



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2013 06 28
SWD(2013) 236 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

**Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl jūrų
transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo,
kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013**

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

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

Klimato srityje ES tvirtai įsipareigojo siekti, kad vidutinė temperatūra pasaulyje padidėtų mažiau kaip dviem laipsniais Celsijaus, palyginti su temperatūra, buvusia iki pramoninės revoliucijos. Todėl vienas iš pagrindinių pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategijos „Europa 2020“¹ tikslų – sumažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį bent 20 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, arba 30 proc., jeigu bus tinkamos sąlygos². Pagal ES klimato ir energetikos teisės aktus³ prie šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai, įskaitant tarptautinės jūrų laivybos sektorių. Tarptautinė laivyba – vienintelis sektorius ir transporto rūšis, kuriems ES lygmeniu iki šiol nebuvo taikomas išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslas.

Nepaisant laivų energijos vartojimo efektyvumo didėjimo, įskaitant energijos vartojimo efektyvumo padidėjimą nustačius energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklį (EVEDR)⁴, numatoma, kad absoliutinis ES jūrų transporto išmetamų ŠESD kiekis toliau didės. Numatoma, kad dėl Europos jūrų transporto veiklos (įskaitant ES vidaus maršrutus, atvykimo į ES ir išvykimo iš ES reišius) išmetamas CO₂ kiekis 2020 m. pasieks 210 Mt (8 proc. daugiau nei 2005 m.), 2030 m. – 223 Mt (15 proc. daugiau nei 2005 m.), o 2050 m. – 271 Mt (39 proc. daugiau nei 2005 m.)⁵.

Jūrų transporto išmetamas ŠESD kiekis yra tiesiogiai susijęs su kuro sąnaudomis, o išlaidos kurui sudaro 33–63 proc. laivo eksploatavimo išlaidų⁶. Todėl, pastaraisiais metais gerokai padidėjus kuro kainoms, turėjo būti pradėtos taikyti technologinės laivų energijos vartojimo efektyvumo didinimo priemonės ir taip sumažintas išmetamųjų ŠESD kiekis, palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi.

Tačiau neseniai atlikus tyrimą⁷ nustatyta, kad tam tikros išmetamo CO₂ kiekio mažinimo jūrų laivybos sektoriuje priemonės nėra įgyvendinamos. Bendros daugelio šių priemonių išlaidos yra neigiamos, t. y. jomis sutaupoma daugiau kuro nei patiriama investicinių išlaidų. Iš dalies jos neįgyvendinamos dėl rinkos kliūčių. Pagrindinės nustatytos kliūtys: i) informacijos

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

² COM(2010) 2020, 2010 3 3.

³ Sprendimo dėl pastangų pasidalijimo Nr. 406/2009/EB 2 konstatuojamoji dalis ir Direktyvos 2009/29/EB dėl ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos 3 konstatuojamoji dalis.

⁴ 2011 m. liepos mėn. TJO patvirtintu EVEDR nustatyti techniniai tam tikrų kategorijų naujų laivų energijos vartojimo efektyvumo didinimo reikalavimai.

⁵ *Ricardo-AEA Technology* ir kiti, 2013 m.

⁶ *Ricardo-AEA Technology* ir kiti, 2013 m.

⁷ Tarptautinė jūrų organizacija (TJO), 2009 m., *CE Delft*, 2009 m., *Det Norske Veritas* (DNV), 2010 m.

trūkumas, ii) nevienodos paskatos ir iii) galimybė gauti finansinių išteklių. Taigi, nors mažinti išmetamųjų teršalų kiekį labiausiai skatina kuro kaina, šio akstino nepakanka, kad laivybos sektoriuje būtų išnaudotos visos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo galimybės. Be to, bet kokia politinė priemonė, kuria skatinama mažinti išmetamą CO₂ kiekį, skatinamas ir reikšmingas kuro taupymas.

Numatoma, kad net ir pašalinus rinkos kliūtis, su ES susijęs jūrų transporto išmetamas CO₂ kiekis vis vien didės. Tikroji pagrindinė išmetamo CO₂ kiekio didėjimo priežastis yra auganti pasaulinė prekyba.

