



Briuselis, 2013 10 16
SWD(2013) 431 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

Pridedama prie dokumento

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS

kuria, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė, iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje

{COM(2013) 722 final}
{SWD(2013) 430 final}

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

Pridedama prie dokumento

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS

kuria, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriuo tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams nustatoma viena pasaulinė rinkos priemonė, iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje

1. PROBLEMOS APIBRĖŽIMAS

1.1. Norint sumažinti sparčiai augantį tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų kiekį diegiama nepakankamai rinkos priemonių

ES yra tvirtai pasiryžusi pasiekti, kad vidutinė pasaulio temperatūra pakiltų ne daugiau kaip 2 laipsniais pagal Celsijų, palyginti su ikipramoninio laikotarpio temperatūra. Todėl vienas pagrindinių 2020 m. Europos strategijoje dėl pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo iškeltų tikslų yra išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti bent 20 %, palyginti su 1990 m. lygiu. Laikantis šio įsipareigojimo, būtina sumažinti ir aviacijos sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

TATENA teigimu, civilinės aviacijos išmetami CO₂ teršalai šiuo metu sudaro apie 2,5 % viso išmetamo CO₂ kiekio. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) prognozuoja, kad iki 2036 m. tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų kiekis, palyginti su 2006 m., išaugs 155–300 % – tai priklausys nuo technologijų ir veiklos praktikos pažangos. Jei nebus imtasi jokių mažinimo priemonių, prognozuojama, kad 2050 m. tarptautinės aviacijos išmetamieji teršalai sudarys bent 4 % viso pasaulyje išmetamo CO₂ kiekio.

Aviacijos sektoriui didelis technologijų ir veiklos praktikos pažangos potencialas nebūdingas, todėl būtina užtikrinti, kad aviacijos sektorius prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo prisidėtų rinkos priemonėmis (RP). Jei bus taikomos rinkos priemonės, aviacijos sektoriaus subjektai galės didelį išmetamųjų teršalų kiekio augimą kompensuoti finansuodami išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo projektus kitose srityse, kur tokio mažinimo sąnaudos yra mažesnės.

ES pirmoji parodė pavyzdį, kaip įgyvendinti tokias rinkos priemones, aviacijos veiklą įtraukdama į apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS) taikymo sritį. Nors taikant ES ATLPS teigiamas poveikis aplinkai pasiekiamas nedidelėmis ekonominėmis sąnaudomis, ES ATLPS teko atremti įnirtingą tarptautinę kritiką (žr. skirsnį 1.2.1). Keletas šalių priešinosi ES ATLPS sakydamos, kad šią sistemą siekiama taikyti pernelyg didelei tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų daliai ir kad ES neturi įgaliojimų trečiųjų šalių orlaivių naudotojus įpareigoti dalyvauti ES ATLPS. Tačiau tokius kaltinimus atmetė Europos Teisingumo Teismas (ETT).

Nepaisant tarptautinės opozicijos, ES ATLPS vis tiek nepakaks dideliame aviacijos išmetamųjų teršalų kiekio augimui visame pasaulyje sustabdyti, nes ji apima tik apie 50 % tarptautinės aviacijos išmetamųjų teršalų. Todėl, net ir taikant ES ATLPS, pasaulyje vis dar

nepakankamai reguliuojamas aviacijos išmetamųjų teršalų kiekis, nes ES kol kas yra vienintelė įdiegusi tokią rinkos priemonę.

Rinkos priemonės vengiama diegti ir ES ATLPS kritikuojama, nes vis dar nėra visuotinio politinio sutarimo šiuo klausimu. ICAO kol kas nebuvo galimybės nei nustatyti aiškius įpareigojimus dėl pasaulinės rinkos priemonės kūrimo, nei pasiekti susitarimą dėl regioninių rinkos priemonių, tokių kaip ES ATLPS, taikymo pagal bendrai sutartus principus.

1.2. ES veiksmai sudėtingomis tarptautinėmis aplinkybėmis

1.2.1. Aviacijos sektoriaus integracija į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS)

Direktyva 2008/101/EB iš dalies pakeista ES ATLPS Direktyva 2003/87/EB, siekiant į direktyvos taikymo sritį įtraukti aviaciją.

