Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2025/5140

2025 10 28

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė

Ekonominis poveikis, kurį daro ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) įgyvendinimas

(nuomonė savo iniciatyva)

(C/2025/5140)

Pranešėjas: **Krister ANDERSSON**

Patarėjai:	Samuel CORNELLA (pranešėjo) Alex MONTEBELLO (I grupės)
Plenarinės asamblėjos sprendimas	2025 2 27
Teisinis pagrindas	Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnio 2 dalis
Atsakingas skyrius	Ekonominės ir pinigų sąjungos, ekonominės ir socialinės sanglaudos skyrius
Priimta skyriuje	2025 7 4
Priimta plenarinėje sesijoje	2025 7 16
Plenarinė sesija Nr.	598
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	182/2/8

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) pritaria bendriesiems ES didžiausio leidžiamo išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo ir leidimų prekybos sistemos (apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos, ATLPS), kuri atlieka svarbų vaidmenį kuriant ekologišką, mažo anglies dioksido pėdsako ekonomiką, tikslams. Išmetamas CO_2 kiekis mažės tada, kai sąnaudos bus mažiausios, todėl sistema taps ekonomiškai efektyvi. ATLPS sukuria paskatas investuoti į žaliąsias technologijas, todėl ji yra svarbi įgyvendinant Europos žaliąjį kursą.

1.2. Vis dėlto EESRK pažymi, kad kuriant ir įgyvendinant sistemą turėtų būti atsižvelgiama į jos pasekmes darbo vietoms Europoje, taip pat į jos socialinį poveikį. Reikia atlikti išsamią poveikio sektoriams, vertės grandinėms, regionams ir šalims analizę ir vertinimą, remiantis bendrai sutarta išsamia metodika.

1.3. EESRK pabrėžia, kad būtina surasti tinkamą pusiausvyrą tarp to, kaip pasiekti bendrus aplinkosaugos tikslus ir kartu nesukelti ekonomikos iškraipymų ar nepakenkti Europos ekonomikos konkurencingumui. Taip pat svarbu apsvarstyti antrinį tokių priemonių poveikį įmonėms ir darbo vietoms visuose sektoriuose. Šiuo atžvilgiu reikia gerokai patobulinti Komisijos ekonominę analizę.

1.4. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad ATLPS mechanizmas turi tam tikros lemiamos įtakos, susijusios su reikalavimų laikymosi išlaidomis ir galimu iškreipiamuoju poveikiu, taip pat juo užkraunama pernelyg didelė administracinė našta. Be to, norint jį taikyti, reikia palaikyti tvirtą tarptautinį bendradarbiavimą, be kita ko, su ES nepriklausančiomis šalimis, o tai gali būti ir sunku, ir sudėtinga.

1.5. Kaip EESRK jau yra anksčiau pažymėjęs, spartesnis išmetamo CO_2 kiekio mažinimo tempas ir plataus užmojo šios srities tikslai, taip pat mažesnis šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prieinamumas gali turėti neigiamos įtakos Europos konkurencingumui pasaulinėje rinkoje, nebent nemažai valstybių pasektų ES pavyzdžiu.

1.6. EESRK mano, kad bet kokia priemonė, kuria siekiama mažinti laivybos pramonės priklausomybę nuo iškastinio kuro, idealiu atveju turėtų būti pasaulinio, o ne regioninio ar vienašalio pobūdžio, siekiant išvengti anglies dioksido nutekėjimo. Šiuo atžvilgiu EESRK tvirtai remia Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) atliekamą darbą, visų pirma jos poveikio klimatui neutralizavimo sistemą, kuri taip pat galėtų užkirsti kelią dvigubam reglamentavimui ar dvigubam mokėjimui.

1.7. EESRK pritaria neseniai pateiktam pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmo (PADKM) supaprastinimui ir mano, kad tai yra žingsnis į priekį siekiant suderinti, viena vertus, būtinybę apsaugoti aplinką ir, kita vertus, poreikį mažinti administracinę naštą ekonomikai ir jos įmonėms, ypač MVĮ. Todėl EESRK ragina Komisiją atlikti ATLPS *ex post* poveikio vertinimus, kad būtų galima stebėti konkretų poveikį įmonėms ir darbo vietoms ir prireikus greitai atlikti pakeitimus.

1.8. Neseniai į ATLPS įtraukus jūrų transporto sektorius kilo papildomų iššūkių, darančių didelį poveikį šio sektoriaus logistikos grandinei nuo uostų terminalų iki galutinių vartotojų. Nepaisant ATLPS numatytos kaimyninių uostų sąlygos ([1]), laivybos bendrovės ir toliau yra suinteresuotos įplaukti į uostus už Sąjungos ribų, nes perkrovimas maršrutais už ES ribų nepatenka į ES jurisdikciją; todėl EESRK nerimauja dėl galimo perkrovimo veiklos rinkos perkėlimo iš Europos uostų į ne ES uostus ir dėl to, kad trečiųjų šalių laivai rinksis naudotis uostais už ES ribų vietoj ES uostų.

