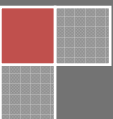


İKV DEĞERLENDİRME NOTU

AVRUPA BİRLİĞİ EMİSYON TİCARET
SİSTEMİNDE SON DURUM – HAVACILIK
SEKTÖRÜ

İlge Kıvılcım

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI



AB EMİSYON TİCARET SİSTEMİ'NDE SON DURUM - HAVACILIK SEKTÖRÜ



Genel Bakış

Bilindiği gibi, AB Emisyon Ticareti Sistemi¹ (*EU Emissions Trading Scheme, EU ETS*) kapsamında, AB üye ülkelerin tüm hava sahasına iniş veya kalkış yapan hava yolu şirketlerinin karbon emisyonları üzerine konulan 1 Ocak 2012 tarihli uygulama, uluslararası havacılık sektöründe büyük tepki ve tartışmalara neden olmuştur. Dolayısıyla, ilgili yasal düzenlemeleriyle birlikte konunun açıklanması, içeriğinin daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacaktır.

Bazı üye ülkelerin ulusal programlarında yer alan karbon vergilerinden farklı olan bu uygulamada 'sera gazlarının salınımını engelleme ve kontrol altına alma' amacı güdülmektedir. Yönergeye ek bir düzenleme yapılarak havacılık sektörünü de kapsayacak bir yükümlülük sistemi sunulmaktadır.

Burada iki önemli noktayı vurgulamak gerekebilir: (a) Sıkça kullanılan 'AB Karbon Vergisi' ifadesinin kullanılması nedeniyle 'yeni' olarak anılan bu uygulama aslında ilgili sanayi sektörüne yönelik olan ETS Yönergesi'ne (2003/87/EC) havacılık alanının eklenmesiyle değiştirilen 2008/101/EC Yönergesi'nin bir gereği olarak yürürlüğe konulmuştur. (b) Ayrıca, havayollarının ödeme yükümlülükleri ile ilgili olarak, ödemelerin 2013 tarihine kadar gerçekleşmesi öngörülmemektedir.

¹ 2003/87/EC Yönergesi

Ön Bilgi: ETS

AB Emisyon Ticaret Sistemi AB'nin Kyoto Protokolü hedeflerine ulaşmasında yardımcı etken olarak ve iklim değişikliği ile mücadelede temel strateji planlarından birisi olarak üye ülkeler ve Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanan ilk uluslararası emisyon ticaret sistemidir. 2003/87/EC Yönergesi'yle kabul edilen sistem, ilk kez 2005'te uygulamaya geçirilmiştir.

Sistem dört ana prensip esasında çalışmaktadır²:

- 'Sınırla ve pazarla' sistemi (*cap-and-trade*)
- İlgili sektörlerden katılımın zorunluluğu
- Güçlü uyum çerçevesi
- Kyoto Protokolü kapsamında tarafların emisyon sınırlama veya azaltım yükümlülüklerini kolaylaştırmaları amacıyla ulusal düzenlemeleri destekleyici mekanizmalar:
Emisyon Ticareti (Emission Trade - ET), Temiz Kalkınma Mekanizması (Clean Development Mechanism - CDM) ve Ortak Yürütme (Joint Implementation - JI).

ETS içinde, Yönerge tarafından belirlenen tesisler (genelde enerji santralleri, büyük yakma tesisleri, petrol rafinerileri, kok fırınları, demir-çelik fabrikaları, çimento fabrikaları gibi yüksek karbondioksit yayan tesisler) için azami *emisyon salınım izinleri* verilir. Üye ülkeler için belirlenmiş izinler yıllık olarak Avrupa Komisyonu tarafından belirlenir. Üye ülkeler de ülke içindeki tesislere ücretsiz salınım hakkı vermektedir. Sistemin özünü oluşturan kısımda ise, yıl sonunda bu izinleri aşmayan tesisler, sınırları aşan tesislere artakalan miktarları satabilmektedir. Fiyatlandırma, o yıldaki arz ve talebe göre değişmektedir.

