



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 28.6.2013
SWD(2013) 236 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidiheite seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013

{ COM(2013) 480 final }
{ SWD(2013) 237 final }

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidiheite seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013

1. PROBLEEMI MÄÄRATLUS

EL on võtnud kindla kohustuse saavutada kliimaeesmärk, mille kohaselt maailma keskmine temperatuur ei tohiks tõusta industriaalühiskonna eelse tasemega võrreldes rohkem kui kaks kraadi Celsiuse järgi. Seetõttu on tööhõive ja majanduskasvu strateegia „Euroopa 2020”¹ üks peamine eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 20 % võrra või sobivate tingimuste korral 30 % võrra². Vastavalt ELi kliima- ja energiapoliitika alastele õigusaktidele³ peaksid heitkoguste vähendamises osalema kõik majandussektorid, sealhulgas rahvusvaheline merelaevandus. Rahvusvaheline laevandus on ainus sektor ja transpordiliik, mille suhtes pole heitkoguste vähendamise eesmärki ELi tasandil veel kehtestatud.

Vaatamata laevade energiatõhususe paranemisele, sealhulgas energiatõhususe indeksi (Energy Efficiency Design Index – EEDI)⁴ kasutuselevõtuga seotud suuremale energiatõhususele, prognoositakse meretranspordist pärit ELi kasvuhoonegaaside heite absoluutkoguse edasist suurenemist. Euroopa meretranspordiga (hõlmab ELi sisemarsruute, ELi saabuvald reise ja ELi väljuvald reise) seotud CO₂ heitkogus tõuseb 2020. aastaks prognooside kohaselt 210 megatonnini (2005. aastaga võrreldes +8 %), 2030. aastaks 223 megatonnini (2005. aastaga võrreldes +15 %) ja 2050. aastaks 271 megatonnini (2005. aastaga võrreldes +39 %)⁵.

Meretranspordi kasvuhoonegaaside heide on otseselt seotud kütusekuluga ning kütus moodustab 33–63 % laevade käituskuludest⁶. Seega oleks viimastel aastatel toimunud kütusehindade pidev tõus pidanud soodustama laevade energiatõhusust suurendavate tehnoloogiliste vahendite kasutuselevõtmist, mille tulemusena oleks praeguste suundumuste jätkumise stsenaariumiga võrreldes vähenenud ka kasvuhoonegaaside heide.

Siiski on viimaste uuringutega⁷ kindlaks tehtud meretranspordis kasutamiseks sobivaid CO₂-heite vähendamise meetmeid, mida ei ole seni rakendatud. Paljude selliste meetmetega kaasneks kogukulude vähenemine, st nendega saavutatav kokkuhoid kütuse arvelt ületaks vajalikku investeeringut. Osaliselt takistavad meetmete rakendamist turutõkked. Põhilised kindlaks tehtud tõkked on i) puudulik teave, ii) lahknevad huvid ja iii) puuduvad rahastamisvõimalused. Kuigi kütusehind on seega põhimõtteliselt oluline ajend, mis peaks soodustama heitkoguste vähendamist, ei piisa sellest laevandussektoris kogu heitkoguste

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

² KOM(2010) 2020, 3.3.2010.

³ Jõupingutuste jagamist käsitleva otsuse nr 406/2009/EÜ põhjendus 2 ja ELi HKSi direktiivi 2009/29/EÜ põhjendus 3.

⁴ Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni 2011. aasta juulis vastu võetud energiatõhususe indeksiga (EEDI) kehtestatakse tehnilised nõuded teatud liiki uute laevade energiatõhususe parandamiseks.

⁵ Ricardo-AEA Technology jt, 2013.

⁶ Ricardo-AEA Technology jt, 2013.

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

vähendamise potentsiaali realiseerimiseks. Samal ajal kaasneb igasuguse CO₂-heidet vähendava poliitikaga ühtlasi ka märkimisväärne kütuse kokkuhoid.

