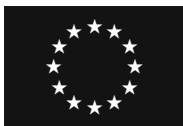


EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

PROZATÍMNÍ ZNĚNÍ
2005/2249(INI)

4. 4. 2006

NÁVRH ZPRÁVY

o omezování dopadu letectví na změnu klimatu
(2005/2249(INI))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodajka: Caroline Lucas

Navrhovatelka (*):

Jeanine Hennis-Plasschaert, Výbor pro dopravu a turistický ruch

(*): Užší spolupráce mezi výbory – Článek 47 jednacího řádu

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ	7

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o omezování dopadu letectví na změnu klimatu (2005/2249(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Omezování dopadu letectví na změnu klimatu (KOM(2005)0459),
 - s ohledem na usnesení Komise ze dne 16. listopadu 2005 „Jak zvítězit v boji proti celosvětové změně klimatu“¹,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0000/2006),
- A. vzhledem k tomu, že EU se angažuje v úsilí o dosažení cíle spočívajícího v zamezení nebezpečné změně klimatu a omezení globálního oteplení na +2°C ve srovnání s obdobím před industrializací,
- B. vzhledem k tomu, že podíl letectví na změně klimatu je značný a rychle se zvyšuje,
- C. vzhledem k tomu, že mezinárodní letecká doprava nepodléhá žádnému závazku vyplývajícímu z Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu a z Kjótského protokolu, ani jiným mezinárodními závazky v oblasti změny klimatu,
- D. vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby EU prokázala své vůdčí postavení v oblasti boje proti změně klimatu a využila příležitosti jít příkladem zavedením regionálních a včasných opatření k řešení dopadu letectví na změnu klimatu,
1. vítá sdělení Komise i její uznání skutečnosti, že je potřeba komplexní soubor opatření, zahrnující regulační, hospodářské, technologické a provozní mechanismy, aby bylo možné řešit veškeré vlivy letectví na klima a současně uplatňovat zásadu „znečišťovatel platí“ a zajistit úplnou internalizaci nákladů;
 2. zdůrazňuje, že celkový cíl zvolených politických nástrojů musí spočívat v omezení dopadu letectví na změnu klimatu;
 3. plně podporuje záměr Komise sledovat cíl zavést daň z kerosinu a naléhavě ji žádá, aby začala okamžitě požadovat zdanění veškerých tuzemských letů i letů uvnitř EU (s možností výjimky pro všechny přepravce na trasách, na kterých provozují leteckou dopravu přepravci třetích zemí);
 4. zdůrazňuje, že za účelem bezpodmínečného umožnění rovného zdanění pohonných hmot dodávaných přepravcům z EU a přepravcům z třetích zemí je nutné dosáhnout úspěchu v probíhajícím opětovném projednávání dohod o leteckých službách – zejména dohody s USA;

¹ *Přijaté texty (Adopted texts)*, P6_TA(2005)0433.

5. důrazně se vyslovuje za to, aby bylo ukončeno osvobození letecké dopravy od DPH s cílem srovnat podmínky pro letectví a jiná odvětví dopravy;
6. podporuje zavedení poplatků jako kroku k plné internalizaci nákladů, s tím, že v rozsahu jejich úlohy a v jejich výši se bude odrážet, do jaké míry každý systém obchodování s emisemi nesplňuje níže formulované podmínky;
7. zdůrazňuje, že řízení letového provozu se musí bezodkladně zabývat otázkou, jak může přispět k zamezení vytváření kondenzačních pruhů a cirrů;

Začlenění letectví do systému obchodování s emisemi EU (ETS)

