

LT

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

LT

LT



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis 2010.10.4.
SEK(2010) 1151

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

[pridedamas prie](#)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl dviračių ar triračių transporto priemonių ir keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros

Poveikio vertinimo santrauka

Šioje poveikio vertinimo santraukos ataskaitoje pateikiama tik atitinkamų ją rengusių Komisijos padalinių nuomonė ir ji nenulemia jokio Komisijos priimamo sprendimo galutinės formos.

Atsakingas GD: Įmonių ir pramonės GD

Komisijos 2010 m. darbo programa

Komisijos darbotvarkės planas: 2010/ENTR/02

{KOM(2010)542 galutinis}
{SEK(2010) 1152}

SANTRAUKA

Pagrindiniai faktai

L kategorijos transporto priemonės – tai sąvoka, apimanti daug skirtingų tipų dviračių, triračių ir keturračių, pvz., motoriniai dviračiai, dviračiai ir triračiai mopedai, dviračiai ir triračiai motociklai ir motociklai su priekabomis. Keturračių L kategorijos transporto priemonių pavyzdžiai, žinomi kaip keturračiai, yra kelių kvadraciklai, naudojami viešuosiuose keliuose, ir mažalitražiai automobiliai.

Kategorija	Transp.priem.	Būdingos transp. priemon.	Kategorija	Transp. priem.	Būdingos transp. priemon.
L1e	Mopedas		L5e	Motoriniai triračiai	
L2e	Triratis mopedas		L6e	Lengvieji keturračiai	
L3e	Motociklas		L7e	Sunkieji keturračiai	
L4e	Motociklas su priekaba				

1 brėž. Galiojančia pagrindų direktyva 2002/24/EB reglamentuojamų transporto priemonių pavyzdžiai

L kategorijos transporto priemonių rinka apima tris pagrindinius sektorius. Didžiausiam sektoriui priskiriamos variklinės dviratės transporto priemonės: motoriniai dviračiai, mopedai, motoroleriai ir motociklai. Iš viso, Eurostato duomenimis, šiuo metu apyvartoje yra apie 30 milijonų transporto priemonių. 2007 m. variklinių dviračių transporto priemonių rinką Europoje sudarė iki 2,7 mln. transporto priemonių, įskaitant importuojamas transporto priemones / jų importą. 2006 m. variklinių dviračių transporto priemonių sektoriaus apyvarta buvo 34,1 milijardo EUR, šiame sektoriuje dirbo 159 100 žmonių.

2008 m. visureigių sektoriuje dirbo 12 000 žmonių, o sektoriaus apyvarta, jų pramonės asociacijos duomenimis, sudarė 2 milijardus EUR. Tais metais ES registruota apie 595 000 visureigių.

2008 m. ES mažalitražių automobilių sektoriui, kurį sudaro tik MVĮ gamintojai, priklausė iš viso 340 000 transporto priemonių, t. y. 1,1 % L kategorijos transporto priemonių. Ši rinka labiau išvystyta Prancūzijoje, Ispanijoje ir Italijoje. Globaliu mastu 2007 m. parduota 35 000 transporto priemonių. 2008 m. pasaulinės rinkos lyderis samdė maždaug 200 darbuotojų, pagamino 13 500 transporto priemonių per metus, įskaitant 1 500 elektrinių transporto priemonių (200–300 darbinių transporto priemonių). Mažalitražių automobilių gamintojai dažnai steigiami regionuose, kuriuose trūksta išvystyto pramonės tinklo. Atitinkamai mažalitražių automobilių pramonė, kuriai Europoje priklauso 20 000 darbo vietų, pagrįsta sudėtingu partnerių tinklu.

Naujų L kategorijos transporto priemonių reikalavimai dabar yra nustatyti Direktyvoje 2002/24/EB (pagrindų direktyva). Be to, išsamių techninių reikalavimų yra daugelyje pagrindų direktyvoje nurodytų direktyvų.

Atliekant galiojančių teisės aktų persvarstymą 2008 m. gruodžio 22 d. – 2009 m. vasario mėn. buvo surengta vieša konsultacija siekiant išgirsti asociacijų, bendrovių ir viešojo sektoriaus institucijų nuomonę apie pagrindinius pasiūlytų priemonių, susijusių su L kategorijos transporto priemonių tipo patvirtinimu, aspektus. Suinteresuotųjų šalių pirmiausia buvo prašoma pateikti nuomonę apie galimai prieštarigus dalykus, įskaitant privalomą antiblokavimo stabdžių sistemų montavimą variklinėse dviratėse transporto priemonėse, peržiūrėtas visų L kategorijos transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio ribines vertes ir naują transporto priemonių klasifikavimą į tinkamesnes pakategorijas. Gautos nuomonės buvo apibendrintos ataskaitoje¹ ir paskelbtos Komisijos interneto svetainėje.

2008 m ir 2009 m. atlikti du tyrimai siekiant įvertinti su L kategorijos transporto priemonių tipo patvirtinimu susijusių pasiūlymų ekonominį bei socialinį poveikį ir poveikį aplinkai. Vienas šių tyrimų buvo TRL Ltd. (TRL ataskaita) tyrimas dėl potencialių saugos priemonių² ir supaprastinimo poveikio esamiems L kategorijos transporto priemonių teisės aktams. Antrajame tyrime, atliktame Salonikų universiteto (LAT ataskaita),

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_1_category.pdf.

nagrinėjamos³ su L kategorijos transporto priemonėmis susijusios ekologinės priemonės. Abi politinės ataskaitos buvo panaudotos poveikio vertinimui. Kiekybiniai išlaidų ir naudos santykio apskaičiavimų duomenys poveikio vertinime buvo grindžiami abiem minėtomis ataskaitomis ir, išskyrus išlaidų pažangioms stabdžių sistemoms apskaičiavimus, suinteresuotųjų šalių buvo laikomi patikimais ir teisingais. Europos motociklų pramonės asociacija (ACEM) taip pat pasiūlė kelias priemones dėl L kategorijos transporto priemonių ekologinių ir saugos aspektų, siekdama aktyviai spręsti įvairias abiejose ataskaitose nustatytas įvairias ekologines ir saugos problemas.

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

Komisija įvardijo tris pagrindines problemas, susijusias su galiojančiomis L kategorijos transporto priemonių tipo patvirtinimo nuostatomis:

- teisės aktų sistemos sudėtingumas,
- išmetamų teršalų kiekis ir vis didesnė jų dalis, palyginti su apskritai mažėjančiu bendru kelių transporto išmetamų teršalų kiekiu;
- saugos aspektai ir
- nepakankamas naujų technologijų teisinis reglamentavimas

1.1. Galiojančių teisės aktų sistemos sudėtingumas

Komisijai buvo teigiama, kad esama L kategorijos transporto priemonių reglamentavimo sistema yra pernelyg sudėtinga ir todėl yra galimybių ją supaprastinti ir suderinti tarptautiniu mastu.

Nacionalinės institucijos, atsakingos už pagrindų direktyvos taikymą, patiria bereikalingų papildomų išlaidų bandydamos veikti pagal šią sudėtingą teisės aktų sistemą.

