

Briselē, 14.7.2021.
SWD(2021) 636 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai
par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas
2009/16/EK grozīšanu

{COM(2021) 562 final} - {SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final}

Kopsavilkums
Iniciatīvas "FuelEU Maritime" ietekmes novērtējums
A. Rīcības nepieciešamība
Iemesli. Risināmā problēma
Pašreizējā jūras transporta degvielu struktūrā gandrīz pilnībā balstās uz šķidrajām fosilajām degvielām vai sašķidrinātu dabasgāzi. Lai jūras transports dotu ieguldījumu ES klimata mērķu sasniegšanā, ļoti svarīgi būs paplašināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu (tostarp šķidro biodegvielu, šķidro e-degvielu, dekarbonizētu gāzu (tostarp sašķidrinātas biogāzes un e-gāzes), dekarbonizēta ūdeņraža, no dekarbonizēta ūdeņraža iegūtu degvielu (tostarp metanola un amonjaka) un elektroenerģijas) izmantošanu. Saskaņā ar modeli, kas izstrādāts 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna atbalstam, atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām būtu jāveido 6–9 % no jūras transporta degvielu struktūras 2030. gadā un 86–88 % līdz 2050. gadam, lai palīdzētu sasniegt 2050. gada klimatneitralitātes mērķi. Šīs problēmas pamatā ir vairāki virzītājspēki: 1) normatīvās vides neparedzamība, kuras rezultātā investīcijas ir ļoti riskantas, 2) zems alternatīvo tehnoloģiju gatavības līmenis un ļoti riskantas pirmgājēju investīcijas, 3) lielākas alternatīvu izmaksas salīdzinājumā ar fosilajām degvielām, 4) pieprasījuma, piedāvājuma un izplatīšanas aspektu savstarpējā atkarība un 5) iespēja veikt bunkurēšanu ārpus ES, kas nozīmē oglekļa emisiju pārvirzes risku.
Paredzamie šīs iniciatīvas mērķi
Šā priekšlikuma vispārīgais mērķis ir nodrošināt skaidru tiesisko regulējumu, lai atvieglotu plānošanu un ilgtermiņa investīcijas jūrniecības nozarē, un papildināt spēkā esošos tiesību aktus (Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvu (AFID), Atjaunīgo energoresursu direktīvu (AED)), sniedzot skaidru signālu par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu pieprasījumu tirgū un vienlaikus samazinot oglekļa emisiju pārvirzes risku. Tāpēc gaidāms, ka priekšlikums uzlabos atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu, atvieglos gatavāko risinājumu ieviešanu ražošanā un izmantošanu un stimulēs tehnoloģiju attīstību. Tādējādi tas papildinās citas iniciatīvas paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %", risinot jautājumu par jūras transporta emisijām (piemēram, jūras transporta iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, Enerģijas nodokļu direktīvas, AFID un AED pārskatīšanu).
ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība
Nozares pārrobežu dimensija prasa koordinētu rīcību ES līmenī. Bez rīcības ES līmenī varētu tikt izstrādātas dažādas atšķirīgas un nekonsekventas reģionālā vai valsts līmeņa prasības. Konstatētās problēmas un to pamatā esošie virzītājspēki dažādās dalībvalstīs būtiski neatšķiras, tāpēc ir vēlams šos jautājumus risināt ES līmenī. Šis priekšlikums palīdzētu panākt ES mēroga apjomradītus ietaupījumus, izmantojot atjaunīgās un mazoglekļa degvielas un vienlaikus novēršot oglekļa emisiju pārvirzi. Tajā pašā laikā tas nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus operatoriem, kuru kuģi piestāj ES ostās, un arī ES ostām.
B. Risinājumi
Apsvērtie leģislatīvie un neleģislatīvie politikas risinājumi. Vēlamais risinājums. Iemesli.
Tika apsvērti trīs politikas risinājumi. Tiem ir divas galvenās kopīgās iezīmes: i) juridiskās noteiktības nodrošināšana un koncentrēšanās uz pieprasījuma aspektiem, lai stimulētu ražošanu, un ii) atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošana, vienlaikus tiecoties izklūst no apburtā loka un novērst oglekļa emisiju pārvirzi. Risinājumu atšķirības attiecas uz pieeju tehnoloģiju izvēlei un vajadzīgās veikspējas panākšanas veidu. 1. risinājums ir preskriptīva pieeja, kas paredz <i>konkrētu degvielu</i> izmantošanu noteiktā <i>īpatsvarā</i> . Tas nozīmē, ka tehnoloģiju izvēlas regulators. 2. un 3. risinājums ir uz mērķiem balstīti un nosaka uz kuģa patērētās enerģijas <i>siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes maksimālās robežvērtības</i> . Tādējādi tehnoloģijas izvēle ir tirgus dalībnieku ziņā. Turklāt 3. risinājums ietver arī mehānismus atalgošanai par mērķu pārsniegšanu (sakopojumu un reizinātājus bezemisiju tehnoloģijām). Visi risinājumi paredz, ka vispiesārņojošākajiem kuģiem (konteinerkuģiem un pasažieru kuģiem) ostās ir jāizmanto krasta elektroapgāde (vai līdzvērtīga bezemisiju tehnoloģija). Pēc novērtēšanas 3. politikas risinājums ir atzīts par vēlamo risinājumu. Tas nodrošina visoptimālāko līdzsvaru starp sasniedzamajiem mērķiem un kopējām īstenošanas izmaksām. Uz mērķiem balstīta un tehnoloģiski neitrāla pieeja apmierina vajadzību pēc elastīguma, ko ieinteresētās personas (jā īpaši operatori un ostas) ir uzsvērušas apspriešanās procesā. Atbilstības pārsnieguma atalgošanas mehānisms samazina tehnoloģiskās iesūkštes risku.
Atbalsts konkrētiem risinājumiem
Apspriešanas rezultāti liecina, ka <u>visas ieinteresēto personu grupas</u> dod priekšroku uz mērķiem balstītai, nevis preskriptīvai pieejai attiecībā uz kuģiem kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā. Lielākā daļa