ELi meretranspordiga seotud CO₂ heitkogused kasvavad aga prognooside kohaselt edasi ka turutõkete kõrvaldamise korral. CO₂ heitkoguste suurenemise peamine põhjus on ülemaailmse kaubanduse kasv.

2. EESMÄRGID

Ootuste kohaselt peaks rahvusvaheline meretransport andma panuse strateegia „Euroopa 2020” ja selle juhtalgatuste eesmärkide saavutamisse. Täpsemalt tuleks selles valdkonnas jõuda komisjoni transpordipoliitika valges raamatus kavandatud eesmärgini vähendada meretranspordi punkrikütusest tingitud CO₂ heitkoguseid 2005. aasta tasemega võrreldes 2050. aastaks 40 % võrra (võimaluse korral 50 %).

Lisaks on Euroopa Ülemkogu⁸ 2020. aasta eesmärkidega seoses kindlaks teinud, et kliimamuutuste vastu võitlemise meetmed lisavad keskkonnasäästliku tehnoloogia alaste eriteadmiste suurendamise kaudu majanduskasvu ja töökohtade loomise võimalusi. Seetõttu edendatakse poliitiliste eesmärkidega tehnoloogilist arengut, toetades ELi merelaevandusega seotud valdkondades jätkuvat innovatsiooni.

Lisaks eelistatakse merenduse rahvusvahelise iseloomu tõttu alati rahvusvahelisi eeskirju. Seetõttu on ELi oluline erieesmärk töötada välja piirkondlikud põhimõtted, mis toetaks vastavat protsessi Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) ja/või aitaks rakendada meetmeid ELi ja maailma merelaevanduse heitkoguste vähendamiseks.

3. SUBSIDIAARSUSE ANALÜÜS

ELi tasandi meetmetega saab rahvusvahelisest meretranspordist pärit CO₂-heidet oluliselt vähendada. ELi sadamatest väljunud ja seal lõppenud reisidega seotud CO₂ heitkogused moodustasid 2010. aastal 180 megatonni ehk umbes ühe viiendiku maailma merelaevanduse heitkogustest⁹. See arvestus hõlmab ELi sisereise, ELi sadamatest esimesse ELi välisesse sadamasse väljunud reise ning viimasest ELi välisest sadamast esimesse ELi sadamasse saabunud reise.

ELi tasandi meetmed on tõhusamad kui liikmesriikide tasandi meetmed, kuna laevandusel on tugev üleeuroopaline mõõde, sest 90 % ELi liikmesriikide sadamaküllastustest teevad laevad, mis alustasid teekonda mõne teise ELi liikmesriigi sadamast või on sinna teel. Samuti võivad ELi tasandi meetmed ära hoida siseturu konkurentsimoontonutusi, tagades võrdsed keskkonnavalased piirangud kõigile ELi sadamaid küllastavatele laevadele.

Viimaks tagavad ELi tasandil võetavad meetmed kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta esitatava teabe ühtlustamise kogu ELis, aidates kaasa puuduliku teabega seotud turutõkke kõrvaldamisele.

4. POLIITIKAVALIKUD

4.1. Võimalikud poliitikavalikud

Kuna ELi ettepanek peaks olema rahvusvahelise eeskirja eelkäija, on oluline lähtuda rahvusvahelistel foorumitel esitatud poliitikavalikutest. Seetõttu põhinevad hindamisel käsitletud poliitikavalikud IMOs esitatud olemasoleval ettepanekul.

⁸ Euroopa Ülemkogu järeldused (17. juuni 2010), EUCO 13/10.

⁹ 2007. aasta andmete põhjal.

Kuigi käesolevas analüüsis vaadeldakse mitut meedet, sealhulgas turupõhiseid meetmeid, teatasid asepresident Kallas ja volinik Hedegaard 1. oktoobril 2012. aastal, et seoses rahvusvaheliste arengusuundadega hakatakse ELi meetmeid rakendama etapiviisiliselt. Esimeseks etapiks on rahvusvahelisest meretranspordist pärit CO₂ heitkoguste seire ja aruandlus. Seega on CO₂ heitkoguste seiret ja aruandlust käsitletud mõju hindamisel iseseisva poliitikameetmena, kuigi sellise süsteemi olemasolu on ühtlasi kõigi poliitikavalikute eeltingimus.