L kategorijos transporto priemonės turi atitikti daug keliose atskirose direktyvose nustatytų reikalavimų. Pagrindų direktyva yra susijusi su kitomis 13 išsamių techninių direktyvų, kurios iš dalies pakeistos 21 jas keičiančia direktyva siekiant atsižvelgti į technikos pažangą.

Be to, daugelyje direktyvų yra nuorodos į pasauliniu mastu taikomas taisykles ir standartus, pavyzdžiui, jau priimtus JT EEK⁴, kurie taip pat turi būti keičiami. Galiausiai dėl įvairialypio L kategorijos transporto priemonių tipo patvirtinimo taisyklių pobūdžio trūksta teisinio ir reglamentavimo aiškumo. Nuolatinis jų atnaujinimas gali apsunkinti administracijos institucijų ir pramonės įmonių darbą ir jos gali turėti papildomų sąnaudų.

Viešojo sektoriaus administracinės sąnaudos esant šiam „nieko nedarymo“ scenarijui būtų reikšmingos. Remiantis šešių valstybių narių sąnaudų apskaičiavimais, bendros ES 27 valstybių narių sąnaudos nuo 2009 iki 2020 m. sudarytų 3,1 milijono EUR. Šios didelės sąnaudos bus toliau patiriamos ir linkusios didėti, jeigu nebus atliktas supaprastinimas siekiant panaikinti pasenusias priemones ir supaprastinti pačią sistemą.

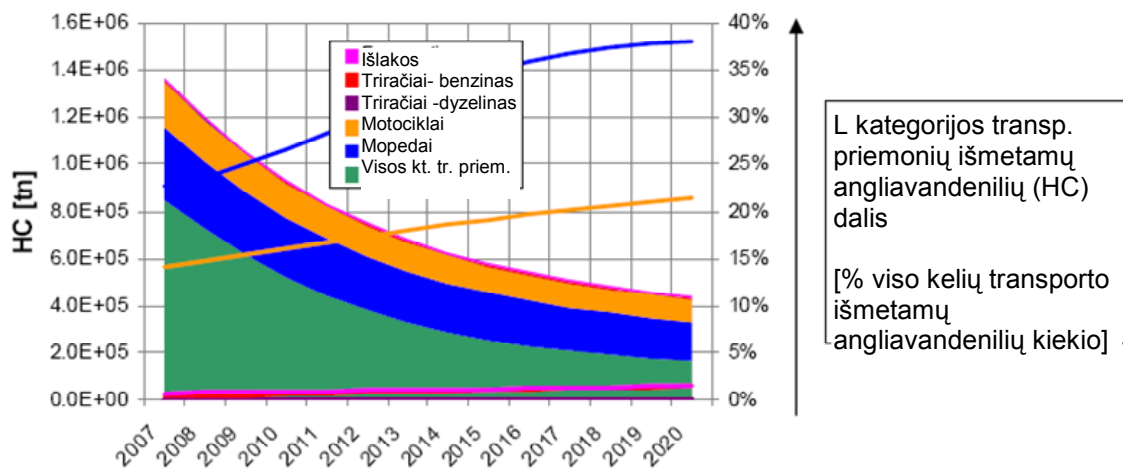
1.2. Didelis išmetamų teršalų kiekis

L kategorijos transporto priemonių varikliai išmeta nepageidaujamus šalutinius produktus, pavyzdžiui, toksiškus oro teršalus ir šiltnamio efektą sukeliančias dujas. Garavimo išlakos iš degalų bako ir tiekimo sistemos taip pat laikomos toksiškomis. Žinoma arba įtariama, kad toksiški oro teršalai, pavyzdžiui, tam tikri angliavandeniliai, gali sukelti vėžį ar kitus rimtus sveikatos sutrikimus, kaip antai reprodukcinių sistemos ar gimdymo sutrikimus. Oro teršalai taip pat gali sukelti kitą nepageidaujamą poveikį aplinkai, pavyzdžiui, rūgštų lietų ar smogą.

Išmetamų teršalų kiekio Euro 5 ir Euro 6 standartų įvedimas lengviesiems automobiliams ir sunkiasvorių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio Euro VI standartai reiškia, kad ir L kategorijos automobiliams ateityje jie turėtų būti vis svarbesni. Pavyzdžiui, apskaičiuota, kad iki 2021 m. L kategorijos transporto priemonių bendras išlakų ir išmetamų angliavandenilių kiekis (THC) padidės nuo 38 proc. iki **62 proc.** viso kelių transporto išmetamų angliavandenilių kiekio, jeigu nebus imtasi jokių papildomų priemonių. Taip atsitiktų daugiausia dėl to, kad labai mažėja kitų kategorijų kelių transporto priemonių išmetamų angliavandenilių kiekis. Mopedai jau šiandien yra viena iš daugiausiai išmetančių angliavandenilių transporto priemonių; manoma, kad jų išmetamų angliavandenilių kiekis 2020 m. sudarys iki **38 proc.** viso kelių transporto išmetamų angliavandenilių kiekio.

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 brėž. L kategorijos transporto priemonių išmetamų angliavandenilių kiekio tendencija bėgant laikui absoliučia ir santykinė išraiška, jeigu politika nesikeistų⁵.

L kategorijos transporto priemonių išmetamo CO dalis jau dabar yra labai didelė; manoma, kad 2020 m. ji padidės nuo **20 proc.** iki **36 proc.** viso kelių transporto išmetamų angliavandenilių kiekio. Daugelyje pietinės Europos dalies miestų variklinėmis dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis neleidžiama važiuoti, jeigu karštomis vasaros dienomis paskelbiamas užteršimo smulkiosiomis dulkėmis pavojus siekiant išvengti pernelyg didelio išmetamų kietųjų dalelių kiekio. L kategorijos transporto priemonės sudaro tik 3 proc. visų kelių transporto priemonių, todėl jų išmetamų teršalų dalis yra neproporcingai didelė.

Esama L kategorijų transporto priemonių išmetamų teršalų teisinio reglamentavimo sistema buvo priimta 2002 m. Nuo to laiko technologijos sparčiai vystėsi. Atsižvelgiant į didelę transporto priemonių konstrukcijos, projektavimo ir varymo technologijų įvairovę dabartinėje rinkoje, dabartinė teisės aktų sistema yra pasenusi.

Netoksiškos variklinių dviračių transporto priemonių išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, pvz., CO₂, sudaro tik labai nedidelę visų kelių transporto išmetamų teršalų dalį. Tačiau vidutiniam vartotojui neaišku, ar transporto priemonės yra efektyvios degalų vartojimo požiūriu ir koks CO₂ kiekis išmetamas, kadangi šiuo metu nėra nustatytų ženklinimo reikalavimų (skirtingai nuo lengvųjų automobilių). Siekiant aiškiai, glaustai ir vienodai informuoti vartotoją, reikia objektyvių matavimo duomenų, pvz., išmetamo CO₂ kiekio ir degalų suvartojimo matavimų, atliekant tipo patvirtinimui reikalingus bandymus, kurie galėtų būti vėliau būti naudojami ženklinimo sistemai parengti. Tipo patvirtinimo reikalavimas, kad gamintojas pateiktų šiuos objektyvius duomenis, šiuo metu L kategorijos transporto priemonėms nėra privalomai taikomas, o tai kelia susirūpinimą.

