



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.1.2014
SWD(2014) 32 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

που συνοδεύει το έγγραφο

**Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ)
αριθ. 595/2009 όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών ρύπων από οδικά οχήματα**

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

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

που συνοδεύει το έγγραφο

**Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ)
αριθ. 595/2009 όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών ρύπων από οδικά οχήματα**

1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

1.1. Πλαίσιο πολιτικής

Τα κοινά ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών που καθορίζονται σε μια σειρά οδηγιών της ΕΕ θεσπίζουν αποδεκτά όρια για τις τοξικές εκπομπές καυσαερίων όλων των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που πωλούνται στην ΕΕ. Τα πρότυπα Euro έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με μια προσέγγιση «πολλαπλών επιπέδων» βάσει της οποίας οι ουσιώδεις πτυχές περιέχονται σε μια βασική πράξη η οποία εγκρίνεται μέσω συνήθους νομοθετικής διαδικασίας ενώ οι μη ουσιώδεις τεχνικές πτυχές ρυθμίζονται μέσω κατ'έξουσιοδότηση ή εκτελεστικών νομοθετικών πράξεων. Οι δύο σχετικές βασικές νομοθετικές πράξεις είναι οι εξής:

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009

1.2. Εντοπισθέντα προβλήματα

Στο γενικότερο πλαίσιο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της υπερθέρμανσης του πλανήτη και της νομοθετικής απλούστευσης, έχουν εντοπιστεί έξι συγκεκριμένοι προβληματικοί τομείς στους οποίους οι αδυναμίες της αγοράς και του ρυθμιστικού πλαισίου εμποδίζουν την αντιμετώπιση βασικών προκλήσεων:

- (1) Δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς η δυνατότητα μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου μέσω αποτελεσματικής οδηγητικής συμπεριφοράς

Δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς η δυνατότητα μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου μέσω αποτελεσματικής οδηγητικής συμπεριφοράς. Η τεχνική υποστήριξη της οικολογικής οδήγησης εστιάζεται στους μετρητές κατανάλωσης καυσίμου (FCM) και στις ενδείξεις αλλαγής ταχύτητας (GSI). Οι ενδείξεις αλλαγής ταχύτητας έχουν πλέον καταστεί υποχρεωτικές στα νέα επιβατικά αυτοκίνητα της κατηγορίας M1 τα οποία είναι εξοπλισμένα με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων. Αντιθέτως, δεν υπάρχει επί του παρόντος καμία νομική απαίτηση για την τοποθέτηση μετρητών κατανάλωσης καυσίμου σε οποιαδήποτε κατηγορία κινητήρα. Εντούτοις, από μελέτες¹ προκύπτει ότι η δυνατότητα οικολογικής οδήγησης μπορεί να αξιοποιηθεί καλύτερα όταν χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα μετρητές κατανάλωσης καυσίμου και ενδείξεις αλλαγής ταχύτητας.

- (2) Το πεδίο εφαρμογής των ορίων για τις εκπομπές αμμωνίας (NH₃) απειλεί να θέσει εκτός αγοράς τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που λειτουργούν με φυσικό αέριο.

Η οριακή τιμή της αμμωνίας (NH₃) καθορίζεται τη νομοθεσία σχετικά με τις εκπομπές Euro VI² για όλα τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα ανεξάρτητα από το είδος του κινητήρα και απέκτησε δεσμευτικό χαρακτήρα από τις 31/12/2012. Στόχος του εν λόγω ορίου ήταν, κατ'αρχήν, η άμβλυνση του κινδύνου λόγω διαφυγής αμμωνίας (χρήση υπερβολικής ποσότητας αμμωνίας στα συστήματα ελέγχου των εκπομπών) από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με πετρελαιοκινητήρες (ντίζελ). Καθώς είναι φυσιολογικός ο σχηματισμός μικρής ποσότητας NH₃ και στη διαδικασία καύσης των βενζινοκινητήρων ή των κινητήρων φυσικού αερίου που δεν

¹ TNO 2010, Αποτελέσματα της ένδειξης αλλαγής ταχύτητας και του μετρητή εξοικονόμησης καυσίμου στην κατανάλωση καυσίμων.

