

# Hoćemo li pozelenjeti od novih nameta?\*

Priredila: Gordana BARIĆ

Opasnost za ljudski opstanak zbog klimatskih promjena (predviđeno povišenje temperature ako se nešto ozbiljno ne poduzme je ~6 °C do kraja stoljeća) postala je pokretačkom snagom za brojne aktivnosti. Jedna od njih je ugradnja kvantitativnih ciljeva smanjenja emisije stakleničkih plinova u strateške planove razvoja. I dok se još nadalo kako će susret državnika u Kopenhagenu krajem 2009. iznjedrati određene ozbiljne zaključke, ali i smanjiti strahove pojedinih zemalja, posebice onih u razvoju, neki su viknuli (je li ih itko dovoljno dobro čuo?) kako su troškovi emisije stakleničkih plinova novi udar na razvoj. Ili način kako staviti pod novi oblik kontrole one u razvoju!

U globaliziranom svijetu proizvodnja je postala mobilna u potrazi za povoljnim uvjetima. Državne granice više nisu zapreka preseljenju tvornica, a brojne institucije nastoje smanjiti ograničenja u trgovini. Postavilo se, međutim, pitanje nisu li novi zahtjevi koji se postavljaju na ograničavanje emisija stakleničkih plinova opasnost za slobodu međunarodne razmjene.

Politika smanjivanja emisije stakleničkih plinova uz istodobno najavljeno trgovanje dopuštenim emisijama (koje je prvobitno stiglo iz SAD-a, zemlje koja nije potpisala ni *Sporazum iz Kjota* kojim bi se obvezala na smanjenje emisija) generirala je cijenu koju bi onečišćivači morali platiti kako bi pokrili štetan utjecaj svoje djelatnosti na klimu. Ali ako različite zemlje smanje emisije stakleničkih plinova za različite postotke, što je vjerojatno, i cijene će biti različite od zemlje do zemlje. Time će proizvođači u državama sa strožim pravilima zaštite okoliša biti izloženi višim troškovima u odnosu na konkurente koji proizvode u nekim drugim državama. To može dovesti do seljenja proizvodnje u zemlje koje bi se moglo nazvati *ugljkovim rajevima*, u kojima će cijene emisije stakleničkih plinova biti niže. Mnogi strahuju da bi se, ako dođe do velikih migracija proizvodnih pogona, ukupna svjetska emisija stakleničkih plinova mogla čak i povećati.

Mogući broj preseljenih proizvodnih pogona zasigurno je precijenjen, a provedena istraživanja dovela su do zaključka kako unatoč tomu što će doći do migracija pojedinih pogona, njihov doprinos povećanju emisije stakleničkih plinova u zemljama u kojima će se smjestiti neće biti velik.

Kao što i banane najbolje rastu u toplim i vlažnim krajevima te ih nije moguće uzgajati u npr. Hrvatskoj, tako se ni nametanjem visokih cijena emisije stakleničkih plinova neće prisiliti npr. njemačke proizvođače strojeva da pobjegnu u Kinu. Isto tako povećanje energijski zahtjevne proizvodnje u nerazvijenim zemljama zasigurno oduzima proizvodne mogućnosti za nešto drugo, pa nema emisije stakleničkih plinova za tu drugu proizvodnju. Ukratko, ako Europa i SAD žele smanjiti svoje emisije stakleničkih plinova do 2020. za 17 % u usporedbi sa zatečenim stanjem u 2005., dodatno povećanje u nerazvijenim zemljama bit će samo 1 %. Ukupna svjetska emisija stakleničkih plinova bit će ipak 10 % niža u odnosu na onu iz 2005. te će povećanje onečišćenja zbog bijega pojedinih onečišćivača u tzv. *ugljkove rajeve* biti mnogo manje nego što neki pesimisti računaju.

To ipak nije spriječilo neke zemlje da predlože uvođenje dodatnih carina (e. *carbon customs*, *carbon taxes*) na proizvode koje dolaze iz tzv. *ugljkovih rajeva*. Gledano sa stajališta zemlje koja ima stroga pravila zaštite okoliša, lako je iznaći razloge tomu. Kako bi smanjile emisiju stakleničkih plinova, SAD bi morale smanjiti izvoz pojedinih energijski zahtjevnih proizvoda kao što je npr. čelik za 12 % te ukupnu proizvodnju energijski zahtjevnih proizvoda za 4 %. Može se očekivati kako će američki proizvođači čelika i ostalih energijski zahtjevnih proizvoda

na čija će se leđa spustiti ukupni troškovi prilagodbe novim uvjetima poslovanja zahtijevati određene kompenzacije ili zaštitu. Nije čudno stoga što u nacrtu zakona kojim se regulira ovo područje, a koji je stigao pred *Donji dom Kongresa*, stoji odredba o dodatnom carinjenju uvoza iz država koje imaju slobodnije zakone o zaštiti okoliša. Francuski predsjednik Nicolas Sarkozy predložio je da i Europa zauzme slično stajalište jer bi u suprotnom podržali preseljenje proizvodnih pogona u zemlje u kojima bi ukupni troškovi poslovanja zbog nižih troškova emisije stakleničkih plinova bili niži.

