

## Ko varam gaidīt Eiropas Savienības klimata, vides un enerģētikas politikā? Situācijas raksturojums

*Avoti: Latvijas Meža sertifikācijas padome, Latvijas Dabas resursu uzraudzības grupa*

### Zemes izmantošana, lauksaimniecība un mežsaimniecība

Lauksaimniecības emisijas veido aptuveni 12 % no Eiropas Savienības kopējām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Tās [galvenokārt rodas no metāna un slāpekļa](#). No 2005. gada līdz 2022. gadam emisijas, kas nav saistītas ar CO<sub>2</sub>, samazinājās [tikai par 5 %](#). Prognozē, ka, īstenojot papildu plānotos pasākumus, lauksaimniecības emisijas līdz 2030. gadam samazināsies par 7 %. Lauksaimniecības emisijas reglamentē [Centienu sadales regula \(ESR\)](#), kuras mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt emisijas attiecīgajās nozarēs [par 40 % salīdzinājumā ar 2005. gadu](#). Ņemot vērā, ka lauksaimniecībā nav gaidāms liels progress, būtiskāki samazinājumi būs jāveic citās nozarēs, piemēram, atkritumu apsaimniekošanā, ēku sektorā un transporta jomā.

Lauksaimniecība ir saistīta arī ar [Zemes izmantošanas, zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības regulu \(LULUCF-ZIZIMM\)](#), kas regulē to, kā lauksaimniecībai jāveicina klimata mērķu sasniegšana. Līdz 2030. gadam ES dabā būtu jāuzkrājas 310 miljoni tonnu CO<sub>2</sub> ekvivalenta. Tomēr Eiropas oglekļa piesaistītājs, - dabā uzkrātais oglekļa daudzums, [samazinās dažādu iemeslu dēļ](#);

Eiropas Vides aģentūras jaunākais [vides ziņojums par vides stavokli](#) liecina par ievērojamu progresu siltumnīcefekta gāzu emisiju un gaisa piesārņojuma samazināšanā, bet brīdina, ka Eiropas vides kopējais stāvoklis nav uzskatāms par labu un daba Eiropā saskaras ar degradāciju, pārmērīgu izmantošanu un bioloģiskās daudzveidības zudumu.

Šajā kontekstā ir jāuzsver, ka Latvija SEG emisiju samazināšanas jomā ir planētas teicamiece: <https://www.zemeunvalsts.lv/pedejo-35-gadu-laika-latvija-ir-viena-no-pasaules-liderem-izmesu>

Eiropas Savienība ir izstrādājusi vairākus likumus, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz dabu, tostarp [Dabas atjaunošanas likumu](#) un [ES Atmežošanas regulu](#). Tomēr ES Atmežošanas regulas aizlieguma ieviešana piegādes ķēdēs tika atlikta un Dabas atjaunošanas likums sarunu procesā tika ievērojami "normalizēts".

2025. gada jūlijā Eiropas Komisija ierosināja plānu [par kopējo lauksaimniecības politiku \(KLP\)](#) pēc 2027. gada. Tas ir galvenais tiesību akts, kas regulē lauksaimniecību un atbalstu lauksaimniekiem Eiropas Savienībā. Saskaņā ar Komisijas norādīto, priekšlikums ir vienkāršāks, mērķtiecīgāks un orientēts uz nākotni. Tas, kā uzsvēris Briselē, nodrošināšot lauksaimniekiem taisnīgus ienākumus, patērētājiem, - drošu un pieejamu pārtiku, kā arī vides aizsardzību. Protams, viss nav tik spīdoši un lauksaimniekiem ir par ko cīnīties.

[Zaļo apgalvojumu direktīva](#), kuras mērķis ir sniegt patērētājiem vairāk informācijas par produktiem, ko viņi patērē, pašlaik ir iestrēgusi sarunu procesā, Eiropas Komisijai draudot to vispār atcelt. Situācija ietekmē citus tiesību aktus, piemēram, [Oglekļa piesaistes sertifikācijas sistēmu](#), kam būtu jānosaka metodikas dažāda veida piesaistēm.