2. TIKSLAI

Tikimasi, kad tarptautinis jūrų transportas prisidės prie strategijoje „Europa 2020“ ir jos pavyzdinėse iniciatyvose nustatyto tikslo. Tiksliau sakant, jis turėtų pasiekti Komisijos baltojoje knygoje dėl transporto nustatytą specialųjį tikslą – iki 2050 m. 40 proc. (jeigu įmanoma – 50 proc.) sumažinti dėl jūrų bunkerinio kuro naudojimo ES išmetamo CO₂ kiekį, palyginti su 2005 m. lygiu.

Be to, atsižvelgdama į strategijos „Europa 2020“ tikslus, Europos Vadovų Taryba⁸ nurodė, kad įgyvendinant kovos su klimato kaita veiksmus didės kompetencija efektyvių aplinkosaugos technologijų srityje ir taip bus sudarytos palankios ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo sąlygos. Taigi įgyvendinant politinius tikslus skatinama technologijų plėtra, remiant nuolatinį naujovių diegimą su ES jūrų sektoriumi susijusiose ūkio šakose.

Be to, atsižvelgiant į pasaulinį jūrų sektoriaus pobūdį, visuomet derėtų teikti pirmenybę tarptautiniam reguliavimui. Todėl kitas svarbus ES specialusis tikslas – parengti regioninės politikos kryptis, kuriomis būtų galima paremti Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) veiklą ir (arba) kuria būtų galima paskatinti veiksmus, skirtus mažinti ES ir pasaulio jūrose išmetamų teršalų kiekį.

3. SUBSIDIARUMO ANALIZĖ

ES lygmens veiksmams būtų galima gerokai sumažinti visame pasaulyje jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekį. Vykdam reiskus į ES uostus ir iš jų išmetamo CO₂ kiekis 2010 m. sudarė 180 Mt, t. y. apie penktadalį viso pasaulio jūrose išmetamų teršalų kiekio⁹. Toks kiekis išmetamas per ES vidaus reiskus, reiskus iš ES uostų į pirmąjį už ES ribų esantį įplaukimo uostą ir reiskus iš paskutiniojo už ES ribų esančio uosto į pirmąjį ES uostą.

ES lygmens veiksmai būtų veiksmingesni už valstybių narių lygmens veiksmus atsižvelgiant į didelę europinės dimensijos reikšmę laivybos sektoriuje, nes 90 proc. į ES valstybių narių uostus įplaukiančių laivų yra laivai, atplaukiantys iš kitos ES valstybės narės uosto arba plaukiantys į kitos ES valstybės narės uostą. Be to, ES lygmens veiksmams būtų galima išvengti konkurencijos iškraipymo vidaus rinkoje, nustatant vienodus poveikio aplinkai apribojimus į ES uostus įplaukiantiems laivams.

⁸ Europos Vadovų Tarybos išvada (2010 m. birželio 17 d.), EUCO 13/10.

⁹ Remiantis 2007 m. duomenimis.

ES lygmens veiksmais taip pat būtų ES mastu suderinta informacija, teikiama apie išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kieki, ir taip būtų padedama šalinti su informacijos trūkumu susijusias rinkos kliūtis.

4. POLITIKOS ALTERNATYVOS

4.1. Politikos alternatyvų pasirinkimas

Kadangi siekiama, kad ES pasiūlymas taptų tarptautinio reguliavimo pagrindu, svarbu parengti politikos alternatyvas ir jas pateikti tarptautiniame forumo. Todėl šiame dokumente įvertintos politikos alternatyvos grindžiamos Tarptautinėje jūrų organizacijoje pateiktu pasiūlymu.

Atsižvelgiant į tarptautinę pažangą ir nepaisant to, kad atliekant šią analizę buvo nagrinėjamos įvairios priemonės, įskaitant rinka grindžiamas priemones, 2012 m. spalio 1 d. Komisijos pirmininko pavaduotojas S. Kallasas ir Komisijos narė C. Hedegaard paskelbė nuoseklų ES priemonių įgyvendinimo metodą. Pirmasis šio metodo taikymo etapas – tarptautinio jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekio stebėseną ir ataskaitų teikimas. Todėl, nepaisant to, kad tokia schema yra būtinoji politikos alternatyvos sąlyga, išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo poveikis buvo laikomas savarankiška politikos priemone.