4.2. Hinnatud valikuvõimaluste kirjeldus

4.2.1. 1. valikuvõimalus: lähtestsenaarium

Selles valikuvõimaluses arvestatakse üksnes olemasolevate poliitikavahendite ja õigusaktidega. Seetõttu ei kõrvaldaks kõnealuse valikuga tõenäoliselt ühtegi turutõket. Selles ei arvestata liikmesriikidele praegu avatud võimalust lisada tegevusi või käitisi (st laevu või sadamaid) ELi heitkogustega kauplemise süsteemi vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 24. Seni ei ole ükski liikmesriik seda võimalust kasutanud.

4.2.2. 2. valikuvõimalus: kütusekulul põhinev heitkoguste seire, aruandlus ja kontroll

Kütusekulul põhinev heitkoguste seire, aruandlus ja kontroll tagab täpsed andmed laeva CO₂ heitenäitajate kohta. Seega aitab see kõrvaldada puuduliku teabega seotud turutõkke. Sellega ei kõrvaldata siiski lahknevate huvide ja puuduvate rahastamisvõimalustega seotud turutõkkeid. Kõnealuse valiku korral toimub seire, aruandlus ja kontroll laevade lõikes nende kütusekulu põhjal. CO₂ heitkogused avaldatakse eesmärgiga tekitada motivatsiooni laevade energiatõhususe parandamiseks.

4.2.3. 3. valikuvõimalus: heitkoguste maksustamine

4.2.3.1. Variant 3a: punkrikütuse müügi maksustamine

Kõnealune valikuvõimalus põhineb kütusemüügi andmetest lähtuval olemasoleval seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemil¹⁰. CO₂ kogust piiratakse vastavasse fondi tehtavate maksetega (eurodes CO₂ tonni kohta). Teenitud tulu edasise kasutamise otsustaksid maksu koguvad liikmesriigid. Sellisel juhul saaks teenitud tulu teoreetiliselt kasutada puuduvate rahastamisvõimalustega seotud turutõkke kõrvaldamiseks.

4.2.3.2. Variant 3b: kulutatud kütusest tekkinud heitkoguste maksustamine

See valikuvõimalus aitaks kõrvaldada kaks turutõket: puudulik teave ja lahknevad huvid. Saadud tulu suunataks idee järgi riigieelarvesse. Teoreetiliselt võiksid liikmesriigid luua ka muid instrumente/sekkumisvahendeid, et kõrvaldada puudulike rahastamisvõimalustega seotud turutõkked. Ainult sel juhul saaks kõnealuse valikuvõimalusega kõrvaldada kõik turutõkked. Heitkoguste seire, aruandlus ja kontroll toimuks laevade lõikes nende kütusekulu põhjal (sarnaselt 2. valikuvõimalusega). CO₂ kogust piiratakse iga eraldunud CO₂ tonni pealt tasutava maksuga, mis tekitab motivatsiooni heitkoguste vähendamiseks.

4.2.3.3. Variant 3c: osamaksepõhine hüvitusfond

See valikuvõimalus aitaks kõrvaldada kõik turutõkked. Heitkoguste seire, aruandlus ja kontroll toimuks laevade lõikes nende kütusekulu põhjal (sarnaselt 2. valikuvõimalusega). CO₂ kogust piiratakse fikseeritud vabatahtliku osamaksega (eurodes CO₂ tonni kohta), mis tekitab motivatsiooni heitkoguste vähendamiseks. Keskkonnaprobleemide lahendamiseks vahendite eraldamine on merenduses levinud praktika. Võimalik oleks luua kogu ELi hõlmav fond, mis vastutaks osamaksete kogumise ja teenitud tulu kasutamise eest. Selle

¹⁰ Punkrikütuse tarnijad esitavad punkrikütuse müügi aruandeid maksustamise eesmärgil.

valikuvõimaluse eeltingimuseks oleks täiendava meetme (nt kiirusepiirangud vms) kehtestamine, mis motiveeriks laevu osamaksepõhise fondiga liituma¹¹.