1.9. EESRK įspėja, kad dėl ATLPS gali labai sumažėti paskatų investuoti į ES uostus ir todėl gali sutrikti konkurencinė pusiausvyra tarp ES valstybėse narėse esančių Vidužemio jūros uostų ir netoliese esančių konkuruojančių trečiųjų šalių uostų, ypač Šiaurės Afrikoje.

1.10. Dėl nukreipiamų laivybos maršrutų atskiros šalys taip pat gali patirti išlaidų, nes dėl to jose padidėja gamybos sąnaudos. Tai turi įtakos gamybai ir užimtumui atitinkamoje šalyje, todėl tokios išlaidos turėtų būti įtraukiamos į bet kokį anglies dioksido kiekio mažinimo teisės aktų įgyvendinimo ekonominio poveikio vertinimą. Panašus poveikis atsiranda ir tais atvejais, kai padidėja laivybos sąnaudos (Komisijos vertinimu, iki 3,7 proc. 2024 m. ir daugiau, jeigu nepadidėja našumas), o išlaidos perkeliamos gamybos įmonei. Dėl to sumažės gamyba ir užimtumas. Kuriant ir vertinant sistemą ateityje turi būti tinkamai atsižvelgiama į tokias išlaidas.

1.11. EESRK pažymi, kad dėl ATLPS mechanizmo taikymo salų, pavyzdžiui, Maltos, Kipro ir Airijos, ir valstybių narių, kuriose daug dėmesio skiriama laivybai ir jūrinei veiklai, ekonomikai gali būti daromas spaudimas, nes jos yra ypač pažeidžiamos dėl laivybos sąnaudų padidėjimo, mat labai priklauso nuo eksportu grindžiamos veiklos, kuri dažnai yra pagrindinis užimtumo ir vietos plėtros šaltinis.

2. **Nuomonės rengimo aplinkybės**

2.1. Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio tikslas – iki 2030 m. grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 proc. ES didžiausio leidžiamo išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo ir leidimų prekybos sistema (ATLPS) atlieka labai svarbų vaidmenį kuriant ekologišką, mažo anglies dioksido pėdsako ekonomiką. Taikant ATLPS, CO_2 tapo savotiška preke, kuriai taikomas principas „teršėjas moka“. Sumažinus leidimų skaičių, išmetamas CO_2 kiekis mažės tada, kai sąnaudos bus mažiausios, todėl sistema taps ekonomiškai efektyvi. Plėtojantis prekybos apyvartiniais taršos leidimais rinkai, laipsniškai susiformavo ne tik neatidėliotinų apyvartinių taršos leidimų sandorių rinka, bet ir tam tikros išvestinių finansinių priemonių rinkos, pavyzdžiui, apyvartinių taršos leidimų ateities sandorių rinka, pasirinkimo sandorių rinka ir išankstinių sandorių rinka.

2.2. ES ATLPS apima apie 40 proc. viso ES išmetamo CO_2 kiekio. Kadangi CO_2 kiekis atmosferoje yra pasaulinis reiškinys, ekonomiškai efektyvi prekybos sistema būtų vienoda pasaulinė sistema. Tačiau dabartinė padėtis yra labai fragmentiška ir įvairiose šalyse bei regionuose įdiegtos skirtingos prekybos sistemos – tik 24 proc. pasaulyje išmetamų teršalų yra įtraukti į tam tikros rūšies ATLPS ([2]).

([1]) Sustojimas ne ES uostuose, pavyzdžiui, Šiaurės Afrikoje, negali būti laikomas reiso pradžia ar pabaiga ATLPS sistemos tikslais, todėl mažėja paskata sustoti šiuose ne ES centruose prieš įplaukiant į ES uostus arba iš jų išplaukus.

([2]) Pasaulio bankas, *Global Carbon Pricing Revenues Top a Record $100 Billion*, pranešimas spaudai, 2024 m. gegužės mėn: https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/05/21/global-carbon-pricing-revenues-top-a-record-100-billion.

2.3. Šioje nuomonėje nagrinėjami kai kurie klausimai, kuriuos reikia apsvarstyti atsižvelgiant į ES ATLPS, kaip regioninės sistemos, ekonomines sąnaudas ir pasekmes. Jūrų sektorius bus pateiktas kaip pavyzdys, pripažįstant, kad kiekvienam sektoriui būdingos specifinės savybės. Tačiau ekonominio poveikio vertinimas iš esmės turėtų būti grindžiamas bendra ekonomine metodika ([3]).

2.4. EESRK jau anksčiau yra pabrėžęs, kad reikia išanalizuoti galimą neigiamą ATLPS poveikį Europos pramonės sektorių ir paslaugų teikėjų konkurencingumui (tiek daug anglies dioksido išskiriančiuose sektoriuose, tiek apskritai), ir paraginęs imtis priemonių, kad būtų kuo labiau išvengta neigiamo poveikio ekonomikai ir neigiamo socialinio poveikio, pavyzdžiui, nedarbo ir energijos nepritekliaus, įtampos tarp profesinių sąjungų ir darbdavių arba judumo nepritekliaus ([4]).

