



EUROPEAN PARLIAMENT

YOUTH DIALOGUE

**Schema UE de comercializare a
certificatelor de emisii de gaze cu
efect de seră: ne mișcăm suficient
de repede?**

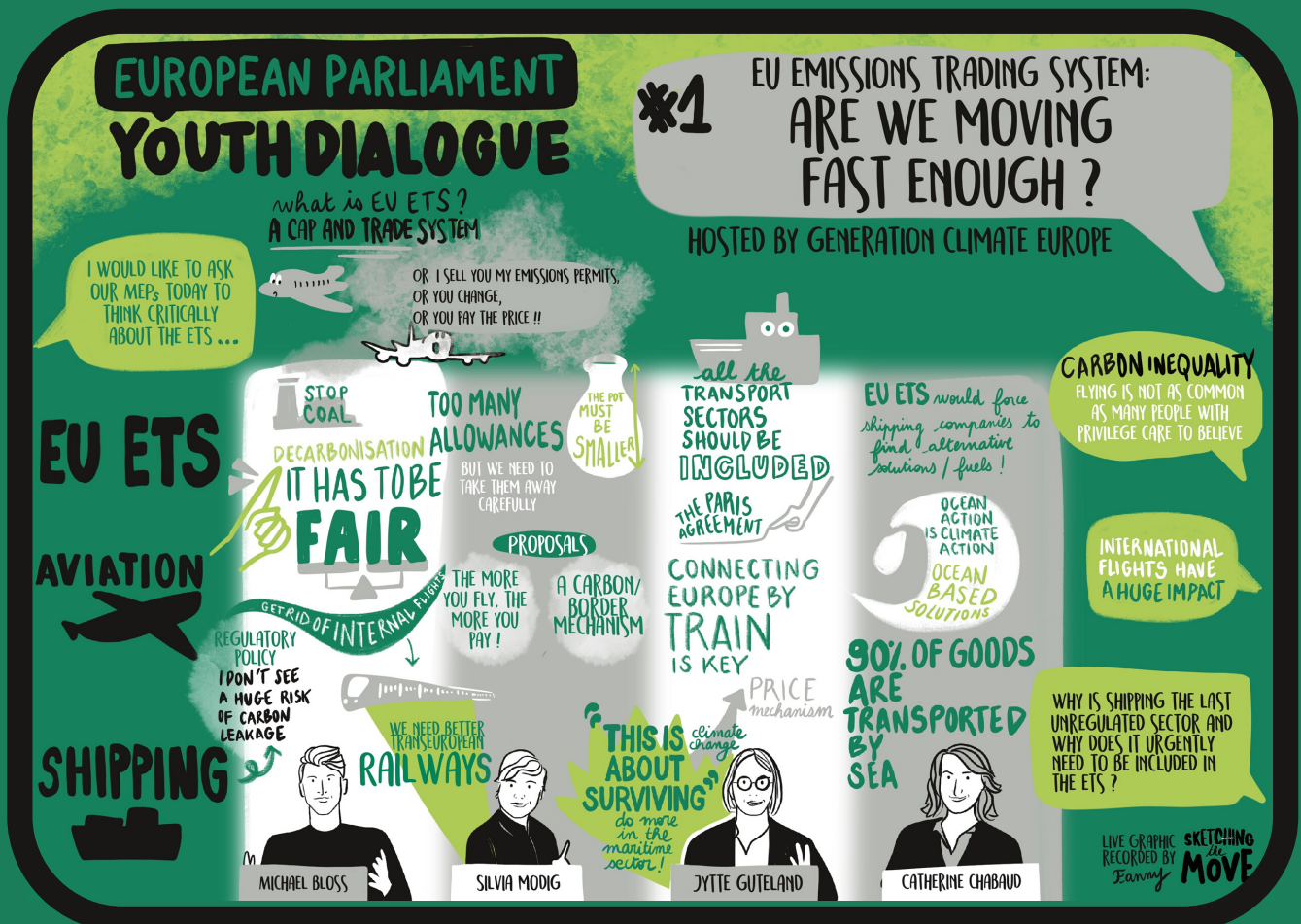


Publicat: August 2021

Introducere

La 27 mai 2021, Generation Climate Europe (GCE), a organizat primul Dialog al Tinerilor din Parlamentul European (EPYD) cu patru membri ai Parlamentului European (eurodeputați) din principalele grupuri politice europene pentru a discuta despre revizuirea sistemului UE de comercializare a cotelor de emisii (ETS). ETS este un instrument economic pentru reducerea cât mai rapidă a emisiilor, prin obligarea companiilor să plătească pentru fiecare kilogram de CO₂ pe care îl eliberează în atmosferă. În prezent, acesta acoperă aproximativ 45% din emisiile de gaze cu efect de seră (GES) din întreaga Europă.

Înființată în octombrie 2019, GCE este cea mai mare coalțiție de rețele conduse de tineri la nivel european care militează pentru acțiuni mai puternice în domeniul climei și al mediului din partea UE. Formăm una dintre cele mai mari rețele europene de tineret, reprezentând peste 460 de organizații naționale, din 47 de țări, adunând vocile a peste 20 de milioane de tineri europeni. Reunind studenți, sindicate ale tinerilor angajați, organizații de liceeni și universitare și mișcări de mediu, GCE este un forum incluziv care permite tinerilor să se implice în dezbaterile actuale privind mediul.



Desene de Fanny Didou (Sketching the Move)

EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Cine a fost implicat

Patru membri ai Parlamentului European s-au alăturat GCE la discuții: Michael Bloss (Verzii); Jytte Guteland (Socialiștii și Democrații); Silvia Modig (Stânga); și Catherine Chabaud (Renew Europe). Niciun deputat european din partea PPE nu a putut să ni se alăture pentru acest dialog.

