

Birlikte Çalışmak: Ticaretin İklim Eylemine Katkısı Nasıl Sağlanır Yazar(lar): Rafael Leal-Arcas

Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi (2013) Kararlı URL:

<https://www.jstor.org/stable/resrep66302>

Erişim tarihi: 04-04-2025 08:20 UTC

JSTOR, akademisyenlerin, araştırmacıların ve öğrencilerin güvenilir bir dijital arşivdeki çok çeşitli içeriği keşfetmelerine, kullanmalarına ve geliştirmelerine yardımcı olan kar amacı gütmeyen bir hizmettir. Üretkenliği artırmak ve yeni akademik formları kolaylaştırmak için bilgi teknolojilerini ve araçlarını kullanıyoruz. JSTOR hakkında daha fazla bilgi için lütfen support@jstor.org adresiyle iletişime geçin.

JSTOR arşivini kullanmanız, <https://about.jstor.org/terms> adresinde bulunan Kullanım Hüküm ve Koşullarını kabul ettiğinizi gösterir.



JSTOR

Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi, bu içeriği dijitalleştirmek, korumak ve erişimi genişletmek için JSTOR ile işbirliği yapmaktadır.

Birlikte Çalışmak: Ticaretin İklim Eylemine Katkısı Nasıl Sağlanır?

Dr. Rafael Leal-Arcas tarafından

Giriş

Ticaret ve iklim gündemleri arasındaki karşılıklı güvensizlik günleri çoktan geride kalmıştır (Leal-Arcas, 2013). Bugün, emisyon ticareti planları, sınır karbon önlemleri ve etiketleme planları da dahil olmak üzere, iki gündem arasında çok sayıda ortak yaşam alanı kabul edilmiştir (ICTSD, 2011). Hem ticaretin hem de iklimin sürdürülebilir kalkınma ile reddedilemez bağlantıları vardır, bu da karşılıklı işbirliği potansiyelini keşfetmeyi ve bunu müdahale önlemlerine dahil etmeyi mantıklı bir adım haline getirmektedir. Dahası, her iki rejim de bir havuç ve sopa sistemi sunabilir.

Bu bağlamda, iklim müdahale önlemleri ticari etkileri en aza indirmeyi amaçlamalıdır; ticari yansımaları kabul etmeden yalnızca iklim değişikliğini azaltma hedeflerini hesaba katan müdahale önlemleri, diğer cephelerde sürdürülebilir kalkınmayı engelleyebilir. Bu bağlamda, Kyoto Protokolü Madde 3.14, taraflarına, diğer taraflar, özellikle de gelişmekte olan ülkeler ve özellikle de aşağıdaki maddelerde tanımlananlar üzerindeki olumsuz ekonomik, sosyal ve çevresel etkileri en aza indirmek için çaba göstermeyi taahhüt etmektedir.

BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin (UNFCCC) 4.8 ve 4.9. maddeleri.

Ticari tedbirlerin iklim değişikliğinin azaltılmasına yönelik kabiliyetinden nasıl daha fazla faydalanabiliriz? Mevcut iklim müdahale tedbirlerinin genel etkisi ticareti kısıtlayıcı mıdır? Ya da bu tedbirler hem çevresel hem de ekonomik hedeflere ulaşmayı başarabiliyor mu? İklim ve ticaretin mevcut yönetişimi, iklim müdahale tedbirlerini daha ticaret dostu hale getirmek veya ticareti iklim eylemi hedeflerine ulaşmada daha etkin kullanmak için nasıl genişletilebilir veya değiştirilebilir? Bu makale, iklim değişikliğinin azaltılması yönünde daha fazla ilerleme kaydedilmesi için ticaret araçlarının kullanılmasına yönelik çeşitli öneriler ortaya koyarken bu soruları araştırmaktadır.

* Dr. Rafael Leal Arcas, Queen Mary University of London (Ticaret Hukuku Çalışmaları Merkezi), İngiltere'de Hukuk alanında okuyucudur. Doktora (Avrupa Üniversitesi Enstitüsü, Floransa); JSM (Stanford Hukuk Fakültesi); LL.M. (Columbia Hukuk Fakültesi); M.Phil. London School of Economics and Political Science). Madrid Barosu üyesi. *Climate Change and International Trade* (Edward Elgar Publishing, 2013); *International Trade and Investment Law (Uluslararası Ticaret ve Yatırım Hukuku)* kitaplarının yazarıdır; *Multilateral, Regional And Bilateral Governance* (Edward Elgar Publishing, 2010); ve *Theory and Practice of EC External Trade Law and Policy* (Cameron May, 2008) kitaplarının yazarıdır. Yazarla şu adresten iletişime geçilebilir: r.leal-arcas@qmul.ac.uk.