- Dalyvauja visos Europos ekonominės erdvės (EEE) valstybės narės, įskaitant Islandiją, Norvegiją ir Lichtenšteiną.
- Taikoma visų skrydžių, kurie pradami ir baigiami EEE aerodromuose (toliau – EEE vidaus skrydžiai), išmetamiesiems teršalams ir skrydžių į trečiąsias šalis, kurie pradami EEE aerodromuose, bei skrydžių iš trečiųjų šalių į EEE aerodromus (toliau – EEE išorės skrydžiai) išmetamiesiems teršalams.
- Išmetamųjų teršalų riba – 95 % 2004–2006 m. laikotarpio vidutinio išmetamųjų teršalų kiekio.
- Orlaivių naudotojai įpareigoti nuo 2010 m. teikti ataskaitas apie išmetamųjų teršalų kiekį, o nuo 2012 m. – laikytis visų reikalavimų, įskaitant apyvartinių taršos leidimų atsisakymą.

Tačiau ES ATLPS taikymas skrydžiams, susijusiems su trečiosiomis šalimis, susilaukė įnirtingos tarptautinės kritikos:

- Amerikos oro transporto asociacija (ATA) ir didžiosios JAV oro transporto bendrovės suabejojo ES ATLPS teisėtumu, motyvuodamos, be kita ko, kad ES ATLPS taikymas toms skrydžio dalims, kurios nepriklauso EEE šalių oro erdvei, prieštarauja įprastinei tarptautinei teisei. ETT tokius kaltinimus atmetė ir patvirtino, kad ES turi teisę taikyti ES ATLPS visam skrydžio atstumui, jei skrydis pradamas arba baigiamas ES oro uostuose.
- Vadinamoji „nenorinčiųjų koalicija“, kuriai, be kitų valstybių, priklauso Kinija, Indija, Rusija ir JAV, pasirašė dvi deklaracijas prieš ES ATLPS, kuriose teigia, kad ES ATLPS taikymas prieštarautų tarptautinei teisei ir ji neturėtų būti taikoma deklaraciją pasirašiusiose šalyse registruotiems orlaivių naudotojams.
- Nuo 2011 m. žemyninės Kinijos oro transporto bendrovės ir dauguma Indijos oro transporto bendrovių nesilaikė ES ATLPS reikalavimų.
- 2012 m. JAV Kongresas priėmė apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos uždraudimo aktą „Thune Bill“, kuriuo suteikiami įgaliojimai JAV administracijai, pasikonsultavus su visuomene, išleisti įsakymą JAV įregistruotoms oro transporto bendrovėms nesilaikyti ES ATLPS reikalavimų. Kol kas toks įsakymas dar nebuvo pasiūlytas.

1.2.2. Pastarojo meto įvykiai prieš 2013 m. ICAO asamblėją

ES jau seniai dalyvauja daugiašalėje veikloje ir nuolat deda pastangas, kad paskatintų ICAO imtis veiksmų dėl rinkos priemonių. Siekdama sudaryti kuo geresnes sąlygas deryboms prieš

2013 m. ICAO asamblėja, ES priėmė Sprendimą Nr. 377/2013/EB dėl nukrypti leidžiančios nuostatos, kuria laikinai 2012 m. leidžiama nesilaikyti ES ATLPS įpareigojimų, susijusių su skrydžiais į trečiąsias šalis ir iš jų.

Tai tapo reikiamu postūmiu 2013 m. ICAO asamblėjai kurti pasaulinės rinkos priemonę ir susitarti dėl nacionalinių bei regioninių rinkos priemonių taikymo sistemos (toliau – RP sistema), kuri galiotų iki 2020 m., kai bus įgyvendinta pasaulinė rinkos priemonė.

- ES pasiūlymas dėl pasaulinės rinkos priemonės kūrimo

ES valstybės narės 2013 m. ICAO asamblėjai pasiūlė susitarti dėl privalomo pasaulinės rinkos priemonės kūrimo plano. Dėl galutinės pasaulinės rinkos priemonės struktūros elementų turėtų apsispręsti 2016 m. ICAO asamblėja, o pati priemonė turėtų būti įgyvendinta iki 2020 m.