2.5. Kalbant apie jūrų sektorių, EESRK iš esmės palankiai vertina tai, kad ATLPS būtų taikoma į ES uostus įplaukiantiems laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000 tonų, ir kelionėms iš trečiųjų šalių uostų ir į juos, kartu atkreipiant dėmesį į IMO, kuri atlieka labai svarbų vaidmenį siekiant visuotinio sprendimo dėl jūrų transporto išmetamų teršalų, vykdomą darbą. EESRK ragina ES aktyviai dirbti siekiant rasti perspektyvų IMO sprendimą, kuris padėtų gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ([5]).

2.6. EESRK palankiai vertina 2025 m. balandžio mėn. pradėtas viešas konsultacijas dėl ATLPS ir ragina atlikti išsamų ATLPS įgyvendinimo vertinimą remiantis patikimais empiriniais įrodymais ir išsamia ekonominių pasekmių analize. Jei iš viešų konsultacijų ir galimo vėlesnio poveikio vertinimo rezultatų bus matyti rimtų neigiamų pasekmių ES pramonės konkurencingumui, reikės tikslingai peržiūrėti ATLPS ir (arba) papildomas priemones.

3. **Įvadas**

3.1. CO_2 kiekį iš esmės sunku išmatuoti. Konkreti ATLPS ir PADKM struktūra ir jų įgyvendinimas yra sudėtingi, o ekonomines pasekmes sunku numatyti ir įvertinti. Komisijos duomenimis, taikant ATLPS nuo 2024 m. į ES biudžetą per metus turėtų įplaukti apie 7 mlrd. EUR (2018 m. kainomis). Nuo 2028 m., kai į ES biudžetą bus įtraukiamos ir pajamos iš naujosios ATLPS, ši suma turėtų padidėti iki maždaug 19 mlrd. EUR per metus ([6]). Be to, metinės pajamos iš ATLPS, kurios paskirstomos valstybėms narėms, galėtų siekti daugiau kaip 46 mlrd. EUR, taigi gerokai viršytų lūkesčius, buvusius teikiant pasiūlymą dėl Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio.

3.2. 2024 m. pradžioje ES ATLPS buvo išplėsta ir pradėta taikyti jūrų transporto išmetamiems teršalams. Šiuo atžvilgiu laivų išmetamų teršalų stebėsena, ataskaitų teikimas ir tikrinimas (SATT) yra viena iš pagrindinių Komisijos priemonių, kuriomis siekiama mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį jūrų transporto sektoriuje ([7]).

([3]) Visi pasiūlymai, įskaitant pasiūlymus dėl supaprastinimo, turi būti įvertinti ir išnagrinėti poveikio vertinimuose.

([4]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo ir Reglamentas (ES) 2015/757 (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) ir dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo, kuriuo dėl apyvartinių taršos leidimų, perkeltinų į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervą iki 2030 m., skaičiaus iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2015/1814 (COM(2021) 571–2021/0202 (COD)) (OL C 152, 2022 4 6, p. 175).

([5]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo ir Reglamentas (ES) 2015/757 (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) ir dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo, kuriuo dėl apyvartinių taršos leidimų, perkeltinų į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervą iki 2030 m., skaičiaus iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2015/1814 (COM(2021) 571–2021/0202 (COD)) (OL C 152, 2022 4 6, p. 175). 2025 m. balandžio mėn. buvo pasiektas susitarimas, kad iki 2050 m. pasaulinės laivybos grynasis išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis būtų lygus nuliui: IMO patvirtino pasaulinės laivybos taisykles dėl nulinio grynojo anglies dioksido kiekio: https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

([6]) *ES biudžetas. Komisija skelbia pakoreguotą naujos kartos nuosavų išteklių paketą,* 2023 m. birželio mėn: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_3328.

([7]) SATT sistema, skirta jūrų transporto išmetamam CO_2 kiekiui stebėti, pradėta taikyti 2018 m. – tai buvo pirmas žingsnis prieš šiuos išmetamuosius teršalus įtraukiant į ES ATLPS taikymo sritį. SATT sistema taikoma visų į ES uostus įplaukiančių didelių laivų (kurių bendroji talpa viršija 5 000 t) išmetamiems teršalams.

3.3. ATLPS sukurta taip, kad įmonės būtų skatinamos investuoti į švaresnes technologijas ir taip mažinti išmetamų teršalų kiekį bei poveikį aplinkai. ATLPS sukurtu kainų signalu laivybos bendrovėms suteikiama aiškių finansinių paskatų investuoti į efektyvų energijos vartojimą. Ji taip pat padeda mažinti iškastinio kuro ir kuro iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių bei mažo anglies dioksido pėdsako kuro kainų skirtumą, šiam sektoriui suteikiant naujų finansavimo galimybių. Taip pat reikėtų pažymėti, kad nedidelė pagal ATLPS gautų pajamų dalis, t. y. maždaug 1,6 mlrd. EUR iki 2030 m., bus perkelta į ES inovacijų fondą laivybos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo iniciatyvoms remti. Tačiau pažymime, kad šis fondas tebėra iš esmės neprieinamas kai kurioms mažesnėms valstybėms narėms. Malta, Liuksemburgas ir Estija yra vienintelės šalys, kurios dar negavo šio fondo paramos, nors ir prisideda prie jo finansavimo. Visų pirma mažai tikėtina, kad dėl ribotų pajėgumų Malta pasinaudos šiuo mechanizmu, todėl schemos poveikis yra nevienodas.

