

AB GEMİCİLİK SEKTÖRÜNÜ ETS KAPSAMINA ALIP EMİSYON VERGİSİ KESMEYİ HEDEFLİYOR

-

14.02.2020

EuroNews (13 Şubat 2020)

Gemicilik sektörü yakında çevreye verdiği zararın bedelini ödemekle yükümlü hale gelebilir. Avrupa Birliği, Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) çerçevesinde gemi firmalarının da atmosfere saldıkları karbondioksit için bir tür vergi ödemelerini istiyor.

Gemicilik günümüzde küresel emisyonların yüzde 3'üne neden olurken bu oran küresel ticaretin artması ile birlikte her yıl düzenli artış gösteriyor. Avrupa Komisyonu ve Parlamentosu konuya ilişkin ilk adımları attı ancak uluslararası deniz kanunlarının karmaşıklığı nedeniyle bu pek de hızlı ve kolay gerçekleşmeyebilir.

AB içerisindeki uçuşlar hariç neredeyse hiçbir ulaşım çeşidi ETS'ye dahil değil. Sistem öncelikli ve asıl olarak çevreyi kirleten ve fosil yakıt üzerine kurulu enerji santralleri için oluşturuldu. Ancak Avrupa Komisyonu bu sistemin kapsama alanını genişletmek için bir düzenleme üzerinde çalışıyor ve bu önerinin en erken 2021 ortalarına kadar detayları ile hazır olması için hedef kondu.

Ne var ki, pek çok kişi düzenleme ile ilgili çalışmaların bu tarihe yetişmeyeceğini düşünüyor. Dünyada gemicilik büyük ölçüde Birleşmiş Milletler çatısı altındaki Uluslararası Denizcilik Organizasyonu (IMO) ajansının kontrolünde.

Gemilerin çoğu üzerinde bandıra bayrağı bulunan Panama, Liberya ve Malta gibi ülkeler bu sektörün daha yeşil olabilmesi adına atılmak istenen fakat maliyetleri arttıracak bilinen adımları bloke ediyor veya süreci yavaşlatıyor.

Maliyetlerin artması istenmiyor

IMO bu konuda son 25 yıldır adım atılacağını söyleyen açıklamalar yaptı ancak bugüne kadar fazla bir mesafe kat edilemedi. AB'nin blok olarak bu konuda IMO'ya bir baskı yapabilmesi için önce kendi içinde uzlaşması gerekiyor. Üye ülkelerin gemicilik sektöründe bu tür bir ek maliyet nedeniyle dünyanın geri kalanı ile rekabet kabiliyetini yitirmek istemeyeceği tahmin ediliyor.

Örneğin Avrupa'nın en büyük ve en işlek limanlarına sahip olan Hollanda çevreci politikaları desteklemekle birlikte Komisyon'un bu konudaki hazırlığını ve olası düzenlemelerin ekonomiye etki analizlerini ince ayrıntısına kadar görmeden adım atmayacağı biliniyor. Hollanda hükümeti bu tür bir düzenlemenin IMO ile tam işbirliği içerisinde hazırlanması gerektiğini vurguluyor.

AB ve IMO'nun çevre hedefleri arasındaki fark

Yeni düzenlemenin altında gemi motorlarının verimliliğine ilişkin de bazı yeni standartlar getirileceği aktarılırken konuya ilişkin Yeşiller üyesi Avrupalı Parlamenter Jutta Paulus tarafından hazırlanan raporda AB limanlarını kullanan 12 bin geminin 2030 yılına kadar emisyonlarını 2018 yılındaki emisyon düzeylerine kıyasla yüzde 40 oranında azaltmış olması gerekeceğine işaret ediliyor.

IMO da yüzde 40 oranını hedef olarak koyan düzenlemeler için hazırlık yapıyor ancak buradaki önemli fark; IMO'nun 2018 değil, o yıl yaşanan küresel finans krizi nedeniyle emisyon değerleri oldukça düşük çıkmış olan 2008 seviyelerini baz almak istemesi. 2008 yılındaki emisyon seviyesi o kadar düşük çıkmıştı ki IMO'nun 2030 vizyonu 2018 yılında kabul edildiğinde hedeflenen mesafenin dörtte üçüne aynı yıl ulaşılmıştı.

Sektörün dönüşümü için özel fon

Paulus'un raporunda bu konuda tüm taraflarca en kabul edilebilir bulunan öneri; bu amaçla toplanacak ek vergilerin önemli bir kısmının yeniden gemi sektörüne yatırılarak çevre-dostu motorlar, limanlar ve işletme süreçleri için harcanması. Bunun için 'Denizcilik Emisyon Azaltım Fonu' adı altında bir fon oluşturulması ve ETS sistemine entegre edilmesi öneriliyor.

Fonda birikecek olan paranın yüzde 30'unun da gemiler ve limanlarda kullanılmak üzere yeni teknolojilerin geliştirilemesi için harcanması teklif ediliyor. Hidrojen ve amonyak gibi yeni yakıt türleri için ar-ge yatırımı, elektrikli gemiler, devasa bataryaları şarj edebilme kapasitesine sahip tesisler öneriler arasında.

IMO Şubat ve Nisan aylarında çevresel konuları görüşmek için toplantı yapacak.

'Emisyon Ticaret Sistemi' nedir ve nasıl çalışır?

ETS, kapsadığı tesislerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarına (SGE) bir limit belirler. Belirlenen bu üst sınır, emisyonları doğrudan kısıtladığı için politika belirleyicilere belli bir süre içinde gerçekleşecek emisyonların miktarına ilişkin bir kesinlik sunar. Bu limit, emisyon azaltma hedefi doğrultusunda zamanla dereceli olarak daha da düşürülür.

ETS kapsamındaki tesisler, karbon kredilerini salınma sebep oldukları toplam SGE'yi karşılamak amacı ile kullanmak zorundadır. Bu krediler, ücretsiz veya bir açık arttırma süreci ile tahsis edilir. Karbon kredileri aynı zamanda üçüncü taraflar arasındaki ticaret ile de elde edilebilir ve bu işlem kredilerin piyasa fiyatını belirler.

ETS kapsamındaki SGE ile bağlantılı bir maliyet söz konusu olduğu için, tesislerin emisyonlarını azaltmak adına bir teşvik ortaya çıkar. Emisyon ticaretinin temelindeki ekonomik teori -komut ve kontrol ile emisyon azaltımı politikalarının aksine- azaltım sağlamaya yönelik yatırımlara karşılık ticaret yapma seçeneğini sunması ve bu sayede emisyon azaltımı için en düşük maliyetli seçeneklerin piyasa tarafından bulunması.

Kaynak/Source: