



EUROPEAN PARLIAMENT

## YOUTH DIALOGUE

# Europejski System Handlu Emisjami: Czy poruszamy się wystarczająco szybko?



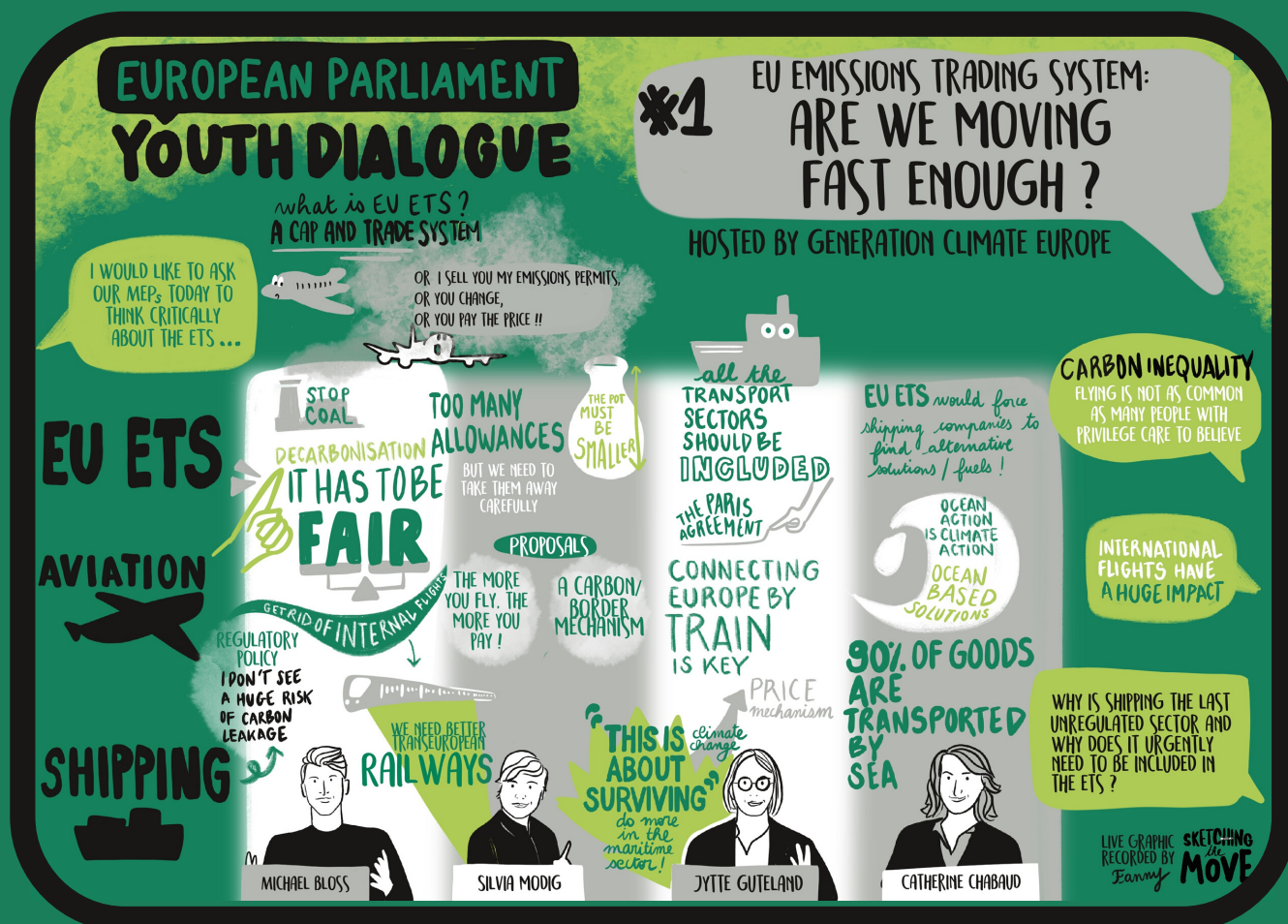
Wydany: Sierpień 2021

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

## Wprowadzenie

27 maja 2021 roku Generation Climate Europe (GCE) zorganizowało pierwszy Dialog Młodzieży Parlamentu Europejskiego (EPYD) z czterema posłami Parlamentu Europejskiego (MEP) z głównych europejskich grup politycznych, aby przedyskutować rewizję Unijnego Systemu Handlu Uprawnieniami do Emisji (ETS). ETS jest narzędziem ekonomicznym służącym do zmniejszenia emisji tak szybko, jak to możliwe, poprzez zmuszanie firm do płacenia za każdy kilogram dwutlenku węgla, który wypuszczają do atmosfery. Obecnie obejmuje on około 45% emisji gazów cieplarnianych (GHG) w całej Europie.

Założona w październiku 2019 roku, GCE jest największą koalicją sieci kierowanych przez młodzież na poziomie europejskim, naciskającą na silniejsze działania klimatyczne i środowiskowe ze strony UE. Zrzeszamy jedne z największych europejskich sieci młodzieżowych, reprezentujące ponad 460 organizacji krajowych, w 47 krajach, mając poparcie ponad 20 milionów młodych Europejczyków. Jednocząc studentów, związki zawodowe młodych pracowników, organizacje szkół średnich i uniwersytetów oraz ruchy ekologiczne, GCE jest globalnym forum umożliwiającym młodzieży zaangażowanie się w dzisiejsze debaty o środowisku.



Rysunki autorstwa Fanny Didou (Sketching the Move)

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

## Kto wziął udział w dialogu

Do dyskusji w GCE dołączyło czterech członków Parlamentu Europejskiego: Michael Bloss (Zieloni); Jytte Guteland (Socjaliści i Demokraci); Silvia Modig (Lewica); i Catherine Chabaud (Odnowa Europy). Żaden eurodeputowany z EPP nie był w stanie dołączyć do nas na ten dialog.