Senesnių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis, jau pravažiavus 20 000 km, gali gerokai viršyti ribines vertes, kadangi pagrindų direktyvoje nėra patvarumo reikalavimų. Patvarumas matuojamas tiriant senesnių transporto priemonių eksploatuojant išmetamų teršalų kiekį ir jų išmetamų teršalų papildomo apdorojimo komponentų išmetamų teršalų kiekį, kuris buvo sukauptas, pvz., motociklų atveju, pravažiavus 50 000 km, prieš pateikiant transporto priemonę rinkai, gamintojui pateikus duomenis tipo patvirtinimo institucijoms. Šie reikalavimai jau taikomi kitose pasaulio šalyse (JAV, Indijoje, Kinijoje, Tailande, Taivanyje ir Singapūre), o ES jie taikomi kitų kategorijų transporto priemonėms (automobiliams, sunkvežimiams).

Galiausiai, švari transporto priemonė gali virsti labai teršiančia, jeigu sugenda ar susidėvi svarbus išmetimo požiūriu komponentas ar sistema. Todėl reikia:

- informuoti vairuotoją, pvz., gedimo rodytuvu, kad pagrindinė transporto priemonės sistemos ar komponento veikimas neatitinka techninių specifikacijų arba trinka;
- turėti lengvai prieinamą standartinę diagnostikos informaciją; transporto priemonėje sumontuota diagnostikos sistema gali suteikti šia informaciją taip, kad transporto priemonę būtų galima veiksmingai ir rentabiliai pataisyti;
- turėti prieigą prie transporto priemonės gamintojo parengtos remonto ir techninės priežiūros informacijos. Tačiau kol kas ši galimybė suteikta tik sutartis sudariusioms remonto įmonėms, o ne nepriklausomiems

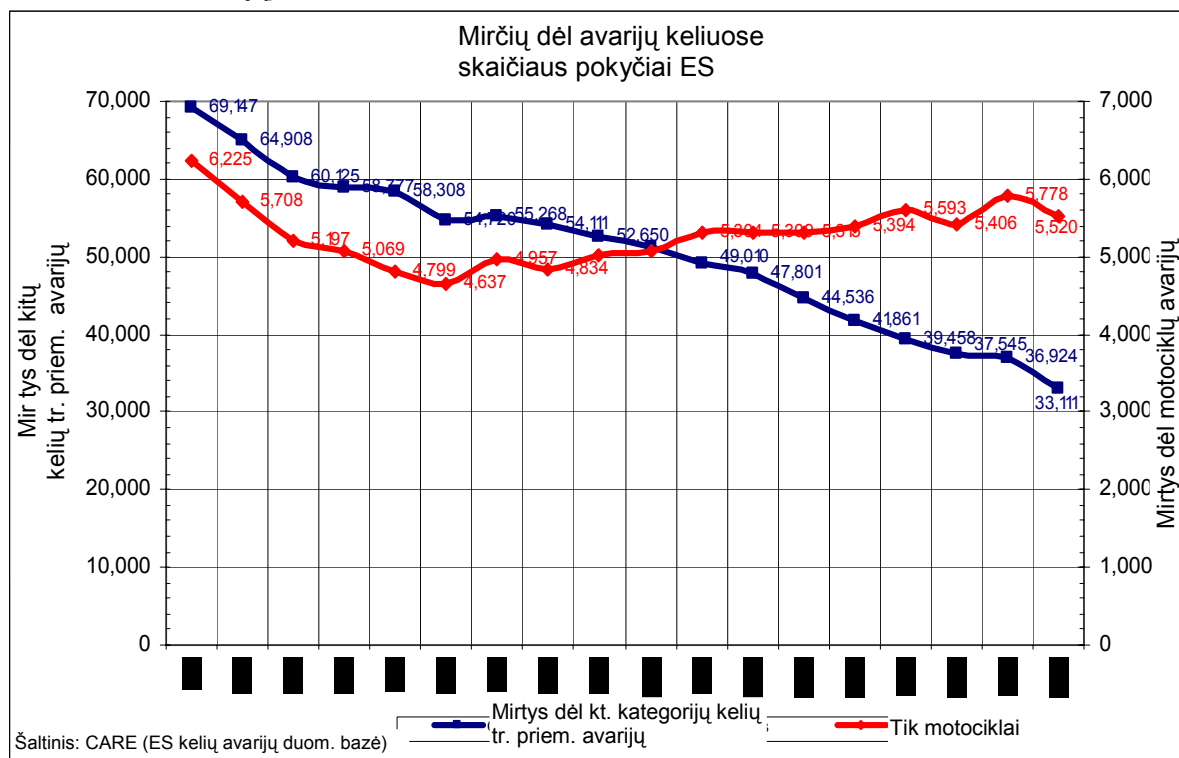
⁵ Pastaba. Visos kitos transporto priemonės – lengvieji automobiliai, prekėms vežti skirti mikroautobusai, sunkvežimiai ir autobusai. Šaltinis – LAT ataskaita. Pirminė Y ašis (kairėje): HC – išmetamųjų angliavandenilių kiekis; 2,0E+05 = 200 000, 1,0E+06 = 1 000 000, 1 t = 1 000 kg. Antrinė Y ašis (dešinėje): procentinė L kategorijos transporto priemonių dalis, palyginti su visu kelio transporto išmetamų angliavandenilių kiekiu.

rangovams ar transporto priemonių savininkams, nors tai nėra vien tik konkurencijos problema, o labai svarbus klausimas dėl neigiamo pašalinio poveikio – didelio išmetamų teršalų kiekio ir galimų saugos problemų.

1.3. Nelaimingi įvykiai keliuose ir pavojus saugai

L kategorijos transporto priemonių vairuotojams kyla daug didesnis mirtinų ar rimtų nelaimingų atsitikimų keliuose pavojus nei kitiems vairuotojams. Mirtingumas, tenkantis vienam milijonui nuvažiuotų kilometrų, yra vidutiniškai **18** kartų didesnis nei lengvųjų automobilių atveju. 2006 m. L kategorijos transporto priemonės nuvažiavo **2 %** viso atstumo, bet mirčių keliuose skaičius ES 25 šalyse sudarė **16 %** viso skaičiaus (ETSC, 2007). Be to, nors kitų tipų transporto priemonių sukeltų mirčių ir sunkių traumų skaičius bėgant laikui gerokai sumažėjo, L kategorijos transporto priemonių sukeltų mirčių ir traumų skaičius lieka nepakitęs ar net šiek tiek didėja.

2008 m. keliuose įvykusiose avarijose **žuvo 5 520** variklinių dviračių transporto vairuotojų. Be to, apskaičiuota, kad **sunkių traumų** skaičius nuo **5,5 iki 13 kartų viršija** mirčių skaičių (traumas patiria 30 000–72 000 vairuotojų). **Nedidelių traumų** skaičius, kurį dar sunkiau įvertinti, ES-27 šalyse gali būti **12–28 kartų didesnis** (66 000–155 000 vairuotojų).



