

AB'de Sektörler Düşük Karbonlu Ekonomiye Hazırlanıyor

İlge Kıvılcım*



Avrupa Birliği (AB) 2020 yılına ilişkin olarak, sera gazı emisyonlarında yüzde 20 azaltım ile enerji verimliliğinin ve yenilenebilir enerjinin kullanım payının 1990 yılına göre yüzde 20 artırılması hedeflerine hemen hemen ulaşmış durumda. Ancak bunun da ötesinde, AB'nin iklim ve enerji politikaları "orta vadede" artık 2030 yılına işaret ediyor. Yani "AB ve 2030" çok sık kullanılacak ifadeler. 2050 hedeflerindeki yüzde 80-95 emisyon azaltım hedefi ciddi bir oran. Peki bu hedefin düşük karbon ekonomisine geçişe katkı sağlaması için Brüksel'in gündemindeki sektörler hangileri?

Şunu belirtmek gerekir ki, AB'nin 2030 yılına ait İklim ve Enerji Çerçevesi, AB'nin 2050 yılında düşük karbonlu ekonomiye geçmesi için önemli bir tamamlayıcı strateji niteliğinde. 2030 İklim ve Enerji Çerçevesi, aslında 22 Ocak 2014 tarihinde Komisyon tarafından açıklanan öneriler doğrultusunda sunulmuştu. AB, bu çerçevede, 1990 yılına kıyasla emisyonlarda yüzde 40 azaltım hedefini benimsemiş durumda.

20 Temmuz 2016 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından düşük karbonlu ekonominin uygulanmasına ilişkin kapsamlı bir paket yayımlandı. Komisyon, bu kapsamda, AB'nin karbon pazarı olan ve enerji ile sanayi sektörlerinin büyük bir bölümünü içeren AB Emisyon Ticaret Sistemi (AB ETS) ve yüzde 55'lik emisyon değerine sahip AB ETS-dışı sektörlerden ulaştırma, tarım, orman ve atık gibi sektörlerde emisyonların azaltılmasını ve yeni pazarda yeni iş imkanlarının sağlanmasını amaçlıyor.

2014 yılındaki "22 Ocak önerileri", biri 2030 İklim ve Enerji Çerçevesi diğeri ise AB ETS reformu ya da diğeri bir ifade ile "Pazar İstikrarı Rezervi"ni (Market Stability Reserve-MSR) içeriyor. AB ETS reformu, AB ETS'nin dördüncü uygulama dönemine denk geliyor ve bakıldığında AB'nin 2030 yılı için öngördüğü iklim ve enerji

Emisyon Ticaret Sistemi ulaştırma, tarım, orman ve atık gibi sektörlerde emisyonların azaltılmasını ve yeni pazarda yeni iş imkanlarının sağlanmasını amaçlıyor

politikasında AB ETS dahilinde olan ve olmayan tüm sektörler, düşük karbonlu ekonomiye geçiş hedefi için önemli bir konumda olacak.

Dolayısıyla 2030 yılı için AB ETS'nin önemi oldukça belirgin. Nitelik, sistemin son uygulama döneminin bitiş tarihi hemen hemen 2030 yılına denk geliyor. Ayrıca İklim Eylemi Genel Müdürlüğü'nün (DG CLIMA) internet sitesi ziyaret edildiğinde Komisyon tarafından AB ETS, AB'nin iklim politikasının can damarı olarak ifade ediliyor. Komisyon verilerine göre, AB ETS sektörlerinin toplam emisyonların yüzde 45'ini oluşturduğunu da hatırlatalım.

AB ETS Sektörleri

Uygulama Dönemi	Sektörler	
2013-2020 (Üçüncü Dönem)	Güç ve ısınma santralleri ile enerji-yoğun sanayi sektörlerinden çelik, alüminyum, kağıt, seramik, cam, demir, asitler ve organik kimyasallar, karton, çimento, rafine yağlar ve metaller (CO2) ek olarak nitrik, adipik, gliksal ve gliksilik asit üretimi (N2O).	AB ETS Sektörlerinin AB'nin toplam emisyonlarındaki payı %45
2021-2028 (Dördüncü Dönem)		

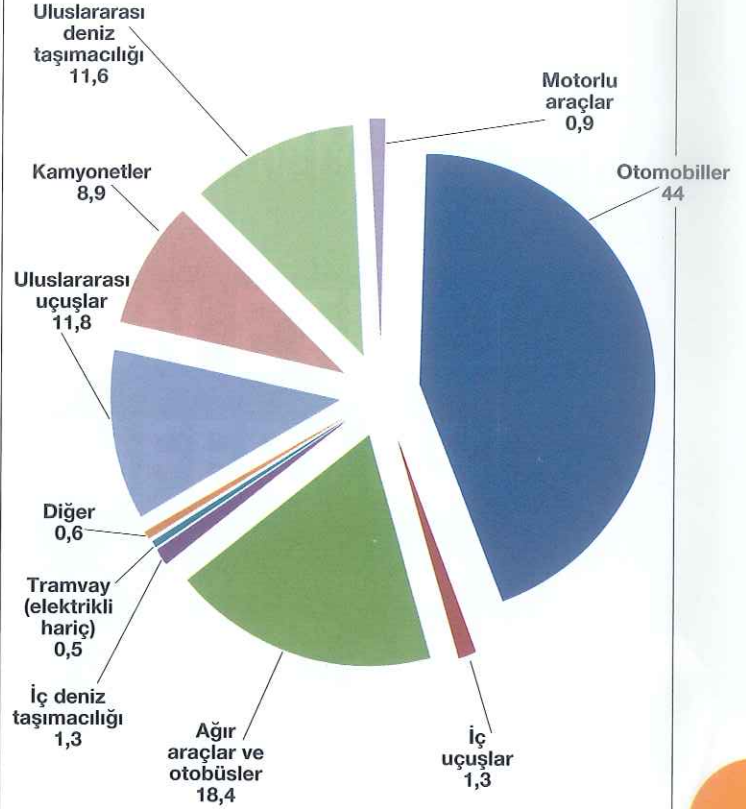
1 Ocak 2012 tarihi itibarıyla AB ETS dâhiline havacılık sektörü de dâhil edilmiştir. Havacılık dışında, diğer taşımacılık sektörleri (kara, demiryolu ve deniz) sistem dâhilinde değildir.

AB ETS-Dışı Sektörlerden Enerji Tüketiminde Birinci: Taşımacılık
20 Temmuz'da açıklanan önerilerde taşımacılık sektörünün AB'nin düşük karbon ekonomisine geçmesinde önemli bir payı olması bekleniyor. Nitelik, Komisyon verilerine göre, enerji tüketiminde ulaştırma sektörü yüzde 33,2'lik oran ile birinci sırada. Taşımacılık sektörünü, sanayi yüzde 25,9 ve binalar yüzde 24,8'lik oran ile takip ediyor. Aynı şekilde taşımacılık (havacılık dahil) sektörünün emisyon oranı AB'de 2014 yılında yüzde 23,2 ile ikinci sırada. Yüzde 55,1 oran ile fosil yakıt kullanımına dayalı tüketim (taşımacılık hariç) birinci sırada yer alıyor (Eurostat, 11.07.2016).

Taşımacılık ve iklim değişikliği politikası bağlamında konunun boyutu da AB için oldukça karmaşık ve kapsamlı. Mevcut süreçte deniz taşımacılığını ayrı ele almakta fayda var. Nitelik, deniz taşımacılığından kaynaklı emisyonların azaltılması konusu son dönemde AB gündemine girmiş durumda. Ancak bu sektör, gerek AB ETS-dışı bir sektör olması, gerekse uluslararası deniz taşımacılığını, ticari faaliyetleri, AB üyesi ülkelerin iç sularındaki deniz taşımacılığını ve balıkçılık politikalarını ilgilendirmesi nedeniyle AB'nin zorlu çalışma alanlarından biri.

