



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 28.6.2013
SWD(2013) 236 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

**ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi meriliikenteen
hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen
(EU) N:o 525/2013 muuttamisesta**

{ COM(2013) 480 final }

{ SWD(2013) 237 final }

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta

1. ONGELMAN MÄÄRITTELY

EU on vahvasti sitoutunut saavuttamaan ilmastonsuojelupäämäärän, jonka mukaan maapallon keskilämpötila saa nousta enintään 2 °C yli esiteollisella kaudella vallinneesta tasosta. Tästä syystä yksi työllisyyttä ja älykästä, kestäväää ja osallistavaa kasvua koskevan Eurooppa 2020 -strategian¹ yleistavoitteista on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 20 prosentilla vuoden 1990 tasosta tai 30 prosentilla, jos olosuhteet ovat oikeat². EU:n ilmastonsuojelu- ja energialainsäädännön³ mukaan kaikkien talouden alojen, myös kansainvälisen meriliikenteen, olisi annettava panoksensa näiden päästövähennysten saavuttamiseksi. Kansainvälinen merenkulku on ainoa teollisuudenala ja liikennemuoto, johon ei vielä ole sovellettu EU:n tason päästövähennystavoitetta.

Vaikka alusten energiatehokkuus on parantunut, muun muassa energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (*Energy Efficiency Design Index – EEDI*)⁴ täytäntöönpanon myötä, meriliikenteestä aiheutuvien absoluuttisten EU:n kasvihuonekaasupäästöjen odotetaan kasvavan entisestään. EU:n meriliikenteen (mukaan lukien EU:n sisäiset väylät, EU:hun saapuvat matkat ja EU:sta lähtevät matkat) hiilidioksidipäästöjen ennustetaan kasvavan 210 miljoonaan hiilidioksidiekvivalenttitonniin vuonna 2020 (lisäystä kahdeksan prosenttia vuoteen 2005 verrattuna) 223 miljoonaan hiilidioksidiekvivalenttitonniin vuonna 2030 (lisäystä 15 prosenttia vuoteen 2005 verrattuna) ja 271 miljoonaan hiilidioksidiekvivalenttitonniin vuonna 2050 (lisäystä 39 prosenttia vuoteen 2005 verrattuna)⁵.

Meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat suorassa suhteessa polttoainekulutukseen, ja polttoainekustannusten osuuden arvioidaan olevan 33–63 prosenttia aluksen toimintakustannuksista⁶. Näin ollen polttoaineen jatkuvan hinnannousun viime vuosina olisi pitänyt vauhdittaa teknisten välineiden käyttöönottoa alusten energiatehokkuuden parantamiseksi ja viime kädessä vähentää kasvihuonekaasupäästöjä nykykehitysskenaarioon verrattuna.

Uusin tutkimus⁷ osoittaa kuitenkin, ettei meriliikenteen alalla ole toteutettu tiettyjä toimenpiteitä hiilidioksidin vähentämiseksi. Monien tällaisten toimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat negatiiviset eli niillä saavutettava polttoainesäästö on suurempi kuin edellytetyt investointikustannukset. Näiden toimenpiteiden puutteellinen täytäntöönpano

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

² KOM(2010) 2020, 3.3.2010.

³ Taakanjakopäätöksen N:o 406/2009/EY johdanto-osan 2 kappale ja päästökauppadirektiivin 2009/29/EY johdanto-osan 3 kappale.

⁴ EEDI hyväksyttiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) heinäkuussa 2011. Sen avulla asetetaan tekniset vaatimukset tiettyjen uusien alusluokkien energiatehokkuuden parantamiselle.

⁵ Ricardo-AEA Technology ja muut, 2013.

⁶ Ricardo-AEA Technology ja muut, 2013.