Eiropas Komisija 2025.gada 27. novembrī iesniedza savu [Bioekonomikas stratēģiju](#). Tās mērķis ir izmantot dabā iegūtu biomasu, lai aizstātu fosilos kurināmos Eiropas ekonomikā. Tas var palīdzēt samazināt Eiropas emisijas un atkarību no importētiem fosiliem kurināmajiem, bet tas jādara tā, lai netiktu negatīvi ietekmēta Eiropas daba, kura jau zaudējot spēju piesaistīt oglekli. Par šo tēmu, protams, ir atšķirīgi viedokļi arī zinātniekiem.

Sarunas par jauno ES Kopējo lauksaimniecības politiku un tās finansējuma apjomu būs ļoti svarīgas. ES dalībvalstis sāk arī [pretoties](#) oglekļa piesaistīšanas mērķiem, daļēji vainojot klimata ietekmi. Ir vērts sekot līdzi, kā tas ietekmēs Eiropas Savienības 2030. un 2040. gada klimata mērķus.

## **Finanses**

Saskaņā ar Parīzes nolīgumu tā parakstītāji vienojās saskaņot finanšu plūsmas ar virzību, kas atbilstu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai un pret klimata izmaiņām noturīgai ekonomikas attīstībai. Eiropas Savienībā ir vairāki likumi par zaļo finansējumu. Tie ietver [Korporatīvās ilgtspējas ziņošanas direktīvu](#)

[\(CSRD\)](#) un [Korporatīvās ilgtspējas pienācīgas rūpības direktīvu \(CSDDD\)](#). Tomēr zaļo aktīvistu nevalstiskās organizācijas un t.s. "zaļo uzņēmumu" apvienības ir uztraukušās, ka Eiropas Komisijas pašreizējā "vienkāršošanas" kampaņā šie likumi tiek vājināti, samazinot to darbības jomu un prasības. Lai radītu saskaņotāku izpratni par to, kādi ieguldījumi uzskatāmi par „zaļiem”, Eiropas Komisija izstrādāja Ilgtspējīgu finanšu taksonomiju. Tomēr arī šis jautājums tika politizēts par to, vai tajā iekļaut gāzi un kodolenerģiju. Eiropas Savienība un tās dalībvalstis ir lielākās līdzekļu ieguldītājas starptautisko klimata finanšu sektorā un ir nozīmīgas dalībnieces Taisnīgas enerģētikas pārejas partnerībās.

Eiropas dalībvalstis un Eiropas Parlaments pašlaik risina sarunas, lai vienotos par CSRD un CSDDD vienkāršošanu. Abas puses vēlas samazināt to uzņēmumu skaitu, uz kuriem attiecas šie regulējumi. Tomēr Eiropas Parlaments vēlas arī atcelt plānus, kas saskaņotu uzņēmumu darbību ar Parīzes nolīgumu. Savukārt Eiropas dalībvalstis vēlas atteikties no riskā balstītas pieejas, ko tās atbalstītāji uzskata par galveno līdzekli, lai samazinātu potenciālo kaitējumu visā piegādes ķēdē.

## **Enerģētika**

Eiropas Enerģētikas nozare ir atbildīga par [aptuveni 25 % no ES siltumnīcefekta gāzu emisijām](#), tādējādi kļūstot par vienu no visvairāk piesārņojošajām nozarēm Savienības teritorijā. Tomēr šī nozare bija [atbildīga arī par](#) lielāko daļu emisiju samazinājuma 2023. gadā. Tas bija par 9 % mazāks nekā iepriekšējā gadā. Šo samazinājumu veica elektroenerģijas nozare.

