

EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

**NEGALUTINIS
2005/2249(INI)**

4.4.2006

PRANEŠIMO PROJEKTAS

dėl aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimo
(2005/2249(INI))

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

Pranešėjas: Caroline Lucas

PR_INI

TURINYS

	Psl.
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS.....	3
AIŠKINAMOJI DALIS.....	7

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimo (2005/2249(INI))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimas“ (KOM(2005)0459),
 - atsižvelgdamas į savo 2005 m. lapkričio 16 d. rezoliuciją „Dėl kovos su klimato pokyčiais laimėjimo“¹,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 45 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos politikos komiteto pranešimą bei Transporto ir turizmo komiteto nuomonę (A6-0000/2006),
- A. kadangi ES yra įsipareigojusi išvengti pavojingos klimato kaitos ir siekti, kad atšilimas nebūtų daugiau nei 2°C didesnis už ikiindustrinio laikotarpio temperatūrą,
- B. kadangi aviacijos poveikis klimato kaitai yra didelis ir greitai auga,
- C. kadangi tarptautinei aviacijai nėra taikomi Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos (JTBBKK) ir joje priimto Kioto protokolo įsipareigojimai, nei jokie kiti tarptautiniai įsipareigojimai klimato kaitos srityje,
- D. kadangi ES turėtų imtis vadovaujančio vaidmens kovoje su klimato kaita ir parodyti pavyzdį, imdamasi regioninių ir išankstinių veiksmų spręsti aviacijos poveikio klimatui problemą,
1. Pritaria Komisijos komunikatui, kuriame pripažįstama, jog reikia imtis visa apimančių priemonių, įskaitant reguliavimo, ekonomines, technologines ir operacines priemones, siekiant išspręsti visus su aviacijos poveikiu klimatui susijusius klausimus, taikant „teršėjas moka“ principą ir užtikrinant visišką sąnaudų internalizavimą;
 2. Pabrėžia, kad bendras pasirinktų politikos priemonių tikslas turi būti aviacijos poveikio klimato kaitai mažinimas;
 3. Visiškai pritaria Komisijos ketinimams įvesti žibalo mokestį ir pabrėžia būtinybę kuo greičiau pradėti šį procesą, pareikalaujant jį įvesti visiems vidaus reisams ir skrydžiams ES viduje (numatant galimybę atleisti nuo mokesčio visus vežėjus, skraidančius maršrutais, kuriuose veikia ne ES vežėjai);
 4. Pabrėžia būtinybę kuo greičiau siekti rezultatų naujose derybose dėl oro paslaugų susitarimų, ypač susitarimo su JAV, kad be papildomų sąlygų būtų galima vienodai apmokestinti ES ir jai nepriklausantiems vežėjams tiekiamą kurą;

¹ Patvirtinti tekstai, P6_TA(2005)0433.

5. Tvirtai laikosi nuomonės, kad oro transportui reikia pradėti taikyti PVM mokestį, siekiant sulyginti aviacijos ir kitų transporto sektorių veiklos galimybes;
6. Ragina įvesti mokesčius, kurie būtų žingsnis visiškai internalizuojant sąnaudas; jų dydis ir mastas atspindėtų, kiek prekyba teršalų išmetimo leidimais atitinka pirmiau pateiktus reikalavimus;
7. Pabrėžia, kad oro eismo valdyme kuo skubiau reikia atkreipti dėmesį į tai, kiek jis gali prisidėti kovojant su „kondensacinių valkčių“ ir plunksninių debesų susidarymu;

Dėl aviacijos įtraukimo į prekybą teršalų išmetimo leidimais (PTS)

8. Pripažįsta, kad prekyba teršalų išmetimo leidimais potencialiai gali būti visapusiško priemonių paketo, skirto aviacijos poveikio klimatui klausimams spręsti, sudedamąja dalimi, jei tik ji bus tinkamai parengta;
9. Pabrėžia, kad bet kurios prekybos teršalų išmetimo leidimais sistemos veiksmingumas aplinkai priklausys nuo to, ar jos geografinė aprėptis pakankamai plati, nuo griežtų apribojimų, pradinių paskirstymų visiško aukcionavimo ir klausimų, susijusių su visu poveikiu klimatui, sprendimo;
10. Siūlo numatyti atskirą schemą aviacijos išmetamiems teršalams, pripažįstant, kad JTBBKK ir Kioto protokolui nereglamentuojant tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų aviacijos sektorius bus nepajėgus išlieti į PTS;
11. Pažymi, kad atsiskaitymą žymiai supaprastintų atskira uždara sistema; mano, kad, jeigu oro transporto bendrovėms bus leista pirkti iš ES PTS, pirkimas turėtų būti kruopščiai ribojamas;
12. Pabrėžia, kad jei aviacija galų gale būtų įtraukta į PTS, 2008–2012 m. laikotarpiu turėtų būti vykdomi bent bandomieji atskiros schemos projektai;
13. Pažymi, kad galimą išorinių kreditų atėjimą į atskirą sistemą (pvz., Švarios plėtros mechanizmas ir bendrasis įgyvendinimas (angl.CDM/JI) arba valstybių, kurios nėra pasirašiusios Kioto protokolo, kreditus iš regioninių apribojimo ir prekybos schemų (cap-and-trade schemes)) būtina apriboti iki tokio lygio, kuris užtikrintų sektoriaus indėlį į bendrą tikslą – įveikti klimato kaitą;
14. Siūlo taikyti specialias sąlygas (jei aviacija pagaliau būtų integruota į PTS), kurios užtikrintų, kad rinka nebūtų tiek iškreipta, kad pakenktų mažiau apsaugotiems sektoriams: riboti rinkoje perkamų teršalų išmetimo leidimų skaičių bei įtvirtinti reikalavimą, kad, prieš perkant leidimus, būtų privaloma tam tikra dalimi sumažinti teršalų išmetimą;
15. Ragina Komisiją numatyti kitas politikos priemones, kartu su PTS skirtas spręsti ne su CO₂ išmetimu susijusį aviacijos poveikį; jei kuris nors poveikis nėra aiškus, politiką reikėtų grįsti atsargumo principu;
16. Pabrėžia, kad nesant galimybės kartu su PTS pateikti tokių priemonių paketo, visapusišką

naudą aplinkai turėtų užtikrinti PTS, taikant daugiklius išmetamam CO₂;

Dėl aviacijos schemos taikymo srities

17. Mano, kad aviacijos schema turėtų apimti visus skrydžius iš bet kurio ES oro uosto ir į bet kurį ES oro uostą, kad būtų sudarytos vienodos galimybės veikti operatoriams, vykdančiams skrydžius įvairiomis kryptimis; užtikrinti, kad rinkos neiškreiptų skrydžiai į ES nepriklausančius oro uostus; užtikrinti aplinkosaugos efektyvumą ir padėti išvengti kryžminio subsidijavimo bei daryti poveikį orlaivių modeliavimui;

Dėl pradinio paskirstymo

18. Pabrėžia, kad bendras pradinis paskirstymas turėtų būti apibrėžtas pagal Kioto įsipareigojimus ir jokių būdu neturėtų leisti didinti išmetamų teršalų kiekio, lyginant su baziniais metais;
19. Mano, kad pradinę paskirstymo sumą būtina numatyti ES lygiu, kadangi ją nustatydamas valstybės narės rizikuotų skirti pernelyg daug, o tai iškreiptų rinką ir keltų grėsmę schemos aplinkosaugos efektyvumui;