Tarptautinės oro transporto asociacija (IATA) 2013 m. birželio 3 d. bendrajame metiniame susirinkime didžiają daugumą patvirtino rezoliuciją, kuria pritariama tokiam pasaulinės rinkos priemonės kūrimo planui.

- Kompromisas dėl nacionalinių ar regioninių rinkos priemonių geografinės aprėpties

Turėtų būti parengtos RP sistemos gairės, kad nacionalinės ir regioninės RP būtų taikomos vienodai. Svarbiausias klausimas – kaip tokias nacionalines ar regionines rinkos priemones taikyti tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams? Daugelis ICAO valstybių narių norėtų, kad pagal RP sistemą regioninės rinkos priemonės būtų taikomos tik atitinkamame regione vykdomiems skrydžiams. Nusiteikusios siekti kompromiso ES valstybės narės pareiškė, kad galėtų sutikti su mažesne regioninių rinkos priemonių geografinė aprėptimi iki 2020 m., kol bus pradėta taikyti pasaulinė rinkos priemonė, tačiau su sąlyga, kad tokia pasaulinė rinkos priemonė bus plataus užmojo.

1.2.3. 2013 m. ICAO asamblėjos rezultatai

ICAO asamblėjoje priimtas pasaulinės RP priemonės sukūrimo iki 2020 m. planas. Tačiau nesutarta dėl jokio kompromiso dėl regioninių RP, kurios būtų taikomos iki 2020 m., gairių. ES valstybės narės, kaip ir ankstesnėse ICAO asamblėjose, atmetė kitų šalių reikalavimą, kad dėl regioninės RP turėtų tartis visos šalys, kurių oro transporto bendrovės vykdo skrydžius teritorijoje, kurioje taikoma RP.

1.3. Bazinis scenarijus: tolesnis visų ES ATLPS reikalavimų taikymas

Nors ES ATLPS reikalavimų laikymasis orlaivių naudotojams atsieina nedaug, o ETT vienareikšmiškai patvirtino, kad sistema visiems skrydžiams iš ES oro uostų ir į juos taikoma teisėtai, negalima tikėtis, kad tarptautinė opozicija išnyktų savaime, jei ir toliau būtų taikomi visi ES ATLPS reikalavimai. Taigi jei nuo 2013 m. toliau būtų taikomi visi ES ATLPS reikalavimai, tai galėtų pakenkti ICAO diskusijoms dėl pasaulinės rinkos priemonės kūrimo ir įgyvendinimo.

2. TIKSLAI

Bendrasis tikslas – užtikrinti, kad aviacijos sektorius prisidėtų mažinant klimato kaitos poveikį – nepasikeitė nuo tada, kai į ES ATLPS taikymo sritį įtraukta ir aviacija. Dar daugiau – bene uoliausiai daugiašalių veiksmų šalininkei ES tarptautinis bendradarbiavimas ir siekimas, kad jis apimtų visą pasaulį, tapo politikos prioritetais.

Konkretūs tikslai yra du:

- padėti kurti ir iki 2020 m. įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, taikomą visiems tarptautinės aviacijos išmetamiesiems teršalams;
- iki bus priimta pasaulinė rinkos priemonė 2020 m., toliau taikyti ES ATLPS išmetamiesiems teršalams, išmetamiems vykdant skrydžius, kurie pradunami arba baigiami EEE oro uostuose.

Viešųjų konsultacijų rezultatai rodo, kad visos suinteresuotosios šalys – pramonė, valdžios institucijos, NVO – labai pritaria rinkos priemonių taikymui aviacijos sektoriuje.

ES ATLPS pakeitimais po 2013 m. ICAO asamblėjos turėtų būti pasiekti tokie veiklos tikslai:

- išlaikyti sistemos veiksmingumą aplinkos apsaugos aspektu;
- nesumažinti aviacijos sektoriaus konkurencingumo;
- vidaus rinkoje išlaikyti lygias veiklos sąlygas aviacijos subjektams;
- riboti papildomas administracines išlaidas;
- užtikrinti suderinamumą su tarptautine teise ir neprivalomomis ICAO asamblėjos rezoliucijomis, kiek jos atitinka ES pareiškimus dėl šių rezoliucijų.