Ticaretin iklim müdahale önlemlerine dahil edilmesi için öneriler

Ticaretin çevresel hedeflere ulaşmada güçlü bir araç olduğu zaten kanıtlanmıştır. Örneğin, Montreal Protokolü tarafların ozon tabakasını incelten maddelerin ticaretini taraf olmayanlarla yapmasını kısıtlamıştır. Bu, geniş katılımı teşvik etmek (Montreal Protokolü'nün şu anda 196 tarafı bulunmaktadır) ve taraf olmayanların sahip olabileceği herhangi bir rekabet avantajını ortadan kaldırmak (yani, katılımcı olmayan yargı bölgelerine sızıntıyı önlemek) gibi ikili bir amaca hizmet etmiştir (Leal- Arcas, 2013). Dahası, Montreal Protokolü'nün başarısı, ticaretin gerçekte kısıtlanmamış olmasında yatmaktadır (Barrett, 2010). Ancak iklim değişikliği, sera gazı (GHG) emisyonları, temiz enerji teknolojisi, bilgi transferi, düşük karbon ekonomilerine yatırım, kalkınma yardımı, karbon yakalama ve depolama ve adaptasyon dahil olmak üzere bir dizi başka konu ve alanla hem bağlantılı hem de bunlara yol açan çok daha karmaşık bir konudur. Bu durum müdahale tedbirlerini daha zor hale getirirken, farklı rejimler ve disiplinler arasında daha fazla potansiyel işbirliği alanı da sunmaktadır. Bu makale, ticaret hedeflerinin iklim hedeflerini besleyebileceği ve bunun tersinin de geçerli olabileceği çeşitli yollar önermektedir.

İklim Değişikliğinin Azaltılmasını Teşvik Eden Fasıllara Sahip RTA'lar

Bu çalışma, BMİDÇS/Kyoto Protokolü çerçevesinin mevcut yapısına alternatif olarak iklim değişikliğinin azaltılması, teknoloji transferi ve herkes için sürdürülebilir enerjinin teşvik edilmesine yönelik bölgesel bir modelin uygulamaya konulmasını önermektedir. Uluslararası ticaret sisteminde bölgesel ticaret anlaşmalarının (BTA'lar) -özellikle ikili anlaşmalar şeklinde- yaygınlaşması göz önüne alındığında, bu bölümde iklim değişikliği bölümleri içeren BTA'ların oluşturulması ve böylece iklim hedeflerinin ikili, üçlü ve çok taraflı ticaret anlaşmalarına yerleştirilmesi önerilmektedir. Başlıca sera gazı emisyonu yapan ülkelerin, şarta bağlı iklim azaltma çabalarını içeren YDK'lar ve ekonomik ortaklık anlaşmaları yoluyla dahil edilmesi, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik etkili bir yol olabilir ve dolayısıyla hem ticaret hem de iklim gündemlerini uyumlu bir şekilde ileriye taşıyabilir . İklimle ilgili bölümler

diğer hususların yanı sıra, çevresel mal ve hizmetler ile iklim dostu ürün ve teknolojilere yönelik ticaret ve yatırımı teşvik edebilir. Aslında bu, Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) için zaten planlanmaktadır (Avrupa Komisyonu, 2013a).

Başlıca sera gazı yayıcılarının büyük ekonomiler olduğu göz önünde bulundurulduğunda, iklimle ilgili en etkili STA'lar Trans-Pasifik Ortaklığı (TPP) Anlaşması, TTIP veya Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık gibi büyük ölçekli olacaktır. Gerçekten de, gelişmekte olan ülkelerin UAÖ'lerin sonuçlandırılmasında ne kadar proaktif oldukları göz önüne alındığında, iklimle ilgili UAÖ'ler seçeneği, özellikle Kyoto Protokolü gelişmekte olan ülkelere somut bir yükümlülük getirmediğinden, gelecekteki bir küresel iklim değişikliği anlaşmasına doğru ilerleme kaydetmek için etkili bir yol olacaktır. Bu anlamda, iklimle ilgili RTA'lar çok taraflı iklim değişikliği gündemini ilerletmek için yasal mekanizmalar olarak kullanılabilir ve aynı zamanda başlıca gelişmekte olan ülkeleri de kapsayabilir. Bu tür 'çevreye duyarlı' RTA'lar için bir başka seçenek de iklim değişikliğine uyum çabalarına ilişkin hükümler içermektir. Bunlar bilgi transferi ve kapasite geliştirme, altyapı ve tarımsal destek ve benzeri şekillerde olabilir. Böyle bir yaklaşımın avantajı sadece sera gazı emisyonlarının azaltılması, yenilenebilir enerjiye yatırım veya diğer iklim değişikliği azaltma hedefleri için ticaret teşvikleri sağlamak değil, aynı zamanda dünya çapında sürekli genişleyen RTA ağından yararlanmak için şu anda zorlu olan çok taraflı ticaret sürecini atlatmaktır.

