



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.6.2013
SWD(2013) 236 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013

{COM(2013) 480 final}

{SWD(2013) 237 final}

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013

1. OKREŚLENIE PROBLEMU

UE jest mocno zaangażowana w realizację celu na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu, polegającego na ograniczeniu globalnego ocieplenia do 2°C w stosunku do temperatur sprzed rewolucji przemysłowej. W związku z tym za jeden z podstawowych celów strategii „Europa 2020” na rzecz zatrudnienia i inteligentnego, trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu¹ obrano redukcję emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. o 20 % poniżej poziomu z 1990 r. lub, w razie spełnienia określonych warunków, o 30 %². Zgodnie z prawodawstwem UE dotyczącym klimatu i energii³ wkład w taką redukcję emisji powinny zapewnić wszystkie sektory gospodarki, w tym międzynarodowa żegluga morska. Międzynarodowa żegluga morska to jedyny sektor i rodzaj transportu nieobjęty dotychczas zobowiązaniem do realizacji na poziomie UE celu, jakim jest redukcja emisji gazów cieplarnianych.

Mimo zwiększenia efektywności energetycznej statków, w tym zwiększenia efektywności energetycznej za sprawą wdrożenia wskaźnika konstrukcyjnego efektywności energetycznej (EEDI)⁴, spodziewany jest dalszy wzrost poziomu emisji z transportu morskiego w UE. Prognozuje się, że emisje CO₂ z europejskiego transportu morskiego (przy uwzględnianiu wewnętrznych szlaków UE, rejsów do UE i rejsów odbywanych z terytorium UE) wyniosą w 2020 r. 210 Mt (+8 % w stosunku do poziomu z 2005 r.), 223 Mt w 2030 r. (+15 % w stosunku do poziomu z 2005 r.) oraz 271 Mt w roku 2050 (+39 % w stosunku do poziomu z 2005 r.)⁵.

Emisje gazów cieplarnianych z transportu morskiego są bezpośrednio związane ze zużyciem paliwa, co do którego można uznać, że stanowi od 33 do 63 % kosztów operacyjnych statków⁶. W związku z tym stały wzrost cen paliwa w ostatnich latach powinien być bodźcem do przyjęcia środków technologicznych w celu zwiększenia efektywności energetycznej statków, prowadząc w ostatecznym rozrachunku do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w stosunku do scenariusza BAU.

Ostatnie badania⁷ pokazują jednak, że w sektorze transportu morskiego nie wdraża się środków ukierunkowanych na redukcję emisji CO₂. Całkowity koszt tych środków jest

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

² COM(2010)2020, 3.3.2010 r.

³ Motyw 2 decyzji nr 406/2009/WE dotyczącej wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz motyw 3 dyrektywy 2009/29/WE w sprawie EU ETS.

⁴ EEDI, przyjęty przez IMO w lipcu 2011 r., określa normy techniczne w celu zwiększenia efektywności energetycznej niektórych kategorii nowych statków.

⁵ Ricardo-AEA Technology i inni, 2013 r.

⁶ Ricardo-AEA Technology i inni, 2013 r.

⁷ Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) 2009 r., CE Delft 2009 r., Det Norske Veritas (DNV) 2010 r.

ujemny – to znaczy, że wynikające z nich oszczędności paliwa przewyższają koszty wymaganych inwestycji. Ich wdrożenie uniemożliwiają częściowo bariery rynkowe. Podstawowe stwierdzone bariery to (i) brak informacji, (ii) sprzeczność bodźców oraz (iii) dostęp do finansowania. W konsekwencji, nawet jeżeli cena paliwa jest z zasady podstawowym czynnikiem stymulującym redukcję emisji, to nie może ona odpowiadać za cały potencjał redukcji emisji w sektorze żeglugi morskiej. Jednocześnie dowolna polityka ukierunkowana na redukcję emisji CO₂ wymaga również realizacji tego ważnego celu, jakim jest oszczędność paliwa.

Prognozuje się, że dalszego wzrostu emisji CO₂ z transportu morskiego w UE nie powstrzyma nawet zniesienie barier rynkowych. Podstawowym czynnikiem warunkującym wzrost emisji CO₂ jest bowiem rozwój handlu światowego.