3 brėž. Motociklininkų mirčių ES keliuose skaičiaus pokyčio dinamika

Klastojimas gali pagerinti vairavimo galimybes ir variklio galią išmetamų teršalų kiekio ir degalų sąnaudų sąskaita. Be to, didesnė variklio galia didina maksimalų variklio greitį (neteisėtai), nors kiti variklio komponentai tam nepritaikyti, pvz., blogiau veikia stabdžiai. Dėl to transporto priemonė gali tapti nesaugi vairuotojui ir aplinkai. Dėl šios priežasties galiojančioje pagrindų direktyvoje numatytos priemonės apsaugoti nuo mopedų ir mažesnės galios motociklų klastojimo. Tačiau pakeitus variklio mechaninį valdymą elektroniniu valdymu ir plačiau naudojant kitų tipų vartuvus (pvz., elektrinius ar hibridinius variklius) dabartinės priemonės gali būti neveiksmingos arba netgi pasenusios.

Mažalitražiai automobiliai yra keturratės transporto priemonės, kurių galia ir masė nedidelės. Šių transporto priemonių problema yra ta, kad vairuotojai gali manyti, jog aktyvios ir pasyvios saugos lygis yra toks pat, kaip ir lengvųjų automobilių. Tačiau jų konstrukcijos koncepcija, mažesnis maksimalus greitis ir ne tokie griežti tipo patvirtinimo reikalavimai reiškia, kad ši prielaida nebūtinai teisinga. Todėl mažesnis mažalitražių automobilių saugumas, palyginti su lengvaisiais automobiliais, yra nurodytas kaip susirūpinimą kelianti problema.

Kita saugos požiūriu susirūpinimą kelianti problema yra tai, kad kvadraciklai, skirti naudoti ne keliuose (visureigiai), dažnai naudojami viešuosiuose keliuose. Kaip matyti iš jų pavadinimo, šios transporto priemonės pirmiausia skirtos naudoti ne keliuose. Tačiau Europoje kvadraciklų naudojimas viešuosiuose keliuose, jungiančiuose jų trasas, yra praktiškai neišvengiamas. Visureigių važiavimas keliu gali kelti saugos problemų, kadangi dėl didesnės jų greitėjimo galimybės ir svorio centro transporto priemonė, darydama posūkį, gali apvirsti. Kad šios transporto priemonės galėtų gerai važiuoti bekele, jose nėra sumontuota varomosios ašies

diferencialo, kuris yra svarbi saugumo užtikrinimo priemonė vairuojant kieta viešųjų kelių dangą. Daugelyje ES miestų saugumo tikslais juos naudoti draudžiama.

Dujiniai degalai, pavyzdžiui, SND, SGD ir vandenilis, vartotojų laikomi pavojingomis medžiagomis ir galimu pavojumi saugai, nors jie gali būti naudingi ekologiniu požiūriu. Vandenilinė technologija dar nėra pakankamai išvystyta, kad ją būtų galima taikyti L kategorijos transporto priemonėse.

1.4. Nepakankamas naujų technologijų teisinis reglamentavimas

Paskutinį dešimtmetį L kategorijos transporto priemonių technologija labai sparčiai vystėsi. Susijusių teisės aktų rengimas vyko daug lėčiau, todėl tam tikros transporto priemonės nebegali būti priskirtos tinkamai L kategorijos transporto priemonių kategorijai, o daugelis taikomų priemonių jau nėra tinkamos. Visi kelių kvadraciklai, ne keliams skirti kvadraciklai ir mažalitražiai automobiliai priskiriami tai pačiai L7e kategorijai ir jiems visiems taikomi tie patys reikalavimai. Tačiau kvadraciklai ir mažalitražiai automobiliai jau savaime labai skiriasi savo konstrukcija, todėl kiekvienam jų turėtų būti taikomi skirtingi teisiniai saugos ir atitikties ekologiniams standartams reikalavimai. Nedidelės galios elektriniams dviračiams (mažesnės nei 250 W galios, iki 25 km/h greičio) galiojantys teisės aktai iš viso nėra taikomi. Be to, visoje ES vis labiau populiarėja galingesni dviračiai iki 1000 W. Šiuo metu šie galingesni dviračiai (daugiau kaip 250 W galios, didesnio nei 25 km/h greičio) yra priskiriami mopedams. Taigi, šie dviračiai turi atitikti tipo patvirtinimo reikalavimus, taikomus transporto priemonėms su vidaus degimo varikliais, kurie nėra tinkami tik elektra varomoms transporto priemonėms.

2. SUBSIDIARUMAS

Prieš nustatant ES L kategorijos transporto priemonių tipo tvirtinimo tvarką, taisyklės buvo nustatytos valstybių narių lygmeniu. Valstybių narių priimti teisės aktai dažnai skyrėsi, ir gamintojai, parduodantys gaminius keliuose rinkose, turėjo pritaikyti savo produkciją prie kiekvienos rinkos, o jų transporto priemonės buvo bandomos kiekvienoje valstybėje narėje, kas užimdavo daug laiko ir brangiai kainuodavo. Taigi, skirtingos nacionalinės taisyklės trukdė prekybai ir turėjo neigiamo poveikio vidaus rinkai.

Todėl reikėjo nustatyti standartus ES lygmeniu, ypač dėl ES masto problemų, susijusių su sauga ir neigiamu oro taršos poveikiu sveikatai ir aplinkai. Didelis miestų rajonuose išmetamų teršalų kiekis gali būti kontroliuojamas atskirų valstybių narių taikomomis priemonėmis, tačiau taršos globaliu mastu neįmanoma sustabdyti valstybių pasienyje. Ši problema gali būti sprendžiama tik suderintomis priemonėmis ES mastu. Šis tikslas aktualus ir šiuo metu, nes ES veiksmai reikalingi siekiant išvengti vidaus rinkos susiskaidymo ir visoje Europoje užtikrinti vienodą aukšto lygio apsaugą.

Be to, papildoma ES teisės aktų pridėtinė vertė būtų tai, kad suderinti teisiniai reikalavimai leistų gamintojams turėti naudos iš masto ekonomijos: pavyzdžiui, gaminiai galėtų būti gaminami visai Europos Sąjungos rinkai vietoj to, kad jie būtų teikiami kiekvienai valstybei narei atskirai gavus nacionalinį tipo patvirtinimą. Vartotojai turėtų naudoti dėl mažesnių gaminių kainų, kurias nuolat veiktų ES masto konkurencija.

3. ES INICIATYVOS TIKSLAI

Iniciatyvos tikslai yra **supaprastinti** galiojančią teisės aktų sistemą, siekti **mažesnės, proporcingesnės teršalų dalies**, palyginti su bendru kelių transporto išmetamų teršalų kiekiu, ir **pagerinti** rinkai tiekiamų naujų **transporto priemonių saugą**.

Konkretus **supaprastinimo tikslas** yra parengti ne tokią sudėtingą reglamentavimo sistemą, kuria būtų užtikrintas geresnis veiksmingumas, būtų gaisama mažiau laiko, būtų mažesnė pritaikymo prie technikos pažangos našta ir būtų išvengta dubliavimosi su tarptautiniais standartais, kad suinteresuotosios šalys neturėtų laikytis kelių skirtingų tiems patiems dalykams reikalavimus nustatančių taisyklių.

Konkretus su **išmetamųjų teršalų kiekiu** susijęs tikslas yra išlaikyti bent tokią pačią L kategorijos transporto priemonių išmetamų teršalų santykinę dalį, palyginti su esamu bendru kelių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiu, arba ją sumažinti proporcingai faktiniam šių transporto priemonių naudojimui (bendrai ridai), palyginti su kitų kategorijų kelių transporto priemonėmis. Taip pat turi būti sprendžiama garavimo išlakų problema.

Konkretūs **saugos tikslai** yra žūstančiųjų ir sužalojamų žmonių per avarijas skaičių sumažinti tiek, kiek ir per kitų kelių transporto priemonių avarijas, kaip kriterijų pasirenkant per lengvųjų automobilių avarijas žuvusiųjų skaičiaus mažėjimo nuo 2000 m. tendenciją, kuo labiau sušvelninti nelaimingų atsitikimų keliuose pobūdį, kad būtų išvengta sunkių ir mažesnių traumų ir priartinti faktinį žuvusiųjų ir sužalojusių žmonių keliuose skaičių prie vidutinio laikotarpio bei ilgalaikių kelių eismo saugos tikslų.

Galiausiai, teisiniai reikalavimai ES lygmeniu turėtų atspindėti daugelį technologinių pokyčių, kad pramonė turėtų gaminių tipą patvirtinti tik kartą ir sertifikuotus gaminius tiekti ne tik ES vidaus rinkai, bet ir šalims, kurios nusprendė taikyti JT EEK taisykles.

4. VERTINTŲ POLITIKOS GALIMYBIŲ IR PASIRINKTŲ ALTERNATYVŲ APŽVALGA

Buvo nagrinėta keletas kiekvieno tikslo įgyvendinimo galimybių (pasirinktos alternatyvos pažymėtos mėlyna spalva):

Esamų ES teisės aktų supaprastinimas	1) Nekeisti politikos; 2) Panaikinti galiojančias direktyvas ir jas pakeisti kuo mažesniu skaičiumi reglamentų; 3) Išdėstyti galiojančią Pagrindų direktyvą 2002/24/EB ir jos įgyvendinimo priemonės nauja redakcija
Ekologinės priemonės. Naujos ar pakeistos naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo priemonės	Politikos galimybės dėl naujų išmetamųjų teršalų kiekio ribinių verčių 1) Nedaryti nieko; 2) Naujos išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės L1e mopedams: šalto variklio paleidimo R47 bandymo ciklas ir 30 % šalto svėrimo koeficientas; 3) motociklų gamintojų pasiūlymas (vidutinės trukmės laikotarpiu); 4) Naujos priemonės, grindžiamos turima geriausia technologija; 5) Naujos ribinės vertės visoms L kategorijos transporto priemonėms, absoliučiai lygiavertės Euro 5 lengviesiems automobiliams (ilgalaikiu laikotarpiu). Peržiūrėto pasaulinio motociklų bandymų ciklo (WMTC) taikymas visoms L kategorijos transporto priemonėms 1) Nekeisti nieko; 2) Peržiūrėto pasaulinio motociklų bandymų ciklo (WMTC) taikymas visoms L kategorijos transporto priemonėms
Ekologinės priemonės. Naujos ar pakeistos naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo priemonės (tęsinys)	Tipo patvirtinimo reikalavimas dėl CO₂ matavimo ir degalų suvartojimo nustatymo ir informavimo 1) Nekeisti nieko; 2) Faktinis tipo patvirtinimo reikalavimų dėl CO₂ matavimo ir degalų suvartojimo nustatymo ir informavimo įvedimas Garavimo išlakų kiekio bandymas ir ribinė vertė 1) Nekeisti nieko; 2) Visų esamų modelių su karbiuratoriumi pakeitimas degalų įpurškimo modeliais; 3) Garavimo išlakų bandymas ir ribinė vertė užtikrinant garavimo išlakų kontrolę visose L kategorijos transporto priemonėse. Patvarumo reikalavimai 1) Nekeisti nieko; 2) Dėvėjimasis naudingą eksploatacavimo laikotarpiu sumažintas iki 10 % ir tiesinė ekstrapoliacija didesnės ridos atveju; 3) Naudingas eksploatacavimo laikotarpis padidintas 60 %, t. y. lygiavertis padidinimui pereinant nuo Euro 3 lengvųjų automobilių (80 000 km) prie Euro 5 (160 000 km)
Ekologinės priemonės. Naujos eksploatuojamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės priemonės	Naudojamų transporto priemonių atitikties (IUC) bandymas ir ribinės vertės 1) Nekeisti nieko; 2) IUC procedūra privaloma visiems Euro 3 motociklams Transporto priemonėje sumontuotos diagnostikos sistemos ir prieiga prie remonto informacijos 1) Nekeisti nieko (OBD sistemos nemontuojamos ir (arba) prieiga prie remonto informacijos nesuteikiama); 2) Naudoti panašias OBD sistemas kaip ir lengvuosiuose automobiliuose (Europos OBD), įskaitant katalizatoriaus veiksmingumo ir uždegimo praleidimo stebėseną. Prieigos prie remonto ir techninės priežiūros informacijos suteikimas kaip ir lengvųjų automobilių atveju; 3) Geriausios turimos technologijos naudojimas (BAT): nedidelių veikimo sutrikimų stebėseną (pvz., elektros grandinės vientisumo tikrinimas) (OBD 1 etapas) visose L kategorijos transporto priemonėse, katalizatoriaus veiksmingumo stebėseną nevykdoma. Prieigos prie remonto ir techninės priežiūros informacijos suteikimas kaip ir lengvųjų automobilių atveju

