

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 19.11.2008  
SEC(2008) 2847 galīgā redakcija

**KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS**

**Pavaddokuments  
KOMISIJAS PAZIŅOJUMS**

**Ietekmes novērtējuma kopsavilkums ES stratēģijai par kuģu labāku demontāžu**

{COM(2008) 767 final}

{SEC(2008) 2846}

Šis dokuments ir ietekmes novērtējuma (IN) kopsavilkums, kas pievienots Komisijas priekšlikumam attiecībā uz ES stratēģiju kuģu labākai demontāžai.

Ietekmes novērtējumā identificēta pasaules mēroga tirgus problēma — šobrīd kuģu pārstrādes tirgus Dienvidāzijā darbojas saskaņā ar videi un strādnieku veselībai nepieņemamiem nosacījumiem. Šī problēma attiecas arī uz ES, jo liels skaits kuģu, kas peld ar Eiropas valstu karogiem vai pieder īpašniekiem Eiropā, tiek nosūtīti sagriešanai lūžņos uz uzņēmumiem Bangladešā, Indijā vai Pakistānā.

ES stratēģijas vispārīgais mērķis kuģu demontāžas jomā ir nodrošināt, lai kuģi, kuriem karoga vai piederības dēļ ir cieša saistība ar ES, visā pasaulē tiktu demontēti tikai drošos un videi nekaitīgos uzņēmumos. Stratēģijā ietverti šādi īpaši mērķi — saskaņā ar Atkritumu pārvaldīšanas regulu nepieļaut bīstamu nolietoto kuģu eksportu no ES uz jaunattīstības valstīm un — neradot lieku ekonomisko slogu — līdz 2015. gadam būtiski un ilgstoši samazināt negatīvo ietekmi, ko kuģu sagriešana lūžņos — īpaši Dienvidāzijā — rada uz cilvēku veselību un vidi.

Šo mērķu sasniegšanai tika izskatītas četras iespējas: 1) ES aktivitāšu turpināšana pašreizējā līmenī, pieņemot tās par „izejas punktu”; 2) politika, kurā uzsvars likts uz kuģu īpašnieku un pārstrādes uzņēmumu brīvprātīgu rīcību; 3) noteikumi, lai īstenotu galvenos noteikumus, kas paredzēti gaidāmajā SJO konvencijā, un to papildinātu ar dažiem obligātiem noteikumiem; 4) integrēta politikas pieeja, apvienojot izraudzītus likumdošanas un ar tiesību aktiem nesaistītus pasākumus.

**Pirmā iespēja** nozīmētu zemu ES aktivitāšu līmeni, galvenokārt paļaujoties uz SJO Kuģu pārstrādes konvencijas īstenošanu dalībvalstīs ilgākā laika posmā. Ja netiek veikti papildu pasākumi ES līmenī, tas nozīmētu, ka pašreizējās tendences kuģu demontāžas jomā īsā un vidēji ilgā laika posmā turpināsies bez izmaiņām līdz brīdim, kad ieviesīs un dalībvalstis transponēs jauno starptautisko režīmu. Problēmas, kas saistītas ar Atkritumu pārvaldīšanas regulas izpildi attiecībā uz nolietotiem kuģiem un kuģa norakstīšanu ārpus ES ūdeņiem, saglabāsies neatrisinātas.

**Otrajā iespējā** tiek atbalstīti ar tiesību aktiem nesaistīti pasākumi, lai veicinātu kuģniecības nozares brīvprātīgu rīcību, tas ir, mudinātu kuģniecības uzņēmumus izmantot tikai drošu un videi nekaitīgu demontāžas uzņēmumu pakalpojumus. Ar šo iespēju uzmanība tiktu vērsta uz pozitīviem stimuliem, nevis uz spēkā esošās EK Atkritumu pārvaldīšanas regulas stingrāku izpildi. Atkarībā no tā, vai iniciatīvas jāizmanto, lai veicinātu „fīru” kuģu demontāžu ES vai kandidātvalstīs, vai lai uzlabotu demontāžas praksi visā pasaulē, izšķir divus variantus .

Šajā tabulā ir apkopotas ziņas par 2. iespējā minēto pasākumu ietekmi.

1. tabula. Pasākumi brīvprātīgas rīcības veicināšanai un to ietekme.