Veiksmingumas aplinkos apsaugos aspektu, mažos administracinės išlaidos ir politinis priimtinumas yra pagrindiniai suinteresuotųjų šalių per viešąsias konsultacijas iškelti klausimai.

3. POLITIKOS VARIANTAI

Kaip teigiama sprendime dėl nukrypti leidžiančios nuostatos (žr. 1.2.2 skirsnį), po 2013 m. ICAO asamblėjos ES svarstys, ar reikėtų iš dalies keisti ES ATLPS siekiant optimalios ES ATLPS ir ICAO asamblėjos rezultatų sąveikos.

3.1.1. *Visų ES ATLPS reikalavimų taikymas*

Jei toliau būtų taikomi visi ES ATLPS reikalavimai, orlaivių naudotojai būtų atsakingi už visus išmetamuosius teršalus, išmestus vykdant skrydžius, kurie prasideda arba baigiasi EEE oro uostuose.

3.1.2. *Mišrus variantas*

Remiantis pasiūlymu dėl RP sistemos, kuriam pritarė didelio masto aviacijos veiklą vykdančios šalys prieš 2013 m. ICAO asamblėją, tačiau kuris vis dėlto nebuvo asamblėjos patvirtintas, regioninė RP turėtų būti pagrįsta tokia geografinė aprėptimi:

- sistema apimtų visus išmetamuosius teršalus, išmetamus vykdant visus šalių grupės vidaus skrydžius, ir
- tam tikrai procentinei daliai išmetamųjų teršalų, išmetamų vykdant skrydžius į šalių grupei nepriklausančias trečiąsias šalis arba iš jų, apskaičiuojamai atsižvelgiant į visą skrydžio atstumą per šalis, susijusias su šalių grupe (pvz., jei skrydis yra iš Paryžiaus į Pekiną, ES ATLPS būtų taikoma išmetamiesiems teršalams, išmestiems skrendant per EEE valstybes nares iki sienos su trečiąja šalimi, šiuo atveju Rusija).

Jei ES ATLPS būtų suderinta su tokia geografinė aprėptimi, ji būtų taikoma visiems teršalams, išmetamiems vykdant EEE vidaus skrydžius, tačiau kalbant apie EEE išorės skrydžius sistemos apimamų išmetamųjų teršalų kiekis būtų sumažintas tam tikra procentine dalimi, proporcinga skrydžio atstumui per EEE šalis (todėl toks variantas vadinamas mišriu). Išmetamieji teršalai skrendant virš jūros gali būti apskaičiuojami įvairiais būdais (pvz.,

įskaičiuojant teritorinę jūrą, kuri tęsiasi iki 12 jūrmylių nuo kranto, arba išskirtinę ekonominę zoną, kurios ribos yra 200 jūrmylių nuo kranto).

3.1.3. *Kiti variantai*

Be mišraus varianto svarstyti toliau minimi kiti variantai.

- Išvykimo skrydžių variantas. ES ATLPS būtų taikoma visiems EEE vidaus skrydžiams ir išvykimo skrydžiams į ne EEE šalis. Tokiu metodu ES iš pat pradžių siūlė grįsti pasaulinės RP sistemos geografinę aprėptį, tačiau daug ICAO valstybių narių tokį pasiūlymą atmetė.
- 50–50 variantas. Viešųjų konsultacijų duomenimis, daugelis aplinkosaugos NVO teigiamai vertina ES ATLPS taikymą 50 % išvykimo ir atvykimo EEE išorės skrydžių. Tačiau toks variantas ICAO niekada nesvarstytas.
- Jei visiems EEE išorės skrydžiams būtų taikoma bendra išimtis (panaši į numatytąją sprendime dėl nukrypti leidžiančios nuostatos), ES ATLPS reikalavimai būtų taikomi tik EEE vidaus skrydžiams.
- Pirmesnės tiekimo grandies variantas. Pagal pirmesnės tiekimo grandies variantą atitikties reikalavimų turėtų laikytis ne orlaivių naudotojai, o degalų tiekėjai. Pagal šį variantą sistemos apimtis būtų panaši į tą, kuri būtų pagal išvykimo skrydžių variantą, nes būtų atsisakyta tiek apyvartinių taršos leidimų, kiek degalų parduodama EEE oro uostuose. Kad degalų tiekėjai nesipelnytų iš tokios padėties, jiems nemokami apyvartiniai taršos leidimai nebūtų dalijami – visus ATL jie turėtų įsigyti aukcione.