Charlie Brocard, membru al Consiliului de Administrație al GCE, a moderat dialogul, iar alți reprezentanți ai GCE – Dario Pagnia, Flora Marchioro, Nadine Mingers și Ruben Sansom – au avut un rol central în discuții.

Fanny de la Sketching the Move a realizat înregistrarea video a discuției. Găzduit de GCE, evenimentul a fost transmis în direct și a fost accesibil tinerilor din întreaga Europă prin intermediul mai multor platforme, iar participanții au putut trimite întrebări pentru panel. Peste 100 de persoane din 28 de naționalități s-au înregistrat pentru a urmări evenimentul și, până la 10 iunie, înregistrarea de pe Youtube și Facebook a fost vizualizată de peste 600 de ori.



SILVIA MODIG



CATHERINE CHABAUD



JYTTE GUTELAND



MICHAEL BLOSS

Dialogul

Prezentare generală a emisiilor provenite din aviație și din transportul maritim

Co-liderul de proiect al GCE pentru transportul feroviar, Dario Pagnia, a început dialogul prin prezentarea generală a situației sectoarelor aviației și transportului maritim și a motivelor pentru care este important să se reducă emisiile de gaze cu efect de seră.



Cîn prezent, zborurile între UE și restul lumii nu fac parte din ETS, în mare parte din cauza cererilor industriei și pentru că multe economii ale UE se bazează pe veniturile din turism. Într-un context global, Acordul de la Paris exclude efectele non-CO2 ale aviației; prin urmare, contribuția sectorului aviației la schimbările climatice este adesea minimizată. În plus, există o competiție pentru tarife cât mai scăzute: țările nu sunt dispuse să impună prețuri mai mari companiilor aeriene locale, deoarece pasagerii ar putea începe să zboare de pe aeroporturile vecine. Cu toate acestea, dacă toate țările UE ar fi de acord să includă toate zborurile în ETS, aceasta ar fi o modalitate eficientă atât de a reduce numărul de zboruri, cât și de a orienta investițiile către o industrie aeronautică neutră din punct de vedere al emisiilor de dioxid de carbon.

