

EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

ZAČASNO
2005/2249(INI)

4.4.2006

OSNUTEK POROČILA

o zmanjševanju vpliva letalstva na podnebne spremembe
(2005/2249(INI))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalka: Caroline Lucas

Pripravljavka mnenja(*):

Jeanine Hennis-Plasschaert, Odbor za promet in turizem

(*) okrepljeno sodelovanje med odbori - člen 47 poslovnika

PR_INI

VSEBINA

	Stran
PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA.....	3
OBRAZLOŽITEV.....	7

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o zmanjševanju vpliva letalstva na podnebne spremembe (2005/2249(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju sporočila Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru ter Odboru regij: Zmanjševanje vpliva letalstva na podnebne spremembe (COM(2005)0459),
 - ob upoštevanju svoje resolucije z dne 16. novembra 2005 ouspešnem boju proti podnebnim spremembam¹,
 - ob upoštevanju člena 45 svojega poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varno hrano ter mnenja Odbora za promet in turizem (A6-0000/2006),
- A. ker je EU sprejela obveznost, da bo reševala težave v zvezi s podnebnimi spremembami in omejila segrevanje podnebja do največ +2 °C v primerjavi z vrednostmi iz predindustrijskega obdobja,
- B. ker je prispevek letalstva k podnebnim spremembam velik in hitro narašča,
- C. ker za mednarodno letalstvo ne velja nobena obveznost iz Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC) in njenega Kjotskega protokola ter nobena mednarodna obveznost glede podnebnih sprememb,
- D. ker mora EU prevzeti vodstvo v boju proti podnebnim spremembam ter z regionalnimi in vnaprejšnjimi ukrepi predstavljati zgled, kako reševati vpliv letalstva na podnebje,
1. pozdravlja sporočilo Komisije in priznanje, da je potreben celovit sveženj ukrepov, ki bo vključeval zakonodajne, gospodarske, tehnološke in operativne instrumente za obravnavanje vseh vplivov letalstva na podnebje in uveljavil načelo "onesnaževalec plača" ter zagotovil popolno internalizacijo stroškov;
 2. poudarja, da mora zmanjšanje vpliva letalstva na podnebne spremembe biti splošni cilj izbranih instrumentov politike;
 3. v celoti podpira namero Komisije, da si bo prizadevala za uvedbo davka na kerozin in jo poziva, naj nemudoma začne, tako da uvede davek na vse domače lete in lete znotraj EU (z možnostjo izzzvetja vseh prevoznikov na relacijah, kjer opravljajo storitve prevozniki iz tretjih držav);
 4. poudarja nujnost doseganja rezultatov v sedanji fazi ponovnih pogajanj o sporazumih o zračnem prevozu, zlasti sporazumu z ZDA, ki bodo omogočili brezpogojno in nediskriminacijsko obdavčenje goriva tako za prevoznike iz EU kot za prevoznike iz tretjih držav;

¹ Sprejeta besedila, P6_TA(2005)0433.

5. izrecno zagovarja odpravo oprostitve plačila DDV za zračni prevoz, da bi zmanjšali razlike med letalskim sektorjem in drugimi prevoznimi sektorji;
6. spodbuja uvedbo dajatev kot korak v smeri popolne internalizacije stroškov; vloga in obseg dajatev morata biti sorazmerna s stopnjo neustreznosti sistema za trgovanje z emisijami glede na spodaj navedene zahteve;
7. poudarja, da je treba v okviru sistema upravljanja zračnega prometa nujno preučiti, kako prispevati k reševanju težav v zvezi z nastajanjem kondenzacijskih sledi in oblakov cirusov;