4. POVEIKIO VERTINIMAS

4.1. **Poveikis aplinkai**

Nusprendus taikyti mišrųjį ar kurį nors kitą alternatyvų variantą, išmetamųjų teršalų kiekis, už kurį turi būti gražinami apyvartiniai taršos leidimai, būtų 25–62 % mažesnis negu visiškai taikant ES ATLPS (žr. 1 lentelę).

4.2. **Ekonominis poveikis**

4.2.1. *Konkurencingumas*

Mišrusis ir kiti galimi variantai, išskyrus pirmesnės tiekimo grandies variantą, būtų palankesni bendram aviacijos sektoriaus konkurencingumui negu visiškai ES ATLPS taikymas, nes ES ATLPS taikant mažesniame išmetamųjų teršalų kiekiui sumažėtų EEE išorės skrydžių kainos. Taikant pirmesnės tiekimo grandies variantą degalų tiekėjai turėtų gražinti apyvartinius taršos leidimus, todėl EEE vidaus skrydžių kainos išaugtų.

4.2.2. *Vienodos konkurencijos sąlygos*

Nė vienas politikos variantas neiškreiptų konkurencijos sąlygų atitinkamų miestų porų rinkose, nes visiems veiklos vykdytojams būtų taikomos tos pačios sąlygos, neatsižvelgiant į tautybę ar kokį nors kitą požymį. Jei atsirastų konkurencija tarp tiesioginių ir netiesioginių skrydžių su sustojimais EEE nepriklausančios šalies oro uoste (pavyzdžiui, maršrute iš Londono į Singapūrą galimas sustojimas Dubajuje), mišriuoju variantu būtų užtikrinta, kad nebus iškreiptos konkurencijos sąlygos, nes pagal šį variantą tos pačios sąlygos būtų taikomos tiek tiesioginiams, tiek netiesioginiams skrydžiams. Kita vertus, esant dabartinėms anglies dioksido kainoms, konkurencijos iškraipymo rizika visais atvejais yra niekinė.

4.3. Administracinė našta ir įgyvendinamumas

Mišrusis variantas gali būti įgyvendintas pritaikius dabartinę stebėsenos, ataskaitų teikimo ir patikros (angl. MRV) sistemą. ES ATLPS taikymą ne visam EEE išorės skrydžių išmetamųjų teršalų kiekiui atspindėtų proporcingas bendrų degalų sąnaudų (šiuo metu nurodomų už visą skrydį) sumažinimas tam tikra procentine dalimi. Pasirinkus išvykimo skrydžių variantą, 50–50 variantą ir bendros išimties variantą MRV sistemos keisti nereikėtų. Pasirinkus pirmesnės tiekimo grandies variantą reikėtų atlikti labai daug pakeitimų, nes atsakingaisiais subjektais taptų degalų tiekėjai. Todėl tokio varianto įgyvendinimas galėtų gerokai vėluoti.

4.4. Derėjimas su tarptautine aviacijos teise ir ICAO politika

ETT atmetė kaltinimą, esą ES ATLPS pažeidžia kitų šalių suverenumą ir patvirtino, kad ES turi teisę taikyti ATLPS visam išmetamųjų teršalų kiekiui, išmetamam vykdant skrydžius į valstybių narių teritorijoje esančius aerodromus ir iš jų. Kadangi pagal visus variantus ES ATLPS būtų taikoma tik atvykimo arba išvykimo skrydžiams, o ne tranzitiniais skrydžiams per ES oro erdvę, jie atitinka tarptautinės aviacijos papročių teisės principus, Čikagos konvenciją ir oro susisiekimo paslaugų susitarimus.

Iš visų variantų mišrusis variantas būtų politiškai priimtinausias tarptautiniu mastu, nes jį taikant būtų veiksmingai mažinamas išmetamųjų teršalų kiekis EEE teritorijoje. Dėl pirmesnės tiekimo grandies varianto kyla rizika, kad teisiškai jis būtų interpretuojamas kaip degalų apmokestinimas arba mokestis pagal Čikagos konvenciją ir oro susisiekimo paslaugų susitarimus.