İklim azaltma hedeflerini destekleyen RTA'lar, gelişmekte olan ülkelere ekonomik büyüme için güçlü faydalar sağlayarak hem çevresel hem de ticari kazançlar sağlayabilir. Aslında, eski Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Genel Direktörü Pascal Lamy, 2007 yılında yaptığı bir konuşmada, iklim dostu ürünlerin ihracatçısı olan gelişmekte olan ülkelerle ticaret yapmanın faydalarından bahsetmiştir: Dünyanın en büyük 10 buhar kondansatörü ihracatçısından biri olan Endonezya; en büyük hidrolik türbin ihracatçısı olan Hindistan ve dünyanın en büyük beş fotovoltaik hücre ihracatçısı arasında yer alan Malezya.¹ Tüm bu örnekler, ticaret ve iklim gündemlerinin birlikte çalışabileceği açık örnekleri temsil etmektedir.

1 WTO (2007). "Lamy: Doha çevre ve ticaret için çifte kazanç sağlayabilir." http://www.wto.org/english/news_e/sppl_e/sppl83_e.htm adresinden alınmıştır.

Yenilenebilir Enerjiye DTÖ Muamelesi

Yenilenebilir enerji için tarife garantisi programları gibi bazı iklim müdahale tedbirleri, Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Tedbirler Anlaşması ile tutarlılıklarının yanı sıra Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması ve Ticaretle Bağlantılı Yatırım Tedbirleri Anlaşması kapsamındaki ulusal muamele yükümlülüklerinin sorgulanmasına yol açarak DTÖ'de ihtilaflara konu olmuştur.² Yenilenebilir enerjinin küresel nihai tüketimdeki payının yüzde 20'ye yaklaşmasıyla (UNEP, 2013), yenilenebilir enerji sektöründeki yatırım ve inovasyon sadece artacaktır. DTÖ'nün "müzakere edilmiş sonuçlara odaklanan bir organ olarak doğası" (Wilke, 2011), artan sıklıkta ortaya çıkması muhtemel ihtilafları ele almak için makul veya etkili bir mekanizma mıdır? Muhtemelen DTÖ kurallarının incelenmesi ve yenilenebilir enerjinin yaygınlaştırılması ve benimsenmesi önündeki sistemik 'engellerin' kaldırılması için çalışılması gerekmektedir.

DTÖ sisteminin yenilenebilir enerjinin teşvik edilmesine yönelik tedbirleri nasıl karşılayabileceğine ilişkin kafa karışıklığı, konuya ilişkin ayrı bir özel anlaşma veya DTÖ Bakanlar Konferansı tarafından mevcut yetki ve yetkileri kapsamında yayınlanan açıklayıcı kılavuz ilkeleri içeren açıklayıcı bir not için durumu güçlendirebilir. Böyle bir not, yenilenebilir enerji yanlısı önlemlerin bir dizi örneğini ve bunların arkasındaki politika motivasyonuna (çeşitli gizli politika hedefleri olabileceği göz önüne alındığında), olumsuz etkilerine ve ilgili belirli DTÖ kurallarına göre DTÖ ile tutarlı veya tutarsız olarak sınıflandırılmasını içeren açıklayıcı bir dizin/tablo içerebilir (Leal-Arcas ve Filis, yakında yayınlanacak 2014). İklim uzmanlarının girdilerine duyulan ihtiyaç göz önüne alındığında, bu, iklim ve ticaret rejimlerinin hem adil hem de etkili bir mekanizmaya ulaşmak için birlikte çalışması gereken bir alandır.

Emisyon Ticareti Programı - Küreselleşiyor, Havacılık ve Denizciliğin Dahil Edilmesi

Ekonomik sektörleri ve ülkeleri kapsamlı bir şekilde kapsayan tek bir küresel karbon piyasasının geliştirilmesi söz konusu olduğunda zorluklar yaşanmaktadır. Aşağıdakiler arasında umut verici bir ara adım

Bu nedenle mevcut durum, emisyon ticaretine sektörel bir yaklaşım olabilir. Tek taraflı, iki taraflı, çok taraflı veya bölgesel düzenlemeler, elektrik üretimi, motorlu taşıtlar, havacılık, gemicilik, çimento ve alüminyum gibi belirli sektörlerde sera gazı emisyonlarının azaltılmasını hedefleyebilir ve basitçe yasaklar veya kısıtlamalar uygulamak yerine her zaman daha yeşil veya daha verimli teknolojiyi amaçlayabilir. Bu tür tedbirler, genel bir işbirliği gerektirecektir.

