



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.6.2013  
SWD(2013) 236 final

## **ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

### **ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΠΤΩΣΕΩΝ**

*που συνοδεύει το έγγραφο*

**Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013**

{COM(2013) 480 final}

{SWD(2013) 237 final}

## ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

### ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

*που συνοδεύει το έγγραφο*

**Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013**

#### 1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Η ΕΕ είναι σταθερά προσηλωμένη στην επίτευξη του στόχου που αφορά το κλίμα για τον περιορισμό της παγκόσμιας μέσης αύξησης της θερμοκρασίας σε λιγότερο από 2 βαθμούς Κελσίου πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Για τον σκοπό αυτό, ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη<sup>1</sup> είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 20 % έναντι των επιπέδων του 1990 ή, υπό κατάλληλες προϋποθέσεις, κατά 30 %<sup>2</sup>. Σύμφωνα με την νομοθεσία της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια<sup>3</sup>, όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν σε αυτές τις μειώσεις των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της διεθνούς ναυτιλίας. Η διεθνής ναυτιλία είναι ο μόνος τομέας και τρόπος μεταφοράς που δεν καλύπτεται μέχρι στιγμής σε επίπεδο ΕΕ από τον στόχο μείωσης των εκπομπών.

Παρά τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης που επήλθε με την εφαρμογή του ονομαστικού δείκτη ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Design Index – EEDI)<sup>4</sup>, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ σε απόλυτες τιμές αναμένεται να αυξηθούν περαιτέρω. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> που σχετίζονται με τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη (όπου συμπεριλαμβάνονται οι διαδρομές εντός της ΕΕ και οι πλόες προς και από την ΕΕ) αναμένεται να φθάσουν τα 210 Mt CO<sub>2</sub> το 2020 (+8 % έναντι του 2005), τα 223 Mt CO<sub>2</sub> το 2030 (+15 % έναντι του 2005) και τα 271 Mt CO<sub>2</sub> το 2050 (+39 % έναντι του 2005)<sup>5</sup>.

Οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές συνδέονται άμεσα με την κατανάλωση καυσίμων, των οποίων το κόστος μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιπροσωπεύει από 33 % έως 63 % των δαπανών λειτουργίας του πλοίου<sup>6</sup>. Συνεπώς, η συνεχής αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά τα τελευταία έτη θα έπρεπε να είχε οδηγήσει στην υιοθέτηση τεχνολογικών μέσων για την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων και τελικά σε μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, σε σύγκριση με τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης.

<sup>1</sup> COM(2011) 21, βλ.: <http://ec.europa.eu/resource-efficient-europe>.

<sup>2</sup> COM(2010) 2020 της 3.3.2010.

<sup>3</sup> Αιτιολογική σκέψη 2 της απόφασης αριθ. 406/2009/ΕΚ περί επιμερισμού της προσπάθειας και αιτιολογική σκέψη 3 της οδηγίας 2009/29/ΕΚ για το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

<sup>4</sup> Ο δείκτης EEDI που θεσπίστηκε από τον ΔΝΟ, τον Ιούλιο του 2011, καθιερώνει τεχνικά πρότυπα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης για ορισμένες κατηγορίες νέων πλοίων.

<sup>5</sup> Ricardo-AEA Technology and others, 2013.

<sup>6</sup> Ricardo-AEA Technology and others, 2013.

Εντούτοις, από πρόσφατες έρευνες<sup>7</sup> προέκυψε ότι ορισμένα μέτρα μείωσης του CO<sub>2</sub> δεν εφαρμόζονται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Πολλά από τα μέτρα αυτά έχουν αρνητικό συνολικό κόστος, δηλαδή εξασφαλίζουν μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμου από τις απαιτούμενες επενδυτικές δαπάνες. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών προσκρούει εν μέρει σε φραγμούς αγοράς. Οι βασικοί φραγμοί που προσδιορίστηκαν είναι i) η έλλειψη πληροφοριών, ii) ο διχασμός των κινήτρων και iii) η πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης. Κατά συνέπεια, μολονότι η τιμή των καυσίμων αποτελεί καταρχήν βασική κινητήρια δύναμη για την ενθάρρυνση της μείωσης των εκπομπών, δεν καθίσταται δυνατόν να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό μείωσης των εκπομπών στον ναυτιλιακό κλάδο. Επίσης, κάθε πολιτική που οδηγεί σε μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> οδηγεί σε σημαντική εξοικονόμηση καυσίμων.