Atunci când se discută despre sectorul aviației, este important să se ia în considerare inegalitatea emisiilor de carbon. Deși costul pe kilometru pentru pasageri a scăzut semnificativ odată cu apariția companiilor aeriene comerciale, emisiile generate de zboruri sunt încă produse cu precădere de elita economică globală.

11%

În 2018, doar 11% din populația lumii a călătorit cu avionul și doar 4% a zburat peste granițe. (1)

Persoanele care folosesc avioane private sunt responsabile pentru niveluri foarte ridicate de emisii, fiecare zbor privat fiind aproximativ echivalent cu emisiile în același interval de timp a 1000 de europeni în toate domeniile vieții cotidiene (inclusiv alimente, locuințe, transport terestru). (2)

În ciuda numărului relativ mic de utilizatori ai transportului aerian, zborurile contribuie în mod semnificativ la emisiile de gaze cu efect de seră. Creșterile de preț pentru bilete vor trebui să fie extrem de mari pentru a încuraja principalii emițători (și cei care câștigă cel mai mult) să reducă zborurile cu avionul. Cu toate acestea, același preț pe tona de carbon ar putea avea un impact economic semnificativ asupra prețului serviciilor esențiale, cum ar fi încălzirea, și trebuie să se acorde atenție implicațiilor sociale pe care aceste politici de piață le au asupra cetățenilor mai puțin privilegiați din punct de vedere economic.



Sectorul transportului maritim asigură aproximativ 80% din comerțul mondial și este responsabil pentru mai mult de 2% din emisiile globale - mai mult decât întreaga Germanie (3). Principalele cauze ale creșterii volumului comerțului sunt:

- creșterea economiilor axate pe exporturi;
- extinderea comerțului intern (comerțul cu produse din aceeași industrie);
- fragmentarea accentuată a lanțurilor de aprovizionare (componente ale produselor sunt fabricate și vândute în țări diferite).

Motivate de amenințarea pe care o reprezintă creșterea nivelului mării pentru viitorul țărilor lor, națiunile din Pacific, Insulele Marshall și Insulele Solomon, au solicitat recent Organizației Maritime Internaționale a Națiunilor Unite (OMI) să introducă o taxă de 100 de dolari pe tonă pentru emisiile de gaze cu efect de seră. Obiectivul actual al OMI este reducerea cu 70% a emisiilor de CO₂ și cu 50% a emisiilor totale de GES, până în 2050.

Giganții industriali orientați spre inovație au solicitat adesea norme mai stricte privind emisiile din transportul maritim, în comparație cu multe guverne. Directorul executiv și șeful departamentului de decarbonizare a combustibililor de la Trafigura – cel mai mare comerciant privat de metale din lume și al doilea comerciant de petrol din lume – a sugerat un preț al carbonului de 250-300 de dolari pe tona de CO₂. Directorul general al Maersk, cea mai mare companie de transport maritim de containere din lume și cel mai mare operator de nave, sugerează că rezolvarea schimbărilor climatice în cadrul industriei ar costa aproximativ 6 cenți pe pereche de pantofi (4). Tehnologia cu emisii reduse de dioxid de carbon în acest sector este extrem de puțin dezvoltată. Cu toate acestea, un preț armonizat al carbonului în toate sectoarele va permite constructorilor, operatorilor și proprietarilor de nave să se decarbonizeze complet, motivându-i în același timp să implementeze soluții rapide (de exemplu, reducerea vitezei) pe măsură ce prețul carbonului crește progresiv.

EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Prezentarea generală a ETS

Pentru a începe discuțiile, Flora Marchioro, co-liderul proiectului GCE privind transportul rutier nepoluant, a prezentat o imagine de ansamblu a ETS: un sistem bazat pe piață, care creează stimulente economice pentru reducerea emisiilor, introdus în 2005. Acesta a vizat anumite industrii responsabile pentru 43% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE, cum ar fi industria prelucrătoare, producția de energie și transporturile. Până în prezent, ETS s-a adresat sectorului transporturilor în mod limitat, acoperind doar zborurile comerciale în cadrul Spațiului Economic European (5).



În fiecare etapă de revizuire a ETS, Comisia Europeană stabilește un plafon total al emisiilor pe care întreprinderile le pot produce în etapa respectivă. În prezent, ne aflăm în etapa a patra (2021-2030). Acest plafon este utilizat pentru a calcula numărul fix de cote emise în fiecare an. Aceste cote sunt fie alocate gratuit anumitor industrii, fie scoase la licitație.

Principala modalitate prin care ETS urmărește reducerea emisiilor este reducerea treptată a numărului fix de cote anuale, astfel încât emisiile să scadă în fiecare an. Întreprinderile trebuie să dețină suficiente cote pentru a-și acoperi emisiile.

În cazul în care o întreprindere nu deține suficiente cote în comparație cu nivelul său real de emisii, aceasta are trei opțiuni:

Să își reducă emisiile prin dezvoltarea unor metode de producție mai durabile.

Să cumpere mai multe cote de la alte companii sau prin licitație directă.

Să plătească o amendă de €100 pe fiecare tonă de CO₂ în exces.

EUROPEAN PARLIAMENT

YOUTH DIALOGUE

Acest lucru garantează că sistemul este rentabil: o companie care are cote suplimentare le poate vinde sau le poate păstra pentru anul următor. Ulterior, companiile care își reduc eficient emisiile sunt recompensate (vânzându-și permisele către "companiile înfometate" și primind înapoi prețul permisului). În acest fel, sistemul de comercializare permite reducerea emisiilor acolo unde este cel mai puțin costisitor să se facă acest lucru.

Deși ideea din spatele sistemului este logică, acesta nu a fost eficientă: abia în acest an am văzut o creștere serioasă a prețului pentru cote. Atât Jytte Guteland, cât și Silvia Modig au recunoscut acest lucru, afirmând că ETS oferă în prezent prea multe cote, ceea ce blochează decarbonizarea și sprijină industriile cele mai poluante. De asemenea, au fost de acord că ETS ar trebui să includă transportul maritim, deoarece acesta este în mare parte comercial și este puțin probabil să dezavantajeze în mod direct utilizatorii privați (care folosesc în principal transportul rutier). În ceea ce privește aviația, Silvia Modig a subliniat că cei care zboară frecvent sunt responsabili de majoritatea emisiilor și ar trebui să fie vizați mai mult decât cei care zboară rar. Ea a sugerat că, în combinație cu taxarea kerosenului, introducerea unui sistem în care, cu cât se zboară mai mult, cu atât se plătește mai mult, ar contribui la eforturile de decarbonizare. Având în vedere că aviația este o industrie utilizată în principal de consumatorii cu venituri ridicate, includerea acesteia în ETS este mai puțin probabil să îi dezavantajeze pe cei cu cele mai puține resurse financiare.



Toți deputații europeni au subliniat această dorință de a se asigura că ETS este echitabil. Cu toate acestea, Michael Bloss s-a întrebat dacă acest lucru este posibil. Dacă prețurile cresc din cauza ETS, cei mai puțin bogați vor avea de suferit mai mult dacă nu vor primi o compensație. Jytte Guteland a susținut că ETS trebuie să reflecte nevoile diferitelor state membre și să ofere un sistem de sprijin economic care să fie echitabil pentru statele membre și pentru toate categoriile de venituri.