Członek zarządu GCE Charlie Brocard moderował dialog, a inni przedstawiciele GCE - Dario Pagnia, Flora Marchioro, Nadine Mingers i Ruben Sansom - wzięli główny udział w dyskusjach.

Fanny ze Sketching the Move wizualnie rejestrowała dyskusję. Podczas gdy gospodarzem było GCE, wydarzenie było transmitowane na żywo i publicznie dostępne dla młodzieży z całej Europy za pośrednictwem kilku platform, a uczestnicy mogli przysyłać pytania do panelu. Ponad 100 osób z 28 narodowości zarejestrowało się, by oglądać to wydarzenie, a do 10 czerwca nagranie na Youtube i Facebooku zostało obejrzane ponad 600 razy.



SILVIA MODIG



CATHERINE CHABAUD



JYTTTE GUTELAND



MICHAEL BLOSS

# Dialog

## Przegląd emisji pochodzących z lotnictwa i żeglugi

Dario Pagnia, współkierujący projektem GCE dotyczącym transportu kolejowego, rozpoczął dialog od przedstawienia ogólnego przeglądu sytuacji w sektorze lotniczym i żeglugowym oraz tego, dlaczego ważne jest zredukowanie ich emisji gazów cieplarnianych.



Obecnie loty pomiędzy Unią Europejską, a resztą świata nie są częścią ETS, głównie z powodu żądań przemysłu i dlatego, że wiele gospodarek UE opiera się na dochodach z turystyki. W kontekście globalnym, Porozumienie Paryskie wyklucza efekty lotnictwa niezwiązane z emisją CO<sub>2</sub>; dlatego wkład sektora lotniczego w zmiany klimatyczne jest często bagatelizowany. Dodatkowo, istnieje wyścig na dno: kraje nie są skłonne do wymuszania wyższych cen na lokalnych liniach lotniczych, ponieważ pasażerowie mogliby zacząć latać z sąsiednich lotnisk. Jeśli jednak wszystkie kraje UE zgodziłyby się na objęcie wszystkich lotów systemem ETS, byłby to skuteczny sposób zarówno na zmniejszenie liczby lotów, jak i na upowszechnienie inwestycji w lotnictwo neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla.