8. připouští, že obchodování s emisemi může sehrát určitou roli v rámci komplexního souboru opatření, která budou řešit dopad letectví na změnu klimatu, za předpokladu, že bude navržena vhodná struktura těchto opatření;
9. zdůrazňuje, že efektivita jakéhokoli systému obchodování s emisemi ve vztahu k životnímu prostředí bude podmíněna předpokladem, že se bude týkat dostatečně rozsáhlých geografických oblastí; bude stanoven přísný strop (limit); počáteční alokace bude v plném rozsahu vydražena a bude řešit veškeré vlivy letectví na klima;
10. navrhuje, aby pro emise produkované letectvím byl zaveden samostatný systém, přičemž připouští, že vzhledem k tomu, že Rámcová úmluva OSN o změně klimatu ani Kjótský protokol nestanoví žádné závazky pro emise mezinárodní letecké dopravy, odvětví letectví by se nedařilo prodávat emise v rámci zavedeného obchodování s emisemi;
11. poznamenává, že samostatný uzavřený systém by podstatně zjednodušil účtování; pokud by se naskytl způsob, který by leteckým společnostem umožnil nákup ze systému obchodování s emisemi EU, pak by tento nákup měl být pečlivě omezován;
12. zdůrazňuje, že má-li být letectví nakonec začleněno do širšího systému obchodování s emisemi, měla by proběhnout alespoň zkušební fáze samostatného systému, a to v období 2008 až 2012;
13. poznamenává, že možný přísun nabídek do samostatného systému zvenčí (např. tzv. mechanismus čistého rozvoje/společně zaváděná opatření), nebo kredity z regionálních systémů udílení emisních práv (tzv. cap-and-trade schemes) v zemích, které nejsou smluvními stranami Kjótského protokolu) musí být omezeny limitem, který zaručí, aby odvětví letectví přispívalo k celkovému cíli spočívajícímu v zastavení nebezpečné změny klimatu;
14. navrhuje, že pokud by letectví mělo být nakonec začleněno do širšího systému obchodování s emisemi, bude zapotřebí nastolit zvláštní podmínky, které by zajistily, že nedojde k narušení trhu v neprospěch méně chráněných odvětví: limit na počet emisních práv, která je povoleno na trhu nakoupit, a případně i požadavek dosáhnout určitého poměru nezbytného snížení emisí bez obchodování s emisemi před tím, než bude daný subjekt moci koupit povolení;
15. vyzývá Komisi, aby předložila jiné politické nástroje, které by řešily vlivy netýkající se problematiky CO₂ paralelně se systémem obchodování s emisemi; v případech, kdy

přesné dopady některého z těchto vlivů nejsou zřejmé, by měla být uplatněna zásada předběžné opatrnosti;

16. zdůrazňuje, že pokud nebude možné současně zavést i takový soubor nástrojů, environmentální integrita by měla být zajištěna prostřednictvím systému obchodování s emisemi za použití násobků emisí CO₂;

Rozsah působnosti

17. domnívá se, že systém určený pro letectví by měl platit pro všechny lety z jakéhokoli a na jakékoli letiště v EU tak, aby byly zajištěny stejné podmínky pro přepravce provozující lety na různých trasách, aby bylo zajištěno, že trh nebude nepříznivý pro lety do destinací mimo EU, aby byla zajištěna ekologická účinnost, předešlo se křížovému subvencování a aby byla ovlivněna konstrukce letadel;

Počáteční alokace

18. zdůrazňuje, že celková počáteční alokace by měla být stanovena v souladu s cílem závazku zakotveném v Kjótském protokolu a neměla by proto umožnit nárůst emisí nad úroveň ve výchozím roce;
19. domnívá se, že objem počáteční alokace musí být stanoven na úrovni EU, neboť na úrovni členských států by hrozilo riziko nadměrně velkorysé první alokace, což by narušilo trh a oslabilo ekologické účinky systému;

Alokační metoda

20. domnívá se, že systém dražby poskytuje nejlepší způsob rozdělování povolení, protože odráží dynamickou povahu daného odvětví a žádným způsobem neznevýhodňuje nové účastníky ani regiony, které se v tomto odvětví musejí teprve rozvíjet;
21. poznamenává, že systém dražby splňuje rovněž požadavky zásady „znečišťovatel platí“, s dalšími přínosy pro životní prostředí, a to za předpokladu, že příslušné příjmy jsou vhodným způsobem zúročeny; a automaticky zhodnocuje dobré hospodářské výsledky přepravců v minulosti i v budoucnosti;
22. zdůrazňuje, že bezplatná alokace povolení, ať už by k ní došlo v důsledku zachování předchozího stavu nebo srovnání s referenčními ukazateli, by diskriminovala přepravce, kteří se zapojí do systému teprve následně po období první alokace, protože tyto subjekty by musely všechny své povolenky kupovat, místo toho, aby je získaly bezplatně;
23. poznamenává, že je pravděpodobné, že bezplatná alokace povolení, ať už by k ní došlo v důsledku zachování předchozího stavu nebo srovnání s referenčními ukazateli, by na úkor spotřebitelů přinesla do odvětví neočekávané zisky, pramenící z tvorby cen podle mezních nákladů, které vychází z tržní ceny povolenek bez ohledu na bezplatnou alokaci; zdůrazňuje, že toto není cílem dotčené politiky;
24. domnívá se, že bezplatná alokace vycházející z emisí zachovávaných předchozí stav je nejhorší možnost, neboť penalizuje letecké společnosti za jejich jednání v minulosti; bezplatná alokace vycházející ze srovnání s referenčními ukazateli je teoreticky řešením, které o něco lépe podporuje přepravce ve zlepšování dopadů letecké dopravy na životní

prostředí, ale hrozí jí riziko velké komplikovanosti a byrokratické zátěže; navíc se všechny metody výpočtů potýkají s obtížemi při stanovování nejlepších výkonů;