⁷ IMO, 2009; CE Delft, 2009; Det Norske Veritas (DNV), 2010.

johtuu osittain markkinaesteistä. Markkinaesteistä suurimmat ovat tiedonpuute, kannustimien ristiriitaisuus ja rahoituksen puuttuminen. Vaikka polttoaineen hinta on periaatteessa keskeinen päästövähennyksiä edistävä tekijä, sen avulla yksinään ei voida saavuttaa kaikkia potentiaalisia päästövähennyksiä merenkulun alalla. Samalla jokainen toimintalinja, jonka avulla voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä, voidaan myös saavuttaa suuria polttoainesäästöjä.

Vaikka markkinaesteet poistettaisiin, EU:n meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen odotetaan kasvavan. Hiilidioksidipäästöjen kasvun suurin syy on maailmankaupan kasvu.

2. TAVOITTEET

Kansainvälisen meriliikenteen odotetaan antavan oman panoksensa EU 2020 -strategiassa ja sen lippulaiva-aloitteissa esitetyn päämäärän saavuttamiseksi. Tarkemmin sanottuna sen olisi saavutettava komission liikennepolitiikkaa koskevaan valkoiseen kirjaan sisältyvä erityinen tavoite, jonka mukaan aluksen omaan käyttöön tarkoitetuista polttoaineista aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä olisi vuoteen 2050 mennessä vähennettävä 40 prosentilla (jos mahdollista, 50 prosentilla) vuoden 2005 tasosta.

Lisäksi Eurooppa-neuvosto on todennut EU 2020 -tavoitteiden yhteydessä⁸, että ilmastonsuojelutoimet tuovat mukanaan kasvun ja uusien työpaikkojen mahdollisuuksia tuottamalla asiantuntemusta ekotehokkaista teknologioista. Poliittisilla tavoitteilla edistetään siten teknologian kehitystä, koska niillä edistetään jatkuvaa innovointia EU:n merenkulkuun liittyvillä aloilla.

Merenkulun maailmanlaajuisen luonteen vuoksi parhaaksi katsottu vaihtoehto on kaikissa tapauksessa kansainvälinen sääntely. EU:n toinen tärkeä erityistavoite on laatia alueellisia toimintalinjoja, joilla voidaan tukea IMOn yhteydessä tapahtuvaa prosessia ja/tai joilla voidaan edesauttaa toimenpiteitä merenkulusta aiheutuvien päästöjen vähentämiseksi EU:ssa ja koko maailmassa.

3. TOISSIJAISUUSANALYYSI

EU:n tason toimilla voitaisiin huomattavasti vähentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä. EU:n satamista lähteviin ja EU:n satamiin saapuviin matkoihin liittyvät hiilidioksidipäästöt olivat 180 Mt CO₂ vuonna 2010 eli noin viidesosa maailmanlaajuisesta merenkulusta aiheutuvista päästöistä⁹. Tämä kattaa EU:n sisäiset matkat, EU:n satamista lähtevät matkat ensimmäiseen käyntisatamaan EU:n ulkopuolella ja matkat viimeisestä käyntisatamasta EU:n ulkopuolella ensimmäiseen käyntisatamaan EU:ssa.

Koska merenkululla on vahva eurooppalainen ulottuvuus, EU:n tason toimet ovat jäsenvaltioiden tason toimia tehokkaammat; toisessa EU:n jäsenvaltiossa sijaitsevaan satamaan saapuvien tai tällaisesta satamasta lähtevien alusten osuus satamakäynneistä EU:n jäsenvaltioissa on 90 prosenttia. EU:n tason toimilla voidaan myös välttää kilpailun vääristyminen sisämarkkinoilla, koska niiden avulla voidaan varmistaa samojen ympäristövaatimusten soveltaminen EU:n satamissa käyviin aluksiin.

Lisäksi EU:n tason toimilla varmistetaan, että kasvihuonekaasupäästötiedot yhdenmukaistetaan EU:n tasolla, mikä auttaa poistamaan tiedonpuutteesta johtuvan markkinaesteen.

