

e-ISSN:2587-2168

Year: 2023
Vol: 9 Issue: 50
pp 1206-1212Article ID
69927
Arrival
09 May 2023
Published
28 June 2023**DOI NUMBER**<http://dx.doi.org/10.29228/ideas.69927>**How to Cite This Article**Ural, B. (2023). "Avrupa Birliği Politikalarında Yeşil Anlaşma Süreci ve Otomotiv Sektörüne Etkisi", *International Journal of Disciplines Economics & Administrative Sciences Studies*, (e-ISSN:2587-2168), Vol:9, Issue:50; pp: 1206-1212International Journal of Disciplines
Economics & Administrative Sciences
Studies is licensed under a Creative
Commons Attribution-NonCommercial
4.0 International License.**Avrupa Birliği Politikalarında Yeşil Anlaşma Süreci ve Otomotiv Sektörüne Etkisi****The Green Deal Process in European Union Policies and Its Effect on The Automotive Industry**Büşra Ural¹ ¹ Yüksek Lisans (Öğrenci), Kocaeli Üniversitesi, Avrupa Birliği Siyaseti ve Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı, Kocaeli, Türkiye**ÖZET**

Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen, 2050 yılına kadar Avrupa'yı iklim açısından nötr hale getirecek bir Avrupa Yeşil Anlaşması önerme sözü vererek iklim değişikliğini birinci öncelik haline getirmiştir. Toplum tarihinde ilk kez önerilen bu plan devrimci, stratejik ve yasal bir plan olup, Avrupa ekonomisi ve toplumu üzerinde önemli bir etkiye sahip olacaktır.

Bu anlaşma, 2050 yılına kadar Avrupa Birliği'ni iklim nötr hale getirmek amacıyla karbondan arındırma ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı hedefleyen bir önlemler paketidir. Böylece Avrupa'nın önümüzdeki on yıllarda klasik enerjiyi terk etmesini ve tamamen temiz enerjiye geçmesini hedeflemektedir. İklim nötr hedefine ulaşılması için Birlik tarafından birtakım önlemler alınması planlanmıştır

Anahtar Kelimeler: Yeşil Teori, Otomotiv Sektörü, Avrupa Birliği, Çevre Politikası, Avrupa Yeşil Anlaşması

ABSTRACT

Ursula von der Leyen, President of the European Commission, made climate change a top priority by promising to propose a European Green Deal that would make Europe climate neutral by 2050. This plan, proposed for the first time in the history of the Community, is a revolutionary, strategic and legal plan and will have a significant impact on the European economy and society.

This agreement is a package of measures aimed at decarbonisation and sustainable economic development in order to make the European Union climate neutral by 2050. Thus, it aims for Europe to abandon classical energy and switch to clean energy in the next decades. Some measures are taken by the Union in order to reach the climate neutral target.

Keywords: Green theory, Automotive Industry, European Union, Environmental Policy, European Green Deal

1. GİRİŞ

Yeryüzünün, iklim değişikliği, çevre kirliliği gibi sorunlarla karşı karşıya kalması genel anlamda bu soruna uluslararası ya da ulusüstü bir yaklaşımla çözüm bulunması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu anlamda, Birleşmiş Milletler'in yanı sıra kendi içerisinde yaptığı politikalar ile bu tür sorunlara duyarsız kalmayıp yeni düzenlemeler ortaya çıkararak bir diğer önemli aktör Avrupa Birliği olmuştur. Bu bağlamda, Avrupa Birliği (AB), Birlik içerisinde bağlayıcılığı bulunan ya da öneri mahiyetinde birtakım önlemler açıklamaktadır. Bu açıklamalar neticesinde Birlik içerisinde iklim krizi sebebiyle karşı karşıya gelinecek sorunlar için birtakım önlemler alınması planlanmıştır.

Avrupa Birliği, iklim değişikliğiyle mücadele politikaları ile uzun süredir öncü bir rol üstlenmiştir. 1992 yılında bir iklim değişikliği stratejisi benimsemiş ve 1996'da küresel ısınmayı sanayi öncesi seviyelerin üzerinde 2 santigrat derece ile sınırlandırma hedefini onaylamıştır. 2001 yılında AB, Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nin geri çekilmesine rağmen Kyoto Protokolü'nün yürürlüğe girmesi için yeterince destekçiyi yanına alarak iklim değişikliğiyle mücadelede uluslararası lider olarak kimliğini güçlendirmiştir. İddialı iç politikalar ise, AB'nin küresel rolünü desteklemiştir. 2005 yılında AB, dünyanın en önemli sera gazı emisyonları ticaret planı ve iklim politikasının en önemli adımı olan Emisyon Ticareti Planını (ETS) başlatmıştır. İki yıl sonra, 20-20-20'yi içeren kapsamlı bir iklim yasama paketini kabul etmiştir. Kopenhag'daki 2009 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nda, uluslararası toplum, sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması konusunda küresel bir anlaşma sağlayamamıştır. Bununla birlikte, AB, yerel iklim hedeflerini sürdürmeye devam etmiş ve 2030 için yenilerini hazırlamıştır.