Saugos priemonės. Naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo priemonės	Privalomas pažangiųjų stabdžių sistemų montavimas 1) Nekeisti nieko; 2) Antiblokavimo stabdžių sistemos visose variklinėse dviratėse transporto priemonėse; 3) Antiblokavimo stabdžių sistemos visose variklinėse dviratėse transporto priemonėse, kurių cilindro darbinis tūris⁶ yra 125 cm³, ir pažangiosios stabdžių sistemos (kombinuotos stabdžių sistemos ir (arba) antiblokavimo stabdžių sistemos) motocikluose, kurių cilindro darbinis tūris yra didesnis nei 50 cm³, tačiau ne didesnis kaip 125 cm³, ARBA 4) Privalomas pažangiųjų stabdžių sistemų montavimas motocikluose, kurie atitinka A2 klasės vairavimo kriterijus⁷. Privalomas antiblokavimo stabdžių sistemos montavimas visuose kituose L3e kategorijos motocikluose; 5) Gamintojų savireguliacija
	Apsaugos nuo klastojimo priemonės 1) Nekeisti nieko; 2) Panaikinti Direktyvos 97/24/EE 7 skyrių – pasenusias apsaugos nuo klastojimo priemones; 3) Naujos apsaugos nuo klastojimo priemonės
	74 kW galios ribojimas, taikomas motociklams 1) Nekeisti nieko; 2) Panaikinti valstybės narėms suteiktą teisę riboti galią iki 74 kW; 3) Nustatyti suderintą 74 kW ribą; 4) Taikyti alternatyvią ribą, pvz., galios ir masės santykį⁸
Geresnis L kategorijos transporto priemonių skirstymas į kategorijas	Pakeistas transporto priemonių tipų, pavyzdžiui, elektrinių dviračių, triračių (L5e) ir keturračių (L6e ir L7e kategorijos), suskirstymas į kategorijas 1): Nekeisti politikos; 2): Netaikyti pagrindų reglamento keturračiams ir elektriniams dviračiams bei triračiams; 3): Grįžti prie pradinių teisės aktų dėl mažalitražių automobilių principų; 4): Patobulinti teisės aktus papildant juos naujais reikalavimais dėl mažalitražių automobilių remiantis automobiliams taikomais reikalavimais; 5): Patikslinti transporto priemonių kategorijas įvedant L1e, L5e, L6e ir L7e kategorijų pakategores. Nustatyti naujus (pakeistus) reikalavimus šių pakategorių transporto priemonėms
	Konkretūs L7e kategorijos transporto priemonėms taikomi reikalavimai 1): Nekeisti politikos; 2): Netaikyti pagrindų reglamento ne kelių kvadraciklams (visureigiams) ir nustatyti naujus saugos ir išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimus kelių keturračiams (kelių kvadraciklams ir mažalitražiams automobiliams); 3): Išsaugoti esamą L7e kategoriją ir nustatyti naujus reikalavimus visiems keturračiams; 4): Nustatyti naujas L7e klasės kategorijas įvedant konkrečius reikalavimus ne kelių ir kelių keturračiams
	Konkretūs alternatyvių degalų ir varytuvų reikalavimai 1) Nekeisti nieko (teisės aktų leidyba nacionaliniu lygmeniu); 2) Teisės aktų leidyba ES lygmeniu tiksliau suskirstant transporto priemones į kategorijas ir nustatant konkrečias priemones skirtingoms transporto priemonėms ir varytuvų technologijoms

1 lentelė. Vertintų politikos galimybių ir pasirinktų alternatyvų apžvalga

5. POVEIKIO VERTINIMAS IR IŠVADOS

Galimybės buvo analizuojamos pagal tai, kiek jos atitiktų tikslus. Jeigu buvo duomenų, buvo atlikta kokybinė ir kiekybinė visų politikos galimybių analizė. Visais kitais atvejais buvo atlikta tik kokybinė analizė siekiant išnagrinėti ekonomines, ekologines, poveikio saugai ir socialines kiekvienos alternatyvos pasekmes. Galutiniu etapu skirtingų galimybių pranašumai ir trūkumai buvo lyginami veiksmingumo, rentabilumo ir derėjimo požiūriu. Pagrindinis pasirinktų alternatyvų poveikis pateiktas tolesnėse dalyse.

5.1. Esamų ES teisės aktų supaprastinimas

Pasirinkta 2 alternatyva. Panaikinti galiojančias direktyvas ir jas pakeisti kuo mažesniu skaičiumi reglamentų.
Tikėtinas poveikis: nauda nacionalinėms tipo patvirtinimo institucijoms, pavyzdžiui: **1)** po pradinių investicijų sumažės metinės reguliavimo sistemos išlaidos, **2)** nereikia perkelti teisės aktų į nacionalinę teisę ir sumažėja

⁶ 125 cm³ dydis yra susijęs su Direktyvoje 2006/126/EB (Direktyvos dėl vairuotojų teisių nauja redakcija) A1 klasės transporto priemonėms nustatytomis ribinėmis vertėmis: motociklai, kurių cilindro darbinis tūris ne didesnis kaip 125 cm³, galia neviršija 11 kW, o galios ir svorio santykis neviršija 0,1 kW/kg.

⁷ Direktyva 2006/126/EB (Vairavimo teisių direktyvos nauja redakcija) A2 klasei nustatytos ribinės vertės: 1) galia ne didesnė kaip 35 kW, 2) galios ir svorio santykis ne didesnis kaip 0,2 kW/kg ir 3) tai nėra daugiau kaip du kartus galingesnės transporto priemonės modifikacija.

vertimo išlaidos. Numatoma, kad 2009–2020 m. nacionalinių institucijų nauda, palyginti su esama padėtimi, sudarytų apie 1,12 milijonų EUR. Nauda pramonei, įskaitant MVĮ, ir vartotojams: **3)** komponentų ir transporto priemonių konstrukcijų standartizacija, kuri lems masto ekonomiją pramonei ir žemesnes kainas vartotojams. Kiekybiškai neįmanoma įvertinti piniginės naudos pramonei ir vartotojams.

5.2. Ekologinės priemonės. Naujos ar peržiūrėtos su naujų transporto priemonių tipo patvirtinimu susijusios priemonės.

5.2.1. Naujų išmetamųjų teršalų kiekio ribinių verčių nustatymo politikos galimybės

Pasirinkta 3 alternatyva. Motociklų gamintojų pasiūlymas trumpalaikiu ir vidutinės trukmės laikotarpiams (2014–2017 m.) ir 5 alternatyva (Euro 5 lengvųjų automobilių išmetamųjų teršalų kiekio ribinės vertės) ilgalaikiu laikotarpiu. **Tikėtinas poveikis: 1)** sumažėjęs naujų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekis 2009–2020 m. – CO (-16 %), angliavandenilių (-15 %), kietųjų dalelių (-37 %) ir NOx (-27 %); **2)** optimistiniu vertinimu tikėtina, kad bendros pramonės išlaidos 2009–2020 m. sudarys 7,6 milijonų EUR.

5.2.2. Išmetamųjų teršalų kiekio laboratorinių bandymų ciklas

Pasirinkta 2 alternatyva. Peržiūrėtas pasaulinis motociklų bandymų ciklas (WMTTC) taikomas visoms L kategorijos transporto priemonėms. **Tikėtinas poveikis: 1)** masto ekonomija gamintojams, parduodantiems L kategorijos transporto priemones pasauliniu mastu, galimai mažesnės sąnaudos ir todėl vartotojams siūlomos mažesnės transporto priemonių kainos; **2)** geresnis realių vairavimo sąlygų imitavimas; **3)** daugiau skaidrumo vartotojams, kurie turės galimybę palyginti skirtingų tipų transporto priemones degalų suvartojimo, išmetamo CO₂ ir teršalų (angliavandenilių, CO ir NOx) kiekio požiūriu.

5.2.3. Tipo patvirtinimo reikalavimai dėl išmetamo CO₂ kiekio ir degalų suvartojimo, transporto priemonių ženklavimas

Pasirinkta 2 alternatyva. Tipo patvirtinimo reikalavimas, siekiant tik nustatyti ir pranešti išmetamo CO₂ kiekį ir degalų suvartojimą.

Tikėtinas poveikis: 1) objektyvi informacija vartotojams apie faktinį išmetamo CO₂ kiekį ir degalų suvartojimą, padedanti pagrįsti sprendimus įsigyti efektyviau degalus naudojančias transporto priemones; **2)** didesnis transporto priemonės eksploatavimo skaidrumas lyginant L kategorijos transporto priemones (L1e – L7e) degalų naudojimo efektyvumo požiūriu, taip pat lyginant su kitų kategorijų transporto priemonėmis; **3)** nežymus numatomų sąnaudų padidėjimas; priklausomai nuo konkurencijos rinkoje, pramonė gali nutarti perkelti sąnaudas vartotojams arba prisiimti sau.

5.2.4. Garavimo išlakų bandymas ir ribinės vertės

Pasirinkta 3 alternatyva. Garavimo išlakų bandymas ir ribinės vertės taikomi visoms L kategorijos transporto priemonėms. **Tikėtinas poveikis: 1)** reikšmingas vien iš variklinių dviračių transporto priemonių išgaruojančių angliavandenilių išlakų kiekio sumažėjimas (žr. t. p. 5.2.1 punktą) – maždaug 2 800 t iki 2020 m.; **2)** optimistiniu vertinimu tikėtina, kad gamintojų išlaidos variklinėms dviratėms transporto priemonėms sudarys apie 513 milijonų EUR.

5.2.5. Patvarumo reikalavimai

Pasirinkta 2 alternatyva. Dėvėjimosi naudingumu transporto priemonės eksploatavimo laikotarpiu ribinė vertė – 10 proc. (pvz., 12 000 km – L1e kategorijos mopedams, 50 000 km – L3e kategorijos motociklams ir pan.) taikant tiesinę ekstrapoliaciją didesnės ridos atveju. **Tikėtinas poveikis: 1)** tikėtinas išmetamųjų teršalų kiekio mažėjimas ES-15 šalyse iki 2020 m. – angliavandenilių – 12 500 t; CO – 75 500 t; NOx – 3 400 t; **2)** geresnė transporto priemonių kokybė dėl padidėjusio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo požiūriu svarbių komponentų patvarumo, pvz., katalitinių konverterių; **3)** padidėjus su atitiktimi susijusioms gamintojų sąnaudoms, gali išaugti kainos vartotojams, tačiau to neįmanoma įvertinti kiekybiškai.

5.3. Ekologinės priemonės. Naujos naudojamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės priemonės

5.3.1. Naudojamų transporto priemonių atitikties (IUC) bandymas ir ribinės vertės

Pasirinkta 1 alternatyva. Nieko nekeisti. **Tikėtinas poveikis: 1)** laikoma neįmanoma dėl praktinių motyvų.

5.3.2. Transporto priemonėse sumontuotos diagnostikos sistemos (OBD) ir prieiga prie remonto informacijos

Pasirinkta 3 alternatyva. Naudoti turimą geriausią technologiją: nedidelių veikimo sutrikimų stebėseną (pvz., elektros grandinės vientisumo tikrinimas) (OBD 1 etapas) visose L kategorijos transporto priemonėse, katalizatoriaus veiksmingumo ir uždegimo praleidimo stebėseną nevykdoma; prieigos prie remonto ir techninės priežiūros informacijos užtikrinimas kaip ir lengvųjų automobilių atveju. **Tikėtinas poveikis: 1)** reikšmingai sumažėjęs poveikis aplinkai dėl netinkamo veikimo; **2)** standartizuota informacija apie netinkamą veikimą prieinama nepriklausomoms remonto įmonėms, mažesnės sąnaudos ir mažiau gaištama laiko netinkamam veikimui nustatyti; **3)** OBD sistemos naudojimas kaip alternatyva dujiniam bandymams, prireikus atliekant periodines technines apžiūras, kaip ir lengvųjų automobilių atveju; **4)** mažesnės papildomos gamintojų investicijos į technologiją (kompiuterinę ir programinę įrangą), kadangi OBD I etapo sistemos plačiai naudojamos gamintojų (bet dar nestandartizuotos).

5.4. Naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo saugumo priemonės

5.4.1. Privalomas pažangiųjų stabdžių sistemų montavimas

Pasirinkta 3 alternatyva. Antiblokavimo stabdžių sistemos visose variklinėse dviratėse transporto priemonėse, kurių cilindro darbinis tūris⁶ > 125 cm³ ir pažangiosios stabdžių sistemos (kombinuotos stabdžių sistemos ir (arba) antiblokavimo stabdžių sistemos) motocikluose, kurių cilindro darbinis tūris didesnis nei 50 cm³, tačiau ne didesnis kaip 125 cm³;

ARBA

Pasirinkta 4 alternatyva. Privalomas pažangiųjų stabdžių sistemų montavimas motocikluose, kurie atitinka A2 klasės vairavimo kriterijus⁷; privalomas antiblokavimo stabdžių sistemos montavimas visuose kituose L3e kategorijos motocikluose.

Tikėtinas poveikis: **1)** reikšmingas keliuose žuvusiųjų ir sužalotųjų žmonių skaičiaus sumažėjimas; optimistiniu vertinimu tikėtina, kad ilgalaikiu laikotarpiu (2011–2020 m.) žuvusiųjų žmonių skaičius sumažės **5 332**; **2)** optimistiniu vertinimu tikėtina, kad pramonės išlaidos 2011–2021 m. sudarys 3,46 mlrd. EUR; **3)** optimistiniu vertinimu tikėtina, kad nauda visuomenei dėl sumažėjusio žuvusiųjų žmonių skaičiaus sudarys 4,54 mlrd. EUR; dėl sumažėjusio sunkių traumų skaičiaus – 1,4–3,3 milijardo EUR; dėl sumažėjusio nedidelių traumų skaičiaus – 184–409 mln. EUR; **5)** optimistiniu vertinimu tikėtina, kad naudos ir išlaidų santykis dėl nelaimingų atsitikimų prevencijos 2011–2021 m. – 2,4–3,2; optimistiniu vertinimu tikėtina, kad naudos ir išlaidų santykis dėl mažesnės žalos 2011–2021 m. – 2,0–2,6.

5.4.2. Apsaugos nuo klastojimo priemonės

Pasirinkta 3 alternatyva. Naujos apsaugos nuo klastojimo priemonės. **Tikėtinas poveikis:** **1)** neigiamo klastojimo poveikio, kaip antai didesnio degalų suvartojimo ir didesnio triukšmo, padidėjusio išmetamų teršalų ir CO₂ kiekio, prevencija; **2)** galimas trumpalaikis neigiamas ekonominis poveikis tam tikriems antrinės rinkos tiekėjams, kurie tiekia įrangą ir teikia paslaugas, susijusias su tam tikromis esamų transporto priemonių technologijų modifikacijomis, o tai lemia nepageidaujamą poveikį saugai ir aplinkai.

5.4.3. 74 kw galios ribojimas, taikomas motociklams

Pasirinkta 2 alternatyva. Panaikinti valstybėms narėms suteiktą teisę riboti galią iki 74 kW. **Tikėtinas poveikis:** **1)** sauga neturėtų apskritai pablogėti; **2)** transporto gamintojų naštos sumažėjimas.