5. POLITIKOS VARIANTŲ Palyginimas

Tinkamiausią variantą ES turi pasirinkti atsižvelgdama į susijusį veiksmingumą aplinkos apsaugos aspektu, MRV sistemos pakeitimus, kuriuos reiktų padaryti, ir varianto derėjimą su tarptautine teise bei (neprivalomomis) ICAO asamblėjos rezoliucijomis. Variantų ekonominis poveikis nesiskiria taip, kad pasirinkimas turėtų didelį poveikį sąnaudų ir naudos pusiausvyrai.

- Pasirinkus mišrųjį variantą ES ATLPS būtų taikoma gerokai mažesniai išmetamųjų teršalų kiekiui – priklausomai nuo to, ar būtų pasirinkta skaičiuoti 12 ar 200 jūrmylių, ji apimtų 39–47 % išmetamųjų teršalų, palyginti su visišku ES ATLPS taikymu. Be to, būtų tam tikrų su MRV sistemos pakeitimais susijusių išlaidų. Kita vertus, mažesnis išmetamųjų teršalų kiekis bus dar vienas argumentas atremiant kaltinimus, esą ES ATLPS pažeidžiamas trečiųjų šalių suverenumas. Pagal šį variantą sumažinamas bet koks galimas konkurencijos iškreipimas, susijęs su lygiagrečiai vykdomais tiesioginiais ir netiesioginiais skrydžiais.
- Pasirinkus išvykimo skrydžių variantą ir 50–50 variantą, ES ATLPS būtų taikoma 62 % viso išmetamųjų teršalų kiekio, palyginti su visišku ES ATLPS taikymu, o MRV sistemos keisti nereikėtų. Tačiau šie variantai nederės su 2013 m. ICAO asamblėjos rezoliucija, politiškai nebus itin priimtini ir nesuteiks papildomų teisinių argumentų ES ATLPS apginti.
- Pasirinkus išimties variantą, ES ATLPS būtų taikoma tik 25 % išmetamųjų teršalų, taigi atsižvelgiant į ES aplinkosaugos tikslus, susijusius su aviacijos sektoriumi, tai nebūtų ilgalaikis sprendimas.

Taikant pirmesnės tiekimo grandies variantą ES ATLPS būtų taikoma tokiai pačiai išmetamųjų teršalų daliai, tačiau šis variantas neigiamai paveiktų konkurencingumą. Be to, reikėtų visiškai keisti MRV sistemą ir dėl to galėtų kilti naujų teisinių problemų.

1 lentelė. Variantų palyginimas

	Visiškas ES ATLPS taikymas	Mišrusis variantas	Išvykimo skrydžių variantas; 50–50 variantas	Išimties variantas	Pirmesnės tiekimo grandies variantas
Aplinkosauginis efektyvumas	100 %	39–47 %	62 %	25 %	62 %
Konkurencingumas	Nedidelis poveikis išlaidoms ir paklausai	+	+	+	-
Vienodos konkurencijos sąlygos	Jokio iškraipymo esant dabartinėms anglies dioksido kainoms	++	=	+	=
MRV pastangos ir tikslumas	Pagal degalų sąnaudas	-	=	=	--
Derėjimas su tarptautine aviacijos teise	ETT patvirtintas teisėtumas	=	=	=	-
Tarptautinis politinis priimtumas	Stipri tarptautinė opozicija	++	=	=	=

- + teigiamas poveikis lyginant su visišku ES ATLPS taikymu
 - neigiamas poveikis lyginant su visišku ES ATLPS taikymu
 = jokie poveikio lyginant su visišku ES ATLPS taikymu

6. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Atsižvelgiant į 2016 m. ICAO asamblėjos rezultatus, gali tekti papildomai keisti ES ATLPS, kad būtų užtikrintas perėjimas prie pasaulinės rinkos priemonės 2020 m. Todėl siūloma, kad bet kokie ES ATLPS pakeitimai būtų laikini ir kad po 2016 m. ICAO asamblėjos Komisija pateiktų ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl veiksmų, kurių reikia, kad pasaulinės rinkos priemonė būtų pradėta taikyti nuo 2021 m.