Kiedy dyskutujemy o sektorze lotniczym, ważne jest, by wziąć pod uwagę nierówność węglową. Pomimo tego, że koszt przelotu pasażera na kilometr znacznie spadł od czasu wprowadzenia komercyjnych linii lotniczych, emisje pochodzące z lotów nadal są w przeważającej mierze wytwarzane przez globalną elitę ekonomiczną.

**11%**

**W 2018 roku tylko 11% światowej populacji podróżowało samolotem, a tylko 4% latało na trasach międzynarodowych. (1)**

**Osoby korzystające z prywatnych samolotów są odpowiedzialne za bardzo wysoki poziom emisji, przy czym każdy prywatny lot odpowiada mniej więcej temu, co 1000 przeciętnych Europejczyków emituje w tym samym czasie we wszystkich dziedzinach życia (włączając w to żywność, mieszkanie, transport lądowy). (2)**



# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Pomimo stosunkowo niewielkiej liczby osób korzystających z podróży lotniczych, loty mają znaczący udział w emisji gazów cieplarnianych. Podwyżki cen biletów będą musiały być bardzo wysokie, aby zachęcić największych emitentów (i osoby zarabiające) do ograniczenia lotów. Jednak taka sama cena za tonę dwutlenku węgla może mieć znaczący wpływ ekonomiczny na cenę podstawowych usług, takich jak ogrzewanie i należy zachować ostrożność, jeśli chodzi o wpływ społeczny, jakie te rynkowe polityki mają dla mniej uprzywilejowanych ekonomicznie obywateli.



Sektor żeglugi morskiej obsługuje około 80% światowego handlu i jest odpowiedzialny za ponad 2% światowych emisji - więcej niż całe Niemcy (3). Głównymi przyczynami wzrostu wolumenu handlowego są:

- wzrost gospodarek nastawionych na eksport;
- rozwój handlu wewnątrzgałęziowego (handel produktami z tej samej branży);
- zwiększona fragmentacja łańcuchów dostaw (części produktów są wytwarzane i sprzedawane w różnych krajach).

Zmotywowane zagrożeniem dla przyszłości swoich krajów ze strony podnoszącego się poziomu mórz, pacyficzne narody Wysp Marshalla i Wysp Salomona wezwały ostatnio Międzynarodową Organizację Morską ONZ (IMO) do wprowadzenia opłaty w wysokości 100 dolarów za tonę emisji gazów cieplarnianych. Obecny cel IMO to redukcja emisji dwutlenku węgla o 70% i redukcja całkowitej emisji gazów cieplarnianych o 50% do roku 2050.

Giganci przemysłowi zorientowani na innowacje często wzywali do wprowadzenia ostrzejszych praw dotyczących emisji dla żeglugi w porównaniu do wielu rządów. Dyrektor wykonawczy i szef ds. dekarbonizacji paliw w Trafigura - największej na świecie prywatnej firmie handlującej metalami i drugiej co do wielkości firmie handlującej ropą naftową - zasugerował cenę węgla na poziomie 250-300 dolarów za tonę CO<sub>2</sub>. Dyrektor generalny Maersk, największej na świecie kontenerowej linii żeglugowej i operatora statków, sugeruje, że rozwiązanie problemu zmian klimatycznych w branży kosztowałoby jedynie około 6 centów na parę butów (4). Technologia niskoemisyjna w tym sektorze jest bardzo słabo rozwinięta. Jednak zharmonizowana cena emisji dwutlenku węgla we wszystkich sektorach pozwoli konstruktorom, operatorom i właścicielom statków na pełną dekarbonizację, jednocześnie motywując ich do wdrażania szybkich rozwiązań (np. niższych prędkości) w miarę stopniowego wzrostu cen emisji dwutlenku węgla.