Ακόμη και αν εξαλειφθούν οι φραγμοί αγοράς, αναμένεται ότι θα συνεχιστεί η αύξηση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις θαλάσσιες μεταφορές που σχετίζονται με την ΕΕ. Πράγματι, ο βασικός παράγοντας αύξησης των εκπομπών CO<sub>2</sub> είναι η αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών.

## 2. ΣΤΟΧΟΙ

Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αναμένεται να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου που καθορίζεται στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» και στις εμβληματικές πρωτοβουλίες της. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει να επιτευχθεί ο ειδικός στόχος που προβλέπεται στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές, δηλαδή η μείωση μέχρι το 2050 των εκπομπών CO<sub>2</sub> στην ΕΕ από καύσιμα πλοίων κατά 40 % (εάν είναι εφικτό κατά 50 %) σε σχέση με τα επίπεδα του 2005.

Επιπλέον, σύμφωνα με τους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο<sup>8</sup> προσδιόρισε ότι η δράση κατά της κλιματικής αλλαγής θα προσφέρει ευκαιρίες για ανάπτυξη και απασχόληση με την ανάπτυξη εμπειρογνωμοσύνης σε οικολογικά αποδοτικές τεχνολογίες. Ως εκ τούτου, οι στόχοι πολιτικής προάγουν την τεχνολογική ανάπτυξη, υποστηρίζοντας τις συνεχείς καινοτομίες στους συναφείς προς τη ναυτιλία κλάδους της ΕΕ.

Επιπλέον, λόγω της παγκόσμιας φύσης του ναυτιλιακού κλάδου, η διεθνής ρύθμιση είναι πάντοτε προτιμότερη. Επομένως, ένας άλλος σημαντικός ειδικός στόχος για την ΕΕ είναι η χάραξη περιφερειακών πολιτικών ικανών να στηρίζουν τη διαδικασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ή/και να προωθήσουν τη μείωση των εκπομπών από τη ναυτιλία εντός της ΕΕ και παγκοσμίως.

## 3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> που σχετίζονται με ταξίδια με αφετηρία και προορισμό λιμένες της ΕΕ αντιπροσώπευαν 180 Mt CO<sub>2</sub> το 2010, ήτοι το 1/5 των παγκόσμιων θαλάσσιων εκπομπών<sup>9</sup>. Αυτό καλύπτει τους πλόες εντός της ΕΕ, τους πλόες από λιμένα της ΕΕ μέχρι τον πρώτο λιμένα κατάπλου εκτός ΕΕ και τους πλόες από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου εκτός ΕΕ προς τον πρώτο λιμένα της ΕΕ.

Δεδομένης της έντονα ευρωπαϊκής διάστασης των θαλάσσιων μεταφορών, η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα είναι πιο αποτελεσματική απ' ό,τι η δράση σε επίπεδο κράτους μέλους: πράγματι, το 90 % των κατάπλων σε λιμένες κρατών μελών της ΕΕ αφορά πλοία που

<sup>7</sup> Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) 2009, CE Delft 2009, Det Norske Veritas (DNV) 2010.

<sup>8</sup> Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2010 (EUCO 13/10).

<sup>9</sup> Βάσει των στοιχείων του 2007.

προέρχονται από ή προορίζονται προς ένα λιμάνι που βρίσκεται σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ. Επιπλέον, η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα μπορούσε να αποτρέψει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, με την εξασφάλιση ίσων περιβαλλοντικών περιορισμών για τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ.

