

Smags trieciens Latvijas meža nozarei - Eiropas Emisiju tirdzniecības sistēmas reforma

Māris Liopa, Zemeunvalsts.lv

Eiropas Savienības Emisiju tirdzniecības sistēma - ETS - nosaka cenu CO₂ emisijām pēc principa „piesārņotājs maksā”. Pašreiz notiek Briselē diskusijas, kas ir saistītas ar nepieciešamību pielāgot sistēmu augstajām enerģijas izmaksām un Eiropas - nu jau leģendārajiem - klimata mērķiem.

Kādi tad ir šie mērķi?

Viens no svarīgākajiem virzieniem ir Eiropas rūpniecības konkurētspējas saglabāšana, kas pēdējos gados ir smagi cietusi zaudējot pozīcijas Ķīnai un ASV, tāpēc, lai pasargātu Eiropas rūpnīcas no bankrota globālajā konkurences cīņā, Eiropas Parlamentā rosināts mainīt emisiju griestu samazināšanas tempu. Tiek piedāvāts sākotnēji pēc 2031. gada samazināt kvotu apjomu lēnāk - par 3,4% gadā, nevis Komisijas piedāvātajiem 3,7%, ļaujot nozarēm „atjēgties” un straujāku samazinājumu veikt tikai desmitgades otrajā pusē.

Dalībvalstis iebilst – un pamatoti!

Pakāpeniski tiek paplašināta paralēlā sistēma - ETS II - kas tieši ietekmēs degvielas un kurināmā vairumtirgotājus un mazumtirgotājus. Tas nozīmē, ka oglekļa cena tiks attiecināta arī uz autotransportu un mājokļu apkuri. Tiek virzīts priekšlikums līdz pat 75% no ETS ieņēmumiem tieši novirzīt rūpniecības zaļajai transformācijai. Plānots izveidot īpašu Industrializācijas dekarbonizācijas banku, kas spētu atbalstīt zema oglekļa līmeņa projektus līdz pat 100 miljardu eiro apmērā. Tāpat 30% ieņēmumu plānots novirzīt Eiropas kopējā budžetā 2028 - 2034.gadu periodam. Vairākas valstis, kas vienmēr aizstāv savas intereses Eiropā, piemēram, Polija un citas Višegradas grupas zemes, aktīvi

brīdina un atklāti piedraud Briseles birokrātiem, ka bloķēs pasākumus, kas pārlietu sadārdzinās enerģiju iedzīvotājiem un uzņēmumiem. Mūsu kaimiņi - Igaunija un citas mazākas ekonomikas uzsver, ka, pārdalot fondus, jāņem vērā ģeogrāfiskais līdzsvars un mazo valstu vajadzības, nevis tikai lielie industriālie centri. Jācer, ka arī Latvija arī spēs atmest savu tradicionālo glēvumu un aktīvi iestāties par mūsu valsts interesēm Briselē. Gan Eiropas Parlaments, gan dalībvalstis šobrīd "pieslīpē" savas sarunu pozīcijas. Oficiāla vienošanās un kopsaucēja rašana gaidāma ministru tikšanās laikā šogad decembrī. Redzēsim, ko un kā spēs Latvijas pārstāvji.

Latvijas iezīmes, kuru dēļ ietekme būs īpaši izteikta

Eiropas jaunās ETS II sistēmas ieviešana, kas pilnvērtīgi sāks darboties 2027. gadā, ietekmēs Latviju daudz tiešāk un jūtāmāk nekā līdzšinējā sistēma. Ja vecā sistēma - ETS I - attiecās tikai uz lielajām rūpnīcām un aviāciju, tad ETS II mērķis ir samazināt fosilā kurināmā un degvielas patēriņu ēku un autotransporta sektoros. Sistēmas pamatā ir nosacījums, ka degvielas un apkures resursu piegādātājiem - akcīzes noliktavām, tirgotājiem - būs jāpērk CO₂ emisijas kvotas par katru tirgū laisto fosilā resursa apjomu. Šīs izmaksas neizbēgami tiks pārnestas uz gala patērētājiem.

Atkal degviela...