Aralık 2015 tarihine baktığımızda Paris İklim Anlaşması, AB diplomasisi için bir başarı olarak görülmektedir ve Birliği emisyon azaltma, yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği hedeflerini yukarı doğru revize etmeye teşvik etmiştir. Aralık 2019'da görevine başlayan Ursula von der Leyen'in başkanlık ettiği Avrupa Komisyonu, enerji geçişini ana hedeflerinden biri haline getirdi ve bir 'Avrupa Yeşil Anlaşması'nı izleyeceğini duyurdu. Yeşil

Anlaşma, Komisyon'un 2020'den itibaren yasal teklifler ve stratejiler geliştirmeye devam edeceği temel alınarak gündeme oturmuştur.

Bu çalışma ile, Yeşil Anlaşma sürecinin nasıl başladığı, Birlik'in hangi adımları attığı ve günümüzde özellikle otomotiv sektöründe geline noktalar ele alınmış olacaktır.

2. YEŞİL TEORİ

Günümüzde önemi artmaya başlayan çevre sorunları ve insanların sanayi üretimini artırma yönündeki çalışmaları, iklim değişikliği ve etkileri konusunda ne yapılması gerektiği yönünde farklı fikirleri de ortaya çıkarmıştır. 1990'lardan beri yaşanan gelişmelerle birlikte çevreye duyarlılığın artması, Avrupa öncülüğünde bölgesel ve küresel seviyede Yeşil partilerin oy ağırlıklarının artmasına da neden olmuştur (Mutlu ve Zenginoğlu, 2020: 462). Buradan yola çıkarak Yeşil partiler çevre duyarlılığını daha da artırmaya yönelik politikalarını geliştirmeye başlamış ve bu durumu yayma amacıyla hareket etmişlerdir. 1970'lerin başından itibaren Birlik'in kurumsal anlamda çeşitli adımlar atmaya çalıştığı gözlemlenmektedir (Ultan, 2017b:39).

1972'de Stockholm'de yapılan konferans ile "Birleşmiş Milletler Çevre Programı" (UNEP) kabul edilmiştir. Topluluk 1972 yılında toplanan Paris Zirvesi'nde bir çevre politikası belirleme gerekliliğini vurgulamıştır. Çevre Eylem Programları da 1973 yılından oluşturulmuştur. Bu bağlamda, 1973-1976 yıllarını kapsayan Birinci Çevre Eylem Programı bu basamağın ilk önemli adımını teşkil etmektedir. Bu dönemde çevre politikası ile ilgili görülen en önemli gelişmelerden biri de atık politikasıdır. Çünkü Avrupa Birliği'nce 1975 yılında kabul edilen Atık Yönergesi de Avrupa Birliği katı atık politikasının yönlendiricilerindedir. Bu yönergede 1991 yılı sonunda ve 1996 yılı ortalarında iki kez değişiklik yapılmıştır (Mutlu ve Zenginoğlu, 2020: 464). Bu yönerge, ileride gündem olacak olan otomotiv ve lojistik sektörlerindeki atıklar ile ilgili de yön verici olacaktır.

2.1. Avrupa Yeşil Anlaşması

Ursula von der Leyen başkanlığındaki Avrupa Komisyonu, Aralık 2019'da göreve başlamış ve bu tarihten itibaren iklim politikasını en önemli öncelik olarak ilan etmiştir. Retorik düzeyde, bu durum, Yeni Komisyonu, 2014 Ukrayna krizi ve Rusya ile gerilimin ardından arz güvenliğine daha güçlü vurgu yapan önceki Komisyon'dan bir noktada ayırmıştır (Ultan, 2017a:83). İklim politikasının önceliklendirilmesine çeşitli faktörlerin katkıda bulunduğu muhtemeldir. İklim krizi, tekrarlanan rekor düzeydeki yüksek yaz ve kış sıcaklıkları, buzulların erimesi ve 2018-2019 yıllarında İsveç, Sibiryaya ve Avustralya'daki feci orman yangınları gibi son derece medyatik olan olayların etkisiyle önemini artırmıştır. Avrupa'da, iklim değişikliğiyle ilgili artan endişeler, 2019 Avrupa seçimlerinde Yeşil partilere verilen güçlü seçim desteğinin yanı sıra "Fridays for Future" veya "Youth Strike for Climate" gibi hareketlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Dahası, ABD'deki Donald Trump ve Brezilya'daki Jair Bolsonaro gibi iklim değişikliğini reddedenlerin iktidara yükselmesi, Paris İklim Anlaşması'nda da belirtildiği gibi, iklim değişikliğiyle mücadelede küresel iş birliğini ölümcül bir şekilde baltalanması riskini ortaya çıkarmıştır. Tüm bu faktörler, Von der Leyen Komisyonu'nu inisiyatif almaya ve Birliğin küresel iklim eylemindeki profilini daha da güçlendirmeye teşvik etmiştir (Siddi, 2020:6).