Ticaretle ilgili tek taraflı iklim değişikliği önlemlerine bir örnek, havacılığın Avrupa Birliği'nin (AB) emisyon ticareti programına (ETS) dahil edilmesidir.³ AB, ETS'yi havacılığı da kapsayacak şekilde genişletme girişiminde bulunduğundan sonra bir eleştiri girdisiyle karşı karşıya kalmıştır (Leal-Arcas, 2013). Konunun merkezinde yer alan temel hukuki soru, yani "iklimin azaltılmasına yönelik çok taraflı çabaları engelleyen kolektif eylem sorunlarına bir yanıt olarak küresel karbon emisyonlarına karşı tek taraflı önlemler almanın yasal veya meşru olup olmadığı" (Howse, 2012) ne olursa olsun,⁴ uluslararası toplumun hoşnutsuz tepkisi, küresel olarak iklim müdahale önlemlerine yönelik birbirinden kopuk yaklaşımı yansıtmaktadır - azaltma çabalarının gerçekleştirilmesi için daha uyumlu hale gelmesi gereken bir yaklaşım.

AB'nin mevcut uzlaşması şu anlama geliyor

1 Ocak 2014 tarihinden itibaren Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) dışındaki ülkelere ve bu ülkelere yapılan uçuşlar, AEA hava sahası dışında gerçekleşen emisyonlar için muaf tutulacaktır. Sadece uçuşun AEA hava sahası içinde gerçekleşen kısmından kaynaklanan emisyonlar kapsanacaktır. "Havacılığın ulaştırma sektöründe sera gazı emisyonlarının en hızlı büyüyen kaynağı ve iklim açısından en yoğun ulaştırma şekli olduğu göz önüne alındığında, bu hiçbir şekilde uzun vadeli bir çözüm değildir. Havacılık emisyonları son yirmi yılda iki kattan fazla artmıştır ve sektör küresel ısınmanın %5'inden sorumludur."⁵ Dolayısıyla, havacılığın AB ETS'ye dahil edilmesi girişimi başarılı olamamış olsa da, bir

2 Sürdürülebilir Enerji Ticareti Anlaşması ve Sürdürülebilir Enerji Ticareti Girişimleri ile ilgili öneriler hakkında daha fazla bilgi için bakınız ICTSD; (2011); Fostering Low Carbon Growth: The Case for a Sustainable Energy Trade Agreement; Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi, Cenevre, İsviçre, www.ictsd.ch.

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/index_en.htm, adresinden edinilmiştir

4 <http://ictsd.org/downloads/2012/05/the-inclusion-of-aviation-in-the-eu-ets-wto-law-considerations.pdf>, adresinden alınmıştır. 28 vd.

5 'Avrupa havacılık emisyonları kapsamını daraltırken çevre için gri bir gün,' 16 Ekim 2013. <http://www.airportwatch.org.uk/?p=17951> adresinden alınmıştır.

"ilkeli bir yaklaşım", yani "sürdürülebilir kalkınmanın temel ilkelerinin gözetildiği" bir çözüm ihtiyacını ön plana çıkaran bir tür "uyandırma çağrısı" (Gehring ve Robb, 2013). Olası müdahale tedbirleri arasında yakıt verimliliği daha yüksek motorlara ve uçak tasarımlarına geçilmesi ve 'daha çevreci' yakıtların kullanılmasının yanı sıra hava sahasının ve havalimanlarının daha verimli kullanılması yer almaktadır (Howse, 2012).⁽⁶⁾

Havacılık sektöründeki çıkmazdan bağımsız olarak, AB ETS birçok büyük emisyonlu sektörde düşük karbon stratejilerini teşvik etmeyi başarmıştır. Avustralya, Kanada, Japonya, Yeni Zelanda ve Amerika Birleşik Devletleri gibi giderek artan sayıda ülke, üst sınır ve ticaret planlarını ulusal iklim politikalarına entegre etmektedir (Jotzo ve Betz, 2009). Dünyadaki mevcut ve gelecekteki bölgesel ETS'leri çok taraflı hale getirerek (örneğin Avustralya, Kazakistan ve Kore'de) AB ETS'yi coğrafi olarak küresel bir düzeye genişletmek mümkün olabilir.⁷ Ancak, bu tür planlarla ilerlemeden önce, AB ETS'yi diğer emisyon ticareti planlarına bağlarken potansiyel zorlukları ve fırsatları göz önünde bulundurmak gerekir. Örneğin, AB piyasasındaki mevcut düşük karbon fiyatları, düşük karbon teknolojilerine yapılan yatırımların azalmasına neden olmuştur ve piyasayı canlandırmak için değerlendirilmekte olan, ticareti yapılan izinlerin sayısının azaltılması ve diğer uzun vadeli yapısal reformlar gibi çeşitli seçeneklerin başarılı olup olmadığını görmek için beklemeye değer.

Havacılık emisyonları konusunda küresel işbirliğine yönelik olumlu bir adım olarak, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Ekim 2013'te uluslararası havacılık için küresel piyasa temelli bir önlem geliştirmeyi kabul etmiştir.⁸ Buradaki fikir, uluslararası havacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonlarını yönetmek için çok taraflı bir mekanizma oluşturmaktır.

