

Strasbūras, 2018 01 16
SWD(2018) 22 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos

**dėl uosto priėmimo įrenginių, į kuriuos pristatomos laivų atliekos, kuria panaikinama
Direktyva 2000/59/EB ir iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ir Direktyva
2010/65/ES**

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

Santraukos lentelė (ne daugiau kaip 2 psl.)
Direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams, persvarstymo poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
1. Atliekų išmetimas į jūrą daro žalą jūros aplinkai. Per metus apytikriai išmetama: naftingų atliekų – 31 tūkst. m³, nuotekų – 136 tūkst. m³, šiukšlių – 60-300 tūkst. tonų. 2. Administracinė našta (maždaug 127 mln. EUR per metus), susijusi su direktyvos įgyvendinimu, daro neigiamą poveikį jūrų transporto veiklai.
Ką reikėtų pasiekti?
1. Užtikrinti jūros apsaugą mažinant laivuose susidarančių atliekų išmetimą į jūrą ir prisidėti prie bendrųjų žiedinės ekonomikos tikslų siekimo. 2. Sudaryti palankesnes jūrų transporto veiklos sąlygas mažinant administracinę naštą.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?
ES lygmens veiksmai yra būtini, siekiant: - nuosekliau taikyti laivų sukeltos taršos problemai spręsti skirtas tarptautiniu lygmeniu priimtas taisykles (MARPOL konvenciją); - sudaryti vienodas veiklos sąlygas uostams ir uostų naudotojams, kad būtų padidintas sektoriaus konkurencingumas.
B. Sprendimai
Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, tai kodėl?
1 galimybė – atskaitos scenarijus; 2 galimybė – minimalus persvarstymas: tikslinės iniciatyvos ir nedideli teisiniai pakeitimai; 3 galimybė – direktyvos suvienodinimas su MARPOL konvencija: direktyva labiau suvienodinama su MARPOL konvencija, visų pirma nuostatos dėl neteisėto atliekų išmetimo į jūrą, o uosto priėmimo įrenginių inspektavimas įtraukiamas į uosto valstybės kontrolę; 4 galimybė – už MARPOL konvencijos tvarką griežtesnės uosto priėmimo įrenginių reglamentavimo tvarkos nustatymas: nustatoma už MARPOL konvencijos tvarką griežtesnė uosto priėmimo įrenginių reglamentavimo tvarka: <i>visos</i> laivų atliekos turėtų būti pristatomos privaloma tvarka; 3B ir 4B galimybių variantai – jūrų šiukšlinimas: sprendžiama šiukšlių išmetimo iš laivų į jūrą problema. Būtų persvarstytos žvejybos ir pramoginiams laivams taikomos direktyvos nuostatos. Priimtinausia politikos galimybė yra 3B galimybė (direktyvos suderinimas su MARPOL konvencija, daugiau dėmesio skiriant jūrų šiukšlinimo problemai).
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Visos suinteresuotosios šalys palankiai vertina direktyvos persvarstymą ir sutinka, kad ES lygmens taisyklės būtų labiau suvienodintos. - Kai kurie uostai nesutinka, kad būtų taikomas 100 % netiesioginis mokestis už šiukšles ir pageidauja, kad būtų supaprastinti pagrindiniai išlaidų padengimo principai (3 ir 4 galimybės). - Uostų naudotojai ragina užtikrinti didesnį atliekų tvarkymo mokesčių skaidrumą, patobulinti konsultacijų procedūras ir labiau suvienodinti išimčių tvarką (3 ir 4 politikos galimybės). - Dauguma suinteresuotųjų šalių palankiai vertina siūlymą labiau suvienodinti direktyvą (taikymo sritį ir apibrėžtis) su MARPOL konvencija (3 galimybė). Kadangi 3B galimybė padėtų siekti abiejų bendrųjų tikslų, tokia politikos galimybei pritaria daugiausia suinteresuotųjų šalių.
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
Poveikis aplinkai. Neteisėto atliekų išmetimo į jūrą atvejų gerokai sumažėtų, o tai būtų gera paspartis žiedinei ekonomikai. Kiekybiškai įvertinti naudą aplinkai sunku, tačiau, sprendžiant pagal paplūdimių valymo išlaidas ir žalą žvejybos sektoriui, ta nauda būtų didelė. Ekonominis poveikis. Vykdomo užtikrinimo išlaidos sumažėtų maždaug 286 tūkst. EUR, o administracinė našta – maždaug 6,5 mln. EUR.

Socialinis poveikis. Turėtų būti sukurta naujų darbo vietų atliekų tvarkymo ir turizmo sektoriuose, be to, visuomenė būtų geriau informuota apie į jūrą iš laivų išmetamų šiukšlių poveikį aplinkai.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?
- Atitikties užtikrinimo išlaidos, susijusios su atskiro atliekų rinkimo sistemų uostuose kūrimu, aprūpinimu įrenginiais, skirtais plautuvų atliekoms priimti, ir 100 proc. netiesioginio mokesčio už šiukšles taikymu. - Eksplotacinės išlaidos, susijusios su paskatų sistemų taikymu, konsultacijų dėl atliekų priėmimo ir tvarkymo planų priėmimo ar persvarstymo rengimu.
Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?
Galima tikėtis, kad toliau nurodytiems subjektams atsiras daugiau verslo galimybių ir bus padarytas poveikis jų konkurencingumui: uosto priėmimo įrenginių operatoriams , tarp kurių yra mažųjų ir vidutinių įmonių, ir žvejybos ir pramoninės laivybos sektoriaus įmonėms , tarp kurių yra daugiausia MVĮ.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?
Ne. Reglamentavimo išlaidos turėtų būti nedidelės, o jas kompensuotų numatomas didesnis efektyvumas.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Teigiamas poveikis inovacijoms ir konkurencingumui , visų pirma dėl to, kad bus toliau plėtojama ekologiško laivo koncepcija ir geriau tvarkomos atliekos uostuose.
Proporcingumo principas
Tinkamiausia galimybė neviršijama to, kas būtina politikos tikslams pasiekti.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma?
Persvarstyta direktyva turėtų būti peržiūrima praėjus septyneriems metams nuo jos įsigaliojimo, o tokia peržiūra būtų grindžiama pagrindinių pažangos rodiklių rinkiniu.