Dėl paskirstymo pobūdžio

20. Mano, kad aukcionai yra geriausias būdas leidimams paskirstyti. Toks būdas atspindi dinamišką sektoriaus pobūdį, neapribojant naujų dalyvių arba tų regionų, kuriems dar reikia plėtoti šį sektorių;
21. Pažymi, kad aukcionai taip pat atitinka principo „teršėjas moka“ reikalavimus, o tai, esant tinkamai įkeistam pelnui, pasitarnaus aplinkai; be to, aukcionai padeda savaime atlyginti operatoriams už jų gerą veiklą praeityje ir ateityje;
22. Pabrėžia, kad nemokamas leidimų paskirstymas (remiantis ankstesniu laikotarpiu arba lyginamosios analizės būdu) diskriminuotų operatorius, kurie prisijungs prie schemos po pradinio paskirstymo laikotarpio, nes šie subjektai negaus leidimų nemokamai, o visus juos turės pirkti;
23. Pažymi, kad yra tikimybė, jog nemokamas leidimų paskirstymas (remiantis ankstesniu laikotarpiu arba lyginamosios analizės būdu) šiam sektoriui atneš netikėtai didelius, vartotojo sąskaita gaunamus pelnus dėl ribinės sąnaudų kainos nustatymo leidimų rinkos kainos pagrindu, nepaisant jų nemokamo paskirstymo; pabrėžia, kad tai nėra šios politikos tikslas;
24. Mano, kad nemokamas paskirstymas, pagrįstas ankstesnio laikotarpio išmetamų teršalų kiekiu, yra pats blogiausias pasirinkimas, nes dėl to nukentėtų ankstyvoji oro transporto bendrovių veikla. Nemokamas paskirstymas, pagrįstas lyginimu, teoriškai labiau skatina, tačiau išlieka pavojus, kad šis būdas gali būti per daug sudėtingas ir biurokratiškas, be to, visi jo skaičiavimo metodai susiduria su geriausios veiklos nustatymo sunkumais;

0

0 0

25. Paveda Pirmininkui šią rezoliuciją pateikti Tarybai ir Komisijai bei valstybių narių vyriausybėms ir parlamentams.

AIŠKINAMOJI DALIS

Aviacija tapo neatskiriama visuomenės gyvenimo dalimi, realizuojanti jos troškimą keliauti greitai ir dideliais atstumais. Ji sudaro palankias sąlygas socialinei sanglaudai ir kultūriniam mainams. Yra paskaičiuota, kad tiesioginio, netiesioginio arba dirbtinio poveikio būdu aviacija sukuria 4,1 mln. darbo vietų ir duoda ES ekonomikai 228 mlrd. eurų.¹

Tačiau negalima nepaisyti to, kad aviacijos išmetamų teršalų kiekiai sparčiai auga ir taip nuvertinama kituose sektoriuose padaryta pažanga. ES yra įsipareigojusi išvengti pavojingos klimato kaitos ir siekti, kad atšilimas nebūtų daugiau nei 2°C didesnis už ikiindustrinio laikotarpio temperatūrą, išmetamus teršalus ES sumažinant 15-30 proc. iki 2020 m. ir 60-80 proc. iki 2050 m.² 1990 – 2003 m. tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų kiekis ES padidėjo 73 proc., o tai atitinka 4,3 proc. metinio augimo³. Toks aviacijos išmetamų teršalų kiekio augimas sudarytų daugiau nei ketvirtadalį išmetamų teršalų kiekio, kurį iki 2012 m. ES įsipareigojo sumažinti pagal Kioto protokolą.⁴

Be to, bendras aviacijos poveikis klimato kaitai yra 2–5 kartus didesnis už CO₂ poveikį⁵ net ir tuo atveju, kai nėra atsižvelgiama į potencialų poveikį, kurį gali sukelti plunksninių debesų gausėjimas.

Pramonės pastangos sumažinti savo teršalų išmetimą yra sveikintinos. Tačiau *Eurocontrol* prognozuoja, kad oro transporto skrydžių iki 2020 m., lyginant su 2003 m., padaugės dvigubai. Technologinių ir operacinių patobulinimų tempų (istoriškai sudarančių 1-2% per metus⁶) nepakanka tokiam augimui subalansuoti.