O vključitvi letalstva v evropski sistem trgovanja z emisijami

8. priznava, da trgovanje z emisijami lahko predstavlja del obsežnega svežnja ukrepov za reševanje vpliva letalstva na podnebje, pod pogojem, da je ustrezno načrtovano;
9. poudarja, da bo kakršenkoli sistem za trgovanje z emisijami okoljsko učinkovit, če bo območje ozemeljske veljavnosti dovolj obsežno, določena stroga zgornja meja, če se bodo začetne dodeljene pravice licitirale in če bo vpliv na podnebje obravnavan kot celota;
10. predlaga uvedbo ločenega sistema za emisije v letalstvu, saj letalski sektor ne more trgovati z emisijami v okviru sistema za trgovanje z emisijami, ker Kjotski protokol in UNFCCC ne predvidevata zavezujočih obveznosti za emisije v mednarodnem letalstvu;
11. ugotavlja, da bi zaprt ločen sistem bistveno poenostavil izračunavanje; meni, da če bo zagotovljen dostop letalskih prevoznikov do trgovanja s pravicami v evropskem sistemu za trgovanje z emisijami, mora ta možnost obstajati v okviru natančno opredeljenih omejitev;
12. poudarja, da če bo letalstvo vključeno v splošni sistem za trgovanje z emisijami, potem je treba predvideti vsaj pilotno fazo za ločen sistem za obdobje 2008-2012;
13. ugotavlja, da je treba morebitno vključitev zunanjih kreditov v ločen sistem (npr. mehanizem čistega razvoja in skupno izvajanje (CDM/JI) ali kreditov iz regionalnih shem "omeji in trguj" v državah, ki niso podpisnice Kjotskega protokola) omejiti na raven, ki zagotavlja prispevek sektorja k doseganju splošnih ciljev na področju preprečevanja nevarnih podnebnih sprememb;
14. predlaga, da če bo letalstvo vključeno v splošni sistem trgovanja z emisijami, potem bo treba uveljaviti posebne pogoje, da bi preprečili motnje trga na škodo manj zaščitenih sektorjev: omejitev števila pravic, ki jih je možno kupiti na trgu, za emisije, in obvezna opredelitev potrebnega zmanjšanja emisij brez trgovanja pred odobritvijo nakupa dovoljenj;
15. poziva Komisijo, da poleg sistema za trgovanje z emisijami predlaga nove ukrepe za reševanje vplivov letalstva, ki niso povezani s CO₂; če obstaja negotovost glede kakršnegakoli od teh vplivov, morajo ukrepi temeljiti na previdnostnem načelu;
16. poudarja, da če takšnih ukrepov ni mogoče sprejeti sočasno, je treba zaščito okolja

zagotoviti s sistemom trgovanja z emisijami in uporabo multiplikatorjev za emisije CO₂;

O področju uporabe sistema za letalstvo

17. je prepričan, da mora sistem za letalstvo kriti vse lete do in iz kateregakoli letališča v EU, da bi zagotovili enake pogoje za vse operaterje, ki delujejo na različnih relacijah, preprečili izkrivljeno delovanje trga v korist letov, namenjenih izven EU, zagotovili okoljsko učinkovitost in preprečili navzkrižno subvencioniranje ter vplivali na načrtovanje zrakoplovov;

O začetni razdelitvi pravic

18. poudarja, da je treba skupne začetne dodeljene pravice opredeliti v skladu z obveznostmi iz Kjotskega protokola, povečanje emisij pa ne sme v nobenem primeru preseči emisij iz referenčnega leta;
19. meni, da morajo začetne dodeljene pravice biti opredeljene na ravni EU, saj bi države članice lahko bile preveč radodarne pri začetni razdelitvi, kar bi zmanjšalo okoljsko učinkovitost sistema;

O metodi razdelitve

20. meni, da je licitiranje najboljša možnost za razdelitev pravic za emisije, saj odraža dinamičnost sektorja in ni v škodo novih ponudnikov ali tistih regij, ki se morajo šele razviti v tem sektorju;
21. ugotavlja, da licitiranje tudi izpolnjuje zahteve načela "onesnaževalec plača", kar prinaša dodatne koristi za okolje, če bodo prihodki ustrezno zastavljeni, ter da samodejno nagrajuje dobre rezultate operaterjev v preteklosti in prihodnosti;
22. poudarja, da bi brezplačno dodeljevanje dovoljenj z "dedovanjem" ali primerjalno analizo povzročilo diskriminacijo operaterjev, ki bi se vključili v sistem po obdobju začetne razdelitve, ker bi ti operaterji morali kupiti vse svoje pravice, namesto da bi jih prejeli brezplačno;
23. upošteva verjetnost, da bi brezplačno dodeljevanje dovoljenj z "dedovanjem" ali primerjalno analizo povzročilo nastanek nepričakovanih dobičkov v tem sektorju na račun potrošnikov, ker bi se cene določale na podlagi mejnih stroškov na osnovi tržne cene pravic za emisije, čeprav bi bile pravice razdeljene brezplačno; poudarja, da to ni cilj teh ukrepov;
24. meni, da je brezplačna razdelitev "dedovanih" emisij najslabša možnost, saj kaznuje vnaprejšnje ukrepe letalskih prevoznikov; brezplačna razdelitev, ki temelji na primerjalni analizi, je teoretično nekoliko boljša, vendar je lahko preveč zapletena in birokratska in z vsemi metodami izračunavanja se težko določi dejansko najboljši rezultat;