Τέλος, η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα εξασφαλίσει ότι οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου είναι εναρμονισμένες σε επίπεδο ΕΕ, συμβάλλοντας στην εξάλειψη των φραγμών αγοράς σχετικά με την έλλειψη στοιχείων.

#### **4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

##### **4.1. Πιθανές επιλογές πολιτικής**

Δεδομένου ότι η πρόταση της ΕΕ έχει ως στόχο να αποτελέσει πρόδρομο για διεθνή ρύθμιση, είναι σημαντικό να βασίζεται στις επιλογές πολιτικής που εξετάζονται στα διεθνή φόρουμ. Επομένως, οι επιλογές πολιτικής που αξιολογήθηκαν βασίζονται στην πρόταση που παρουσιάστηκε στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

Λαμβανομένων υπόψη των διεθνών εξελίξεων και μολονότι η παρούσα ανάλυση εξετάζει διάφορα μέτρα στα οποία συγκαταλέγονται αγορακεντρικά μέτρα, ο Αντιπρόεδρος Kallas και η Επίτροπος Hedegaard ανακοίνωσαν την 1η Οκτωβρίου 2012 μια σταδιακή προσέγγιση για την εφαρμογή των μέτρων της ΕΕ. Το πρώτο βήμα θα είναι η παρακολούθηση και η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Συνεπώς, ο αντίκτυπος της παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> εξετάστηκε ως ανεξάρτητο μέτρο πολιτικής, παρά το γεγονός ότι το εν λόγω σύστημα αποτελεί προϋπόθεση για κάθε επιλογή πολιτικής.

##### **4.2. Περιγραφή των επιλογών πολιτικής που αξιολογήθηκαν**

###### *4.2.1. Επιλογή 1: Βασικό σενάριο*

Η επιλογή αυτή λαμβάνει υπόψη μόνο τις υφιστάμενες πολιτικές και τις ισχύουσες νομοθετικές πράξεις. Κατά συνέπεια, η επιλογή αυτή δεν αναμένεται να άρει τυχόν φραγμούς αγοράς. Η επιλογή αυτή δεν λαμβάνει υπόψη τη δυνατότητα των κρατών μελών να εντάξουν δραστηριότητες ή εγκαταστάσεις (δηλαδή πλοία ή λιμένες) στο ΣΕΔΕ της ΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 24 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Κανένα από τα κράτη μέλη δεν έχει κάνει χρήση αυτής της δυνατότητας μέχρι σήμερα.

###### *4.2.2. Επιλογή 2: Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών με βάση την κατανάλωση καυσίμου*

Ένα σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών με βάση την κατανάλωση καυσίμου θα εξασφαλίσει την ακρίβεια των στοιχείων σχετικά με τις επιδόσεις των πλοίων όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub>. Ως εκ τούτου, θα εξαλείψει τον φραγμό αγοράς που σχετίζεται με την έλλειψη στοιχείων. Ωστόσο, δεν θα αντιμετωπίσει τις αδυναμίες της αγοράς που σχετίζονται με τον διχασμό των κινήτρων και την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης. Σύμφωνα με την επιλογή αυτή, η ΠΥΕ πραγματοποιείται από τα πλοία, με βάση την κατανάλωση καυσίμου. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> δημοσιοποιούνται, ώστε να δημιουργούνται κίνητρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης.

#### 4.2.3. Επιλογή 3: Φόρος επί των εκπομπών

##### 4.2.3.1. Υπο-επιλογή 3α: Φόρος επί των πωλήσεων καυσίμων πλοίων

Η επιλογή αυτή βασίζεται στο υφιστάμενο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης των εκπομπών με βάση τις πωλήσεις καυσίμων<sup>10</sup>. Ο περιορισμός των εκπομπών άνθρακα συνίσταται στην καταβολή συνεισφοράς (σε ευρώ/tCO<sub>2</sub>) σε ένα ταμείο. Η ενδεχόμενη ανακύκλωση των εσόδων θα υπάγεται στην αρμοδιότητα των κρατών μελών που εισπράττουν τον φόρο. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω έσοδα θα μπορούσαν θεωρητικά να χρησιμοποιούνται για την εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης.

