



EUROPEAN PARLIAMENT

YOUTH DIALOGUE

Европейская система торговли выбросами: Достаточно ли быстро мы движемся вперед



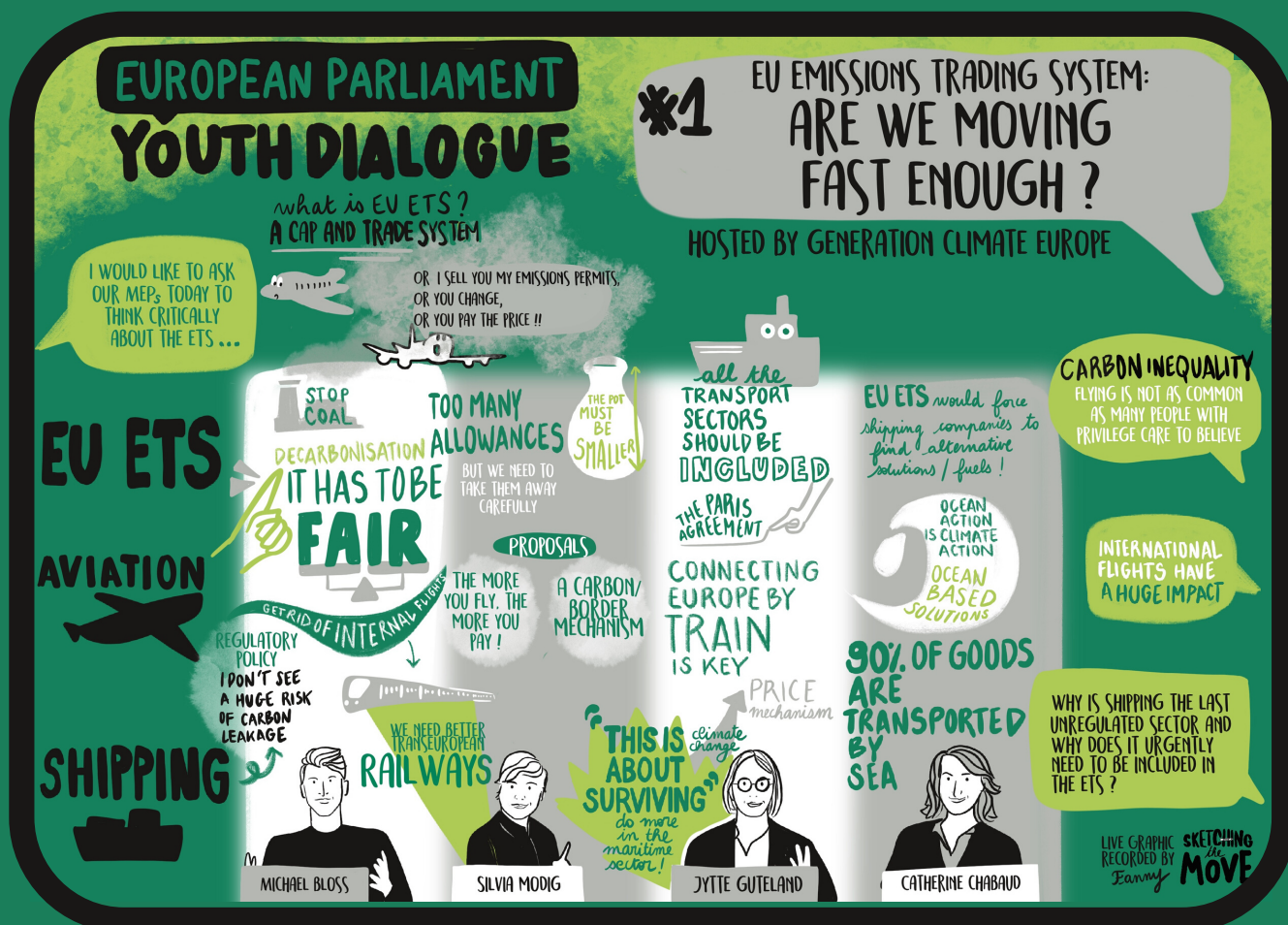
Опубликовано: август 2021

EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Введение

27 мая 2021 года в Европейском парламенте (EPYD) организацией Generation Climate Europe (GCE) был проведен первый молодежный диалог при участии четырех представителей Европарламента (MEP) от основных европейских политических групп, чтобы обсудить пересмотр Системы торговли выбросами (ETS). ETS — это экономический инструмент для максимально быстрого снижения выбросов, вынуждающий компании платить за каждый выбрасываемый в атмосферу килограмм CO₂. В настоящее время на него приходится порядка 45% выбросов парниковых газов по всей Европе.