0

0 0

25. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji ter vladam in

parlamentom držav članic.

OBRAZLOŽITEV

Letalstvo je postalo sestavni del družbe, saj izpolnjuje željo po hitrem potovanju na dolgih razdaljah. Poleg tega omogoča socialno kohezijo in kulturne izmenjave ter neposredno, posredno in spodbujevalno zagotavlja gospodarstvu EU predvidenih 4,1 milijona delovnih mest in 228 milijard EUR¹.

Vendar se ne sme pozabiti, da emisije, ki jih povzroča letalstvo, hitro naraščajo in slabijo napredek v drugih sektorjih. EU se je obvezala, da bo preprečevala nevarne podnebne spremembe in omejila segrevanje podnebja do največ +2°C v primerjavi z vrednostmi iz predindustrijskega obdobja, tako da bo zmanjšala emisije v EU in sicer za 15-30 % do leta 2020 in za 60-80 % do leta 2050². Emisije v mednarodnem letalstvu EU so se v obdobju od 1990 do 2003 povečale za 73 %, kar ustreza letni stopnji rasti v višini 4,3 %³. S to stopnjo rasti bodo povečane emisije iz letalstva nevtralizirale več kakor četrtnino zmanjšanj, ki jih zahteva cilj za EU v okviru Kjotskega protokola do leta 2012⁴.

Razen tega se ocenjuje, da skupni vpliv letalstva na podnebje znaša dvakrat do štirikrat več kot vpliv emisij CO₂, tudi če se ne upoštevajo morebitni učinki povečanja oblakov cirusov.

Prizadevanja industrije za zmanjšanje emisij so dobrodošla. Vendar, kot napoveduje Eurocontrol, se bo število opravljenih letov v EU v primerjavi z letom 2003 več kot podvojilo do leta 2020. Stopnja tehnoloških in funkcionalnih izboljšav ne bo dovolj visoka (zgodovinsko 1-2 % letno⁵), da bi nadomestila to rast.

Področje ukrepov

Za mednarodno letalstvo ne veljajo Kjotski protokol ali druge obveznosti. Člen 2.2 Kjotskega protokola poziva države, da si prizadevajo za omejitev/zmanjšanje toplogrednih plinov v mednarodnem letalstvu v okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO), vendar trenutno ne obstajajo načrti za celovito rešitev te težave, ampak se le pripravljajo smernice za sisteme trgovanja z emisijami.

Letalstvo je oproščeno davka na gorivo in DDV ter deležno različnih državnih pomoči. Od teh zgodovinskih privilegijev imajo koristi zlasti premožni tako na svetovni ravni (večino mednarodnih letov koristijo ljudje v razvitih državah) kot v Evropi (posamezniki z visokimi dohodki v največji meri koristijo letalski prevoz).

Je tudi precej manj izpostavljeno gospodarskim trenjem zaradi višjih stroškov za emisije CO₂ od drugih sektorjev, saj poletov ni mogoče uvažati in izvažati, npr. potovanja iz Londona v New York ni mogoče nadomestiti s potovanjem iz Montreala v Tokio. To omogoča uporabo nediskriminacijskih instrumentov, ne da bi resno ogrozili konkurenčnost evropske industrije, saj konkurenčnost letalskih družb izven EU omejuje stroga ureditev trga v okviru dvostranskih sporazumov o zračnem prevozu. Kakršenkoli prehod na druge načine prevoza bi popravil preteklo diskriminacijo drugih sektorjev ter bi imel pozitivne učinke na podnebje - z ozirom na to, da letalstvo kot način skupinskega prevoza na kratke razdalje proizvaja največje

¹ ATAG (2005): "The Economic and Social Benefits of Air Transport", str. 25.