3.4. Vis dėlto užtikrinti vienodas sąlygas tiek sektoriams ir šalims, tiek trečiųjų šalių atžvilgiu yra tikrai sudėtingas uždavinys. Kadangi reglamentus galima apeiti, ES ATLPS įgyvendinimas turi būti tinkamai stebimas, visų pirma siekiant nustatyti ir anksti užkirsti kelią jų apėjimui ([8]).

3.5. Vienas iš būdų užkirsti kelią laivams vengti ES valstybių narių (arba EEE šalių) uostų arba juos aplenkti būtų neleisti, kad ES uostai, pavyzdžiui, Šiaurės Afrikoje, būtų laikomi reiso pradžia ar pabaiga ATLPS sistemos tikslais, todėl mažėtų paskata sustoti šiuose ne ES centruose prieš įplaukiant į ES uostus arba iš jų išplaukus. Taip mažėja galimybių išvengti mokesčių, nes laivai vis tiek turėtų mokėti pagal ATLPS sistemą. Dar vienas taikomų priemonių vengimo metodas, kuriam gali tekti skirti dėmesio, yra naudojimasis alternatyvių rūšių transportu prekėms vežti. Komisija stebės tokį elgesį, kuriuo siekiama apeiti reikalavimus.

3.6. Jei taisyklės turi įtakos veiklai trečiosiose šalyse, tai reiškia, kad ATLPS taikymo sritis išplečiama ir į ES nepriklausančias teritorijas, o tai gali būti aiškinama kaip tos teritorijos suverenių teisių pažeidimas. Atliekant išsamų poveikio vertinimą bus atsižvelgta į tokias ekonomines pasekmes. Vis dėlto, jei tokios taisyklės padeda užtikrinti vienodesnes sąlygas trečiųjų šalių atžvilgiu ir užkirsti kelią anglies dioksido nutekėjimui ES, tačiau tarptautiniu mastu jos paprastai sulaukia mažiau pritarimo, nes dėl jų vykdant veiklą trečiosiose šalyse patiriama papildomų išlaidų. Ekonominis poveikis tam tikru mastu panašus į tarifų ar muitų nustatymą ([9]).

3.7. Be to, vis daugiau regionų diegiant savas ATLPS, didėja rizika, kad trečiosios šalys taikys sutampančias eksteritorines taisykles. Vienas uostas gali būti įtrauktas į dviejų ar daugiau regioninių sistemų schemas. Bus būtina koordinuoti veiksmus tarp prekybos blokų, ir EBPO šiuo metu svarsto galimybę išnagrinėti šį aspektą. IMO rekomenduojama tarptautinė sistema neabejotinai būtų geresnis sprendimas nei regioniniai metodai, kurie susiję ne tik su didesniu administraciniu darbu, bet ir su dvigubo apmokestinimo ir (arba) mokesčių rinkimo rizika. Šiuo atžvilgiu EESRK tvirtai remia 2025 m. balandžio mėn. IMO pasiektą susitarimą, kuris turėtų būti priimtas 2025 m. spalio mėn.

4. **Bendrosios pastabos**

4.1. EESRK pritaria bendriesiems ATLPS ir PADKM tikslams, susijusiems su priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu, aplinkos apsauga ir didesniu tvarumu. Šiuo požiūriu EESRK pripažįsta, kad per pastaruosius 20 metų ATLPS padėjo mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, todėl ES vykdoma gamyba ir transporto sistemos tapo švaresnės. Tačiau ATLPS nesugebėjo apsaugoti pramonės gamybos konkurencingumo, kuris sumažėjo ne tik santykiniais, bet ir absoliučiais skaičiais, o tai kelia rimtų abejonių dėl ATLPS, kaip pasaulinės klimato priemonės, veiksmingumo. Savaime suprantama, bet kokios sistemos, o visų pirma regioninės sistemos, turėtų būti kuriamos ir įgyvendinamos ekonomiškai efektyviai, būtinai atidžiai išnagrinėjant pasekmes darbo vietoms Europoje ir socialinį poveikį.

4.2. EESRK pabrėžia, kad reikia surasti tinkamą pusiausvyrą tarp to, kaip pasiekti bendrus aplinkosaugos tikslus ir kartu nesukelti ekonomikos iškraipymų ar nepakenkti Europos ekonomikos konkurencingumui. Taip pat svarbu atsižvelgti į antrinį šių priemonių poveikį.

([8]) ES ATLPS direktyvoje reikalaujama, kad Komisija stebėtų, kaip ATLPS taikoma jūrų transporto sektoriui, ir kas dvejus metus pateiktų savo išvadas. Žr. Komisijos ataskaitą „Direktyvos 2003/87/EB įgyvendinimo jūrų transporto srityje stebėsena“ (COM(2025) 110 *final*), 2025 3 18.

([9]) Kuo labiau aplinkosaugos užmojai viršija atitinkamus kaimyninių šalių ar regionų užmojus, tuo labiau reikia išplėsti priemonių taikymo sritį, kad jos apimtų ir kitas jurisdikcijas, siekiant kompensuoti nepalankią konkurencinę padėtį, taigi ir sumažinti anglies dioksido nutekėjimą.