Основанная в октябре 2019 года, GCE является крупнейшей коалицией молодежных сетей на европейском уровне, выступающей за более решительные действия ЕС в вопросах климата и окружающей среды. Мы объединяем крупнейшие европейские молодежные сети, представляющие более 460 национальных организаций из 47 стран, и собираем голоса более 20 миллионов молодых европейцев. Объединяя студентов, профсоюзы молодых работников, организации средних школ и университетов, а также экологические движения, GCE представляет собой инклюзивный форум, позволяющий молодежи участвовать в современных экологических дебатах.



Рисунки: Fanny Didou (Sketching the Move)

EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Участники

Для участия в обсуждениях к GCE присоединились четыре члена Европарламента: Майкл Блосс («Зеленые»); Йитте Гутеланд («Социалисты и демократы»); Сильвия Модиг («Левые»); Катрин Шабо («Обновление Европы»). В диалоге не смог принять участие ни один евродепутат от ЕНП. Модерировал его член правления GCE Чарли Брокар, а другие представители GCE — Дарио Панья, Флора Марчиоро, Надин Мингерс и Рубен Сансом — принимали активное участие в дискуссиях.

Фанни из Sketching the Move проводила визуальную запись дискуссии. Хотя мероприятие проводилось GCE, оно транслировалось в прямом эфире и было доступно для молодежи по всей Европе на нескольких платформах, а участники могли направлять свои вопросы для обсуждения.

Для просмотра встречи зарегистрировались более ста человек из 28 стран; по состоянию на 10 июня запись на Youtube и Facebook была просмотрена более 600 раз.



SILVIA MODIG



CATHERINE CHABAUD



JYTTE GUTELAND



MICHAEL BLOSS

Диалог

Обзор выбросов от авиации и судоходства

Соруководитель проекта GCE по железнодорожному транспорту Дарио Панья начал диалог с общего обзора состояния авиационного и судоходного секторов и того, почему важно сокращать выбросы парниковых газов в этих отраслях.



СВ настоящее время рейсы между ЕС и остальным миром не входят в ETS, в основном из-за требований отрасли и из-за того, что экономика многих стран Евросоюза зависит от доходов от туризма. В глобальном контексте Парижское соглашение исключает не связанное с CO₂ воздействие авиации, и поэтому вклад авиационного сектора в изменение климата зачастую недооценивается. Кроме того присутствует гонка по нисходящей: страны не желают устанавливать более высокие цены на местные авиалинии, поскольку пассажиры могут начать летать из соседних аэропортов. Однако если бы все страны Евросоюза согласились включить в ETS все рейсы, это стало бы эффективным способом как сокращения количества рейсов, так и ростом потока инвестиций в углеродно-нейтральную авиацию.

При обсуждении авиационного сектора важно учитывать углеродное неравенство. Несмотря на то, что с момента появления коммерческих авиалиний стоимость пассажирооборота на километр пути значительно снизилась, основной объем выбросов от полетов по-прежнему производится глобальной экономической элитой.

11%

в 2018 году только 11% населения планеты путешествовали воздушным транспортом, и только 4% совершали международные перелеты. (1)

лица, использующие частные самолеты, ответственны за очень высокий уровень выбросов, причем выброс от каждого частного полета примерно эквивалентен объему, выбрасываемому тысячей среднестатистических европейцев за тот же промежуток времени во всех сферах жизни (включая еду, жилье, наземный транспорт). (2)

EUROPEAN PARLIAMENT YOUTH DIALOGUE

Несмотря на относительно небольшое количество пользователей авиаперелетов, рейсы вносят значительный вклад в выбросы парниковых газов. Для побуждения ведущих эмитентов (и получателей квот) к сокращению числа полетов, повышение цен на билеты должно быть чрезвычайно высоким. Однако такая же цена за тонну углерода может иметь значительные экономические последствия для цен на основные услуги, такие как отопление, и следует проявлять осторожность с точки зрения социальных последствий подобной рыночной политики для граждан с меньшими доходами.



На сектор судоходства приходится порядка 80% мировой торговли и более 2% глобальных выбросов — больше, чем на всю Германию (3). Основными причинами роста объемов торговли являются:

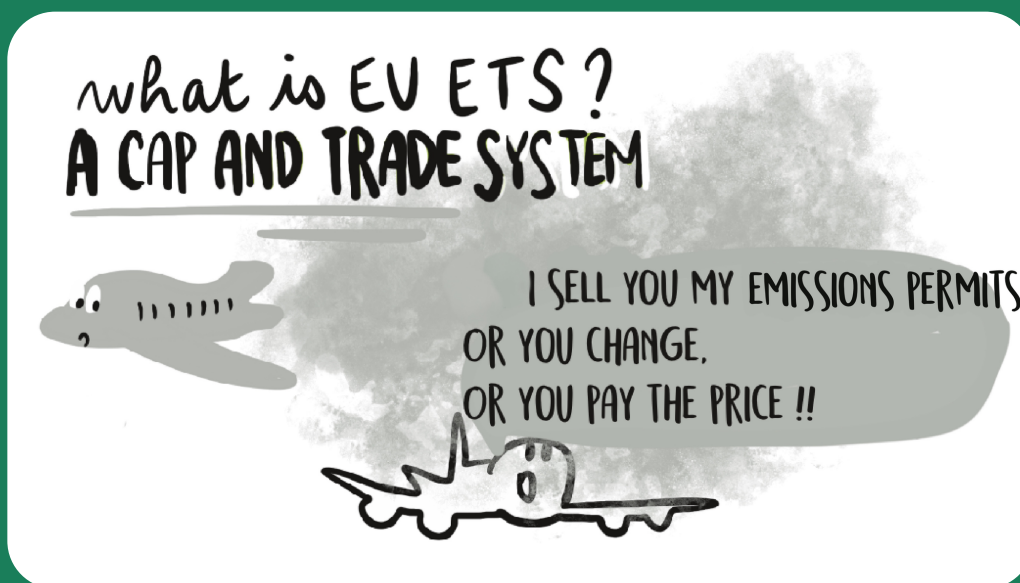
- рост экономик, ориентированных на экспорт;
- расширение внутриотраслевой торговли (торговля товарами в той же отрасли);
- усиление фрагментации цепочек поставок (части товаров производятся и продаются в разных странах).

Мотивированные угрозой будущего своих стран из-за повышения уровня моря, тихоокеанские государства Маршалловы острова и Соломоновы острова недавно призвали Международную морскую организацию ООН (IMO) ввести сбор на выбросы парниковых газов в размере 100 долларов за тонну. Текущая цель IMO — сокращение выбросов CO₂ на 70% и сокращение общих выбросов парниковых газов на 50% к 2050 году.

Ориентированные на инновации промышленные гиганты, в отличие от многих правительств, часто призывали к ужесточению правил морских перевозок. Исполнительный директор и руководитель отдела декарбонизации топлива компании Trafigura — крупнейшего в мире частного металлотрейдера и второго по величине нефтетрейдера — предложил установить цену на CO₂ в размере 250-300 долларов за тонну. Генеральный директор Maersk — крупнейшего в мире перевозчика контейнеров и оператора судов — считает, что решение проблемы изменения климата в отрасли будет стоить всего лишь около 6 центов за пару обуви (4). Низкоуглеродные технологии в этой отрасли развиты крайне слабо. Однако согласованная цена на углерод во всех секторах позволит строителям, операторам и владельцам судов полностью избавиться от углерода, одновременно стимулируя внедрение быстрых решений (например, снижение скоростей) по мере постепенного роста цен на углерод.

Обзор ETS

В начале дискуссии соруководитель проекта GCE по экологически чистому автотранспорту Флора Марчиоро представила обзор ETS: введенной в 2005 году рыночной системы, создающей экономические стимулы для сокращения выбросов. Система нацелена на определенные отрасли, на которые приходилось 43% всех выбросов парниковых газов в Евросоюзе: производство, выработка электроэнергии и транспорт. До сих пор ETS рассматривала транспортный сектор в ограниченном ключе, охватывая только коммерческие рейсы в пределах Европейской экономической зоны (5).



В каждой фазе пересмотра ETS Европейская комиссия устанавливает общий лимит на выбросы, которые компании могут производить на конкретном этапе. Сейчас мы находимся в **четвертой фазе (2021-2030 годы)**. Этот лимит используется для расчета фиксированного количества квот, выдаваемых ежегодно. Эти квоты либо выделяются бесплатно для определенных отраслей, либо продаются на аукционах.

Основным способом сокращения выбросов на вооружении ETS является ежегодное постепенное снижение фиксированного количества ежегодных квот. Компании должны иметь достаточное их количество, чтобы покрыть свои выбросы.

Если у компании недостаточно квот относительно фактическим уровнем выбросов, у нее есть три варианта действий:

Сократить выбросы за счет развития более экологичных способов производства.

Покупать дополнительные квоты у других компаний либо через прямые аукционы.

Платить штраф в размере €100 за каждую сверхнормативную тонну CO₂.

EUROPEAN PARLIAMENT

YOUTH DIALOGUE

Это обеспечивает экономическую эффективность системы: компания, у которой есть лишние квоты, может либо продать их, либо сохранить на следующий год. Впоследствии компании, эффективно сокращающие свои выбросы, получают вознаграждение (продавая свои разрешения «голодным компаниям» и возвращая стоимость разрешения). Таким образом, торговля позволяет сокращать выбросы там, где это обходится дешевле всего.

Хотя идея, лежащая в основе системы, имеет смысл, она оказалась неэффективной: только в этом году мы стали свидетелями серьезного роста цен на квоты. И Йитте Гутеланд, и Сильвия Модиг признали это, заявив, что в настоящее время ETS предоставляет слишком много квот, что тормозит декарбонизацию и поддерживает наиболее загрязняющие окружающую среду отрасли. Они также согласились, что в ETS следует включить судоходство, поскольку оно в основном имеет коммерческую основу и вряд ли напрямую поставит в невыгодное положение частных пользователей (которые в основном используют автотранспорт). Что касается авиации, Сильвия Модиг отметила, что на долю часто летающих пассажиров приходится большая часть выбросов и следует ориентироваться на них, а не на тех, кто летает редко. Она предположила, что в сочетании с налогом на керосин, введение системы, при которой чем больше человек летает, тем больше он платит, поможет усилиям по декарбонизации. Поскольку авиация — это отрасль, которой пользуются в основном потребители с высоким уровнем дохода, включение ее в ETS с меньшей вероятностью поставит в невыгодное положение менее обеспеченных граждан.



Все депутаты Европарламента подчеркнули стремление обеспечить справедливость ETS, однако Майкл Блосс усомнился в такой возможности. Если цены будут повышены из-за ETS, то люди с меньшим достатком, скорее всего, пострадают больше, если не получат какой-либо компенсации. Йитте Гутеланд заметила, что ETS должна отражать потребности различных стран-участниц и предлагать систему экономической поддержки, справедливую как для государств, так и групп населения с разными доходами.

Майкл Блосс также выразил сомнения в том, что ETS является лучшим способом снижения выбросов: поскольку это инструмент, ориентированный на рынок, его сложнее реализовать. Исторически сложилось так, что повышение цен на выбросы CO₂ не приводило к значительному снижению загрязнения. Хотя другие депутаты Европарламента выразили схожие опасения, они утверждали, что реформированная ETS может стать полезным инструментом ограничения выбросов.

ETS и авиация

Координатор GCE по Чистой Мобильности Надин Мингерс представляла раздел, посвященный авиации, уделив особое внимание ограниченности сферы действия ETS, которая охватывает только внутренние рейсы Европейской Экономической Зоны (ЕЭЗ). Выбросы CO₂ авиационной отрасли с 1990 года увеличились вдвое за счет дальних рейсов, что значительно превышает выбросы в секторах, привлекающих больше внимания политиков, таких как отопление (6). Впоследствии госпожа Мингерс предположила, что основная проблема заключается в том, что, хотя ETS ограничивает поездки внутри ЕЭЗ, ограничения на самых больших виновников — рейсы в и из Европы — отсутствуют.



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

Однако даже ограничения на поездки внутри ЕЭЗ были затруднены исторически сложившимся избытком квот. Подобные излишки были введены в основном как ответ на аргумент отрасли о том, что более строгие правила приведут к утечке углерода: чтобы снизить производственные затраты, компании перенесут свою деятельность за границу, в страны с менее амбициозными климатическими мерами, что приведет к росту выбросов в целом. В то же время, Надин Мингерс объяснила, что этот аргумент не применим к авиакомпаниям, поскольку под него попадают только рейсы внутри ЕЭЗ, которые, очевидно, не могут быть перенесены за границу. Майкл Блосс и Сильвия Модиг поддержали мнение о том, что утечка углерода не является таким большим риском, как утверждает авиационная промышленность. Госпожа Модиг подчеркнула, что для этих компаний учитывается не только стоимость производства, но и наличие квалифицированной рабочей силы и политически стабильного общества. ЕС предлагает и то и другое.