## Przegląd systemu handlu uprawnieniami do emisji

Na początku dyskusji Flora Marchioro, współprowadząca projekt GCE dotyczący czystego transportu drogowego, przedstawiła ogólny zarys systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS): wprowadzony w 2005 roku system rynkowy, który tworzy ekonomiczne zachęty do redukcji emisji. System ten był skierowany do określonych gałęzi przemysłu, które były odpowiedzialne za 43% całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE, takich jak produkcja, energetyka i transport. Do tej pory system ETS dotyczył sektora transportu w ograniczonym zakresie, obejmując jedynie loty komercyjne w obrębie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (5).



W każdej fazie handlu w ramach rewizji systemu ETS Komisja Europejska ustala całkowity limit emisji, które przedsiębiorstwa mogą wyprodukować w danej fazie. Obecnie znajdujemy się w czwartej fazie (2021-2030). Pułap ten jest wykorzystywany do obliczania stałej liczby uprawnień wydawanych każdego roku. Uprawnienia te są albo przydzielane za darmo określonym branżom, albo sprzedawane na aukcjach.

Podstawowym sposobem, w jaki system ETS ma na celu redukcję emisji, jest stopniowe zmniejszanie ustalonej liczby rocznych przydziałów, tak by emisje zmniejszały się każdego roku. Przedsiębiorstwa muszą posiadać wystarczającą liczbę uprawnień, by pokryć swoje emisje. **Jeśli przedsiębiorstwo nie posiada wystarczającej liczby uprawnień w stosunku do swojego rzeczywistego poziomu emisji, ma trzy możliwości:**

**Zmniejszenie poziomu emisji poprzez rozwijanie bardziej zrównoważonych sposobów produkcji.**

**Zakup uprawnień od innych firm lub poprzez bezpośrednie aukcje.**

**Zapłacenie grzywny w wysokości €100 za każdą przekroczoną tonę CO<sub>2</sub>.**

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Zapewnia to, że system jest efektywny kosztowo: firma, która ma dodatkowe uprawnienia, może je sprzedać lub zachować na następny rok. Następnie firmy, które skutecznie redukują swoje emisje, są nagradzane (poprzez sprzedaż swoich pozwoleń "głodnym firmom" i otrzymanie z powrotem ceny pozwolenia). W ten sposób handel pozwala na redukcję emisji tam, gdzie kosztuje to najmniej.

Choć idea stojąca za systemem jest sensowna, nie jest on skuteczny: dopiero w tym roku zaobserwowaliśmy poważny wzrost cen uprawnień. Przyznały to zarówno Jytte Guteland, jak i Silvia Modig, stwierdzając, że system ETS daje obecnie zbyt wiele uprawnień, co hamuje dekarbonizację i wspiera najbardziej zanieczyszczające branże. Zgodziły się również, że system ETS powinien obejmować żeglugę, jako że jest ona w większości komercyjna i jest mało prawdopodobne, że będzie bezpośrednio niekorzystna dla użytkowników prywatnych (którzy korzystają głównie z transportu drogowego). W kwestii lotnictwa Silvia Modig zwróciła uwagę na to, że osoby często latające są odpowiedzialne za większość emisji i powinny być bardziej na celowniku niż te, które latają rzadko. Zasugerowała, że w połączeniu z opodatkowaniem nafty, wprowadzenie systemu, w którym im więcej się lata, tym więcej się płaci, pomogłoby w wysiłkach na rzecz dekarbonizacji. Ponieważ lotnictwo jest przemysłem wykorzystywanym głównie przez konsumentów o wysokich dochodach, jest mało prawdopodobne, że włączenie go do ETS będzie niekorzystne dla tych, którzy są najmniej zamożni.



