

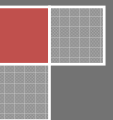
İK V DEĞERLENDİRME NOTU

AB'DE SEKTÖRLER DÜŞÜK KARBONLU
EKONOMİYE HAZIRLANIYOR

İlge Kıvılcım

İK V Uzmanı

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI



AB'DE SEKTÖRLER DÜŞÜK KARBONLU EKONOMİYE HAZIRLANIYOR

Genel Tespitler

-Avrupa Çevre Ajansı'nın Raporu'na göre (EEA Report No 4/2015), AB, 2020 hedeflerine hemen hemen ulaşılmış durumda ve artık 2030 ve 2050 hedefleri gündemde daha fazla yer edinecek. Bu orta ve uzun vadeli hedeflere ulaşmada yaşanacak zorluklar için AB'de pek çok sektör düşük karbonlu ekonomiye geçişe hazırlanıyor olacak.

-Temmuz ayında açıklanan üç Komisyon önerisiyle beraber **güç ve ısınma santralleri ile enerji-yoğun sanayi sektörlerinden çelik, alüminyum, kağıt, seramik, cam, demir, asitler ve organik kimyasallar, karton, çimento, rafine yağlar ve metallere (CO₂) ek olarak nitrik, adipik, glioksal ve glioksilik asit üretimine (N₂O) yönelik sektörlerin gündemde olması bekleniyor.** Bu sektörler aynı zamanda 31 ülkede (AB-28 dâhil) bulunan ve 11 bin kuruluşu kapsayan AB Emisyon Ticaret Sistemi (AB ETS) dahilindeki sektörler (Türkiye, sisteme henüz dahil değil).

-Komisyon önerilerinden biri olarak, **AB'nin toplam emisyonlarının yüzde 55'ine sahip AB ETS-dışı sektörlerden ulaştırma, tarım, binalar, ormanlar ve atıklar** da düşük karbon ekonomisine geçişte önemli role sahip olacak sektörler olarak açıklanıyor.

-Düşük karbonlu ekonomiye geçişte **ulaştırma sektörü** de önemli bir paya sahip: Örneğin, Komisyon, ulaştırma emisyonlarını **2050 yılında 1990 yılına göre yüzde 60 azaltma** niyetinde. AB'de **enerji tüketiminde ulaştırma sektörü yüzde 32,2'lik** oran ile birinci sırada yer alırken, bu sektörü **sanayi yüzde 25,9** ve **binalar yüzde 24,8'lik** oran ile takip ediyor. **Fosil yakıt kullanımına dayalı tüketim** ise (ulaştırma hariç) AB'de **yüzde 55,1**.

-Avrupa Komisyonu cephesinde yaşanan düşük karbonlu ekonomiye geçiş sürecindeki en önemli sorunların başında sektörlerin maliyet hesapları, sektörel algılar ve zorluklar geliyor.

-Ayrıca sektörler üzerinden emisyonların azaltılması konusunda **havacılık sektörünün geleceği henüz net değil.** Bu belirsizlik, Transatlantic Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) gibi uluslararası müzakerelere de yansıyor. Bilindiği gibi, havacılık sektörü, AB ETS dahiline 2012 yılında alınmıştı. Ancak uygulama süreci durdurulmuştu. Müzakereler Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) nezdinde bu yıl devam edecek.

-AB, aynı zamanda iklim değişikliği ve Enerji Birliği konularını bir arada tutarken, Döngüsel Ekonomi Paketi de orta ve uzun vadeli planların önemli bir yapı taşı olarak sunuluyor.

Sektörler

AB, 2020 yılına ilişkin olarak, sera gazı emisyonlarında 1990 yılına göre yüzde 20 azaltım ile enerji verimliliğinin ve yenilenebilir enerjinin kullanım payının aynı yıla 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. 2050 hedeflerindeki yüzde 80-95 emisyon azaltım hedefi ciddi bir oran olmakla birlikte 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 Çerçeve Belgesi, AB'nin 2050 yılında düşük karbonlu ekonomiye geçmesi için önemli bir tamamlayıcı strateji niteliğinde. 2030 İklim ve Enerji Çerçeve Belgesi aslında 22 Ocak 2014 tarihinde Komisyon tarafından açıklanan öneriler doğrultusunda sunulmuştu. AB, bu pakette, 1990 yılına kıyasla emisyonlarda yüzde 40 azaltım hedefini benimsemiş durumda.

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

2014 yılındaki "22 Ocak önerileri", biri 2030 İklim ve Enerji Çerçeve Belgesi diğeri ise AB ETS reformu ya da diğeri bir ifade ile "Pazar İstikrarı Rezervi"ni (*Market Stability Reserve-MSR*) içermekte. AB ETS reformu, AB ETS'nin dördüncü uygulama dönemine denk geliyor ve bakıldığında AB'nin 2030 yılı için öngördüğü iklim ve enerji 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. Nitekim, 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 edilmekte. Komisyon verilerine göre, **AB ETS sektörlerinin toplam emisyonların yüzde 45'ini** oluşturduğunu da hatırlatalım.