De asemenea, Michael Bloss nu era sigur că ETS este cea mai bună modalitate de reducere a emisiilor: fiind un instrument axat pe piață, este mai dificil de implementat. Din punct de vedere istoric, creșterea prețurilor la emisiile de CO₂ nu a redus semnificativ emisiile. În timp ce ceilalți eurodeputați și-au exprimat îngrijorări similare, ei au afirmat că un ETS reformat ar putea fi un instrument util pentru a limita emisiile.

ETS și aviația

Coordonatorul pentru Mobilitate Curată al GCE, Nadine Mingers, a prezentat secțiunea referitoare la aviație, concentrându-se pe domeniul de aplicare limitat al ETS, care acoperă doar zborurile din interiorul SEE (interne). Emisiile de CO₂ provenite din industria aeronautică s-au dublat din 1990 – alimentate de zborurile pe distanțe lungi – ceea ce eclipsează emisiile din sectoarele care primesc adesea mai multă atenție politică, cum ar fi încălzirea centrală (6). Ulterior, Nadine Mingers a sugerat că principala problemă este faptul că, deși ETS stabilește un plafon pentru călătoriile în interiorul SEE, nu există o limită pentru cei mai mari vinovați: zborurile înspre și dinspre Europa.



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

Cu toate acestea, chiar și constrângerile privind călătoriile în interiorul SEE au fost împiedicate de un surplus istoric de cote. Astfel de surplusuri au fost puse în aplicare în primul rând ca răspuns la argumentul industriei conform căruia reguli mai stricte ar provoca scurgeri de dioxid de carbon: companiile și-ar muta operațiunile în străinătate, în țări cu măsuri climatice mai puțin ambițioase, pentru a-și reduce costurile de producție, ceea ce ar duce la o creștere generală a emisiilor. Cu toate acestea, Nadine Mingers a explicat că acest argument nu se aplică companiilor aeriene, deoarece sunt acoperite doar zborurile în interiorul SEE, care, evident, nu pot fi mutate în străinătate. Michael Bloss și Silvia Modig au fost de acord că scurgerile de dioxid de carbon nu reprezintă un risc atât de mare pe cât susține industria aviatică. Silvia Modig a subliniat faptul că, pentru aceste companii, nu se ia în considerare doar costul de producție, ci și prezența unei forțe de muncă calificate și a unei societăți stabile din punct de vedere politic, ambele oferite de UE.



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

EUROPEAN PARLIAMENT

YOUTH DIALOGUE

În acest an, organismul Națiunilor Unite pentru aviație va introduce Sistemul de Compensare și Reducere a Emisiilor de Dioxid de Carbon (CORSIA) (7). Acesta are ca scop coordonarea eforturilor internaționale de limitare a emisiilor și crearea unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial. Țările, nu și companiile, pot opta în mod voluntar pentru acest sistem până în 2027. Din păcate, multe probleme afectează acest nou sistem. În mod esențial, sistemul propune o ofertă extrem de mare de credite de compensare a emisiilor de dioxid de carbon ieftine (echivalentul a 1 euro). De asemenea, va lua în considerare reducerile de emisii care sunt deja calculate în cadrul măsurilor climatice ale altor state, ceea ce va duce la o dublă contabilizare a reducerilor de emisii, limitând eficacitatea sistemului (8). Prin urmare, Nadine Mingers a concluzionat că participarea ar slăbi obiectivele UE în materie de climă în general. În loc să aștepte ca ONU sau alte state să preia inițiativa, UE ar trebui să pună în aplicare măsuri eficiente și să îi determine pe ceilalți să o urmeze.

Participanții au fost de acord că ar trebui să se facă mai multe investiții în metode alternative de transport durabil, în special în transportul feroviar. În prezent, aviația este relativ ieftină pentru consumatori în comparație cu călătoriile cu trenul, dar acest lucru trebuie să se schimbe. Dacă călătoriile cu trenul vor deveni mai accesibile și mai extinse, Michael Bloss consideră că acest lucru va reprezenta un pas important în reducerea drastică a numărului de zboruri interne. Michael Bloss și Silvia Modig au evidențiat succesele istorice ale unor astfel de măsuri: noile linii de cale ferată între Köln și Frankfurt au oprit zborurile interne între aceste orașe; iar un nou sistem feroviar care leagă Malaga și Madrid a redus zborurile între acestea cu 70%. În plus, trenurile pot oferi o formă mai plăcută de călătorie rapidă, cu mai puțin timp de așteptare din cauza restricțiilor de securitate pentru clienți.