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

EUROPEAN PARLIAMENT

YOUTH DIALOGUE

В этом году орган ООН по авиации собирается ввести схему компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA), направленную на координацию международных усилий по ограничению выбросов и создание единых глобальных условий (7). Страны, а не компании, могут добровольно принять в ней участие до 2027 года. К сожалению, с новой схемой связано множество проблем. Критически важно, чтобы она обеспечивала переизбыток дешевых кредитов на компенсацию выбросов углерода (эквивалент 1 евро). Также схема будет учитывать сокращения выбросов, уже рассчитанных в рамках климатических мер других стран-участниц, что приведет к двойному учету сокращений, ограничивая тем самым эффективность схемы (8). Таким образом, Надин Мингерс пришла к выводу, что участие в программе ослабит климатические цели ЕС в целом. Вместо того, чтобы ждать инициативы от ООН или других государств, Евросоюз должен принять эффективные меры и подтолкнуть других следовать примеру.

Выступающие согласились с тем, что следует вкладывать больше средств в альтернативные устойчивые виды транспорта, особенно в железнодорожный. В настоящее время авиация обходится потребителям относительно недорого по сравнению с поездками на поезде, но эту ситуацию необходимо изменить. Майкл Блосс считает, что большая доступность и развитость железнодорожного транспорта станет важным шагом в резком сокращении количества внутренних перелетов. Господин Блосс и госпожа Модиг отметили исторические успехи подобных мер: новые железнодорожные линии между Кельном и Франкфуртом остановили внутренние перелеты между этими городами; новая система, связывающая Малагу и Мадрид, сократила перелеты между ними на 70%. Кроме того, поезда могут предложить более приятную форму быстрого путешествия с меньшим временем ожидания из-за ограничений безопасности пассажиров.

Однако Чарли призвал к осторожности, заявив, что столь пристальное внимание к скоростному железнодорожному транспорту может привести к дальнейшему снижению биоразнообразия, поскольку железнодорожные линии, скорее всего, придется прокладывать через естественные места обитания. Кроме того, Надин Мингерс отметила, что хотя это и будет важным шагом, дальние рейсы не будут учитываться за счет увеличения инвестиций в железнодорожные перевозки внутри Евросоюза.



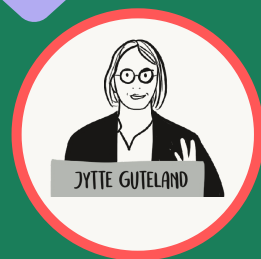
ETS и судоходство

Напоследок соруководитель проекта GCE по железнодорожному транспорту Рубен Сэнсом представил раздел, посвященный судоходству, подчеркнув необходимость более жесткого регулирования судоходной отрасли: если нынешняя система останется прежней, на судоходный сектор в 2050 году будет приходиться пятая часть всех глобальных выбросов. К этому времени морские выбросы в Евросоюзе (за счет судов, прибывающих в порты ЕЭЗ) вырастут на 86% по сравнению с 1990 годом (9). Пока что судоходство — единственный сектор в Евросоюзе, не подвергшийся какими-либо мерам по снижению выбросов. Йитте Гутеланд подчеркнула, что более откладывать этот вопрос невозможно: изменение климата уже вызывает экстремальные погодные условия и приводит к огромным человеческим и экономическим потерям, наносит урон дикой природе. Это проблема не будущего, а настоящего.

И Рубен Сансом, и Йитте Гутеланд подчеркнули неэффективность режима регулирования ИМО. Они согласились с тем, что вместо того, чтобы оставлять регулирование на откуп органу ООН, Евросоюз должен взять регулирование этой отрасли в свои руки. Господин Сансом заявил, что для обеспечения того, чтобы компании, загрязняющие окружающую среду, платили за свои выбросы, судоходство должно быть включено в ETS, за что в прошлом году Европарламент проголосовал подавляющим большинством голосов. Госпожа Гутеланд заявила, что в настоящее время компании платят за свои выбросы недостаточно: цена товаров должна отражать их экологические издержки, равно как и экономическую стоимость.

