

## Vācijas ekonomikā aktivitāte joprojām ir neliela, bet “cerības nezūd”

*Avoti: Vācijas informācijas vietnes*

Jaunākie ekonomikas dati, kas liecina par vāju ekonomisko aktivitāti valstī, nav bijuši īpaši labvēlīgi Vācijas rūpniecības interešu aizstāvim kancleram Frīdriham Mercam. Neskatoties uz kanclera cerībām atjaunot izaugsmi, kas kopš 2022. gada enerģētikas krīzes ir bijusi lēna, uzņēmēju uzticība valstij joprojām ir zema. Kanclers F. Merks cer uzlabot vāciešu noskaņojumu, kas zināmā mērā ir pasliktinājies augsto enerģijas cenu dēļ. Tas, savukārt, mazina starptautisko konkurētspēju. Vācijā tuvāko nedēļu laikā ir paredzētas tērauda un autorūpniecības nozaru sanāksmēs. Septembra beigās tika publicēts kopīgs analītisks apskats, kurā Vācijas vadošie ekonomikas pētniecības institūti norādīja, ka cerības uz izaugsmes uzlabošanu 2026. gadā galvenokārt balstās uz Vācijas parāda finansēto tēriņu kāpumu. Pētnieki brīdina, ka nedrīkst aizmirst par joprojām nemainīgo nepieciešamību veikt dziļākas reformas Vācijā. Subsīdijas “rūpniecības elektroenerģijas cenai” ir paredzētas, lai sniegtu atvieglojumus energoietilpīgiem uzņēmumiem, lai gan vadošie pētniecības institūti brīdina, ka subsīdijas individuāliem patērētājiem nav pareizais risinājums. Eiropas Komisija apstiprināja valsts atbalsta shēmu jau jūnija beigās, bet valdības turpmākais darbu grafiks šajā jautājumā nav skaidrs.

### **Oglekļa pārvaldība. Viss notikšot “pavisam drīz”**

**Frīdriha** Merca valdība arī turpina Oglekļa uztveršanas un uzglabāšanas (CCS) pasākumus un Oglekļa uztveršanas un izmantošanas (CCU) procesa atbalstu, lai paātrinātu enerģētikas pāreju valstī. Koālcija augustā iesniedza pirmo likumprojektu par oglekļa uzglabāšanas un transportēšanas atļaušanu. Vācu parlamentam tagad jāapspriež šis projekts, pirms tiek pieņemts lēmums par to, kādā apjomā šī tehnoloģija tiks izmantota, lai samazinātu CO2 emisijas valstī. Ekonomikas ministrijas valsts sekretārs Franks Vecels norādīja, ka atteikšanās no oglekļa pārvaldības risinājumiem Vācijā vairs nav iespējama. Princips - “ne manā pagalmā” vairs nevar būt pareizā politika,“ uzsvēra F. Vecels konferencē Berlīnē septembra beigās. CCS/CCU varētu kļūt arī par daļu no nākamās kārtas “klimata līguma” rūpniecības pārejas

atbalsta shēmas. Vācijas Ekonomikas ministrija "pavisam drīz" solīja nākamo kārtu, bet pētnieki un opozīcijas politiķi uzskata, ka kavēšanās jau tagad kaitē uzņēmumiem, kuri vēlas pastiprināt dekarbonizācijas procesu.

## **Klimata rīcības programma un transporta jautājumu risināšana**

Pēc tam, kad visas iesaistītās ministrijas līdz septembra beigām iesniedza savus plānotos pasākumus Vides ministrijai, valdības jaunā Vācijas Klimata rīcības programma sāk veidoties. Ministrija paziņoja, ka tagad sāks izskatīt atsevišķos priekšlikumus, pirms izstrādās saskaņotu dokumentu, kas tiks apspriests valdības koalīcijā. Vides ministrs Karstens Šneiders solīja līdz šā gada beigām publicēt pilnu programmu. Vācijai ir juridisks pienākums iesniegt pasākumu programmu visās nozarēs, lai nodrošinātu valsts 2030. un 2040. gada emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanu. Šos mērķus valsts nesasnies, ja pašreizējā politika nemainīsies. Vairākas vides aktīvistu nevalstiskās organizācijas aicināja valdību risināt problēmas, kas ir izveidojušās saistībā ar joprojām augstajām transporta emisijām. Lai gan elektromobiļu pārdošanas apjomi Vācijā turpina pieaugt, šķēršļi visaptverošākas un pievilcīgākas sabiedriskā transporta sistēmas izveidē kā alternatīvai privātajiem automobiļiem joprojām kavē nozares plašāku pārveidi.