Eiropai līdz 2030. gadam enerģijas bilanci ir jāsasniedz vismaz [42,5 % atjaunojamās enerģijas](#). Tai ir arī konkrēti tehnoloģiju mērķi. Piemēram, vismaz 42 % no rūpnieciskajos procesos, piemēram, tērauda kausēšanā, izmantotā ūdeņraža [2030. gadā](#) jāiegūst no tīras enerģijas. Līdz 2035. gadam šis rādītājs jāpalielina līdz 60 %;

2023. gadā [atjaunojamie enerģijas avoti veidoja 24,5 %](#) no Eiropas Savienības galapatēriņa enerģijas. Tas ir aptuveni par vienu procentpunktu vairāk nekā 2022. gadā. Neatjaunojamie enerģijas avoti samazinājās par 3 %, galvenokārt saistībā ar ogļu

izmantošanas samazināšanos. [Atjaunojamo enerģijas avotu](#) īpatsvars katrā ES dalībvalstī ir ļoti atšķirīgs. Līderi ir Zviedrija un Somija, bet vismazākais īpatsvars ir Beļģijai, Maltai un Īrijai.

2024. gadā atjaunojamie energoresursi nodrošināja [47 %](#) no ES elektroenerģijas, salīdzinot ar 34 % 2019. gadā, galvenokārt saules un vēja enerģijas izmantošanas pieauguma dēļ. Tajā pašā gadā saules enerģijas ražošana pirmo reizi pārsniedza ogļu izmantošanu. Piekto gadu pēc kārtas samazinājās elektroenerģijas ražošana no gāzes. Kodolenerģija Eiropā joprojām ir lielākais enerģijas ražotājs.

Augstās enerģijas cenas palielina bažas par konkurētspēju un veicina dzīves dārdzību Eiropā. Pāreja no nestabilajiem fosilā kurināmā tirgiem uz tīriem enerģijas avotiem tiek uzskatīta par veidu, kā samazināt rēķinus, bet tā [prasa ieguldījumus](#) tīklos, uzglabāšanā un citos pasākumos, kā arī prasa atbalstu tīrajām tehnoloģijām. Citi veidi, kā samazināt cenas, ietver nodokļu sistēmas pārskatīšanu. Tomēr [mēģinājums reformēt ES nodokļu tiesības](#), lai risinātu cenu atšķirības starp elektroenerģiju un gāzi, ir iestrēdzis jau kopš 2021. gada un, ņemot vērā ģeopolitiskos apdraudējumus, visticamāk, tālāk netiks virzīts.

Eiropa, kā mēs zinām, agrāk bija absolūti atkarīga no Krievijas fosilā kurināmā, bet kopš krievu iebrukuma Ukrainā, Eiropas Savienība strādā, lai samazinātu atkarību no Krievijas enerģijas importa. Eiropa ir panākusi [provizorisku vienošanos](#) aizliegt visu Krievijas gāzes importu vēlākais līdz 2027. gada 1. novembrim. Eiropas Komisija ir arī [iesniegusi plānus atteikties no Krievijas naftas un gāzes līdz 2028. gada sākumam](#). Krievijas ogļu un jūras naftas imports jau ir [aizliegts](#). ES mērķis ir arī pārtraukt [Krievijas kodoldegvielas](#) importu, bet tam nav noteikts konkrēts datums.

Saskaņā ar 2025. gada jūlijā noslēgto tirdzniecības nolīgumu Eiropas Savienība paziņoja, ka līdz 2028. gadam [iegādāsies enerģiju no ASV 750 miljardu ASV dolāru vērtībā](#). Tomēr kritiķi ir izteikuši šaubas par to, kā tas praktiski ir iespējams.

Lai Eiropa ar atjaunojamo energoresursu izmantošanu sasniegtu mērķi jau līdz 2030. gadam, ir nepieciešami ievērojami pasākumi. Mērķis ir 42,5%. Papildus tam, lai izvairītos no atjaunojamo energoresursu ierobežošanas un turpinātu ražošanu pieprasījuma samazināšanās periodos, resursus uzkrājot, ir ļoti svarīgi

modernizēt un paplašināt Eiropas tīkla sistēmu. Saskaņā ar nozares datiem, līdz 2050. gadam investīcijas Eiropas sadales tīklos ir jāpalielina divkārt, - līdz 67 miljardiem eiro gadā. Eiropas Komisija ierosināja izstrādāt Eiropas tīkla paketi, bet vēlāk elektrifikācijas rīcības plānu.