Wszyscy eurodeputowani podkreślali chęć zapewnienia sprawiedliwego systemu handlu uprawnieniami do emisji. Michael Bloss kwestionował jednak, czy jest to możliwe. Jeśli ceny zostaną podniesione z powodu ETS, osoby z najmniejszym majątkiem prawdopodobnie ucierpią bardziej, chyba że otrzymają jakąś rekompensatę. Jytte Guteland argumentowała, że system ETS musi odzwierciedlać potrzeby różnych państw członkowskich i oferować system wsparcia ekonomicznego, który jest sprawiedliwy dla państw członkowskich i dla różnych grup dochodowych.

Michael Bloss nie był również pewien, czy system handlu uprawnieniami do emisji jest najlepszym sposobem na obniżenie emisji: jako że jest to narzędzie rynkowe, jest trudniejsze do wdrożenia. Historycznie rzecz biorąc, podnoszenie cen za emisję CO<sub>2</sub> nie zmniejszyło znacząco emisji. Podczas gdy inni eurodeputowani wyrażali podobne obawy, zapewniali, że zreformowany ETS może być użytecznym narzędziem w ograniczaniu emisji.

## ETS i lotnictwo

Koordynatorka GCE ds. czystej mobilności, Nadine Mingers, przedstawiła sekcję poświęconą lotnictwu, skupiając się na ograniczonym zakresie systemu ETS, który obejmuje tylko loty wewnątrz EOG (krajowe). Emisje CO<sub>2</sub> z przemysłu lotniczego podwoiły się od 1990 roku - napędzane przez loty długodystansowe - co przewyższa emisje z sektorów, które często otrzymują więcej uwagi politycznej, takich jak ciepłownictwo (6). Następnie Nadine Mingers zasugerowała, że głównym problemem jest to, że podczas gdy ETS nakłada limit na podróże wewnątrz EOG, nie ma limitu dla największych winowajców: loty do i z Europy.



**"There is less risk of carbon leakage than industries make us believe"**

Jednak nawet ograniczenia w podróżach wewnątrz EOG były hamowane przez historyczną nadwyżkę uprawnień. Takie nadwyżki zostały wprowadzone głównie jako odpowiedź na argument przemysłu, że bardziej rygorystyczne zasady spowodują ucieczkę emisji: firmy przeniosą swoje operacje za granicę do krajów o mniej ambitnych celach klimatycznych, aby obniżyć koszty produkcji, co doprowadzi do wzrostu całkowitych emisji. Nadine Mingers wyjaśniła jednak, że ten argument nie ma zastosowania do linii lotniczych, ponieważ obejmuje tylko loty wewnątrz EOG, które oczywiście nie mogą być przenoszone za granicę. Michael Bloss i Silvia Modig powtórzyli pogląd, że ucieczka emisji nie jest tak dużym ryzykiem, jak twierdzi przemysł lotniczy. Silvia Modig zwróciła uwagę na to, że dla tych firm ważne są nie tylko koszty produkcji, ale także obecność wykwalifikowanej siły roboczej i stabilnego politycznie społeczeństwa, które oferuje UE.



**"Flights must be more expensive"**  
**"We must channel more money and investment into making alternatives (transport) achievable"**



# EUROPEAN PARLIAMENT

## YOUTH DIALOGUE

W tym roku organ ONZ ds. lotnictwa wprowadzi System Kompensacji i Redukcji Emisji Dwutlenku Węgla (CORSIA) (7). Ma on na celu skoordynowanie międzynarodowych wysiłków na rzecz ograniczenia emisji i stworzenia równych szans na całym świecie. Kraje, a nie firmy, mogą dobrowolnie zdecydować się na udział w systemie do 2027 roku. Niestety, ten nowy system boryka się z wieloma problemami. Przede wszystkim, system zapewnia ekstremalną nadpodaż tanich kredytów węglowych (równowartość 1 euro). Będzie on również rozliczał redukcję emisji, które są już obliczone w ramach działań klimatycznych innych państw członkowskich, co spowoduje podwójne liczenie redukcji emisji, ograniczając efektywność systemu (8). Nadine Mingers doszła więc do wniosku, że przystąpienie do systemu osłabiłoby ogólne cele klimatyczne UE. Zamiast czekać, aż ONZ lub inne państwa staną się liderami, UE powinna wdrożyć efektywne rozwiązania i zachęcać innych do podążania za nimi.