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009

απαιτούν συστήματα που βασίζονται στην αμμωνία, το εν λόγω όριο θέτει σε πολύ μειονεκτική θέση τα τελευταία αυτά οχήματα τα οποία αντιστοιχούν σε ένα πολύ μικρό τμήμα της αγοράς βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Αυτό θα μπορούσε να αυξήσει το κόστος οχημάτων όπως τα λεωφορεία συγκοινωνίας που λειτουργούν με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), γεγονός που θα ενθάρρυνε την αντικατάστασή τους από τα κατ' άλλα πολύ πιο ρυπογόνα πετρελαιοκίνητα οχήματα.

- (3) Το ανώτατο όριο μάζας που προβλέπει ο κανονισμός για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα Euro 6 απαιτεί δύο εγκρίσεις τύπου για ορισμένες πλατφόρμες οχημάτων.

Προς το παρόν, ισχύει ένα αυστηρό όριο μάζας αναφοράς που καθορίζει εάν τα οχήματα πρέπει να εγκρίνονται για τις εκπομπές τους σύμφωνα με τη νομοθεσία για τα ελαφρά ή για τα βαρέα οχήματα, επομένως είναι δυνατόν διαφορετικές παραλλαγές του ίδιου οχήματος να εμπίπτουν σε διαφορετική νομοθεσία. Αυτό έχει ως συνέπεια ο ίδιος τύπος οχήματος να χρειάζεται διπλή πιστοποίηση όσον αφορά τις εκπομπές, γεγονός που απαιτεί διπλή δοκιμή. Αυτό συνεπάγεται σημαντικό κόστος για τον κατασκευαστή, χωρίς να αποφέρει εμφανή περιβαλλοντικά οφέλη.

- (4) Τα όρια εκπομπών σε χαμηλή θερμοκρασία για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα Euro 6 δεν είναι προσαρμοσμένα στην τεχνική πρόοδο.

Οι εκπομπές των σύγχρονων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων μειώνεται από συστήματα μετεπεξεργασίας ή μέτρα στο εσωτερικό του κινητήρα. Τα ισχύοντα όρια Euro 5 για τους υδρογονάνθρακες (HC) και το μονοξείδιο του άνθρακα (CO) δεν ανταποκρίνονται πλέον στην τεχνική πρόοδο που συντελέστηκε τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον, δεν έχουν ακόμα καθοριστεί όρια εκπομπών των οξειδίων του αζώτου NOx σε χαμηλές θερμοκρασίες για το πρότυπο Euro 6.

- (5) Ο κανονισμός για τις εκπομπές των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (Euro 6) καθορίζει οριακή τιμή για το σύνολο των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NOx), αλλά δεν καθορίζει χωριστή οριακή τιμή για το διοξείδιο του αζώτου (NO₂).

Τα οξείδια του αζώτου (NOx) που εκπέμπονται από οχήματα με κινητήρα αποτελούνται από μονοξείδιο του αζώτου (NO) και διοξείδιο του αζώτου (NO₂). Οι άμεσες εκπομπές NO₂ θεωρούνται ιδιαίτερα προβληματικές, καθώς έχουν τις σοβαρότερες επιπτώσεις για την υγεία στις αστικές περιοχές. Για να διασφαλιστεί ότι η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών για τον έλεγχο των εκπομπών δεν οδηγεί σε αύξηση των άμεσων εκπομπών NO₂, προβλέπονται ήδη στη νομοθεσία για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (Euro VI) συγκεκριμένα όρια εκπομπών για το NO₂, ενώ ο ισχύων κανονισμός για τις εκπομπές από τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (Euro 6) καθορίζει μόνο μια οριακή τιμή για τις συνολικές εκπομπές των οξειδίων του αζώτου NOx.

- (6) Τα όρια εκπομπών των συνολικών υδρογονανθράκων για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (Euro 6) δημιουργούν προβλήματα στους κατασκευαστές οχημάτων που λειτουργούν με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG).