Не все депутаты Европарламента согласились с этим: Майкл Блосс предпочитает использовать для стимулирования компаний политику регулирования, а не субсидирование. Например, стоит вводить ограничения на типы судов, которые могут швартоваться в портах Евросоюза, вынуждая тем самым компании вносить изменения, а не стимулировать их деньгами налогоплательщиков.

"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



Одним из перспективных вопросов, затронутых во время дискуссии, стал недавно предложенный Океанический фонд — идея, выдвинутая Катрин Шабо и Йитте Гутеланд. Цель фонда — использование половины доходов от морской ETS для финансирования исследований и разработок решений по декарбонизации отрасли. Меры будут включать защиту, восстановление и более эффективное управление морскими экосистемами, затронутыми глобальным потеплением, а также более обширную борьбу с изменением климата в пределах Евросоюза.

Катрин Шабо заявила, что для этого крайне важно продвигать ноу-хау по декарбонизации и использовать альтернативные технологии для повышения энергоэффективности отрасли. Рубен Сансом предложил оказать дополнительную поддержку, отметив, что, поскольку суда эксплуатируются в течение многих лет, крайне важно, чтобы современные технологии, используемые при судостроительстве, отражали необходимость снижения выбросов.

Рекомендации

ETS Евросоюза

- немедленно прекратить действие избыточных и бесплатных надбавок;
- тратить 100% полученных доходов на изменение климата в Евросоюзе (включая фонды «справедливого перехода», исследования и инновации);
- избегать распространения ETS на сектора, уже охваченные Положением о распределении усилий и/или национальными климатическими целями.

Морской транспорт

- охват выбросов от судоходства по схеме «мониторинг-отчет-верификация» (MRV), учитывая все суда, заходящие во все европейские порты, а не только внутри ЕЭЗ;
- надежность ETS против «уклончивых» заходов в порты (суда швартуются в менее регулируемых портах соседних с Евросоюзом стран для снижения затрат) и последующей утечки углерода;
- связь включения судоходства в ETS Евросоюза с другими изменениями в политике, такими как инициатива FuelEU Maritime для эффективной координации декарбонизации сектора.

Авиация

- включение международной авиации в текущую схему ETS, а не как часть схемы CORSIA;
- отмена бесплатных квот для авиакомпаний (в настоящее время перевозчики получают половину разрешений на выбросы бесплатно);
- обеспечение того, чтобы ETS Евросоюза охватывала все авиационные выбросы (не только внутри ЕЭЗ, которые составляют всего 5% от мировой авиации).

Процесс разработки данных рекомендаций

В первую очередь мы сформулировали наши рекомендации, консультируясь с молодежью, изучая научные доклады других экологически сознательных НПО и проводя встречи со специалистами в авиационном и морском секторах организации «Транспорт и окружающая среда» (T&E) — аналитического центра, выступающего за более чистый транспорт в Европе. Также решающую роль в уточнении нашей позиции сыграла возможность обсудить обозначенные вопросы с депутатами Европарламента в ходе открытых и закрытых заседаний.

Подводя итог, наши рекомендации направлены на то, чтобы помочь способствовать успеху пересмотра системы торговли выбросами и тем самым помочь Евросоюзу достичь своих климатических целей на 2030 год (и 2050 год соответственно). Наша цель — способствовать тому, чтобы в ходе обсуждений Системы торговли выбросами Евросоюза был услышан голос молодежи и обеспечить переход к климатическому нейтралитету.

Сноски

- (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'

Благодарность

Молодежный диалог Европарламента — это серия из трех мероприятий, проводимых между молодежью и Европарламентом в 2021 году. Диалог организован и координируется организацией Generation Climate Europe при операционной поддержке Youth and Environment Europe. Его в равной степени поддерживают пять основных политических групп в Европарламенте: Зеленые/Европейский свободный альянс, Левые (GUE/NGL), Социалисты и демократы (S&D), Европейская народная партия (EPP) и Renew Europe.

Авторы

Координаторы

Matthew Harris
Cillian Mc Ginnity

участники

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

Опубликовано: август 2021

Дизайнеров

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

Изображения

[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)

Переводы: [Ambra Translations](#)

Рисунки: Fanny Didou (Sketching the Move)

Дизайнер визуальной идентификации: Isabel Ruiz Abascal

Предлагаемое цитирование: 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