

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

**PREDBEŽNÉ ZNENIE
2005/2249(INI)**

4.4.2006

NÁVRH SPRÁVY

o obmedzení vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny
(2005/2249(INI))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajkyňa: Caroline Lucas

Navrhovateľka (*):
Jeanine Hennis-Plasschaert, Výbor pre dopravu a cestovný ruch

(*) Rozšírená spolupráca výborov – článok 47 rokovacieho poriadku

PR_INI

OBSAH

	Strana
NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	3
DÔVODOVÁ SPRÁVA	7

PR\610299SK.doc

PE 371.946v02-00

Externý preklad

Externý preklad

SK

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o obmedzení vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny (2005/2249(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o obmedzení vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny (KOM(2005)0459),
 - so zreteľom na svoje uznesenie zo 16. novembra 2005 o víťazstve v zápase s globálnymi klimatickými zmenami¹,
 - so zreteľom na článok 45 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanovisko Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A6-0000/2006),
- A. keďže EÚ sa zaviazala bojovať proti klimatickým zmenám a obmedziť zvýšenie globálnej teploty na + 2 °C v porovnaní s úrovňami pred industrializáciou,
- B. keďže vplyv leteckej dopravy na klimatické zmeny je výrazný a rýchlo rastie,
- C. keďže medzinárodná letecká doprava nepodlieha žiadnym záväzkom vyplývajúcim z Rámcového dohovoru OSN o klimatických zmenách (UNFCCC) a Kjótskeho protokolu, ani z iných medzinárodných záväzkov v oblasti klimatických zmien,
- D. keďže EÚ by mala byť príkladom v boji proti klimatickým zmenám a prijatím včasných regionálnych akcií by mala ukázať spôsob boja proti vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny,
1. víta oznámenie Komisie a jej uznanie, že na riešenie všetkých vplyvov leteckej dopravy na klimatické zmeny je potrebný ucelený balík opatrení, vrátane regulačných, hospodárskych, technologických a prevádzkových nástrojov, a tiež použitie princípu „znečisťovateľ platí“ a zabezpečenie úplnej internalizácie nákladov;
 2. zdôrazňuje, že celkovým cieľom vybraných nástrojov politiky musí byť zníženie vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny;
 3. plne schvaľuje zámer Komisie presadzovať zavedenie dane z petroleja a vyzýva ju, aby začala hneď požadovaním dane za všetky domáce lety a lety v rámci EÚ (s možnosťou oslobodenia všetkých prepravcov na trasách, na ktorých pôsobia prepravcovia z krajín mimo EÚ);

¹ Prijaté texty, P6_TA(2005)0433.

4. zdôrazňuje naliehavosť dosiahnutia výsledkov v pokračujúcich opätovných rokovaniach o dohodách týkajúcich sa leteckej dopravy – najmä dohody so Spojenými štátmi – s cieľom bezpodmienečne umožniť rovnaké zdaňovanie paliva dodávaného pre prepravcov v EÚ aj mimo EÚ;
5. dôrazne obhajuje ukončenie oslobodenia leteckej dopravy od DPH s cieľom ešte viac vyrovnáť podmienky poskytovania služieb medzi sektormi leteckej dopravy a ostatných druhov dopravy;
6. podporuje zavedenie poplatkov ako krok smerom k úplnej internalizácii nákladov v takom rozsahu a veľkosti, ktorá odráža rozsah, do akého žiadna schéma obchodovania s emisiami nespĺňa požiadavky uvedené nižšie;
7. zdôrazňuje, že riadenie leteckej dopravy naliehavo potrebuje zistiť, ako môže pomôcť v boji proti formovaniu kondenzačných stôp a riasovitých oblakov;

Zahrnutie leteckej dopravy do európskej schémy obchodovania s emisiami (ETS)

8. uznáva, že obchodovanie s emisiami, ak je primerané navrhnuté, môže zohrať úlohu ako súčasť celkového balíka opatrení na riešenie vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny;
9. zdôrazňuje, že environmentálna účinnosť akejkoľvek schémy obchodovania s emisiami bude závisieť od jej dostatočne veľkého geografického rozsahu, prísneho obmedzenia, vydraženia celého množstva počiatočného rozdelenia a riešenia celkového vplyvu na klimatické zmeny;
10. navrhuje zaviesť osobitnú schému pre emisie z leteckej dopravy, pretože uznáva, že z dôvodu nedostatku záväzných opatrení pre emisie z medzinárodnej leteckej dopravy v dohovore UNFCCC a Kjótskom protokole by letecký sektor nebol schopný zapojiť sa do schémy ETS;
11. poznamenáva, že prostredníctvom osobitného uzavretého systému by sa podstatne zjednodušilo účtovníctvo; domnieva sa, že ak by sa mal vytvoriť spôsob, ktorý by leteckým dopravným spoločnostiam umožňoval nakupovať v rámci schémy EU ETS, mal by byť starostlivo limitovaný;
12. zdôrazňuje, že ak by sa letecká doprava napokon mala zahrnúť do širšej schémy ETS, mala by aspoň existovať skúšobná fáza s osobitnou schémou v období rokov 2008 – 2012;
13. poznamenáva, že potenciálny vstup externých kreditov do osobitnej schémy (napr. mechanizmy CDM a JI (mechanizmus čistého rozvoja a mechanizmus spoločnej implementácie stanovený v Kjótskom protokole) alebo kreditov z regionálnych schém obmedzovania a obchodovania s emisiami v krajinách, ktoré nie sú viazané Kjótskym protokolom) musí byť obmedzený na úroveň, ktorá zaručuje, že sektor bude prispievať

k dosiahnutiu celkového cieľa, ktorým je zastavenie klimatických zmien;

14. navrhuje, aby sa v prípade, ak by sa letecká doprava mala napokon začleniť do širšej schémy ETS, použili špeciálne podmienky, ktoré zabezpečia, že nenaruší trh na úkor menej chránených sektorov: obmedzenie povoleného počtu emisných práv, ktoré môže na trhu nakúpiť, a požiadavka, aby pred možnosťou nakúpenia povolení znížila časť potrebných emisií bez obchodovania;
15. vyzýva Komisiu, aby súčasne so schémou ETS predložila ďalšie nástroje politiky na riešenie vplyvov, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂; tam, kde sa tieto vplyvy nedajú presne určiť, by politika mala byť založená na preventívnom princípe;
16. zdôrazňuje, že ak by sa takýto balík opatrení nezaviedol súčasne, mala by sa environmentálna integrita zabezpečiť prostredníctvom schémy ETS použitím multiplikátorov emisií CO₂;

Rozsah schémy pre leteckú dopravu

17. nazdáva sa, že schéma pre leteckú dopravu by mala obsahovať všetky lety na a z ktoréhokoľvek letiska v EÚ, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov s rôznymi profilmi trás, zabránilo sa narušeniu trhu v prospech letov do miest mimo EÚ, zabezpečila sa environmentálna účinnosť, zabránilo sa krížovým dotáciami a aby to ovplyvnilo dizajn lietadiel;

Počiatkové rozdelenie

18. zdôrazňuje, že celkové počiatkové rozdelenie by sa malo určiť v súlade so záväzkami Kjótskeho protokolu, a preto nesmie umožňovať nárast emisií nad úroveň základného roka;
19. nazdáva sa, že výška počiatkového rozdelenia sa musí stanoviť na úrovni EÚ, pretože na úrovni členských štátov by existovalo riziko prehnane štedrého počiatkového rozdelenia, čo by narušilo trh a ohrozilo environmentálnu účinnosť schémy;

Spôsob rozdelenia

20. nazdáva sa, že najlepším spôsobom rozdelenia povolení je predaj na dražbe, pretože odráža dynamickú povahu sektora bez predsudkov voči novým účastníkom alebo tým regiónom, ktoré musia ešte prejsť vývojom v tomto sektore;
21. poznamenáva, že predaj na dražbe tiež spĺňa požiadavku princípu „znečisťovateľ platí“ s ďalšími výhodami pre životné prostredie, ak sa výnosy primerane dajú do súvisu s výdavkami na jeho ochranu, a že automaticky odmeňuje dobrý minulý aj budúci výkon prevádzkovateľov;
22. zdôrazňuje, že bezplatné rozdeľovanie povolení, či už prostredníctvom minulých ukazovateľov alebo stanovením štandardov, by diskriminovalo prevádzkovateľov, ktorí

vstúpia do schémy po období počiatočného rozdelenia, pretože tieto subjekty by si museli všetky povolenia kúpiť, namiesto toho, aby ich dostali zadarmo;