⁸ Eurooppa-neuvoston päätelmät (17.6.2010), EUCO 13/10.

⁹ Perusteena ovat vuoden 2007 luvut.

4. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

4.1. Toimintavaihtoehdon valinta

Koska EU:n lainsäädäntöehdotuksella pyritään näyttämään suuntaa kansainväliselle sääntelylle, on tärkeää työstää sellaisia toimintavaihtoehtoja, jotka voidaan esittää kansainvälisillä foorumeilla. Arvioidut toimintavaihtoehdot perustuvat siksi IMOn yhteydessä esitettyihin ehdotuksiin.

Kansainvälinen kehitys huomioon ottaen komission varapuheenjohtaja Kallas ja komissaari Hedegaard ilmoittivat 1. lokakuuta 2012, että EU:n toimet pannaan täytäntöön vaiheittain. Tässä analyysissä tarkastellaan kuitenkin useita eri toimia, myös markkinapohjaisia toimenpiteitä. Vaiheittaisen lähestymistavan ensimmäinen vaihe kattaa kansainvälisen meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailun ja raportoinnin. Hiilidioksidipäästöjen tarkkailun ja raportoinnin vaikutuksia on siten käsitelty erillisenä toimenpiteenä, vaikka tällainen järjestely onkin ennakoedellytys kaikille toimenpidevaihtoehdoille.

4.2. Arvioitujen toimenpidevaihtoehtojen kuvaus

4.2.1. Vaihtoehto 1: Perusskenaario

Tässä vaihtoehdossa otetaan huomioon ainoastaan jo olemassa olevat toimintalinjat ja lainsäädäntövälineet. Siksi tämän vaihtoehdon ei odoteta poistavan markkinaesteitä. Tässä vaihtoehdossa ei oteta huomioon sitä, että jäsenvaltiot voivat nykyään sisällyttää toimintoja tai laitoksia (aluksia tai satamia) EU:n päästökauppajärjestelmään direktiivin 2003/87/EY 24 artiklan mukaisesti. Yksikään jäsenvaltio ei ole tähän mennessä käyttänyt tätä mahdollisuutta.

4.2.2. Vaihtoehto 2: Päästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen polttoainekulutuksen perusteella

Tarkkailemalla, raportoimalla ja todentamalla päästöjä polttoainekulutuksen perusteella saadaan tarkat tiedot aluksen hiilidioksidipäästöistä. Siksi tällä vaihtoehdolla voidaan poistaa tiedonpuutteesta johtuva markkinaeste. Sillä ei kuitenkaan voida poistaa niitä markkinahäiriöitä, jotka johtuvat kannustimien ristiriitaisuudesta ja rahoituksen puuttumisesta. Tässä vaihtoehdossa alukset suorittavat tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen oman polttoainekulutuksensa perusteella. Tiedot hiilidioksidipäästöistä julkaistaan kannustimena parantaa energiatehokkuutta.

4.2.3. Vaihtoehto 3: Päästömaksu

4.2.3.1. Alavaihtoehto 3 a: Aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden myynnistä perittävä maksu

Tässä vaihtoehdossa päästöjä tarkkaillaan, niistä raportoidaan ja ne todennetaan aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden myynnin perusteella¹⁰. Hiilidioksidipäästöjä rajoitetaan suorittamalla maksuosuus rahastoon (euroa/tCO₂). Mahdollisesta tulojen kierrättämisestä vastaa maksun keräävä jäsenvaltio. Tässä tapauksessa tulot voitaisiin periaatteessa käyttää rahoituksen puuttumisesta johtuvan markkinaesteen poistamiseen.