AB, iş ve katma değer yaratma, Avrupa değer zincirlerinin kurulması, gelişmiş bir ticaret dengesi ve sosyo-ekonomik katılım açısından yeniliği ve daha iyi fırsatları ortaya çıkarmak için yeni ekonomik kalkınma modellerine ihtiyaç duymuştur. Bu durumun küresel bir boyutu da bulunmaktadır: AB, diğer büyük oyunculara göre jeo-ekonomik konumunu ancak yenilikçi ekonomik sektörlerde liderliği hedefleyerek güçlendirebilirdi. AB'de emek ve enerji maliyetleri daha yüksek olduğundan ve Birliğin erken teknolojik avantajı bazı durumlarda ortadan kalktığından, geleneksel sektörlerde rekabet daha da zorlaşmaktadır. Avrupa Yeşil Anlaşması uzun vadeli bir vizyondur, ancak özellikle enerji geçişinde çok sayıda ilerleme kaydedilmiş olması sayesinde kısa vadede fırsatlar yaratacağı düşünülmektedir (Margherita vd., 2020:5). Buradan yola çıkarak ortaya çıkan fırsatlara toplum bilinçlemesinin artması ve gelişen politikalarında destek sağladığı görülmektedir.

2.2. İklim Kanunu Taslağı

Avrupa Komisyonu, 2050 yılına kadar iklim tarafsızlığının nasıl sağlanacağına dair net bir vizyon ortaya koymaya çalışmıştır (Ultan, 2020:352). Bu vizyon, AB'nin 2020'nin başlarında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne sunduğu uzun vadeli stratejisinin temelini oluşturmuştur. Komisyon, etkili ve adil bir geçiş için koşulları açıkça ortaya koymak, yatırımcılar için öngörülebilirlik sağlamak ve geçişin geri döndürülemez olmasını sağlamak için Mart 2020'ye kadar ilk Avrupa "İklim Yasasını" önermeyi hedeflemiştir. İklim Yasası aynı zamanda tüm AB politikalarının iklim tarafsızlık hedefine katkıda bulunmasını ve tüm sektörlerin üzerine düşeni yapmasını sağlamayı hedeflemektedir (European Commission, 2019).

İstenilen hedeflere ulaşılması için, ekonomi dahil tüm sektörlerin harekete geçmesi gerekmektedir:

- ✓ Çevre dostu teknolojilere yatırım yapmak
- ✓ İnovasyon için endüstriyi desteklemek
- ✓ Daha temiz, daha ucuz, daha sağlıklı özel ve toplu taşıma araçları sunmak
- ✓ Enerji sektörünün karbondan arındırılması
- ✓ Binaların daha enerji verimli olmasını sağlamak
- ✓ Küresel çevre standartlarını iyileştirmek için ortaklarla çalışmak (European Commission, 2020).

Komisyondun diğ er yandan, 2021 yılı haziran ayına kadar, ek sera gazı emisyon düşürümü için politika araçlarını inceleyerek gerekmesi durumunda değışiklik yapmayı önermesi beklenmiştir (Uludağ İhracatçılar Birliğı, 2020). Ancak bu önerinin yeterliliğı tartışma konusu olmuştur.

Aslında amaç en erken 2050 yılına kadar, insan faaliyetlerinden (fosil yakıtların yakılması ve ormanların – yeşil alanların yok edilmesi) kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarının doğal ve yapay karbon yutaklarının emme kapasitesini aşmamasını sağlamaktır. Günümüzde %86'sı fosil yakıtların kullanılmasından ve %14'ü ormanların yok edilmesinden kaynaklanan insan kaynaklı CO2 emisyonlarının yalnızca %29'u ormanlar tarafından, %23'ü denizler ve okyanuslar tarafından emilmektedir. Geri kalan emisyonların %48'i, atmosferin alt katmanlarına yerleşerek sera etkisini körüklemektedir. Paris Anlaşması'nın imzacısı olarak Avrupa Birliğı, 2050'de pratikte karbon nötrlüğüne imza attı ve üye devletlerinin birçoğı bunu ulusal iklim stratejilerine açıkça dahil etti (örneğin Fransa). Yenilik, “2050'ye kadar” (yani en geç 2050'de) karbon nötrlüğüne ulaşmayı hedeflemesidir; bu hedef, Yeşil Anlaşma'nın ilk somut önlemi olan Mart 2020'de benzeri görülmemiş bir “Avrupa İklim Yasası'nın kabul edilmesi” hakkında bilgi verecek bir hedefdir” (Elói, 2020:3).