Politinis kontekstas

Tarptautinei aviacijai nėra taikomi Kioto ar kiti įsipareigojimai. Kioto protokolo 2.2 straipsnyje valstybės narės raginamos siekti iš šio šaltinio išmetamųjų šiltnamio efekta sukeliančių dujų ribojimo arba sumažinimo bendradarbiaujant su Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO). Tačiau ICAO šiuo metu neturi parengtų planų dėl visuotinio sprendimo. Yra tik pradėti darbai, kurių tikslas – kurti Prekybos teršalų išmetimo leidimais sistemų (PTS) gaires.

Aviacijai netaikomas kuro mokestis arba PVM, ji taip pat gauna įvairią valstybės paramą. Šios istorinės privilegijos visų pirma naudingos pasiturintiems tiek pasaulio (daugiausia pasaulyje skraido išsivysčiusių šalių žmonės), tiek ir Europos mastu (daugiausiai skraido dideles pajamas gaunantys žmonės).

Aviacijos sektorius yra kur kas mažiau pažeidžiamas didesnių CO₂ kainų nulemtu ekonomikos iškreipimo už kitus sektorius, nes ji negali būti nei importuojama, nei eksportuojama – pavyzdžiui, skrydžio iš Londono į Niujorką neįmanoma pakeisti skrydžiu iš

¹ ATAG (2005 m.): „Oro transporto ekonominė ir socialinė nauda“ („The Economic and Social Benefits of Air Transport“) p. 25.

² 2005 m. kovo mėn. Aplinkos tarybos išvados.

³ Komisijos komunikatas KOM(2005)0459, p. 2.

⁴ p. 5, ten pat.

⁵ IPCC (Tarpvyriausybė klimato kaitos grupė) 1999 m.

⁶ Komisijos poveikio įvertinimas KOM(2005)0459, p. 5.

Monrealio į Tokiją. Todėl galima naudoti nediskriminacines politikos priemonės, nedarant didelės žalos ES pramonės konkurencingumui, kuriomis būtų ribojamas ne ES oro linijų konkurencingumas griežto rinkos reguliavimo per dvišalius oro paslaugų teikimo susitarimus (ASAs) būdu. Tokios politikos nulemtas bet koks perėjimas prie kitų transporto rūšių padėtų atitaisyti istoriškai susiklosčiusią diskriminaciją jų atžvilgiu, taip pat būtų naudingas klimato požiūriu. Šiuo atveju reikėtų pažymėti, kad aviacija yra daugiausia šiltnamio efektą sukeliančių dujų netolimų kelionių metu (kai yra kitų alternatyvų) išmetanti bendrojo transporto priemonė: 132g CO₂ vienam keleiviui nugabenti kilometrą, o keleiviniai traukiniai išmeta 15,7-50,8g CO₂¹.

Todėl ypač svarbu, kad ES, būdama pagrindinė pasaulio aviacijos dalyvė ir priėmusi konkrečius teisinius JTBBKK išsipareigojimus, imtųsi vadovaujančio vaidmens ir išnaudotų privalumus, kuriuos suteiktų jos demonstruojamas išankstinių regioninių veiksmų pavyzdys. Tai įtvirtina ir Šeštojoje aplinkos veiksmų programoje² numatytas išsipareigojimas, pakartotas 2005 m. gruodžio mėn. Tarybos išvadose, imtis „konkrečių veiksmų siekiant sumažinti aviacijos išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekius, jei iki 2002 m. dėl tokių veiksmų nenutars ICAO“.

Kaip pažymi Komisija, bendras politikos tikslas yra užtikrinti, kad aviacija „ne trukdytų, o padėtų siekti bendro tikslo“³. Ji rūpinasi, kad į šią politiką būtų (bent jau) įtraukti tikslai, atitinkantys Kioto išsipareigojimą 1990–2010 m. teršalų išmetimą sumažinti 8 proc., ir ES tikslą 1990–2020 m. ES teršalų išmetimą sumažinti 30 proc. Ši politika taip pat turi apimti visą aviacijos poveikį klimatui ir remtis atsargumo principu visais neaiškiais atvejais.

Visas priemonių paketas

Norint užtikrinti, kad oro linijos būtų skatinamos siekti šio tikslo, ir užkirsti kelią ydingam paklausos skatinimui, politikoje turi būti laikomasi principo „teršėjas moka“ ir visiško išorės sąnaudų, susijusių su visais klimato pokyčiais, internalizavimo. Komisija teigia: „oro transporto sektoriui šiuo metu nereikia padengti dėl jo poveikio klimatui atsiradusių išorės sąnaudų ar kitų analogiškų mokesčių. Tai reiškia rinkos sutrikimą, prisideda prie pernelyg didelio pasitikėjimo oro transportu ir lemia nepakankamas investicijas į naujas technologijas ir operacines procedūras, skirtas sumažinti šį poveikį“⁴.

Todėl reikėtų pritarti Komisijos komunikatui, kuriame pripažįstama, jog reikia imtis visa apimančių priemonių, įskaitant reguliavimo, ekonomines, technologines ir operacines priemones. Komisijos ketinimai vadovaujantis direktyva dėl energetikos produktų apmokestinimo (2003/96/EB) įvesti žibalo mokestį yra labai svarbūs, turint omeny nesuderintas sąlygas, kurios šiuo metu taikomos aviacijai ir kitoms transporto rūšims. Šį procesą reikėtų nedelsiant pradėti, įvedant mokestį vidaus reisams ir skrydžiams ES viduje (mumantant galimybę nuo šio mokesčio atleisti visus vežėjus, skraidančius maršrutais, kuriais skraido ne ES vežėjai). Šiuo metu tebevykstančias OPS derybas kol kas būtina tęsti, kad galima būtų palaipsniui apmokestinti trečiųjų šalių vežėjus tuo pačiu pagrindu kaip ir ES vežėjus.

¹ 62 lentelė, p. 133, 1 priedas INFRAS/IWW 2004 m. spalio mėn.: „Transporto išorinės sąnaudos“.

² Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1600/2002/EB, OL L 242, 2002 9 10, p. 1.

³ Komisijos komunikatas, p. 3.

⁴ Komisijos poveikio įvertinimas, p. 8.

Pradėjus taikyti PVM, bus skatinamos vienodos veiklos galimybės ir sudaromos palankios sąlygos mokesčių ir aplinkos srityse. Teršalų išmetimo mokesčiai turėtų būti nustatomi tokio lygio, kad atspindėtų, kiek kitoms priemonėms nepavyksta užtikrinti visiško sąnaudų internalizavimo, ir gali ypač praversti kaip papildoma kovos su kitu nei CO₂ poveikiu priemonė. Oro eismo sistemos tobulinimas galėtų sumažinti vidutinį degalų suvartojimą 8-18 proc.¹, o tai sudarytų sąlygas visų variklių išmetamų teršalų kiekiui sumažinti.

Prekyba teršalų išmetimo leidimais

Tačiau pagrindinis dėmesys skiriamas prekybai teršalų išmetimo leidimais. Tai neatstoja poreikio turėti kitas priemones, tačiau gali suvaidinti tam tikrą vaidmenį, jei tik kiekviena schema bus tinkamai parengta. Atsižvelgiant į tai, kad prekyba teršalų išmetimo leidimais aviacijos atveju yra teisiškai nauja koncepcija, ES turėtų pasinaudoti šios padėties teikiama laisve ir sukurti tvirtą pagrindą, kurį vėliau galima būtų išplėsti. Norint pasiekti maksimalų aplinkos apsaugos efektyvumą, visos prekybos teršalų išmetimo leidimais schemos (PTS) turi atitikti šiuos principus:

– Ne CO₂ poveikis

Norint aprėpti visą galimą poveikį klimatui, *kartu su* PTS turi būti numatytos kitos politikos priemonės. Priemonėmis, tiesiogiai susijusiomis su šiuo poveikiu, greičiausiai bus siekiama didžiausio veiksmingumo, tačiau daugiklių išmetamam CO₂ taikymas – tai laikina alternatyvi priemonė, kuri būtų taikoma, jei pasirodytų, jog neįmanoma kartu pateikti tinkamų individualių priemonių.

– Santykis su kitomis PTS

Rimta pasirinkimo galimybė – tai atskira, uždara aviacijai skirta schema. Kadangi Kioto protokolas tarptautinės aviacijos neapima, šiam sektoriui nebuvo paskirta nė vieno Paskirtos sumos vieneto (Assigned Amount Units (AASs)). Tai reiškia, kad jos dalyviai negalėjo teisėtai vykdyti pardavimų ES PTS. Iš principo jie vis dar galėjo pirkti iš pagrindinės schemos, o tada galėjo *tuos* kreditus vėl atgal parduoti, tačiau tai būtų labai apsunkinę apskaitos sistemą, siejančią ES PTS su Kioto protokolu. Nors buvo pasiūlyti įvairūs variantai, kaip galima būtų pamėginti įveikti tokią padėtį, tikrovėje apskaitą būtų buvę įmanoma žymiai supaprastinti turint autonomine sistemą.

Net jei būtų rastas patenkinamas administracinių sunkumų sprendimo būdas, daugelis ES PTS jau priklausančių sektorių yra susirūpinę dėl galimo aviacijos įtraukimo į sistemą poveikio anglies dioksido kainoms ir nereikia tikėtis, kad, būdama apsaugotu sektoriumi, aviacija galėtų toleruoti aukštesnes kainas nei daugelis kitų sektorių. Be to, svarbus politinis faktas yra tas, kad pernelyg didelis spaudimas pažeidžiamoms, daug energijos naudojančioms pramonės šakoms, be tiesioginio neigiamo poveikio kitoms ekonomikos sritims, gali priversti sumažinti apribojimus, toliau stabdant ir taip per lėtą pažangą teršalų išmetimo mažinimo srityje.

Aviacijos teršalų išmetimo įtraukimas į visuotinių susitarimų dėl klimato antrosios fazės tarptautinius tikslus (tai labai pageidautina) pašalintų apskaitos sunkumus, tačiau iki 2012 m. būtų nepraktiška. Taigi būtų galima prasmingai išnaudoti 2008–2012 m. laikotarpį, įgyvendinant atskiros schemos bandomąjį etapą, siekiant įgyti praktinės patirties kiek galima

¹ IPCC (Tarpvyriausybinė klimato kaitos grupė) 1999 m.

platesnėje srityje ir parengti taisykles, reikalingas aplinkos vientisumui užtikrinti. Norint užtikrinti bendro tikslo reikalavimus, reikės įvesti apribojimus išorinių kreditų atėjimui (CDM/JI arba galimus saitus su regioninėmis apribojimais ir prekybos (cap-and-trade) schemomis valstybėse, kurios nėra pasirašiusios Kioto protokolo).

Bet kuriuose susitarimuose, kuriais aviacija buvo įtraukta į platesnio masto PTS, reikėtų atsižvelgti į sektoriaus apsaugotą statusą ir taikyti reikiamas sąlygas, pvz., apriboti teršalų išmetimo teisių, kurias aviacijos sektorius galėtų nusipirkti rinkoje, skaičių (norint išvengti rinkos iškraipymo menčiau apsaugotų sektorių atžvilgiu) ir, prieš leidžiant aviacijai pirkti leidimus, įvesti reikalavimą, kad ši tam tikra dalimi sumažintų teršalų išmetimą.