## **Nav ne plānu, ne arī rūpnīcu. Gāzes rezervju problēma...**

**Gan juristi, gan enerģētikas nozares eksperti brīdina, ka centieni būvēt jaunas gāzes elektrostacijas kā rezerves enerģijas sistēmai, kas arvien vairāk paļaujas uz atjaunojamajiem energoresursiem, var saskarties ar vēl lielāku kavēšanos. Rūpnīcu un tīkla operatori ar nepacietību gaida izsoles, kuras viņi uzskata par priekšnoteikumu, lai Vācija varētu ievērot ogļu izmantošanas pārtraukšanas grafiku. Jaunā valdība plāno divkāršot jaudu līdz 20 gigavatiem un atvieglot prasības attiecībā uz staciju gatavību udeņraža izmantošanai. Tomēr tas padara plānoto izsoles datumu 2025. gada beigās arvien mazāk ticamu. Tā paziņoja advokātu biroja *Osborne Clarke* enerģētikas inovāciju vadītāja Anna fon Brēmene, norādot uz Eiropas Komisijas nepiešķirtajām atļaujām. Izsoles varētu notikt pat ne ātrāk kā 2026. gada beigās, norādīja Anna fon Brēmene. Tīkla operatora *Amprion* izpilddirektors Kristofs Millers teica, ka būtu grūti atrast pietiekamu aprīkojumu un**

personālu, lai uzceltu spēkstacijas. Tomēr līdz šim valdības 2025. gada grafiks ir palicis nemainīgs.

## **Septembra apkopojums**

### **Uzraudzības ziņojums**

Septembra vidū beidzot tika publicēts ilgi gaidītais Īpašais uzraudzības ziņojums par Vācijas enerģētikas pārejas ātrumu, efektivitāti un izmaksām. Ziņojumu pasūtīja Vācijas ekonomikas ministre Katerīna Reihe. Viņa to nodēvēja par “realitātes pārbaudi” enerģētikas sistēmai. Ziņojumā secināts, ka Vācijas elektroenerģijas pieprasījums turpmākajos gados piedzīvos “strauju” pieaugumu, kura apjoms būs atkarīgs no politikas izvēlēm un ekonomiskās izaugsmes. Autori secināja, ka, lai nodrošinātu tīru, drošu un pieejamu enerģētikas sistēmu, būs nepieciešams daudz vairāk atjaunojamās enerģijas, tīkla, uzglabāšanas un ūdeņraža jaudas. Atjaunojamās enerģijas nozare norādīja, ka ziņojumā uzsvērts, ka nav nepieciešams būtiski mainīt enerģētikas pārejas gaitu. Savukārt, Ekonomikas ministrija secināja, ka tā samazinās subsīdijas atjaunojamajai enerģijai “līdz absolūti nepieciešamajam līmenim”, pazeminās ilgtspējas prasības ūdeņradim un samazinās mērķus jūras vēja enerģijas ieviešanai, lai samazinātu izmaksas. Vācijas Inženieru federācija (VDMA) skeptiski norādīja, ka “ne ziņojums, ne ministrijas ierosinātie pasākumi nesniedz skaidru koncepciju nākotnei”.

### **Īpašais fonds un budžets. Ir atšķirības...**

Vienošanās par 500 miljardu eiro īpašo fondu infrastruktūrai un klimata neitralitātei un Vācijas konstitucionālo t.s. „parāda bremzes” noteikumu reforma bija liels valdības panākums koalīcijas sarunu sākumā. Sešus mēnešus vēlāk parlaments pieņēma attiecīgo likumu. Taču Zaļā partija, kas atbalstīja reformu, kā jau vienmēr, kritiski izteicās par tās īstenošanu. „Tas nav tas, par ko mēs vienojāmies,” teica Zaļo partijas līderis Felikss Banazaks. Zaļo partijas vadītājs apgalvoja, ka kanclers Merks un finanšu ministrs Larss Klingbeils nebija nodrošinājuši, lai fonds tiek izmantots tikai jauniem ieguldījumiem, kas pārsniedz valsts galveno budžetu. Zaļās partijas līderis viņus apsūdzēja par rekordliela parāda paketes ļaunprātīgu izmantošanu “sev tīkamiem projektiem”. Šo viedokli atbalstīja vairāki ekonomikas pētniecības institūti un valdības finanšu uzraudzības iestāde – Revīzijas palāta. Tika

norādīts, ka visai paketei trūkst uzticamu kontroles mehānismu un skaidru mērķu.

## **Desmit gadus pēc “Dīzelgeitas” - automobiļu ražotāji joprojām izvairās no pilnīgas pārejas uz elektromobiļu ražošanu.**

2015. gada septembrī ziņu aģentūras pāršalca tā saucamā “Dīzelgeita” - emisiju krāpšanas skandāls, kas satricināja Vācijas galveno nozari. Saskaņā ar Pītera Moka, Starptautiskās tīras transporta padomes (ICCT) pārstāvja, teikto, arī desmit gadus vēlāk tādi uzņēmumi kā VW, BMW un Mercedes joprojām svārstās starp īstermiņa peļņas mērķiem un ilgtermiņa stratēģijas īstenošanu. P.Moks 2015.gadā ieņēma galveno lomu šī skandāla atklāšanā. Vācijas automobiļu ražotāji apdraud savu elektromobiļu pārdošanu, turpinot lobēt pret ES iniciatīvu par 2035. gada degvielas dzinēju izmantošanas pārtraukšanu. Paši automobiļu ražotāji pavadīja “Dīzelgeitas” 10. gadadienu IAA Mobilitātes izstādē Minhenē un prezentēja jaunus elektriskos modeļus, kas varētu būt izšķiroši, lai apturētu to lejupslīdi globālajos tirgos. Tomēr vides aizsardzības organizāciju aktīvisti kārtējo reizi pauda šaubas par patiesu pagrieziena automobiļu ražošanas nozares attieksmē.

## **Kavējas arī vācu dzelzceļa reforma**

Sen pagājuši tie laiki, kad Vācijas dzelzceļa uzņēmums Deutsche Bahn tika uzskatīts par vācu precizitātes un uzticamības sinonīmu. Abas šīs īpašības pēdējos gados ir ievērojami pasliktinājušās, liekot valsts Revīzijas palātai jūlijā secināt, ka Deutsche Bahn trūkst ticamas stratēģijas, lai izkļūtu no “pastāvīgās krīzes”, neskatoties uz “arvien pieaugošajiem finanšu resursiem”. Transporta ministrs Patriks Šnīders centās atspēkot šo spriedumu, ierosinot grandiozu „pārstartēšanu” visai dzelzceļa sistēmai, kurai ir svarīga loma valsts plānos samazināt transporta oglekļa emisijas. Savā jaunajā stratēģijā Deutsche Bahn likumdevēji plāno līdz 2029. gadam investēt apmēram 100 miljardus eiro dzelzceļa modernizācijā un sola līdz 2036. gadam modernizēt visus galvenos maršrutus. Tomēr ministrs P.Šnīders vienlaikus piezemētāk izteicās par ātru uzlabojumu šajā jomā. Ministrs noraidīja pašreizējo mērķi līdz 2026. gadam sasniegt 70 % vilcienu precizitāti, sakot, ka tas “nav pat tuvu sasniedzams”. Transporta ministrija uzskata, ka vācu dzelzceļam būs nepieciešams laiks līdz 2029. gadam, lai sasniegtu šo rādītāju..