AB ETS Sektörleri

Uygulama Dönemi	Sektörler	AB ETS Sektörlerinin AB'nin toplam emisyonlarındaki payı
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 metallere (CO ₂) ek olarak nitrik, adipik, glioksal ve glioksilik asit üretimi (N ₂ O).	yüzde 45
2021-2028 (Dördüncü Dönem)		

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

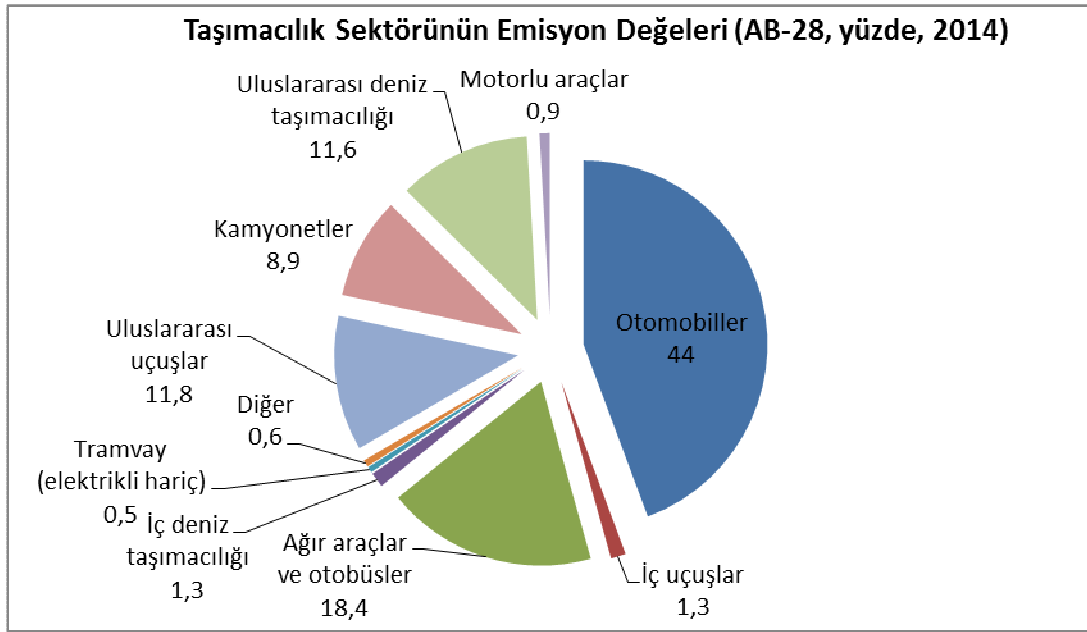
AB ETS-Dışı Sektörlerden Enerji Tüketiminde Taşımacılık Birinci

20 Temmuz'da açıklanan önerilerde taşımacılık sektörünün AB'nin düşük karbon ekonomisine geçmesinde önemli bir payı olması bekleniyor. Nitekim, 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. Nitekim, deniz taşımacılığında 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 üye ülkelerin iç sularındaki deniz taşımacılığını ve balıkçılık politikalarını ilgilendirmesi nedeniyle AB'nin zorlu çalışma alanlarından biri.

Ancak 2020 ve 2050 yılları arasında AB, 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** km başına 130gr'a indirilmişti. Bu standart, 2021 yılı için 95 gr. olarak kabul edildi. Kamyonetler için ise bu standartlar, **2017 yılı için 175 gr. ve 2020 yılı için 147 gr.** olarak uygulamaya koyulacak. 2030 yılında, deniz taşımacılığında 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.



Kaynak: Avrupa Çevre Ajansı (EEA Signals 2016)

Paris Anlaşması'na Paralel 5 Yıllık Kontrol Mekanizması

AB, 2030 İklim ve Enerji Paketi'ndeki emisyonlarda yüzde 40 azaltım hedefini ayrıca geçen yıl onaylanan ve imza süreci devam eden yeni iklim rejimi Paris Anlaşması taahhütü 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 5 yılda bir kontrol edilecek. Bu mekanizmanın nasıl yürütüleceği net değil ancak bu mekanizmaya paralel olarak, arazi kullanımına yönelik örneğin AB'nin tarafından uygulanacak bir kontrol mekanizması gündemde. Nitekim 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. Nitekim, Komisyon tarafından açıklanan düşük karbonlu ekonomiye geçiş için sektörler üzerinden 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.

Havacılık Sektörünün Geleceği

Avrupa Komisyonu 1 Ocak 2012 tarihinde havacılık sektörünü AB ETS dahiline almak istemişti. Ancak havayolu şirketlerinin baskısı ile karşı karşıya kalınması ile Komisyon geri adım atmıştı. Müzakereler ICAO nezdinde devam etmekte. ICAO'nun 27 Eylül - 7 Ekim 2016 tarihli toplantısı, gerek AB ETS'nin gerekse AB'nin küresel rolünün ileriye dönük irdelenmesi açısından önemli sonuçları içerebilir.

Havacılık sektörünün uluslararası müzakere ortamlarındaki bir diğer durağı da TTIP. Özellikle emisyonların azaltılmasında önemli paya sahip havacılık sektörünün, TTIP içindeki konumunun netleştirilmesi de küresel iklim değişikliği ile mücadele için önemli bir konu başlığı olarak karşımızda.