2. CELE

Oczekuje się, że międzynarodowy transport morski przyczyni się do realizacji celu określonego w strategii „Europa 2020” i jej przewodnich inicjatywach. Dokładniej rzecz ujmując, powinien przyczynić się do realizacji celu określonego przez Komisję w białej księdze w sprawie transportu, zakładającego redukcję emisji CO₂ w UE, powstających wskutek spalania oleju bunkrowego, o 40 % (a w miarę możliwości o 50 %) do 2050 r. w stosunku do poziomu z roku 2005.

Ponadto w kwestii celów strategii „Europa 2020” Rada Europejska⁸ ustaliła, że działania na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu zaowocują potencjałem wzrostu gospodarczego i zatrudnienia za sprawą rozwoju specjalistycznej wiedzy w dziedzinie wydajnych ekologicznie technologii. Dlatego cele polityki sprzyjają rozwojowi technologii, wspierając nieustanne innowacje w gałęziach gospodarki morskiej UE.

Z uwagi na ogólnoswiatowy charakter sektora gospodarki morskiej preferuje się też regulacje na skalę światową. W związku z tym UE ma do zrealizowania jeszcze jeden ważny cel, czyli sformułowanie polityki regionalnej w taki sposób, aby wspierała ona działania podejmowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) lub zapewniała postęp w dążeniach do redukcji emisji z transportu morskiego na poziomie UE i na skalę światową.

3. ANALIZA ZASADY POMOCNICZOŚCI

Działania na poziomie UE mogą doprowadzić do znacznej redukcji emisji CO₂ ze światowego transportu morskiego. Emisje CO₂ powodowane rejsami z portów w UE i do tych portów wyniosły w 2010 r. 180 Mt, czyli około 1/5 światowych emisji z transportu morskiego⁹. Dotyczy to rejsów w granicach UE, rejsów z portów w UE do pierwszego portu zawinięcia poza terytorium UE oraz rejsów z ostatniego portu zawinięcia poza UE do pierwszego portu zawinięcia w UE.

Działania na poziomie UE będą efektywniejsze od działań na poziomie poszczególnych państw członkowskich z uwagi na rozmiary europejskiej żeglugi morskiej, ponieważ 90 % wszystkich statków zawijających do portów w państwach członkowskich UE to statki przybywające z portu w innym państwie członkowskim UE lub do takiego portu zmierzające. Ponadto działania na poziomie UE pozwolą uniknąć zakłócenia konkurencji na rynku wewnętrznym, gdyż wszystkie statki zawijające do portów w UE będą podlegały takim samym ograniczeniom środowiskowym.

⁸ Konkluzje Rady Europejskiej (17 czerwca 2010 r.), EUCO 13/10.

⁹ Na podstawie danych z 2007 r.

I w końcu, działania na poziomie UE zaowocują harmonizacją dostarczanych informacji na temat emisji gazów cieplarnianych na poziomie UE, przyczyniając się do zniesienia barier rynkowych związanych z brakiem informacji.

4. OPCJE POLITYKI

4.1. Wybór opcji polityki

Ponieważ wniosek UE ma być prekursorem regulacji międzynarodowych, ważne jest, aby u jego podstaw leżały opcje polityki prezentowane na forach międzynarodowych. Ocenie poddano zatem opcje polityki oparte na aktualnej propozycji IMO.

W świetle międzynarodowych postępów i niezależnie od tego, że niniejsza analiza obejmuje cały zakres środków, włącznie ze środkami rynkowymi, dnia 1 października 2012 r. wiceprzewodniczący Kallas i komisarz Hedegaard zapowiedzieli etapowe podejście do wdrożenia środków na poziomie UE. Pierwszy etap obejmie monitorowanie i raportowanie emisji CO₂ z międzynarodowego transportu morskiego. W związku z tym skutki monitorowania i raportowania emisji CO₂ rozważano w kategoriach niezależnego działania w ramach polityki, chociaż system taki stanowi warunek wstępny każdej opcji polityki.