<b>Variants/pasākums</b>	<b>Labvēlīga ietekme</b> Skartā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Nelabvēlīga ietekme</b> Skartā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Ieteicamā rīcība</b>
<i>1. variants: Veicināt demontāžu ES/ESAO dalībvalstīs</i>			
Subsīdijas demontāžai ES	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>augsta/augsta</i> Nodarbinātība un ieņēmumi ES	Nodarbinātība Dienvidāzijā: <i>augsta/augsta</i> Izmaksas ES: <i>augsta/augsta</i>	Noraidīt

<b>Variants/pasākums</b>	<b>Labvēlīga ietekme</b> Skartā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Nelabvēlīga ietekme</b> Skartā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Ieteicamā rīcība</b>
	pārstrādes nozarē: <i>augsta/vidēja</i> Zvejniecība Dienvidāzijā <i>vidēja/vidēja</i>	Nozares ieņēmumi Dienvidāzijā, tērauda piegāde (īpaši Bangladeša): <i>augsta/augsta</i> Tirdzniecības attiecības ar Dienvidāziju: <i>augsta/augsta</i> Subsīdijas varētu izraisīt konkurences kropļojumus, un tās nevar pamatot ar ES noteikumiem par valsts atbalstu: <i>augsta/augsta</i>	
ES koordinācija attiecībā uz karakuģiem	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i> Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/vidēja</i>	Izmaksas ES jūras spēkiem: <i>zema/vidēja</i> Vide un strādnieku drošība ES: <i>zema/zema</i>	Noraidīt
<i>2. variants: Veicināt „tīru” demontāžu visā pasaulē</i>			
Kampaņas brīvprātīgiem nolīgumiem	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja (bet var būt efektīva īstermiņā)</i> Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/zema</i>	Nav būtiskas ietekmes	Apstiprināt
ES sertifikācijas & revīzijas shēma	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i> Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/vidēja</i>	Izmaksas kuģu īpašniekiem un pārstrādes uzņēmumiem: <i>zema/zema (vai pat labvēlīga neto ietekme)</i>	Apstiprināt
Apbalvojumu shēma	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i> ES kuģu īpašnieku un citu dalībnieku reputācija: <i>vidēja/vidēja</i> Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/vidēja</i>	Izmaksas ES: <i>augsta/zema</i>	Apstiprināt
Tehniskais atbalsts jaunattīstības valstīm	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>vidēja/vidēja</i> Zvejniecība Dienvidāzijā: <i>vidēja/vidēja</i>	Izmaksas ES: <i>augsta/zema</i> Ietekme uz konkurenci: <i>vidēja/zema</i>	Apstiprināt
Līdzdalība izmēģinājuma projektos	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/zema</i> Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/zema</i>	Nav būtiskas ietekmes	Apstiprināt
Vadlīnijas kuģu īpašniekiem (saraksts, kurā iekļauti pārstrādes uzņēmumi visā	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>vidēja/vidēja</i> Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>vidēja/vidēja</i>	Izmaksas ES pētījumiem: <i>augsta/zema</i>	Apstiprināt

<b>Variants/pasākums</b>	<b>Labvēlīga ietekme</b> Skartā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Nelabvēlīga ietekme</b> Skartā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Ieteicamā rīcība</b>
pasaulē)			

**1.1. Iepriekš minētie pasākumi, kurus uzskata par pieņemamiem, veicinātu kuģu īpašnieku brīvprātīgu rīcību kuģu demontāžas prakses uzlabošanai visā pasaulē, tomēr tie nenovērstu nepilnības spēkā esošajos ES tiesību aktos attiecībā uz nolietotiem kuģiem.**

Saskaņā ar **trešo iespēju** gaidāmās Kuģu pārstrādes konvencijas būtiskākie elementi (prasības attiecībā uz kuģu apskatēm un sertifikāciju, pamatprasības pārstrādes uzņēmumiem, kā arī noteikumi par informēšanu un ziņošanu) pēc vajadzības tiktu transponēti un papildināti, lai novērstu nepilnības. Papildus šo elementu īstenošanas varētu paredzēt papildu pasākumus — paplašināt gaidāmās konvencijas standartus, tos paredzot dalībvalstu īpašumā esošiem kuģiem; noteikt, ka kuģus, kas peld ar ES dalībvalstu karogiem, drīkst demontēt tikai tādos uzņēmumos, kuros veikta revīzija un kuri ir sertificēti; lai uzlabotu kuģu kontroles sistēmu, kas noteikta Atkritumu pārvadāšanas regulā, izveidot sarakstu, kurā iekļauti kuģi, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos,. Šajā kontekstā tiek novērtēti arī vairāki citi iespējamie pasākumi — papildu aizliegumu noteikšana bīstamo materiālu izmantošanai kuģubūvē, saistošāki pienākumi, veicot iepriekšējo tīrīšanu, vai aizliegums izmantot „uzdzīšanas uz sēkļa” jeb „beaching” metodi. Šī iespēja aptvertu citus pasākumus (vadlīniju dokumenti, *IMPEL-TFS* projekti, pārkāpumu procedūras, sadarbība ar trešām valstīm), lai nodrošinātu spēkā esošo tiesību aktu labāku izpildi atkritumu pārvadāšanas jomā attiecībā uz nolietotiem kuģiem.

