

Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma – ETS. Ietekme un iespējamās problēmas Latvijā

Avoti: Zemeunvalsts.lv un Eiropas Savienības informācijas vietnes

Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma - ES ETS, kas nosaka cenu klimata pārmaiņas izraisošajām CO₂ emisijām, jau gadiem ir bijusi galvenais dekarbonizācijas dzinējspēks enerģētikā un rūpniecībā. Pašlaik ES veido līdzīgu sistēmu – ETS II – transporta un ēku sektoriem. Zemas CO₂ kvotu cenas dēļ ETS ilgstoši tika uzskatīta par mazefektīvu klimata politikas instrumentu, taču pēdējā laika reformas ir kāpinājušas cenas, mudinot uzņēmumus samazināt fosilā kurināmā patēriņu. 2026. un 2027. gadā ES pilnveido šo sistēmu, lai sagatavotos periodam pēc 2030. gada. Šajā skaidrojumā aplūkoti ETS mērķi, noteikumi, cenu vēsturiskā attīstība, līdzšinējās reformas un nākotnes perspektīvas, iekļaujot Eiropas Komisijas 2026. gada 17. jūlija reformu priekšlikumus.

Kas ir ES ETS?

Ar ES ETS starpniecību Eiropas Savienība ir izveidojusi tirgus mehānismu, kas nosaka CO₂ cenu un sniedz finansiālus stimulus emisiju mazināšanai ekonomiski izdevīgākajā veidā. Tā ir ES klimata politikas stūrakmens. Sākotnējās ETS I mērķis ir katru gadu par noteiktu procentuālo daļu samazināt emisijas elektroenerģijas ražošanā un energoietilpīgā rūpniecībā, piemēram, dzelzs, alumīnija, cementa, stikla, kartona, skābju u.c. ražošanā. Pagarinot pašreizējos noteikumus, kas ir spēkā līdz 2030. gadam, emisiju griesti sasniegtu nulli līdz 2039. gadam, taču nākamās reformas šo grafiku, visticamāk, mainīs.

Sistēma ir palīdzējusi samazināt šo nozaru emisijas par aptuveni 47% laika posmā no 2005. līdz 2023. gadam. 2023. gada dati uzrāda rekordlielu samazinājumu – par 15,5% salīdzinājumā ar 2022. gadu, ko lielā mērā veicināja atjaunojamās enerģijas uzplaukums. Pēc Starptautiskās oglekļa rīcības partnerības (ICAP) 2024. gada ziņojuma datiem, ES ETS ir vecākā un pārliecinoši

lielākā no 36 pasaulē darbošamies oglekļa tirdzniecības sistēmām, kopumā aptverot 18% no globālajām emisijām.

No 2027. gada jauna emisiju tirdzniecības sistēma aptvers degvielas izplatīšanu autotransporta un ēku apsaimniekošanas nozarēs, kā arī papildu rūpniecības sektoros. ETS II sākotnēji darbosies paralēli oriģinālajai sistēmai, taču 2030. gadu sākumā abas sistēmas plānots apvienot.

Cap-and-trade princips

Uzņēmumiem ir jāpērk vai jāsaņem kvotas, kas atbilst to radītajam CO₂ apjomam, padarot elektroenerģijas ražošanu no ogles un cita fosilā kurināmā dārgāku, bet tīros energoresursus – pievilcīgākus.

ES ETS pamatā ir t.s. "griestu un tirdzniecības" - *cap-and-trade* – princips. Brisele nosaka maksimālo pieļaujamo CO₂ emisiju apjomu jeb "griestus", kas katru gadu samazinās, un uzņēmumiem ir nepieciešama Eiropas emisijas kvota (EUA) par katru kalendārajā gadā emitēto CO₂ tonnu. Uzņēmumi šīs atļaujas pērk vai saņem bez maksas un var ar tām tirgoties. Gada noslēgumā uzņēmumi nodod tik daudz kvotu, cik reāli sasniedzis to emisiju apjoms.

ES ETS aptver CO₂ emisijas no elektrostacijām, energoietilpīgas smagās rūpniecības un civilās aviācijas. Lidojumi ārpus ES vai uz lidostām ārpus tās nav iekļauti sistēmā - noteikumi jāievēro tikai reisiem Eiropas Ekonomiskās Zonas (EEZ) ietvaros. No šī gada sistēma aptver arī jūras transporta emisijas.

Smagā rūpniecība saņem noteiktu daļu bezmaksas kvotu, lai spētu konkurēt ar uzņēmumiem ārpus ES, uz kuriem neattiecas tik stingri klimata tiesību akti.

Ja uzņēmums emitē vairāk CO₂, nekā sedz tā rīcībā esošās kvotas, tam tiek piemērots sods 100 eiro apmērā par katru pārsniegto tonnu. Tādējādi uzņēmumi tiek motivēti investēt energoefektivitātē, lai samazinātu emisijas, jo pāri palikušās kvotas tie var pārdot. Salīdzinājumam - pasaules lielākais ķīmijas koncerns, Vācijas *BASF*, 2021. gadā radīja 20,2 miljonus tonnu CO₂ ekvivalenta tiešo un netiešo emisiju.

Ieņēmumi no ES ETS galvenokārt nonāk dalībvalstu budžetos vai tiek novirzīti ES mēroga Inovāciju fondam un Modernizācijas fondam. 2022. gadā ES ETS kopumā guva 38,8 miljardus eiro lielus izsoļu ieņēmumus - par 7,7 miljardiem vairāk nekā 2021.

gadā. No šīs summas 29,7 miljardi eiro tika sadalīti tieši dalībvalstīm; Vācijas ieņēmumi sasniedza 7,8 miljardus eiro.

Kāds ir emisiju samazināšanas mērķis šajā sistēmā?

Sistēma aptver aptuveni 9000 elektrostaciju un rūpnīcu 27 ES dalībvalstīs, kā arī Islandē, Lihtenšteinā un Norvēģijā, kopumā ietverot aptuveni 36% no visām ES siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām - 2022. gada dati.

ES ETS mērķis ir katru gadu par noteiktu procentu jeb lineāro samazinājuma koeficientu – LRF, samazināt SEG emisijas. Kopš 2013. gada LRF tika noteikts 1,74% apmērā, lai līdz 2020. gadam panāktu kopējo emisiju samazinājumu par 21% salīdzinājumā ar 2005. gadu. Sākotnēji periodam no 2021. līdz 2030. gadam tika paredzēts ikgadējs kvotu apjoma samazinājums par 2,2%. Šis koeficients tika apstiprināts 2018. gadā, lai saskaņotu to ar iepriekšējo ES mērķi – līdz 2030. gadam samazināt kopējās SEG emisijas par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu.

Tomēr 2023. gada reforma pašreizējā ETS 4. fāzē (2021–2030) ieviesa vērienīgākus mērķus: līdz 2030. gadam kopējās emisijas jāsamazina par 62% salīdzinājumā ar 2005. gadu. LRF tiek palielināts līdz 4,3% laika posmam no 2024. līdz 2027. gadam un līdz 4,4% no 2028. gada.

Šāda trajektorija nozīmē, ka emisiju griesti sasniegs nulli 2039. gadā, neieskaitot nelielu kvotu daļu aviācijas un kuģniecības nozarēm. Tiklīdz ES vienosies par klimata mērķiem 2040. gadam, ETS rādītāji tiks pielāgoti vēlreiz.

Kas jauns saistībā ar 2023. gada ES ETS I reformu?

2021.gada vidū stājās spēkā Eiropas Klimata akts, kas nosaka saistošu mērķi līdz 2030. gadam samazināt neto siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 55% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Lai to sasniegtu, Eiropas Komisija 2021. gada jūlijā nāca klajā ar tiesību aktu pakotni "Gatavi mērķrādītājam 55%" - *Fit for 55*, kas ietvēra arī ETS pārveidi. Pēc sarunām Eiropas Parlaments, ES Padome un Komisija 2022. gada decembrī panāca vienošanos par ETS I reformu un otrās sistēmas - ETS II - izveidi transportam un apkurei. Galīgie tiesību akti tika parakstīti 2023. gadā.

Galvenās izmaiņas

Jaunais 2030. gada mērķis ir ETS nozaru emisiju samazinājums par 62%, iepriekš 43%, salīdzinājumā ar 2005. gadu.

Jaunais lineārais samazinājuma koeficients - 4,3% no 2024. līdz 2027. gadam un 4,4% no 2028. līdz 2030. gadam.

Ieņēmumu izlietojums - dalībvalstīm visi ieņēmumi no kvotu tirdzniecības jānovirza ar klimatu saistītiem pasākumiem.

Kuģniecība - jūras transporta emisijas tiek pakāpeniski iekļautas ETS *scope*. Emisijas reisiem ārpus ES tiks segtas 50% apmērā, bet iekšzemes un ES iekšējie reisi – 100% apmērā. Pienākums nodot kvotas pieaug pakāpeniski: 40% par verificētajām emisijām no 2024. gada, 70% no 2025. gada un 100% no 2026. gada.

Pašlaik tas attiecas tikai uz lieliem kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām.

Bezmaksas kvotu pakāpeniska atcelšana un CBAM - uzņēmumiem paredzētās bezmaksas kvotas tiks pakāpeniski samazinātas un līdz 2034. gadam pilnībā atceltas precēm, kuras aizsargā Oglekļa robežkorekcijas mehānisms (CBAM), piemēram, cementam, tēraudam un mēslošanas līdzekļiem. No 2026. gada bezmaksas kvotu piešķiršana būs atkarīga no uzņēmuma investīcijām energoefektivitātē un emisiju mazināšanā.

Aviācija - Eiropa vienojās līdz 2026. gadam pilnībā atteikties no bezmaksas kvotu piešķiršanas aviokompānijām Eiropas iekšējos lidojumos, pārejot uz pilnīgu izsolīšanu. No 2025. gada sistēmā tiks uzraudzīta arī aviācijas radītā ne-CO₂ ietekme. Lidojumiem ārpus ES tiks piemērota starptautiskā shēma *CORSIA*, kas integrēta kopējā ETS.

Atkritumu dedzināšana - emisijas no atkritumu dedzināšanas tiek pārraudzītas kopš 2024. gada, un sistēmā tās plānots iekļaut no 2028. gada - ar iespēju dalībvalstīm to atlikt līdz 2030. gadam.

Tirgus stabilitātes rezerve (MSR) - rezervē turpinās ieskaitīt 24% no visām ETS kvotām, tādējādi mazinot vēsturisko kvotu pārpalikumu un ļaujot elastīgāk reaģēt uz tirgus satricinājumiem un pieprasījuma svārstībām.

Jaunā tirdzniecības sistēma transportam un ēkām – ETS II

Kā daļu no *Fit for 55* reformām Eiropa apstiprināja ETS II – atsevišķu sistēmu, kas aptvers degvielas izplatīšanu autotransportam, ēku apkurei un papildu rūpniecības nozarēm, kuras nesedz pirmā sistēma. Eiropas Komisija norādīja, ka līdzšinējie samazinājumi šajās nozarēs ir bijuši nepietiekami, lai sasniegtu 2050. gada klimatneitralitātes mērķi.

ETS II pamatprincipi

Pilnībā sāks darboties 2027. gadā - emisiju monitorings un ziņošana sākas jau 2025. gadā.

Ieviešanu var atlikt līdz 2028. gadam, ja naftas un gāzes cenas tirgū būs ārkārtīgi augstas. Sistēma darbojas "augšupējā" jeb *upstream* līmenī - noteikumi attiecas uz degvielas un kurināmā piegādātājiem/izplatītājiem, nevis tieši uz māsaimniecībām vai autovadītājiem. Piegādātājiem jāpērk kvotas par tirgū laistās degvielas apjomu. Mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt nozaru emisijas par 42% salīdzinājumā ar 2005. gadu. Bezmaksas kvotu nav – viss apjoms tiek pārdots izsolēs, jo šīs nozares nav pakļautas globālajai konkurencei un oglekļa noplūdes riskam. Dalībvalstis var atbrīvot piegādātājus no dalības līdz 2030. gadam, ja valstī jau darbojas nacionālais CO2 nodoklis, kas ir vienāds vai augstāks par ETS II cenu.

Ieņēmumu izmantošana - finansējums jānovirza klimata pasākumiem un sociālajam atbalstam. Daļa ieņēmumu nonāks ES Sociālajā klimata fondā, lai palīdzētu maznodrošinātām māsaimniecībām un mikrouzņēmumiem.

Cenu stabilitātes mehānisms - ja pirmajos trīs gados kvotas cena pārsniegs 45 eiro, tirgū tiks laistas papildu kvotas cenas stabilizēšanai.

Vācijā, kur jau pastāv līdzīga nacionālā sistēma, pētnieki brīdina par iespējamu strauju cenu kāpumu, kad Eiropas mēroga sistēma stāsies spēkā pilnā apmērā. Tā kā kvotas tiek tirgotas brīvā tirgū, precīzu ETS II cenu prognozēt ir grūti.

ETS attīstība nākotnē

Sistēma ir vairākkārt reformēta, lai pielāgotos jauniem tirdzniecības periodiem, iekļautu jaunas nozares un novērstu neparedzētas cenu svārstības.

Burtiski tikko - 2026.gada 17. jūlijā - Eiropas Komisija nāca klajā ar jaunu priekšlikumu kārtējai ETS reformai, lai sagatavotu sistēmu periodam pēc 2030. gada. Komisija sastopas ar spēcīgu spiedienu no uzņēmumu un dažu valdību puses, kas pieprasa atvieglot slogu grūtībās nonākušajām nozarēm. Sākotnējais priekšlikums saņēma asu kritiku no klimata aizsardzības organizācijām un dalītu reakciju no rūpniecības pārstāvjiem. Priekšlikuma kodolu veido lēnāka emisiju griestu samazināšana pēc 2030. gada un bezmaksas kvotu saglabāšana/pagarināšana atsevišķām nozarēm.

Kā gadu gaitā mainījušās emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas cenas?

Pirmajos divos tirdzniecības periodos - 2005–2007 un 2008–2012 - lielākā daļa kvotu tika izdalītas bez maksas un lielos apjomos, kā rezultātā 2007. gadā kvotu cena nokritās līdz nullei.

Trešajā fāzē (2013–2020) izsolīti tika jau 40% kvotu, liekot elektroenerģijas ražotājiem tās pirkt ar atsevišķiem izņēmumiem dažās valstīs, piemēram, Polijā, Bulgārijā. No 2021. gada tiek izsolīti aptuveni 57% no kopējā apjoma. Tomēr dāsnā bezmaksas kvotu dalīšana apstrādes rūpniecībā un aviācijā, kā arī 2008. gada globālā finanšu krīze radīja milzīgu kvotu pārpalikumu. Cena nokritās no 30 eiro 2008. gadā līdz 2,75 eiro 2013. gadā.

Pēc 2018. gada reformas, kad bezmaksas kvotu apjoms tika ierobežots, cenas sāka strauji pieaugt – no 9,68 eiro 2018. gadā līdz vēsturiskajam rekordam, proti, 100 eiro par tonnu 2023. gada sākumā.

Tomēr līdz 2024. gada sākumam cena atkal noslīdēja līdz aptuveni 60 eiro. Tas skaidrojams ar zemākām dabasgāzes cenām - tīrāku elektroenerģijas ražošanu, rūpniecības pieprasījuma samazināšanos un REPowerEU plānu. Lai mazinātu atkarību no Krievijas energoresursiem, ES veica kvotu "pārceļšanu uz sākumu" jeb *frontloading* – pārdodot nākotnes kvotas ātrāk, kas palielināja piedāvājumu tirgū laika posmā no 2023. līdz 2026. gadam. Eksperti, tostarp oglekļa tirgus analītikas uzņēmums Veyt, prognozē, ka ilgtermiņā cenas atkal pieaugs, sasniedzot aptuveni 130 eiro par kvotu līdz 2030. hercam.

Tēmas aktualitāte un ietekme Latvijā

Latvija ir pilntiesīga ES ETS dalībniecē kopš tās pirmsākumiem 2005. gadā. Tomēr Latvijas ekonomiskā struktūra nozīmē, ka sistēmas ietekme šeit izpaužas nedaudz atšķirīgi nekā lielajās Eiropas industriālajās valstīs.

Latvijas specifika ETS I - rūpniecība un enerģētika

Tradicionāli lielākā daļa ES ETS emisiju Eiropā rodas enerģētikā un smagajā rūpniecībā, kur sistēma aptver uzņēmumus ar jaudu virs 20 MW. Kamēr Eiropā vidēji šie lielie operatori rada aptuveni pusi no visa SEG piesārņojuma, Latvijā tie veido tikai aptuveni 27% no kopējām valsts emisijām. Tas ir saistīts ar to, ka Latvijā nav lielas smagās un akmeņogļu rūpniecības, bet elektroenerģijas un siltuma ražošanā vēsturiski liela nozīme ir hidroenerģijai un biomasai - koksnei, kas netiek aplikta ar ETS maksām. ETS I Latvijā tieši ietekmē tādus uzņēmumus kā lielie siltumapgādes operatori, piemēram, "Rīgas Siltums", energokompānijas kā "Latvenergo" un atsevišķus lielos ražotājus, piemēram, "Schwenk Latvija" cementa ražotni.

Jaunās sistēmas ETS II ieviešana un satraukums sabiedrībā

Tā kā lielākā daļa Latvijas emisiju rodas ārpus vecās ETS, galvenokārt transportā un mājsaimniecību apkures sektorā, jaunās ETS II sistēmas ieviešana Latviju skars daudz tiešāk un plašāk.

Grozījumi likumdošanā - lai pārņemtu Eiropas direktīvas, pēc politiskām debatēm un bažām par soda naudām, kas varēja sasniegt pat 300 miljonus eiro, Saeima pieņēma grozījumus likumā "Par piesārņojumu". Tie paredz, ka Latvijā ETS dalībnieku lokam tiek pievienoti visi degvielas un apkures kurināmā vairumtirgotāji un mazumtirgotāji, kas nodod produktus gala patēriņam.

Sociālā ietekme un bažas par cenām - ņemot vērā, ka ETS II izmaksas degvielas tirgotāji visticamāk pilnībā iekļaus gala cenā, Latvijas sabiedrībā un medijos, tostarp sabiedrisko mediju un lielo portālu ziņās, ir sākusies plaša diskusija par gaidāmo cenu kāpumu transportam un apkurei. 2026. gada vidū joprojām trūkst skaidru, valstiski apstiprinātu atbalsta mehānismu mājsaimniecībām, kuras šīs izmaksu pieaugums skars vissmagāk.

Kur paliek Latvijas gūtie ieņēmumi?

Nauda, ko Latvija iegūst no kvotu izolīšanas brīvajā tirgū, nonāk valsts budžetā caur Emisijas kvotu izsoļu instrumentu (EKII).

Klimata un enerģētikas ministrija (KEM) uzsver, ka šie līdzekļi tiek mērķtiecīgi reinvestēti ekonomikas dekarbonizācijā.

Finansējuma prioritārie virzieni Latvijā ir atbalsts maznodrošinātām mājsaimniecībām energoefektivitātes paaugstināšanai un ēku siltināšanai un transporta nozares pāreja uz videi draudzīgākiem

risinājumiem, piemēram, Latvija nesen saņēma 40 miljonus eiro Eiropas finansējuma, lai dīzeļautobusus reģionos aizstātu ar elektroautobusiem un attīstītu uzlādes tīklu.

Tā kā Valsts kontroles revīzijas liecina, ka Latvija joprojām riskē nerasniegt savus 2030. gada klimata mērķus tieši transporta nozarē sadrumstalotas pārvaldības dēļ, ETS II ieviešana un pareiza EKII ieņēmumu izlietošana būs izšķirošs faktors valsts ekonomikai turpmākajos gados.

Degvielas un apkures cenu prognozes pēc 2027. gada ETS II ietekmē

Jaunās sistēmas ES ETS II ieviešana 2027. gadā tieši ietekmēs fosilā kurināmā un degvielas cenas, jo oglekļa cena tiks iekļauta katrā litrā vai kubikmetrā, ko pārdod piegādātāji. Dīzeļdegviela un benzīns - ja oglekļa emisiju kvotas cena tirgū sasniegs ES plānotos stabilitātes griestus - 45 eiro par tonnu CO₂, degvielas cenas Latvijas DUS pieaugs par aptuveni 10 līdz 12 centiem par litru, pieskaitot klāt PVN.

Pesimistiskais scenārijs - ja pieprasījums Eiropā būs augsts un tirgus cena pārsniegs stabilizācijas mehānismus, analītiķi pieļauj cenu pieaugumu pat par 20–25 centiem litrā.

Ietekme uz apkures izmaksām

Dabasgāze un dīzeļdegviela apkurei - mājtsaimniecībām, kas apkurei joprojām izmanto dabasgāzi, rēķini var pieaugt par aptuveni 10 -15%.

Centralizētā siltumapgāde - pilsētās, kur siltumtīkli joprojām ir atkarīgi no gāzes, gaidāms līdzīgs tarifa kāpums. Turpretim pilsētās, kas pārgājušas uz šķeldu vai biomasu, ietekme būs minimāla, jo atjaunojamie resursi netiek aplikti ar šo nodokli. Zīmīgi, ka Klimata un enerģētikas ministrija plāno piesaistīt daļu no Eiropas Sociālā klimata fonda līdzekļiem - Latvijai indikatīvi pieejami ap 617 miljoniem eiro, lai tieši kompensētu šo izmaksu pieaugumu sociāli sensitīvām iedzīvotāju grupām.

EKII un valsts atbalsta programmas mājtsaimniecībām

Emisijas kvotu izsolīšanas instruments (EKII) un citas valsts programmas piedāvā dāsnu finansiālu atbalstu, lai iedzīvotāji

paspētu sagatavoties cenu kāpumam un atteiktos no fosilā kurināmā.

Saules paneļi un jaunā prioritāte – akumulatori

Vides investīciju fonda (VIF) administrētā EKII programma privātmājām šobrīd sedz līdz pat 70% no iekārtu iegādes izmaksām. Kombinētais maksimālais atbalsts ir līdz 6500 eiro, ja projektā apvienojat saules paneļus ar elektroenerģijas akumulatoru sistēmu. Tikai saules paneļiem atkarībā no uzstādītās jaudas (kW), maksimālais līdzfinansējums ir līdz 4000 eiro

Akumulatori (BESS) - valsts tagad piešķir līdz 2500 eiro tieši akumulatoru bloku iegādei ar minimālo ietilpību – 5 kWh. Mērķis ir veicināt pašpatēriņu, lai iedzīvotāji enerģiju izmantotu vakaros, nenoslogojot Sadales tīklu. Būtisks nosacījums - vismaz 80% no gadā saražotās elektrības ir jāizmanto pašpatēriņam, tāpēc sistēmas jauda rūpīgi jāsalāgo ar reālo patēriņu. Atbalstu var saņemt arī jaunbūvēm, kurām ir kadastra numurs un pabeigti jumta darbi.

Apkures sistēmu nomaiņa

Valsts arvien vairāk atbalsta viedas hibrīdsistēmas. Ja vēlaties nomainīt veco gāzes vai cietā kurināmā katlu, EKII un CFLA programmas piedāvā līdzfinansējumu siltumsūkņu (gaiss-ūdens, zeme-ūdens) uzstādīšanai un biomasas granulu katlu iegādei. Papildu bonuss - īpaši palielināts atbalsta apjoms šo iekārtu iegādei ir pieejams daudzbērnu ģimenēm jeb Latvijas Goda ģimenes apliecības īpašniekiem.

Privātmāju un daudzdzīvokļu māju siltināšana

Lai samazinātu siltumenerģijas patēriņu, kas ir labākais veids, kā cīnīties ar ETS II radīto dārdzību, ir pieejami divi galvenie finansējuma avoti. Daudzdzīvokļu mājām aktīva ir KEM un ALTUM programma ar daudzmiljonu fondu, kas nodrošina kapitāla atlaides (dāvinājumus) līdz 50% apmērā no energoefektivitātes projekta attiecināmajām izmaksām.

Privātmājām - ar ALTUM ir pieejami energoefektivitātes granti un subsidēti aizdevumi mājas norobežojošo konstrukciju - sienu, jumta, pagraba - siltināšanai, kā arī logu un durvju nomaiņai.

Programmu finansējums tiek piešķirts rindas kārtībā. Pieteikšanās un precīzi projektu iesniegšanas noteikumi ir pieejami platformā EKII.lv vai oficiālajās ministrijas vietnēs.

Latvija - iespējamie riski un problēmas nākotnē

Ieviešot ES ETS II sistēmu no 2027. gada, Latvija saskarsies ar vairākiem kritiskiem riskiem. Tā kā šī sistēma tieši apliks ar nodokli transporta degvielu un ēku apkuri, pastāv reāli scenāriji, kas valstī var izraisīt sociālekonomisku krīzi vai politisku strupceļu.

Sociālā krīze un "enerģētiskā nabadzība"

Latvijā ir liels īpatsvars mājsaimniecību ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, kas dzīvo nesiltinātās mājās un pārvietojas ar vecākām automašīnām. Valsts piedāvātais atbalsts - siltumsūkņiem vai elektroauto - prasa lielu pašu līdzfinansējumu. Maznodrošināts iedzīvotājs reģionā nevar atļauties ieguldīt 7000 eiro siltumsūkņī, pat ja valsts solās pusi atmaksāt. Šīs mājsaimniecības būs spiestas turpināt pirkt dārgu gāzi vai dīzeļdegvielu, maksājot pilnu ETS II cenu, kas dramatiski palielinās enerģētisko nabadzību un sociālo plaisu.

"Cenu šoks" un inflācijas spirāle

ETS II pamatā ir tirgus mehānisms – kvotu cenu nosaka pieprasījums visā Eiropā. ES ir paredzējusi stabilitātes mehānismu, lai cena nepārsniegtu 45 eiro par tonnu CO₂. Tomēr daudzi Eiropas enerģētikas analītiķi brīdina, if pieprasījums pēc kvotām Vācijā un citās lielvalstīs būs milzīgs, cena tirgū var pārsniegt šo robežu. Ja degvielas cena pieaugs nevis par solītajiem 10 centiem, bet gan par 20–25 centiem litrā, tas acumirkļī sadārdzinās visas piegādes ķēdes, pārtiku veikalos un sabiedrisko transportu, izraisot jaunu inflācijas vilni Latvijā.

Reģionālās mobilitātes sabrukums

Atšķirībā no Rīgas, Latvijas reģionos un mazpilsētās sabiedriskais transports bieži kursē tikai dažas reizes dienā. automašīna tur nav luksusa prece, bet vienīgais veids, kā nokļūt darbā, skolā vai pie ārsta. Degvielas sadārdzināšana bez alternatīva sabiedriskā transporta tīkla nodrošināšanas būs smags trieciens reģionu ekonomiskajai aktivitātei. Cilvēkiem no mazpilsētām strādāt reģionālajos centros var kļūt finansiāli neizdevīgi.

Administrēšanas un "Pelēkā tirgus" riski

Tā kā atbildība par kvotu pirkšanu gulstas uz degvielas un apkures kurināmā vairumtirgotājiem un mazumtirgotājiem, pastāv risks krāpniecības shēmām. Malka un koksnes granulas netiek apliktas

ar ETS II. Pieaugot gāzes un brikešu cenām, strauji pieaugs pieprasījums pēc malkas. Tas var izraisīt nekontrolētu cenu kāpumu vietējam kurināmajam un veicināt nelegālu malkas tirdzniecību bez nodokļu nomaksas. Ja kaimiņvalstīs ārpus ES, piemēram, Baltkrievijā un Krievijā, degviela paliks lēta, pieaugošā cenu starpība var atkal padarīt ekonomiski pievilcīgu nelegālās degvielas ievešanu un tirdzniecību pierobežā.

Eiropas Sociālā klimata fonda līdzekļu apguves kavēšanās

Eiropa ir izveidojusi fondu, no kura Latvijai būs pieejami vairāk nekā 600 miljoni eiro tieši šo risku mazināšanai. Latvijas vēsturiskā pieredze rāda, ka ministrijām - Klimata un enerģētikas ministrijai un Labklājības ministrijai - bieži vien aizņem gadus, lai izstrādātu precīzus noteikumus un mērķtiecīgi novirzītu naudu tieši tiem, kam to visvairāk vajag. Ja fonda nauda "iestrēgs" ierēdņu gaitenēs, ETS II cenas trieciens iedzīvotājus sasniegs ātrāk nekā valsts palīdzība...