Cu toate acestea, Charlie Brocard a îndemnat la prudență, afirmând că o concentrare atât de mare asupra transportului feroviar rapid ar putea duce la o pierdere suplimentară a biodiversității, deoarece liniile de cale ferată vor trebui probabil să fie construite prin habitate naturale. În plus, Nadine Mingers a subliniat că, deși acesta ar fi un pas important, zborurile pe distanțe lungi nu vor fi luate în considerare prin creșterea investițiilor în transportul feroviar intra-UE.



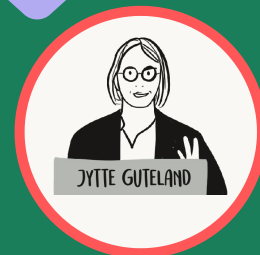
ETS și transportul maritim

În cele din urmă, Ruben Sansom, co-liderul de proiect al CGE pentru transportul feroviar, a prezentat secțiunea privind transportul maritim, subliniind necesitatea unor reglementări mai stricte pentru industria navală. Sectorul transportului maritim va reprezenta o cincime din toate emisiile globale în 2050, dacă sistemul actual rămâne același. Navele care sosesc în porturile SEE vor conduce, până în 2050, la o creștere de 86% a emisiilor maritime față de nivelurile din 1990 (9). Până în prezent, transportul maritim este singurul sector care nu s-a confruntat cu nicio măsură de reglementare pentru reducerea emisiilor în cadrul UE. Jytte Guteland a subliniat faptul că UE nu mai poate aștepta în această privință: schimbările climatice aduc deja fenomene meteorologice extreme și provoacă costuri umane și economice uriașe, afectând totodată și fauna; este o problemă care se întâmplă în prezent.

Atât Ruben Sansom, cât și Jytte Guteland au evidențiat ineficiența regimului de reglementare al Organizației Maritime Internaționale (OMI). Aceștia au fost de acord că, în loc să lase reglementarea în seama organismului ONU, UE trebuie să preia inițiativa. Ruben Sansom a declarat că, pentru a se asigura că societățile care poluează plătesc pentru emisiile lor, transportul maritim trebuie să fie inclus în sistemul ETS, ceea ce Parlamentul European a votat anul trecut cu o largă majoritate. Jytte Guteland a susținut că, în prezent, companiile nu plătesc suficient pentru emisiile lor.

Prețul bunurilor ar trebui să reflecte atât costul lor de mediu, cât și costul lor economic. Nu toți eurodeputații au fost de acord cu acest lucru; Michael Bloss preferă utilizarea politicilor de reglementare mai degrabă decât a subvențiilor pentru a stimula companiile. De exemplu, ar trebui să se impună limite asupra tipului de nave care pot acosta în porturile UE pentru a forța companiile să facă schimbări, mai degrabă decât să le stimuleze cu banii contribuabililor să facă aceste schimbări.

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



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

EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE



Unul dintre punctele promițătoare abordate în timpul discuției a fost noul Fond Pentru Oceane, propus de Catherine Chabaud și Jytte Guteland. Acest fond își propune să utilizeze jumătate din veniturile provenite din ETS maritim pentru a finanța cercetarea și dezvoltarea de soluții pentru decarbonizarea sectorului. Aceste măsuri vor include protecția, refacerea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine afectate de încălzirea globală, precum și abordarea schimbărilor climatice la scară mai largă în cadrul UE.