Τα ισχύοντα όρια εκπομπών συνολικών υδρογονανθράκων για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (Euro 6) περιλαμβάνουν τις εκπομπές μεθανίου και τις εκπομπές υδρογονανθράκων εκτός από μεθάνιο (NMHC). Ο κύριος λόγος για τη συμπερίληψη του μεθανίου είναι το γεγονός ότι αποτελεί αέριο που συμβάλλει σημαντικά στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Ωστόσο, θα ήταν σκοπιμότερο να

προστεθεί το μεθάνιο στις εκπομπές ισοδυνάμων CO₂ ενός οχήματος και να μην επιπτώουν οι εκπομπές μεθανίου σε ρύθμιση στο επίπεδο της έγκρισης τύπου. Αυτό θα επέτρεπε επίσης την είσοδο στην αγορά οχημάτων φυσικού αερίου (NGV). Συνεπώς, η συμπερίληψη του μεθανίου καθιστά δύσκολη την τήρηση των οριακών τιμών για τους συνολικούς υδρογονάνθρακες (THC) από τα NGV, ενώ τα οχήματα αυτά παράγουν συνολικά χαμηλότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (ΑΘ) ανά διανυόμενη απόσταση.

1.3. Ποιος επηρεάζεται, με ποιο τρόπο και σε ποιο βαθμό;

Ένα φάσμα διαφορετικών ομάδων επηρεάζονται από τα παραπάνω προβλήματα:

- Ο πληθυσμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης επηρεάζεται από την κακή ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα εξαιτίας των οξέων και χρόνιων επιπτώσεων στην υγεία³.
- Οι καταναλωτές μηχανοκίνητων οχημάτων επηρεάζονται από τις μεταβολές στην τιμή των νέων οχημάτων. Ωστόσο, ενδέχεται να επωφεληθούν επίσης από τη μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμων.
- Οι κατασκευαστές μηχανοκίνητων οχημάτων επηρεάζονται καθώς τα αυστηρότερα όρια εκπομπών απαιτούν την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών. Ωστόσο, οι κατασκευαστές θα μπορούσαν να επωφεληθούν από την απλούστευση και την ενδεχόμενη αναθεώρηση των ορίων εκπομπών για την αμμωνία NH₃ και τους συνολικούς υδρογονάνθρακες. Ο αντίκτυπος για τους κατασκευαστές τρίτων χωρών δεν αναμένεται να είναι διαφορετικός από τον αντίκτυπο για τους κατασκευαστές των κρατών μελών.
- Οι προμηθευτές εξαρτημάτων ενδέχεται να επηρεαστούν από την αύξηση της ζήτησης για ορισμένα εξαρτήματα. Οι ΜΜΕ βρίσκονται σχεδόν αποκλειστικά στην αρχή της αλυσίδας εφοδιασμού των αυτοκινήτων και ο αντίκτυπος σε αυτές αναμένεται να είναι ελάχιστος.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σύμφωνα με την άλλη νομοθεσία σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων, η εξεταζόμενη δράση βασίζεται στο άρθρο 114 της ΣΛΕΕ για τη διασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Καθώς η εξεταζόμενη πρωτοβουλία αφορά τροποποιήσεις της υφιστάμενης νομοθεσίας της ΕΕ, μόνον η ΕΕ μπορεί να ενεργήσει αποτελεσματικά. Η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι επίσης αναγκαία προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία φραγμών στην εσωτερική αγορά εξαιτίας της διακρατικής φύσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κλιματικής αλλαγής.

3. ΣΤΟΧΟΙ

Οι γενικοί στόχοι της πολιτικής είναι οι εξής:

- να εξασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και
- ένα υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

³ ΠΟΥ, 2004, Health aspects of air pollution (πτυχές της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που αφορούν την υγεία)

- Να συμβάλει στην επίτευξη των φιλόδοξων στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου.

