

## **Avrupa Birliği Ulaşım Politikası ve Kyoto Protokolü Sonrası AB Küresel Karbondioksit Emisyonları Azaltılması Perspektifi**

Ahmet Cangüzel Taner

Fizik Yüksek Mühendisi

Fizik Mühendisleri Odası ([canguzel.taner@gmail.com](mailto:canguzel.taner@gmail.com))

**Küresel sera gazı emisyonları sınırlandırılması, kontrol ve denetim altına alınması kapsamında küresel ısınma ile küresel iklim değişiklikleri konularında önemli anlaşma olan Birleşmiş Milletler Kyoto Protokolü, 2012 yılının sonunda nihayet bulacaktır. Küresel sera gazı salınımları içerisinde küresel karbon emisyonları ve küresel karbondioksit salımları en büyük payı oluşturmaktadır. Kyoto Protokolü sonrası yeni uluslararası küresel iklim değişikliği anlaşması müzakerelerine bir alt yapı sağlanması amacıyla Avrupa Birliği (AB) küresel karbondioksit emisyonlarının düşürülmesi perspektifini ilk adım olarak görmektedir. Küresel karbondioksit salınımlarının kısıtlanması görüşü doğrultusunda Avrupa Birliği Komisyonu, Ocak 2012'den itibaren Avrupa Birliği ülkelerindeki tüm uçak seferlerinin AB Emisyon Ticareti Sistemi (European Union's Emissions Trading Scheme-ETS) içeriğine alınmasına karar vermiştir. Söz konusu karar, havayolu şirketleri, enerji firmaları ve Kanada'yı ciddi biçimde endişelendirmektedir.**

01 Ocak 2012 tarihinden başlamak üzere Amerikan ve Çin dahil dünyanın tüm havayolu şirketlerinin Avrupa Birliği ülkelerinde yaptıkları uçuşlar, karbon emisyonları yoluyla fatura edilmektedir. Havayolu şirketlerinin küresel sera gazı emisyonlarına katkısı %2 ila %3 oranları arasında değişmekte olup, şimdiye kadar da yarattıkları çevre kirlilikleri dikkate alınmamıştı. Ancak AB'nin son girişimi sayesinde Emisyon Ticareti Planı (Emissions Trading Scheme-ETS) ile Avrupa Birliği emisyon üst sınırı ve ticareti sistemi (cap-and-trade regime) rejimi çerçevesinde Avrupa Birliği semalarında uçuş gerçekleştiren bütün havayolu firmalarına yeni bir düzenleme getirilmektedir. Avrupa Birliği'nin yaptığı son düzenlemenin uzun vadede dünyanın her yerindeki uçuşlara da hızla yaygınlaşacağı konusunda büyük umutlar beslenmektedir. Bununla beraber, Avrupa Birliği ülkelere uçuş yapan yabancı havayolları şirketleri ve bağlı

buldukları ülkeler, getirilen yeni düzenlemeden ciddi şekilde rahatsızlık duymaktadır. Sözü edilen şirketler, yeni düzenlemenin bütünü ile değerlendirilmesi halinde sadece, Avrupa Birliği hava sahasındaki uçuşlarının değil, aynı zamanda kendi egemenlik haklarının da ihlâl edildiğini ileri sürmektedir. Bu bağlamda, Amerikan sanayinin en önemli kuruluşlarından Airlines for America (A4A) kuruluşu tarafından Aralık 2011’de açılan dava, Avrupa Adalet Divanı (European Court of Justice)’na reddedilmiştir. A4A yürürlüğe giren yeni düzenleme ile Amerika’da kendisine bağlı şirketlerin 2020 yılına kadar 3 milyar dolar’ın üstünde zarara uğrayacağını iddia etmektedir. İddianın gerçekçi olmadığı gerekçe gösterilerek karara yapılan itiraz da, mahkemece kabul edilmemiştir. Bunun üzerine A4A, Londra’daki Yüksek Mahkeme (High Court in London)’ye yeni bir dava açmaya hazırlanmaktadır. Airlines for America A4A organizasyonu, Amerika’da daha önceleri Air Transport Association-ATA adı ile faaliyet göstermesi yanında, ülkedeki havayolu şirketlerinin ilk ve yegâne ticari kuruluşu sayılmaktadır. A4A Havayolları Birliği ve bağlı kuruluşları Amerika Birleşik Devletleri hava ulaşımı yolcu ve kargo taşımacılığı sektörünün %90’ını elinde bulundurmaktadır.