ICAO'nun 184 üye ülkesinin katılımıyla, belki de AB'nin uluslararası havacılığın yarattığı iklim sorunlarını ele alma vizyonu gerçekten gerçekleşecektir.

AB ETS'nin havacılık sektörünü de kapsayacak şekilde genişletilmesi girişimi, ticaret politikası ile iklim politikasının işbirliği yapması gereken bir diğer kilit alan olan deniz taşımacılığının kabul edilmesi mantığına da işaret etmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) göre, küresel ticaret akışlarının yüzde 90'ından fazlası uluslararası deniz taşımacılığına dayanmaktadır.¹⁰ Bu durum, küresel ticaret akışlarının mevcut seviyelerinin ve *ex fortiori olarak* küresel tüketimin, en azından bu yolla yük taşımacılığının rekabetçi fiyatlandırması nedeniyle, denizcilik sektörü olmadan mümkün olamayacağını göstermektedir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası'na göre "deniz taşımacılığı, ticari taşımacılığın çevreye en az zarar veren şeklidir ve karadaki sanayiyle karşılaştırıldığında, insan faaliyetlerinden kaynaklanan deniz kirliliğine nispeten daha az katkıda bulunmaktadır"¹¹ ancak iklimle mücadele önlemleri söz konusu olduğunda göz ardı edilemeyecek bir sektör olmaya devam etmektedir: deniz taşımacılığı toplam karbondioksit (CO₂) emisyonlarının yaklaşık yüzde 3'üne neden olmaktadır.¹² Şimdiye kadar, denizcilik sektörünün CO₂ emisyonlarının azaltılmasıyla ilgili olarak, IMO ve daha spesifik olarak Deniz Çevresini Koruma Komitesi, diğer şeylerin yanı sıra, yeni gemileri enerji verimliliklerine göre sınıflandırmak için araçları ve elektrikli aletleri derecelendirmek için kullanılabilecek benzer bir endeks sistemi; CO₂ emisyonlarıyla ilgili performans izlemek ve iyileştirmek için hem yeni hem de eski gemiler için bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı şablonu ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasını teşvik etmek için olası ekonomik araçlar için fikirler içeren bir dizi önlemi bir araya getirmiştir (Leal-Arcas, 2013).

6 <http://ictsd.org/downloads/2012/05/the-inclusion-of-aviation-in-the-eu-ets-wto-law-considerations.pdf> , adresinden alınmıştır. 28 vd.

7 AB Komisyonu'nun benzer görüşlerine bakınız, "Uluslararası Karbon Piyasası," http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/linking/index_en.htm adresinden edinilmiştir.

Kazakhcarbon, "The GHG emissions trading system," <http://www.kzc.kz/en/legislation/ghg-emissions-trading/> adresinden alınmıştır.

Bloomberg New Energy Finance, "South Korea's Emissions Trading Scheme," 10 Mayıs 2013, <http://about.bnef.com/white-papers/south-koreas-emissions-trading-scheme/> adresinden alınmıştır.

8 <http://www.icao.int/Newsroom/Pages/mbm-agreement-solid-global-plan-endorsements.aspx> adresinden edinilmiştir

9 <http://climate-l.iisd.org/news/icao-assembly-to-develop-a-global-market-based-measure-for-international-aviation/> adresinden edinilmiştir

10 <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> adresinden edinilmiştir

11 <http://www.marsec.org/shippingfacts/environmental/> adresinden edinilmiştir

12 <http://www.marsec.org/shippingfacts/environmental/atmospheric-pollution.php> adresinden elde edilmiştir

AB'nin ETS'sini deniz taşımacılığını da kapsayacak şekilde genişletmesi konuşulurken, uluslararası toplumun arkasına yaslanıp AB'nin bir kez daha tek başına hareket etmesine izin vermesi ve bunun da havacılık örneğinde olduğu gibi yasal itirazlarla sonuçlanması için hiçbir neden yoktur. Deniz taşımacılığının emisyon ticareti planlarına dahil edilmesine yönelik küresel bir yaklaşımın önemi açıktır: iklim değişikliğinin azaltılmasına yönelik daha etkin ve verimli bir müdahale için diğer UNFCCC taraflarını da içeren bir yaklaşım. Ayrıca, birlikte hareket ederek önleyici bir yaklaşım, ticareti aşırı kısıtlayıcı tedbirlere karşı korunmaya yardımcı olabilir.