– *Geografinė aprėptis*

Veiksmingumas aplinkai būtų didžiausias tuo atveju, jei schema apimtų visus skrydžius į bet kurį ir iš bet kurio ES oro uosto, kalbant apie schemas apimamų skrydžių skaičių ir įtaką orlaivių modeliui. Schema, apimanti tik skrydžius ES viduje, taip pat iškraipytų rinką skrydžių, kurių paskirties vieta – už ES ribų, naudai ir turėtų neigiamų padarinių klimatui (žmonės, tikriausiai, keliautų didesniais atstumais) ir Europos turizmo pramonei. Pavojus, kad keleiviai gali pakeisti paskirties vietą bei kryžminio subsidijavimo pavojus reiškia, kad plati aprėptis reikalinga dar ir tam, kad galima būtų užtikrinti vienodas galimybes skirtingų maršrutų operatoriams.

– *Apribojimai*

Bendras pradinis paskirstymas visoms PTS turi būti apibrėžtas pagal Kioto planą. Praktiniais sumetimais ir siekiant išvengti per didelio pradinio paskirstymo, jį būtina nustatyti ES lygiu. Bet koks teršalų kiekio didėjimas, viršijant bazinių metų lygį, nesuderinamas su planu: pramonė gali ir toliau augti, tačiau neviršijant aplinkosaugos apribojimų. Bet koks Kioto plano įpareigojimų neįvykdymas naudojant PTS priemones turės būti kompensuojamas stiprinant kitas priemones.

– *Leidimų paskirstymas*

Reikalingas metodas, kuris teisingai atspindėtų šio sektoriaus dinamišką prigimtį, atlygintų už gerą ankstesnį ir būsimą darbą ir atitiktų principą „teršėjas moka“. Aukcionai savaime veiksmingai atitinka visus tris kriterijus: nauji sistemos dalyviai turėtų lygias teises į teršalų išmetimo leidimus; leidimų, kuriuos galės nusipirkti bet kokio dydžio operatorius, skaičius bus tiesiogiai susijęs su jo pasiekimais mažinant teršalų, tenkančių vienam tonkilometriui, kiekį; be to leidimai bus mokami, todėl bus kaupiamos aplinkosauginės pajamos.

Nemokamas leidimų dalijimas (remiantis ankstesniu laikotarpiu arba lyginamosios analizės būdu) neatitinka principo „teršėjas moka“, kurį šiuo atveju galima būtų įgyvendinti lygiagrečiai įvedant mokesčius už teršalų išmetimą arba kitomis analogiškais priemonėmis. Iš tikrųjų ES PTS patirtis leidžia manyti, kad teršėjui bus *atlyginta* netikėtai dideliu pelnu šiame sektoriuje vartotojo sąskaita (kuris galėtų siekti 1,34-4 mlrd. eurų per metus) dėl ribinės sąnaudų kainos nustatymo leidimų rinkos kainos pagrindu¹.

Nemokamas dalijimas naudojant bet kurią paskirstymo sistemą taip pat diskriminuotų

¹ CE Delft (2005 m. liepos mėn.): „Giving Wings to Emissions Trading“ (Prekybai teršalų išmetimo leidimais suteikimi sparnai”. p. 163.

operatorius, kurie prisijungia prie schemos pasibaigus pirminio paskirstymo laikotarpiui, nes (randami teisminiai „beveik neįveikiamų“ apibrėžimo problemų sprendimai) šie subjektai turės pirkti leidimus - priešingai nei anksčiau egzistavę subjektai, kurie savuosius leidimus gavo nemokamai.

Kalbant apie gerų veiklos rezultatų skatinimą nemokamas leidimų dalijimas, remiantis ankstesnio laikotarpio teršalų išmetimais, yra pats blogiausias pasirinkimas. Kadangi leidimai bus skaičiuojami pagal ankstesnius (dabartinius) teršalų išmetimus, išankstiniai veiksmai bus griežtai baudžiami. Nemokamas dalijimas lyginamosios analizės pagrindu teoriškai yra geresnis, tačiau egzistuoja per didelio sudėtingumo ir biurokratizmo pavojus, ir joks metodas nėra pajėgus patikimai nustatyti geriausių veiklos rezultatus.