4.2. Opis opcji polityki poddanych ocenie

4.2.1. Opcja 1: scenariusz odniesienia

W opcji tej uwzględnia się tylko aktualną politykę i obowiązujące instrumenty prawne. Dlatego też w opcji tej nie przewiduje się zniesienia jakichkolwiek barier rynkowych. Nie uwzględnia się też możliwości, jaką mają obecnie państwa członkowskie, a mianowicie włączenia czynności lub urządzeń (np. statków lub portów) do EU ETS, zgodnie z art. 24 dyrektywy 2003/87/WE. Dotychczas żadne państwo członkowskie nie skorzystało z takiej możliwości.

4.2.2. Opcja 2: monitorowanie, raportowanie i weryfikacja emisji na podstawie zużycia paliwa

Monitorowanie, raportowanie i weryfikacja (MRW) emisji na podstawie zużycia paliwa dostarczy dokładnych informacji na temat efektywności energetycznej statku w zakresie emisji CO₂. Zlikwiduje zatem barierę rynkową związaną z brakiem informacji. Nie wyeliminuje jednak niedoskonałości rynku związanych ze sprzecznością bodźców i dostępem do finansowania. Monitorowaniem, raportowaniem i weryfikacją w ramach tej opcji zajmują się statki, przyjmując za podstawę zużycie paliwa. Informacje na temat emisji CO₂ podaje się do wiadomości publicznej, aby dostarczyć bodźców do zwiększania efektywności energetycznej.

4.2.3. Opcja 3: opłaty z tytułu emisji

4.2.3.1. Wariant 3a: opłaty z tytułu sprzedaży oleju bunkrowego

W wariacie tym za podstawę przyjęto obowiązujące monitorowanie, raportowanie i weryfikację emisji w oparciu o sprzedaż paliwa¹⁰. Ograniczenia w zakresie emisji dwutlenku węgla polegają na wnoszeniu składek do funduszu (w EUR za tonę CO₂). Za zwracanie dochodów do obiegu odpowiadałyby państwa członkowskie pobierające opłaty. W tej sytuacji dochody można by teoretycznie wykorzystać do zniesienia bariery rynkowej związanej z dostępem do finansowania.

¹⁰ Dane dotyczące sprzedaży oleju bunkrowego zgłaszane są przez dostawców oleju bunkrowego do celów podatkowych.

4.2.3.2. Wariant 3b: podatek od emisji ze zużytego paliwa

Ten wariant wyeliminowałby dwie bariery rynkowe: brak informacji i sprzeczność bodźców. Generowane dochody z zasady trafiają do budżetu krajowego. Państwa członkowskie mogłyby jednak również tworzyć inne instrumenty/formy interwencji, mające znosić bariery rynkowe związane z dostępem do finansowania. Tylko w tej sytuacji dany wariant mógłby zapewnić zniesienie wszystkich barier rynkowych. Monitorowaniem, raportowaniem i weryfikacją w ramach tego wariantu zajmują się statki, przyjmując za podstawę zużycie paliwa (jak przy opcji 2). Ograniczenie w zakresie emisji dwutlenku węgla polega na obowiązku płacenia podatku od każdej wyemitowanej tony CO₂ i ma motywować do redukcji emisji.

4.2.3.3. Wariant 3c: składkowy fundusz kompensacyjny

Ten wariant wyeliminowałby wszystkie bariery rynkowe. Monitorowaniem, raportowaniem i weryfikacją w ramach tego wariantu zajmują się statki, przyjmując za podstawę zużycie paliwa (jak przy opcji 2). Ograniczenie w zakresie emisji dwutlenku węgla polega na dobrowolnym wnoszeniu ustalonych składek (w EUR za tonę CO₂), motywujących do redukcji emisji. Tworzenie funduszy na rzecz rozwiązania problemów związanych z ochroną środowiska to praktyka powszechnie stosowana w sektorze gospodarki morskiej. Można utworzyć fundusz na potrzeby zbierania składek i zwracania dochodów do obiegu na skalę całej UE. Warunkiem wstępnym jest ustanowienie instrumentu uzupełniającego (np. ograniczeń prędkości itd.), który sprawi, że udział w składkowym funduszu kompensacyjnym będzie dla statków atrakcyjniejszy¹¹.