23. upozorňuje na pravdepodobnosť, že bezplatné rozdeľovanie povolení, či už prostredníctvom minulých ukazovateľov alebo stanovením štandardov, by viedlo k neočakávaným ziskom sektora na úkor spotrebiteľa, pretože napriek bezplatnému rozdeleniu povolení by sa hraničné náklady ocenili podľa ich trhovej ceny; zdôrazňuje, že toto nie je cieľom politiky;
24. domnieva sa, že bezplatné rozdelenie na základe minulých úrovní emisií je najhoršou možnosťou, pretože trestá včasné opatrenia prijaté leteckými spoločnosťami, a že bezplatné rozdelenie na základe stanovenia štandardov, hoci je teoreticky primeranejšie motivujúce, predstavuje riziko prehnanej zložitosti a byrokracie, keďže všetky metódy výpočtu majú problémy s určením skutočne najlepšieho výkonu;

0

0 0

25. poveruje svojho predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade, Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Letecká doprava sa stala neoddeliteľnou súčasťou spoločnosti, pretože naplňa jej túžbu rýchlo cestovať na veľké vzdialenosti. Uľahčuje sociálnu previazanosť a kultúrnu výmenu a jej príspevok do hospodárstva EÚ predstavuje 4,1 milióna pracovných miest a 228 miliárd EUR prostredníctvom priamych, nepriamych a vyvolaných vplyvov¹.

Nedá sa však ignorovať fakt, že emisie z leteckej dopravy rýchlo rastú a narúšajú pokrok v iných sektoroch. EÚ sa zaviazala zabrániť nebezpečným klimatickým zmenám obmedzením otepľovania na +2 °C v porovnaní s úrovňami pred industrializáciou, čo pre EÚ predstavuje zníženie emisií o 15 – 30 % do roka 2020 a o 60 – 80 % do roka 2050². Medzi rokmi 1990 a 2003 sa emisie z medzinárodnej leteckej dopravy v EÚ zvýšili o 73 %, čo zodpovedá ročnému nárastu o 4,3 %³. Pri tomto tempe emisie z leteckej dopravy do roka 2012 neutralizujú viac ako štvrtinu objemu zníženia, ktorý požaduje cieľ EÚ vyplývajúci z Kjótskeho protokolu⁴.

Navyše sa odhaduje, že celkový vplyv leteckej dopravy na klimatické zmeny je 2- až 4-násobný oproti vplyvu emisií CO₂⁵, dokonca aj bez zohľadnenia možných účinkov zväčšenia riasovitých oblakov.

Úsilie odvetvia o zníženie emisií je vítané. Ale ako predpovedá organizácia Eurocontrol, letecká doprava v EÚ sa do roka 2020 viac ako zdvojnásobí v porovnaní s rokom 2003. Rýchlosť technologického a prevádzkového zlepšenia (v minulosti 1 – 2 % ročne⁶) nebude stačiť na vyrovnanie tohto rastu.

Kontext politiky

Medzinárodná letecká doprava nepodlieha Kjótskemu protokolu ani iným záväzkom. Článok 2.2 Kjótskeho protokolu žiada štáty, aby presadzovali obmedzovanie alebo zníženie objemu skleníkových plynov z tohto zdroja prostredníctvom Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO), ale v súčasnosti v tejto oblasti neexistujú žiadne plány globálneho riešenia: iba pokračujúce práce na vývoji dozoru pre schémy obchodovania s emisiami (ETS).

Letecká doprava nepodlieha dani z paliva ani dani z pridanej hodnoty a využíva rôzne štátne pomoci. Tieto historické privilégiá prospievajú v prvom rade majetným, a to tak v globálnom meradle (väčšinu globálnych letov absolvujú ľudia z rozvinutých krajín), ako aj v rámci Európy (leteckú dopravu najviac využívajú skupiny s vysokými príjmami).

Je tiež oveľa menej citlivá na ekonomické výkyvy spôsobené vyššími cenami CO₂ ako iné sektory, keďže lety nemožno dovážať ani vyvážať – výlet z Londýna do New Yorku sa nedá

¹ Skupina ATAG (2005): „The Economic and Social Benefits of Air Transport“ (Hospodárske a sociálne prínosy leteckej dopravy), s. 25.

² Závery Rady pre životné prostredie, marec 2005.

³ Oznámenie Komisie KOM(2005)0459, s. 2.

⁴ S. 5 tamtiež.

⁵ IPCC 1999.