4.2. Vertintų politikos alternatyvų apibūdinimas

4.2.1. 1 alternatyva. Pagrindinis scenarijus

Ši alternatyva grindžiama dabartine politika ir teisinėmis priemonėmis. Todėl nesitikima, kad pasirinkus šią alternatyvą būtų pašalintos rinkos kliūtys. Pagal šią alternatyvą neatsižvelgiama į dabartinę valstybių narių galimybę pagal Direktyvos 2003/87/EB 24 straipsnį į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą įtraukti naujo tipo veiklą arba įrenginius (t. y. laivus arba uostus). Nė viena valstybė narė dar nepasinaudojo šia galimybe.

4.2.2. 2 alternatyva. Išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimas ir tikrinimas remiantis kuro sąnaudomis

Įdiegus išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą remiantis kuro sąnaudomis būtų gauta tikslios informacijos apie laivo išmetamo CO₂ kiekį. Todėl pasinaudojus šia alternatyva būtų pašalinta su informacijos trūkumu susijusi rinkos kliūtis. Tačiau nebūtų pašalintas rinkos nepakankamumas, susijęs su nevienodomis paskatomis ir galimybe gauti finansinių išteklių. Pagal šią alternatyvą stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą vykdytų laivai, remdamiesi kuro sąnaudomis. Siekiant paskatinti energijos vartojimo efektyvumo didinimą, viešai skelbiamas išmesto CO₂ kiekis.

4.2.3. 3 alternatyva. Taršos mokestis

4.2.3.1. 3a variantas. Bunkerinio kuro pardavimo mokestis

Šis alternatyvos variantas grindžiamas esama išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimu ir tikrinimu remiantis parduoto kuro kiekiu¹⁰. Anglies dioksido kiekio ribojimas užtikrinamas į fondą mokamomis įmokomis (EUR / t CO₂). Atsakomybė už įplaukų

¹⁰ Bunkerinio kuro tiekėjai teikia mokestines bunkerinio kuro pardavimo ataskaitas.

panaudojimą tenka mokestį renkančioms valstybėms narėms. Tokiu atveju šios įplaukos teoriškai galėtų būti naudojamos šalinti su galimybe gauti finansinių išteklių susijusias rinkos kliūtis.

4.2.3.2. 3b variantas. Mokestis už sunaudoto kuro keliamą taršą

Pasirinkus šį alternatyvos variantą, būtų pašalintos dvi rinkos kliūtys – informacijos trūkumas ir nevienodos paskatos. Sukaustos įplaukos iš esmės patektų į nacionalinį biudžetą. Tačiau valstybės narės teoriškai galėtų parengti ir kitas priemones ir (arba) intervencinius veiksmus, skirtus šalinti su galimybe gauti finansinių išteklių susijusias rinkos kliūtis. Tik tokiu atveju būtų galima pašalinti visas rinkos kliūtis. Išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą vykdytų laivai, remdamiesi kuro sąnaudomis (kaip ir 2 alternatyvos atveju). Anglies dioksido kiekio ribojimas užtikrinamas už kiekvieną išmestą CO₂ toną mokėtinu mokesčiu, skatinančiu mažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

4.2.3.3. 3c variantas. Įmokomis grindžiamas kompensacijų fondas

Pasirinkus šį alternatyvos variantą, būtų pašalintos visos rinkos kliūtys. Stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą vykdytų laivai, remdamiesi kuro sąnaudomis (kaip ir 2 alternatyvos atveju). Anglies dioksido kiekio ribojimas užtikrinamas nustatyto dydžio savanoriškomis įmokomis (EUR / t CO₂), skatinančiomis mažinti išmetamųjų teršalų kiekį Jūrų sektoriuje įprasta steigti fondus, skirtus spręsti aplinkosaugos problemas. Galėtų būti įsteigtas bendras ES fondas, kuris būtų atsakingas už įmokų rinkimą ir įplaukų panaudojimą. Būtinoji sąlyga – parengti papildomą priemonę (pvz., riboti greitį ir t. t.), kuria būtų užtikrinamas dalyvavimas įmokomis grindžiamame kompensaciniame fonde – laivams patrauklesnėje priemonėje¹¹.