Salınım izinleri birkaç uygulama dönemine ayrılmıştır:

- 2005-2007: 'öğrenme dönemi', etkin sonuç alınamadı.
- 2008-2012: Kyoto Protokolü'nün ilk evresi kapsamında daha sıkı önlemler ve sınırlamalar getirildi.
- 2013-2020: Revizyon çalışmaları başlamıştır.

AB ETS Kyoto Protokolü'nü onaylayan üçüncü ülkelerle de 'sınırla ve pazarla' ilkesini geliştirmektedir.

AB'nin 2020³ hedefleri paralelinde, emisyon azaltımının % 20 (daha iyi koşullar sağlanırsa % 30) olarak amaçlanmakta olduğu hatırlatılarak, ETS revizyonunun aslında Birlik'in uzun vadedeki hedeflerine ulaşmada çözümler sunma amacı içerdiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

² The European Commission, *EU Action Against Climate Change – The EU Emissions Trading Scheme*, 2009 Edition

³ AB 2020 yılına kadar karbondioksit emisyonlarında % 20 azaltımı, enerji kullanımının % 20sinin yenilenebilir kaynaklardan sağlanmasını ve enerji verimliliğinde % 20lik artışı öngören strateji planı bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgiye Avrupa Birliği'nin http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm resmi internet adresinden ulaşılabilir.

Peki tartışmalara her an yeni boyutlar katan bu uygulamanın yasal kaynağı ne içeriyor?

İlgili Yönerge: 2008/101/EC

Yönerge aslında 2 Şubat 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönerge maddelerinde 2012 yılı için belirlenen emisyon miktarı ve 2013 yılından itibaren beklenenler açıkça belirtilmiştir.

Önemli bir not olarak, Avrupa Komisyonu, 30 Temmuz 2011 tarihinde çıkardığı karar ile **2012 ve 2013-2020 şeklinde iki dönemli emisyon izinleri ve uygulamaları belirlemiştir.**⁴ Bu karar, 27 üye ülkenin sınırlarını kullanan tüm AB ve AB-dışı⁵ havayolları şirketlerini ilgilendirmektedir.

2008/101/EC Yönerge'sindeki havacılık başlığı altında yer alan maddelerin detaylarına baktığımızda,

- *Madde 3c* uyarınca, havayolu şirketlerinin toplam emisyon miktarları, havacılık sektörünün tarihsel karbondioksit emisyonları üzerinden tanımlanmaktadır. Diğer bir ifade ile, AB havaalanlarını kullanan havayolu şirketlerinin eski uygulama dönemlerindeki salınımları temel alınarak belirlenen *salınım izinlerine* sahip olmaları gerekmektedir. Bu tarihsel dönem de 2004 - 2006 yıl aralığını kapsamaktadır. Buna göre, 1 Ocak 2012 ile 31 Aralık 2012 tarihleri arasındaki salınımların, tarihsel havacılık emisyonlarının % 97'sine; 1 Ocak 2013 tarihinden 2020 yılına kadarki salınımların tarihsel havacılık emisyonlarının % 95'ine eşit olması öngörülmektedir.
- Ayrıca, **2012** yılı için hava yolu şirketlerine karbon emisyon salma haklarının % 85'i ücretsiz olarak dağıtılacak olup, bu miktarın üzerindeki emisyon izinleri açık arttırma usulüyle ETS kapsamında dağıtılacaktır. Yani, satın alınacak emisyon miktarı ticari uygulamaların başlayacağı yıl olan 2013 itibarıyla % 15 olarak belirtilmiştir. Bu miktarın daha sonraki aşamalarda artırılabilmesi ilgili maddede yer almaktadır (*Madde 3d¹*).
- ETS'nin bir sonraki uygulama süreci olan **2013- 2020** tarih aralığında ise yukarıda belirtildiği gibi satın alınacak oran yine % 15 iken, hava yollarına, izinlerinin bu sefer % 82'si ücretsiz dağıtılacaktır. İzinlerin % 3'lük bir kısmı ise, büyümekte olan ve pazara yeni giren hava yollarına ayrılan özel rezerv kısmını oluşturacaktır¹.

⁴ Ayrıntılı bilgiye Avrupa Birliği'nin

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/allowances/index_en.htm resmi internet adresinden ulaşabilir. Web Erişim 18 Nisan 2012

⁵ Avrupalı olmayan havayollarının ETS kapsamına alınması, uluslararası hukuka ve AB ile ABD arasında yapılan 'Açık Semalar' anlaşmasına aykırı değildir.