Yeni uygulamadan hoşnut olmayan hükümetler, Birleşmiş Milletler Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (UN International Civil Aviation Organization) gözetiminde bir şikâyette bulunmayı da planlamaktadır. Avrupa Birliği uygulamayı sürdürdüğü takdirde ise, bahse konu hükümetler uygun eylem planları yürürlüğe koymayı düşündüklerini duyurmuşlardır. Amerika Birleşik Devletleri yeni düzenlemeye karşı misilleme olmak üzere muhtelif yeni tedbirler de tasarlamaktadır. Örneğin, alınacak çeşitli önlemler arasında, Avrupa Birliği uçaklarının Amerika’ya olan uçuşlarının gümrük vergisine tabi tutulması da sayılmaktadır. Ancak böyle bir verginin ve tedbirin uygulanması olası görülmemektedir. Bu arada tüm uçak şirketlerinin şimdilik, ETS salınım pazarlama planına uyduğu da gözlemlenmektedir. Aslında yeni düzenlemenin yüzyılın ilk ticari savaşını başlatmasından çok ciddi biçimde kaygı duyulmaktadır. Duyulan endişelere rağmen ETS emisyon ticareti planı kapsamında bulunan Avrupa karbon fiyatı ve karbondioksit emisyonu kota kağıtları, en düşük seviyede bulunmaktadır. Böylece en ucuz düzeyde

seyreden karbon emisyonu kota kağıtları ve yeni uygulanan sistem sayesinde, havayolu şirketlerinin çok büyük miktarlarda kazançlar sağlayabileceği bile öngörülmektedir. Öte yandan, Avrupa Birliği'ni çevrecilik konularında eleştirenler ise, birlikçe alınan çevre dostu kararların aşırıya kaçtığını ve Avrupa'nın kendisini sanki dünyayı kurtaran bir çevreci gibi görmeye başladığını iddia etmektedir. Söz konusu iddianın pek çok kanıtının da bulunduğu ileri sürülmektedir. ETS emisyon pazarlama planı çerçevesinde diğer bir anlaşmazlık ise, ulaştırma sektöründe kullanılan yakıtların karbon emisyonu yüzdelerinin düşürülmesi konusundandır. Örneğin, ETS karbon ticareti sisteminin yeni kuralları içerisinde farklı kaynaklar ve teknolojiler kanalıyla temin edilen ham petrolün ne oranlarda çevre kirliliği yarattığı, sıkı biçimde kontrol ve denetim altına alınmaktadır. Avrupa Birliği 2020 yılına kadar karbon emisyonlarının %6 oranında azaltılmasını hedeflemektedir. Belirlenen hedef doğrultusunda kömürlerden elde edilen dizel yakıtların ve şeyl petrolü (shale oil)'nden aynı zamanda Kanada katran kumları (tar sands)'ndan çıkarılan benzinlerin, karbon salımı miktarlarının aşağıya çekilmesi amaçlanmaktadır. Bahse konu yakıtların içerisine etanol ve etanol benzeri biyoyakıtlar ilave edilerek bir dereceye kadar temizlenmesi koşulu da getirilmektedir.

Avrupa Birliği salınım ticareti politikaları kapsamındaki son gelişmeler, Kanada hükümeti ile bu ülkede yatırım yapan Shell ve British Petroleum (BP) gibi şirketleri ciddi şekilde kaygılandırmaktadır. 2011 Durban İklim Değişiklikleri müzakereleri sonrası Kanada hükümeti, 2012 yılı sonu itibariyle nihayete erecek Uluslararası Kyoto Protokolü'nden ayrılma kararını ilan etmiştir. Sera gazı salımları hakkında hükümetin izlediği politikaları dikkate alan Shell ve BP firmaları, Kanada'nın Alberta eyaletindeki doğal zift çamurları (sludgy natural bitumen)'na büyük yatırımlar yapmaktadır. BP ve Shell şirketi yetkilileri, katran kumları ile doğal asfalt, tabii bitümen yada tabii zift çamurları vasıtasıyla petrol kazanımı yöntemlerinin çok kirli teknoloji olması yanında, önemli çevre kirliliği oluşturduğu konusunu da zaten inkâr etmemektedirler. Avrupa Birliği, katran kumları ile petrol kazanılması teknolojisi yöntemlerinin klasik proseslere kıyasla, %23 oranında daha fazla sera gazı salınımı yarattığını savunmaktadır. Shell firması ise AB tarafından belirtilen

sera gazları salımı oranlarının, %5 ila %15 arasında değiştiğini ileri sürmektedir. Yatırım yapan şirket yetkilileri, Avrupa Birliği ulaştırma sektörü içeriğinde alınan son kararlar çerçevesinde dürüst davranan Kanada'nın cezalandırılacağını düşünmektedir. Diğer taraftan, sera gazı emisyonları ile ilgili olarak düzenli şeffaf bir politika izlemeyen Nijerya ise, Avrupa Birliği yaptırımlarından kaçınmak için petrol üretimi teknolojilerinde doğalgaz kullanımını perspektiflerini önemli ve büyük oranlarda yaygınlaştırmaktadır.