4.2.4. 4 alternatyva. Jūrų sektoriuje taikoma apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema

Pagal visus apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema grindžiamus alternatyvos variantus būtų išspręstos su informacijos gavimo galimybėmis ir nevienodomis paskatomis susijusios rinkos kliūtys. Be to, jeigu būtų parengtos tinkamos priemonės ir (arba) intervenciniai veiksmai, skirti šalinti šias rinkos kliūtis, taikant apyvartinių taršos leidimų sistemą, pagal kurią būtų rengiami aukcionai, taip pat būtų pašalinta rinkos kliūtis, susijusi su galimybe gauti finansinių išteklių. Išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą vykdytų laivai, remdamiesi kuro sąnaudomis (kaip ir 2 alternatyvos atveju). Anglies dioksido kiekio ribojimas užtikrinamas nustatant išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslą.

Jeigu leidžiama grąžinti tik naujus jūrų sektoriui suteiktus leidimus, sistema vadinama uždara. Priešingu atveju ji laikoma atvira sistema. Leidimai gali būti suteikiami nemokamai arba parduodami aukcione. Atliekant šį poveikio vertinimą, svarstyti trys skirtingi variantai.

4.2.5. 5 alternatyva. Tikslais grindžiamas kompensacijų fondas

Pasirinkus šią alternatyvą, būtų pašalintos visos rinkos kliūtys. Išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą vykdytų laivai, remdamiesi kuro sąnaudomis (kaip ir 2 alternatyvos atveju). Visas laivynas privalo pasiekti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslą. Atliekant šį poveikio vertinimą, daryta prielaida, kad tikslas būtų nustatomas tokiu pat jūrų sektoriuje taikomos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos lygmeniu (4 alternatyva). Reikalavimų laikymasis užtikrinamas nustatant įpareigojimą dėl

¹¹ Mechanizmas turėtų būti suprojektuotas taip, kad įmokomis grindžiamas kompensacinis fondas iš tikrųjų išliktų pagrindinė priemonė.

kompensacinio fondo, skirto visam laivynui, kad kompetentingai institucijai pagal ankstesniųjų metų ataskaitose nurodytus jūrų transporto sektoriuje išmetų teršalų kiekius būtų galima grąžinti kompensacinius vienetus. Kompensacinis fondas prisiima atsakomybę už visų į ES uostus įplaukančių laivų išmetamų teršalų kiekį. Kiekvienas į ES uostą įplaukiantis laivas turi būti šio fondo narys.

5. POVEIKIO VERTINIMAS

Net jeigu tikslas būtų nustatomas laikotarpiui iki 2050 m., ekonominis, poveikio aplinkai ir socialinis vertinimas atliktas remiantis laikotarpiu iki 2030 m., atsižvelgiant į neaiškumus, susijusius su ilgalaikėmis pasaulio ekonomikos perspektyvomis.

5.1. Poveikis aplinkai

Pasirinkus bet kurią iš alternatyvų, išskyrus pagrindinę, būtų gerokai sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis (žr. toliau pateiktą 1 lentelę).

1 lentelė. Išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas iki 2030 m.

	Teršalų, išmetamų iki 2030 m., kiekis (Mt CO ₂)	Palyginti su pagrindiniu scenarijumi	Bendras išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas iki 2030 m. (Mt CO ₂)
1 alternatyva. Pagrindinis scenarijus	223,0	-	-
2 alternatyva. Kuro sąnaudomis grindžiama stebėsena	218,5	-2 %	55,9
3 alternatyva. Taršos mokestis			
3a variantas. Bunkerinio kuro pardavimo mokestis	217,0	-3 %	40,1
3b variantas. Mokestis už sunaudoto kuro keliamą taršą	186,8	-16 %	335,4
3c variantas. Įmokomis grindžiamas kompensacijų fondas	186,8	-16 %	335,4
4 alternatyva. Jūrų sektoriuje taikoma prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema			
Uždara prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema	175,7	-21 %	377,1
Atvira prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema skiriant nemokamus leidimus	186,7	-16 %	333,8
Atvira prekybos apyvartiniais taršos leidimais	186,8	-16 %	336,3

sistema visada rengiant aukcionus			
5 alternatyva. Tikslais grindžiamas kompensacijų fondas	186,8	-16 %	336,3

Šaltinis – „AEA Technology“ ir kiti, 2012 m.

Išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas taikant uždara prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistemą (4a variantas) atitinka Komisijos baltojoje knygoje dėl transporto keliamą tikslą. Išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas taikant atvira prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistemą (4b ir 4c variantai) ir tikslais grindžiamas kompensacinis fondas (5 alternatyva) taip pat galėtų atitikti Komisijos baltojoje knygoje dėl transporto keliamą tikslą, jeigu laivų savininkai ir operatoriai pirktų kitų sektorių apyvartinius taršos leidimus, parduodamus pagal prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistemą, nustačius viršutinę išmetamųjų teršalų kiekio ribą. Pagal visas kitas alternatyvas išmetamųjų teršalų kiekis mažinamas nepakankamai, kad atitiktų Komisijos baltojoje knygoje dėl transporto keliamą tikslą.

5.2. Ekonominis poveikis

Pasirinkus bet kurią išnagrinėtą alternatyvą, išskyrus pagrindinę, būtų gerokai sutaupyta kuro. Be kuro sąnaudomis grindžiamos stebėsenos, įgyvendinus politikos alternatyvas būtų patirta nedidelių papildomų kapitalo ir veiklos išlaidų. Išskyrus bunkerinio kuro pardavimo mokesčio variantą, šios papildomos išlaidos būtų kompensuotos kuro išlaidų sumažėjimu, dėl kurio sektoriuje iki 2030 m. būtų sutaupyta didelė bendra suma – apie 52 mlrd. EUR¹².

2 lentelė. Politikos alternatyvų papildomos išlaidos, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, iki 2030 m., taikant privataus sektoriaus diskonto normą (10 proc.); neigiami skaičiai reiškia sutaupytas išlaidas

Papildomos išlaidos, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, iki 2030 m.		Kapitalo išlaidos	Veiklos išlaidos (išskyrus išlaidas kurui)	Išlaidos kurui	Anglies dvideginio išmetimo išlaidos	Iš viso išlaidų
Kuro sąnaudomis grindžiama stebėseną	Vertė (mlrd. EUR)	-	+0,6	-9,4	-	-8,8
	Procentinis pokytis	-	+0,3 %	-2,0 %	-	-0,6 %
Bunkerinio kuro pardavimo mokestis	Vertė (mlrd. EUR)	+2,5	+1,6	-4,8	+66,7	+66,0
	Procentinis pokytis	+0,4 %	+0,5 %	-0,8 %	-	+4,5 %
Taršos mokestis	Vertė (mlrd. EUR)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9

¹² Ricardo-AEA ir kiti, 2013 m.

	Procentinis pokytis	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	-	-1,8 %
Įmokomis grindžiamas kompensacijų fondas	Vertė (mlrd. EUR)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9
	Procentinis pokytis	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	-	-1,8 %
Uždara prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema	Vertė (mlrd. EUR)	+8,4	+0,07	-55,8	-	-47,3
	Procentinis pokytis	+1,4 %	+0,02 %	-9,6 %	-	-3,3 %
Atvira prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema skiriant nemokamus leidimus	Vertė (mlrd. EUR)	+2,8	+0,12	-55,6	+0,7	-52,0
	Procentinis pokytis	+0,4 %	+0,04 %	-9,5 %	-	-3,6 %
Atvira prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistema visada rengiant aukcionus	Vertė (mlrd. EUR)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Procentinis pokytis	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	-	-1,5 %
Tikslais grindžiamas kompensacijų fondas	Vertė (mlrd. EUR)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Procentinis pokytis	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	-	-1,5 %

Šaltinis – „AEA Technology“ ir kiti, 2012 m.

Pagal bet kurią išnagrinėtą politikos alternatyvą laivų operatoriams ir savininkams tenkanti administracinė našta būtų labai maža (mažesnė nei 1 proc. metinių veiklos išlaidų).