⁶ Posúdenie vplyvov vypracované Komisiou KOM(2005)0459, s. 5.

nahradiť výletom z Montrealu do Tokia. Preto je možné použiť nediskriminačné nástroje bez výrazného poškodenia konkurencieschopnosti priemyslu EÚ, keďže konkurenčné letecké spoločnosti z krajín mimo EÚ obmedzuje prísna regulácia trhu prostredníctvom bilaterálnych dohôd o leteckých službách (ASA). Akýkoľvek výsledný posun k iným druhom dopravy by pomohol napraviť ich pôvodnú diskrimináciu a bol by výhodný aj z dôvodu klimatických zmien, keďže letecká doprava vypúšťa najviac skleníkových plynov spomedzi všetkých druhov verejnej dopravy na krátke vzdialenosti (kde existujú alternatívne možnosti), a to 132 g CO₂ na osobokilometer v porovnaní s 15,7 – 50,8 g CO₂ v prípade osobných vlakov¹.

Preto je dôležité, aby sa EÚ – ako kľúčový hráč v globálnej leteckej doprave so špeciálnymi právnymi záväzkami v rámci dohovoru UNFCCC – postavila na čelo a využila výhody toho, že ako prvá prijme včasné regionálne opatrenia. Uznáva to záväzok v rámci šiesteho environmentálneho akčného programu², opätovne potvrdený v záveroch Rady z decembra 2005, určiť „osobitné kroky na zníženie emisií skleníkových plynov z letectva, ak do roku 2002 nedôjde k dohode takýchto krokov v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo“.

Ako poznamenáva Komisia, celkovým cieľom politik musí byť zabezpečenie toho, aby letecká doprava „neohrozovala tento všeobecný cieľ, ale naopak, prispela k jeho dosiahnutiu“³. Z toho vyplýva, že tieto politiky musia (minimálne) obsahovať ciele v súlade so záväzkom z Kjótskeho protokolu znížiť emisie o 8 % do roka 2010 v porovnaní s rokom 1990 a s cieľom EÚ znížiť emisie v EÚ o 30 % do roka 2020 v porovnaní s rokom 1990. Musia tiež zahŕňať celkový vplyv leteckej dopravy na klimatické zmeny, pričom v prípadoch, kde sa tento vplyv nedá presne určiť, by opatrenia mali byť založené na princípe prevencie.

Celkový súbor opatrení

Aby sa zabezpečila motivácia leteckých spoločností splniť tento cieľ a zabránilo sa opačnej motivácii na strane dopytu, musí politika splňať princíp „znečisťovateľ platí“ s úplnou internalizáciou všetkých externalít súvisiacich s klimatickými zmenami. Ako uvádza Komisia, „sektor leteckej dopravy v súčasnosti nemusí platiť externé náklady svojho vplyvu na klimatické zmeny, ani iné ekvivalentné poplatky. To predstavuje zlyhanie trhu a prispieva k nadmernej závislosti na leteckej doprave a neoptimálnemu investovaniu a prijímaniu nových technológií a prevádzkových postupov, ktoré by tieto vplyvy minimalizovali.“⁴

Oznámenie Komisie je preto vítané, lebo uznáva, že je potrebný ucelený balík opatrení, vrátane regulačných, hospodárskych, technologických a prevádzkových nástrojov. Jej určený zámer presadzovať zavedenie dane z petroleja, v súlade so smernicou o zdaňovaní energetických výrobkov (2003/96/ES), je veľmi dôležitý vzhľadom na existujúcu nerovnováhu medzi prístupom k leteckej doprave a ostatným druhom dopravy. Malo by sa začať ihneď zdaňovaním všetkých domácich letov a letov v rámci EÚ (s možnosťou oslobodenia všetkých prepravcov na trasách, na ktorých pôsobia prepravcovia z krajín mimo EÚ). Pokračujúce opätovné rokovania o dohodách ASA musia medzitým pokračovať tak, aby

¹ Tabuľka 62, s. 133, príloha 1, INFRAS/IWW, október 2004: „Externé náklady dopravy“.

² Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES, Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

³ Oznámenie Komisie, s. 3.

⁴ Posúdenie vplyvov vypracované Komisiou, s. 8.

prepravcovia z tretích krajín mohli byť postupne zdaňovaní rovnako ako prepravcovia z EÚ.