4.2.4. Opcja 4: system handlu uprawnieniami do emisji z obszarów morskich (METS)

Wszystkie podwarianty rozpatrywane w ramach METS pozwoliłyby znieść bariery rynkowe związane z dostępnością informacji i sprzecznością bodźców. Ponadto w przypadku ustanowienia odpowiednich instrumentów/interwencji ukierunkowanych na zniesienie bariery dotyczącej dostępu do finansowania, METS w połączeniu z aukcjami mógłby również służyć zniesieniu tej bariery. Monitorowaniem, raportowaniem i weryfikacją w ramach tego wariantu zajmują się statki, przyjmując za podstawę zużycie paliwa (jak przy opcji 2). Ograniczenie w zakresie emisji dwutlenku węgla polega na ustaleniu celu w odniesieniu do redukcji emisji CO₂.

System, w którym można zrzec się jedynie nowych uprawnień do emisji, przydzielonych dla sektora gospodarki morskiej, nazywa się systemem zamkniętym. W innej sytuacji system jest otwarty. Uprawnienia można również przydzielać nieodpłatnie lub sprzedawać na aukcjach. Do celów niniejszej oceny skutków rozważa się te różne warianty.

4.2.5. Opcja 5: celowy fundusz kompensacyjny

Ta opcja wyeliminowałaby wszystkie bariery rynkowe. Monitorowaniem, raportowaniem i weryfikacją w ramach tego wariantu zajmują się statki, przyjmując za podstawę zużycie paliwa (jak przy opcji 2). Cała flota musi realizować cel odnoszący się do redukcji emisji. Na potrzeby niniejszej oceny skutków założono cel na tym samym poziomie co dla systemu handlu emisjami w sektorze gospodarki morskiej (opcja 4). Zgodność z wymogami zapewnia zobowiązanie „funduszu kompensacyjnego”, reprezentującego całą flotę, do zrzeczenia się kompensacji na rzecz właściwego organu na podstawie emisji z sektora transportu morskiego zgłoszonych za rok poprzedni. Taki „fundusz kompensacyjny” odpowiada za emisje ze

¹¹ Mechanizm ten należy zaprojektować w taki sposób, aby składkowy fundusz kompensacyjny stanowił w praktyce instrument podstawowy.

wszystkich statków zawijających do portów w UE. Do funduszu tego musi należeć każdy statek zawijający do portu w UE.

5. OCENA SKUTKÓW

Chociaż cel ustalono na rok 2050, to z uwagi na niepewność towarzyszącą gospodarce światowej ocena skutków gospodarczych, oddziaływania na środowisko i skutków społecznych dotyczy okresu do 2030 r.

5.1. Oddziaływanie na środowisko

Redukcję emisji zapewnią wszystkie analizowane opcje, z wyjątkiem scenariusza odniesienia (tabela 1 poniżej).

Tabela 1: redukcja emisji do 2030 r.

	Emisje do 2030 r. (Mt CO ₂)	W porównaniu ze scenariuszem odniesienia	Łączna redukcja emisji do 2030 r. (Mt CO ₂)
Opcja 1 – scenariusz odniesienia	223,0	-	-
Opcja 2 – monitorowanie na podstawie zużycia paliwa	218,5	-2 %	55,9
Opcja 3 – opłaty z tytułu emisji			
3a – opłaty z tytułu sprzedaży oleju bunkrowego	217,0	-3 %	40,1
3b – podatek od emisji ze zużytego paliwa	186,8	-16 %	335,4
3c – składkowy fundusz kompensacyjny	186,8	-16 %	335,4
Opcja 4 – ETS dla sektora gospodarki morskiej			
Zamknięty ETS	175,7	-21 %	377,1
Otwarty ETS z przydziałem bezpłatnych uprawnień	186,7	-16 %	333,8
Otwarty ETS z pełną sprzedażą na aukcji	186,8	-16 %	336,3
Opcja 5 – celowy fundusz kompensacyjny	186,8	-16 %	336,3

Źródło: AEA Technology i inni, 2012 r.