ieinteresēto arī dod priekšroku tehnoloģiskajai neitralitātei. Daudzas ieinteresētās personas, tostarp jo īpaši NVO un tehnoloģiju piegādātāji, skaidri norāda, ka preskriptīvi pasākumi konkrētai tehnoloģijai nebūtu optimāli, jo pastāv liels tehnoloģiju iesūkštes un balasta aktīvu veidošanās risks. Tāpēc ieinteresētās personas 3. risinājumu ir atzinušas par vēlamo risinājumu.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Ieguvumi no vēlamā risinājuma

Visas izmaksas un ieguvumi ir izteikti attiecībā pret atsaucē scenāriju kā pašreizējā vērtība 2021.–2050. gada periodā (2015. gada salīdzināmajās cenās). Palielinoties atjaunīgo un mazoglekļa degvielu daļai jūras transporta degvielu struktūrā, būtiski samazināsies siltumnīcefekta gāzu emisijas un mazākā mērā — gaisa piesārņotāju emisijas. Tiek lēsts, ka ieguvumi naudas izteiksmē veidos 10 miljardus EUR gaisa piesārņojuma ziņā un 138,6 miljardus EUR klimata pārmaiņu ziņā.

Paredzams, ka darbības izmaksu (tehniskā apkope, apkalpe u. c.) samazinājums ļaus kuģu operatoriem panākt ietaupījumus 2,3 miljardu EUR apmērā. Šajās prognozēs ņemts vērā arī neliels jūras transporta aktivitātes samazinājums.

Vērā ņemama papildu ietekme attiecas uz modernu degvielu un dzinēju tehnoloģiju izmantošanu un to netiešo ietekmi uz inovāciju. Paredzams, ka šis priekšlikums līdz 2050. gadam veicinās ar degvielas elementu darbināmu kuģu iekļaušanu flotē (18,9 %), kā arī elektrodzinēju izmantošanu (5,4 %) (salīdzinājumā ar atsaucē scenāriju, saskaņā ar kuru šo tehnoloģiju izplatība nenotiek). No tādiem aspektiem kā plašāka elektroenerģijas izmantošana ostās un kuģošanas laikā var izrietēt papildu vidiskie ieguvumi, piemēram, var samazināties zemūdens troksnis vai ūdens piesārņojums, ko rada izplūdes gāzu nosēdumu veidošanās jūrā, tomēr šie ieguvumi nav novērtēti.