##### 4.2.3.2. Υπο-επιλογή 3β: Φόρος επί των εκπομπών από την κατανάλωση καυσίμων

Η συγκεκριμένη επιλογή θα καθιστούσε δυνατή την αντιμετώπιση δύο φραγμών αγοράς: την έλλειψη πληροφοριών και τον διχασμό των κινήτρων. Κατ' αρχήν, τα παραγόμενα έσοδα μεταφέρονται στον εθνικό προϋπολογισμό. Εντούτοις, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν θεωρητικά να προβλέψουν και άλλα μέσα ή παρεμβάσεις για την άρση των φραγμών αγοράς όσον αφορά την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης. Μόνο στην περίπτωση αυτή, θα μπορούσε η παρούσα επιλογή να αντιμετωπίσει όλους τους φραγμούς αγοράς. Η ΠΥΕ των εκπομπών πραγματοποιείται από τα πλοία, με βάση την κατανάλωση καυσίμου (όπως στην επιλογή 2). Ο περιορισμός των εκπομπών άνθρακα συνίσταται στην καταβολή φόρου για κάθε τόνο εκπεμπόμενου CO<sub>2</sub>, ώστε να δημιουργηθούν κίνητρα για μειώσεις των εκπομπών.

##### 4.2.3.3. Υπο-επιλογή 3γ: Ταμείο αποζημιώσεων βάσει συνεισφοράς

Η συγκεκριμένη επιλογή θα καθιστούσε δυνατή την αντιμετώπιση όλων των φραγμών αγοράς. Η ΠΥΕ πραγματοποιείται από τα πλοία, με βάση την κατανάλωση καυσίμου (όπως στην επιλογή 2). Ο περιορισμός των εκπομπών άνθρακα συνίσταται στην καταβολή σταθερής εθελοντικής συνεισφοράς (σε ευρώ/tCO<sub>2</sub>), ώστε να δημιουργηθούν κίνητρα για μειώσεις των εκπομπών. Η σύσταση ταμείου για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων αποτελεί συνήθη πρακτική στον ναυτιλιακό κλάδο. Θα μπορούσε να συσταθεί ένα ταμείο σε ενωσιακό επίπεδο το οποίο θα είναι επιφορτισμένο με την είσπραξη των συνεισφορών και την ανακύκλωση των εσόδων. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η δημιουργία ενός συμπληρωματικού μέσου (π.χ. όρια ταχύτητας κ.λπ.) για να εξασφαλιστεί ότι η συμμετοχή στο ταμείο αποζημιώσεων βάσει συνεισφοράς συνιστά το πιο ελκυστικό μέσο για τα πλοία<sup>11</sup>.

#### 4.2.4. Επιλογή 4: Σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής (ΣΕΔΕ) για τις θαλάσσιες μεταφορές

Όλες οι υπο-επιλογές που εξετάστηκαν στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ θα επέτρεπαν την αντιμετώπιση των φραγμών αγοράς όσον αφορά τη διαθεσιμότητα πληροφοριών και τον διχασμό των κινήτρων. Επιπλέον, ένα ΣΕΔΕ με πλειστηριασμό θα μπορούσε επίσης να αντιμετωπίσει τον φραγμό αγοράς που σχετίζεται με την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης, εφόσον δημιουργηθούν τα κατάλληλα μέσα/παρεμβάσεις για την άρση του εν λόγω φραγμού. Η ΠΥΕ των εκπομπών πραγματοποιείται από τα πλοία, με βάση την κατανάλωση καυσίμου (όπως στην επιλογή 2). Ο περιορισμός των εκπομπών άνθρακα συνίσταται στον καθορισμό ενός στόχου μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>.

