromisy. Ich kumulatívny účinok naprieč možnosťami preto zodpovedá súhrnu podielov.

6. POROVNANIE MOŽNOSTÍ

Pri porovnaní politických možností v troch problémových oblastiach, ktoré boli predmetom dôkladného posúdenia vplyvu, sa ukazuje tento obraz:

POROVNANIE MOŽNOSTÍ K 1. PROBLÉMU			
Nedostatočné využitie potenciálu na zníženie spotreby paliva prostredníctvom efektívneho jazdenia			
MOŽNOSTI	ÚČINNOSŤ	EFEKTÍVNOSŤ	SÚDRŽNOSŤ
Možnosť 1: <i>Ĺiadne zmeny v súčasnej situácii</i>	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa
Možnosť 2: <i>Povinné merače spotreby paliva pre ľahké ťžitkové vozidlá a rozšírenie povinnej inštalácie ukazovateľov radenia prevodových stupňov, ktoré sa týka len osobných áut, na všetky ľahké ťžitkové vozidlá</i>	VYSOKÁ	STREDNÁ	VYSOKÁ
Možnosť 3: <i>Povinne zaviesť merače spotreby paliva pre ľahké a ťažké ťžitkové vozidlá a rozšíriť povinnú inštaláciu ukazovateľov radenia prevodových stupňov, ktorá sa týka len osobných áut, na všetky ľahké a ťažké ťžitkové vozidlá</i>	VYSOKÁ	NÍZKA	STREDNÁ

Z tohto porovnania vyplýva, že možnosť 2 je uprednostňovanou možnosťou, pretože predstavuje efektívnejší spôsob riešenia problému. Pozitívny environmentálny vplyv možnosti 3 pravdepodobne nebude výrazne presahovať pozitívny environmentálny vplyv možnosti 2. Aj keď v porovnaní s možnosťou 2 prinesie možnosť 3 nejaké obmedzené dodatočné environmentálne výhody, je nepravdepodobné, že by boli primerané nákladom. Preto je v súčasnej fáze ťažké zdôvodniť povinnú inštaláciu ukazovateľov radenia prevodových stupňov alebo meračov spotreby paliva do ťažkých ťžitkových vozidiel.

POROVNANIE MOŽNOSTÍ V PRÍPADE 2. PROBLÉMU			
V dôsledku rozsahu pôsobnosti emisných limitov pre amoniak (NH ₃) hrozí, že ťažké ťžitkové vozidlá s pohonom na zemný plyn budú vytlačené z trhu			
MOŽNOSTI	ÚČINNOSŤ	EFEKTÍVNOSŤ	SÚDRŽNOSŤ
Možnosť 1: <i>Ĺiadne zmeny v súčasnej situácii</i>	0	0	0
Možnosť 2: <i>Zmeniť rozsah pôsobnosti emisných limitov pre NH₃</i>	VYSOKÁ	VYSOKÁ	VYSOKÁ

v rámci emisných noriem Euro VI, aby sa vzťahovali len na ťažké úžitkové vozidlá so vznetrovými (dieselovými) motormi			
---	--	--	--

Možnosť 2 je jednoznačne uprednostňovanou možnosťou v porovnaní s východiskovou situáciou, pretože pristupuje k riešeniu problému bez vytvárania akýchkoľvek nákladov. Súdržnosť s cieľmi politiky EÚ je vysoká, keďže sa pri bližšej úvahe predpokladá, že environmentálny a sociálny vplyv bude pozitívny

POROVNANIE MOŽNOSTÍ V PRÍPADE 3. PROBLÉMU			
Horný hmotnostný limit stanovený v rámci emisných noriem Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá si vyžaduje dve typové schválenia pre niektoré vozidlové platformy			
MOŽNOSTI	ÚČINNOSŤ	EFEKTÍVNOSŤ	SÚDRŽNOSŤ
Možnosť 1: <i>Žiadne zmeny v súčasnej situácii</i>	0	0	0
Možnosť 2: <i>Zrušiť horný hmotnostný limit stanovený v rámci emisných noriem Euro 6 pre ľahké úžitkové vozidlá na účely týkajúce sa emisií</i>	VYSOKÁ	VYSOKÁ	VYSOKÁ

Možnosť 2 je jednoznačne uprednostňovanou možnosťou v porovnaní s východiskovou situáciou, pretože pristupuje k riešeniu problému bez vytvárania akýchkoľvek nákladov. Nepredpokladá sa žiadny negatívny environmentálny alebo sociálny vplyv.

7. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Bolo by užitočné vykonať spoločné hodnotenie opatrení uvedených v tomto posúdení vplyvu a kontrolu posúdenia vplyvu po uplynutí piatich rokov od nadobudnutia účinnosti. Mechanizmy podávania správ sú už zavedené pre sledovanie kvality okolitého ovzdušia a dodržiavania cieľov Spoločenstva v oblasti kvality ovzdušia členskými štátmi. Tieto mechanizmy podávania správ poskytujú aj údaje, ktoré umožňujú sledovanie emisií znečisťujúcich látok.

Súlad motorových vozidiel predávaných na európskom trhu s požiadavkami EÚ je kontrolovaný orgánmi členských štátov pre typové schválenie v rámci procesu schvaľovania pre nové typy vozidiel. Tieto zavedené mechanizmy podávania správ by preto Komisii umožnili do určitej miery sledovať účinky navrhnutých právnych predpisov.