Οι ειδικοί στόχοι είναι οι εξής:

- να θεσπιστεί νομοθεσία για τις εκπομπές και απαιτήσεις για την έγκριση τύπου που να αντανakλούν την τεχνική πρόοδο και να αντιμετωπίζουν τις ρυθμιστικές αδυναμίες που έχουν επισημανθεί·
- να αξιοποιηθεί το δυναμικό απλούστευσης του νομικού πλαισίου και
- να βελτιωθεί η αποδοτικότητα των τρόπων οδήγησης για να μειωθούν οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου.

Οι επιχειρησιακοί στόχοι είναι οι εξής:

- να διασφαλιστεί ότι τα νέα μηχανοκίνητα οχήματα διαθέτουν συστήματα που βοηθούν τον οδηγό να υιοθετήσει έναν αποτελεσματικό από οικολογική άποψη τρόπο οδήγησης στις περιπτώσεις που η δυνητική εξοικονόμηση καυσίμου δεν έχει αξιοποιηθεί πλήρως
- να αποφευχθεί η παρεμπόδιση της εισαγωγής στην αγορά ορισμένων οχημάτων με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης εξαιτίας των συμφωνηθέντων ορίων NH₃ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα·
- να δοθεί λύση στην ανάγκη για δαπανηρή διπλή πιστοποίηση εκπομπών και, συνεπώς, να εξαλειφθεί το περιττό κόστος όσον αφορά τη συμμόρφωση·
- να επιτραπεί στην Επιτροπή να προτείνει επικαιροποιημένα όρια για εκπομπές σε χαμηλές θερμοκρασίας με κατ' εξουσιοδότηση πράξη, εάν αυτό θεωρηθεί αναγκαίο και δικαιολογημένο βάσει αποδεικτικών στοιχείων·
- να επιτραπεί στην Επιτροπή να προτείνει χωριστό όριο NO₂ για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με κατ' εξουσιοδότηση πράξη, εάν αυτό θεωρηθεί αναγκαίο και δικαιολογημένο βάσει αποδεικτικών στοιχείων·
- να επιτραπεί στην Επιτροπή να προτείνει την εξαίρεση των εκπομπών μεθανίου από τη ρύθμιση με κατ' εξουσιοδότηση πράξη, εάν αυτό θεωρηθεί αναγκαίο και δικαιολογημένο βάσει αποδεικτικών στοιχείων και υπό την προϋπόθεση ότι οι εκπομπές μεθανίου θα συμπεριλαμβάνονται ως εκπομπές ισοδυνάμου CO₂ στο πλαίσιο του κανονισμού για τις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων.

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Σύμφωνα με τα εντοπισθέντα προβλήματα που περιγράφονται στο τμήμα 1.2., στη συνέχεια παρατίθενται οι συγκεκριμένες επιλογές πολιτικής για την αντιμετώπιση των τριών πρώτων προβληματικών τομέων:

- (1) *Δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς η δυνατότητα μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου μέσω αποτελεσματικής οδηγητικής συμπεριφοράς*

Επιλογή 1: Καμία μεταβολή της ισχύουσας κατάστασης

Επιλογή 2: Υποχρεωτικοί μετρητές κατανάλωσης καυσίμου για όλα τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και επέκταση της υποχρεωτικής εγκατάστασης ενδείξεων αλλαγής ταχύτητας που ισχύει μόνον για τα επιβατικά οχήματα σε όλα τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

Επιλογή 3: Τοποθέτηση υποχρεωτικών μετρητών κατανάλωσης καυσίμου για τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και επέκταση της υποχρεωτικής εγκατάστασης ενδείξεων αλλαγής ταχύτητας που ισχύει μόνον για τα επιβατικά οχήματα σε όλα τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα

(2) Το πεδίο εφαρμογής των ορίων εκπομπών αμμωνίας (NH₃) απειλεί να θέσει εκτός αγοράς τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που λειτουργούν με φυσικό αέριο

Επιλογή 1: Καμία μεταβολή της ισχύουσας κατάστασης

Επιλογή 2: Αλλαγή του φάσματος των ορίων NH₃ για το πρότυπο Euro VI ώστε να εφαρμόζονται μόνο στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση

(3) Το ανώτατο όριο μάζας που προβλέπει ο κανονισμός για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα Euro 6 απαιτεί δύο εγκρίσεις τύπου για ορισμένες πλατφόρμες οχημάτων

Επιλογή 1: Καμία μεταβολή της ισχύουσας κατάστασης

Επιλογή 2: Κατάργηση του ανώτατου ορίου μάζας που προβλέπεται στον κανονισμό για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα Euro 6 όσον αφορά τις εκπομπές

Για τα συγκεκριμένα προβλήματα 4-6 που αναφέρονται ανωτέρω, οι επιλογές είναι είτε να μην υπάρξει μεταβολή της ισχύουσας κατάστασης ή να δοθούν εντολές για πράξεις κατ' εξουσιοδότηση στους σχετικούς κανονισμούς περί έγκρισης τύπου.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

5.1. Προσέγγιση

Οι επιλογές πολιτικής υποβάλλονται επί του παρόντος σε ανάλυση με αναλογικό τρόπο και με έμφαση στις οικονομικές (συνέπειες στη βιομηχανία και τους καταναλωτές) και περιβαλλοντικές πτυχές (εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ρύπων). Εξαιτίας της χαμηλής τάξης μεγέθους των πιθανών επιπτώσεων στην απασχόληση, το περιθώριο για ουσιαστικό ποσοτικό προσδιορισμό των κοινωνικών επιπτώσεων είναι πολύ περιορισμένο.

Δεδομένου ότι οι ρυθμιστικές επιλογές που προσδιορίζονται για τα προβλήματα 4, 5 και 6 αποσκοπούν στο να δώσουν στην Επιτροπή την εντολή να τροποποιήσει ή να συμπληρώσει τη νομοθεσία για τις εκπομπές, δεν γίνεται εκτίμηση επιπτώσεων για τις επιλογές αυτές. Συνεπώς, η παρούσα έκθεση επικεντρώνεται στην κατάρτιση μιας αναλογικής εκτίμησης επιπτώσεων των επιλογών πολιτικής που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των προβλημάτων 1, 2 και 3.

5.2. Εκτίμηση

(1) Δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς η δυνατότητα μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου μέσω αποτελεσματικής οδηγητικής συμπεριφοράς

ΕΠΙΛΟΓΕΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ
Επιλογή 1:	Δεν αναμένεται να υπάρξει καμία επιπρόσθετη οικονομική επίπτωση.	Δεν αναμένεται καμία επίπτωση στην απασχόληση.	Το γεγονός ότι συγκεκριμένα τμήματα του οχήματος εξακολουθούν να μη διαθέτουν τεχνικά συστήματα που βοηθούν τον οδηγό να υιοθετεί

			έναν οικολογικά αποτελεσματικό τρόπο οδήγησης έχει ως αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνεται η μείωση των εκπομπών ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου που αλλιώς θα ήταν δυνατή.
Επιλογή 2:	Μικρό επιπρόσθετο κόστος για τους παραγωγούς, το οποίο εκτιμάται ότι κυμαίνεται μεταξύ των 0-10 ευρώ ανά όχημα για τους μετρητές κατανάλωσης καυσίμου και 0-15 ευρώ για τις ενδείξεις αλλαγής ταχύτητας ⁴ .	Δεν αναμένεται καμία επίπτωση στην απασχόληση.	Αναμένεται μείωση των εκπομπών CO ₂ . Η μείωση αυτή συνδέεται άμεσα με τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου που εκτιμάται, με συντηρητικό υπολογισμό, στο 1% ανά μέσο οδηγό.
Επιλογή 3:	Δεν υπάρχει ακριβής εκτίμηση κόστους όσον αφορά την εγκατάσταση μετρητών κατανάλωσης καυσίμου και ενδείξεων αλλαγής ταχύτητας στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Το κόστος των μετρητών κατανάλωσης καυσίμου είναι πιθανώς το ίδιο με το κόστος για τα ελαφρά οχήματα. Το κόστος των ενδείξεων αλλαγής ταχύτητας εκτιμάται να είναι σημαντικά υψηλότερο.	Εξαιτίας της σχετικά χαμηλότερης τάξης μεγέθους της αύξησης του κόστους, δεν αναμένεται να υπάρξουν επιπτώσεις στην απασχόληση.	Λόγω μιας σειράς ειδικών θεμάτων που αφορούν τα βαρέα οχήματα, ο επιπλέον θετικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος που συνεπάγεται η επιλογή 3 έναντι της επιλογής 2 θεωρείται πολύ περιορισμένος.