Prelegenci zgodzili się, że należy więcej inwestować w alternatywne, zrównoważone metody transportu, zwłaszcza w kolej. Obecnie lotnictwo jest relatywnie tanie dla konsumentów w porównaniu z podróżami koleją, ale trzeba to odwrócić. Jeśli podróże koleją staną się bardziej dostępne i lepiej rozwinięte, Michael Bloss wierzy, że będzie to duży krok w kierunku radykalnego zmniejszenia liczby lotów wewnętrznych. Michael Bloss i Silvia Modig podkreślili historyczne sukcesy takich działań: nowe linie kolejowe pomiędzy Kolonią i Frankfurtem zatrzymały loty wewnętrzne pomiędzy tymi miastami, a nowy system kolejowy łączący Malagę i Madryt zredukował liczbę lotów pomiędzy nimi o 70%. Dodatkowo pociągi mogą zaoferować klientom przyjemniejszą formę szybkiego podróżowania z mniejszym czasem oczekiwania z powodu restrykcji bezpieczeństwa.

Charlie wezwał jednak do ostrożności, stwierdzając, że tak silne skupienie się na szybkim transporcie kolejowym może doprowadzić do dalszej utraty bioróżnorodności, ponieważ linie kolejowe będą prawdopodobnie musiały być budowane przez naturalne środowiska życia. Co więcej, Nadine Mingers podkreśliła, że choć byłby to ważny krok, loty długodystansowe nie będą uwzględnione w zwiększeniu inwestycji w kolej wewnątrz UE.



## ETS i żegluga

Na koniec, Ruben Sansom, współprzewodniczący projektu GCE ds. transportu kolejowego, przedstawił część poświęconą żegludze, podkreślając potrzebę wprowadzenia bardziej rygorystycznych regulacji dla sektora żeglugi. Sektor żeglugi będzie odpowiedzialny za jedną piątą wszystkich globalnych emisji w 2050 roku, jeśli obecny system pozostanie bez zmian. W UE (statki wpływające do portów EOG) do 2050 roku emisje morskie wzrosną o 86% w porównaniu z poziomem z 1990 roku (9). Jak dotąd żegluga jest jedynym sektorem, który nie został poddany żadnym środkom regulacyjnym ograniczającym emisje w UE. Jytte Guteland podkreśliła, że UE nie może dłużej zwlekać w tej kwestii: zmiany klimatyczne już teraz przynoszą ekstremalne warunki pogodowe i powodują ogromne koszty dla ludzi, gospodarki i dzikiej przyrody. To nie jest problem przyszłości.

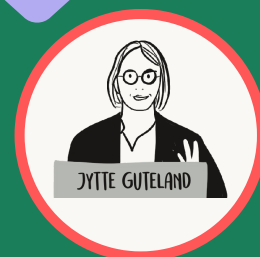
Zarówno Ruben Sansom, jak i Jytte Guteland podkreślili nieefektywność reżimu regulacyjnego IMO. Zgodzili się, że zamiast pozostawiać regulacje organowi ONZ, UE musi wziąć regulację sektora we własne ręce. Ruben Sansom stwierdził, że aby upewnić się, że firmy zanieczyszczające środowisko płacą za swoje emisje, żegluga musi zostać włączona do systemu handlu uprawnieniami do emisji, za czym Parlament UE opowiedział się w zeszłym roku znaczną większością głosów. Jytte Guteland powiedziała, że obecnie firmy nie płacą wystarczająco dużo za swoje emisje.