## Rūpniecība

Eiropā rūpniecība rada [nedaudz vairāk nekā 20 %](#) no kopējām ES emisijām. Eiropas Savienības emisiju tirdzniecības sistēma (*ETS*) ir galvenais dekarbonizācijas instruments, kas darbojas kā “limitu un tirdzniecības” sistēma un kurā noteiktu nozaru uzņēmumiem ir jāiegādājas emisiju atļaujas. To skaits laika gaitā pakāpeniski samazinās. 2023. gadā šīs atļaujas tika tirgotas par aptuveni 100 eiro par tonnu oglekļa emisiju, bet 2024. gada februārī to cena samazinājās līdz gandrīz 50 eiro. Piemēram, 2025. gada oktobrī cena bija apmēram [77 eiro](#);

Rūpniecības nozares, uz kurām attiecas ES *ETS*, 2023. gadā gandrīz [uz pusi samazināja savas emisijas salīdzinājumā ar](#) 2005. gadu. Rūpniecība var dekarbonizēties, izmantojot elektrifikāciju vai pārejot uz jaunām izejvielām, piemēram, ūdeņradi, kas ražots, izmantojot tīru enerģiju.

[ETS reformas](#), kas tika pieņemtas 2023. gadā, ietver atļauju limitu stingrāku ierobežošanu, lai palielinātu emisiju samazinājumu. Jūras transporta emisiju iekļaušana sistēmas darbības jomā ir no 2024. gada un [otrā oglekļa cenu noteikšanas sistēma](#) ēkām un transportam būs no 2027. gada. Iespējams, ka to atliks līdz [2028. gadam](#). Eiropas Komisija [iesniegs](#) priekšlikumus šīs sistēmas grozīšanai, tostarp, lai nodrošinātu cenu paredzamību.

“Bezmaksas atļaujas piesārņot”, kas iepriekš tika piešķirtas uzņēmumiem, uz kuriem attiecas oglekļa emisiju cena, tiks [pakāpeniski atceltas](#) laikposmā no 2026. gada līdz 2034. gadam. Lai aizstātu šīs atļaujas un novērstu oglekļa noplūdi, kad uzņēmumi tiek pācelti uz vietām, kur piesārņot ir lētāk, Eiropas Savienība plāno ieviest oglekļa robežnodokli, [kas pazīstams kā oglekļa robežkorekcijas mehānisms \(CBAM\)](#). Sākumā tas attieksies uz cementu, dzelzi un tēraudu, alumīniju, mēslošanas līdzekļiem, elektroenerģiju un ūdeņradi. 2023. gada oktobrī ES uzsāka *CBAM* pārejas posmu. 2025. gadā [kā daļu no vienkāršošanas procesa](#) pēc tam vienojās atbrīvot uzņēmumus, kuru emisijas apjoms gadā nepārsniedz noteiktu daudzumu.

[2024. gada Draghi ziņojumā](#) par Eiropas konkurētspēju tika uzsvēta nepieciešamība veikt papildu darbu, lai stiprinātu Eiropas rūpniecību. Atbildot uz to, Eiropas Komisija iesniedza [Tīras rūpniecības nolīgumu](#) un tiesību aktus, kas attiecas uz baterijām, tīkliem un pasākumiem rūpniecības stiprināšanai.

[Oglekļa uztveršana, izmantošana un uzglabāšana \(CCUS\)](#) tiek uzskatīta par potenciālu risinājumu rūpniecības nozarēm, kurās ir grūti samazināt oglekļa emisijas, piemēram, cementa ražošanā. Eiropas Komisija jau 2024. gada februārī iesniedza [Rūpniecības oglekļa pārvaldības plānu](#), lai izpētītu, kā attīstīt šo nozari. Tajā bija paredzēts arī pienākums naftas un gāzes ražotājiem līdz 2030. gadam nodrošināt 50 miljonus tonnu pastāvīgas CO2 uzglabāšanas gadā, kas iekļauts [Net-Zero Industry Act](#). Saskaņā ar Eiropas Komisijas darba programmu 2026. gada 3. ceturksnī tā iesniegs likumu par CO2 tirgiem un transporta infrastruktūru.