Όταν τα δικαιώματα των οποίων επιτρέπεται η επιστροφή είναι αποκλειστικά νέα δικαιώματα που έχουν δημιουργηθεί για τον ναυτιλιακό κλάδο, το σύστημα καλείται «κλειστό».

<sup>10</sup> Οι πωλήσεις καυσίμων πλοίων δηλώνονται από τους προμηθευτές καυσίμων πλοίων για φορολογικούς σκοπούς

<sup>11</sup> Ο μηχανισμός αυτός θα πρέπει να σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε το ταμείο αποζημιώσεων βάσει συνεισφοράς να παραμείνει στην πράξη το πρωταρχικό μέσο.

Διαφορετικά, θεωρείται ότι πρόκειται για ανοικτό σύστημα. Τα δικαιώματα μπορούν επίσης να κατανεμηθούν δωρεάν ή να τεθούν σε πλειστηριασμό. Αυτές οι διάφορες υπο-επιλογές εξετάζονται για τους σκοπούς της παρούσας εκτίμησης επιπτώσεων.

#### 4.2.5. Επιλογή 5: Ταμείο αποζημιώσεων βάσει στόχου

Η συγκεκριμένη επιλογή θα καθιστούσε δυνατή την αντιμετώπιση όλων των φραγμών αγοράς. Η ΠΥΕ των εκπομπών πραγματοποιείται από τα πλοία, με βάση την κατανάλωση καυσίμου (όπως στην επιλογή 2). Το σύνολο του στόλου πρέπει να συμμορφώνεται με έναν στόχο μείωσης των εκπομπών. Για τους σκοπούς της παρούσας εκτίμησης επιπτώσεων, θεωρείται ότι ο στόχος τίθεται στο ίδιο επίπεδο με εκείνο ενός συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής για τις θαλάσσιες μεταφορές (επιλογή 4). Η συμμόρφωση εξασφαλίζεται με την υποχρέωση που επιβάλλεται σε ένα «ταμείο αποζημιώσεων», που αντιπροσωπεύει το σύνολο του στόλου, να επιστρέφει αντισταθμίσεις σε αρμόδια αρχή σύμφωνα με τις εκπομπές του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών που δηλώθηκαν για το προηγούμενο έτος. Αυτό το «ταμείο αποζημιώσεων» αναλαμβάνει την ευθύνη για τις εκπομπές όλων των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες της ΕΕ. Κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα της ΕΕ πρέπει να είναι μέλος του εν λόγω ταμείου.

## 5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Μολονότι ο στόχος έχει τεθεί για το 2050, η οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική εκτίμηση πραγματοποιήθηκε με χρονικό ορίζοντα το 2030, λόγω των αβεβαιοτήτων σχετικά με την παγκόσμια οικονομία πιο μακροπρόθεσμα.

### 5.1. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Όλες οι επιλογές που αναλύθηκαν, εκτός από τη βασική επιλογή, θα αποδώσουν μειώσεις εκπομπών (πίνακας 1 κατωτέρω).

Πίνακας 1: Μείωση των εκπομπών μέχρι το 2030

|                                                          | Εκπομπές<br>το 2030<br>(Mt CO <sub>2</sub> ) | Σε<br>σύγκριση<br>με το<br>επίπεδο<br>αναφοράς | Σωρευτικές<br>μειώσεις των<br>εκπομπών<br>μέχρι το 2030<br>(Mt CO <sub>2</sub> ) |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Επιλογή 1 - Επίπεδο αναφοράς                             | 223,0                                        | -                                              | -                                                                                |
| Επιλογή 2 — Παρακολούθηση βάσει της κατανάλωσης καυσίμου | 218,5                                        | -2 %                                           | 55,9                                                                             |
| Επιλογή 3 – Φόρος επί των εκπομπών                       |                                              |                                                |                                                                                  |
| Φόρος επί των πωλήσεων καυσίμων πλοίων                   | 217,0                                        | -3 %                                           | 40,1                                                                             |
| Φόρος επί των εκπομπών από την κατανάλωση καυσίμων       | 186,8                                        | -16 %                                          | 335,4                                                                            |
| 3γ – Ταμείο αποζημιώσεων βάσει συνεισφοράς               | 186,8                                        | -16 %                                          | 335,4                                                                            |
| Επιλογή 4 – ΣΕΔΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές             |                                              |                                                |                                                                                  |

|                                              |       |       |       |
|----------------------------------------------|-------|-------|-------|
| Κλειστό ΣΕΔΕ                                 | 175,7 | -21 % | 377,1 |
| Ανοικτό ΣΕΔΕ με δωρεάν κατανομή              | 186,7 | -16 % | 333,8 |
| Ανοικτό ΣΕΔΕ με πλήρη πλειστηριασμό          | 186,8 | -16 % | 336,3 |
| Επιλογή 5 – Ταμείο αποζημιώσεων βάσει στόχου | 186,8 | -16 % | 336,3 |

Πηγή: AEA Technology and others, 2012

Η μείωση των εκπομπών που αποδίδει το κλειστό ΣΕΔΕ (επιλογή 4α) συνάδει με τον στόχο που ορίζει η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για τις μεταφορές. Οι μειώσεις των εκπομπών που αποδίδουν οι επιλογές με ανοικτό ΣΕΔΕ (4β και 4γ) και το ταμείο αποζημιώσεων βάσει στόχου (επιλογή 5) θα μπορούσαν επίσης να συνάδουν με τον στόχο της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής για τις μεταφορές, αν οι πλοιοκτήτες και οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων αγόραζαν μειώσεις εκπομπών εκτός κλάδου, οι οποίες προέρχονται από ένα σύστημα εμπορίας εκπομπών με ανώτατο όριο. Όλες οι άλλες επιλογές αποτυγχάνουν να αποδώσουν μειώσεις των εκπομπών που να συνάδουν με τον στόχο της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής για τις μεταφορές.

## 5.2. Οικονομικές επιπτώσεις

Όλες οι επιλογές πολιτικής που αναλύθηκαν, εκτός από το βασικό σενάριο, θα εξασφαλίσουν σημαντική εξοικονόμηση καυσίμων. Εκτός από την παρακολούθηση βάσει της κατανάλωσης καυσίμου, οι επιλογές πολιτικής θα συνεπάγονται μικρές πρόσθετες κεφαλαιουχικές και λειτουργικές δαπάνες. Με εξαίρεση τον φόρο επί των πωλήσεων καυσίμων πλοίων, οι πρόσθετες αυτές δαπάνες θα αντισταθμίζονται από τη μείωση του κόστους των καυσίμων που οδηγεί σε σημαντική συνολική καθαρή εξοικονόμηση για τον κλάδο έως και 52 δισ. ευρώ μέχρι το 2030<sup>12</sup>.

Πίνακας 2: Πρόσθετο κόστος των επιλογών πολιτικής σε σύγκριση με το βασικό σενάριο μέχρι το 2030 – ιδιωτικό προεξοφλητικό επιτόκιο (10 %) – τα αρνητικά ποσά εκφράζουν εξοικονόμηση κόστους

| Πρόσθετες δαπάνες σε σύγκριση με το βασικό σενάριο μέχρι το 2030 |                  | Κεφαλαιουχικές δαπάνες | Λειτουργικές δαπάνες (με εξαίρεση τις δαπάνες για καύσιμα) | Δαπάνες για καύσιμα | Κόστος άνθρακα | Συνολικό κόστος |
|------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------|------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|-----------------|
| Παρακολούθηση βάσει της κατανάλωσης καυσίμου                     | Αξία (δισ. ευρώ) | -                      | +0,6                                                       | -9,4                | -              | -8,8            |
|                                                                  | Ποσοστό          | -                      | +0,3 %                                                     | -2,0 %              | -              | -0,6 %          |
| Φόρος επί των πωλήσεων καυσίμων πλοίων                           | Αξία (δισ. ευρώ) | +2,5                   | +1,6                                                       | -4,8                | +66,7          | +66,0           |
|                                                                  | Ποσοστό          | +0,4 %                 | +0,5 %                                                     | -0,8 %              | -              | +4,5 %          |