Επισημαίνεται ότι, δεδομένου του σχετικά χαμηλού κόστους των μετρητών κατανάλωσης καυσίμου και των δεικτών αλλαγής ταχύτητας στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ακόμα και με ένα σχετικά χαμηλό δυναμικό εξοικονόμησης καυσίμου η επένδυση θα αποσβεστεί πολύ γρήγορα.

Ενώ, κατ' αρχήν, αναμένεται να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα στην αποτελεσματική από οικολογική άποψη οδήγηση και, συνεπώς, μειώσεις των εκπομπών CO₂ με την εγκατάσταση μετρητών κατανάλωσης καυσίμου και δεικτών αλλαγής ταχύτητας στα βαρέα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, τα επιπλέον οφέλη που συνεπάγεται η συμπερίληψη των βαρέων οχημάτων θα ήταν, κατά πάσα πιθανότητα, ελάχιστα.

(2) *Το πεδίο των ορίων εκπομπών αμμωνίας ((NH₃)) απειλεί να θέσει εκτός αγοράς τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που λειτουργούν με φυσικό αέριο.*

ΕΠΙΛΟΓΕΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ
Επιλογή 1:	Το εκτιμώμενο επιπλέον υλικό κόστος ανέρχεται στα 48 εκατ. ευρώ ετησίως και το επιπλέον κόστος του έργου θα κυμαίνεται μεταξύ 60-80 εκατ. ευρώ ετησίως.	Η τάξη μεγέθους της αύξησης του κόστους δείχνει ότι θα μπορούσε να περιοριστεί σοβαρά τη δυναμικότητα αγοράς των εν λόγω οχημάτων. Αυτό θα επηρέαζε δυσανάλογα τις εξειδικευμένες μικρομεσαίες εταιρείες	Η μείωση των εκπομπών NH ₃ θα ήταν σε μεγάλο βαθμό αμελητέα. Η μείωση της δυναμικότητας αγοράς των λεωφορείων φυσικού αερίου θα οδηγούσε, πιθανώς, σε αύξηση των εκπομπών σωματιδίων, οξειδίων του

⁴

TNO 2010, Αποτελέσματα της ένδειξης αλλαγής ταχύτητας και του μετρητή κατανάλωσης καυσίμου στην εξοικονόμηση καυσίμων.

		που είναι προμηθευτές εξαρτημάτων.	αζώτου (NOx) και διοξειδίου του άνθρακα (CO2).
Επιλογή 2:	Αναμένεται θετικός οικονομικός αντίκτυπος για τους κατασκευαστές και τους χρήστες βαρέων επαγγελματικών οχημάτων φυσικού αερίου, καθώς θα μπορούσε να αποφευχθεί το επιπλέον υλικό κόστος και κόστος έργου το οποίο είχε εκτιμηθεί μεταξύ 180-128 εκατ. ευρώ ετησίως.	Το αποτέλεσμα στην απασχόληση αναμένεται να είναι ουδέτερο ή ελαφρώς θετικό. Ενδέχεται να δημιουργικών περιορισμένες θέσεις εργασίας στην κατασκευή βαρέων επαγγελματικών οχημάτων φυσικού αερίου. Βάσει του βασικού σεναρίου θα μπορούσαν να αποφευχθούν οι ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις στην απασχόληση.	Οι επιπλέον εκπομπές NH ₃ θα ήταν, σε γενικές γραμμές, αμελητέες. Αναμένονται θετικά αποτελέσματα για το περιβάλλον όσον αφορά τις εκπομπές NOx and CO ₂

(3) Το ανώτατο όριο μάζας που προβλέπει ο κανονισμός για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα Euro 6 απαιτεί δύο εγκρίσεις τύπου για ορισμένες πλατφόρμες οχημάτων.