2.3. Finansal Yardım

Avrupa Yeşil Anlaşması, esasen, bazı çevrelerde ekonomik krizin patlak vermesinden önce zaten masada olan bir “kurtarma planı” olarak görülmekteydi. Avrupa Yeşil Anlaşması etrafındaki siyasi bağlam, geçtiğimiz aylar ve yıllarda büyük dönüşümler geçirmiştir. Aralık 2019 ile 2020 baharı arasında, AB'nin Avrupa Yeşil Anlaşması'na yeterli mali kaynak (2030'a kadar 1 trilyon Euro) bağışlama konusundaki siyasi kabiliyeti kesin olarak tüm çevrelerce kabul edilmektedir. Üye devletler arasında Avrupa Ekonomik önlemlerine ilişkin müzakereler ara ara devam ettiğı için anlaşmazlıklar ortaya çıkarken, Mayıs 2020'de Komisyon tarafından sunulan kurtarma planı, yeşil geçiş için sürece hizmet etmektedir. Bu durum, son zamanlarda açıklanan kurtarma planını uygulamak için önemli bir araç haline gelebilecektir ve karşılığında COVID-19 için harekete geçirilen mali çabadan yararlanabilecek bir Avrupa Yeşil Anlaşması için büyük umut vaat etmektedir. Kurtarma planı, “Next Generation EU” ve 2021'den 2027'ye kadar devam etmesi öngörülen AB bütçesinde planlanan bir artış olan Çok Yıllı Mali Çerçeve'nin etrafında dönmektedir (Margherita vd., 2020:6).

AB, 2020'de 2021-2027 dönemi için toplam büyüklüğü 1074,3 milyar Euro olan bütçesini – bir diğ er değışle Çok Yıllı Mali Çerçeveyi (MFF)- kabul etmiştir. Buna ek olarak AB, 2020'de 2021-2023 için 750 milyar Euro'luk ek kaynakla Yeni Nesil AB (NGEU) adlı kendi COVID-19 sonrası kurtarma fonunu kurmuştur. Böylece paketin tamamı yaklaşık 1,8 trilyon Euro tutarındadır. AB, MFF harcamalarının yüzde 30'unu ve NGEU harcamalarının yüzde 37'sini iklim eylemine ayırma sözü vermiştir. Bu durum, 2021 ile 2027 arasında yeşil geçiş için yaklaşık 600 milyar Euro 'taze' AB kaynağının kullanıma sunulacağı anlamına gelmektedir. Elbette bu parayla ilgili birçok talep vardır, ancak AB, iklim eylemi için ayrılan kaynakların yüzde 10'unu -yani neredeyse 60 milyar Euro- Avrupa Yeşil Mutabakatı'nı komşu ülkeler ve ötesine uluslararası hale getirmek için ayırmayı kabul edebileceğini ifade etmiştir. Ortak ülkelerde sürdürülebilir enerji projeleri için hibeler, krediler ve garantiler sağlanmasını gerektiren böyle bir yaklaşım, AB komşusu ve gelişmekte olan ülkelerdeki Avrupa ülkelerinden daha düşük marjinal emisyon azaltma maliyetlerine sahip olduğundan, küresel iklim hedeflerine daha verimli bir şekilde ulaşılmasına yardımcı olacaktır. İkincisi, AB endüstrisinin yeni, hızla büyüyen pazarlara girmesine yardımcı olacağı düşünülmektedir -bunun da zorlu bir AB yeşil endüstrisine dönüşecek politika aracı olduğu görüşü ortaya çıkmaktadır-. Üçüncüsü, AB'nin ortak ülkelerinde (ve en önemlisi petrol ve gaz üreten ülkelerde) ekonomik kalkınmaya ve çeşitlenmeye yardımcı olacak ve AB için paha biçilmez bir dış politika temettü sağlayacaktır. (Leonard, 2021:3).

Bu süreçte, mali desteklerle ilgili birtakım eleştirilerde ortaya çıkmıştır. Avrupa Yeşil Anlaşması, özel yatırımları bir kenara bırakarak kamu parasını kullanma (Juncker Planı ile aynı doğrultuda finansmanı kullanma) ve önemli ölçüde daha fazla bütçeyi kullanılabilir hale getirmek yerine fonları diğ er müdahale alanlarından bu alana yönlendirme yaklaşımı ile ilgilidir. Diğ er yandan bu eleştiri, kurtarma planlarının

açıklanmasından önce yapılmıştır. Yatırımın 2030 iklim ve enerji hedeflerini karşılaması gerektiğinin de altı çizilmiştir (Maurits vd., 2020:3).

