



CĪŅA PRET KLIMATA PĀRMAIŅĀM

ANO Klimata konferencē Parīzē 2015. gada decembrī Puses no visas pasaules vienojās ierobežot globālo sasilšanu krietni zem 2 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. ES ir apņēmusies līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, vienlaikus par 27 % uzlabojot energoefektivitāti un palielinot atjaunojamo energoresursu avotu īpatsvaru līdz 27 % no galapatēriņa. Galvenais mehānisms cīņā pret klimata pārmaiņām ir ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191. pantā norādīts, ka cīņa pret klimata pārmaiņām ir viens no vissvarīgākajiem ES vides politikas mērķiem.

VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

A. Globālā sasilšana

Tiek prognozēts, ka tad, ja netiks īstenota emisiju samazināšanas politika, vidējā globālā temperatūra šajā gadsimtā turpinās palielināties un pieaugs par 1,1 – 6,4 °C. Cilvēku darbība, piemēram, fosilā kurināmā dedzināšana, mežu izciršana un lauksaimniecība, ir oglekļa dioksīda (CO₂), metāna (CH₄), slāpekļa oksīda (N₂O) un fluorogļūdeņražu emisiju avots. Šīs siltumnīcefekta gāzes (SEG) aiztur siltumu, kas izstaro no zemes virsmas, un kavē tā izkļūšanu kosmosā, tā izraisot globālo sasilšanu.

B. Klimata pārmaiņu ietekme

Globālā sasilšana ir izraisījusi un arī turpmāk izraisīs ekstremālus laika apstākļus (piemēram, plūdus, sausumu, lietusgāzes un karstuma viļņus), mežu ugunsgrēkus, ūdens trūkumu, ledāju izšanu un jūras līmeņa paaugstināšanos, faunas un floras izplatības izmaiņas vai pat izmiršanu, augu slimību un kaitēkļu izplatīšanos, pārtikas un saldūdens trūkumu, kā arī cilvēku migrāciju, bēgot no šiem apdraudējumiem. Zinātnes fakti liecina, ka neatgriezenisku un katastrofālu pārmaiņu risks ievērojami palielināsies, ja globālā sasilšana pārsniegs 2 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni.

C. Rīcības izmaksas pretstatā bezdarbības izmaksām

Jau 2006. gadā *N. Stern* pārskatā bija norādīts, ka rīcība globālās sasilšanas mazināšanai izmaksātu aptuveni 1 % no pasaules IKP katru gadu, turpretim bezdarbība izmaksātu vismaz 5 %, bet sliktākajā gadījumā – līdz pat 20 % no pasaules IKP. Tātad investīcijām zemas oglekļa emisijas jeb mazoglekļa ekonomikā būtu vajadzīga vien



maza daļa no pasaules IKP, un cīņa pret klimata pārmaiņām veicinātu ieguvumus veselības jomā un drošu energoapgādi, kā arī mazinātu citus kaitējumus.

D. Pielāgošanās klimata pārmaiņām

Pielāgošanās pasākumi klimata pārmaiņām var būt gan vienkārši un salīdzinoši lēti (ūdens resursu saglabāšana, augsekas ievērošana, sausumizturīgu kultūraugu audzēšana, valsts plānošanas pasākumi un izpratnes veicināšana), gan arī dārgi aizsardzības un pārvietošanas pasākumi (dambju augstuma palielināšana, ostu, rūpniecības objektu un cilvēku pārvietošana no zemām piekrastes teritorijām un applūstošām zemienēm). [ES stratēģija par pielāgošanos klimata pārmaiņām](#) ir izstrādāta, lai Eiropa kļūtu noturīgāka pret klimata pārmaiņām. Tā veicina koordināciju un informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm un atbalsta šo jautājumu integrēšanu visās attiecīgajās ES politikas jomās.