Nākamajā tabulā ir apkopotas ziņas par ietekmi, ko rada 3. iespējā minētie pasākumi.

*2. tabula. Pasākumi kuģu pārstrādes jomā un to ietekme.*

<b>Pasākums</b>	<b>Labvēlīga ietekme</b> Attiecīgā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Nelabvēlīga ietekme</b> Attiecīgā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Ieteicamā rīcība</b>
<i>Pasākumi SJO Kuģu pārstrādes konvencijas īstenošanai</i>			
Bīstamo materiālu inventarizācija, apskates un sertifikāti	Drošības noteikumu agrīna harmonizācija ES - nodrošinās vienlīdzīgus konkurences apstākļus; - samazinās izdevumus kuģu īpašniekiem un kuģu būvētavām - palielinās veselības un drošības kontroles efektivitāti: <i>vidēja/vidēja</i>	Nav papildu izmaksu attiecībā uz „izejas punktu” (SJO konvencija)	Apstiprināt
Prasības kuģu pārstrādes uzņēmumiem	Nav būtiskas ietekmes, potenciāls izmaksu samazinājums pārvaldības plānā	Nav papildu izmaksu attiecībā uz „izejas punktu” (SJO Konvencija)	Apstiprināt
Pārstrādes valstu pienākums informēt	Pārredzamība, efektīvāka īstenošana	Papildu administratīvais slogs dalībvalstīm:	Apstiprināt

<b>Pasākums</b>	<b>Labvēlīga ietekme</b>	<b>Nelabvēlīga ietekme</b>	<b>Ieteicamā rīcība</b>
	Attiecīgā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	Attiecīgā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	
	<i>vidēja/vidēja</i>	<i>vidēja/zema</i>	
Ziņošanas prasības kuģu īpašniekiem un pārstrādes uzņēmumiem	Nav būtiskas ietekmes, potenciāls izmaksu samazinājums, ja ievieš noteikumu par vienu kontaktpunktu	Nav papildu izmaksu attiecībā uz „izejas punktu” (SJO konvencija)	Apstiprināt
<i>Papildu pasākumi</i>			
Noteikumu piemērošana valsts kuģiem	- Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā, - Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>vidēja/vidēja</i> <i>(lielāka, ja ir papildu noteikumi par kuģu pārdošanu)</i>	Izmaksas ES jūras spēkiem: <i>vidēja/vidēja</i> Vide un strādnieku drošība ES: <i>zema/zema</i> Nodarbinātība un ieņēmumi Dienvidāzijas uzņēmumos: <i>vidēja/zema</i>	Apstiprināt
Stingrāki aizliegumi bīstamo materiālu izmantošanā	Jūras vide: <i>augsta/augsta</i> Strādnieku drošība un veselība: <i>augsta/vidēja</i>	Mijiedarbība ar ES tiesību aktiem ražojumu jomā <i>augsta/augsta</i> ES kuģu piegādātāju konkurētspēja <i>vidēja/augsta</i> Riska analīzes efektivitāte: <i>vidēja/vidēja</i>	Noraidīt
Saistošāki pienākumi attiecībā uz to kuģu iepriekšēju iztīrīšanu, kuri peld ar ES karogiem	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā, <i>zema/vidēja</i> - Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/vidēja</i>	Izmaksas kuģu īpašniekiem: <i>vidēja/vidēja</i> ES kuģu karoga nomaiņa: <i>augsta/vidēja</i> Papildu risks negadījumiem <i>en route</i> un drošībai/videi Dienvidāzijā <i>zema/vidēja</i>	Noraidīt (kā neefektīvu)
Aizliegums izmantot „uzdzišanas uz sēkļa” jeb „beaching” metodi kuģiem, kuri peld ar ES karogu	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā, <i>zema/vidēja</i> - Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/vidēja</i>	Izmaksas kuģu īpašniekiem: <i>zema/vidēja</i> ES kuģu karoga nomaiņa: <i>augsta/vidēja</i>	Noraidīt (kā neefektīvu)
Pienākums kuģiem, kuri peld ar ES karogu, izmantot tikai sertificētu uzņēmumu pakalpojumus	Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>vidēja/vidēja</i> - Nodarbinātība un ieņēmumi ES pārstrādes nozarē: <i>zema/vidēja</i> - Nodarbinātība un ieņēmumi šķiru sabiedrībās: <i>vidēja/vidēja</i>	Izmaksas kuģu īpašniekiem un pārstrādes uzņēmumiem: <i>vidēja/vidēja</i> ES kuģu karoga nomaiņa: <i>vidēja/vidēja</i>	Apstiprināt
Saraksts, kurā iekļauti kuģi, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos	Nepieļauj to kuģu eksportu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi	Administratīvais slogs kuģu īpašniekiem: <i>zema/zema</i> ( <i>augstāka vecu</i> )	Apstiprināt

