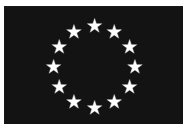


EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

PAGaidu
2005/2249(INI)

4.4.2006

ZIŅOJUMA PROJEKTS

par to, kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām
(2005/2249(INI))

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

Referente: *Caroline Lucas*

Atzinumu sagatavoja (*):

Jeanine Hennis-Plasschaert, Transporta un tūrisma komiteja

(*). Komiteju ciešāka sadarbība — Reglamenta 47. pants

SATURS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS	3
PASKAIDROJUMS	6

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

par to, kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām (2005/2249(INI))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas paziņojumu Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par to, kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām (KOM(2005)0459),
 - ņemot vērā tā rezolūciju „Stratēģija cīņai ar klimata pārmaiņām pasaulē”¹,
 - ņemot vērā Reglamenta 45. pantu,
 - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas ziņojumu un Transporta un tūrisma komitejas atzinumu (A6-0000/2006),
- A. tā kā ES ir apņēmusies risināt klimata pārmaiņu problēmu un ierobežot Zemes temperatūras palielināšanos līdz +2°C salīdzinājumā ar temperatūru pirmsindustrializācijas laikmetā;
- B. tā kā aviācijas ietekme uz klimata pārmaiņām ir ievērojama un strauji pastiprinās;
- C. tā kā uz starptautisko aviāciju neattiecas ne Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējā konvencija par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) un tās Kioto protokols, ne arī kādas citas starptautiski noteiktas saistības attiecībā uz klimata pārmaiņām;
- D. tā kā Eiropas Savienībai jāuzņemas vadība cīņā ar klimata pārmaiņām un, laikus uzsākot darbības reģionālajā līmenī, jārada piemērs, kā var risināt problēmas, kas saistītas ar aviācijas ietekmi uz klimatu,
1. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu un tās atzinumu, ka ir nepieciešama visaptveroša pasākumu pakete, kas iekļautu reglamentējošus, ekonomiskus, tehnoloģiskus un darba instrumentus, lai risinātu jautājumu par visu veidu aviācijas ietekmi uz klimatu, piemērojot principu „maksā piesārņotājs” un nodrošinot pilnīgu izmaksu pārņemšanu;
 2. uzsver, ka izvēlēto politikas instrumentu vispārējais mērķis ir samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām;
 3. pilnībā atbalsta Komisijas nodomu turpināt petrolejas nodokļa ieviešanu un aicina uzsākt tā darbību nekavējoties, apliekot ar nodokli visus iekšējos lidojumus un lidojumus starp ES valstīm (saglabājot iespēju atbrīvot no nodokļa visus aviopārvadātājus, kuru maršrutos darbojas citu, nevis ES valstu aviopārvadātāji);
 4. uzsver neatliekamo vajadzību sasniegt rezultātus, pārskatot gaisa satiksmes nolīgumus, it īpaši nolīgumu ar ASV, lai pēc vienādiem noteikumiem varētu aplikt ar nodokļiem degvielas piegādi gan ES, gan citu, nevis ES valstu aviopārvadātājiem;

¹ Pieņemtie teksti P6_TA(2005)0433.

5. viennozīmīgi atbalsta PVN atvieglojumu atcelšanu attiecībā uz gaisa transportu, lai turpinātu līdzvērtīgu konkurences apstākļu izveidi starp gaisa transportu un citām transporta nozarēm;
6. atbalsta nodevu ieviešanu, lai veicinātu izmaksu pilnīgu pārņemšanu, kas, palielinoties to ietekmes apmēriem un nozīmīgumam, atspoguļotu to, cik lielā mērā jebkuras emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas neatbilst iepriekš izklāstītajām prasībām;
7. uzsver, ka steidzami jāizpēta iespējas, kā gaisa satiksmes pārvaldības sistēma var palīdzēt novērst kondensācijas svītru un spalvu mākoņu rašanos;

Par aviācijas iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS)