Poziom redukcji za sprawą zamkniętego METS (wariant 4a) jest zgodny z celem ustanowionym przez Komisję w białej księdze w sprawie transportu. Redukcje emisji za sprawą wariantów otwartego METS (4b i 4c) oraz celowego funduszu kompensacyjnego (opcja 5) również mogłyby być zgodne z celem ustanowionym przez Komisję w białej księdze w sprawie transportu, gdyby właściciele i operatorzy statków nabywali poza sektorem redukcje emisji pochodzące z systemu handlu uprawnieniami do emisji, w którym emisje się

wychwytuje. Żadna z pozostałych opcji nie zapewnia redukcji emisji zgodnej z celem ustanowionym przez Komisję w białej księdze w sprawie transportu.

5.2. Skutki gospodarcze

Wszystkie analizowane opcje polityki zapewnią znaczne oszczędności paliwa, poza scenariuszem odniesienia. Abstrahując od monitorowania w oparciu o zużycie paliwa, wymienione opcje polityki skutkowałyby niewielkimi dodatkowymi kosztami inwestycji i operacyjnymi. Z wyjątkiem opłaty z tytułu sprzedaży oleju bunkrowego, takie dodatkowe koszty byłyby rekompensowane niższymi kosztami paliwa, prowadząc do znacznych oszczędności netto, które mogłyby wynieść do 2030 r. dla całego sektora w sumie nawet 52 mld EUR¹².

Tabela 2: Dodatkowe koszty opcji polityki w porównaniu ze scenariuszem odniesienia do 2030 r., prywatna stopa dyskontowa (10 %), wartości ujemne wyrażają oszczędności kosztów

Dodatkowe koszty w porównaniu ze scenariuszem odniesienia do 2030 r.		Koszty inwestycji	Koszty operacyjne (z wykluczeniem kosztów paliwa)	Koszty paliwa	Koszty emisji CO ₂	Koszty ogółem
Monitorowanie na podstawie zużycia paliwa	Wartość (mld EUR)	-	+0,6	-9,4	-	-8,8
	Procent	-	+0,3 %	-2,0 %	-	-0,6 %
Opłaty z tytułu sprzedaży oleju bunkrowego	Wartość (mld EUR)	+2,5	+1,6	-4,8	+66,7	+66,0
	Procent	+0,4 %	+0,5 %	-0,8 %	-	+4,5 %
Podatek od emisji	Wartość (mld EUR)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9
	Procent	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	-	-1,8 %
Składowy fundusz kompensacyjny	Wartość (mld EUR)	+2,9	+0,03	-55,9	+26,1	-26,9
	Procent	+0,5 %	+0,01 %	-9,6 %	-	-1,8 %
Zamknięty METS	Wartość (mld EUR)	+8,4	+0,07	-55,8	-	-47,3
	Procent	+1,4 %	+0,02 %	-9,6 %	-	-3,3 %
Otwarty METS z przydziałem	Wartość (mld EUR)	+2,8	+0,12	-55,6	+0,7	-52,0

¹² Ricardo-AEA i inni, 2013 r.

bezpłatnych uprawnień	Procent	+0,4 %	+0,04 %	-9,5 %	-	-3,6 %
Otwarty METS z pełną sprzedażą na aukcji	Wartość (mld EUR)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Procent	+0.5%	+0.003%	-9.6%	-	-1.5%
Celowy fundusz kompensacyjny	Wartość (mld EUR)	+3,0	+0,01	-56,0	+30,4	-22,6
	Procent	+0,5 %	+0,003 %	-9,6 %	-	-1,5 %

Źródło: AEA Technology i inni 2012 r.

Obciążenie administracyjne dla operatorów i właścicieli statków jest bardzo małe (poniżej 1 % rocznych kosztów operacyjnych), niezależnie od analizowanej opcji.