<b>Pasākums</b>	<b>Labvēlīga ietekme</b> Attiecīgā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Nelabvēlīga ietekme</b> Attiecīgā grupa vai aspekts: <i>Iespējamība/intensitāte</i>	<b>Ieteicamā rīcība</b>
	<i>vidēja/vidēja</i> Jūras drošība un vide (negadījumu novēršana) ES: <i>vidēja/vidēja</i> Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i>	<i>kuģu īpašniekiem)</i> Administratīvais slogs iestādēm: <i>vidēja/vidēja</i> Ieņēmumu zudums ES Vidusjūras tranzīta ostām <i>vidēja/vidēja</i>	
<i>Atkritumu pārvadāšanas regulas izpildes pasākumi</i>			
Vadlīniju dokuments par kuģiem, kuri klasificēti kā atkritumi	Nepieļauj to kuģu eksportu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi: <i>vidēja/vidēja</i> Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i>	Administratīvais slogs ES un dalībvalstīm <i>augsta/zema</i>	Apstiprināt
<i>IMPEL-TFS projekts</i>	Nepieļauj to kuģu eksportu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi: <i>vidēja/vidēja</i> Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i>	Administratīvais slogs ES un dalībvalstīm <i>augsta/zema</i>	Apstiprināt
Pārkāpumu procedūras	Nepieļauj to kuģu eksportu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi: <i>vidēja/augsta</i> Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i>	Izmaksas ES un dalībvalstīm: <i>zema/zema</i>	Apstiprināt
Sadarbība ar trešām valstīm	Nepieļauj to kuģu eksportu, tranzītu un importu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi: <i>zema/vidēja</i> (galamērķa valstīs), <i>vidēja/vidēja</i> (Ēģiptē) Vide un strādnieku drošība Dienvidāzijā: <i>zema/vidēja</i>	Administratīvais slogs ES un dalībvalstīm <i>augsta/vidēja</i>	Apstiprināt

**Ceturrtā iespēja** apvieno atsevišķus 3. iespējā piedāvātos noteikumus ar dažiem 2. iespējā ierosinātiem atbalsta pasākumiem, tādējādi izveidojot integrētu pieeju. Tā ietver noteikumus iecerētās Kuģu pārstrādes konvencijas galveno aspektu īstenošanai, tiklīdz to pieņems SJO diplomātiskajā konferencē (kas paredzēta 2009. gada maijā), it īpaši saistībā ar kuģu apskati un sertificēšanu, pamatprasībām pārstrādes uzņēmumiem un noteikumiem par ziņošanu un informēšanu. Tā ietver arī noteikumus, kas paredzēti, lai nodrošinātu karakuģu un citu valsts kuģu „tīru” demontāžu, noteikumus par sertificētiem demontāžas uzņēmumiem, kā arī sarakstu, kurā iekļauti kuģi, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos. Atbalsta pasākumi nozīmē virkni ar tiesību aktiem nesaistītu pasākumu, piemēram, kampaņas brīvprātīgo saistību veicināšanai, atbalstu racionalizācijai kuģniecības jomā, sertificēšanu un apbalvojumu shēmas, kā arī tehnisko atbalstu jaunattīstības valstīm, bet ne subsīdijas kuģu demontāžai ES.

3. tabula. 4. iespējā ierosināto pasākumu (integrēta politikas pieeja) neto ietekme.