Eiropas Komisija iesniegs virkni priekšlikumu, lai īstenotu Tīras rūpniecības nolīgumu, tostarp Rūpniecības paātrinājuma likumu. Iespējams, ka Eiropas Komisija no šī likuma nosaukuma izsvītros vārdu “dekarbonizācija”.

## **Ēku sektors**

Ēkas rada aptuveni [40 % no ES enerģijas patēriņa](#) un aptuveni [13 % no emisijām](#), galvenokārt no apkures un dzesēšanas, kā arī apgaismojuma dēļ. Aprēķināts, ka [aptuveni 85 %](#) no ēkām joprojām būs ekspluatācijā arī 2050. gadā. Tas nozīmē, ka ir ļoti svarīgi risināt to emisiju jautājumu un veikt to renovāciju, lai uzlabotu energoefektivitāti. Slikta siltumizolācija ēkās ir galvenais iemesls šīs sektora lielajai ietekmei uz enerģētiku un klimatu. Jāuzsver, ka Eiropā ikgadējie renovācijas rādītāji tikko [pārsniedz 1 %](#). Eiropas Savienības galvenā stratēģija, t.s. “renovācijas vilnis”, paredz līdz 2030. gadam šo rādītāju vismaz divkārtot.

Eiropas ēku sektoru regulē divi galvenie tiesību akti - [Direktīva par ēku energoefektivitāti \(EPBD\)](#) un [Direktīva par energoefektivitāti \(EED\)](#). Saskaņā ar atjaunināto *EED*, Eiropā līdz 2030. gadam kopumā jāsasniež 11,7 % enerģijas ietaupījums. Atšķirībā no iepriekšējām versijām šis mērķis ir obligāts. Saskaņā ar jauno *EPBD* 16 % ēku ar sliktāko energoefektivitāti jārenovē līdz 2030. gadam un pakāpeniski jāatsakās no fosilā kurināmā katliem. Saskaņā ar Eiropas [plānu atteikties no Krievijas enerģijas](#), mērķis

ir divkārtot individuālo siltumsūkņu skaitu, to palielinot līdz [10 miljoniem līdz 2027. gadā](#)

Ēkas pirmo reizi tiks iekļautas emisiju tirdzniecībā kā daļa no *ETS II*, - atsevišķa oglekļa tirgus, kas tiks uzsākts 2027. gadā. Tomēr tas, visticamāk, tiks atlikts līdz 2028. gadam. To atbalsta gan Eiropas Parlaments, gan dalībvalstis. Lēmums par atlikšanu tiks pieņemts sarunās par Eiropas Savienības 2040. gada klimata mērķi.

Jauns atbalsta instruments, kas pazīstams kā [Sociālais klimata fonds](#), palīdzēs finansiāli neaizsargātākām māsaimniecībām un nodrošinās līdz pat 65 miljardus eiro laika posmā no 2026. līdz 2032. gadam. Tomēr kritiķi brīdina, ka ar to nepietiks, lai veicinātu pārmaiņas attiecīgajās mērķa jomās.

Protams, neizbrīna, ka iespējamā *ETS II* atlikšana ir izraisījusi kārtējo satraukumu vides aktīvistu organizācijās un t.s. "tīras tehnoloģijas uzņēmumos", jo, viņuprāt, tā tikšot samazināta motivācija atteikties no fosilā kurināmā. Tādejādi tikšot ietekmēti pieejamie līdzekļi, lai atbalstītu mazāk aizsargātās māsaimniecības enerģētikas pārejā. Dānija jau ir [paziņojusi](#), ka tā zaudēs apmēram 500 miljonus eiro ieņēmumus no šīs sistēmas ieviešanas. Energoefektivitātes, ēku un atjaunojamās enerģijas likumu īstenošana būs ļoti svarīga, lai samazinātu oglekļa emisijas Eiropas ēku fondā. Papildus tam Eiropas Savienības Pilsoņu enerģētikas pakete, Siltumapgādes un dzesēšanas stratēģija un Elektrifikācijas rīcības plāns, visticamāk, būs ļoti nozīmīgi šai ēku sektoram.