Istnieje małe prawdopodobieństwo zakłócenia swobodnego przepływu towarów. Podejście modelowe wskazuje, że żadna z opcji polityki nie doprowadziłaby do zmniejszenia wolumenu towarów w obrocie handlowym w UE i poza nią. Wzrost stawek frachtowych jest mało prawdopodobny, aczkolwiek może się zdarzyć w odniesieniu do określonych szlaków. Ocena jedenastu reprezentatywnych towarów (stanowiących 58 % wartości importu UE w 2010 r.) wskazuje jednak, że ewentualny wzrost stawek frachtowych nie wpłynąłby na ich ceny. W związku z tym nie oczekuje się żadnego znaczącego wpływu na gospodarkę UE.

Prognozowane koszty administracyjne dla organów publicznych są raczej niskie (poniżej 8 mln EUR rocznie dla 27 państw członkowskich). Koszty te można zmniejszyć, ustanawiając właściwy centralny organ na poziomie UE i obejmując rozporządzeniem wyłącznie statki o pojemności powyżej 5 000 GT.

5.3. Skutki społeczne

Nie oczekuje się, aby monitorowanie w oparciu o zużycie paliwa (opcja 2) miało prowadzić do dodatkowych skutków społecznych w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, natomiast opłata z tytułu sprzedaży paliwa bunkrowego (wariant 3a) mogłaby skutkować zamknięciem działalności przez niektórych dostawców paliwa bunkrowego w UE z uwagi na możliwość spadku sprzedaży nawet o 90 %. Żadna z innych opcji nie doprowadzi do utraty miejsc pracy, lecz będą one skutkowały niewielkim wzrostem lub spadkiem zatrudnienia w stosunku do scenariusza odniesienia.

Z uwagi na fakt, że wszystkie opcje zapewniają mniejsze zużycie oleju bunkrowego i w związku z tym redukcję emisji tlenu azotu, tlenu siarki i cząstek stałych, można się spodziewać znacznego pozytywnego wpływu na zdrowie.

6. PORÓWNANIE OPCJI

Uwzględniając wytyczne dla oceny skutków oraz 9 zasad IMO dotyczących projektowania środków rynkowych, do celów porównania poszczególnych opcji opracowano następujące kryteria: możliwość zniesienia barier rynkowych, skuteczność w zakresie ochrony środowiska, podatność na zagrożenia (narażenie na uchylanie się/ryzyko uchylania się), wykonalność, konkurencyjność żeglugi morskiej, konkurencyjność UE, stymulowanie działań innych stron, w tym IMO, jak również zgodność z odpowiednimi obszarami polityki realizowanej przez UE.

Podsumowując, i mając przy tym na uwadze etapowe podejście zaproponowane przez wiceprzewodniczącego Kallasa i komisarz Hedegaard, monitorowanie zużycia paliwa (opcja 2) należy uznać za opcję konieczną na pierwszym etapie całego procesu, torującą drogę innym opcjom polityki, prowadzącym do dużo większych korzyści w kategoriach skutków gospodarczych, oddziaływania na środowisko i skutków społecznych.

Jeśli chodzi o kolejne etapy po wdrożeniu monitorowania i raportowania, oczywiste jest, że opłata z tytułu sprzedaży oleju bunkrowego (wariant 3a) nie byłaby odpowiednim środkiem na poziomie regionu z uwagi na powiązane wysokie koszty, skutki społeczne oraz ryzyko uchylania się. Pozostałe opcje polityki rozwiązują kwestie problematyczne¹³ i zapewniają realizację celu w zakresie ochrony środowiska, choć w różnym stopniu. Ewentualną decyzję w sprawie środków rynkowych należy dostosować do opcji sformułowanej w wyniku stosownych obrad na forum IMO.

7. MONITOROWANIE I OCENA

Podstawowe wskaźniki monitorowania i oceny postępów na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego wiążą się z emisjami CO₂ z transportu morskiego. Pod uwagę będą brane również inne wskaźniki, mające na celu ocenę ogólnego wpływu prawodawstwa UE.

¹³ Usunięcie barier rynkowych w przypadku podatku od emisji (opcja 2) byłoby możliwe jedynie wówczas, gdy państwa członkowskie utworzyłyby instrumenty eliminujące barierę rynkową związaną z dostępem do finansowania.