Pasākums	Labvēlīga ietekme	Nelabvēlīga ietekme	Neto ietekme/mijiedarbība
Bīstamo materiālu inventarizācija, apskates un sertifikāti	Drošības noteikumu ātra saskaņošana ES - nodrošinās vienlīdzīgus konkurences apstākļus; - samazinās izdevumus kuģu īpašniekiem un kuģu būvētavām - palielinās veselības un drošības kontroles efektivitāti <i>vidēja/vidēja</i>	Nav papildu izmaksu attiecībā uz „izejas punktu” (SJO konvencija)	Vidēji labvēlīga ietekme; mijiedarbība nav gaidāma
Prasības kuģu pārstrādes uzņēmumiem	Nav būtiskas ietekmes, iespējams izmaksu samazinājums pārvaldības plānā	Nav papildu izmaksu attiecībā uz „izejas punktu” (SJO Konvencija)	Minimāla labvēlīgā ietekme; mijiedarbība nav gaidāma
Pārstrādes valstu informēšanas pienākumi	Pārredzamība, efektīvāka īstenošana	Minimāls administratīvais slogs dalībvalstīm	Minimāla labvēlīgā ietekme; mijiedarbība nav gaidāma
Ziņošanas prasības kuģu īpašniekiem un pārstrādes uzņēmumiem	Nav būtiskas ietekmes, iespējams izmaksu samazinājums ar noteikumu par vienu kontaktpunktu	Nav papildu izmaksu attiecībā uz „izejas punktu” (SJO konvencija)	Minimāla labvēlīgā ietekme; mijiedarbība nav gaidāma
Noteikumu piemērošana valsts kuģiem	Mazāk piesārņojuma un ietekmes uz veselību no piesārņotiem karakuģiem Dienvidāzijā  Nodarbinātība un peļņa ES pārstrādes nozarē	Lielākas izmaksas/mazāk ieņēmumu ES jūras spēkiem  Iespējams, nedaudz ietekmēs nodarbinātību un ieņēmumus Dienvidāzijā  Iespējams, nedaudz ietekmēs vidi un strādnieku drošību ES	Vidēji labvēlīga ietekme; mijiedarbība nav gaidāma
Pienākums izmantot tikai sertificētus uzņēmumu pakalpojumus	Mazāk piesārņojuma un ietekmes uz veselību no kuģiem, kuri peld ar ES karogiem Dienvidāzijā  Vairāk darbavietu un ieņēmumu sertificētos uzņēmumos, iespējams ES  - Vairāk darbavietu un ieņēmumu klašu sabiedrībās	Lielākas izmaksas/mazāk ieņēmumu kuģu īpašniekiem, minimālas sertifikācijas izmaksas pārstrādes uzņēmumiem  Iespējama ES kuģu karoga noma uz trešo valstu karogiem	Vidēji labvēlīga ietekme, ja karoga noma nenotiek plašos apmēros Jāapvieno ar kampaņu brīvprātīgai rīcībai/korporatīvās sociālās atbildības principu
Saraksts, kurā iekļauti kuģi, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos	Nepieļauj to kuģu eksportu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi  Palīdz uzlabot jūras vidi ar jaunākiem kuģiem un negadījumiem ES ūdeņos	Uzraudzības un pārbaužu dēļ lielāks administratīvais slogs iestādēm un vecu kuģu īpašniekiem  Ieņēmumu zudums ES Vidusjūras tranzīta ostām	Vidēji labvēlīga ietekme Varētu mijiedarboties ar kuģu īpašnieku mudināšanu veikt brīvprātīgus pasākumus