Cena towarów powinna odzwierciedlać zarówno ich koszt środowiskowy, jak i ekonomiczny. Nie wszyscy eurodeputowani się z tym jednak zgodzili. Michael Bloss preferuje użycie polityki regulacyjnej zamiast subsydiów, aby zachęcić firmy. Dla przykładu, należy wprowadzić limity na rodzaj statków, które mogą cumować w portach UE, aby zmusić firmy do wprowadzenia zmian, a nie zachęcać je pieniędzmi podatników do ich wprowadzania.

**"We are not paying enough for the transport part of imports"**



CATHERINE CHABAUD



JYTTE GUTELAND

**"The EU has the capacity to become a sustainable mobility Champion"**

# EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE



Jednym z obiecujących punktów poruszonych podczas dyskusji był nowo zaproponowany Ocean Fund, przedstawiony przez Catherine Chabaud i Jytte Guteland. Fundusz ten ma na celu wykorzystanie połowy przychodów z morskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji na finansowanie badań i rozwoju w zakresie rozwiązań służących dekarbonizacji sektora. Środki te będą obejmować ochronę, odbudowę i lepsze zarządzanie ekosystemami morskimi dotkniętymi globalnym ociepleniem, a także szersze przeciwdziałanie zmianom klimatycznym w UE.

Catherine Chabaud stwierdziła, że kluczowe jest, aby to osiągnąć poprzez promowanie większej ilości technologii do dekarbonizacji i wykorzystanie alternatywnych technologii w celu poprawy efektywności energetycznej sektora. Ruben Sansom zaoferował dalsze wsparcie, wskazując, że ponieważ statki są eksploatowane przez wiele lat, istotne jest, aby obecne technologie stosowane przy ich budowie odzwierciedlały potrzebę redukcji ich emisji.

## Rekomendacje

### EU ETS

- Natychmiastowa likwidacja nadmiarowych i bezpłatnych uprawnień.
- Przeznaczenie 100% wygenerowanych dochodów na unijną transformację klimatyczną (włączając w to fundusze sprawiedliwej transformacji oraz badań i innowacji).
- Uniknięcie rozszerzania systemu ETS na sektory już objęte rozporządzeniem dotyczącym wspólnego wysiłku redukcyjnego i/lub krajowymi celami klimatycznymi.

### Transport Morski

- Objęcie emisji żeglugowych unijnym systemem Monitorowania, Raportowania i Weryfikacji (MRV) (włączenie wszystkich statków zawijających do portów europejskich, nie tylko wewnątrz EOG).
- Zwiększenie odporności systemu ETS na próby omijania zawinięć do portów (statki cumujące w mniej uregulowanych portach w krajach sąsiadujących z UE, aby uzyskać niższe koszty) i wynikające z tego ucieczki emisji.
- Powiązanie włączenia żeglugi do EU ETS z innymi działaniami regulacyjnymi, takimi jak inicjatywa FuelEU Maritime w celu skutecznego koordynowania dekarbonizacji sektora.

### Lotnictwo

- Włączenie międzynarodowego lotnictwa do obecnego systemu ETS, a nie jako część systemu CORSIA.
- Likwidacja darmowych przydziałów dla linii lotniczych (przewoźnicy otrzymują obecnie połowę swoich pozwoleń na emisję za darmo).
- Zapewnienie, by EU ETS obejmował wszystkie emisje lotnicze (nie tylko wewnątrz EOG, co stanowi jedynie 5% globalnego lotnictwa).