4.2.4. 4. valikuvõimalus: meretranspordi heitkogustega kauplemise süsteem

Kõik heitkogustega kauplemise süsteemi puhul kaalutud variandid võimaldaksid kõrvaldada puuduliku teabe ja lahknevate huvidega seotud turutõkked. Lisaks võib heitkogustega kauplemise süsteem koos enampakkumistega kõrvaldada ka puudulike rahastamisvõimalustega seotud turutõkke, kui selle turutõkke kõrvaldamiseks luuakse sobivad instrumendid/sekkumisvahendid. Heitkoguste seire, aruandlus ja kontroll toimuks laevade lõikes nende kütusekulu põhjal (sarnaselt 2. valikuvõimalusega). CO₂ kogust piiratakse CO₂ heitkoguste vähendamise eesmärgi kehtestamisega.

Kui loovutatavad saastekvoodid on ainult merelaevanduse jaoks loodud uued kvoodid, nimetatakse sellist süsteemi suletud süsteemiks. Muul juhul oleks tegemist avatud süsteemiga. Saastekvoote võib jagada ka tasuta või müüa enampakkumisel. Käesolevas mõjuhinnangus käsitletakse nimetatud eri variante.

4.2.5. 5. valikuvõimalus: eesmärgipõhine hüvitusfond

See valikuvõimalus aitaks kõrvaldada kõik turutõkked. Heitkoguste seire, aruandlus ja kontroll toimuks laevade lõikes nende kütusekulu põhjal (sarnaselt 2. valikuvõimalusega). Kõik laevad peavad täitma heitkoguste vähendamise eesmärgi. Käesolevas mõjuhinnangus on eeldatud, et asjaomane eesmärk kehtestatakse meretranspordi heitkogustega kauplemise süsteemiga (4. valikuvõimalus) samal tasemel. Nõuete täitmine tagatakse kõiki laevu esindava hüvitusfondi kohustusega loovutada pädevale asutusele kompensatsiooniühikuid vastavalt meretranspordi sektoris eelmise aasta aruannete kohaselt tekkinud heitkogustele. Selline hüvitusfond vastutaks kõigi ELi sadamaid külastavate laevade heitkoguste eest. Iga ELi sadamat külastav laev peab olema fondiga liitunud.

5. MÕJU HINDAMINE

Kuigi eesmärk on kehtestatud 2050. aastaks, on maailma majanduse pikaajalise ennustamatuse tõttu hinnatud mõju majandusele, keskkonnale ja ühiskonnale aastani 2030.

5.1. Keskkonnamõju

Kõik analüüsitud valikuvõimalused, v.a lähtestsenaariumiga seotud valikuvõimalus, toovad koosa heitkoguste vähenemise (tabel 1).

Tabel 1. Heitkoguste vähenemine 2030. aastaks

	Heitkogused 2030. aastal (megatonni CO ₂)	Võrdlus lähtetasemega	Heitkoguste kumulatiivne vähenemine 2030. aastaks (megatonni CO ₂)
1. valikuvõimalus: lähtestsenaarium	223,0	–	–
2. valikuvõimalus: kütusekulul põhinev seire	218,5	-2 %	55,9

¹¹ Mehhanism tuleks kavandada selliselt, et osamaksepõhine hüvitusfond jääks praktikas kõige tähtsamaks instrumendiks.