<sup>12</sup> Ricardo-AEA and others, 2013.

|                                       |                  |        |          |        |       |        |
|---------------------------------------|------------------|--------|----------|--------|-------|--------|
| Φόρος επί των εκπομπών                | Αξία (δισ. ευρώ) | +2,9   | +0,03    | -55,9  | +26,1 | -26,9  |
|                                       | Ποσοστό          | +0,5 % | +0,01 %  | -9,6 % | -     | -1,8 % |
| Ταμείο αποζημιώσεων βάσει συνεισφοράς | Αξία (δισ. ευρώ) | +2,9   | +0,03    | -55,9  | +26,1 | -26,9  |
|                                       | Ποσοστό          | +0,5 % | +0,01 %  | -9,6 % | -     | -1,8 % |
| Κλειστό ΣΕΔΕ                          | Αξία (δισ. ευρώ) | +8,4   | +0,07    | -55,8  | -     | -47,3  |
|                                       | Ποσοστό          | +1,4 % | +0,02 %  | -9,6 % | -     | -3,3 % |
| Ανοικτό ΣΕΔΕ με δωρεάν κατανομές      | Αξία (δισ. ευρώ) | +2,8   | +0,12    | -55,6  | +0,7  | -52,0  |
|                                       | Ποσοστό          | +0,4 % | +0,04 %  | -9,5 % | -     | -3,6 % |
| Ανοικτό ΣΕΔΕ με πλήρη πλειστηριασμό   | Αξία (δισ. ευρώ) | +3,0   | +0,01    | -56,0  | +30,4 | -22,6  |
|                                       | Ποσοστό          | +0,5 % | +0,003 % | -9,6 % | -     | -1,5 % |
| Ταμείο αποζημιώσεων βάσει στόχου      | Αξία (δισ. ευρώ) | +3,0   | +0,01    | -56,0  | +30,4 | -22,6  |
|                                       | Ποσοστό          | +0,5 % | +0,003 % | -9,6 % | -     | -1,5 % |

Πηγή: AEA Technology and others, 2012

Η διοικητική επιβάρυνση των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων και των πλοιοκτητών είναι πολύ μικρή (κάτω του 1 % των ετήσιων δαπανών λειτουργίας), ανεξάρτητα από την επιλογή που αναλύθηκε.

Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων δεν είναι πιθανόν να επηρεαστεί. Από τη μοντελοποίηση προκύπτει ότι καμία από τις επιλογές πολιτικής δεν θα οδηγήσει σε μείωση του όγκου των εμπορευμάτων που αποτελούν αντικείμενο συναλλαγών εντός και εκτός της ΕΕ. Δεν είναι πιθανό να υπάρξει αύξηση του ύψους των ναύλων, αν και μπορεί να σημειωθεί σε συγκεκριμένες διαδρομές. Ωστόσο, η αξιολόγηση έντεκα πολύ αντιπροσωπευτικών εμπορευμάτων (που αντιπροσωπεύουν το 58 % των εισαγωγών κατ' αξία της ΕΕ το 2010) δείχνει ότι οι τιμές τους δεν επηρεάζονται από την ενδεχόμενη αύξηση του ύψους των ναύλων. Συνεπώς, δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομία της ΕΕ.

Οι διοικητικές δαπάνες για τις δημόσιες αρχές αναμένεται να είναι μάλλον χαμηλές (κάτω των 8 εκατ. ευρώ ετησίως για τα 27 κράτη μέλη). Αυτές οι δαπάνες θα μπορούσαν να μειωθούν εάν οριζόταν μια κεντρική αρμόδια αρχή για την ΕΕ και εάν ο κανονισμός κάλυπτε μόνο τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 GT.