3. 2020-2030 İKLİM VE ENERJİ POLİTİKASI ÇERÇEVELERİ

Avrupa'yı 2050 yılına kadar iklim açısından nötr hale getirmek için Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın tek bir ana hedefi takip etmesi gerekmektedir. O da AB'de enerjinin üretilme ve tüketilme şeklini yeniden şekillendirmektir. Ekonomi genelinde enerji üretimi ve kullanımı, AB'nin sera gazı emisyonlarının yüzde 75'inden fazlasını oluşturmaktadır (Ultan ve Saygın, 2022:90). AB enerji sisteminin neredeyse dörtte üçü fosil yakıtlara dayanmaktadır. Petrol, AB enerji karışımına (yüzde 34,8'lik bir payla) hakim durumdadır, ardından doğal gaz (yüzde 23,8) ve kömür (yüzde 13,6) gelmektedir. Yenilenebilir enerji kaynaklarının payı artmakta ancak rolleri sınırlı kalmaktadır (yüzde 13,9), diğer yandan nükleer enerji de benzer şekildedir (yüzde 12,6). Avrupa Yeşil Anlaşması'nın başarılı olması halinde, bu durum 2050 yılına kadar tamamen değişecektir. Ancak değişimin kademeli olması öngörülmektedir. Avrupa Komisyonu projeksiyonlarına göre, fosil yakıtlar 2030'da AB'nin enerjisinin yaklaşık yarısını sağlamaya devam edecektir. Ancak fosil yakıtlar yoğunlukları göz önüne alındığında kirlilik açısından farklılık göstermektedir. Enerji karışımındaki en kirlitici unsur olan kömür kullanımının 2030 yılına kadar önemli ölçüde azaltılması gerekirken, petrol ve özellikle doğal gaz daha sonra aşamalı olarak kullanımdan kaldırılabilir. Petrol ve gazdaki değişimin çoğu 2030 ile 2050 arasında gerçekleşecektir. Bu zaman çerçevesi içinde, petrolün neredeyse tamamen kullanımdan kaldırılması beklenirken, AB enerji çeşitliliğinde doğal gazın yalnızca onda biri kadar 2050 hedeflerine katkıda bulunulacağı düşünülmektedir (Leonard, 2021:3).

AB iklim ve enerji yönetişimi, aşağıdakilerle ilgili üç ana başlık hedefi etrafında yapılandırılmıştır.

- i. 1990 yılı seviyelerinden bir sera gazı (GHG) emisyon azaltımı,
- ii. nihai enerji tüketiminde yenilenebilir enerjinin payı,
- iii. enerji verimliliğinde bir gelişme

2020 yılında, üç ana hedefin her biri için AB düzeyinde ulaşılmaması planlanan hedef % 20'dir. Sera gazı azaltımı ve yenilenebilir enerji hedefleri üye devletler için bağlayıcıdır, enerji verimliliği hedefi ise, yalnızca gösterge niteliğindedir. Genel olarak, ETS (Emisyon Ticaret Sistemi) enerji ve ısı üretimi, enerji yoğun endüstri ve havacılık sektöründeki sera gazı emisyonlarını azaltmayı amaçlamaktadır. Başta ulaşım (havacılık hariç), binalar, tarım ve atık olmak üzere, ETS kapsamına girmeyen çoğu sektörde sera gazı azaltımına gitmektedir. Bu bağlamda 2030 Çerçevesi, 2020 hedeflerine dayanmakta ve bunları daha da geliştirmektedir. Sera gazı emisyon azaltma hedefi, 1990 yılı seviyelerine kıyasla en az %40'a yükseltilmiştir. Yenilenebilir enerjiler için hedef Birlik düzeyinde bağlayıcıdır, ancak 2020 Çerçevesinin aksine, her üye devlet için bağlayıcı hedefler artık belirtilmemiştir. Enerji verimliliği hedefi gösterge niteliğindedir (Siddi, 2020:5).

3.1. Taksonomi

AB'nin 2030 iklim ve enerji hedeflerini karşılamak ve Avrupa Yeşil Anlaşması hedeflerine ulaşmak için, yatırımları sürdürülebilir proje ve faaliyetlere yönlendirmesi esastır. Bu nedenle, sürdürülebilir büyümenin finansmanı ile ilgili eylem planı, sürdürülebilir ekonomik faaliyetler için ortak bir sınıflandırma sistemi veya bir "AB taksonomisi" yaratılmasını gerekli kılmıştır.

AB taksonomisi, çevresel olarak sürdürülebilir ekonomik faaliyetlerin bir listesini oluşturan bir sınıflandırma sistemidir. AB taksonomisi, sürdürülebilir yatırımları büyütme ve Avrupa Yeşil Anlaşmasını uygulamak için önemli bir kolaylaştırıcıdır. Özellikle, ekonomik faaliyetlerin çevresel olarak sürdürülebilir olarak değerlendirilebileceği şirketlere, yatırımcılara ve politika yapıcılara uygun tanımlar sağlayarak, yatırımcılar için güvenlik yaratması, şirketlerin geçiş planlamasına yardımcı olması, pazar bölünmesini azaltması ve nihayetinde genel olarak yardımcı olması beklenmektedir (European Commission, 2020 b).

AB taksonomisinin içeriği aşağıdaki altı çevresel hedefe dayanmaktadır:

- ✓ İklim koruması
- ✓ İklim Değişikliğine Uyum
- ✓ Su ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve korunması
- ✓ Döngüsel ekonomiye geçiş
- ✓ Kirliliği önlemek ve azaltmak

- ✓ Biyoçeşitlilik ve ekosistemlerin korunması ve restorasyonu (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen, 2020).