² Ugotovitve Okoljskega sveta, marec 2005.

³ Sporočilo Komisije COM(2005)0459, str. 2.

⁴ Str. 5, ibid.

⁵ Presoja vplivov, ki jo je pripravila Komisija COM(2005)0459, str. 5.

količine toplogrednih plinov (v primerjavi z nadomestnimi rešitvami), saj emisije CO₂ na kilometer potovalne razdalje znašajo pri letalskem prevozu 132 g, pri prevozu z vlakom pa 15,7 do 50,8 g¹.

Zato je izjemno pomembno, da EU - kot ključni dejavnik v svetovnem letalstvu s posebnimi pravnimi obveznostmi v okviru UNFCCC - prevzame vodilno vlogo ter z zgodnjim delovanjem na regionalni ravni izkoristi prednosti, ki jih tovrstna vloga ponuja. To upošteva tudi obveznost, ki je bila prevzeta v okviru šestega okoljskega akcijskega programa, kar potrjujejo sklepi Sveta iz decembra 2005, za opredelitev *"posebnih ukrepov, ki bodo zmanjšali emisije toplogrednih plinov na področju letalstva, če se do leta 2002 ne sprejme tak ukrep znotraj Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO)"*.

Komisija ugotavlja, da mora splošni cilj politik zagotoviti, da letalstvo *"ne bo oviralo, temveč prispevalo k doseganju splošnega cilja"*.² Zato morajo te politike (vsaj) vsebovati cilje, ki so usklajeni z obveznostmi v okviru Kjotskega protokola o zmanjšanju emisij za 8% od leta 1990 do leta 2010, ter s ciljem EU o 30% zmanjšanju emisij na ozemlju EU od leta 1990 do leta 2020. Morajo reševati tudi vprašanje celotnega vpliva letalstva na podnebje, in sicer z upoštevanjem načela previdnosti v primeru negotovosti.

Celovit niz ukrepov

Z namenom spodbujanja letalskih družb k zasledovanju tega cilja, in v izogib pretiranemu spodbujanju povpraševanja, morajo biti ukrepi usklajeni z načelom "onesnaževalec plača", s popolnim vključevanjem vseh stroškov v zvezi s podnebnimi spremembami. Komisija navaja, da *"sektorju zračnega prevoza trenutno ni treba plačevati zunanjih stroškov, ki nastanejo zaradi njegovih učinkov na podnebje, in tudi ne katerih koli drugih enakovrednih stroškov. Posledica tega je nepravilno delovanje trga, ki prispeva k povečanju odvisnosti od zračnega prevoza, ter k nezadostnosti vlaganj v zagon novih tehnologij in operativnih postopkov, ki zmanjšujejo te učinke."*³

Zato je treba pozdraviti sporočilo Komisije, ki priznava potrebo po celovitem svežnju ukrepov, ki bo vključeval ureditvene, gospodarske, tehnološke in operativne instrumente. Namera Komisije o prizadevanjih za uvedbo davka na kerozin, v skladu z Direktivo o obdavčitvi energentov (2003/96/ES), je zelo pomembna v luči obstoječih nesorazmerij med obravnavanjem letalstva in obravnavanjem drugih oblik prevoza. Zato bi morali nemudoma uvesti davek na vse domače lete in lete znotraj EU (z možnostjo izvzetja vseh prevoznikov na relacijah, kjer storitve opravljajo prevozniki izven EU). Ponovna pogajanja o sporazumih o zračnem prevozu, ki trenutno potekajo, se morajo nadaljevati zato, da bodo letalski prevozniki iz tretjih držav sčasoma prevzeli enake davčne obveznosti kot prevozniki iz EU.

Odprava oprostitve plačila DDV bi še dodatno izenačila pogoje in prinesla koristi na davčnem in okoljskem področju. Višino dajatev za emisije bi morali določiti v skladu z neuspehom ostalih ukrepov pri zagotavljanju celovite internalizacije stroškov, dajatve za emisije pa so še posebej primerne kot pomožni ukrep za reševanje vprašanj v zvezi z vplivi, ki niso povezani s

¹ Tabela 62, str. 133, Priloga 1 INFRAS/IWW oktober 2004: "Zunanji stroški prevoza"

² Sporočilo Komisije, str. 3.