SASNIEGUMI

A. Starptautiskā politika klimata jomā

Pēc gandrīz divus gadu desmitus ilgušām sarunām 2015. gada decembrī Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) Pušu konferences 21. sesijā (*COP 21*) valdības Parīzē pieņēma pirmo vispārējo nolīgumu cīņai pret klimata pārmaiņām. [Parīzes nolīguma](#) mērķis ir noturēt planētas vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2 °C, vienlaikus cenšoties to ierobežot līdz 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Lai šo mērķi sasniegtu, Puses ir iecerējušas iespējami ātrāk sasniegt termiņu, pēc kura emisijām vajadzētu sākt samazināties, un līdz gadsimta vidum panākt, lai neto emisiju līmenis būtu nulle. Finanšu līdzekļi tiks virzīti šo mērķu sasniegšanai. Pirmo reizi vēsturē visām Pusēm ir jāpieliek iespaidīgas pūles, lai samazinātu SEG emisijas, vadoties pēc principa “kopīga atbildība, kas diferencēta pēc katra spējām”, proti, ņemot vērā situāciju un iespējas katrā konkrētajā valstī. Reizi piecos gados visām valstīm ir jāpārskata un jāatjaunina savi klimata rīcības plāni (“nacionāli noteiktais devums”) un pārredzamā veidā tie jādara zināmi, lai būtu iespējams izvērtēt kopējo progresu (“globālā izsvēršana”). Gan finansiāls, gan spēju veidošanas atbalsts tiks sniegts visneaizsargātākajām, vismazāk attīstītajām valstīm un mazo salu jaunattīstības valstīm. Pielāgošanās – kas nozīmes ziņā pielīdzināta ietekmes mazināšanai, – ir atzīta par globāli risināmu jautājumu, un tikpat svarīgi ir pievērsties “zaudējumu un kaitējuma” problēmai, kura saistīta ar klimata pārmaiņu negatīvo ietekmi. Nolīgums stājās spēkā 2016. gada novembrī, kad to ratificēja obligātais minimums – 55 valstis, kuru īpatsvars ir vismaz 55 % no kopējā pasaules SEG emisiju apjoma.

B. Klimata pārmaiņu mazināšanas centieni Eiropas Savienībā

Savā [klimata un enerģētikas politikas satvarā 2030. gadam](#), kas ir arī ES saistību kopums saskaņā ar Parīzes nolīgumu, ES ir apņēmusies līdz 2030. gadam sasniegt šādus mērķus: samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, uzlabot energoefektivitāti par 27 % un palielināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru līdz 27 % no galapatēriņa. Politikas satvars 2030. gadam ir veidots, turpinot izvērst tā dēvētos “20-20-20” mērķus, par kuriem ES dalībvalstu vadītāji 2007. gadā vienojās attiecībā uz 2020. gadu: par 20 % samazināt SEG emisijas,



par 20 % palielināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru kopējā enerģijas galapatēriņā un par 20 % samazināt ES kopējo primārās enerģijas patēriņu (visas šīs procentuālās daļas attiecībā pret 1990. gada rādītājiem), to visu nosakot saistošos tiesību aktos. [ES Mazoglekļa ekonomikas ceļvedī laikam līdz 2050. gadam](#) ir noteikts ilgtermiņa mērķis samazināt SEG emisijas par 80 %, savukārt jaunākajā ES [ilgtermiņa stratēģijā](#) ir atbalstīts ierosinājums līdz 2050. gadam panākt klimatneitrālu ekonomiku.

[ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma \(ETS\)](#) – pirmais un patlaban lielākais starptautiskais oglekļa emisiju tirgus – ir galvenais ES politikas instruments cīņā pret klimata pārmaiņām. Tās pamatā ir emisiju ierobežošanas un tirdzniecības princips – ir noteikts ierobežojums kopējam SEG emisiju apjomam, ko var emitēt vairāk nekā 11 000 objektu (rūpnīcas, spēkstacijas u. tml.), kas iekļautas šajā sistēmā. Katrs objekts nopērk vai saņem emisijas kvotas, kuras izsola dalībvalstis. Katra kvota ir līdzvērtīga vienai tonnai CO₂, un šīs kvotas var pārdot citiem objektiem, ja tās netiek izmantotas. Laika gaitā kopējais kvotu skaits tiek pakāpeniski samazināts. Divi fondi – modernizācijas fonds un inovācijas fonds – palīdzēs modernizēt energosistēmas dalībvalstīs ar zemākiem ienākumiem un veicinās inovāciju, nodrošinot finansējumu atjaunojamiem energoresursiem, oglekļa dioksīda uztveršanai un uzglabāšanai (CCS) un mazoglekļa projektiem. Spēkā esošā [atbrīvojuma piemērošana starpkontinentālajiem lidojumiem](#) ir pagarināta līdz 2023. gada beigām, kad ir jāsāk īstenot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma (CORSIA). [Šveice un ES ir vienojušās apvienot savas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas.](#)

Emisijām nozarēs, uz kurām ETS neattiecas – piemēram, autotransporta, atkritumu, lauksaimniecības un ēku nozarēs –, katrai dalībvalstij ir noteikti saistoši ikgadējie SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāji. Jaunākais šajā jomā ir Parlamenta un Padomes vienošanās par obligātajiem mērķrādītājiem 2021.–2030. gada laikposmam, kas palīdzētu sasniegt ES mērķi SEG emisijas šajās nozarēs samazināt par 30 % un kas ļautu vieglāk sasniegt Parīzes nolīguma mērķus. Turklāt pirmo reizi vēsturē katrai dalībvalstij būs jānodrošina, lai emisijas no zemes izmantošanas, zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības (LULUCF) nepārsniegtu uztverto emisiju apjomu. Proti, meži, aramzeme un zālāji tiks apsaimniekoti ilgtspējīgi, lai uztvertu iespējami vairāk SEG emisiju, bet ne mazāk kā attiecīgajā nozarē ir emitēts (bezdebita noteikums), un tas lielā mērā palīdzēs cīnīties pret klimata pārmaiņām.