Enerji Ticaretinin Daha Güçlü Yönetişimi

Enerji ve iklim değişikliği arasındaki bağlantı, temiz enerji sübvansiyonları, karbon vergileri ve karbon emisyonları için sınır ayarlaması gibi bir dizi konuyu kapsamaktadır. Şimdiye kadar, iklim değişikliğinin azaltılmasında enerjinin rolünü ele almaya yönelik genel yaklaşım, fosil yakıt emisyonlarını azaltmaya yönelik teşvikler bulmayı içeriyordu. Ancak, daha yeşil enerji elde etmeye yönelik daha bütüncül bir yaklaşım uzun vadede daha etkili olabilir. Başka bir deyişle, muhtemelen daha uyumlu bir enerji ticareti yönetişimine ihtiyacımız var. Uluslararası enerji ticareti, ticaret, yatırım, ekonomik kalkınma ve çevrenin korunması gibi bir dizi kilit politika alanını kapsamaktadır ve şu anda uluslararası toplum bu konuda uyumlu bir yönetim sağlamamaktadır (Leal-Arcas ve Filis, 2013).

Aksine, enerji ticaretinin yönetişimi, uluslararası ekonomik sistemin farklı yönlerinin *geçici* etkileşimi yoluyla, tasarımdan ziyade varsayılan olarak ortaya çıkmaktadır. Ticaretin enerji verimliliğinin teşvik edilmesindeki ve yenilenebilir enerjinin küresel enerji karışımındaki payının artırılmasındaki rolü küçümsenemez. Örneğin, bölgesel ve çok taraflı ticaret anlaşmalarına enerji verimliliği ile ilgili hükümler ekleme potansiyeli vardır; rekabeti daha iyi yönetmek ve güncel enerji şebekeleri gibi teknolojilere yatırım yapmak için ticari teşvikler ve ticaret ve ikili işbirliği anlaşmaları yoluyla en yeni teknolojileri ithal/ihrac etme olanakları vardır.

Bu bağlamda, enerji ve iklim konusunda çok sayıda ikili düzenleme mevcuttur; aslında, küresel bir iklim anlaşmasının başarısızlığı uğramasından bu yana, sera gazı emisyonlarını azaltmayı amaçlayan ikili anlaşmalar katlanarak artmıştır. Bu tür anlaşmalara örnek olarak ABD-Meksika Temiz Enerji ve İklim Değişikliği İkili Çerçevesi ve Avustralya-AB Ortaklık Çerçevesi verilebilir. Bu ikili düzenlemeler, taraflar arasındaki ticari ilişkileri teşvik ederken, temiz enerjinin teşviki ve iklim değişikliğinin azaltılmasına yönelik yaklaşımları da içermektedir. Bu bağlamda önemli bir ikili anlaşma da TTIP'dir. AB'nin hammadde ve enerji konusundaki ilk pozisyon belgesi, çok taraflı ticaret sisteminin "enerji ve hammadde alanında daha güçlü bir kurallar dizisinden fayda sağlayacağını" kabul etmekte ve TTIP'nin bu sürecin geliştirilmesine önemli bir katkı sağlayabileceğini öne sürmektedir. Spesifik hammadde ve enerji hükümlerinin geliştirilebileceği alanlar arasında şeffaflık, pazara erişim ve ayrımcılık yapmama, sürdürülebilir enerji ticareti ve rekabet edebilirlik ile enerji güvenliği yer almaktadır (Avrupa Komisyonu, 2013b).

Bu tür ikili düzenlemelerin yanı sıra mevcut enerji ticareti kurallarının (örneğin DTÖ, Enerji Şartı Anlaşması ve UNFCCC düzeylerinde) sürdürülebilir enerjiyi ve dolayısıyla iklim değişikliğini azaltma hedeflerini ne ölçüde geliştirdiğini belirlemek önemlidir. Eğer TTIP veya TPP sürdürülebilir enerjiyi teşvik ederken ticari ilişkileri geliştirmede başarılı olursa, bunların hükümleri enerji ticaretine ilişkin çok taraflı bir anlaşmaya uygulanabilir mi? Kapsayıcı bir Enerji Ticareti Genel Anlaşması veya Sürdürülebilir Enerji Ticareti Anlaşması bir sonraki mantıklı adım olabilir mi? Böyle bir anlaşmanın, çevresel etkileri hesaba katmadan sadece enerji akışını kolaylaştırmaktan ve daha verimli ve yenilenebilir enerjiyi teşvik etmekten kaçınmak için güçlü bir 'çevresel sese' sahip olması gerekecektir. Başka bir deyişle, Pascal Lamy'den alıntı yapacak olursak, "ticaret düzenlemeleri çevre düzenlemelerinin yerine geçmez ve geçemez."¹³ Çevrenin korunmasıyla birlikte enerji güvenliğini artırmayı amaçlayan herhangi bir küresel enerji ticareti anlaşması, BMİDÇS gibi büyük bir çevre forumundan güçlü girdilere ihtiyaç duyacaktır.