ΕΠΙΛΟΓΕΣ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ
Επιλογή 1:	Το επιπλέον κόστος ανάπτυξης είναι δύσκολο να εκτιμηθεί, αλλά αναμένεται να αντιστοιχεί σε αρκετά εκατομμύρια ευρώ ανά βαθμονόμηση. Οι διοικητικές δαπάνες για τις δύο διαδικασίες έγκρισης τύπου είναι περιορισμένες (της τάξης των 100 000 ευρώ ανά έγκριση τύπου)	Δεν αναμένεται καμία επίπτωση στην απασχόληση.	Δεν αναμένεται καμία επίπτωση στο περιβάλλον.
Επιλογή 2:	Η συμπληρωματική επιλογή κατά την έγκριση τύπου, η οποία θα μείωνε τον κανονιστικό φόρτο, ιδιαίτερα για πλατφόρμες οχημάτων που περιλαμβάνουν ορισμένα οχήματα τα οποία βρίσκονται πάνω και άλλα κάτω από το σημερινό όριο μάζας αναφοράς για τα ελαφρά ή τα βαρέα οχήματα	Δεν αναμένεται καμία επίπτωση στο περιβάλλον. Αναμένεται να οδηγήσει σε μειώσεις κόστους που θα μπορούσαν ενδεχομένως να συνεπάγονται χαμηλότερες τιμές για τους αγοραστές.	Δεν αναμένεται καμία επίπτωση στο περιβάλλον.

Δεδομένης της διαφορετικής φύσης των προβληματικών θεμάτων που καλύπτει η παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων, δεν υπάρχουν συνέργειες ή συμψηφισμοί μεταξύ των πολιτικών που αξιολογούνται σε διάφορους τομείς. Συνεπώς, το σωρευτικό αποτέλεσμα των διαφόρων επιλογών είναι ίσο με το άθροισμα των μερών.

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

Κατά τη σύγκριση των επιλογών πολιτικής στους τρεις προβληματικούς τομείς που υπόκεινται σε λεπτομερή εκτίμηση επιπτώσεων, προκύπτει η ακόλουθη εικόνα:

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ 1 Δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς η δυνατότητα μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου μέσω αποτελεσματικής οδηγικής συμπεριφοράς

ΕΠΙΛΟΓΕΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΠΟΔΟΣΗ	ΣΥΝΟΧΗ
Επιλογή 1: Καμία μεταβολή της ισχύουσας κατάστασης	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Επιλογή 2: Εγκατάσταση υποχρεωτικών μετρητών κατανάλωσης καυσίμου για τα ελαφρά οχήματα και επέκταση της υποχρεωτικής εγκατάστασης ενδείξεων αλλαγής ταχύτητας που ισχύει μόνο για τα επιβατικά αυτοκίνητα σε όλα τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.	ΥΨΗΛΗ	ΜΕΤΡΙΑ	ΥΨΗΛΗ
Επιλογή 3: Τοποθέτηση υποχρεωτικών μετρητών κατανάλωσης καυσίμου για τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και επέκταση της υποχρεωτικής εγκατάστασης ενδείξεων αλλαγής ταχύτητας που ισχύει μόνον για τα επιβατικά οχήματα σε όλα τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα	ΥΨΗΛΗ	ΧΑΜΗΛΗ	ΜΕΤΡΙΑ