Ancak AB, 2020 ve 2050 yılları arasında taşımacılık sektörü üzerinden düşük karbonlu ekonomi için gerekli olan alt başlıklarında, örneğin uluslararası deniz taşımacılığında, 2050 yılı için 2005 yılına göre yüzde 60 azaltım öngörüyor. Ayrıca AB'nin taşımacılık alanındaki toplam emisyonlarında yüzde 44'lük bir emisyon oranına sahip otomobiller için Komisyon'un yeni emisyon standartları konuşuluyor. Buna göre, yeni emisyon standartlarının otomobiller için 2021, kamyonetler için 2020 yılından itibaren geçerli olması bekleniyor. Bilindiği gibi, 2015 yılında otomobiller için emisyon standartları kilometre başına 130 grama indirilmişti. Bu standart, 2021 yılı için 95 gram olarak kabul edildi. Kamyonetler için ise bu standartlar, 2017 yılı için 175 gram ve 2020 yılı için 147 gram olarak uygulamaya koyulacak. 2030 yılında, deniz taşımacılığından kaynaklı emisyonlarda 2008 yılına göre yüzde 20 azaltım hedefi de mevcut. 2050 yılında ise uluslararası deniz taşımacılığı hariç, 1990 yılına göre taşımacılık emisyonlarında yüzde 60 azaltım ve tankerlerin emisyon miktarlarında 2005 yılına göre yüzde 40 azaltım hedefi belirlendiğini ekleyelim.

Taşımacılık Sektörünün Emisyon Değerleri (AB-28, yüzde, 2014)



Paris Anlaşması'na Paralel Beş Yıllık Kontrol Mekanizması
AB, 2030 İklim ve Enerji Çerçevesindeki emisyonlarda yüzde 40 azaltım hedefini, ayrıca geçen yıl onaylanan ve imza süreci devam eden yeni iklim rejimi Paris Anlaşması taahhüttü olarak da sundu. Büyük bir olasılık ile 2020 yılından itibaren yürürlüğe girecek Paris Anlaşması'nın yeni iklim rejiminde, köklü sektörel değişimleri kaçınılmaz hale getireceği de aşikâr. Başta sanayi ve enerji sektörleri bu değişimin tam ortasından geçecek. Yeni iklim rejiminin etkili kılınması için yeni bir mekanizma olarak, Anlaşma'ya sunulan ulusal hedefler (INDC) BM tarafından her beş yılda bir kontrol edilecek. Bu mekanizmanın nasıl yürütüleceği net değil ancak bu mekanizmaya paralel olarak, AB'nin 2030 kontrol mekanizması konuşuluyor. Nitelik Komisyon, 20 Temmuz'da açıkladığı plan kapsamında ilki 2021-2025 dönemini inceleyen ve 2027 yılında açıklanacak diğeri ise 2026-2030 dönemini inceleyen ve 2032 yılında açıklanacak değerlendirme raporları sunacak.

Komisyon Cephesindeki Zorlayıcı Sınavlar

Geçen yıla damgasını vuran "Volkswagen skandalının" Komisyon için önemli bir sınavı başlattığını söyleyebiliriz. Nitelik, Komisyon tarafından açıklanan düşük karbonlu ekonomiye geçiş için sektörler üzerindeki ilerleyecek planlar, bir bakıma pazar güveninin oluşturulması ihtiyacını da gündeme getiriyor. Hatırlanacağı üzere, havacılık sektörünün 2012 yılında AB ETS dâhiline alınması, başta havayolu şirketlerinin büyük tepkisini çekmiş ve bu tepki henüz tam anlamıyla hafifletilmiş değil. Dolayısıyla iklim değişikliği ile mücadele, Enerji Birliği ve düşük karbonlu üretim için sektörel değişimler kolay olmamakla birlikte, Komisyon için önemli ve zorlu bir ikna süreci başlayacak. Bu noktada "kontrol mekanizmaları" oldukça belirleyici olacak.