Ekonomiye ilişkin Notlar

Son gelişmeler göz önüne alınarak, konunun iki yönlü bir şekilde geliştiği söylenebilir: Bir taraftan, salınım izinlerinin bir kısmını havayolu şirketlerine ücretsiz vererek, hava araçlarını ve faaliyetlerini daha çevre dostu hale getirmeye yardımcı olacağını belirten Avrupa Komisyonu'nun İklim Eylem Genel Direktörü Jos Delbeke, 2020 yılına kadar 72 milyon ton karbondioksit salınımının önüne geçileceğini açıklamıştı⁶. Bu durumun, AB'nin 2020 hedefleri için kayda değer bir önem ifade ettiği açıktır.

Diğer taraftan da uygulamanın doğuracağı ekonomik boyutun gündemdeki yerini koruduğu görülmektedir. Özellikle, tartışmaların ağırlık merkezi, hava yolu şirketleri üzerinde oluşacak mali yük, artacak olan sektörel işsizlik ve tüketicilere yansıtacak etkileri olarak şekillenmektedir. Bu noktada, tartışmalara paralel nitelikte, Temmuz 2011 tarihinde yayımlanan Financial Times⁷ haberinde, karbon emisyonu salınımında dünya sıralamasında ilk sıralarda yer alan Avustralya genelinde, ETS uygulamasının hayata geçirilmesiyle, 40,000 sanayi çalışanın ve 100,000 yatay sektör çalışanın işini kaybetme riski ile karşı karşıya kalabileceğine yer verilmişti. Hatta aynı yazıda, konu *'ticaret savaşları ve egemenliklere saygısızlığın sinyalleri'* ifadeleri ile gündeme taşınmıştı. The Guardian⁸ ise İngiltere'de işini kaybetme riski ile karşı karşıya olanlarının sayısının 6,000 civarında olabileceğini yazmıştı.

AB'ye emisyonlarından dolayı ödeme yapacak havayollarının tepkilerinin daha çok ABD, Çin ve Avustralya gibi ülkelerden geldiği görülmekte. Belirtilen mali yük çerçevesinde, özellikle ABD'de uygulamanın 2012-2020 yılları arasında Amerikan havayollarına 3,1 milyar \$ ek maliyet getireceği tahmin edilmekte.⁹ Benzer sonuçlar diğer ülkeler için de belirtiliyor.

Tepkilerin içerikleri bu şekilde biçimlenirken, ayrıca AB-dışı bazı Amerikan hava yolu şirketleri uygulamanın Açık Semalar Anlaşması'na¹⁰ aykırı olduğu gerekçesiyle 2009 yılında konuyu Avrupa Birliği Adalet Divanı'na (ABAD) getirmişlerdi. Aynı yılın 21 Aralık tarihinde Divan'ın kararıyla uygulamanın anlaşmaya aykırı olmadığı belirtilmişti. AB nezdindeki beyanlara ilişkin olarak, içinde British Airways, Virgin Atlantic, Lufthansa ve Air France gibi şirketlerin bulunduğu önde gelen Avrupalı havayolu şirketleri, Avrupalı liderlere uygulamanın askıya alınması teklifini içeren bir mektup göndermişlerdi. Ayrıca, Mart ayında Çin, Airbus siparişlerini iptal ettiğini duyurmuştu.

⁶ Habere www.airnewstimes.com internet adresinden ulaşılabilir. Web. Erişim 18 Nisan 2012

⁷ Habere <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/fbd89a5e-aac8-11e0-b4d8-00144feabdc0.html#axzz1sOrgQtuz> internet adresinden ulaşılabilir. Web. Erişim 18 Nisan 2012

⁸ Habere <http://www.guardian.co.uk/business/2011/nov/14/carbon-tax-uk-jobs-risk> internet adresinden ulaşılabilir. Web. Erişim 18 Nisan 2012

⁹ Kriter Dergisi, Şubat 2012

¹⁰ AB ve ABD arasında yapılan anlaşma.