Avrupa Birliği'nde yeni düzenleme hakkında ısrar edenler, söz konusu düzenlemenin mükemmel bir uygulama olmadığını kabul etmektedir. Ancak yeni düzenleme yanlıları, havayolu şirketleri bazında AB ETS emisyon ticareti planının daha fazla geciktirilmeden yürürlüğe girmesinin en iyi bir başlangıç olduğu şeklinde yorum yapmaktadır. Yeni düzenleme ile ilgili sorunlar, şikâyetler ve öneriler, Avrupa Birliği Komisyonu'nun 19 Ocak 2012 tarihindeki toplantısında tartışılarak bir karara bağlanacaktır. Enerji firmalarının yukarıda ifade edilen kaygılarına ilaveten sıkıntı yaratan AB biyoyakıtlar politikası perspektiflerinin değişmesine dair komisyon içeriğinde süregelen baskılar, günden güne artmaktadır. Bir diğer Avrupa Birliği yönergesi 2020 yılına kadar taşıt araçlarının yakıtlarında %10 oranında biyoyakıt, hidrojen ve elektrik kullanılmasını zorunlu kılmaktadır. Bununla beraber son zamanlarda yapılan bilimsel araştırmalar, biyoyakıtlar konusundaki çevre dostu ve çevreci şaşaalı reklâmların bir dereceye kadar boşa çıktığını göstermektedir. Örneğin özellikle biyodizel üretimi, tropik ormanların yok olmasının nedeni olarak görölmektedir. Avrupa Birliği yönergeleri çerçevesinde, biyodizel yakıtlar ile ilgili çok sıkı kontrol ve denetimler de getirilmektedir. AB'nin kafa karıştıran yeni düzenlemesine uyum sağlanması çok zor olacağı düşünölmektedir. Ayrıca bu düzenlemenin biyoyakıt yatırımcıları için çok ciddi bir darbe oluşturacağı ise daha şimdiden tahmin edilmektedir.

## **Kaynaklar**

-Kyoto Protokolü Sonrası Küresel Isınma ve İklim Değişikliği ile ilgili Olası Son Gelişmeler, Ahmet Cangüzel Taner, Fizik Mühendisleri Odası Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2008

- Küresel Karbon Emisyonları ve Küresel Karbon Ticareti, Ahmet Cangüzel Taner, FMO Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2009
- Avrupa Karbon Ticareti ve Havayolu Taşımacılığı Karbondioksit Salımları, Ahmet Cangüzel Taner, FMO Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2011
- İngiltere ve Avustralya Karbon Emisyonu Politikaları ile Karbondioksit Vergisi, Ahmet Cangüzel Taner, FMO Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2011
- Polonya Enerji Politikası ve Şeyl Gazı (Kaya Gazı) Çıkarılması, Ahmet Cangüzel Taner, FMO Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2011
- Amerika Birleşik Devletleri Kaliforniya Eyaleti Temiz Enerji Kaynakları Politikaları, Emisyon Üst Sınırı ve Ticareti Planları, Ahmet Cangüzel Taner, FMO Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2011
- Sona Erecek Kyoto Protokolü Öncesi Durban Küresel Isınma ve Küresel İklim Değişikliği Müzakereleri, Ahmet Cangüzel Taner, Fizik Mühendisleri Odası Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2011
- Kanada Küresel İklim Değişikliği Politikası ve 2011 Güney Afrika Durban İklim Değişiklikleri Zirvesi Müzakereleri Sonrası Kyoto Protokolü Açmazı, Ahmet Cangüzel Taner, FMO Yayınları, Faydalı Bilgiler, 2011
- The Economist Dergisi (07 Ocak – 13 Ocak 2012).

İnternet Sitesi: [www.fmo.org.tr/ yayinlar/faydali-bilgiler](http://www.fmo.org.tr/yayinlar/faydali-bilgiler)