0

0 0

25. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi a vládám a parlamentům členských států.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Letecká doprava se stala nedílnou součástí života společnosti, umožňuje překonávat velké vzdálenosti nebývalou rychlostí. Napomáhá sociální soudržnosti a kulturní výměně a přispívá do ekonomiky EU celkovým počtem 4,1 mil. pracovních příležitostí a hodnotou 228 mld. eur, prostřednictvím přímých, nepřímých a vyvolaných vlivů¹.

Nelze ovšem opomíjet skutečnost, že objem emisí letecké dopravy se rychle zvyšuje a ohrožuje pokrok v jiných odvětvích. EU se zavázala, že dosáhne cíle spočívajícího v zamezení nebezpečné změně klimatu a omezení oteplení na +2°C ve srovnání s obdobím před industrializací, což by se v EU mělo odrazit ve snížení emisí, a to o 15-30 % do roku 2020 a o 60-80 % do roku 2050.² Emise CO₂ způsobené mezinárodní leteckou dopravou zemí EU v letech 1990 až 2003 vzrostly o 73 %, což odpovídá ročnímu nárůstu o 4,3 %³. Tento nárůst emisí z letecké dopravy by znamenal přibližně čtvrtinu omezení požadovaných v rámci cíle Společenství na základě Kjótského protokolu do roku 2012⁴.

Kromě toho celkový dopad letectví na klima je v současné době podle odhadů dvakrát až čtyřikrát vyšší než jeho účinek v minulosti, pokud jde o emise CO₂⁵, aniž bychom vzali v úvahu potenciální účinky zlepšení cirrů.

Úsilí tohoto odvětví snížit emise je vítáno. Počet každoročně uskutečněných letů se má ovšem podle předpovědí Evropské organizace pro bezpečnost leteckého provozu (*Eurocontrol*) do roku 2020 ve srovnání s rokem 2003 zdvojnásobit. Tempo zdokonalování technologií a provozu však není dostatečně rychlé, (v minulosti na úrovni 1-2 % ročně⁶), aby se tomuto nárůstu vyrovnalo.

Politické souvislosti

Mezinárodní letecká doprava nepodléhá Kjótskému protokolu ani jiným závazkům. Článek 2.2 Kjótského protokolu naléhavě žádá státy, aby prostřednictvím Mezinárodní organizace pro civilní letectví (*International Civil Aviation Organisation, ICAO*) usilovaly o omezení nebo snížení objemu skleníkových plynů produkovaných tímto zdrojem. V rámci ICAO neexistují v současnosti žádné plány, které by směřovaly ke globálnímu řešení: nyní se pouze připravuje vypracování pokynů pro systémy obchodování s emisemi.

Letectví nepodléhá dani z pohonných hmot a DPH a využívá zvýhodnění plynoucích z různých druhů státní pomoci. Z těchto v minulosti zavedených výhod těží zejména finančně dobře zajištěné subjekty a osoby, a to jak v celosvětovém měřítku (jelikož z celosvětového hlediska podnikají většinu letů obyvatelé rozvinutých zemí), tak i v rámci Evropy (leteckou dopravu obvykle využívají příslušníci skupin s nejvyššími příjmy).

Letectví mnohem méně než jiná odvětví podléhá vlivům výkyvů v hospodářství zapříčiněným vyššími cenami CO₂, protože lety nelze dovážet ani vyvážet – např. let z Londýna do New Yorku nelze nahradit letem z Montrealu do Tokia. Nástroje nediskriminační politiky proto lze uplatňovat, aniž by tím byla vážně narušena konkurenceschopnost průmyslu EU, s tím, že

¹ ATAG (2005): „Hospodářské a sociální přínosy letecké dopravy“ s.25.

² Závěry Rady pro životní prostředí březen 2005.

³ Sdělení Komise KOM(2005)0459, s.2.

⁴ s.5, tamtéž.

⁵ IPCC 1999.