5.5. Geresnis L kategorijos transporto priemonių skirstymas į kategorijas

5.5.1. Pakeistas tam tikrų tipų transporto priemonių, pavyzdžiui, tam tikrų elektrinių dviračių ir keturračių, skirstymas į kategorijas

Pasirinkta 5 alternatyva. Įvesti konkrečias pakategorės. Nustatyti naujus (pakeistus) reikalavimus šių pakategorių transporto priemonėms. **Tikėtinas poveikis:** **1)** galimos vienkartinės papildomos gamintojų patiriamos atitikties užtikrinimo sąnaudos; **2)** geresnis reglamentavimo sistemos nuoseklumas; **3)** geresnė sauga, mažesnis triukšmas, mažesnis išmetamo CO₂ ir teršalų kiekis ir efektyvesnis degalų suvartojimas.

5.5.2. Konkretūs L7e kategorijos transporto priemonėms (kvadraciklams) taikomi reikalavimai

Pasirinkta 2 alternatyva. Įvesti naują kelių kvadraciklų pakategorę ir vieną naują mažalitražių automobilių pakategorę. **Tikėtinas poveikis:** **1)** galimos papildomos gamintojų, pvz., kelių kvadraciklų, patiriamos transporto priemonių atitikties pakeistiems kriterijams užtikrinimo sąnaudos; **2)** geresnis reglamentavimo sistemos nuoseklumas ir derėjimas; **3)** geresnė sauga, mažesnis triukšmas, išmetamo CO₂ ir teršalų kiekis ir efektyvesnis kelių kvadraciklų ir mažalitražių automobilių degalų suvartojimas; **4)** visureigiams bus taikomos Mašinų direktyvos nuostatos dėl saugos priemonių ir Mobilių ne keliams skirtų mašinų direktyvos nuostatos dėl ekologinių priemonių.

Iš pradžių pasirinktos 4 alternatyvos, L7e kategoriją suskirstant į tris pakategorės (L7A – kelių kvadraciklai; L7B – ne kelių kvadraciklai, t. y. visureigiai; L7C – mažalitražiai automobiliai) teko atsisakyti, kadangi naujas reglamentas taikomas tik kelių kvadraciklams arba transporto priemonėms, registruotoms naudoti viešuosiuose keliuose, ir visureigius bei kelių kvadraciklus sudėtinga aiškiai atskirti pagal sunkiai ar brangiai pakeičiamus konstrukcijos kriterijus.

5.5.3. Konkretūs reikalavimai dėl pakaitinių dujinių degalų ir pakaitinių varytuvų (elektrinių, hibridinių)

Pasirinkta 2 alternatyva. Teisės aktų leidyba ES lygmeniu tiksliau suskirstant transporto priemones į kategorijas ir nustatant specialias priemones skirtingoms transporto priemonėms ir varytuvų technologijoms. **Tikėtinas poveikis:** **1)** Dujiniams degalams apskritai: nauda aplinkai, pvz., mažesnis išmetamųjų kietųjų dalelių, metano neturinčių angliavandenilių ir CO kiekis, panašus išmetamo NOx kiekis; **2)** teisės aktų supaprastinimas taikant aiškesnes, tinkamesnes priemones, atsisakant pasenusių ar netinkamų reikalavimų; **3)** galimybė įtraukti tarptautinius standartus (CEN ir (arba) JT EEK). Atliekant analizę (2009 m.) vandenilinė technologija, skirta variklinėms dviratėms transporto priemonėms, buvo laikoma nepakankamai išvystyta.

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

6.1. Esamų ES teisės aktų supaprastinimas

Valstybės narės turėtų vertinti toliau nurodytus aspektus, siekdamos užtikrinti, kad esami ES teisės aktai iš tikrųjų būtų supaprastinti: pagrindinius sąnaudų parametrus, naudotus analizei pagrįsti; per metus būtinai atliktinų atitinkamų direktyvų pakeitimų skaičių; esamas valstybių narių galiojančios sistemos įgyvendinimo išlaidas; tipo patvirtinimų skaičių per metus; laiką, reikalingą reglamentavimo pakeitimams, transporto priemonių projektavimui ir standartizacijai įgyvendinti; techninių standartų grupių posėdžių skaičių; kelionės išlaidas ir dalyvių skaičių. Vertinime turi būti pateikti pramonės ir kitų suinteresuotųjų šalių atsiliepimai.

6.2. Su transporto priemonės tipo patvirtinimu susijusios ekologinės priemonės

Praėjus trims metams nuo taikymo pradžios Komisijos turėtų persvarstyti naująją teisės aktų sistemą, siekdama nustatyti, ar padarytos prielaidos ir modeliuojamas išmetamų teršalų kiekis atitinka realybę. Persvarstant reikėtų aptarti, ar papildomai skatinant elektrinių transporto priemonių prekybą nebūtų galima išspręsti neproporcingai didelio L kategorijos transporto priemonių, kuriose sumontuoti vidaus degimo varikliai, išmetamų teršalų kiekio problemos. Be to, reikėtų įvertinti, ar po 2020 m. nereikėtų įtraukti taisyklių dėl ne ciklo metu transporto priemonių, kuriose sumontuoti tokie varikliai, išmetamų medžiagų kiekio. Pasirinkta 5 alternatyva ilgalaikiu laikotarpiu turėtų būti patvirtinta atlikus poveikio aplinkai tyrimą. Pasibaigus laikotarpiui, kurio metu galioja 3 alternatyva, ar jo metu valstybės narės turės atlikti tolesnę stebėseną ir vertinimą.

6.3. Naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo saugumo priemonės

Siekdamos stebėti, koks yra teisės aktų pakeitimų poveikis, valstybės narės turėtų stebėti per motociklų avarijas sužalotų žmonių skaičių, pirmiausia atsižvelgdamos į motociklo variklio darbinį tūrį, sumontuotą įrangą ir vairuotojo vairavimo teisių kategoriją. Esamo poveikio vertinimo kokybei įtakos turėjo patikimų duomenų apie mirtimi nepasibaigusius atvejus trūkumas, tad teko daryti kai kurias plataus pobūdžio prielaidas. Patikimi šios srities duomenys padėtų patikrinti šias prielaidas ir leistų atlikti tikslesnį pasiūlytų pakeitimų poveikio vertinimą. Buvo prieinama tik minimali informacija apie sąnaudas kombinuotoms stabdžių sistemoms ir jų veiksmingumą. Mokslinių tyrimų duomenys, panašiai, kaip ir duomenų apie antiblokavimo stabdžių sistemas atveju, padėtų padidinti pasitikėjimą prognozuojamu socialiniu sužalojimų prevencijos poveikiu.

6.4. Geresnis L kategorijos transporto priemonių skirstymas į kategorijas

Išlieka didelis neapibrėžtumas dėl su patvirtinimo procesu susijusių pagrindinių išlaidų ir dėl pasiūlytų alternatyvų poveikio saugai ir aplinkai. Minėti dalykai turėtų būti stebimi ir iš Komisijos ir valstybių narių turėtų būti gauta daugiau duomenų, kad tiksliau įvertinti poveikį. Reikia išsamesnių duomenų apie nelaimingus įvykius, kad būtų galima pateikti informaciją apie kvadraciklų saugą ir įvertinti visų priemonių poveikį. Tikslesnis L1e, L6e ir L7e transporto priemonių suskirstymas į kategorijas leistų tiksliau įvertinti numatomų priemonių poveikį saugai ir jį veiksmingiau stebėti.