<b>Pasākums</b>	<b>Labvēlīga ietekme</b>	<b>Nelabvēlīga ietekme</b>	<b>Neto ietekme/mijiedarbība</b>
	Minimāla ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā		
<i>Atkritumu pārvadāšanas regulas izpildes pasākumi</i>			
- Vadlīniju dokuments par kuģiem, kuri klasificēti kā atkritumi - <i>IMPEL-TFS</i> projekts - Pārskatīšanas procedūras	Labāka Atkritumu pārvadāšanas regulas noteikumu izpilde/nepieļauj to kuģu eksportu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi  Minimāla ietekme uz vidi + strādnieku drošību Dienvidāzijā	Pārbaužu dēļ lielāks administratīvais slogs iestādēm un vecu kuģu īpašniekiem	Vidēji labvēlīga ietekme Stingra pasākumu izpilde varētu mijiedarboties ar mudināšanu veikt brīvprātīgus pasākumus
Sadarbība ar trešām valstīm (galamērķa un tranzīta valstīm)	Iespējams, labāka Bāzeles konvencijas ievērošana/nepieļauj to kuģu eksportu, tranzītu un importu, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi  Iespējams, vidēja ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā	Lielāks administratīvais slogs ES un dalībvalstīm	Iespējams, vidēji labvēlīga ietekme, bet veiksmīga sadarbība ar galamērķa valstīm maz iespējama Mijiedarbība nav gaidāma
<i>Pasākumi brīvprātīgas rīcības veicināšanai</i>			
Esošo atbalstu racionalizēšana kuģniecības jomā	Labāka Atkritumu pārvadāšanas regulas noteikumu ievērošana/nepieļauj to kuģu eksportu no ES, kuri klasificēti kā bīstamie atkritumi  Minimāla ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā  Vairāk darbvietu un ieņēmumu ES pārstrādes nozarē	Lielākas izmaksas/mazāk ieņēmumu prāmju operatoriem	Vidēji labvēlīga ietekme; mijiedarbība nav gaidāma
Kampaņas brīvprātīgiem nolīgumiem ar kuģu īpašniekiem	Iespējams, vidēja ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā, īpaši īstermiņā	Nav būtiskas ietekmes	Iespējama labvēlīga ietekme, īpaši īstermiņā Iespējama mijiedarbība ar likumdošanas un izpildes pasākumiem
Apbalvojumu shēma	Minimāla ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā	Minimālas izmaksas ES un nozares pārstāvjiem (bet jau paredz augstus	Vidēji labvēlīga ietekme; Ja pārredzama un ir plaša shēma, mijiedarbība nav

Pasākums	Labvēlīga ietekme	Nelabvēlīga ietekme	Neto ietekme/mijiedarbība
	Labāka reputācija ES kuģu īpašniekiem un citiem pārstāvjiem  Iespējams vairāk darbavietu un ieņēmumu ES pārstrādes nozarē	standartus)	gaidāma
Tehniskais atbalsts jaunattīstības valstīm	Iespējams, vidēja ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā  Iespējams, labāki apstākļi vietējiem zvejniekiem Dienvidāzijā	Izmaksas ES fondiem  Iespējami izkropļojumi konkurencē ar citām pārstrādes valstīm	Iespējama pozitīva ietekme, atkarībā no pārstrādes valstu sadarbības Mijiedarbība nav gaidāma
Līdzdalība izmēģinājuma projektos	Minimāla ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā	Nav būtiskas ietekmes	Minimāla labvēlīgā ietekme Mijiedarbība nav gaidāma
Vadlīnijas kuģu īpašniekiem (saraksts, kurā iekļauti „zaļi” pārstrādes uzņēmumi visā pasaulē)	Iespējams, vidēja ietekme uz vidi un strādnieku drošību Dienvidāzijā  Iespējams, vairāk darbavietu un ieņēmumu ES pārstrādes nozarē	Nav būtiskas ietekmes	Vidēji labvēlīga ietekme Mijiedarbība nav gaidāma

Veiktā minēto iespēju ietekmes analīze ir vides, sociālās un ekonomiskās ietekmes novērtējuma pamats. Tas informē par to, cik lielā mērā katra no iespējām var palīdzēt atrisināt problēmu, un tajā ir aplūkotas izmaksas un iespējamie nelabvēlīgie aspekti. **Nemot vērā to, ka Paziņojumā par ES kuģu demontāžas stratēģiju nav sniegts konkrēts tiesību akta priekšlikums un ka ietekmi, ko var radīt pasākumi, kurus, iespējams, pieņems vēlāk, analizēs sīkāk atsevišķā ietekmes novērtējumā, šajā posmā analīzes līmenis ir uzskatāms par samērīgu.**

No ietekmes novērtējuma izriet tas, ka priekšroka dodama ceturtajai iespējai (integrēta politika pieeja), jo tā ir vienīgā, kuru izmantojot var panākt labvēlīgu ietekmi uz vidi, sabiedrību un ekonomiku īsā, vidēji ilgā un ilgā laika posmā. Šī iespēja nodrošinātu spēkā esošā tiesību akta augstu ievērošanas līmeni atkritumu pārvadāšanas jomā un, neradot pārmērīgu slogu nodokļu maksātājiem ES, nākamo gadu laikā būtiski samazinātu negatīvo ietekmi, ko rada kuģu demontāža uz cilvēku veselību un vidi, īpaši Dienvidāzijā.