Ukončenie oslobodenia od DPH by ešte viac vyrovnalo podmienky poskytovania služieb, prinieslo finančné výhody a prospelo životnému prostrediu. Poplatky za emisie by mali byť stanovené na takej úrovni, ktorá odráža rozsah, v ktorom ostatné opatrenia nezaručujú úplnú internalizáciu nákladov, a môžu byť zvlášť vhodné ako vedľajšie opatrenie na odstraňovanie vplyvov, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂. Zlepšenie riadenia leteckej dopravy by mohlo znížiť priemerné množstvo spáleného paliva o 8 až 18 %¹ a tým následne znížiť všetky emisie z motorov.

Obchodovanie s emisiami

Najväčší dôraz je však na obchodovaní s emisiami. Nenahrádza síce potrebu iných opatrení, ale môže zohrať významnú úlohu za predpokladu, že schéma bude správne navrhnutá. Vzhľadom na to, že obchodovanie s emisiami z leteckej dopravy je z právneho hľadiska nový koncept, EÚ by mala využiť voľnosť, ktorú táto situácia poskytuje, a určiť silný rámec, ktorý sa prípadne môže zopakovať v širšom meradle. Aby sa dosiahla maximálna environmentálna účinnosť, akákoľvek schéma obchodovania s emisiami musí vyhovovať nasledujúcim princípom:

-Vplyvy nesúvisiace s emisiami CO₂

Ostatné nástroje politiky na riešenie celkového vplyvu na klimatické zmeny sa musia zaviesť *popri* schéme ETS. Nástroje, ktoré sú priamo spojené s týmto vplyvom, priniesú pravdepodobne najúčinnnejšiu reakciu, avšak dočasnou alternatívou pre prípad, že nebude možné súčasne vytvoriť vhodné samostatné opatrenia, sú multiplikátory emisií CO₂.

-Vzťah k iným schémam ETS

Významnou možnosťou je osobitná uzavretá schéma pre leteckú dopravu. Keďže Kjótsky protokol sa na medzinárodnú leteckú dopravu nevzťahuje, pre tento sektor nie sú vyhradené žiadne jednotky prideleného množstva (AAU). To znamená, že jeho členovia nemôžu legálne predávať v rámci schémy EU-ETS. V podstate by mohli stále nakupovať z hlavnej schémy a potom *tieto* kredity predávať naspäť; to by však vážne skomplikovalo systém účtovníctva spájajúci schému EU-ETS a Kjótsky protokol. Hoci bolo predložených viacero možností na prekonanie tejto prekážky, faktom zostáva, že samostatný systém by účtovníctvo podstatne zjednodušil.

Ak by sa aj našlo riešenie administratívnych ťažkostí, mnohé sektory, ktoré už sú súčasťou schémy EU-ETS, sa obávajú možného vplyvu zahrnutia leteckej dopravy na ceny uhlia – poznamenávajú, že tento chránený sektor by bol schopný tolerovať vyššie ceny ako mnoho iných sektorov. Okrem priamych nepriaznivých účinkov na ostatné časti hospodárstva je dôležitou politickou realitou fakt, že nadmerný tlak na citlivé odvetvia s vysokou spotrebou energie by mohol viesť k uvoľneniu obmedzení a tým k narušeniu zatiaľ nevelmi úspešného pokroku v znižovaní emisií.

¹ IPCC 1999.

Zahrnutie emisií z leteckej dopravy do medzinárodných cieľov v rámci ďalšej fázy dohôd o globálnej klíme – čo je jednoznačne vhodné – by odstránilo problémy s účtovníctvom, ale pred rokom 2012 je nepraktické. Dobre by sa tak dalo využiť obdobie 2008 – 2012 realizovaním skúšobnej etapy osobitnej schémy s cieľom získať praktické skúsenosti so zachovaním maximálneho rozsahu na vytváranie pravidiel potrebných na zabezpečenie environmentálnej integrity. Na zabezpečenie súladu s celkovým cieľom sú potrebné obmedzenia vstupu externých kreditov (mechanizmy CDM a JI alebo možné prepojenie s regionálnymi schémami obmedzovania a obchodovania s emisiami v krajinách, ktoré nie sú viazané Kjótskym protokolom).