**Autotransports [veido 73 %](#) no transporta emisijām;**

Iekšzemes transports, izņemot starptautisko aviāciju un kuģniecību, ir Eiropas oglekļa intensīvākā nozare, kas rada [vairāk nekā 25 % no tās siltumnīcefekta gāzu](#) emisijām. Atšķirībā no citām nozarēm, transporta emisijas [nesamazinās](#).

[Atjaunojamās enerģijas daudzums](#) autoceļu un dzelzceļa transportā palielinājās no mazāk nekā 2 % 2005. gadā līdz vairāk nekā 10 % 2023. gadā. Eiropas dalībvalstīm ir [izvēle](#) līdz 2030. gadam sasniegt 29 % atjaunojamās enerģijas daļu transportā vai samazināt nozares [siltumnīcefekta gāzu](#) intensitāti vismaz par 14,5

% . Savienības tiesību akti, kas reglamentē [dzinēju standartus](#), [CO2 samazināšanas mērķus](#), [uzlādes infrastruktūras izvēšanu](#) un [oglekļa neitrālu degvielu izmantošanu](#), ir vērsti uz šīs nozares ietekmes uz klimatu mazināšanu. Tomēr 2025. gada emisiju samazināšanas mērķis tieši automašīnām ir pagarināts, lai uzņēmumiem nodrošinātu [lielākas iespējas pielāgoties](#). Lai gan 2035. gada aizliegums pārdot jaunas automašīnas ar iekšdedzes dzinējiem ir pakļauts politiskam spiedienam, un, visticamāk tiks atcelts tieši Vācijas autobūves gigantu uzstājības dēļ.

2027. gadā tiks izveidots [atsevišķs oglekļa tirgus autotransportam un ēkām](#), lai noteiktu to emisiju cenu. Dalībvalstis tiek aicinātas izmantot ieņēmumus, lai atbalstītu tādas programmas kā [elektrisko transportlīdzekļu sociālā noma](#), tādējādi samazinot negatīvo ietekmi. Eiropa cenšas atbalstīt pāreju uz elektromobiļiem, izvēršot uzlādes infrastruktūru. Saskaņā ar jaunajiem [noteikumiem](#) galvenajā ceļu tīklā ik pēc 60 km būs jābūt vismaz 400 kW uzlādes stacijām, bet smagajiem transportlīdzekļiem līdz 2030. gada beigām galvenajā tīklā ik pēc 60 km būs jābūt uzlādes centriem. Šajā sakarā būtiska nozīme būs arī tīkla noturībai un pielāgošanās spējai.

Kopš 2024. gada kuģniecība ir iekļauta Savienības sākotnējā [emisiju tirdzniecības sistēmā \(ETS\)](#). [Atsevišķs likums](#) paredz arī veicināt zema oglekļa satura degvielas izmantošanu šajā nozarē.

Eiropas Savienība plāno ierosināt likumus un iniciatīvas transporta nozares atbalstam, tostarp pārskatīt CO2 emisiju noteikumus vieglajiem automobiļiem un furgoniem, kā arī pasākumus elektromobiļu atbalstam. Plānota Bateriju uzlādes stratēģija un likums, kas veicinātu uzņēmumu autoparku ekoloģiskumu. Taču, ņemot vērā situāciju, šo ierosinājumus realizācija tiek atlikta. Joprojām ir satraukums par Eiropas automobiļu ražošanas nozares konkurētspēju, jo īpaši saistībā ar Ķīnas elektromobiļiem un ASV tirdzniecības spiedienu. Komisijā notiek [stratēģiskais dialogs par automobiļu rūpniecības nākotni](#), lai risinātu šo jautājumu.

**Noderīgas saites par Eiropas Savienības klimata, vides un enerģētikas politiku:**

- [Eurobarometer aptaujas](#)
- [ETS cena](#)
- [NECP datu bāze](#)

- [Eurostat atjaunojamās enerģijas statistika](#)
- [Eiropas Vides aģentūras nozaru rokasgrāmatas](#)
- [Eiropas Zinātniskā padome klimata pārmaiņu jautājumos](#)