Sera gazı emisyonlarını fiyatlandırırken kilit soru, her emisyon biriminin (tipik olarak bir ton karbondioksitin sera gazı eşdeğeri olarak ifade edilir) aynı fiyata mı sahip olması gerektiği veya farklı sektörlerdeki ve/veya farklı ülkelerdeki fiyatların aynı olmasına izin verilip verilmeyeceğidir. Halihazırda Avrupa'da hibrit bir sistem kullanılmaktadır.

AB ETS kapsamına giren büyük endüstriyel yayıcılardan (enerji jeneratörleri de dahil olmak üzere) kaynaklanan sera gazı emisyonları, Avrupa çapında tek bir fiyata sahipken, ısıtma veya karayolu taşımacılığı gibi diğer emisyonlar farklı kategorilerde yer almaktadır. Ancak, tüm sektörler ve ülkeler için tek bir karbon fiyatı ekonomik olarak verimli olmakla birlikte, önemli dağıtımsal etkiler anlamına gelmektedir. Örnek vermek gerekirse aşağıdaki iki örneğe bakabiliriz:

1.Karbon nötr bir kıta elde etmek için gerekli olan, ulaşımın karbondan arındırılması amacıyla çoğu elektrik üretiminin karbondan arındırılması için gereken karbon fiyatından çok daha yüksek karbon fiyatları gerekecektir. Tüm elektrik tüketicileri bu yüksek fiyatları ödemek zorunda kalacağından, bunun elektrik dağıtımına büyük etkileri olacağı öngörülmektedir.

2.Tek bir karbon fiyatı, tipik olarak birim Gayri Safi Yurtiçi Hasıla başına daha yüksek emisyonlara sahip olan daha fakir AB ülkelerini etkileyecektir. Bu nedenle çok hassas olmayan emisyonlara sahip sektörlerde karbon fiyatlarını düşük tutmak, istenmeyen dağıtım etkilerini azaltabilir, emisyonlar üzerindeki çok az etkiyi azaltabilir (Claeys, 2019:3).

Halihazırda ortaya konulan karbon tarifesinin tüm amaçlarının yanısıra iki büyük amacından bahsetmek gerekir:

- ✓ AB'de tüketilen tüm mallara, ithal edilmiş veya yurt içinde üretilmiş olsun ya da olmasın, aynı şekilde muamele edilmesini sağlayarak karbon kaçağını önlemek;
- ✓ Dünyadaki diğer ülkeleri de karbonsuzlaştırmaya teşvik etmektir. Bu yolla vergi veya tarife, ithal edilen ürünlerde bulunan emisyonların ölçümlerine dayalı olacaktır.

Buna ek olarak, AB'de yer alan ihracatçılar, Avrupa şirketlerinin yurtdışına satış yaparken rekabet açısından dezavantajlı durumda olmamasını sağlamak için ürünlerinde bulunan emisyonların maliyetini geri talep edebilmektedirler. AB'nin zaten önemli ölçüde karbon ihracatından daha fazla karbon ithal ettiği göz önüne alındığında, karbon kaçağı sorunu göz ardı edilemez. Ancak bir karbon tarifesi getirmek, önemli bir pratik ve siyasi zorluk olacaktır ve gerçekten de dünyadaki hiçbir ülke şimdiye kadar böyle bir tarifeyi benimsememiştir. Ayrıca Avrupa Komisyonu, ülkelerin misilleme yapamamasını sağlamak için bir karbon tarifesinin Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) kurallarıyla uyumlu olması gerektiğini açıkça belirtmiştir (Leonard, 2021:3).

4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNE ETKİSİ

Otomotiv sektörü Avrupa Birliği için büyük önem taşımaktadır. Avrupa Komisyonu'na göre sektör, doğrudan ve dolaylı imalat, bakım, nakliye ve inşaat dahil olmak üzere doğrudan ve dolaylı olarak 13,8 milyon kişiyi istihdam etmekte ve bu da toplam AB istihdamının %6,8'ine denk gelmektedir. Diğer yandan AB, dünyanın en büyük otomotiv şirketlerine ve üreticilerine ev sahipliği yapmaktadır. AB'de motorlu taşıt imalatında 2,6 milyon kişi çalışmakta ve bu, imalattaki toplam AB istihdamının %8,5'ine tekabül etmektedir. AB, küresel motorlu araç üretiminin %20'sini ve küresel binek otomobil üretiminin %21'inin temsilini sağlamaktadır. Sektörün kimya, tekstil, çelik, tamir ve mobilite gibi diğer sektörler üzerinde de etkisi bulunmaktadır (Çınar, 2020:4).