4.3. EESRK pastabi, kad ATLPS mechanizmas turi tam tikros lemiamos įtakos, susijusios su reikalavimų laikymosi išlaidomis, galimu iškreipiamuoju poveikiu, reguliavimo neapibrėžtumu ir susiskaidymu, taip pat juo užkraunama pernelyg didelė administracinė našta ([10]). Be to, norint jį taikyti, reikia palaikyti tvirtą tarptautinį bendradarbiavimą, be kita ko, su ES nepriklausančiomis šalimis, o tai, šiuo metu didėjant įtampai pasaulio prekybos sistemoje, gali būti ir sunku, ir sudėtinga. Siekiant ilgalaikėje perspektyvoje skatinti tarptautinį koordinavimą, neseniai parengtoje IMO visapusiškoje sistemoje gali būti pateikta perspektyvių pasiūlymų ([11]).

4.4. EESRK mano, kad tokios ekonominės pasekmės turėtų būti tinkamai stebimos, kad būtų išvengta neigiamo poveikio Europos konkurencingumui, taigi ir Europos darbo vietoms. Iš tikrųjų, vienas iš pagrindinių paskatų sistemų taikymo motyvų – užtikrinti vienodas sąlygas ES gamintojams ir importuotojams iš ES nepriklausančių šalių tuose bendrosios rinkos sektoriuose, kurie palieka didelį anglies pėdsaką. Tai taip pat taikoma PADKM ir jo tikslui išvengti anglies dioksido nutekėjimo. Vis dėlto keliose pagrindinėse ne Europos Sąjungos rinkose įmonės vykdo veiklą tokiomis reguliavimo sąlygomis, pagal kurias išmetamas anglies dioksidas neapmokestinamas (pvz., keliose JAV valstijose) arba jo kaina yra mažesnė (pvz., Kinijoje) ([12]).

4.5. Dėl dabartinės padėties visoje gamybos grandinėje užkraunama didelė administracinė ir su veikla susijusi našta, dėl kurios gali padidėti kainos vartotojams.

4.6. Šiuo požiūriu EESRK taip pat pažymi, kad šiuo metu turimi duomenys ir ekonominiai vertinimai, susiję su ATLPS, yra labai riboti ir kad didelę dalį reikiamos informacijos dažnai turi pateikti gamintojai kilmės šalyse. Atrodo, kad tokį sudėtingumą ir susiskaidymą labai sunku įveikti, be kita ko, ir valdžios institucijoms, atsakingoms už Europos teisinės sistemos vykdymo užtikrinimą nacionaliniu lygmeniu.

4.7. Komisijos vertinimu, pradėjus taikyti ATLPS jūrų transporto sektoriui ir įpareigojus laivybos bendroves atsisakyti ES apyvartinių taršos leidimų, 2024 m. bendros laivybos sąnaudos vidutiniškai padidėjo 3,7 proc. Numatoma, kad 2025 ir 2026 m. jos padidės dar labiau ([13]), o iš esamų Adrijos jūros maršrutų duomenų matyti, kad jau šiais metais jos padidės iki 17 proc. Neaišku, kokiu mastu jūrų sektorius tokį sąnaudų padidėjimą gali kompensuoti taikydamas kitas sąnaudų mažinimo priemones (didindamas našumą, mažindamas darbuotojų skaičių ir kt.). Be to, kadangi sąnaudos šiame sektoriuje yra labai įvairaus pobūdžio, paskatos pavienėms įmonėms internalizuoti sąnaudas yra ribotos. Todėl kyla akivaizdi rizika, kad, esant vienodoms kitoms sąlygoms, jų vartotojams bus taikomos didesnės kainos. Komitetas taip pat apgailestauja dėl to, kad Komisija nepakankamai atsižvelgė į neproporcingą ATLPS poveikį salų valstybėms narėms ir toms valstybėms narėms, kurios, turint omenyje jų geografinę padėtį, yra labai priklausomos nuo jūrų transporto dėl ribotų įvairiarūšio transporto jungčių.

4.8. Būtų galima manyti, kad padidėjusios sąnaudos darys poveikį daugumos kitų sektorių gamybos sąnaudoms ir galiausiai vartotojų kainoms, o tai turės įtakos pragyvenimo išlaidoms, tačiau stebina tai, kad šiuo klausimu atlikta nedaug tyrimų. Viename tyrime, kuriame nagrinėjamas nuo 2018 m. padidėjusių su ATLPS susijusių išlaidų poveikis, daroma išvada, kad teršiančios įmonės į padidėjusias su tarša susijusias išlaidas reaguoja sistemingai didindamos našumą ir dažnai mažindamos savo darbuotojų skaičių ([14]). Padidėjus sąnaudoms paprastai būtų apribojama gamyba, todėl sumažėtų užimtumas, taip pat išteklių naudojimas.

