

Emisije toplogrednih plinov v letalstvu

# LETALSTVO

## NE MORE BITI IZJEMA

**P**rizadevanja agencij ZN, Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) z nekaj ukrepi za zmanjšanje emisij in nizkimi standardi za CO<sub>2</sub> so negativno vplivala na večjo uporabo alternativnih goriv v letalstvu. Tako je ta sektor postal ena od najzahtevnejših ovir za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in preprek v boju proti podnebnim spremembam. Emisije v letalstvu so se od leta 2013 povečale za 23 %, in to v času, ko drugi sektorji niso zabeležili rasti in so nekateri zabeležili celo manjše emisije.



Povečanje emisij v letalstvu je posledica pristranskega odnosa vlade do tega sektorja in dejstva, da so oblikovalci politike usmerjeni v napačne rešitve. Kljub temu da je letalstvo med največjimi onesnaževalci ogljika, sektor ne plačuje davka na gorivo, medtem ko prometni sektor v povprečju plača 0,48 EUR/l. Sektor letalstva je tudi v veliki meri oproščen prometnega davka, kar ne velja za druge načine prevoza in večino blaga in storitev. Vse to – poleg umetnega povečanja povpraševanja in zmanjšanja učinkovitosti – je povzročilo izgube za vlade EU v višini približno 40 milijard EUR na leto. To nespremenjeno stanje je čisto nasprotje drugim sektorjem, kot sta cestni promet in elektroenergetski sektor, kjer dekarbonizacija povzroča temeljne spremembe.

### SLABO VODSTVO

Čeprav se je EU v zadnjih nekaj letih opirala na Mednarodno organizacijo civilnega letalstva v boju proti podnebnim spremembam, se je pokazalo, da takšna organizacija ni primerna za doseganje ciljev zmanjšanja emisij ogljika. Pomanjkanje pravnega mehanizma, osnova za boj proti podnebnim spremembam in pomanjkanje politike izvajanja poštenih in skupnih odločitev so postale resna zavora pri varstvu okolja. Tako se novembra 2018 Svet organizacije ni mogel dogovoriti o trajnostnih merilih za alternativna goriva, zato se je večina meril, ki jih je dve leti ustvarjalo veliko število strokovnjakov, opustila. Sedaj pa ta agencija ZN spodbuja biogoriva, ki imajo škodljiv učinek na zemljišča, vodo in okolje, pa tudi na pravice delavcev. Pariški sporazum zahteva hitra in pomembna zmanjšanja emisij v vseh sektorjih in ICAO verjetno ne bo imel moči za doseganje teh ciljev v letalskem sektorju. Zato mora Evropa, ko opredeljuje novo dolgoročno strategijo za dekarbonizacijo, ki odraža Pariški sporazum, »močno« usmerjati letalstvo proti doseganju ničelnih emisij ogljika.

### SLABI UKREPI

Najbolj zaskrbljujoča politika, ki jo izvaja ICAO, je sistem za nevtralizacijo in zmanjšanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSA). Mehanizem predlaga, da naj letala od leta 2021 kupujejo emisijske enote. Tak model ponuja možnost, da namesto da zmanjšate svoje emisije, plačate nekemu drugemu, da zmanjša svoje. Toda v takem sistemu ni lahko ugotoviti, ali je prišlo do zmanjšanja emisij in ali bi se to zgodilo brez

plačila. To potrjuje tudi študija, pri kateri s plačili emisijskih enot v 85 % projektov ni bilo mogoče dokazati, ali je dejansko prišlo do zmanjšanja emisij ogljika. V nasprotju s Kjotskim protokolom, ki samo od razvitih držav zahteva, da zmanjšajo emisije, Pariški sporazum zahteva, da vse države določijo cilje za zmanjšanje emisij, s končnim ciljem dekarbonizacije svetovnega gospodarstva do druge polovice tega stoletja. Toda če je vsaka država in sektor že dolžen zmanjšati emisije, kakšna je vloga plačevanja emisijskih enot? Nemoč sistema za nevtralizacijo in zmanjšanje emisij ogljika v mednarodnem letalstvu je v tem, da je svetovni trg plačil emisij tako preobremenjen s slabimi posojili, da je cena padla pod 1 EUR/t. Neka študija Mednarodnega sveta za čisti prevoz (ICCT) je pokazala, da bo cena do leta 2035 za sistem za nevtralizacijo in zmanjšanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo mogoče enaka 2,5 % stroškov goriva za letala, kar je daleč premalo za dodatno spodbujanje razvoja novih letal in za alternativna goriva.

### REŠITEV

Evropa mora izvajati veliko bolj ambiciozne in učinkovitejša politična dejavnosti, ki dopolnjujejo minimalna prizadevanja ICAO. Osrednji del načrtov mora biti sistem trgovanja z emisijskimi enotami toplogrednih plinov, ki ima zdaj dve pomembni nalogi: dvig cen kreditov in emisijskih dovoljenj v letalstvu, ki so zaradi lanskih reform nižje. Z vsem tem bi moral biti letalski sektor dekarboniziran do leta 2066. Vendar pa takšen sistem trgovanja z emisijskimi enotami ne bo zadostoval, zato bo potrebna uporaba tehnike dekarbonizacije. Uporaba baterij ni dobra rešitev, ker bo celo v idealnem scenariju za to potrebnih nekaj desetletij, da se razvije takšna tehnika. Medtem pa Boeing in Airbus še naprej proizvajata »tradicionalne« reaktivne motorje, ki potrebujejo tekoča goriva, in taka letala se bodo še naprej uporabljala v naslednjih desetletjih, dokler ne bo najdena alternativa kerozinu. Trenutna obetavna rešitev bi bila reaktivno gorivo, pridobljeno iz obnovljivih virov energije. Tehnika že obstaja in je pripravljena za uporabo. Še vedno pa obstajajo ovire: potreba po velikih količinah električne energije iz obnovljivih virov in problem zbiranja velikih količin CO<sub>2</sub>, potrebnih za proizvodnjo goriva. Vendar pa je z določitvijo zaščitnih ukrepov takšna tehnična rešitev vredna truda, zlasti za sektorje, ki jih je težko dekarbonizirati, kot je letalstvo. ■