Avrupa Birliği, dünyanın en büyük üçüncü sera gazı yayıcısıdır. 2018'de yurtiçi ve uluslararası taşımacılık, ekonomi genelindeki toplam sera gazı emisyonlarının %29'unu oluşturmaktaydı. Binek otomobiller (%15) ve ağır hizmet araçları (%5) bu duruma en büyük katkıyı sağlayan blok olarak görülmekteydi. Diğer tüm sektörlerde emisyonlar 1990'dan bu yana %32 oranında azaltılırken, taşımacılıkta %33 oranında artarak, dönem boyunca emisyonların arttığı tek ana sektör olmasına sebep olmuştur. Avrupa Komisyonu, dünyaya karbon nötr bir ekonomiye geçişte liderlik etme hedefini belirlemiş ve 2050 yılına kadar ekonomi genelinde net sıfır emisyon hedefini ortaya koymuştur. Konu anlaşma ile, 2050 yılına kadar ulaşım emisyonlarında %90 azalma çağrısında bulunmaktadır. Aynı zamanda, Uluslararası Temiz Ulaşım Konseyi'nin tahminleri, mevcut politikaların egzoz borusu emisyonlarında 2030'a kadar yalnızca %24 ve 2050'ye kadar %53 oranında azalma sağlayacağını göstermektedir (AP,2021;3).

Avrupa Komisyonu, otomobiller ve kamyonetler için CO2 standartlarını belirleyen Yönetmeliğin revizyonu da dahil olmak üzere, bu emisyonlarla mücadele etmek için bir dizi tedbir açıklamıştır. AB mevzuatı, en son 2019

yılında revize edilen bir Yönetmelik ile 2009 yılından bu yana otomobiller için zorunlu emisyon standartlarını tanımlamaktadır. 2020 yılında işlemeye başlayan mevcut kurallar sistemi aşağıdaki unsurlara dayanmaktadır:

- ✓ Üreticiler, 2025 (2021'e kıyasla-%15) ve 2030 (arabalar için-%37,5 ve minibüsler için-%31) için AB filosu genelinde CO2 emisyonu azaltma hedeflerine ulaşmalıdır;
- ✓ Emisyon limitlerini aşan her araç için gram başına 95 € para cezası uygulanır;
- ✓ Ortalama test kütlesi dikkate alınır;
- ✓ Sıfır ve düşük emisyonlu araçları (ZLEV) desteklemek için bir teşvik mekanizması olabilir (yani 50 CO2 g/km'den daha az emisyon salan araçlar);
- ✓ Üreticilerin emisyon hedefini karşılamak için emisyonlarını birleştirmelerine izin verilebilir;
- ✓ Küçük üreticiler ve nişler için istisnalar mevcuttur;
- ✓ Eko-inovasyonlar CO2 ölçümü tarafından dikkate alınmayan iyileştirmelere yol açabilir. Bu durumda emisyon tasarrufu için kredi verilebilirliğinin önünü açabilir (ETU, 2021:2).

Bu durumdan yola çıkarak AB'de büyük otomotiv firmalarının yer aldığı Fransa ve Almanya gibi ülkeler, otomotiv endüstrisine Yeşil Mutabakat gerekliliklerini merkezine alan destek paketleri açıkladılar. Örneğin Almanya, ekonomi için 130 milyar euroluk teşvik paketi açıkladı. Paket, 40.000 Euro'nun altındaki elektrikli otomobiller için 6.000 Euro'luk satın alma teşviki ve bir miktar vergi içermektedir. Fransa'da hükümet, Fransız otomobil endüstrisini kurtarmak için Renault grubu için 5 milyar Euro'luk kurtarma paketi açıkladı. Diğer yandan İspanya'da hükümet, ekonominin toparlanmasını desteklemeyi amaçlayan sektör için 4,2 milyar Euro'luk bir kurtarma paketi açıklamıştır (Çınar, 2020:7).

Bölgede büyük şirketlerin yer aldığı devletlerin açıkladığı yardım ve kurtarma paketleri şirketlere destek niteliğindedir. Ancak diğer yandan bu durum taksonominin getirebileceği vergiye karşı alınan önlemlerin başında görülmektedir.

5. SONUÇ

Avrupa Komisyonu, artan jeopolitik gerilimler, büyük emisyon yayıcılarında iklim değişikliğini reddedenlerin gücünün artması, yaşanan salgın ve ardından gelen ekonomik yavaşlamanın ortasında zorlu bir uluslararası ortamda iklim konusundaki eylemlerini devam ettirmeye çalışmaktadır. Bu bağlamda, Yeşil Anlaşma'nın uygulanması birçok engelle karşılaşabilmektedir.

Brexit, Covid-19 gibi Avrupa Birliği gündeminin en üst sıralarını oluşturan olayların ardından gelmekte olan Yeşil Anlaşma'nın AB gündeminde en üst sıraya oturduğu ve hem finansal destekler hem de maddi yaptırımlar ile önemini daha da artırdığı gözlemlenmektedir.