3. valikuvõimalus: heitkoguste maksustamine			
3a: punkrikütuse müügi maksustamine	217,0	-3 %	40,1
3b: kulutatud kütusest tekkinud heitkoguste maksustamine	186,8	-16 %	335,4
3c: osamaksepõhine hüvitusfond	186,8	-16 %	335,4
4. valikuvõimalus: meretranspordi heitkogustega kauplemise süsteem			
Suletud süsteem	175,7	-21 %	377,1
Avatud süsteem koos tasuta saastekvootidega	186,7	-16 %	333,8
Avatud süsteem ainult enampakkumisega	186,8	-16 %	336,3
5. valikuvõimalus: eesmärgipõhine hüvitusfond	186,8	-16 %	336,3

Allikas: AEA Technology jt, 2012

Heitkogustega kauplemise suletud süsteemi korral (variant 4a) saavutatav heitkoguste vähenemine vastab komisjoni transpordipoliitika valges raamatus püstitatud eesmärgile. Heitkogustega kauplemise avatud süsteemi variantidega (4b ja 4c) ning eesmärgipõhise hüvitusfondiga (5. valikuvõimalus) saavutatav heitkoguste vähenemine võib samuti vastata komisjoni transpordipoliitika valges raamatus püstitatud eesmärgile juhul, kui laevaomanikud ja -operaatorid ostavad heitkoguste vähendamise ühikuid oma sektori välisest heitkogustega kauplemise süsteemist, kus heitkogused on piiratud. Kõigi ülejäänud valikute korral jääb heitkoguste vähenemine komisjoni transpordipoliitika valges raamatus esitatud eesmärgist väiksemaks.

5.2. Majanduslik mõju

Kõik analüüsitud poliitikavalikud peale lähtetsenaariumi aitavad saavutada olulist kütuse kokkuhoidu. Kõik poliitikavalikud peale kütusekulul põhineva seire tootsid kaasa kapitali- ja tegevuskulude väikese kasvu. Kõigil juhtudel peale punkrikütuse müügi maksustamise kompenseeriks kulude kasvu väiksemad kütusekulud, mille tulemusena tekiks netosummas märkimisväärne kokkuhoid, mis võib 2030. aastaks kogu sektoris ulatuda 52 miljardi euroni¹².

Tabel 2. Poliitikavalikute lisakulud võrdluses lähtetasemega kuni 2030. aastani, kasutades erasektori diskontomäära (10 %). Negatiivsed arvud näitavad kulude kokkuhoidu

Lisakulud võrdluses lähtetasemega kuni 2030. aastani	Kapitali- kulud	Tegevus- kulud (välja arvatud kütuse- kulud)	Kütuse- kulud	CO ₂ - heite kulud	Kulud kokku

¹² Ricardo-AEA jt, 2013.

Kütusekulul põhinev seire	Väärtus (mld eurot)	–	+0,6	-9,4	–	-8,8
	Protsent	–	+0,3 %	-2,0 %	–	-0,6 %
Punkrikütuse müügi maksustamine	Väärtus (mld eurot)	+2,5	+1,6	-4,8	+66,7	+66,0
	Protsent	+0,4 %	+0,5 %	-0,8 %	–	+4,5 %
Heitkoguste maksustamine	Väärtus (mld eurot)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9
	Protsent	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	–	-1,8 %
Osamaksepõhine hüvitusfond	Väärtus (mld eurot)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9
	Protsent	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	–	-1,8 %
Heitkogustega kauplemise suletud süsteem	Väärtus (mld eurot)	+8,4	+0,07	-55,8	–	-47,3
	Protsent	+1,4 %	+0,02 %	-9,6 %	–	-3,3 %
Avatud süsteem koos tasuta saastekvootidega	Väärtus (mld eurot)	+2,8	+0,12	-55,6	+0,7	-52,0
	Protsent	+0,4 %	+0,04 %	-9,5 %	–	-3,6 %
Avatud süsteem ainult enampakkumisega	Väärtus (mld eurot)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Protsent	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	–	-1,5 %
Eesmärgipõhine hüvitusfond	Väärtus (mld eurot)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Protsent	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	–	-1,5 %

Allikas: AEA Technology jt, 2012

Laevaomanike ja -operaatorite halduskoormus on kõigi analüüsitud valikuvõimaluste korral väga väike (alla 1 % aastastest tegevuskuludest).