Son Durum

AB tüm tepkilere karşı kesin tavrını savunmakta. Nitekim, çoğu havayolu şirketi 2011 yılına ait emisyon verilerini son başvuru tarihi olan 31 Mart 2012 tarihine kadar AB'ye sunmuştu. Sadece bazı Çin ve Hindistan firmaları verilerini göndermemiş durumda. İki ülke için, iklim değişikliğinden sorumlu Komisyon üyesi Connie Hedegaard yaptığı açıklamada, AB mevzuatına göre ETS'ye uyulmayan durumlarda, Çin ve Hindistan'dan AB üyelerine yapılacak uçuşların iptal edilebileceğini duyurdu. En son, Hindistan Havacılık Bakanı Ajit Singh aynı tavrın Hindistan tarafından AB üyelerine de uygulanabileceğini açıkladı.

Ekonomik tablo ve getireceği yük bir tarafta dururken, uygulamaya yönelik en dikkat çeken eleştirilerden biri, konunun AB tarafından 'tek taraflı' bir uygulama olarak sunulması yönünde geliyor. Uluslar arası müzakere süreci yaşanmadan mecburi uygulama getiren bir AB tavrı olduğunu savunanların görüşleri daha sert olduğu gözlenmekte. Bunun için hava taşımacılığında sera gazı emisyon azaltımı için anlaşmaya varılmasında Uluslar arası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) nezdinde müzakereler sürerken, uluslararası bir anlaşma olana kadar hiçbir ETS uygulamasına tabi olmayacaklarını ifade eden Çinli yetkililerinden gelen haberler de hala güncelliğini koruyor. Ancak, hatırlatılmalıdır ki, 2013 yılından sonra ETS ekseninde iklim değişikliği ve enerji konusunda daha etkili bir AB profili yaratılmaya çalışılmaktadır. Daha entegre olmuş sektörlerle ilişkin yeni kurallar ve *uluslararası güvenilirlik* algısının yaratılması etrafında şekillenen ETS ve buna bağlı çevre politikaları AB'nin yakın gelecek stratejilerinden biri olduğu görülmektedir. Ulusal bazdaki emisyon salma hakkı üzerindeki *ticaretler* tek bir sisteme yani AB geneline yayılmış bir sistem yaratma düşüncesi hissedilmektedir.

Sonuç olarak, AB'nin diğer politika alanlarında olduğu gibi, çevre ve iklim değişikliği politikası, birbirine bağlı stratejilerle oluşturulmaktadır. Nitekim, Kyoto'nun üçüncü evresi için geliştirilen tüm bu mekanizmalar ve yeni düzenlemeler aslında Avrupa 2020 stratejilerinin iklim değişikliği ayağı için gerçekleştirilmesi planlanan amaçlarına işaret etmektedir. Çok dile getirilen 'düşük-karbon ekonomisine geçiş' için ETS ana unsur olarak belirmektedir.

Güncellenen bir gelişme olarak, Haziran 2012 tarihinde ICAO tarafından yapılacak toplantıda ETS havacılık sektöründeki son uygulama ve daha da önemlisi uluslar arası havacılığa ait bağlayıcı bir emisyon anlaşmasının görüşülmesi beklenmektedir.

Danimarka Dönem Başkanlığı

AB Konseyi Dönem Başkanlığı'nı Temmuz 2012 tarihine kadar elinde bulunduran Danimarka önderliğinde gerçekleştirilen gayri resmi toplantılardan çıkarılacağı gibi, öne çıkan notların içeriği, daha çok AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin güçlendirilmesi ve bir

sonraki uygulama dönemi olan 2013-2020 için revizyon çalışmalarına hız verilmesi olarak belirlendiğini görülmektedir.

Düşük-karbon ekonomisinin temelinde oluşturulması planlanan 2050 AB hedeflerinin önemli yapı taşı olan ve AB'nin İklim ve Enerji Paketi'nin çıkış tarihi 2008 yılından bu yana ilk kez kapsamlı olarak Danimarka Başkanlık Dönemi'nde masaya yatırılan ETS'nin güçlenmesi için ortak fikirler olduğu söylenebilir. Çevre ve enerji konusunda hassasiyetlerini koruyan Dönem Başkanlığı nezdindeki Bakanların yeni uygulama ve ileriki dönemlerde yapılacak eylemlerin temelini oluşturacak adımların atılması için gerekli çalışmaların sürdürdüğünü ifade etmektedirler.