13 WTO (2007). "Lamy: Doha çevre ve ticaret için çifte kazanç sağlayabilir." http://www.wto.org/english/news_e/sppl_e/sppl83_e.htm adresinden alınmıştır.

Sonuç

Ticaret ve iklim değişikliğinin azaltılması gündemleri yüzeyde çelişkili gibi görünse de, karşılıklı işbirliği için pek çok alan vardır. Emisyon ticareti ve sınır karbon önlemleri gibi çok sayıda programın faydalı olduğu kanıtlanmıştır ve potansiyel destek için bir dizi ek fırsat araştırmaya değerdir. Dünya genelinde hızla yaygınlaşan bölgesel ticaret anlaşmaları, iklim azaltım hükümlerinin dahil edilmesi için mantıklı bir forum sunmaktadır. Ticaret politikasının iklim değişikliği hedeflerine katkıda bulunabileceği bir başka alan da yenilenebilir enerjinin DTÖ'de ele alınmasıdır. DTÖ kurallarının incelenmesi ve yenilenebilir enerji ticaretinin kolaylaştırılması için her türlü sistemik engelin kaldırılması yönünde çalışılması gerekmektedir. Buna ek olarak, AB ETS'nin havacılık sektörünü de kapsayacak şekilde genişletilmesi her ne kadar büyük bir başarıya ulaşmamış da, bu durum uluslararası iklim değişikliğinin önlenmesine yönelik ciddi bir ihtiyacı gün ışığına çıkarmıştır.

toplumunun işbirliği yapması ve ticaret ve iklim politika yapımcılarının hem adil hem de etkili düzenlemeler geliştirmek için ortaklaşa çalışması.

Ayrıca, enerji ticareti için uyumlu yönetişimin önemi de göz ardı edilemez. Enerji ticaretinin mevcut parçalı yönetişimi, herkes için güvenli ve sürdürülebilir enerjiye elverişli değildir. Yenilenebilir enerji kullanımının artması beklendiğinden, enerji ticareti yönetişimi için daha güçlü kuralların uygulanması daha da önemli hale gelmektedir; bu da kapsayıcı bir küresel enerji ticareti anlaşmasına yol açabilir.

Genel olarak, çok taraflılığı aşan aşağıdan yukarıya politikalar değişim için güçlü araçlar olabilir. Hem ticaret hem de iklim değişikliği hedeflerinden faydalanmak için bu tür politikaları kullanmak kilit noktadır. Bu bağlamda pragmatizm, iklim gündeminin ileriye taşınmasında en önemli unsur olmalıdır: katılığa karşı esneklik ve ütöpik ideallere karşı pratik sonuçlar.

Kısaltmalar ve Akronimler

CO ₂	Karbondioksit
AÇA	Avrupa Ekonomik Alanı
ETS	Emisyon ticareti programı
AB	Avrupa Birliği
SERA GAZI	Sera gazı
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
RTA	Bölgesel ticaret anlaşmaları
TTIP	Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı
TPP	Trans-Pasifik Ortaklığı
BMİDÇS	BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi DTÖ Dünya Ticaret Örgütü

Referanslar

- Barrett, S. (2010). "İklim Değişikliği ve Uluslararası Ticaret: Uluslararası Çevre Anlaşmalarından Bağlantıları Üzerine Dersler." Ticaret ve Ekonomik Entegrasyon Merkezi, The Graduate Institute, Cenevre, İsviçre.
- Avrupa Komisyonu (2013b). "AB-ABD Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı - Hammaddeler ve Enerji." AB'nin ilk pozisyon belgesi, AB Ticaret Genel Müdürlüğü.
- Avrupa Komisyonu (2013a). "AB-ABD Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı - Ticaret ve sürdürülebilir kalkınma." AB'nin ilk pozisyon belgesi, AB Ticaret Genel Müdürlüğü.
- Gehring, M. ve Robb, A. (2013). "Havacılık ve İklim Değişikliği Sorununu Ele Almak." ICTSD Ticaret ve Çevre Programı, Yayın Belgesi No. 7.
- Howse, R. içinde Bartels, L. (2012). "Havacılığın AB ETS'ye Dahil Edilmesi." ICTSD Ticaret ve Çevre Programı, Yayın Belgesi No. 6.
- ICTSD (2011). "Müdahale Önlemlerine bir yanıt: Ticaret ve iklim değişikliği politikası arasındaki çatışmaların çözülmesi." *Bridges Trade BioRes Review* 5(4).
- ICTSD (2011). "Düşük Karbonlu Büyümenin Teşvik Edilmesi: Sürdürülebilir Enerji Ticareti Anlaşması için Durum." Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi, Cenevre, İsviçre.
- Jotzo, F. ve Betz, R. (2009). "Linking the Australian Emissions Trading Scheme," *Climate Strategies*.
- Leal-Arcas, R. (2013). *İklim Değişikliği ve Uluslararası Ticaret*. Edward Elgar Publishing, Cheltenham, Birleşik Krallık.
- Leal-Arcas, R. ve Filis, A. (2013) "The Fragmented Governance of the Global Energy Economy: A Legal- Institutional Analysis," *Journal of World Energy Law and Business*, Cilt 6, Sayı 4, s. 1-58, Oxford University Press.
- Leal-Arcas, R. ve Filis, A. (Forthcoming 2014). "Çok taraflı ticaret sisteminin bazı hukuki yönleri ve yenilenebilir enerjinin teşviki," *Kriz Sonrası Uluslararası Ekonomi Hukuku* içinde: *Şizofrenik Bir Bilim*. Lim, C.L. ve Mercurio, B. (eds.).
- UNEP. (2013). "Yenilenebilir Enerji-Eğilimler, Zorluklar ve Fırsatlar." Birleşmiş Milletler Çevre Programı. www.unep.org/greeneconomy/Portals/88/GETReport/pdf/Chapitre%206%20Renewable%20Energy.pdf adresinden edinilmiştir.
- Wilke, M. (2011). "Feed-in Tariffs for Renewable Energy and WTO Subsidy Rules. ICTSD Ticaret ve Çevre Belgeleri, Yayın Belgesi No. 4.