## Proces tworzenia tych rekomendacji

Nasze rekomendacje sformułowaliśmy przede wszystkim poprzez konsultacje z młodymi ludźmi, studiowanie raportów naukowych innych organizacji pozarządowych dbających o środowisko oraz poprzez spotkania ze specjalistami z sektora lotniczego i morskiego z Transport and Environment (T&E), think tanku prowadzącego kampanię na rzecz czystszego transportu w Europie. Możliwość dyskusowania z eurodeputowanymi na temat omawianych kwestii podczas sesji publicznych i prywatnych była również kluczowa dla dopracowania naszego stanowiska.

Podsumowując, nasze rekomendacje mają pomóc w tym, by nadchodząca rewizja Systemu Handlu Uprawnieniami do Emisji okazała się sukcesem, a tym samym pomóc UE w osiągnięciu jej celów klimatycznych na rok 2030 (i odpowiednio 2050). Naszym celem jest zapewnienie, by głos młodych ludzi był obecny w dyskusjach na temat unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji i naszego przejścia do neutralności klimatycznej.

## Przypisy końcowe

- (1) Carrington, D. (2020) '1% of people cause half of global aviation emissions – study', *The Guardian*, 17 Nov.
- (2) Gössling, S. & Humpe, A. (2020) 'The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change'. *Global Environmental Change*, 65, pp. 102-194.
- (3) European Community Shipowner's Association (ECSA) (2017) Shipping and Global Trade Towards an EU external shipping policy. Brussels: ECSA.
- (4) Larocca, J. M. (2020) 'These industry leaders are calling for a carbon levy on shipping fuel - here's why'. World Economic Forum.
- (5) EU (2021) 'EU Emissions Trading System (EU ETS)'.
- (6) European Union Aviation Safety Agency (EASA) (2021) 'Emissions'.
- (7) The International Civil Aviation Organization
- (8) Transport & Environment (2021). Corsia: worst option for the climate. Briefing.
- (9) Transport and Environment (2020) 'Q&A: Revision of the Shipping MRV Regulation'

## Podziękowania

Dialog Młodzieży Parlamentu Europejskiego to seria trzech wydarzeń pomiędzy młodzieżą a Parlamentem Europejskim w 2021 roku. Jest on organizowany i koordynowany przez Generation Climate Europe, przy operacyjnym wsparciu Youth and Environment Europe. Jest on w równym stopniu wspierany przez pięć głównych grup politycznych w Parlamencie Europejskim: Zielonych/Wolne Przymierze Europejskie; Lewicę (GUE/NGL); Socjalistów i Demokratów (S&D); Europejską Partię Ludową (EPP); oraz Odnowę Europy.

## Współtwórcy

### Koordynowane przez

Matthew Harris  
Cillian Mc Ginnity

### Wkład

Sebastian Baci  
Lucine Bourque  
Charlie Brocard  
Sara Goiri  
Olga Hoppe  
Ambre Karoutso  
Flora Marchioro  
Agata Meysner  
Nadine Mingers  
Dario Pagnia  
Ruben Sansom  
Teresa Sarasa  
Amélie Snijders  
Nikoleta Tsiori

### Wydany: Sierpień 2021

### Zaprojektowany przez

Fanny Didou (Sketching the Move)  
Matthew Harris  
Frank Hoppe  
Cillian Mc Ginnity  
Leoni-Almaz Reusing  
Dimitra Vasileiadou

### Obrazy

[Kinsey](#) on Unsplash (Title page; cargo ship)  
[Bao Menglong](#) on Unsplash (Title page; aeroplane)  
[Emanuel Alexandru](#) on Unsplash (Page 8)  
[Diego Fernandez](#) on Unsplash (Page 10)

Tłumaczenia wykonane przez [Ambra Translations](#)

Rysunki autorstwa Fanny Didou (Sketching the Move)

Identyfikacja wizualna zaprojektowana przez Isabel Ruiz Abascal

**Sugerowany cytat:** Generation Climate Europe (2021). *European Parliament Youth Dialogue on the EU Emissions Trading System: Are we moving fast enough?* Brussels: GCE.

Copyright © 2021 Generation Climate Europe