8. atzīst, ka emisijas kvotu tirdzniecība, ja vien tā ir pareizi izstrādāta, var kļūt par daļu no visaptverošās pasākumu paketes, kuras mērķis ir risināt jautājumu par aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām;
9. uzsver, ka jebkuras emisijas kvotu tirdzniecības shēmas efektivitāte no vides aizsardzības viedokļa būs atkarīga no tā, vai šīs shēmas ģeogrāfiskās robežas būs pietiekami plašas, vai tā paredzēs stingrus ierobežojumus un sākotnējās sadales pilnīgu izsoli, kā arī no tā, vai tā risinās jautājumu par visu veidu ietekmi uz klimata pārmaiņām;
10. iesaka ieviest atsevišķu shēmu attiecībā uz aviācijas radītajām emisijām, tādējādi atzīstot, ka bez saistošiem *UNFCCC* un Kioto protokola noteikumiem attiecībā uz starptautiskās aviācijas radītajām emisijām aviācijas nozare faktiski nevarētu iekļauties emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS);
11. atzīmē, ka atsevišķa, noslēgta sistēma varētu būtiski vienkāršot reģistrēšanu; uzskata, ka, pieļaujot aviosabiedrību veiktos pirkumus ES ETS ietvaros, šādām iespējam vajadzētu būt ļoti ierobežotām;
12. uzver, ka, iekļaujot aviāciju plašākā ETS, būtu vismaz jāparedz atsevišķas sistēmas izmēģinājuma fāze no 2008. līdz 2012. gadam;
13. atzīmē, ka ārējo kredītpunktu iekļaušana atsevišķās shēmās (piemēram, tīras attīstības un kopīgas izpildes mehānismos) vai kredītpunkti no reģionālajām emisiju ierobežošanas un tirdzniecības shēmām valstīs, kas nav parakstījušas Kioto protokolu, jāierobežo, nodrošinot, ka nozare veicina klimata pārmaiņu apturēšanu;
14. iesaka, iekļaujot aviāciju plašākā ETS, ieviest īpašus noteikumus, lai nodrošinātu, ka tas nekropļo tirgu, nodarot kaitējumu mazāk aizsargātām nozarēm: maksimālos ierobežojumus attiecībā uz emisijas kvotu skaitu, ko ir atļauts pirkt tirgū, un prasību, saskaņā ar kuru, lai iegūtu tiesības pirkt atļaujas, noteikts emisiju daudzums ir jāierobežo netirgojoties;
15. aicina Komisiju paralēli ETS izstrādāt citus politikas instrumentus, lai risinātu jautājumu par citiem, ar CO₂ nesaistītiem, aviācijas ietekmes veidiem; ja pastāv neskaidrības attiecībā uz kādu no šiem ietekmes veidiem, politikai jābūt balstītai uz piesardzības principu;

16. uzsver, ka gadījumā, ja šādu paketi nevar ieviest paralēli, vienotība vides aizsardzības jomā jānodrošina ar ETS palīdzību, izmantojot reizinātājus attiecībā uz CO₂ emisijām;

Par aviācijas nozares shēmas darbības jomu

17. uzskata, ka aviācijas nozares shēmai jāattiecas uz visiem lidojumiem uz un no ES lidostām ar mērķi nodrošināt līdzvērtīgus konkurences apstākļus uzņēmumiem, kas apkalpo dažādus maršrutus, — šādi varētu izvairīties no tirgus kropļojumiem to lidojumu labā, kuru galamērķis ir ārpus ES, garantēt efektivitāti attiecībā uz vides aizsardzību, novērst paralēlo subsidēšanu un ietekmēt lidmašīnu dizainu;

Par sākotnējo sadalījumu

18. uzsver, ka kopējais sākotnējais sadalījums jānosaka atbilstīgi Kioto protokola mērķiem, un tāpēc emisiju pieaugums nedrīkst pārsniegt bāzes gada līmeni;
19. uzskata, ka sākotnējam sadalījumam jāatbilst ES līmenim, jo, nosakot to dalībvalstu līmenī, pastāv risks, ka sākotnējo sadalījumu līmeņi būs pārāk augsti, kas kropļotu tirgu un negatīvi ietekmētu shēmas efektivitāti no vides aizsardzības viedokļa;

Par sadales metodiku

20. uzskata, ka izsole ir vispiemērotākais kvotu sadales veids, jo tā atspoguļo nozares mainīgo būtību, nekaitējot jaunajiem tirgus dalībniekiem vai reģioniem, kam šī nozare vēl tikai jāattīsta;
21. turklāt atzīmē, ka izsole atbilst principa „maksā piesārņotājs” prasībām, kas, pareizi ieguldot ienākumus, var labvēlīgi ietekmēt vides aizsardzību; turklāt šādā veidā tirgus dalībnieki tiek atalgoti par labiem rezultātiem pagātnē un nākotnē;
22. uzsver, ka brīva atļauju sadale ar kvotu noteikšanas vai salīdzinošās novērtēšanas palīdzību diskriminētu tos tirgus dalībniekus, kas pievienotos shēmai pēc sākotnējās sadales perioda, jo šiem uzņēmumiem būtu jāpērk savas kvotas tā vietā, lai saņemtu tās par brīvu;
23. atzīmē varbūtību, ka brīvas atļauju sadales rezultātā, izmantojot kvotu noteikšanu vai salīdzinošu novērtēšanu, nozares uzņēmumi var saņemt virspelņu uz patērētāju rēķina, jo, neskatoties uz brīvu sadali, cenas tiktu veidotas, balstoties uz maksimāli augstiem izdevumiem, kuru pamatā ir kvotu tirgus cena; uzsver, ka tas nav politikas mērķis;
24. uzskata, ka brīva emisiju kvotu sadale ir visnepiemērotākais veids, jo tādējādi aviosabiedrības tiek sodītas par laikus uzsāktām darbībām, un ka brīvā sadale ar salīdzinošās novērtēšanas palīdzību var būt pārāk sarežģīta un birokrātiska, neskatoties uz to, ka teorētiski tās stimulējošā darbība ir lielāka, jo neviena aprēķinu metode nespēj noteikt vislabākos rezultātus;

0

0 0

25. uzdod tā priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai, dalībvalstu valdībām un parlamentiem.

PASKAIDROJUMS

Aviācijas nozare ir kļuvusi par neatņemamu sabiedrības dzīves sastāvdaļu, apmierinot vēlmi ceļot tālu un ātri. Tā atvieglo sociālo kohēziju un kultūras apmaiņu, kā arī dod ieguldījumu ES ekonomikā 4,1 miliona darba vietu un EUR 228 miljonu veidā, to tieši, netieši un mākslīgi ietekmējot¹.

Tomēr jāņem vērā, ka aviācijas izraisītās emisijas strauji pieaug, apdraudot šīs nozares attīstību. ES ir apņēmusies novērst bīstamās klimata pārmaiņas, samazinot sasilšanu līdz +2°C virs pirmsindustrializācijas līmeņa, kas nozīmē, ka ES līdz 2020. gadam jāsamazina emisijas par 15–30 % un līdz 2050. gadam — par 60–80 %². No 1990. g. līdz 2003. g. ES starptautiskās aviācijas radītās emisijas pieauga par 73 %, kas atbilst ikgada pieaugumam par 4,3 %³. Saglabājoties šādam aviācijas izraisīto emisiju pieauguma līmenim, emisiju samazinājums, kas jāveic Eiropas Savienībai līdz 2012. gada saskaņā ar Kioto protokolu, tiek neitralizēts par vairāk nekā vienu ceturtdaļu⁴.

Turklāt ir aprēķināts, ka aviācijas kopējā ietekme uz klimatu ir 2 līdz 4 reizes lielāka nekā CO₂ ietekme⁵, pat neņemot vērā spalvu mākoņu pavairošanās iespējamās sekas.

Aviācijas nozares centieni samazināt emisijas tiek atzinīgi novērtēti. Tomēr, kā to paredz Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija, ES gaisa satiksmes pārvadājumi līdz 2020. gadam divkārsosies salīdzinājumā ar 2003. gadu. Tehnoloģisko/operatīvo uzlabojumu līmenis (vēsturiski —1–2 % gadā⁶) būs nepietiekams, lai neitralizētu šādu pieaugumu.

Politiskais konteksts

Kioto protokols un citas noteiktās saistības neattiecas uz starptautisko aviāciju. Kioto protokola 2. panta 2. punktā valstis tiek aicinātas ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas palīdzību ierobežot/samazināt aviācijas izraisītās siltumnīcefekta gāzes, tomēr pašreiz nav paredzēts rast globālu risinājumu šai problēmai, tiek vienīgi izstrādātas emisiju tirdzniecības shēmas (ETS) vadlīnijas.

Uz aviācijas nozari neattiecas degvielas nodoklis vai PVN, kā arī dažādu valsts atbalsta programmu priekšrocības. Šīs vēsturiskās priekšrocības dod labumu galvenokārt pārtikušiem sabiedrības slāņiem gan visā pasaulē (pasaulē lielākoties lido cilvēki no attīstītajam valstīm), gan Eiropā (cilvēki ar augstiem ienākumiem lido visvairāk).

Turklāt salīdzinājumā ar citām nozarēm aviācija ir mazāk pakļauta ekonomikas kropļojumiem, ko izraisa paaugstinātas CO₂ cenas, jo lidojumus nav iespējams ne importēt, ne eksportēt — lidojumu no Londonas uz Ņujorku nevar aizstāt ar lidojumu no Monreālas uz Tokio. Tādējādi nediskriminējošus politikas instrumentus var izmantot, būtiski nekaitējot ES rūpniecības nozares konkurētspējai, jo konkurenci no citu, nevis ES valstu aviosabiedrību puses ierobežo stingrie tirgus noteikumi, kas iekļauti divpusējos gaisa satiksmes nolīgumos. Izrietošā pāreja uz citiem transporta veidiem ļautu neitralizēt pret tiem vērstos vēsturiski

¹ Gaisa transporta darbības grupa (2005. g.): „Gaisa transporta ekonomiskās un sociālās priekšrocības”, 25. lpp.

² Vides Padomes 2005. gada marta secinājumi.

³ Komisijas paziņojums KOM(2005)0459, 2. lpp.

⁴ 5. lpp., turpat.

⁵ Starpvalstu ekspertu grupa jautājumā par klimata pārmaiņām (IPCC), 1999. g.

⁶ Komisijas ietekmes novērtējums KOM(2005)0459, 5. lpp.

diskriminējošos noteikumus, kā arī tas labvēlīgi ietekmētu klimatu, ņemot vērā, ka aviācija ir sabiedriskā transporta veids ar visaugstākajiem siltumnīcefekta gāzes līmeņiem īsajos reisos (kad pastāv alternatīvi transporta veidi), izdalot 132 g CO₂ uz pasažieri salīdzinājumā ar 15,7–50,8 g CO₂ pasažieru vilcieniem¹.

Tāpēc ir ļoti svarīgi, lai ES kā galvenais tirgus dalībnieks pasaules aviācijas nozarē ar īpašām tiesiskām saistībām saskaņā ar UNFCCC uzņemtos vadību un izmantotu priekšrocības, ko var gūt, rādot piemēru un laikus uzsākot darbības reģionālajā līmenī. Tas ir atzīts Sestajā rīcības programmā vides jomā² un vēlreiz apstiprināts Padomes 2005. gada secinājumos, uzņemoties saistības veikt „īpašus pasākumus, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas no gaisa satiksmes transporta līdzekļiem, ja Starptautiskās Civilās aviācijas organizācija līdz 2002. gadam nepieņems lēmumu par šādu rīcību”.

Kā atzīmē Komisija, politikas vispārīgais uzdevums ir nodrošināt, ka aviācija „veicina, nevis apdraud vispārējā mērķa sasniegšanu”³. Turklāt ir noteikts, ka politikas uzdevumiem (minimālajiem) jābūt samazināt emisijas no 1990. gada līdz 2010. gadam par 8 % saskaņā ar Kioto protokola saistībām un no 1990. gada līdz 2010. gadam par 30 % saskaņā ar mērķi, kas noteikts attiecībā uz ES. Tai arī jārisina jautājums, kas saistīts ar vispārējo aviācijas ietekmi uz klimatu, pamatojoties uz piesardzības principu, kad vien pastāv kāda nenoteiktība.

Pasākumu pilna pakete

Lai aviosabiedrības būtu ieinteresētas šo mērķu sasniegšanā, kā arī lai izvairītos no pieprasījuma nevajadzīgas veicināšanas, politikai jāatbilst principam „maksā piesārņotājs”, pilnībā pārņemot visus ārējos izdevumus, kas saistīti ar klimata pārmaiņām. Kā to konstatēja Komisija, „gaisa pārvadājumu nozare pašlaik nesedz ārējās izmaksas par tās radīto ietekmi uz klimatu, nedz arī maksā jebkādas līdzvērtīgas nodevas. Tā ir tirgus nepilnība, kas veicina gan pārāk lielu gaisa pārvadājumu izmantošanu, gan nepietiekamus ieguldījumus jaunajās tehnoloģijās un to apgūšanā, kā arī operatīvajās procedūrās, kas spētu mazināt šo ietekmi.”⁴

Tādējādi Komisijas paziņojumu var atzinīgi vērtēt, ņemot vērā tajā iekļauto atzinumu par to, ka ir nepieciešama visaptveroša pasākumu pakete, kas iekļautu reglamentējošus, ekonomiskus, tehnoloģiskus un darba instrumentus. Tajā izklāstītais nodoms turpināt petrolejas nodokļa ieviešanu saskaņā ar Direktīvu 2003/96/EK par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem ir ļoti nozīmīgs, ņemot vērā, ka pastāvošie noteikumi attiecībā uz aviāciju un citiem transporta veidiem ir nelīdzsvaroti. Nodokļa ieviešanu vajadzētu uzsākt nekavējoties, apliekot ar nodokli visus iekšējos lidojumus un lidojumus starp ES valstīm (saglabājot iespēju atbrīvot no nodokļa visus aviopārvadātājus, kuru maršrutos darbojas citu, nevis ES valstu aviopārvadātāji). Tajā pašā laikā ir jāturpina iesāktā gaisa satiksmes nolīgumu pārskatīšana, lai trešo valstu aviopārvadātājus varētu pakāpeniski aplikt ar nodokļiem pēc vienādiem noteikumiem ar ES aviopārvadātājiem.

Pārtraucot atbrīvošanu no PVN, tiktu veicināta līdzvērtīgu konkurences apstākļu izveide, kas labvēlīgi ietekmētu gan budžetu, gan vides aizsardzības jomu. Maksājumus par emisijām vajadzētu noteikt tādā līmenī, lai tas atspoguļotu to, cik lielā mērā citi pasākumi nespēj

¹ 62. tabula, 133. lpp, 1. pielikums, INFRAS/IWW 2004. gada oktobris: „Transporta ārējie izdevumi”.

² Eiropas Parlamentna un Padomes Lēmums 1600/2002/EK, OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

³ Komisijas paziņojums, 3. lpp.

⁴ Komisijas ietekmes novērtējums, 8. lpp.

nodrošināt pilnīgu izmaksu pārņemšanu, un šādi maksājumi var būt jo īpaši piemēroti palīgpasākumi, cīnoties ar ietekmi, kas nav saistīta ar CO₂. Gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas pilnveidošana varētu samazināt sadedzinātās degvielas vidējo apjomu par 8 līdz 18 %¹, kā rezultātā samazinātos visas dzinēju emisijas.

Emisiju tirdzniecība

Tomēr galvenā uzmanība tiek pievērsta emisiju tirdzniecībai. Neaizstājot citu mēru nepieciešamību, emisiju tirdzniecībai var būt liela nozīme, ja vien tā ir pareizi izstrādāta. Ņemot vērā, ka emisiju tirdzniecība aviācijas nozarē ir juridisks jauninājums, ES vajadzētu izmantot iespējas, ko tas sniedz, un izveidot stingru juridisku pamatu, kuru vēlāk varētu izvērst plašāk. Lai sasniegtu maksimālu efektivitāti vides aizsardzības jomā, jebkurai emisiju tirdzniecības shēmai (ETS) jāatbilst šiem principiem:

– Ietekme, kas nav saistīta ar CO₂

Lai risinātu jautājumu par visu veidu klimatisko ietekmi, ir jāievieš citi politikas instrumenti *paralēli* ETS. Instrumenti, kas ir tieši saistīti ar attiecīgo ietekmes veidu, ļoti iespējams, veicinās visefektīvāko rīcību, kaut gan reizinātāji attiecībā uz CO₂ emisijām ir pagaidu alternatīva, ja paralēli netiek izstrādāti atbilstoši konkrēti pasākumi.

– Saistība ar citām ETS

Vērā ņemama iespēja ir atsevišķas, slēgtas shēmas ieviešana attiecībā uz aviācijas nozari. Tā kā Kioto protokols neattiecas uz starptautisko aviāciju, šajā sektorā tika piemērotas noteiktā daudzuma vienības. Tas nozīmē, ka tās locekļi nevarēja likumīgi iekļauties ES ETS. Principā tie joprojām varēja veikt pirkumus galvenās shēmas ietvaros un pēc tam pārdot atpakaļ *attiecīgos* kredītpunktus. Taču tas padarīja reģistrēšanas sistēmu sarežģītāku, saistot ES ETS un Kioto protokolu. Lai gan tiek piedāvāti dažādi šo problēmu risinājumi, atsevišķa sistēma varētu būtiski atvieglot reģistrēšanu.

Pat ja izdotos rast administratīvo problēmu apmierinošu risinājumu, daudzas nozares, kas jau ir iekļautas ES ETS, ir noraižējušās par aviācijas iekļaušanas iespējamo efektu uz oglekļa cenām, un jāpiezīmē, ka, ņemot vērā aviācijas kā aizsargājamas nozares statusu, tā spēs vieglāk paciest augstākas cenas nekā daudzas citas nozares. Turklāt, ņemot vērā nelabvēlīgo ietekmi uz citām ekonomikas jomām, tas ir nozīmīgs politisks fakts, ka pārlieku liela spiediena rezultātā uz neaizsargātajām rūpniecības nozarēm, kas patērē daudz enerģijas, ierobežojumi var kļūt nenoteiktāki, vēl vairāk pasliktinot ES jau tā vājos rezultātus emisiju samazināšanā.

Aviācijas iekļaušana starptautiska mēroga mērķos nākamajā klimata pārmaiņu nolīgumu posmā ir ļoti vēlama, jo tā palīdzētu likvidēt grūtības, kas saistītas ar reģistrēšanu, taču to nav iespējams izdarīt līdz 2012. gadam. Īstenojot atsevišķas shēmas izmēģinājuma periodu, laika posmu no 2008. līdz 2012. gadam var lietderīgi izmantot ar mērķi iegūt maksimāli lielu praktisku pieredzi tādu noteikumu izveidē, kas nepieciešami, lai nodrošinātu vienotību vides aizsardzības jomā. Lai nodrošinātu atbilstību vispārējiem mērķiem, būs nepieciešami ierobežojumi attiecībā uz ārējo kredītpunktu iekļaušanu (attīstības un kopīgas izpildes mehānismi vai iespējamās saistības ar reģionālajām emisiju ierobežošanas un tirdzniecības shēmām valstīs, kas nav parakstījušas Kioto protokolu).

¹ Starpvalstu ekspertu grupa jautājumā par klimata pārmaiņām (IPCC), 1999. g.

Īstenojot jebkurus pasākumus, kuru mērķis ir aviācijas iekļaušana plašākā ETS, ir jāņem vērā, ka aviācijai piemīt aizsargājamas nozares statuss, un jāpiemēro atbilstoši noteikumi, piemēram, maksimālie ierobežojumi attiecībā uz emisijas tiesībām, ko aviācijas nozare var pirkt tirgū (lai izvairītos no tirgus situācijas kropļojumiem, kas būtu vērsti pret mazāk aizsargātām nozarēm), kā arī prasība, saskaņā ar kuru aviācijas nozarei jāsamazina noteikts emisiju daudzums, pirms tai tiek piešķirtas tiesības pirkt atļaujas.

– *Ģeogrāfiskās robežas*

Maksimālu efektivitāti vides aizsardzības jomā gan no iekļauto lidojumu skaita, gan ietekmes uz lidmašīnu dizainu viedokļa izdotos sasniegt ar tādas shēmas palīdzību, kas iekļautu visus lidojumus uz un no ES lidostām. Turklāt shēma, kas attiektos tikai uz lidojumiem Eiropas Savienībā, kropļotu tirgu to maršrutu labā, kuru galamērķis ir ārpus ES, negatīvi ietekmējot klimatu (cilvēki, iespējams, veiktu garākus attālumus) un Eiropas tūrisma nozari. Ņemot vērā risku, pasažieriem mainot ceļojumu galamērķi, kā arī paralēlās subsidēšanas risku, ir nepieciešama plaša darbības zona, lai nodrošinātu līdzvērtīgus konkurences apstākļus uzņēmumiem, kas apkalpo dažādus maršrutus.

– *Maksimālie ierobežojumi*

Kopējais sākotnējais sadalījums jānosaka saskaņā ar Kioto protokola mērķiem. Praktisku iemeslu dēļ, kā arī, lai izvairītos no pārāk augstiem sākotnējo sadalījumu līmeņiem, tie jānosaka atbilstoši ES līmenim. Emisiju pieaugums, pārsniedzot bāzes gada līmeni, neatbilstu protokola mērķim, saskaņā ar kuru rūpniecība vēl joprojām var attīstīties, taču atbilstīgi vides aizsardzības aspektiem. Ja Kioto protokolā noteiktie mērķi netiek īstenoti ar ETS palīdzību, tas jākompensē, veicinot citus pasākumus.

– *Kvotu sadale*

Ir nepieciešama tāda metode, kas pienācīgi atspoguļotu nozares dinamisko būtību, atalgotu par labiem rezultātiem pagātnē un nākotnē un atbilstu principam „maksā piesārņotājs”. Izsole automātiski un efektīvi spēj īstenot visus trīs kritērijus: jaunajiem tirgus dalībniekiem tiktu nodrošināta līdzvērtīga piekļuve emisijas tiesībām; kvotu skaits, kas būtu jāpērk jebkura lieluma dalībniekam, tiktu tieši saistīts ar to panākumiem, samazinot emisijas uz vienu tonnkilometru; turklāt par kvotām tiktu maksāts, tādējādi radot ienākumus, ko var izmantot vides aizsardzības mērķiem.

Brīva atļauju sadale ar kvotu noteikšanas vai salīdzinošās novērtēšanas palīdzību neatbilstu principam „maksā piesārņotājs”, ko šajā gadījumā būtu iespējams īstenot, tikai ieviešot paralēlos maksājumus par emisijām vai līdzīgus pasākumus. Patiesībā pieredze, kas saistīta ar ES ETS, rāda, ka tādā veidā piesārņotājs tiek atalgots, gadā saņemot virspeļņu uz patērētāju rēķina aptuveni EUR 1,34–4 miljardus, nosakot cenu, kas balstīta uz maksimāli augstiem izdevumiem, kuru pamatā ir kvotu tirgus cena¹.

Turklāt brīvā sadale, izmantojot distribūciju sistēmu, diskriminētu tirgus dalībniekus, kas pievienojas shēmai pēc sākotnējās sadales perioda, jo („gandrīz neatrisināmo” problēmu, kas saistīta ar jauno tirgus dalībnieku definēšanu, atrisināja, šāda veida definīcijas atceļot²) šiem uzņēmumiem būtu jāpērk savas kvotas atšķirībā no jau sistēmā iekļautajiem uzņēmumiem,

¹ *CE Delft* (2005. gada jūlijs): „Kvotu tirdzniecības spārnošana” („*Giving Wings to Emissions Trading*”), 63. lpp.

² Turpat, 95. lpp.

kas tās saņēma par brīvu.

Labu rezultātu veicināšanas nolūkos atļauju sadale ar kvotu noteikšanas palīdzību ir visnepiemērotākais variants. Ņemot vērā, ka sadalījumi tiktu aprēķināti saskaņā ar iepriekšējām/pašreizējām emisijām, uzņēmumi tiktu intensīvi sodīti par laikus uzsāktām darbībām. Brīva sadale, kas balstīta uz salīdzinošo novērtēšanu, teorētiski ir piemērotāka, taču risku noteikšana ir pārlietu sarežģīta un saistīta ar birokrātiju, jo neviena aprēķinu metode nespēj noteikt vislabākos rezultātus.