Από τη σύγκριση προκύπτει ότι προτιμότερη είναι η επιλογή 2, καθώς αποτελεί πιο αποτελεσματικό τρόπο για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Ο θετικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος της επιλογής 3 δεν είναι πιθανό να είναι πολύ μεγαλύτερος από τον αντίκτυπο που συνεπάγεται η επιλογή 2. Αν και υπάρχουν ορισμένα περιορισμένα, επιπρόσθετα περιβαλλοντικά οφέλη που θα προκύψουν από την επιλογή 3 σε σύγκριση με την επιλογή 2, τα οφέλη αυτά είναι απίθανο να είναι αναλογικά προς το κόστος. Συνεπώς, στο παρόν στάδιο, η υποχρεωτική εγκατάσταση ενδείξεων αλλαγής ταχύτητας ή μετρητών κατανάλωσης καυσίμου στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα φαίνεται να είναι δύσκολο να δικαιολογηθεί.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ 2 Το πεδίο εφαρμογής των ορίων για τις εκπομπές αμμωνίας (NH ₃) απειλεί να θέσει εκτός αγοράς τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που λειτουργούν με φυσικό αέριο.			
ΕΠΙΛΟΓΕΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΠΟΔΟΣΗ	ΣΥΝΟΧΗ
Επιλογή 1: Καμία μεταβολή της ισχύουσας κατάστασης	0	0	0
Επιλογή 2: Αλλαγή του πεδίου εφαρμογής των ορίων NH ₃ για το πρότυπο Euro VI ώστε να εφαρμόζονται μόνο στα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (πετρελαιοκινητήρες)	ΥΨΗΛΗ	ΥΨΗΛΗ	ΥΨΗΛΗ

Η επιλογή 2 είναι σαφώς προτιμότερη από την επιλογή που υποστηρίζει τη διατήρηση της ισχύουσας κατάστασης, καθώς επιλύει το πρόβλημα χωρίς επιπλέον

κόστος. Η συνοχή με τους στόχους της πολιτικής της ΕΕ είναι μεγάλη, καθώς ο περιβαλλοντικός και ο κοινωνικός αντίκτυπος αναμένεται να είναι συνολικά θετικός.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ 3 Το ανώτατο όριο μάζας που προβλέπει ο κανονισμός για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα Euro 6 απαιτεί δύο εγκρίσεις τύπου για ορισμένες πλατφόρμες οχημάτων.			
ΕΠΙΛΟΓΕΣ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΠΟΔΟΣΗ	ΣΥΝΟΧΗ
Επιλογή 1: Καμία μεταβολή της ισχύουσας κατάστασης	0	0	0
Επιλογή 2: Κατάργηση του ανώτατου ορίου μάζας που προβλέπεται στον κανονισμό για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα Euro 6 όσον αφορά τις εκπομπές	ΥΨΗΛΗ	ΥΨΗΛΗ	ΥΨΗΛΗ

Η επιλογή 2 είναι σαφώς προτιμότερη από την επιλογή που υποστηρίζει τη διατήρηση της ισχύουσας κατάστασης, καθώς επιλύει το πρόβλημα χωρίς επιπλέον κόστος. Δεν αναμένεται καμία αρνητική περιβαλλοντική ή κοινωνική επίπτωση.

7. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Μια από κοινού αξιολόγηση των μέτρων που περιέχονται στην παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων και η επακόλουθη αξιολόγηση επιπτώσεων θα μπορούσαν να διενεργούνται, κατά τρόπο που θα ήταν επωφελής, πέντε έτη ύστερα από την έναρξη ισχύος. Υπάρχουν ήδη μηχανισμοί αναφοράς για την παρακολούθηση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και τη συμμόρφωση των κρατών μελών με τους κοινοτικούς στόχους όσον αφορά την ποιότητα του αέρα. Οι εν λόγω μηχανισμοί αναφοράς παράγουν επίσης δεδομένα που επιτρέπουν την παρακολούθηση των εκπομπών ρύπων.

Η συμμόρφωση των μηχανοκίνητων οχημάτων που πωλούνται στην ευρωπαϊκή αγορά με τις απαιτήσεις της ΕΕ ελέγχεται από τις εθνικές αρχές έγκρισης τύπου κατά τη διαδικασία έγκρισης για νέους τύπους οχημάτων. Επομένως, αυτοί οι υφιστάμενοι μηχανισμοί αναφοράς θα επιτρέπουν στην Επιτροπή να παρακολουθεί τα αποτελέσματα της προτεινόμενης νομοθεσίας σε έναν ορισμένο βαθμό.