4.9. Galima teigti, kad būtų pagrįsta uždaryti kai kuriuos gamybos įrenginius, nes tai yra dalis perėjimo prie anglies dioksido neišskiriančios gamybos proceso. Tačiau labai svarbu įtraukti tokį poveikį į bet kokį ekonominio poveikio vertinimą, be kita ko, išplečiant esamus ar vykdomus ekonominio poveikio vertinimus, kad jie apimtų išsamesnių duomenų rinkimą, remiantis su pramonės atstovais, mokslininkais ir akademine bendruomene sutarta metodika. Be abejo, reikia stebėti, ar nevengiama laikytis taisyklių, tačiau turi būti stebimas ir poveikis užimtumui ir konkurencijai įvairiuose sektoriuose, regionuose ir valstybėse narėse.

([10]) Kalbant apie jūrų sektorių, daugiau kaip 12 000 laivų iš viso pasaulio kasmet teikia ataskaitas apie jų reisų ES metu išmetamą CO_2 kiekį ir tai daro nuo 2018 m. Akivaizdu, kad tiek privatusis sektorius, tiek viešasis sektorius, administruojantis šią sistemą, patiria daug administracinių išlaidų. Naudojantis paskatų sistemomis (Inovacijų fondu ir kt.) atsiranda papildomų išlaidų, susijusių su paraiškų teikimu, tvarkymu ir kontrole, kad būtų užkirstas kelias piktnaudžiavimui.

([11]) Savo nuomonėje „ES klimato diplomatija“ (OL C, C/2024/1575, 2024 3 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1575/oj), EESRK ragino ES institucijas praturtinti klimato diplomatijos priemonių rinkinį iniciatyvomis, kuriomis siekiama ne tik didinti klimato politikos užmojus, bet ir dalytis ES patirtimi bei šalinti su klimatu susijusius pavojus.

([12]) Nors PADKM nustatytos taisyklės, kuriomis siekiama mažinti su importu siejamą anglies dioksido išskyrimą, šiuo metu nėra tokių taisyklių, kuriomis būtų užtikrinamos vienodos sąlygos eksporto srityje. Tai daro didelį poveikį tokių sektorių kaip plieno pramonė gebėjimui konkuruoti pasaulinėje rinkoje. Reikia atlikti išsamų tiek neveikimo, tiek bet kokio pasiūlymo, kaip būtų galima šalinti pasekmes, poveikio vertinimą.

([13]) Pasiūlymas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas kuriuo dėl su gynyba susijusių investicijų į ES biudžetą skatinimo siekiant įgyvendinti planą „ReArm Europe“ iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/694, (ES) 2021/695, (ES) 2021/697, (ES) 2021/1153, (ES) 2023/1525 ir (ES) 2024/795 (COM(2025) 110 *final*).

([14]) Tyrime nurodoma, jog tikimybė, kad laikotarpiu po intervencinių priemonių taikymo bus sumažintas darbuotojų skaičius, tiesiogiai padidėja 5,2 proc. Boeckx, J., Struyfs, K. ir Torsin, W., „Green pressure, lean measures: Unveiling corporate downsizing within the European Union Emissions Trading System“ (liet. „Žalinimo spaudimas, taupymo priemonės. Darbuotojų skaičiaus mažinimas įmonėse taikant Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą“), *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 2025, p. 1–61. doi:10.1017/S0022109025000237.

4.10. Kaip EESRK jau yra anksčiau pabrėžęs, spartesnis išmetamo CO_2 kiekio mažinimo tempas ir dideli šios srities užmojai, taip pat mažesnis šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prieinamumas turės neigiamos įtakos Europos konkurencingumui pasaulinėje rinkoje, nebent nemažai valstybių pasektų ES pavyzdžiu ([15]). EESRK primena savo poziciją.

4.11. 2023 m. gegužės mėn. Europos Sąjunga nustatė PADKM, pagal kurį apmokestinami su tam tikrais produktais, kurie importuojami iš ES nepriklausančių šalių, susiję išmetamieji teršalai. Panaši nuostata dėl eksporto nebuvo įtraukta, todėl Europos eksportuotojai atsidūrė palyginti nepalankioje padėtyje. Sprendimą dėl eksporto priimti jau seniai vėluojama. Komisija taip pat peržiūrėjo ir ES viduje išplėtė apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (kuri buvo sukurta 2003 m. ir įsigaliojo 2005 m.).

4.12. Galutinė PADKM nustatyta tvarka bus taikoma nuo 2026 m., o dabartinis pereinamasis etapas trunka nuo 2023 iki 2025 m. Laipsniškas PADKM diegimas suderintas su laipsnišku nemokamų ES ATLPS apyvartinių taršos leidimų paskirstymo panaikinimu, kad būtų vis labiau remiamas ES pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas. EESRK pažymi, kad nemokamų apyvartinių taršos leidimų prieinamumo apribojimai turėtų būti tinkamai stebimi ir galbūt atidėti, jeigu PADKM neveiks veiksmingai ir dėl pasaulinių ekonominių sąlygų jį reikės pritaikyti.

4.13. EESRK tvirtai pritaria tam, kad PADKM būtų supaprastintas, kaip neseniai pateikta bendrajame supaprastinimo dokumentų rinkinyje, nes tai yra žingsnis į priekį siekiant suderinti, viena vertus, būtinybę apsaugoti aplinką ir, kita vertus, poreikį mažinti įmonėms, ypač MVĮ, tenkančią administracinę naštą. Todėl Komisija turėtų atlikti *ex post* poveikio vertinimus, kad būtų galima stebėti konkretų poveikį įmonėms ir darbo vietoms ir prireikus greitai atlikti pakeitimus.