Catherine Chabaud a declarat că este esențial să se facă acest lucru prin promovarea mai multor tehnologii de decarbonizare și să se utilizeze tehnologii alternative pentru a îmbunătăți eficiența energetică a sectorului. Ruben Sansom a oferit un sprijin suplimentar, subliniind că, având în vedere că navele sunt în funcțiune timp de mulți ani, este esențial ca tehnologiile actuale utilizate în construcția lor să reflecte necesitatea de a reduce emisiile acestora.

Recomandări

EU ETS

- Eliminarea imediată a cotelor excedentare și gratuite.
- Cheltuirea în procent de 100% a veniturilor generate pentru tranziția climatică a UE (inclusiv fondurile pentru o tranziție echitabilă și pentru cercetare și inovare).
- Evitarea extinderii ETS la sectoare deja reglate de Regulamentul privind partajarea eforturilor și/sau de obiectivele naționale în materie de climă.

Maritim

- Acoperirea emisiilor generate de transportul maritim în cadrul sistemului UE de monitorizare, raportare și verificare (MRV) (inclusiv toate navele care fac escală în porturile europene, nu doar în interiorul SEE).
- Protejarea sistemului ETS împotriva escalelor portuare evazive (nave care acostează în porturi mai puțin reglementate din țările vecine UE pentru a beneficia de costuri mai mici) și a scurgerilor de dioxid de carbon ulterioare.
- Corelarea includerii transportului maritim în EU ETS cu alte evoluții politice, cum ar fi inițiativa FuelEU Maritime, pentru a coordona în mod eficient decarbonizarea sectorului.

Aviație

- Includerea aviației internaționale în actualul sistem ETS, mai degrabă decât ca parte a sistemului CORSIA.
- Eliminarea cotelor gratuite pentru companiile aeriene (în prezent, transportatorii primesc gratuit jumătate din certificatele de emisii).
- Adăugarea tuturor emisiilor din sectorul aviației în EU ETS (nu doar a celor din interiorul SEE, care reprezintă doar 5% din aviația mondială).

Procesul de elaborare a acestor recomandări

În principal, am formulat recomandările prin consultarea tinerilor, prin studierea rapoartelor științifice ale altor ONG-uri cu preocupări ecologice și prin întâlnirile pe care le-am avut cu specialiști din sectorul aviației și maritim de la Transport and Environment (T&E), un think tank care militează pentru un transport mai curat în Europa. Oportunitatea de a discuta cu deputații europeni despre problemele în cauză în timpul sesiunilor publice și private a fost, de asemenea, crucială pentru conturarea poziției noastre.

În concluzie, recomandările noastre își propun să contribuie la succesul viitoarei revizuirii a sistemului UE de comercializare a cotelor de emisii și, astfel, să ajute UE să își atingă obiectivele climatice pentru 2030 (și, respectiv, 2050). Scopul nostru este de a ne asigura că vocea tinerilor este prezentă în discuțiile privind sistemul UE de comercializare a cotelor de emisii și tranziția noastră către neutralitatea climatică.

Note finale

- (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'

Recunoaștere

Dialogul cu tinerii din Parlamentul European este o serie de trei evenimente între tineri și Parlamentul European în 2021. Acesta este organizat și coordonat de Generation Climate Europe, cu sprijinul operațional al Youth and Environment Europe. Este susținut în egală măsură de cele cinci grupuri politice principale din Parlamentul European: Verzii / Alianța Liberă Europeană; Stânga (GUE/NGL); Socialiștii și Democrații (S&D); Partidul Popular European (PPE); și Renew Europe.

Contribuabili

Coordonatori

Matthew Harris
Cillian Mc Ginnity

Contribuții

Sebastian Baciu
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

Publicat: August 2021

Designeri

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

Imagini

[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)

Traduceri de [Ambra Translations](#)

Desene de Fanny Didou (Sketching the Move)

Identitate vizuală proiectat Isabel Ruiz Abascal

Citare sugerată: 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