Latvijā transporta sektors rada 37% no kopējām valsts emisijām tautsaimniecībā – jāuzsver, ka Eiropas Savienībā vidēji tie ir tikai ap 14%. Tam par iemeslu ir fakts, ka aptuveni 98% Latvijas auto joprojām darbojas ar benzīnu un dīzeļdegvielu, bet vidējais autoparka vecums pie mums ir ap 15 gadiem.

Ja oglekļa emisiju kvotas cena sasniegs Eiropas plānotos stabilitātes griestus, kas ir 45 eiro par tonnu CO₂, degvielas cenas Latvijas degvielas uzpildes stacijās pieaugs par aptuveni 10 līdz 12 centiem par litru. Līdz 2030. gadam, ņemot vērā arī nacionālos ierobežojumus, degvielas cenu papildu sadārdzinājums var sasniegt pat nepilnus 19 eiro centus par litru, kam būs graujoša ietekme uz cenu līmeni, faktiski, visām precēm un pakalpojumiem

“Dāvana” iedzīvotājiem

Eiropas Savienības jaunā ETS II tieši skars tos iedzīvotājus un uzņēmumus, kas apkurei izmanto fosilos resursus.

Mājsaimniecībām un maza mēroga siltuma ražotājiem, kas apkurei izmanto dabasgāzi vai dīzeļdegvielu, būs jārēķinās ar tarifu pieaugumu. Piemēram, ja kvotas cena ir 50 EUR/t, dabasgāzes izmaksas siltuma ražošanā teorētiski pieaug par aptuveni 10 EUR uz vienu megavatstundu.

Tā kā koksnes biomasas ETS izpratnē tiek uzskatīta par CO₂ neitrālu, šiem resursiem nodoklis, mums par laimi, netiks piemērots. Tomēr, tā kā visa Eiropa, īpaši Vācija un Polija, centīsies pāriet uz biomasu, lai izvairītos no ETS II nodokļiem, pieaugs pieprasījums pēc Latvijas koksnes. Tas var izraisīt milzīgu vietējā tirgus cenu kāpumu šķeldai un granulām lielā eksporta pieprasījuma dēļ.

Drūmi laiki Latvijas meža nozarei?

Latvijas meža nozare, kas tradicionāli tiek uzskatīta par mūsu valsts eksporta un ekonomiskās drošības mugurkaulu, Eiropas jaunās ETS II sistēmas ieviešanā saskaras ar visizteiktākajiem un tiešākajiem riskiem. Lai gan nozare rada videi draudzīgus, atjaunojamus un oglekli piesaistošus produktus, tās “fiziskā darbībā” ir ārkārtīgi atkarīga no fosilā kurināmā un transporta, kuram ETS II uzliks ievērojamu finanšu slogu. Izvērtējot situāciju, trieciens nozarei var izpausties četros galvenajos posmos, būtiski ietekmējot Latvijas starptautisko konkurētspēju.

Tā kā koksnes ieguves pirmais posms - mežizstrāde - pilnībā balstās uz smago specializēto tehniku harvesteriem un forvarderiem. Šīs mašīnas strādā ekstremālos apstākļos - dziļos mežos, purvainās vietās, apgrūtinātā piekļuvē, un to darbināšanai nepieciešama milzīga jauda. Izskatās, ka tuvākajā desmitgadē tirgū nav reālu un ekonomiski pamatotu alternatīvu šīs tehnikas elektrifikācijai vai pārejai uz citu alternatīvu enerģiju. Tā kā mežizstrādes tehnika patērē lielu daudzumu degvielas, ETS II radītais cenu kāpums, kas pie maksimālajiem griestiem var sasniegt pat 20 - 25 centus par litru, tiešā veidā paaugstinās katra sagatavotā apaļkoksnes kubikmetra pašizmaksu jau mežā.

Latvijas kokrūpniecības specifika paredz garas loģistikas ķēdes - apaļkoksne no meža ir jāved uz kokzāģētavām un pārstrādes rūpnīcām, bet gatavā produkcija - zāģmateriāli, granulas, saplāksnis - tālāk jānogādā uz lielajām ostām - Rīgu, Liepāju, Ventspili eksportam. Šie pārvadājumi tiek veikti ar smagajiem balķvedējiem un kravas automašīnām. Eiropas pārvadātāju asociāciju aprēķini liecina, ka ETS II ieviešana autotransporta sektorā vienam kravas auto ar 100 000 km gada nobraukumu radīs aptuveni 6000 eiro lielas jaunas papildu izmaksas gadā.

Tā kā Latvijas ceļu infrastruktūra reģionos bieži vien ir nesakārtota un ilgstoši slikti laika apstākļi apgrūtina piekļuvi cīsmām, transportēšanas laiks un degvielas patēriņš pieaug. Tas loģistikas izmaksas padarīs par kritisku slogu, ko uzņēmumi nespēs tik viegli absorbēt un atrisināt šīs problēmas.

Konkurētspējas zudums kokrūpniekiem un spriedze vietējā tirgū

Mūsu kokrūpnieki lielāko daļu produkcijas eksportē un ir pilnībā atkarīgi no globālajām cenu svārstībām un tirdzniecības nosacījumiem. Šeit veidojas bīstams "šķēru efekts", jo pašizmaksa pieaugs, bet pārdošanas cenu noteikt nevarēs. Kamēr Latvijas ražotājiem iekšējās izmaksas - degviela, loģistika, pieaugošās darba algas - strauji kāps šī ETS II dēļ, gatavās produkcijas cenu globālajā tirgū noteikt nebūs iespējams, jo to diktē pieprasījums būvniecības sektorā un konkurence. Latvijas uzņēmumiem būs jāsamaksā ar ražotājiem no reģioniem un valstīm, kurās šādu ekoloģisko nodokļu un sistēmu nav, piemēram, ASV, Kanāda vai citas ārpus Eiropas Savienības zemes. Rezultātā Latvijas produkcija - īpaši lētāki bāzes produkti, piemēram, zāģmateriāli un plātnes - var kļūt par dārgu un zaudēt tirgus daļu.

Lai kompensētu milzīgo izmaksu pieaugumu transporta un mežizstrādes posmos un saglabātu rentabilitāti, pārstrādes uzņēmumi un kokzāģētavas var būt spiesti samazināt cenas, par kādām tie iepērk apaļkoksni no latviešu meža īpašniekiem.

Tas, savukārt, var padarīt tradicionālo mežsaimniecību mazāk pievilcīgu privātajiem meža īpašniekiem, samazinot meža izstrādes apjomus un radot izejvielu pieejamību absolūti neprognozējamu. Mūsu meža nozarē, kas balstās ilgākos

investīciju ciklos, šāda nestabilitāte un neprognozējamība ir pat lielāks risks nekā īstermiņa cenu svārstības.

Kā nozarei izdzīvot?

Izskatās, ka vienīga reālā iespēja būs virzīties uz augstākas pievienotās vērtības produktiem, piemēram, koka konstrukcijām un koka māju būvniecību, nevis tikai ražot neapstrādātus dēļus vai granulas. Tādejādi transporta izmaksu īpatsvars gala cenā būs salīdzinoši mazāks. Būs arī jāpieprasa valsts atbalstu un jāpanāk, lai daļa no naudas, ko valsts iekasēs Sociālajā klimata fondā vai caur ETS II operatoriem, tiktu novirzīta tieši meža tehnikas efektivitātes celšanai un loģistikas ceļu sakārtošanai.

Lai gan ETS II noteikti nesīs cenu kāpumu, sistēmas mērķis ir iekasēto naudu atgriezt dalībvalstu ekonomikās. Latvijai būšot pieejams Sociālā klimata fonda finansējums aptuveni 462 miljonu eiro apmērā. Ja atklāti – tā ir salīdzinoši pavisam mazs “ielāps”, bet šo naudu valsts varēsot, lūk, izmantot, lai kompensētu triecienu nozarēm un palīdzētu iedzīvotājiem...

Diezgan nožēlojams mierinājums, bet atkal un atkal – jācer “uz to labāko” un jāuzticas Briselei vai aktīvi jāsadarbojas ar Višegradas valstīm - kopā aizstāvēt savas intereses skaļi un pārliecinoši?

Avoti: Eiropas Savienības informācijas vietnes un datu bāzes