

Prema istraživanju koje je proveo njemački Öko-Institut Europa mora srezati emisije stakleničkih plinova proizvedenih transportom za čak 94 posto do 2050. godine, kako bi uspjela ostvariti Pariške ciljeve i tako pridonijeti sprječavanju katastrofalnog zagrijavanja atmosfere od 2 stupnja Celzija.

Ogromni europski transportni sustav pokretan je fosilnim gorivima i odgovoran je za čak četvrtinu europske emisije stakleničkih plinova. Cestovni transport pritom je najkritičniji, a odgovoran je za čak 70 posto emisije stakleničkih plinova u transportu. Dok je u drugim sektorima počelo smanjivanje emisija, u transportu su one nastavile rasti, usprkos sve raširenijoj i dostupnijoj tehnologiji električnih automobila i usprkos porastu cijena nafte. EU ima dvije temeljne zakonske regulative za borbu protiv klimatskih promjena i ispunjenje pariških ciljeva. Prvi je Sustav trgovanja emisijama koji se trenutno nalazi u reviziji i Uredbu o raspodjeli tereta. ETS shema obuhvaća sve one sektore koji spadaju u tržište ugljikovih bodova, dok ESR pokriva sektore koji nisu u to uključeni, poput energetske učinkovitosti zgrada i domova, grijanje, poljoprivredu i transport.

Zapadnoeuropski mediji poput PR glasila Euractiva već su počeli odgovornost za “rušenje” agende Europske komisije prenositi na južne i istočne zemlje EU-a poput Italije i Poljske, koje nisu nimalo zadovoljne ovim prijedlogom. No, u samu srž prijedloga i njegovih mana i vrlina EU mediji uopće čini se nemaju namjeru ulaziti.

ESR shema naime, bazira se na “bankarenju, posuđivanju, kupnji i prodaji” i omogućava “nove fleksibilnosti s ciljem osiguravanja poštenog i cjenovno učinkovitog dosizanja ciljeva”. Ovo znači da će zemlje moći “spremiti” višak bodova za uštedene emisije ostvarene u jednoj godini te ih koristiti u drugoj godini kada će moći ispustiti toliko više stakleničkih plinova. Također, u godinama kad su premašili zacrtane ciljeve moći će “posuđivati” kredite iz idućih godina. “Ovo državama osigurava fleksibilnost u planiranju emisija u periodu od 2021. do 2030., a s obzirom na ‘vremenske’ i ‘ekonomske’ uvjete”. Zemlje članice također će moći jedna drugoj prodavati uštedene bodove kako bi se tako ostvareni prihodi mogli investirati u modernizaciju”. Također, nova ETS shema osigurava zemljama dosizanje nacionalnih ciljeva “pokrivanjem nekih emisija iz ne ETS sheme u okviru ETS ‘džeparaca’ koji su se prije mogli prodavati.

Ako niste razumjeli kako ovi komplicirani, primarno trgovinski, a ne ekološki ili društveni, mehanizmi doprinose smanjenju emisija stakleničkih plinova, ne brinite se, nije do vas, do Europske Komisije je. Komplicirani spekulativni financijski instrumenti kojima EU već duže vrijeme fingira smanjenje emisija stakleničkih plinova, dugo su već na globalnom udaru brojnih kritika. Usprkos tome što je pokazano da se njima objektivno ne smanjuje emisija, već se samo događa alokacija prljavih industrija u zemlje van EU, poput primjerice afričkih,

Komisija i dalje ne odustaje od ovih instrumenata. Stoga i kritiku koje zemlje centra poput Francuske, upućuju zemljama periferije poput Poljske treba uzeti s rezervom. Naime, dok Francuska zarađuje izmještanjem svoje prljave industrije u Afriku, Poljska čija neizmještena industrija poprilično ovisi o fosilnim gorivima, ovim će “promijenjenim” shemama biti prinuđena kupovati ugljikove bodove od zemalja koje će već uhodanim načinima ostvarivati “viškove” bodova. Emisija stakleničkih plinova možda će se time smanjiti u Europi, ali će narasti u nekom drugom dijelu svijeta...

izvor: bilten.org