4.2.3.2. Alavaihtoehto 3 b: Polttoainekulutuksen perusteella perittävä päästövero

Tällä vaihtoehdolla voitaisiin poistaa kaksi markkinaestettä: tiedonpuute ja kannustimien ristiriitaisuus. Periaatteena on, että saadut tulot ohjattaisiin kansalliseen talousarvioon. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin teoriassa ottaa käyttöön myös muita välineitä/toimia rahoituksen

¹⁰ Aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden toimittajat ilmoittavat asianomaiset myyntitiedot verotustarkoituksiin.

puuttumisesta johtuvan markkinaasteen poistamiseksi. Ainoastaan tässä tapauksessa tällä vaihtoehdolla voitaisiin poistaa kaikki markkinaasteet. Tässä vaihtoehdossa (kuten vaihtoehdossa 2) alukset suorittavat tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen oman polttoainekulutuksensa perusteella. Hiilidioksidipäästöjä rajoitetaan maksamalla vero kutakin vapautunutta hiilidioksiditonnia kohden, jotta voidaan luoda kannustimia päästövähennyksiin.

4.2.3.3. Alavaihtoehto 3 c: Maksuosuuksiin perustuva korvausrahasto

Tällä vaihtoehdolla voitaisiin poistaa kaikki markkinaasteet. Tässä vaihtoehdossa (kuten vaihtoehdossa 2) alukset suorittavat tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen oman polttoainekulutuksensa perusteella. Hiilidioksidipäästöjä rajoitetaan maksamalla kiinteämääräinen vapaaehtoinen maksuosuus (euroa/tCO₂), jotta voidaan luoda kannustimia päästövähennyksiin. Merenkulkualalla on yleinen käytäntö, että perustetaan rahastoja ympäristöongelmien ratkaisemiseksi. Voittaisiin perustaa EU:n laajuinen rahasto, joka vastaisi maksuosuuksien keräämisestä ja tulojen kierrättämisestä. Ennakkoehdona tälle on, että kehitetään täydentävä väline (esimerkiksi nopeusrajoitukset) sen varmistamiseksi, että osallistuminen maksuosuuksiin perustuvaan korvausrahastoon on alusten kannalta kaikkein houkuttelevin väline¹¹.

4.2.4. *Vaihtoehto 4: Merenkulkualan päästökauppajärjestelmä*

Kaikki päästökauppajärjestelmän yhteydessä tarkastellut alavaihtoehdot poistaisivat markkinaasteet, jotka johtuvat tiedonpuutteesta ja kannustimien ristiriitaisuudesta. Lisäksi päästökauppajärjestelmällä, johon kuuluu huutokauppa, voitaisiin poistaa myös rahoituksen puuttumisesta johtuva markkinaaste edellyttäen, että otetaan käyttöön asianmukaisia välineitä/toimia. Tässä vaihtoehdossa (kuten vaihtoehdossa 2) alukset suorittavat tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen oman polttoainekulutuksensa perusteella. Hiilidioksidipäästöjä rajoitetaan asettamalla hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoite.

Jos päästöoikeudet, joiden palauttaminen on sallittu, ovat pelkästään merenkulkualaa varten luotuja uusia päästöoikeuksia, järjestelmää kutsutaan suljetuksi. Muussa tapauksessa järjestelmää pidetään avoimena. Päästöoikeudet voidaan myöntää ilmaiseksi tai huutokaupata. Näitä erilaisia alavaihtoehtoja on tarkasteltu tätä vaikutusten arviointia varten.

4.2.5. *Vaihtoehto 5: Tavoitesuuntautunut korvausrahasto*

Tällä vaihtoehdolla voitaisiin poistaa kaikki markkinaasteet. Tässä vaihtoehdossa (kuten vaihtoehdossa 2) alukset suorittavat tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen oman polttoainekulutuksensa perusteella. Koko kaluston on saavutettava päästövähennystavoite. Tässä vaikutusten arvioinnissa oletetaan, että tälle tavoitteelle asetetaan sama painoarvo kuin merenkulun päästökauppajärjestelmässä (vaihtoehto 4). Tavoitteen saavuttaminen varmistetaan siten, että ”korvausrahasto”, joka edustaa koko kalustoa, on velvollinen palauttamaan kompensaaion toimivaltaiselle viranomaiselle niiden meriliikenteen päästöjen mukaisesti, jotka raportoitiin edelliseltä vuodelta. Tämä ”korvausrahasto” on vastuussa kaikkien EU:n satamissa käyvien alusten päästöistä. Kaikkien EU:n satamissa käyvien alusten on oltava tämän rahaston jäseniä.

5. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Tavoite on asetettu vuodelle 2050, mutta taloudellinen, ympäristö- ja sosiaalinen arviointi on tehty pelkästään vuoteen 2030 saakka, koska maailmantalouteen liittyy tätä pidemmällä aikavälillä epävarmuuksia.

¹¹ Tämä järjestelmä olisi suunniteltava siten, että maksuosuuksiin perustuva korvausrahasto olisi käytännössä pääasiallinen väline.

5.1. Ympäristövaikutukset

Kaikissa analysoiduissa vaihtoehdoissa, paitsi perusskenaariossa, saavutetaan päästövähennyksiä (ks. taulukko 1).

Taulukko 1: Päästövähennykset vuoteen 2030 mennessä

	Päästöt vuoteen 2030 mennessä (Mt CO ₂)	Perusskenaarioon verrattuina	Kaikki päästövähennykset yhteensä vuoteen 2030 mennessä (Mt CO ₂)
Vaihtoehto 1 – Perusskenaario	223,0	-	-
Vaihtoehto 2 – Tarkkailu polttoainekulutuksen perusteella	218,5	-2 %	55,9
Vaihtoehto 3 – Päästömaksu			
3 a – Omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden myynnistä perittävä maksu	217,0	-3 %	40,1
3 b – Polttoainekulutuksen perusteella perittävä päästövero	186,8	-16 %	335,4
3 c – Maksuosuuksiin perustuva korvausrahasto	186,8	-16 %	335,4
Vaihtoehto 4 – Merenkulkualan päästökauppajärjestelmä			
Suljettu päästökauppajärjestelmä	175,7	-21 %	377,1
Avoin päästökauppajärjestelmä; päästöoikeudet jaetaan ilmaiseksi	186,7	-16 %	333,8
Avoin päästökauppajärjestelmä; päästöoikeudet huutokaupataan	186,8	-16 %	336,3
Vaihtoehto 5 – Tavoitesuuntautunut korvausrahasto	186,8	-16 %	336,3

Lähde: AEA Technology ja muut, 2012.

Suljetussa päästökauppajärjestelmässä (vaihtoehto 4 a) saavutetut päästövähennykset ovat yhdenmukaiset komission liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa asetetun tavoitteen kanssa. Myös avoimen päästökauppajärjestelmän vaihtoehdoissa (vaihtoehdot 4 b ja 4 c) ja tavoitesuuntautuneen korvausrahaston vaihtoehdossa (vaihtoehto 5) saavutetut päästövähennykset olisivat yhdenmukaiset komission liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa asetetun tavoitteen kanssa, jos alusten omistajat ja liikenteenharjoittajat hankkivat alan ulkopuolelta päästövähennyksiä, jotka ovat peräisin päästökauppajärjestelmästä, jossa päästöjen enimmäismäärää on rajoitettu. Kaikissa muissa

vaihtoehtoissa ei saavuteta sellaisia päästövähennyksiä, jotka olisivat yhdenmukaiset komission liikennepolitiikkaa koskevassa valkoisessa kirjassa asetetun tavoitteen kanssa.