³ Presoja vplivov, Komisija, str.8.

CO2. Boljše upravljanje zračnega prometa bi lahko zmanjšalo povprečno porabo goriva za 8 do 18 %¹, s posledičnim zmanjšanjem vseh emisij iz motorja.

Trgovanje z emisijami

Posebno pozornost je treba nameniti trgovanju z emisijami. To ne izključuje potrebe po ostalih ukrepih, ampak pomeni, da trgovanje z emisijami lahko odigra svojo vlogo - pod pogojem, da je ustrezno načrtovano. Glede na to, da je trgovanje z emisijami na področju letalstva nov pravni pojem, bi morala EU to priložnost izkoristiti za oblikovanje močnega okvira, ki se lahko uporablja tudi v širšem obsegu. Za zagotovitev popolne okoljske učinkovitosti mora sleherni sistem za trgovanje z emisijami (ETS) slediti naslednjim načelom.

-Vplivi, ki niso povezani s CO2

Skupaj s sistemom za trgovanje z emisijami je treba pri obravnavi celotnega vpliva na podnebje uvesti dodatne instrumente na področju politik. Instrumenti, ki neposredno zadevajo obravnavani vpliv, bi bili verjetno najučinkovitejši kljub temu, da so multiplikatorji za emisije CO2 lahko začasna rešitev v primeru, če ne bi bilo možno sočasno oblikovati ustreznih posamičnih ukrepov.

-Povezava z drugimi sistemi za trgovanje z emisijami

Resno je treba premisliti o ločenem, zaprtem sistemu za emisije v letalstvu. Ker Kjotski protokol ni veljaven na področju mednarodnega letalstva, v okviru tega sektorja niso bile razporejene enote dodeljene količine (AAU - Assigned Amount Units). To pomeni, da subjekti s področja letalstva niso mogli zakonito prodajati emisij v okviru sistema za trgovanje z emisijami EU. Načeloma bi lahko kupovali v okviru splošnega sistema, nato pa iste kupone prodali nazaj; vendar bi to resno škodovalo računovodskemu sistemu, ki povezuje sistem trgovanja z emisijami EU in Kjotski protokol. Predstavljene so bile številne rešitve teh težav, vendar ostaja dejstvo, da bi samostojni sistem bistveno poenostavil obračunavanje.

Kljub temu, da obstajajo možnosti za oblikovanje zadovoljive rešitve na upravnem področju, je v okviru različnih sektorjev, ki so že del evropskega sistema za trgovanje z emisijami, zaznati pomisleke v zvezi z učinkom, ki bi ga imela vključitev letalstva na ceno ogljika - ob upoštevanju dejstva, da bi letalstvo kot zaščiten sektor lahko preneslo višje cene kot ostali. Poleg škodljivih posledic za ostale dele gospodarstva, je treba upoštevati tudi politično dejstvo, da bi pretirana obremenitev občutljivih, energetsko intenzivnih industrij lahko postavila pod vprašaj zastavljeno omejitev- in tako še bolj izpostavila nezadostnost dosedanjega napredka EU na področju zmanjševanja emisij.

Vključitev emisij letalskega prometa med mednarodne cilje v okviru naslednje faze sporazumov o globalnem podnebju, kar je iskreno zaželeno, bi odpravilo računovodske težave, vendar je težko izvedljivo pred letom 2012. Zato je mogoče obdobje 2008-2012 uporabiti kot preizkusno fazo ločenega sistema za pridobivanje praktičnih izkušenj s temeljnim ciljem oblikovanja pravil, ki so potrebna za zagotovitev okoljske celovitosti. Za zagotovitev usklajenosti s skupnim ciljem je treba omejiti vključitev zunanjih kreditov (mehanizma čistega razvoja in skupnega izvajanja (CDM/JI) ali možnih povezav z regionalnimi shemami "omeji in trguj" v državah, ki niso podpisnice Kjotskega protokola).

¹ Medvladni forum o podnebnih spremembah (IPCC), 1999.