### 5.3. Κοινωνικές επιπτώσεις

Η παρακολούθηση βάσει της κατανάλωσης καυσίμων (επιλογή 2) δεν αναμένεται να έχει πρόσθετες κοινωνικές επιπτώσεις σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, ενώ ο φόρος επί των πωλήσεων καυσίμων πλοίων (επιλογή 3α) θα μπορούσε να οδηγήσει στο κλείσιμο ορισμένων

προμηθευτών καυσίμων πλοίων στην ΕΕ, δεδομένου ότι οι πωλήσεις ενδέχεται να μειωθούν έως και κατά 90 %. Οι άλλες επιλογές δεν θα οδηγήσουν σε απώλεια θέσεων εργασίας, αλλά σε ελαφρά αύξηση ή μείωση της απασχόλησης σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Δεδομένου ότι όλες οι επιλογές επιφέρουν μείωση της κατανάλωσης καυσίμων πλοίων και, ως εκ τούτου, μείωση των NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> και ΑΣ, μπορεί να αναμένονται σημαντικές θετικές επιπτώσεις στην υγεία.

## **6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ**

Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για την εκτίμηση επιπτώσεων και τις αρχές του ΔΝΟ για την κατάρτιση αγορακεντρικών μέτρων, καθορίστηκαν τα ακόλουθα κριτήρια για τη σύγκριση των επιλογών: ικανότητα εξάλειψης των φραγμών αγοράς, περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα, ευπάθεια (κίνδυνος απάτης), δυνατότητα επιβολής, ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών, ανταγωνιστικότητα της ΕΕ, ενθάρρυνση της λήψης μέτρων από τρίτους, συμπεριλαμβανομένου του ΔΝΟ, και συνέπεια με τις σχετικές πολιτικές της ΕΕ.

Κατά συνέπεια και σύμφωνα με τη σταδιακή προσέγγιση που προτείνεται από τον Αντιπρόεδρο Kallas και την Επίτροπο Hedegaard, η παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμων (επιλογή 2) θα πρέπει να θεωρηθεί ως η επιλογή που αποτελεί το απαραίτητο πρώτο βήμα για άλλες επιλογές πολιτικής, που θα αποδώσουν πιο σημαντικά οφέλη όσον αφορά τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Για τα επόμενα βήματα μετά την εφαρμογή της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων, είναι επίσης σαφές ότι ένας φόρος επί των πωλήσεων καυσίμων πλοίων (επιλογή 3α) δεν αποτελεί κατάλληλο περιφερειακό μέτρο, λόγω του σημαντικού συναφούς κόστους, των κοινωνικών επιπτώσεων και του κινδύνου φοροδιαφυγής. Οι άλλες επιλογές πολιτικής αντιμετωπίζουν τις αιτίες των προβλημάτων<sup>13</sup> και καθιστούν δυνατή την επίτευξη του περιβαλλοντικού στόχου, αν και σε διαφορετικούς βαθμούς. Οποιαδήποτε απόφαση ληφθεί τελικά σχετικά με αγορακεντρικά μέτρα θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με την επιλογή που θα προκύψει από τις σχετικές συζητήσεις στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

## **7. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

Οι βασικοί δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της προόδου προς τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές συνδέονται με τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις θαλάσσιες μεταφορές. Για την αξιολόγηση των συνολικών επιπτώσεων της ενωσιακής νομοθεσίας θα ληφθούν επίσης υπόψη άλλοι δείκτες.

<sup>13</sup> Όσον αφορά τον φόρο επί των εκπομπών (επιλογή 2), οι φραγμοί αγοράς θα εξαλειφθούν μόνον εάν τα κράτη μέλη θεσπίσουν μέσα για την εξάλειψη των φραγμών αγοράς που σχετίζονται με την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης.