



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.7.26
SEK(2011) 959 galutinis

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie dokumento

**Pasiūlymas dėl
EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 94/25/EB dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės
aktų, susijusių su pramoginiais laivais, suderinimo su paskutiniais pakeitimais,
padarytais Direktyva 2003/44/EB**

{KOM(2011) 456 galutinis}
{SEK(2011) 958 galutinis}

1. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS

Pramoginių laivų direktyva 94/25/EB reglamentuoja sportui ir laisvalaikiui skirtų laivų pateikimą ES rinkai. Joje nustatyti esminiai saugos reikalavimai. Iš dalies pakeistoje Direktyvoje 2003/44/EB nustatyti specialūs pramoginių laivų variklių išmetalų, visų pirma angliavandenilių (HC), azoto oksidų (NOx) ir kietųjų dalelių (PM), ir laivų skleidžiamo triukšmo reikalavimai.

Nepaisant to, kad pramoginių laivų teršalai sudaro mažą ES oro teršalų dalį palyginti su kitais taršos šaltiniais, tam tikrose teritorijose (visų pirma ežeruose ir kai kuriose pajūrio teritorijose) tam tikrais piko laikotarpiais (vasarą) šių laivų išmetalų kiekis gali būti didelis. Šiose teritorijose ypač NOx koncentracija gali viršyti aplinkos kokybės standartus.

Daugelis pramoginių laivų gamintojų vykdo veiklą ES rinkoje ir JAV rinkoje – šiose dviejose rinkose parduodama du trečdaliai pasaulyje pagaminamų pramoginių laivų variklių. Variklių išmetalus reglamentuojantys JAV teisės aktai yra griežtesni už galiojančias ES taisykles. Kai kurios ES valstybės narės ėmėsi pastangų sumažinti pramoginių laivų išmetalų kiekį, jos nustatė vietos (nacionalinio lygmens) priemones, ribojančias greitį arba draudžiančias naudoti laivus tam tikrose teritorijose. Siekiant geriau apsaugoti aplinką, užtikrinti pasaulinės pramoginių laivų rinkos veikimą ir užkirsti kelią pavienėms nacionalinėms priemonėms, dėl kurių vyksta vidaus rinkos susiskaidymas, būtina įvertinti, ar reikėtų ES lygmeniu sugriežtinti variklių išmetalų kiekio ir skleidžiamo triukšmo reikalavimus. Be to, reikėtų atsižvelgti į MVĮ pažeidžiamumą, nes pramoginių laivų sektorių daugiausia sudaro mažosios ir vidutinės įmonės (daugiau kaip 95 % įmonių yra MVĮ).

2. SUBSIDIARUMO ANALIZĖ

Pasiūlymu laikomasi subsidiarumo principo, nes direktyvoje suderinamas pramoginių laivų pateikimas rinkai, o valstybės narės pavieniui negali imtis veiksmų dėl saugos reikalavimų bei variklių išmetalų kiekį ir skleidžiamą triukšmą ribojančių reikalavimų.

3. TIKSLAI

Bendras šios iniciatyvos tikslas – labiau padidinti pramoginių laivų aplinkosauginį veiksmingumą ir taip geriau apsaugoti aplinką ir žmonių sveikatą, taip pat užtikrinti vienodas reguliavimo sąlygas pagrindinių ES prekybos partnerių atžvilgiu ir sklandų pramoginių laivų vidaus rinkos veikimą.

BENDRIEJI	SPECIFINIAI	VEIKLOS
Apsaugoti aplinką ir žmonių sveikatą	Padidinti pramoginių laivų aplinkosauginį veiksmingumą	Persvarstyti variklių išmetalų ribas Persvarstyti skleidžiamo triukšmo ribas

		Persvarstyti pramoginių laivų saugos charakteristikas
Pagerinti vidaus rinkos veikimą	Užkirsti kelią vidaus rinkos susiskaidymui, kuris vyksta dėl skirtingų nacionalinių reikalavimų, nustatytų pramoginių laivų charakteristikoms	Persvarstyti variklių išmetalų ribas
	Apsaugoti pažeidžiamas įmones (visų pirma MVI), kad laikantis naujų teisės aktų nepablogėtų jų padėtis rinkoje ir nebūtų naikinamos darbo vietos	Nustatyti švelninimo priemones, skirtas labiausiai pažeidžiamiems Europos pramoginių laivų rinkos dalyviams (MVI)
	Suteikti ES pramoginių laivų pramonei ir piliečiams teisinio tikrumo	Suderinti pramoginių laivų direktyvą su nauja teisine sistema
Skatinti išmetalų ribinių verčių suderinimą pasaulio mastu	Sumažinti papildomas atitikties sąnaudas dėl taikomų skirtingų reguliavimo režimų	Persvarstyti variklių išmetalų ribas

4. POLITIKOS GALIMYBĖS

Buvo apsvarstytos įvairios galimybės minėtiems tikslams pasiekti. Kai kurios galimybės, kaip antai savireguliacija variklių išmetalų atveju (savanoriškas pramonės kodeksas) arba esamų ES veiksmų nutraukimas panaikinant direktyvoje nustatytas variklių išmetalų ir skleidžiamo triukšmo ribas ir tik ženklavimo reikalavimus, buvo atmetos ankstesniu etapu, nes jos akivaizdžiai netinka nustatytoms problemoms spręsti. Pateikiamos toliau svarstytinos galimybės.

A. Variklių išmetalų ribos

1 galimybė – nieko nekeisti

Paliekamos galiojančios direktyvoje nustatytos variklių išmetalų ribos.

2 galimybė – griežtesnės variklių išmetalų ribos (II etapas)

Įvertinta galimybė nustatyti variklių išmetalų ribų II etapą. Buvo analizuoti 5 galimi scenarijai. 1 scenarijus grindžiamas visų benzininių kibirkštinio uždegimo (SI) variklių I etapo ribų suderinimu, suderinamos dyzeliniams slėginio uždegimo (CI) varikliams nustatytos ribos su galiojančiomis Direktyvos 97/68/EB dėl ne kelių mobiliųjų mašinų taisyklėmis. Pagal 2–4 scenarijus taikant skirtingo griežtumo laipsnius SI varikliams nustatytos ribos suderinamos su JAV standartais, o CI varikliams nustatytos ribos suderinamos su ES teisės aktais, susijusiais su direktyva dėl ne kelių mobiliųjų mašinų. Pagal 5 scenarijų SI ir CI varikliams nustatytos ribos suderinamos su JAV reikalavimais. 5 scenarijus kaip tinkamiausias buvo atrinktas tolesniam vertinimui ir poveikio analizėje įvardytas kaip 2 galimybė.

3 galimybė – griežtesnės variklių išmetalų ribos (II etapas) kartu su pramonei skirtomis švelninimo priemonėmis

Ši galimybė grindžiama 2 galimybe, bet toliau išskaidyta į 3 variantus, pagal kuriuos nustatomos griežtesnių išmetalų ribų neigiamo ekonominio ir socialinio poveikio švelninimo priemonės.

3 galimybės 1 variantas – taikyti lankstumo schemą

Griežtesnių variklių išmetalų ribų poveikis galėtų būti sušvelnintas įdiegus lankstumo schemą, kaip nustatyta Direktyvos 97/68/EB 4 straipsnyje. Tokiu būdu variklių gamintojai galėtų pateikti rinkai ribotą skaičių pramoginių laivų variklių, atitinkančių ankstesnio etapo išmetalų ribas net ir įsigaliojus naujoms išmetalų ribinėms vertėms.

3 galimybės 2 variantas – visiems variklių gamintojams taikyti pereinamąjį laikotarpį (3 metai)

Pagal šią galimybę įsigaliojus direktyvai būtų taikomas trejų metų pereinamasis laikotarpis, kad pramonės sektorius galėtų pritaikyti variklius prie naujų technologijų. Šis laikotarpis prasidėtų įsigaliojus direktyvai, tai reiškia, kad apytikriai dvejų metų laikotarpis sutaptų su direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpiu, o likę vieneri metai būtų skirti pritaikymui.

3 galimybės 3 variantas – visiems variklių gamintojams taikyti pereinamąjį laikotarpį + specialų pereinamąjį laikotarpį mažiems ir vidutiniams variklių gamintojams, ES rinkai teikianiems užbortinius SI variklius, kurių galingumas ne didesnis kaip 15 kW (3+3 metai)

Pasirinkus šią galimybę pereinamasis laikotarpis kaip variklių gamintojams skirta bendro pobūdžio švelninimo priemonė būtų derinamas su specialiąja priemone, skirta MVI, nes šios įmonės (kaip parodė MVI bandymas) sunkiausiai pakeltų atitikties sąnaudas.

B. Variklių skleidžiamo triukšmo ribos

1 galimybė – nieko nekeisti

Paliekamos galiojančios direktyvoje nustatytos skleidžiamo triukšmo ribos.

2 galimybė – griežtesnės skleidžiamo triukšmo ribos

Būtų sugriežtintos dabartinės ES lygmens skleidžiamo triukšmo ribos, kuriomis reguliuojamas pramoginių laivų skleidžiamas garsas.

C. Pramoginių laivų direktyvos suderinimas su nauja teisine sistema

Priėmus Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ir Sprendimą 768/2008/EB, Pramoginių laivų direktyvą būtina suderinti su naujos teisinės sistemos principais. Iš esmės tai reiškia, kad reikalingos nuostatos dėl ūkinės veiklos vykdytojų prievolių, atitikties vertinimo įstaigų bei rinkos priežiūros institucijų kompetencijos, naujų atitikties vertinimo modulių ir CE ženklo statuso.

5. POVEIKIO ANALIZĖ

A. Griežtesnių variklių išmetalų ribų poveikis

1 galimybė – ribų nekeisti

Labiausiai nerimaujama dėl šios galimybės poveikio aplinkai ir verslui. Pirma, trumpuoju laikotarpiu pajūrio uostuose NOx koncentracija gali viršyti aplinkos kokybės standartus. Antra, jeigu būtų toliau taikomos galiojančios ribos, variklių gamintojai gali būti pastūmėti įmontuoti I etapo reikalavimus atitinkančius labiau teršiančius variklius, o ne mažiau teršiančius, bet brangesnius variklius, atitinkančius JAV standartus. Galiausiai su šia galimybe siejama vidaus rinkos susiskaidymo rizika, nes greičiausiai būtų priimtose įvairios regioninės taisyklės dėl greičio apribojimų ir pan.

2 galimybė – variklių išmetalų ribų II etapas

Apribojus variklių išmetalų ribas ir suderinus pramoginių laivų varikliams ES ir JAV nustatytas ribas, ne tik būtų geriau apsaugota aplinka, bet taip pat labai išaugtų variklių gamintojų atitikties sąnaudos.

Žalos, kurios pavyktų išvengti, vertė, per metus, palyginti su 1 galimybe

	Vidutinė metinė sutaupyta suma dėl išvengtos žalos (mln. EUR/ išmetalų (NOx) tonai	Vidutinė metinė sutaupyta suma dėl išvengtos žalos (mln. EUR/ išmetalų (PM) tonai
2 galimybė. II etapas	9,5 mln. EUR – 45,5 mln. EUR	3,2 mln. EUR – 18,2 mln. EUR

Bendrų atitikties sąnaudų įvertinimas, per metus

	CI varikliai	SI varikliai
2 galimybė – II etapas	5,7 mln. EUR – 19 mln. EUR	5,1 mln. EUR – 10,6 mln. EUR

3 galimybė – variklių išmetalų ribų II etapas, kartu taikant variklių gamintojams skirtas įvairių rūšių švelninimo priemonės

Norint laikytis griežtesnių išmetalų standartų, reikės papildomų sąnaudų. Todėl buvo įvertintos ekonominių ir socialinių sąnaudų mažinimo priemonės.

3 galimybės 1 variantas – taikyti lankstumo schemą

Lankstumo schemos taikymo variantas nebuvo paliktas. Ši schema skirta specifinei situacijai, kai originalios įrangos gamintojams reikia papildomo laiko, kad įranga būtų suprojektuota ją pritaikant prie sukurtų naujų variklių, bet ji neskirta patiems variklių gamintojams.

3 galimybės 2 variantas – visiems variklių gamintojams taikyti pereinamąjį laikotarpį

Ši galimybė, pagal kurią gamintojams siekiama suteikti trejų metų pereinamąjį laikotarpį, atitinka lankstumo sąlygas, kurios yra nustatytos JAV, ir atitinka laikmetį, kai variklių išmetalų vertės bus pradėtos visapusiškai taikyti JAV. Daugumos gamintojų gaminami varikliai jau turėtų atitikti šias ribas.

Žalos, kurios pavyktų išvengti, vertė, per metus, palyginti su 1 galimybe

	Vidutinė metinė sutaupyta suma dėl išvengtos žalos (mln. EUR/išmetalų tonai)	Vidutinė metinė sutaupyta suma dėl išvengtos žalos (mln. EUR/išmetalų (PM) tonai)
3 galimybės 2 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis	7,1 mln. EUR – 34,2 mln. EUR	2,4 mln. EUR – 13,7 mln. EUR

Bendrų atitikties sąnaudų įvertinimas, per metus

	CI varikliai	SI varikliai
3 galimybės 2 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis	2 mln. EUR – 8 mln. EUR	1,8 mln. EUR – 5 mln. EUR

Nustačius pereinamąjį laikotarpį įmonės galės sušvelninti II etapo ribų neigiamą ekonominį poveikį, be to, nesusidarys didelė administracinė našta. Tačiau buvo atliktas MVĮ bandymas, nes gali nepavykti suderinti šio laikotarpio su specialiais MVĮ poreikiais.

MVĮ bandymas parodė, kad norint laikytis naujų išmetalų verčių išauga papildomos atitikties, o iš dalies ir administracinės sąnaudos. Palyginti su didesnėmis įmonėmis, MVĮ neturi šioms investicijoms reikalingo grynujų pinigų kiekio ir galimybių gauti finansavimą. Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais parodė, kad SI variklių gamintojai, gaminantys mažo

galingumo variklius, susidurs su dideliais sunkumais, kad galėtų laikytis II etapo ribų. Tai pasakytina apie mažo galingumo SI užbortinius variklius (t.y. $P_N \leq 15$ kW), nes norint sukurti tokį variklį, kuris atitinka griežtesnes išmetalų ribas, reikia didelių investicijų. Mažo galingumo variklių atveju dėl mažesnių įplaukų atsipirkimo laikotarpis yra ilgesnis palyginti su didelio galingumo variklių kategorijomis.

3 galimybės 3 variantas – visiems variklių gamintojams taikyti pereinamąjį laikotarpį + specialų pereinamąjį laikotarpį mažiems ir vidutiniams variklių gamintojams, ES rinkai teikiantiems užbortinius SI variklius, kurių galingumas ne didesnis kaip 15 kW (3+3 metai)

Įvertinta, kad šios švelninimo priemonės poveikis aplinkai būtų apie 6,16 išmetamų HC+NO_x tonų per metus daugiau palyginti su 3 galimybės 2 variantu. Tai sudarytų 0,015 % bendro metinio išmetamo HC+NO_x kiekio. Šis skaičius neturi realios reikšmės bendram metiniam pramoginių laivų išmetalų kiekiui. Nustačius šį papildomą 3 metų pereinamąjį laikotarpį, maži ir vidutiniai SI variklių gamintojai nebus priversti nutraukti šią gamybą. Mažų ir vidutinių SI variklių gamintojų užimama rinkos dalis pasaulyje sudaro apie 0,5 %. Todėl šiems gamintojams skirta papildoma švelninimo priemonė rinkai turės nežymų poveikį.

Galimybių palyginimas

	Vidutinis metinis išmetamo HC+NO _x kiekio pokytis (%)	Vidutinis metinis išmetamo PM kiekio pokytis (%)	Vidutinis metinis išmetamo CO kiekio pokytis (%)
2 galimybė – ribų II etapas	-26,51 %	-45,08 %	20,56 %
3 galimybės 1 variantas – II etapas + lankstumo schema	-23,96 %	-28,20 %	17,99 %
3 galimybės 2 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis	-19,88 %	-33,81 %	15,42 %
3 galimybės 3 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis + specialiai SI variklių MVĮ skirtas laikotarpis	-19,78 %	-33,81 %	15,36 %

Grynoji ekonominė nauda (sutaupytų lėšų/sąnaudų analizė)

	Grynoji nauda (mln. EUR)
2 galimybė – ribų II etapas	1,9 mln. EUR – 34,1 mln. EUR
3 galimybės 1 variantas – II etapas + lankstumo schema	4,8 mln. EUR – 34,6 mln. EUR
3 galimybės 2 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis	5,7 mln. EUR – 34,9 mln. EUR

3 galimybės 3 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis + MVĮ SI variklių gamintojams skirta speciali išlyga	5,7 mln. EUR – 34,8 mln. EUR
---	---------------------------------

Socialinio poveikio, matuojamo vienetais, per metus, palyginimas

	Bendras panaikintų etatų skaičius, CI varikliai	Bendras panaikintų etatų skaičius, SI varikliai
2 galimybė – ribų II etapas	mažiau kaip 100	mažiau kaip 100
3 galimybės 1 variantas – II etapas + lankstumo schema	mažiau kaip 10	mažiau kaip 100
3 galimybės 2 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis	etatai greičiausiai nebūtų naikinami	mažiau kaip 100
3 galimybės 3 variantas – II etapas + papildomas pereinamasis laikotarpis + MVĮ SI variklių gamintojams skirta speciali išlyga	etatai greičiausiai nebūtų naikinami	etatai greičiausiai nebūtų naikinami

Iš esmės visos galimybės leidžia pasiekti bendrus tikslus, nes dėl jų, pirma, sumažėja oro teršalų kiekis aplinkoje ir, antra, sukuriama bendra teisinė sistema, skirta variklių gamintojams, veikiantiems ES rinkoje, ir, trečia, užtikrinama atitiktis JAV variklių išmetalų reikalavimams. Tačiau 2 galimybė neleidžia iki galo pasiekti konkretaus tikslo – apsaugoti pažeidžiamas įmones, kad nepablogėtų jų padėtis rinkoje. Į tai atsižvelgiama 3 galimybės 3 variante.

MVĮ atveju 3 galimybės 3 variantas yra veiksmingiausias kompromisas poveikio aplinkai ir ekonominių bei socialinių nuostolių atžvilgiu, todėl jam teikiama pirmenybė.

B. Variklių skleidžiamo triukšmo ribų poveikis

1 galimybė. Poveikis, jeigu niekas nebūtų keičiama

Palikus dabartines skleidžiamo triukšmo ribas būtų užtikrintas tolesnis vidaus rinkos veikimas dėl suderintų skleidžiamo triukšmo ribų, bet tuo pačiu įmonės nepatirtų atitikties sąnaudų, nes joms nereikėtų investuoti į naujas technologijas, kad galėtų laikytis reikiamų skleidžiamo triukšmo ribų. Ši galimybė leidžia pasiekti didesnės naudos aplinkai, taikant pritaikytas nacionalines priemones, specialiai sukurtas toms teritorijoms, kuriose kiekvienoje šalyje plaukioja laivai.

Valstybės narės galės pačios laisvai parengti specialias priemones, kurios leis joms veiksmingai apriboti skleidžiamą triukšmą, nes pramoginių laivų skleidžiamas triukšmas neapsiriboja vien tik variklių triukšmu.

2 galimybė – griežtesnių skleidžiamo triukšmo ribų poveikis

Laivo triukšmas nėra vien tik laivo skleidžiamo triukšmo rezultatas, veikiau šį triukšmą sukelia kelių veiksnių derinys (laivo naudojimas/greitis, variklio triukšmas, korpuso

triukšmas, su konkrečia teritorija susiję subjektyvūs kriterijai, klausantis asmuo ir t. t.). Kiekvieno laivo atveju šių veiksmų įtaka būna skirtinga. Kadangi direktyva reglamentuoja tik laivo skleidžiamo triukšmo lygį, išmatuotą steriliomis sąlygomis, ja gali būti pakeičiamas tik ribotas naudotojo/pašalinių asmenų juntamo viso triukšmo šaltinis. Apribojus tikrai vieną veiksmą, bendras tikėtinas skleidžiamo triukšmo lygis nesumažėtų, tik gamintojams atsirastų didelių atitikties sąnaudų.

Bendras garso lygio sumažinimas, kurį galima pasiekti sumažinus variklių triukšmą

Variklio tipas	Variklio garso lygio sumažinimas (dB)	Bendras pasiektas laivo garso lygio sumažinimas (dB)
Užbortinis $P_N > 40$ kW	-6 / -8	-3
Užbortinis $10 < P_N < 40$ kW	-4 / -5	-3
Užbortinis $P_N < 10$ kW	-4 / -5	-3
PWC $P_N > 40$ kW	-4 -3	-3 -2 / -1

C. Priemonių, kuriomis Pramoginių laivų direktyva suderinama su nauja teisine sistema, poveikis

Šis poveikis turėtų būti daugiausia teigiamas, nes horizontaliosiomis nuostatomis patikslinami tam tikri klausimai, kurie šiuo metu yra neaiškūs. Teisinis tikrumas bus naudingas visiems subjektams: ūkinės veiklos vykdytojams, nacionalinėms bei ES administracijoms ir vartotojams. Ūkinės veiklos vykdytojams nustatytos tam tikros naujos prievolės gali turėti ekonominį poveikį, t. y. reikšti naujas sąnaudas ūkinės veiklos vykdytojams.

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Pagrindinė priemonė – valstybių narių kompetentingų institucijų atliekama rinkos priežiūra. Būdai, kuriais Komisija nustatys problemas, trukdančias tinkamai taikyti Pramoginių laivų direktyvą:

- ataskaitos, kurias valstybės narės turi reguliariai teikti Komisijai,
- ADCO grupės posėdžiai,
- Reglamento 765/2008/EB 23 straipsnyje numatytos keitimosi informacija sistemos,
- notifikuotųjų įstaigų grupė, koordinuojanti atitikties vertinimo taisyklių bendrą taikymą.