Za međunarodnu trgovinu bilo bi najbolje, a čini se da to ne bi bitno opteretilo ni okoliš, da se ne uvode carine vezane uz emisiju stakleničkih plinova. Međutim, može se pretpostaviti kako će takve carine ipak biti uvedene, pa se postavlja pitanje koji će biti njihov učin. On ovisi o tome na čemu će biti zasnovana visina carina: na cijeni emisije stakleničkih plinova nastaloj pri proizvodnji takvog proizvoda u zemlji uvoznici ili na stvarnoj emisiji stakleničkih plinova pri proizvodnji uvezenog proizvoda? Ako se izabere drugo, to znači kažnjavanje zemalja u razvoju jer one obično primjenjuju tehnički jednostavnije proizvodne postupke koji za posljedicu imaju veću emisiju stakleničkih plinova. Npr. ako proizvodnja prosječnoga američkoga automobila dovodi do emisije od 10 tona stakleničkih plinova koji se plaća 10 USD/t, tada će i carina na uvezeni automobil biti 600 USD. Ali ako bi carina bila temeljena na količini emisije stakleničkih plinova za isti takav automobil proizveden u Kini, tada bi opterećenje moglo biti dvostruko veće.

Carine koje bi se zasnivale na stvarnom ugljikovu tragu (e. *carbon footprint*) uvezenih proizvoda zasigurno bi bile olakšanje i za američku i europsku energijski zahtjevnju proizvodnju, koja bi u protivnom bila preopterećena troškovima koje će izazvati udovoljavanje zahtjevima za smanjenje emisije stakleničkih plinova. U tom bi slučaju umjesto za već spomenutih 4 % takva proizvodnja mogla biti smanjena za 2,5 %. Problem je što bi u tom slučaju bile mnogo više pogođene zemlje u razvoju jer bi njihovi izvozni proizvodi postali nekonkurentni. Predviđa se kako bi kineski izvoz mogao pasti za 21 %, a indijski za 16 % ako se prihvati predložena carina od 26 % za kineske i 20 % za indijske proizvode. Nije čudno stoga što su kineski dužnosnici zaprijetili izazivanjem *trgovinskoga rata* ako se najavljene carine uvedu.

Ako bi se pak carina izračunavala na osnovi emisije stakleničkih plinova za isti proizvod proizveden u SAD-u ili Europi, njezin bi utjecaj na svjetsku trgovinu bio mnogo manji. U tom bi se slučaju kineski i indijski izvoz smanjio za oko 3 %.

Globalni učinak carine na ukupno smanjenje emisija stakleničkih plinova bit će neznatan. Međutim politika smanjivanja *prljavih* industrija u razvijenim zemljama znači kako će ona biti doista i uvedena. Dugoročno, takva vrsta protekcionizma može naštetiti i svjetskoj trgovini, ali i okolišu. Slobodno tržište promiče primjenu novijih i čistijih proizvodnih postupaka iz razvijenih zemalja u onima slabije razvijanima. A uz dodatno opterećenje proizvodnje u zemljama u razvoju to će biti usporeno, ako ne i onemogućeno!

Isto tako, sve zemlje suočit će se s činjenicom da neizbježne promjene klime uvjetovane ljudskim aktivnostima znače kako će zadovoljavanje potreba za hranom isključivo na domaćem tržištu biti sve teže ostvarivo. Slobodna trgovina, a posebice trgovina hranom, bit će sve nesigurnija u svijetu izloženom klimatskim promjenama. Neograničavanje trgovine omogućilo bi pojedinih državama da se lakše prilagode klimatskim promjenama. Rizik koji sa sobom nose carine kojima se štite energijski zahtjevne proizvodnje bogatoga dijela svijeta može naštetiti ukupnoj svjetskoj trgovini, uz istodobnu malu pomoć prirodi.

\* Prema *Green with envy*, www.economist.com, 19. 11. 2009.