Denizcilik taşımacılığı ile yılda küresel bazda 900 milyon ton emisyon salınımı gerçekleştiği hesaplandığı zaman¹¹, AB'nin bu sektörü de sisteme dahil etmeye çalışması son olarak 2011 yılında üçüncüsü gerçekleşen yüksek düzey platformda ele alınmıştı. Bu durumda ETS'nin üçüncü uygulama dönemi olan 2013-2020 yılları için sisteme dahil edileceklerin listesi genişletileceği ifade edilebilir. Son gelişme olarak notlara, Hırvatistan'ın 2013 yılı içinde sonuçlanacak üyelik süreci sonucunda, ülkenin 1 Ocak 2014 tarihine kadar ETS'nin havacılık alanındaki yükümlülükleri altına gireceğini ve emisyon verilerini de en geç 31 Mart 2013 tarihine kadar AB'ye sunması gerektiğini eklemek gerekir.

Tablo 1. Emisyon Salma Hakları

ETS Allowances (2005-2012)					
Ülke	Kyoto taahhütleri	2005-2007		2008-2012	
		Emisyon salma hakları (milyon ton/yıl)	ETS	Emisyon salma hakları (milyon ton/yıl)	ETS
Almanya	-21%	499	21.7%	451.5	21.6%
Avusturya	-13%	33	1.4%	32.3	1.5%
Belçika	-7.5%	62.1	2.7%	58	2.8%
Birleşik Krallık	-12%	245.3	10.7%	245.6	11.8%
Bulgaristan	-8%	42.3	1.8%	42.3	2%
Çek Cumhuriyeti	-8%	97.6	4.2%	86.7	4.2%
Danimarka	21%	33.5	1.4%	24.5	1.2%
Estonya	-8%	19	0.8%	11.8	0.6%
Finlandiya	0%	45.5	2%	37.6	1.8%
Fransa	0%	156.5	6.8%	132	6.3%
GKRY	-	5.7	0.2%	5.2	0.3%

¹¹ Ayrıntılı bilgiye Avrupa Birliği'nin http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm resmi internet adresinden ulaşılabilir. Web. Erişim 20. Nisan 2012

Hollanda	-6%	95.3	4.1%	86.3	4.1%
İspanya	+15%	174.4	7.6%	152.2	7.3%
İsveç	+4%	22.9	1%	22.4	1.1%
İrlanda	+13%	22.3	1%	22.3	1.1%
İtalya	-6.5%	223.1	9.7%	201.6	9.7%
Letonya	-8%	4.6	0.2%	3.4	0.2%
Lihtenştayn	-8%			0.2	0.0%
Litvanya	-8%	12.3	0.5%	8.6	0.4%
Lüksemburg	-28%	3.4	0.1%	2.5	0.1%
Macaristan	-6%	31.3	1.4%	19.5	0.9%
Malta	-	2.9	0.1%	2.1	0.1%
Norveç	+1%			15	0.7%
Polonya	-6%	239.1	10.4%	205.7	9.9%
Portekiz	+27%	38.9	1.7%	34.8	1.7%
Romanya	-8%	74.8	3.2%	73.2	3.5%
Slovakya	-8%	30.5	1.3%	32.5	1.6%
Slovenya	-8%	8.8	0.4%	8.3	0.4%
Yunanistan	+25%	74.4	3.2%	68.3	3.3%
Toplam		2298.5	100%	2086.50	100%

Kaynak: The European Commission, EU Action Against Climate Change, The EU Emissions Trading Scheme, 2009 Edition

2012 Sonrası: Türkiye

Türkiye’de ETS’nin gündemde olan uygulamasından çok Türkiye’nin 2012 sonrası hedefleri üzerinde durulmaktadır. Belli bir süreden beri yapılan resmi toplantılar ışığında ülkenin Kyoto’nun esneklik mekanizmalarından yararlanamaması nedeniyle oluşan olumsuz etkiler tartışılmakta. Bir nevi Türkiye’nin emisyon ticaret sistemine hazırlık çalışmaları gündeme yerleşmiş gibi duruyor.