Yeşil Anlaşma pratikte, fosil yakıtlardan yenilenebilir enerjilere geçişi teşvik etmek, içten yanmalı motorlu araçların yerini elektrikli araçların almasını sağlamak gibi kamusal işlemlerin ötesinde, özel sektöre de birtakım yeni uygulamaları da getirmektedir. Bununla birlikte sınırda karbon düzenlemesi gibi yeni mekanizmalarla özel sektörde yer alan şirketlerin Birlik üyesi olmasa dahi Birlik'e ticaret yapması durumunda herhalükarda Yeşil Anlaşma'ya uymak zorunda kalacağını görülmektedir. Bu durumla 2030 ve 2050 yılları gelmeden Birlik içerisinde ya da Birlik dışında yer alan şirketlerin gerekli regülasyonları yaparak Birlik ile yaptıkları ticaretlerinde herhangi bir sınırlamaya takılmadan ticaretlerine devam etmeleri beklenmektedir.

Yeşil Politika Birlik'te öncelik olmaya devam edecektir ve Covid-19 sonrası kurtarma programlarında yeşil önceliklere tahsis edilen fonlara da bu durumun yansdığı görülmektedir. Avrupa Komisyonu'nun ayrıca Yeşil Anlaşma için ek fon tahsisinin, önceden yapılmış taahhütlerin yeniden düzenlenmesinden ziyade, önceden var olan bütçeyi gerçekten tamamlayıcı olmasını sağlaması gerekmektedir. Her ne kadar Covid-19 ile AB bütçesinde birtakım kaymalar olmuşsa da Yeşil Anlaşma için ayrılan bütçenin yadsınamaz derecede büyük olduğu gözlemlenmektedir.

Günümüze geldiğimizde Birlik içerisinde ya da Birlik dışında yer alan ancak birlikte ticareti devam eden şirketlerin gerekli düzenlemeler altında geliştirme ve sınırlama politikalarında teknolojik olarak kendilerini geliştirmelerinin hem ticari anlamda hem de iklim değişikliğine katkı anlamında ne kadar değerli olduğu görülmektedir.

KAYNAKÇA

- A European Green Deal, European Union, https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en, 27.12.2020.
- AP, Avrupa Parlamentosu, The Future of the EU automotive sector (europa.eu).
- Bianchi M.; Lorenzo C.&Luca F. (2020). "Green Deal Watch: Issue no1. A green recovery from the Covid-19 Crisis". Istituto Affari Internazionali (IAI)
- Claeys, G.; Tagliapietra, S. & Zachmann, G. (2019). "How to make the European Green Deal work", Policy Contribution, (14):1-21.
- Çınar, G. (2020). "Transforming the Automotive Industry-Impact on EU Regions", Renew Europe, 1-19.
- Die EU-Taxonomie und der Bezug zur DGNB Gebäudezertifizierung, <https://www.dgnb.de/de/aktuell/positionspapiere-stellungnahmen/hintergrundinformation-eu-taxonomie/index.php>, 25.12.2020.)
- Dolmans M.; Géraldine B.& Richard Pepper (2020). "A Sustainable Recovery for Europe: The EU's Green Deal". Clearly Gottlieb.
- Éloi, L. (2020)." The European Green Deal Bring back the new", Ofce policy brief, (63):1-12.
- ETU, European Trade Union. https://news.industrial-europe.eu/documents/upload/2021/2/637483924746081441_2021%2002%2005%20CO2%20Consult_IAE%20FINAL.pdf
- EU taxonomy for sustainable activities, https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/eu-taxonomy-sustainable-activities_en, 25.12.2020.
- European Commission, "Communication From The Commission To The European Parliament, The European Council, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions", Brussels, 2019.
- Leonard, M.; Pisani-Ferry, J.; Shapiro, J.; Tagliapietra, S. & Wolff, G. (2021). "The geopolitics of the European Green Deal", Policy Contribution, 2021(4):1-23.
- Mutlu M. & Samet Z. (2020). "Yeşil Teori Perspektifinden Avrupa Birliği Çevre Politikası". ASOS Journal, ss. 459-469.
- Siddi M. (2020). "The European Green Deal Assessing Its Current State And Future Implementation". FIIA Working Paper, pp.114-126.
- Ultan, M. Ö. (2017). "Avrupa Birliği Dönem Başkanlığı Sistemi ve Avrupa Birliği Politikalarına Etkisi", 4(3):73-92.
- Ultan, M. Ö. (2017b). "Avrupa Vatandaşları Girişiminin Demokrasi Sınavı ve Uygulama İncelemeleri", MCBÜ Sosyal Bilimler Dergisi, 15(4): 25-54.
- Ultan, M. Ö. (2020). "The Changing Security Perceptions of the European Citizens and the European Union", In Handbook of Research on Social and Economic Development in the European Union, IGI Global, 349-361.
- Ultan, M. Ö. & Saygın, D. (2022). "Azerbaijan as an Alternative to European Union-Russian Energy Relations", BILIG, 2022(101):87-114.
- Uludağ İhracatçılar Birliği Ar-Ge Şubesi (2020). <http://uib.org.tr/tr/kbfile/ab-yesil-anlasmasi> /12.10.2020.