Mõju kaupade vabale liikumisele tõenäoliselt puudub. Modelleerimine näitab, et ühegi poliitikavaliku korral ei väheneks ELis ja väljaspool seda müüdavate kaupade maht. Kaubaveohindade tõus ei ole tõenäoline, kuid hinnad võivad tõusta teatud kindlatel marsruutidel. Üheteistkümne äärmiselt representatiivse kauba (mille arvele langes 2010. aastal 58 % ELi impordi koguväärtusest) hinnang näitab siiski, et kaubaveohindade võimalik tõus nende hindu ei mõjutaks. Seega ei teki tõenäoliselt olulist mõju ELi majandusele.

Avaliku sektori asutuste halduskulud peaksid jääma üsna väikeseks (alla 8 miljoni euro aastas 27 liikmesriigi kohta). Neid kulusid saaks vähendada, kui meetet haldaks ELi keskne pädev asutus ning määruse reguleerimisalasse kuuluksid ainult laevad kogumahutavusega üle 5 000.

5.3. Sotsiaalne mõju

Kütusekulul põhinev seire (2. valikuvõimalus) ei tekita tõenäoliselt lähtestsenaariumiga võrreldes täiendavat sotsiaalset mõju, samas kui punkrikütuse müügi maksustamine (variant 3a) võib põhjustada mõne ELi punkrikütuse müüja tegevuse lõpetamise, kuna müük võib väheneda kuni 90 %. Ülejäänud valikuvõimalused ei põhjustaks töökohtade kadumist, kuid võivad tööhõivet lähtetasemega võrreldes pisut suurendada või vähendada.

Kuna kõigi valikuvõimaluste korral väheneks punkrikütuse kasutamine ning sellest tingitud NO_x, SO_x ja tahkete osakeste heitkogused, võib eeldada olulist positiivset mõju inimeste tervisele.

6. VALIKUVÕIMALUSTE VÕRDLUS

Arvestades mõju hindamise suuniseid ja IMO turupõhiste meetmete väljatöötamise üheksat põhimõtet, kasutati valikuvõimaluste võrdlemiseks järgmisi kriteeriume: turutõkete kõrvaldamise võime, keskkonnavaline tõhusus, haavatavus (nõuete mittetäitmise üldrisk/oht), täitmise tagamise teostatavus, laevanduse konkurentsivõime, ELi konkurentsivõime, teiste poolte, sealhulgas IMO motiveerimine ning kooskõla ELi seotud poliitikavaldkondadega.

Kokkuvõttes ning vastavalt asepresident Kallase ja volinik Hedegaardi välja pakutud etapiviisilisele tegutsemispõhimõttele tuleks tarbitud kütuse seiret (2. valikuvõimalus) käsitleda esimese vajaliku sammuna, mis tuleks teha enne suuremat majanduslikku, keskkonnavalast ja sotsiaalset kasu toovate muude poliitikavalikute elluviimist.

Seire ja aruandluse rakendamisele järgnevate sammude puhul on selge, et punkrikütuse müügi maksustamine (variant 3a) ei sobi piirkondlikuks meetmeks sellega seotud suurte kulude, sotsiaalse mõju ja nõuete mittetäitmise ohu tõttu. Ülejäänud poliitikavalikud aitavad kõrvaldada probleemide põhjused¹³ ning võimaldavad saavutada keskkonnavalase eesmärgi, ehkki erineval määral. Kõik tulevikus langetatavad otsused turupõhiste meetmete kohta peaksid olema kooskõlas IMO toimuvates aruteludes pinnale jääva valikuga.

7. SEIRE JA HINDAMINE

Meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisel tehtavate edusammude seire ja hindamise põhinäitajad on seotud meretranspordist pärit CO₂-heitega. ELi õigusakti üldise mõju hindamiseks võetakse arvesse ka muid näitajaid.

¹³

Heitkoguste maksustamise korral (3. valik) saaks turutõkked kõrvaldada üksnes juhul, kui liikmesriigid loovad instrumendid puudulike rahastamisvõimalustega seotud turutõkete kõrvaldamiseks.