4.14. EESRK tikisi, kad socialiniai partneriai ir pilietinės visuomenės organizacijos, dalyvaudami teisingos žaliosios pertvarkos procese, galės atlikti aktyvų vaidmenį vertinant ATLPS poveikį ir konkrečias jos pasekmes, taip pat nustatant galimas tokios sistemos pritaikymo ir tobulinimo priemones.

5. **Konkrečios pastabos. Dėmesys jūrų sektoriui**

5.1. Neseniai į ATLPS įtraukus jūrų transporto sektorius kilo papildomų iššūkių, kurie daro poveikį šio sektoriaus logistikos grandinei nuo uostų terminalų iki galutinių vartotojų. Nepaisant to, kad sustojimai ne ES uostuose, pavyzdžiui, Šiaurės Afrikoje, negali būti laikomi reiso pradžia ar pabaiga ATLPS sistemos tikslais, taip sumažinant paskatas sustoti šiuose ne ES centruose prieš įplaukiant į ES uostus arba po jų ([16]), EESRK yra susirūpinęs dėl pavojaus, galimybės, kad rinka reaguos ir perkrovimo centrais pasirinks trečiųjų šalių uostus, o ne ES uostus, ir trečiųjų šalių laivai įplauks į trečiųjų šalių uostus, o ne į ES uostus ([17]).

5.2. Įgyvendinant ATLPS gali labai sumažėti paskatų investuoti į ES uostus ir sutrikti konkurencinė pusiausvyra tarp ES valstybėse narėse esančių Vidžiemio jūros uostų ir netoliese esančių konkuruojančių trečiųjų šalių uostų, ypač Šiaurės Afrikoje. Tokia tendencija pasitvirtintų, jei kituose žemynuose esančiuose uostuose neproporcingai padidėtų investicijos į pagrindines laivybos linijas, siekiant praktiškai surasti alternatyvas, kaip apeiti ES reguliavimo sistemą.

([15]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo ir Reglamentas (ES) 2015/757 (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) ir dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo, kuriuo dėl apyvartinių taršos leidimų, perkeltinų į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervą iki 2030 m., skaičiaus iš dalies keičiamas Sprendimas (ES) 2015/1814 (COM(2021) 571–2021/0202 (COD)) (OL C 152, 2022 4 6, p. 175).

([16]) Siekiant užkirsti kelią reikalavimų apėjimui, ATLPS direktyvoje į įplaukimo uosto apibrėžtį neįtraukti kaimyniniai konteinerių perkrovimo uostai (kuriuose perkraunama daugiau kaip 65 proc. konteinerių ir kurie nuo ES uosto nutolę ne daugiau kaip 300 jūrmylių atstumu). Tai reiškia, kad sustojimas šiuose ne ES uostuose negali būti laikomas reiso pradžia ar pabaiga, todėl mažėja paskata sustoti šiuose ne ES centruose prieš įplaukiant į ES uostus arba iš jų išplaukus.

([17]) Komisija savo stebėsenos ataskaitoje (COM(2025) 110 *final*) tokių pokyčių nenustatė.

5.3. EESRK pažymi, jog dar vienas iššūkis yra tai, kad dėl su ATLPS susijusių sunkumų dar labiau paaštrėja nepalanki konkurencinė padėtis ES uostuose, nes kai kurie Šiaurės Afrikos uostai naudojasi mažesnėmis darbo sąnaudomis, teikiama valstybės parama ir kitais pranašumais, kuriais šiuo metu naudojasi kaimynių uostų siuntėjai. Dėl šių veiksnių ES uostais besinaudojantiems siuntėjams sunkiau veiksmingiau absorbuoti su išmetamaisiais teršalais susijusias išlaidas. Be dėl griežto ATLPS taikymo gali sumažėti trumpųjų nuotolių laivybos konkurencingumas ir neaišku, kokių rezultatų tai duotų aplinkos tvarumo požiūriu.

5.4. EESRK taip pat pažymi, kad dėl ATLPS mechanizmo taikymo salų, pavyzdžiui, Maltos, Kipro ir Airijos, ir valstybių narių, kuriose daug dėmesio skiriama laivybai ir jūrinei veiklai, ekonomikai gali būti daromas spaudimas, nes jos yra ypač pažeidžiamos dėl laivybos sąnaudų padidėjimo, mat labai priklauso nuo eksportu grindžiamos veiklos, kuri dažnai yra pagrindinis užimtumo ir vietos plėtros šaltinis. Kaip aiškiai nurodyta 2021 m. įmonės „Ricardo Energy & Environment“ ataskaitoje, kurią užsakė Europos Komisija, 136 puslapyje konkrečiai pabrėžiamas neproporcingas ES ATLPS poveikis tam tikroms valstybėms narėms. Tuo metu, kai buvo rengiama poveikio vertinimo ataskaita, neramumai Raudonojoje jūroje nedarė jokio poveikio, o tai patvirtina jos išvadų mokslinį sąžiningumą. Komitetas taip pat apgailestauja dėl to, kad Komisija nepakankamai atsižvelgė į neproporcingą ATLPS poveikį salų valstybėms narėms ir toms valstybėms narėms, kurios, turint omenyje jų geografinę padėtį, yra labai priklausomos nuo jūrų transporto dėl ribotų įvairiarūšio transporto jungčių.