Vēlamā risinājuma izmaksas

Saskaņā ar priekšlikumu kuģu operatori segs galvenās izmaksas, kas ir 89,7 miljardi EUR. Tās veido kapitāla izmaksu pieaugums (25,8 miljardi EUR) un degvielas izmaksu pieaugums (63,9 miljardi EUR). Netiešās ostu izmaksas būs saistītas ar nepieciešamo bunkurēšanas infrastruktūru, un to aplēstais apmērs ir 5,7 miljardi EUR. Kuģu operatoru administratīvo izmaksu aplēstais apmērs ir 521,7 miljoni EUR, un tās veido datu vākšana, atbilstības nodrošināšanas plānu un ikgadējā enerģijas ziņojuma iesniegšana un verifikācija, sadarbība revīziju un inspekciju laikā, kā arī apkalpes apmācība. Konstatēts, ka vēl 1,8 miljoni EUR ir vajadzīgi ostu vadlīniju izstrādei, lai garantētu drošu darbu ar atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām. Degvielas sertifikācijas konkrētas izmaksas nebija iespējams kvantificēt.

Paredzams, ka izpildes nodrošināšanas izmaksas valsts sektora iestādēm būs ierobežotas (1,5 miljoni EUR) un saistītas ar nepieciešamo IT ziņošanas rīku nodrošināšanu.

Vēlamais risinājums priekšlikuma darbības laikā dod neto ieguvumu 58,4 miljardu EUR apmērā.

Ietekme uz uzņēmumiem, tostarp MVU un mikrouzņēmumiem

Lai palielinātu elastīgumu un atzītu darbības apstākļu atšķirības, uzņēmumiem, tostarp MVU, būs nodrošināts elastīgums atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izvēlē. Apsverot iespējas atļaut atbilstības sakopošanu, pieeja, kas paredz iekļaut kopā tikai vienas flotes kuģus, tika noraidīta, lai nediskriminētu MVU. Tā vietā priekšroka tika dota vidējošanai, izmantojot brīvprātīgu nodošanu starp operatoriem un tādējādi ļaujot kompensēt bilances.

Būtiska ietekme uz valstu budžetu un pārvaldes iestādēm

Tā kā atbilstību novērtēs verificētāji, kas ir trešās personās, un novērtēšanai galvenokārt tiks izmantoti esoši IT rīki, kuri nodrošināti ES līmenī, ietekme uz valstu budžetiem un valstu pārvaldes iestādēm ir ierobežota. Verifikācija ir priekšnosacījums atbilstības dokumenta izdošanai, tāpēc vajadzība pastiprināt ostas valsts kontroles inspekcijas tiek uzskatīta par minimālu.

Cita paredzama būtiska ietekme

Uzlabojoties pētniecības un inovācijas institūtu un tehnoloģiju nodrošinātāju pozīcijām, visticamāk, uzlabosies ES jūrmniecības nozares konkurētspēja. Paredzams, ka degvielas izmaksu pieauguma ietekme uz kravu pārvadājumu izmaksām būs samērā neliela. Līdz 2050. gadam dīzeļdegvielas maisījumu izmaksu pieaugums varētu izraisīt kravu pārvadājumu izmaksu pieaugumu par 0,8 %–15,1 % (līdz 2030. gadam par 0,1 %–2,5 %).

D. Turpmākā rīcība

Politikas pārskatīšanas termiņš

Pamatojoties uz datiem, kas savākti saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757, un papildu informācijas sniegšanas pienākumiem saskaņā ar šo priekšlikumu nolūkā pierādīt atbilstību, atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izplatības līmenis tiks rūpīgi uzraudzīts katru gadu. Politika tiks izvērtēta piecus gadus pēc tās īstenošanas datuma.