⁶ Posouzení vlivu Komise KOM(2005)0459, s.5.

konkurence ze strany leteckých společností třetích zemí je omezena přísnou regulací trhu prostřednictvím dvoustranných dohod o leteckých službách. Každý přechod na jiný druh dopravy vyvolaný touto politikou by přispěl k nápravě diskriminace, které na rozdíl od letectví již dlouho čelí jiná odvětví, a byl by příznivý i z hlediska klimatu – vzhledem k tomu, že letectví je druh hromadné dopravy na krátké vzdálenosti produkující největší množství skleníkových plynů (v případech, kdy je možné využít jiné dopravy), jelikož ve srovnání s 15,7 -50,8g CO₂ na jednoho cestujícího vlakem produkují letadla 132 g CO₂ na jednoho cestujícího a jeden km¹.

Je tedy nezbytné, aby EU – jako klíčový hráč v globální letecké dopravě, s konkrétními právními závazky vyplývajícími z Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu – prokázala své vůdčí postavení a využila příležitosti jít příkladem zavedením regionálních a včasných opatření – což bylo jasně stanoveno v závazku formulovaném v šestém akčním programu pro životní prostředí² a znovu potvrzeno závěry ze zasedání Rady v prosinci 2005 – a k určení „specifického opatření vedoucího ke snížení emisí skleníkových plynů vznikajících vlivem letecké dopravy, jestliže o takovém opatření Mezinárodní organizace pro civilní letectví nerozhodne do roku 2002.“

Jak poznamenává Komise, obecným cílem politik musí být snaha zajistit, aby letectví „neohrožovalo tento obecný cíl, ale přispívalo k jeho dosažení“³. Tyto politiky by proto měly (minimálně) obsahovat ekologické cíle odpovídající současným cílům definovaným v oblasti klimatu Kjótským protokolem spočívajícím ve snížení emisí o 8% ve srovnání s rokem 1990 do roku 2010 a cíli EU spočívajícím ve snížení emisí o 30% ve srovnání s rokem 1990 do roku 2020. Tyto politiky musí také řešit celkové dopady letectví na klima a v případech, kdy dopad určitých klimatických jevů způsobených letectvím není zřejmý, by měly vycházet ze zásady předběžné opatrnosti.

Úplný soubor opatření

Tato politika by měla být v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a měla by být založena na plné internalizaci nákladů, která vezme v potaz všechny aspekty související se změnou klimatu, aby byly zajištěny pobídky pro letecké společnosti ke splnění tohoto cíle a aby se zamezilo nepříznivým pobídkám na straně poptávky. Jak uvádí Komise, „odvětví letecké dopravy nemusí v současné době hradit vnější náklady na jeho vliv na klima, ani žádné jiné ekvivalentní poplatky. Tato skutečnost představuje selhání trhu a vede jak k příliš velkému spoléhání na leteckou dopravu, tak i k nedostatečnému financování a zavádění nových technologií a provozních postupů, které by tento vliv snížily na minimum.“⁴

Je tedy třeba uvítat sdělení Komise i její uznání skutečnosti, že je potřeba komplexní soubor opatření, zahrnující regulační, hospodářské, technologické a provozní mechanismy. Její deklarovaný záměr sledovat cíl zavedení daní z kerosinu, v souladu se směrnicí o zdanění energetických produktů (2003/96/ES), je velice důležitý vzhledem ke stávající nerovnováze mezi přístupem k letectví a jiným druhům dopravy. Prvním krokem by mělo být zdanění veškerých tuzemských letů a letů uvnitř EU (s možností výjimky pro všechny přepravce na trasách, které provozují přepravci z třetích zemí). Probíhající opětovné projednávání dohod o

¹ Tabulka 62, s.133, Příloha 1 INFRAS/IWW říjen 2004: „Vnější náklady dopravy“.

² Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady 1600/2002/ES, Úř.věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

³ Sdělení Komise, s.3.

⁴ Hodnocení vlivu Komise, s.8.

leteckých službách musí mezitím pokračovat tak, aby přepravci z třetích zemí mohli být postupně zdaňováni na základě stejných podmínek jako přepravci EU.

Ukončení osvobození letecké dopravy od DPH by dále srovnalo podmínky pro letectví a jiná odvětví dopravy a přineslo prospěch z hlediska daňového i z hlediska životního prostředí. Poplatky za emise by měly být stanoveny na úrovni, která by odrážela míru, v níž ostatní opatření nejsou schopna zajistit plnou internalizaci nákladů, a mohou být vhodné zejména jako pomocná opatření pro řešení jiných dopadů než CO₂. Zlepšení řízení leteckého provozu by mohlo snížit průměrné spalování paliva o 8 až 18%¹, s výsledným snížením všech emisí motorů.

Obchodování s emisemi

Hlavní důraz je však kladen na obchodování s emisemi. To neznamená, že by nebyla potřebná jiná opatření, obchodování s emisemi má ovšem potenciál hrát významnou úlohu – za předpokladu, že jakýkoli zaváděný systém bude mít náležitě navrženou strukturu. Vzhledem k tomu, že obchodování s emisemi představuje pro leteckou dopravu z právního hlediska nový koncept, EU by měla využít prostor, který jí tento koncept nabízí, a vytvořit stabilní rámec, který by v konečné fázi mohl být opětovně uplatňován v mnohem širším měřítku. Za účelem maximální efektivity ve vztahu k životnímu prostředí musí jakýkoli systém obchodování s emisemi splňovat následující zásady:

-Vlivy netýkající se problematiky CO₂

Kromě systému obchodování s emisemi musejí být zavedeny alternativní politické nástroje s cílem řešit celkový dopad letectví na klima. Nejúčinnější chování by s největší pravděpodobností vyvolaly nástroje, přímo související s příslušným dopadem, přestože násobky emisí CO₂ představují přechodnou alternativu, již lze uplatnit, pokud se ukáže jako neproveditelné realizovat paralelně vhodná jednotlivá opatření.

-Vztah k jiným systémům obchodování s emisemi;

Samostatný uzavřený systém pro leteckou dopravu je seriózní možností. Vzhledem k tomu, že Kjótský protokol neupravuje otázky mezinárodní letecké dopravy, nebyly tomuto odvětví přiděleny žádné alokace (*přidělené množství jednotek, Assigned Amount Units, AAU*). To znamená, že její účastníci neměli možnost legálního prodeje v systému obchodování s emisemi EU. V zásadě ovšem mohli využít možnosti nákupu v rámci hlavního systému a následného zpětného prodeje *těchto* kreditů; to by ovšem vážně zkomplikovalo účetní systém spojující systém obchodování s emisemi EU a Kjótský protokol. Přestože byly předloženy různé varianty s cílem pokusit se o překonání tohoto stavu, skutečnost je taková, že zavedením samostatného systému by se výrazným způsobem zjednodušilo účtování.

I v případě, že by se našlo uspokojivé řešení administrativních problémů, mnohá odvětví, která jsou v současné době již zapojena do systému obchodování s emisemi EU, jsou znepokojena potenciálním dopadem začlenění odvětví letecké dopravy do systému obchodování s emisemi na ceny uhlíku - přičemž argumentují tím, že jako chráněné odvětví, by letecká doprava byla schopna tolerovat vyšší ceny než mnohá jiná odvětví. Kromě toho, že by se takový postup projevil přímými negativními dopady na jiné části ekonomiky, je významným politickým faktorem skutečnost, že nadměrný tlak na zranitelná, energeticky vysoce náročná odvětví, by mohl vést ve svém důsledku k dalšímu uvolnění limitů – a tak

¹ IPCC 1999.
PR\609538CS.doc
Externí překlad

ještě prohloubit dosavadní neuspokojivý pokrok EU v oblasti snižování emisí.

Začlenění emisí letecké dopravy do mezinárodních cílů v rámci příští fáze dohod o globálním oteplování – které je jednoznačně žádoucí – by odstranilo příslušné účetní problémy, do roku 2012 je ovšem neproveditelné. Mohlo by proto být optimálním způsobem využito období let 2008 až 2012 pro realizaci zkušební fáze samostatného systému, s cílem získat praktickou zkušenost s maximálním možným prostorem pro navržení pravidel potřebných pro zajištění environmentální integrity. K zajištění splnění celkového cíle by bylo třeba zavést omezení možného přísunu nabídek do samostatného systému zvenčí (mechanismus čistého rozvoje či společně zaváděná opatření nebo případné vazby na kredity z regionálních systémů udílení emisních práv (cap-and-trade schemes) v zemích, které nejsou smluvními stranami Kjótského protokolu.

Jakýkoli mechanismus, kterým by letecká doprava byla začleněna do širšího systému obchodování s emisemi, by musel vzít v úvahu chráněné postavení tohoto odvětví a nastolit vhodné podmínky, např. limit na počet emisních práv, která by odvětví letecké dopravy mohlo nakoupit na trhu (s cílem zabránit narušení trhu na úkor méně chráněných odvětví) a požadavek, aby letecká doprava dosáhla určitého poměru nezbytného snížení emisí před tím, než bude moci koupit povolení.

-Geografický rozsah působnosti

Efektivita ve vztahu k životnímu prostředí by byla největší v případě systému, který by platil pro všechny lety z a na jakékoli letiště v EU - z hlediska počtu letů, kterých by se týkal a vlivu na design letadel. Systém, který by platil pouze pro lety uvnitř EU, by také narušoval trh ve prospěch destinací mimo EU, s negativními důsledky pro klima (lidé by pravděpodobně cestovali na delší vzdálenost) a pro odvětví evropského cestovního ruchu. Existující riziko, že by cestující měnili destinace, a riziko křížového subvencování, ve svém důsledku znamená, že je nezbytný také dostatečný rozsah působnosti systému, který by zajistil stejné podmínky pro přepravce provozující lety na různých trasách.

-Limity

Celková první alokace pro jakýkoli systém obchodování s emisemi by měla být stanovena v souladu s cílem závazku zakotveného v Kjótském protokolu. Z praktických důvodů a vzhledem k tomu, že na úrovni členských států by hrozilo riziko nadměrně velkorysé první alokace, musí být objem první alokace stanoven na úrovni EU. Jakýkoli nárůst emisí nad úroveň ve výchozím roce by byl neslučitelný s cílem závazku zakotveného v Kjótském protokolu: průmysl může dále expandovat, ale pouze v rámci limitů daných environmentálními zřeteli. Jakékoli neplnění cíle závazku zakotveného v Kjótském protokolu by muselo být kompenzováno posílením jiných opatření.

-Rozdělování povolenek

Je třeba uplatnit metodu, která by náležitě odrážela dynamickou povahu daného odvětví; automaticky zhodnocovala dobré hospodářské výsledky provozovatelů v minulosti i v budoucnosti, a splňovala rovněž požadavky zásady „znečišťovatel platí“. Systém dražby automaticky a efektivně splňuje všechna tři kritéria: noví účastníci by měli stejný přístup k emisním právům; počet povolenek, které potřebuje zakoupit přepravce, ať už má jeho firma jakýkoli konkrétní rozsah, by byl přímo vázaný na pokrok při snižování emisí na tunu spotřebovaného paliva v km; za povolenky by se platilo a tak by byly vytvářeny příjmy pro environmentální účely.

Bezplatná alokace povolení – ať už by k ní došlo v důsledku zachování předchozího stavu nebo srovnání s referenčními ukazateli, by nesplňovala zásadu „znečišťovatel platí“, a jejich cílů by pak bylo možné dosáhnout pouze paralelními poplatky za emise nebo obdobnými opatřeními. Ve skutečnosti ze zkušenosti se systémem obchodování s emisemi EU vyplývá, že by z ní znečišťovatel *těžil*, prostřednictvím neočekávaných zisků do odvětví ve výši řádově 1,34-4 miliardy EUR ročně – pramenících z tvorby cen podle mezních nákladů, která vychází z tržní ceny povolenek¹.

Bezplatná alokace, využívající kterýkoli ze systémů rozdělování, by nutně znevýhodňovala přepravce, kteří se do systému zapojí teprve následně po období první alokace, vzhledem k tomu, že (řešení typu „bar“ (backup, archive, restore) – zálohování, archivace, obnova dat - - byla shledána jako „*téměř nepřekonatelný*“ problém z hlediska možnosti je definovat²) tyto subjekty by musely kupovat veškeré své povolenky, na rozdíl od subjektů v předchozím období, které získaly své povolenky zdarma.

Z hlediska pobídek k dobrým hospodářským výsledkům je bezplatná alokace, vycházející z emisí zachovávaných předcházející stav nejhorší možnost. Vzhledem k tomu, že alokace budou vypočteny podle minulých či současných emisí, aktivně by penalizovala letecké společnosti za jejich jednání v minulosti. Bezplatná alokace vycházející ze srovnání s referenčními ukazateli je v tomto ohledu teoreticky o něco lepším řešením, ale hrozí jí riziko příliš velké komplikovanosti a byrokratické zátěže, navíc se všechny metody výpočtů potýkají s obtížemi při stanovování skutečných nejlepších výkonů.

¹ Zpráva CE Delft (červenec 2005): „Podpořit obchodování s emisemi“ ("Giving Wings to Emissions Trading") s. 163.

² tamtéž s. 95.