5.5. Vertinant ATLPS mechanizmo taikymo sritį ir poveikį taip pat reikėtų atsižvelgti į ypatingą atokiausių regionų ir Seutos bei Meliljos padėtį.

5.6. Apskritai EESRK laikosi nuomonės, kad nuo XXI a. pirmojo dešimtmečio vidurio pramoninėms prekėms taikant ATLPS neabejotinai įgyta tam tikros naudingos patirties, kaip ES ATLPS tinkamai įgyvendinti ir jūrų sektoriuje.

5.7. Pavyzdžiui, jei laivas, gabenantis prekes iš Singapūro į Roterdamą, plaukia per Sueco kanalą ir įplaukia į Maltos uostą, reikės atsisakyti ES ATLPS leidimų. Jei vietoje to laivas naudosis ne ES uostu, išmetamo anglies dioksido kiekio mokestis bus daug mažesnis, nes plaukiant reisu, kai sustojama ne ES uoste, mokama tik 50 proc. išmetamo anglies dioksido kiekio mokesčio.

5.8. Jei laivas gabena dešimtis tūkstančių mobiliųjų telefonų, papildomos išlaidos kiekvienam telefonui siektų vos kelis centus, tačiau laivybos bendrovė vis tiek gali išvengti tūkstančių eurų papildomų išlaidų pasirinkdama uostą Egipte arba kitur Šiaurės Afrikoje. Tokia rizika ypač didelė tokioje kainoms jautrioje pramonės šakoje kaip laivyba.

5.9. Dėl nukreipiamų laivybos maršrutų atskiros šalys taip pat gali patirti išlaidų, nes dėl to jose padidėja gamybos sąnaudos. Tai turi įtakos gamybai ir užimtumui atitinkamoje šalyje, todėl tokios išlaidos turėtų būti įtraukiamos į bet kokį anglies dioksido kiekio mažinimo teisės aktų įgyvendinimo ekonominio poveikio vertinimą. Pavyzdžiui, jei įmonė, kuri anksčiau gamybai naudojo į netoliese esantį uostą įplaukiančio laivo tiekiamas žaliavas, dabar turi importuoti prekes pasamdydama mažesnį laivą, kad šis paimtų prekes užsienio šalyje (arba žemyne), padidėjusios sąnaudos gali būti didelės. Taip gali atsitikti ir tuo atveju, kai laivas ir toliau įplauks į netoliese esantį uostą, jeigu dėl išlaidų, susijusių su išmetamaisiais teršalais, padidėjusios laivybos sąnaudos (3,7 proc. arba bet kokiu kitu skaičiumi) bus perkeliamos gamybos įmonei. Kuriant ir vertinant sistemą turi būti tinkamai atsižvelgiama į tokį poveikį gamybai, užimtumui ir socialinei sričiai.

5.10. EESRK pažymi, kad jūrų sektorių dėl jo jautrumo kainoms ir tendencijos greitai prisitaikyti prie reguliavimo pokyčių gali būti ypač sunku reguliuoti. Jei bus pradedama veiklą nukreipti į kitas jurisdikcijas, šią tendenciją greičiausiai bus sunku pakeisti, o nuo tokio proceso gali labai nukentėti kiti jūrų ekonomikos sektoriai. Vertinant reguliavimo poveikį turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į tokio pobūdžio riziką.

5.11. EESRK mano, kad bet kokia priemonė, kuria siekiama mažinti laivybos pramonės priklausomybę nuo iškastinio kuro, idealiu atveju turėtų būti pasaulinio, o ne regioninio ar vienašalio pobūdžio, kad būtų išvengta anglies dioksido nutekėjimo. Šiuo atžvilgiu EESRK tvirtai remia IMO atliekamą darbą, visų pirma jos poveikio klimatui neutralizavimo sistemą.

5.12. Kuriant perspektyvią pasaulinę sistemą ilguoju laikotarpiu, labai svarbu įvertinti ekonomines pasekmes valstybėms narėms ir įvairiems ekonomikos sektoriams. Taip pat svarbu išvengti situacijos, kai trečiosios šalys užginčija eksteritorinio pobūdžio priemones. Todėl tai, kad trečiųjų šalių uostai nėra visapusiškai įtraukti į ATLPS, trukdo užtikrinti vienodas sąlygas, kol kituose regionuose netaikomi Europos standartus atitinkantys CO_2 standartai.

5.13. Komisija ėmėsi didžiulių pastangų supaprastinti PADKM. Tam verta skirti tinkamą dėmesį ir paramą. Vis dėlto, atsižvelgiant į PADKM ir ATLPS sudėtingumą, dar yra galimybių juos tobulinti, nekeliant pavojaus teisingam perėjimui prie žalesnės, mažo anglies dioksido pėdsako ekonomikos.

Briuselis, 2025 m. liepos 16 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Oliver RÖPKE