5.2. Taloudelliset vaikutukset

Kaikissa analysoiduissa toimenpidevaihtoehtoissa, paitsi perusskenaariota koskevassa toimenpidevaihtoehdossa, saavutetaan suuria polttoainesäästöjä. Jos polttoainekulutukseen perustuvaa tarkkailua ei oteta huomioon, näihin toimenpidevaihtoehtoihin liittyy vähäisiä ylimääräisiä pääoma- ja toimintakustannuksia. Aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden myynnistä perittävää maksua lukuun ottamatta nämä lisäkustannukset korvautuvat polttoainekustannusten alenemisella, mikä johtaa tällä alalla huomattaviin jopa 52 miljardin euron kokonaisnettosäästöihin vuoteen 2030 mennessä¹².

Taulukko 2: Toimintavaihtoehtoihin liittyvät lisäkustannukset verrattuina perusskenaarioon vuoteen 2030 mennessä, 10 prosentin markkinadiskonttokorko, negatiiviset luvut ilmaisevat kustannussäästöjä

Lisäkustannukset verrattuna perusskenaarioon vuoteen 2030 mennessä		Pääoma-kustannukset	Toiminta-kustannukset (lukuun ottamatta polttoainekustannuksia)	Poltto-aine-kustannukset	Hiili-dioksidi-kustannukset	Kustannukset yhteensä
Polttoainekulutukseen perustuva tarkkailu	Arvo (miljardia euroa)	-	+0,6	-9,4	-	-8,8
	Prosenttia	-	+0,3 %	-2,0 %	-	-0,6 %
Aluksen omaan käyttöön tarkoitettuun polttoaineeseen perustuva maksu	Arvo (miljardia euroa)	+2,5	+1,6	-4,8	+66,7	+66,0
	Prosenttia	+0,4 %	+0,5 %	-0,8 %	-	+4,5 %
Päästövero	Arvo (miljardia euroa)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9
	Prosenttia	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	-	-1,8 %
Maksuosuuteen perustuva korvausrahasto	Arvo (miljardia euroa)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9
	Prosenttia	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	-	-1,8 %
Suljettu päästökauppa-	Arvo (miljardia	+8,4	+0,07	-55,8	-	-47,3

¹² Ricardo-AEA Technology ja muut, 2013.

järjestelmä	euroa)					
	Prosenttia	+1,4 %	+0,02 %	-9,6 %	-	-3,3 %
Avoin päästökauppa-järjestelmä, jossa päästöoikeuksia jaetaan ilmaiseksi	Arvo (miljardia euroa)	+2,8	+0,12	-55,6	+0,7	-52,0
	Prosenttia	+0,4 %	+0,04 %	-9,5 %	-	-3,6 %
Avoin päästökauppa-järjestelmä, jossa päästöoikeudet huutokaupataan	Arvo (miljardia euroa)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Prosenttia	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	-	-1,5 %
Tavoitesuuntautunut korvausrahasto	Arvo (miljardia euroa)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Prosenttia	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	-	-1,5 %

Lähde: AEA Technology ja muut, 2012.

Alusten omistajille ja liikenteenharjoittajille aiheutuva hallinnollinen rasite on hyvin pieni (alle yksi prosenttia vuosittaisista toimintakustannuksista) kaikissa vaihtoehdoissa.

Tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle ei todennäköisesti aiheudu vaikutuksia. Mallinnus osoittaa, ettei mikään näistä toimintavaihtoehdoista vähentäisi EU:ssa ja sen ulkopuolella kaupan pidettävien tavaroiden määrää. Rahtimaksut eivät todennäköisesti nousisi, mutta ne voivat nousta tietyillä väylillä. Yhdentoista erittäin edustavan hyödykkeen (jotka muodostavat 58 prosenttia EU:hun vuonna 2010 tuotujen hyödykkeiden arvosta) arviointi osoitti, että mahdollinen rahtimaksujen nousu ei vaikuta näiden tavaroiden hintoihin. Siksi EU:n taloudelle ei odoteta aiheutuvan merkittäviä vaikutuksia.