Vsakršen dogovor o vključitvi letalskega sektorja v širši sistem trgovanja z emisijami bi moral upoštevati njegov zaščiten status in določiti temu ustrezne pogoje, npr. omejitev števila pravic za emisije, ki jih je možno kupiti na trgu (z namenom preprečevanja diskriminacije manj zaščitenih sektorjev), in zahteva po delnem zmanjšanju emisij pred odobritvijo nakupa dovoljenj.

-Geografski okvir

Najboljšo okoljsko učinkovitost bi zagotovil sistem, ki pokriva vse lete do in iz kateregakoli letališča v EU - v smislu števila zajetih letov, in lahko vpliva na načrtovanje oblike letal. Sistem, ki bi pokrival samo lete znotraj EU, bi diskriminatorno vplival na trg v korist poletov izven EU z negativnimi učinki za podnebje (ljudje bi verjetno potovali v bolj oddaljene kraje) in za evropsko turistično industrijo. Tveganje glede drugačne izbire turističnih krajev s strani potnikov ter navzkrižnega subvencioniranja pomeni, da je nujno vzpostaviti letalski sistem s širokim obsegom, ki bi zagotovil enake pogoje za vse operaterje z različnimi profili poti;

-Omejitev

Skupne začetne dodeljene pravice v okviru sistema za trgovanje z emisijami bi morali opredeliti v skladu s ciljem Kjotskega protokola. Zaradi praktičnih razlogov in v izogib preveč radodarni začetni razdelitvi dodeljenih pravic, bi morala biti slednja določena na ravni EU. Vsakršna rast emisij nad ravni iz osnovnega leta ne bi bila v skladu s ciljem o zaželenem razvoju industrije, ki upošteva omejitve okolja. Zaostanke pri doseganju cilja Kjotskega protokola s sistemom za trgovanje z emisijami bi bilo potrebno zmanjšati s krepitvijo ostalih ukrepov.

-Razdelitev pravic za emisije

Potrebno je izoblikovati postopek, ki ustrezno upošteva dinamično naravo sektorja, nagraduje pretekle in prihodnje dobre rezultate ter upošteva načelo "onesnaževalec plača". Licitiranje ustreza samodejno in učinkovito vsem trem merilom: novi ponudniki bi imeli enak dostop do pravic na področju emisij; število pravic za emisije, ki jih želi kupiti določen operater, bi bilo neposredno odvisno od napredka operaterja pri zmanjševanju emisij v tonah na km; prodaja pravic za emisije pa bi ustvarila dohodek, ki bi se porabil v okoljevarstvene namene.

Svobodna razdelitev pravic za emisije - z dedovanjem ali s primerjalno oceno - ne bi zadostila načelu "onesnaževalec plača", za kar bi si morali dodatno prizadevati z davki za emisije ali s podobnimi ukrepi. Dejanske izkušnje evropskega sistema za trgovanje z emisijami kažejo, da bi to koristilo onesnaževalcem, z nastankom nepričakovanih dobičkov v tem sektorju v višini 1,34 do 3 milijarde EUR letno na račun potrošnikov, ker bi bili dodatni stroški vključeni v cene kljub svobodni razdelitvi na podlagi tržnih cen pravic za emisije¹.

Svobodna razdelitev pravic za emisije (na oba načina) bi bila diskriminatorna tudi do operaterjev, ki vstopajo v sistem po koncu začetnega obdobja dodeljevanja pravic, saj bi (z izjemo rešitev, ki porajajo "skoraj nerazrešljiva" temeljna vprašanja²) omenjeni operaterji morali za vse svoje pravice za emisije plačati, medtem ko so jih operaterji, ki so že prisotni na trgu, dobili zastonj.

V zvezi s spodbujanjem dobrih rezultatov predstavlja svobodna razporeditev pravic, ki temelji

¹ CE Delft (julij 2005): „Giving wings to emission trading“, str. 163.

² ibid str. 95.

na podedovanih emisijah, najslabšo rešitev. Ker predvideva razporeditev pravic glede na pretekle/sedanje emisije, neposredno kaznuje možnosti zgodnjega ukrepanja. Svobodna razporeditev, ki temelji na primerjalni oceni, je v zvezi s tem teoretično boljša, vendar je lahko preveč zapletena in birokratska, poleg tega z nobeno metodo za izračun ni mogoče zanesljivo opredeliti resnično najboljšega rezultata.