ETS havacılık uygulamasına karşı, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Topçu’dan gelen açıklama, uygulamanın ertelenmesi gerektiği, aksi takdirde uluslararası bir kaos ortamının oluşacağı yönünde olmuştur¹².

Önceki bölümlerde bahsedildiği üzere, 2012 sonrası dönem AB için önemli bir sürece işaret etmektedir. AB tarafının beklentileri, hem Kyoto Protokolü hem de 2020 Birlik stratejilerini aynı paralel politika düzeyinde tutma hedefi içermektedir. Türkiye’de ise, Protokol’deki özel konumu nedeniyle son uygulama döneminde daha etkin pozisyona gelmeye ve AB üyelik süreci kapsamında çevre müktesebatına uyumlu bir çevre politikası izlemeye yoğunlaşıldığı gözlemlenmektedir.

¹² Habere <http://www.airnewstimes.com/hamdi-topcu-ab-karbon-vergisi-kararini-ertelemeli-14701-haberi.html> internet adresinden ulaşılabilir. Web. Erişim 20 Nisan 2012

Ayrıca, Türkiye'deki sistem, bilindiği gibi, Protokol'ün ikinci evresi olan 2008-2012 için azaltım taahhüdü bulunmadığı için gönüllü çalışmalarla yapılmakta. Yani çalışmalar, hiçbir şekilde uluslararası dayanağa bağlı kalmadan, ülkenin kendi ulusal emisyon azaltım planlarına bağlı olarak ilerleyen bir piyasa anlayışı ile yürütülmektedir. Böyle bir sistemin dışına çıkılma isteği, Türkiye'nin yakın gelecekte neler planladığını da göstermektedir.

Tablo 2. Türkiye'deki Gönüllü Emisyon Ticaretinden Faydalanmak İçin Uygulanan Projeler (2006-2010)

Santral Türü	Proje Sayısı	Kurulu Güç (MW)	Emisyon Azaltımı (ton eşdeğer /yıl)
Rüzgar	39	1.668	3.738.046
Jeotermal	2	17	75.750
HES	31	520	1.039.577
Biyogaz	5	30	1.659.611
TOPLAM	77	2.235	6.512.984

Kaynak: İzzet Arı, İklim Değişikliği ile Mücadelede Emisyon Ticareti ve Türkiye Uygulaması. ,DTP Uzmanlık Tezleri Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2010

Tablo 3. Türkiye'nin Gönüllü Karbon Piyasası

GKP (1 Mart 2011 itibariyle)	
Bugüne kadar kayıtlı olmuş GKP Projeleri	151 adet
Tahmini yıllık emisyon azaltımı (başvuruda bulunmuş tüm projeler)	10 Mt Karbondioksit e

Kaynak: İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı, 2011

Ancak, ne kadar taahhütte bulunulacağı net olarak ifade edilmemektedir. Sadece, İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı çerçevesinde Türkiye'de karbon/emisyon piyasası kurulması hedeflenirken, bunun için 2015 yılına işaret edilmektedir.

Havacılık sektöründen kaynaklanan emisyon azaltımı gereği AB mevzuatı ve Türkiye'nin uyum çabalarından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla referans noktası AB iklim değişikliği politikasıdır.. AB gündeminde bulunan her yeni uygulamanın ve önceliklerin Türkiye'ye nasıl yansıtacağı, Türkiye'nin emisyon ticaret sistemleri konusundaki tecrübesi ile ve belirlediği stratejilerle ilintili olacaktır.

Diğer İlgili Uluslararası Yasal Dayanaklar

BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC)

Kyoto Protokolü (2002/358/EC Konsey kararı)

Uluslar arası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)

Altıncı Çevre Eylem Programı (EAP, 1600/2002/EC)

Ek Bilgi için:

Avrupa Komisyonu Resmi İnternet Sitesi, ETS

http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index_en.htm

İklim Değişikliği ile Mücadelede çıkarılan AB Mevzuatı

http://ec.europa.eu/dgs/clima/acquis/index_en.htm

Danimarka Dönem Başkanlığı Resmi İnternet Sitesi

<http://eu2012.dk/en>