Akákoľvek dohoda, podľa ktorej by letecká doprava bola zahrnutá do širšej schémy ETS, by musela zohľadňovať chránené postavenie tohto sektora a vytvoriť primerané podmienky, napr. obmedzenie počtu emisných práv, ktoré by sektor leteckej dopravy mohol na trhu nakúpiť (aby sa zabránilo narušeniu trhu na úkor menej chránených sektorov) a požiadavku, aby letecká doprava znížila časť potrebných emisií ešte pred možnosťou nákupu povolení.

-Geografický rozsah

Najväčšia environmentálna účinnosť by sa dosiahla použitím schémy, ktorá zahŕňa všetky lety z a do ktoréhokoľvek letiska v EÚ – v zmysle počtu zahrnutých letov a vplyvu na dizajn lietadiel. Schéma zahŕňajúca iba lety v rámci EÚ by tiež narušila trh v prospech cieľov mimo EÚ s negatívnym dopadom na klimatické zmeny (ľudia by pravdepodobne cestovali na väčšie vzdialenosti) a na európsky cestovný ruch. Riziko toho, že by cestujúci menili ciele svojich ciest, a riziko krížových dotácií znamená, že na zabezpečenie rovnakých podmienok pre prevádzkovateľov s rôznymi profilmi trás je potrebný široký rozsah opatrení.

-Obmedzenia

Celkové počiatkové rozdelenie pre akúkoľvek schému ETS by sa malo určiť v súlade s cieľmi Kjótskeho protokolu. Z praktických dôvodov a s cieľom vyhnúť sa prehnane štedrému počiatkovému rozdeleniu sa musí určiť na úrovni EÚ. Akékoľvek zvýšenie emisií nad úroveň základného roka by nebolo v súlade s cieľom: odvetvie sa môže rozširovať, ale iba v rámci obmedzení, ktoré určuje vplyv na životné prostredie. Nesplnenie cieľa určeného v Kjótskom protokole prostredníctvom schémy ETS by sa muselo vyrovnáť posilnením ostatných opatrení.

-Rozdelenie povolení

Je potrebná metóda, ktorá bude primerane odrážať dynamickú povahu sektora, odmeňovať minulý aj budúci dobrý výkon a zodpovedať princípu platieb zo strany znečisťovateľa. Predaj na dražbe automaticky a účinne splňa všetky tri kritériá: nové subjekty by mali rovnaký prístup k emisným právam, počet povolení, ktoré by potreboval nakúpiť ktorýkoľvek prevádzkovateľ akejkoľvek veľkosti, by bol priamo spojený s jeho pokrokom pri znižovaní emisií na tonokilometer a za povolenia by sa platilo, čo by prinieslo výnosy na účely ochrany životného prostredia.

Bezplatné rozdeľovanie povolení – či už prostredníctvom minulých ukazovateľov alebo

stanovením štandardov – by nespĺňalo princíp platieb zo strany znečisťovateľa, ktorý by sa potom dal dosiahnuť iba súbežnými poplatkami za emisie alebo podobnými opatreniami. Skúsenosti so schémou EU-ETS v skutočnosti naznačujú, že by *odmeňovalo* znečisťovateľa prostredníctvom neočakávaného zisku sektora na úkor spotrebiteľa približne vo výške 1,34 – 4 miliardy EUR ročne z dôvodu ocenenia hraničných nákladov založeného na trhovej cene povolení¹.

Bezplatné rozdeľovanie použitím niektorého distribučného systému by tiež diskriminovalo prevádzkovateľov, ktorí vstúpia do schémy až po období počiatočného rozdelenia, pretože (ak sa nájde riešenie „*takmer neprekonateľných*“ problémov s formuláciou²) tieto subjekty by si museli všetky povolenia kúpiť, na rozdiel od existujúcich subjektov, ktoré ich dostali zadarmo.

V zmysle motivovania k dobrému výkonu je bezplatné rozdelenie založené na minulých úrovniach emisií najhoršou možnosťou. Keďže rozdelenie by sa počítalo podľa minulých a súčasných úrovní emisií, včasné opatrenia by boli potrestané. Bezplatné rozdelenie založené na stanovení štandardov je teoreticky lepšie, ale existuje riziko, že bude prehnane komplikované a byrokratické, keďže žiadny spôsob výpočtu nedokáže spoľahlivo určiť skutočný najlepší výkon.

¹ Správa spoločnosti CE Delft (júl 2005): „Giving Wings to Emissions Trading“ (Zahrnutie leteckej dopravy do obchodovania s emisiami), s. 163.

² Tamtiež, s. 95.