Teşekkür

Bu çalışma ICTSD'nin İklim Değişikliği, Ticaret ve Sürdürülebilir Enerji Küresel Platformu (Küresel Platform) kapsamında hazırlanmıştır. ICTSD, Birleşik Krallık Uluslararası Kalkınma Bakanlığı (DFID); İsveç Uluslararası Kalkınma İşbirliği Ajansı (SIDA); Danimarka Dışişleri Bakanlığı (Danida); Hollanda Kalkınma İşbirliği Genel Müdürlüğü S); Finlandiya Dışişleri Bakanlığı; Norveç Dışişleri Bakanlığı gibi ICTSD'nin temel ve tematik donörlerinin sağladığı cömert destek için minnettardır. Küresel Platform ayrıca Küresel Yeşil Büyüme Enstitüsü, Inter American Development Bank (IADB); Oxfam Novib ve Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) tarafından sağlanan desteklerden de faydalanmıştır. Yazar, ICTSD'den Joachim Monkelbaan'a çalışmanın hazırlanması sırasındaki rehberliği ve katkıları için teşekkür eder.

ICTSD bu belge ile ilgili geri bildirimleri memnuniyetle karşılamaktadır. Bunlar Joachim Monkelbaan'a iletilebilir, jmonkelbaan@ictsd.ch

ICTSD'nin ticaret ve iklim değişikliği konusundaki çalışmaları hakkında daha fazla bilgi için web sitemizi ziyaret edin: www.ictsd.org

Atıf: Leal-Arcas, Rafael; (2013); *Birlikte Çalışmak: How to Make Trade Contribute to Climate Action*; Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi, Cenevre, İsviçre, www.ictsd.org

Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi Hakkında, www.ictsd.org

1996 yılında kurulan Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma Merkezi (ICTSD), merkezi İsviçre'nin Cenevre kentinde bulunan ve Brezilya, Meksika, Şili, Senegal, Kanada, Rusya ve Çin'de görev yapan personeli de dahil olmak üzere dünyanın dört bir yanında faaliyet gösteren bağımsız bir düşünce ve eylem kuruluşudur. ICTSD, bilgi, ağ oluşturma, diyalog, iyi hedeflenmiş araştırma ve kapasite geliştirme yoluyla ticaret politikasındaki paydaşları etkinleştirerek, uluslararası ticaret sistemini sürdürülebilir kalkınma hedefini ilerletecek şekilde etkilemeyi amaçlamaktadır. ICTSD tüm programlarını ortaklar ve dünya çapında yüzlerce akademisyen, araştırmacı, STK, politika yapıcı ve düşünce kuruluşundan oluşan küresel bir ağ aracılığıyla yürütmektedir.

©Telif hakkı ICTSD, 2013. Okuyucuların bu materyali eğitim amaçlı ve kar amacı gütmeyen, kaynak belirtmek koşuluyla alıntı yapmaları ve çoğaltmaları teşvik edilmektedir. Bu çalışma Creative Commons Attribution-Non-commercial-No-Derivative Works 3.0 Lisansı altında lisanslanmıştır. Bu lisansın bir kopyasını görüntülemek için <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/> adresini ziyaret edin veya Creative Commons, 171 Second Street, Suite 300, San Francisco, California, 94105, ABD adresine bir mektup gönderin.

Bu yayında ifade edilen görüşler yazara aittir ve aşağıdaki kuruluşların görüşlerini yansıtmak zorunda değildir ICTSD veya fon sağlayan kuruluşlar.

ISSN 1684 9825