Laisvas prekių judėjimas veikiausiai nebūtų trikdomas. Modeliuojant nustatyta, kad nė pagal vieną politikos alternatyvą nesumažėtų prekybos apimtys Europos Sąjungoje ir už jos ribų. Vežimo kainos veikiausiai nepadidėtų, nors vežant tam tikrais maršrutais jos gali ir padidėti. Visgi įvertinus vienuolikos dažniausiai gabenamų rūšių prekes (sudarančias 58 proc. 2010 m. ES importo vertės) nustatyta, kad galimas vežimo kainų padidėjimas neturėtų įtakos tų prekių kainoms. Todėl numatoma, kad ES ekonomikai didelio poveikio nebūtų padaryta.

Numatoma, kad valdžios institucijoms tenkančios administracinės išlaidos būtų pakankamai mažos (mažesnės nei 8 mln. EUR per metus 27-iose valstybėse narėse). Šias išlaidas būtų galima sumažinti, jeigu atsakomybė būtų pavesta ES centrinei kompetentingai institucijai ir jeigu reglamentas būtų taikomas tik didesniems nei 5 000 bruto tonų laivams.

5.3. Socialinis poveikis

Numatoma, kad kuro sąnaudomis grindžiama stebėseną (2 alternatyva) neturėtų papildomo socialinio poveikio pagrindiniam scenarijui, o taikant bunkerinio kuro pardavimo mokestį (3a variantas) kai kuriems ES bunkerinio kuro tiekėjams gali tekti nutraukti veiklą, nes pardavimo apimtis gali sumažėti net 90 proc. Pasirinkus bet kurią kitą alternatyvą, darbo vietų nesumažėtų, tačiau šiek tiek sumažėtų arba padidėtų užimtumas, palyginti su pagrindiniu scenarijumi.

Kadangi pagal visas alternatyvas sumažėtų bunkerinio kuro sąnaudos ir atitinkamai sumažėtų išmetamų NO_x, SO_x ir kietųjų dalelių kiekiai, galima tikėtis, kad didelio teigiamo poveikio sveikatai.

6. ALTERNATYVŲ PALYGINIMAS

Atsižvelgiant į poveikio vertinimo gaires ir devynis TJO nustatytus rinka grindžiamų priemonių rengimo principus, nustatyti tokie alternatyvų palyginimo kriterijai: geba šalinti rinkos kliūtis, aplinkosauginis veiksmingumas, pažeidžiamumas (vengimo galimybės ir (arba) rizika), galimybė užtikrinti reikalavimų laikymąsi, laivybos konkurencingumas, ES konkurencingumas, kitų šalių, įskaitant TJO, veiksmų skatinimas ir derėjimas su susijusiomis ES politikos kryptimis.

Remiantis Komisijos pirmininko pavaduotojo S. Kallaso ir Komisijos narės C. Hedegaard pasiūlytu nuosekliu metodu padaryta išvada, kad kuro sąnaudų stebėseną (2 alternatyva) turėtų būti laikoma alternatyva, taikytina kaip būtinas pirmasis kitų politikos alternatyvų įgyvendinimo etapas, siekiant didesnės naudos ekonominio, socialinio poveikio ir poveikio aplinkai atžvilgiu.

Svarstant kitus etapus, taikytinus įdiegus stebėseną ir ataskaitų teikimą, akivaizdu, kad bunkerinio kuro pardavimo mokestis (3a variantas) dėl didelių susijusių išlaidų, socialinio poveikio ir vengimo rizikos nėra tinkamas taikyti kaip regioninė priemonė. Įgyvendinant kitas politikos alternatyvas būtų šalinamos problemų priežastys¹³ ir pasiektas aplinkosaugos tikslas, nors ir kitokiu lygiu. Bet koks galimas sprendimas dėl rinka grindžiamų priemonių turėtų būti derinamas su alternatyva, rengiama per atitinkamus TJO svarstymus.

7. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Pagrindiniai jūrų transporto išmetamų ŠESD kiekio mažinimo pažangos stebėsenos ir vertinimo rodikliai yra susiję su jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekiu. Bus svarstomi ir kiti rodikliai, skirti įvertinti bendrą ES teisės aktų poveikį.

¹³ Taikant taršos mokestį (2 alternatyva) rinkos kliūtys būtų pašalintos tik tuo atveju, jeigu valstybės narės parengtų priemones, kuriomis būtų pašalinta su galimybe gauti finansinių išteklių susijusi rinkos kliūtis.