Viranomaisille aiheutuvien hallintokustannusten odotetaan jäävän suhteellisen pieniksi (alle kahdeksan miljoonaa euroa vuodessa 27 jäsenvaltiossa). Hallintokustannuksia voitaisiin alentaa entisestään, jos vastuu keskitettäisiin EU:n toimivaltaiselle keskusviranomaiselle ja jos asetus kattaisi ainoastaan vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin alukset.

5.3. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Polttoainekulutukseen perustuvasta tarkkailusta (vaihtoehto 2) ei odoteta koituvan ylimääräisiä yhteiskunnallisia vaikutuksia perusskenaarioon verrattuna, kun taas aluksen omaan käyttöön tarkoitetun polttoaineen myynnistä perittävä maksu (vaihtoehto 3 a) voisi johtaa joidenkin tällaisen polttoaineen toimittajien toiminnan loppumiseen EU:ssa, koska myynti saattaisi laskea jopa 90 prosenttia. Muut vaihtoehdot eivät johtaisi työpaikkojen menetykseen vaan joko hieman lisäisivät tai laskisivat työllisyyttä perusskenaarioon verrattuna.

Koska kaikissa vaihtoehdoissa aluksen omaan käyttöön tarkoitetun polttoaineen kulutus ja siten myös typen ja rikin oksidien sekä hiukkasten määrä vähenee, terveydelle odotetaan aiheutuvan huomattavia myönteisiä vaikutuksia.

6. VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Vaikutusten arviointia koskevien ohjeiden ja yhdeksän markkinapohjaisten toimien suunnittelua koskevan IMO-periaatteen perusteella kehitettiin vaihtoehtojen vertailemiseksi seuraavat kriteerit: kyky poistaa markkinaesteitä, ympäristötehokkuus, haavoittuvuus (altistuminen sääntöjen kiertämiselle / sääntöjen kiertämisen riski), toteutettavuus, merenkulun kilpailukyky, EU:n kilpailukyky, kannustimet kolmansien, muun muassa IMOn, toimenpiteisiin ja yhdenmukaisuus asiaan liittyvien EU:n politiikkojen kanssa.

Tältä pohjalta voidaan todeta, että komission varapuheenjohtajan Kallasin ja komissaari Hedegaardin ehdottaman vaiheittaisen lähestymistavan mukaisesti polttoainekulutuksen tarkkailua (vaihtoehto 2) olisi pidettävä vaihtoehtona, joka on ensimmäinen vaihe ennen muiden toimenpiteiden toteuttamista, jotta saavutetaan selkeästi suurempia hyötyjä talouden, ympäristön ja yhteiskunnan alalla.

Tarkkailun ja raportoinnin täytäntöönpanoa seuraavien vaiheiden osalta on selvää, ettei aluksen omaan käyttöön tarkoitetun polttoaineen myynnistä perittävä maksu (vaihtoehto 3 a) sovellu alueelliseksi toimenpiteeksi, koska siihen liittyy huomattavia kustannuksia, yhteiskunnallisia vaikutuksia ja sääntöjen kiertämisen riski. Muissa toimenpidevaihtoehtoisissa tarkastellaan ongelmien lähteitä¹³ ja saavutetaan ympäristötavoite, vaikkakin eritasoisesti. Kaikissa markkinapohjaisista toimenpiteistä tehtävissä päätöksissä olisi otettava huomioon se vaihtoehto, joka on tulosta IMOn yhteydessä käydyistä keskusteluista.

7. SEURANTA JA ARVIOINTI

Tärkeimmät indikaattorit, joiden avulla edistymistä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä seurataan ja arvioidaan, liittyvät meriliikenteen hiilidioksidipäästöihin. Myös muita indikaattoreita voidaan ottaa huomioon arvioitaessa EU:n lainsäädännön kokonaisvaikutusta.

¹³ Päästöveron (vaihtoehto 2) tapauksessa markkinaesteet voitaisiin poistaa vain, jos jäsenvaltiot ottaisivat käyttöön välineitä, joilla rahoituksen puuttumisesta johtuva markkinaeste voitaisiin poistaa.