Ar [Atjaunojamo energoresursu direktīvu](#) ir iecerēts panākt, ka līdz 2020. gadam atjaunojamo energoresursu – piemēram, no biomasas, vēja un saules iegūtas enerģijas un hidroelektroenerģijas, – īpatsvars ir vismaz 20 % no ES kopējā enerģijas patēriņa, kas saistīts ar elektroenerģijas ražošanu, pārvadi, siltumapgādi un aukstumapgādi. Ir noteikts [jauns mērķis](#) (32,5 %) 2030. gadam. Katra dalībvalsts pieņem savu valsts atjaunojamo energoresursu rīcības plānu, cita starpā nosakot arī mērķrādītājus atsevišķi pa nozarēm. Tiecoties sasniegt vispārējo mērķi, dalībvalstis ir arī apņēmušās nodrošināt, lai vismaz 10 % (2030. gadā – 14 %) transporta degvielas būtu iegūti no atjaunojamiem energoresursiem. Turklāt Parlaments un Padome ir vienojušies par ES energoefektivitātes mērķrādītāju 2030. gadam, nosakot to 32 % apmērā.



Ar [oglekļa dioksīda uztveršanas un uzglabāšanas](#) (CCS) tehnoloģiju CO₂ tiek uztverts no emisijām atmosfērā (kuras rodas rūpnieciskās ražošanas rezultātā), tas tiek saspiests un transportēts uz vietu, kur to var uzglabāt. Klimata pārmaiņu starpvaldību padome (IPPC) lēš, ka ar CCS tehnoloģiju būtu iespējams uztvert 80–90 % CO₂ emisiju no spēkstacijām, kurās tiek dedzināts fosilais kurināmais. ES ir izstrādājusi tiesisko regulējumu, lai šo jauno tehnoloģiju laistu tirgū un subsidētu. Tomēr īstenot iecerētos demonstrējuma projektus Eiropā ir izrādīties sarežģītāk, nekā tas bija sākotnēji plānots, un viens no galvenajiem šķēršļiem ir lielas izmaksas.

Jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas reģistrēti ES, ir jāatbilst [CO₂ emisiju standartiem](#). Mērķis, kas līdz 2015. gadam bija jāasniedz vidēji visiem vieglajiem automobiļiem, ir 130 g CO₂/km, un, sākot no 2021. gada, attiecīgajam daudzumam būs jāsamazinās līdz 95 g CO₂/km. Lai nozarei būtu stimuls investēt jaunās tehnoloģijās, var izmantot tā dēvētos “superkredītus”, proti, aprēķinot vidējo specifisko CO₂ emisijas apjomu, ikviens emisijas ziņā tīrākais vieglais automobilis katrā ražotāja piedāvājumā aprēķina vajadzībām ir vairāk nekā viens vieglais automobilis. Līdzīgs regulējums ir spēkā arī [furgoniem](#). Parlaments un Padome ir vienojušies, ka līdz 2030. gadam ir jāpanāk vēl mazāks CO₂ emisiju apjoms no visiem jaunajiem vieglajiem automobiļiem (37,5 %) un no visiem jaunajiem furgoniem (31 %), kas ir aprītē ES. Vienlaikus pirmo reizi vēsturē ir noteikts 30 % mērķrādītājs CO₂ emisiju samazināšanai no jauniem kravas automobiļiem ar 15 % starposma mērķrādītāju 2025. gadam.

Patērētājiem jau ir pieejama informācija par [degvielas patēriņu](#) jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas ES tiek piedāvāti pārdošanai vai nomāšanai, un tā ir nodrošināta, lai patērētāji, iegādājoties jaunu vieglo automobili, to varētu izvēlēties pārdomāti. Arī [degvielas kvalitāte](#) ir SEG emisiju samazināšanai svarīgs elements. Ar ES tiesību aktiem ir iecerēts panākt, ka līdz 2020. gadam degvielu SEG intensitāte samazinās par 6 %, un tādēļ ir jāveic vairāki pasākumi, cita starpā arī jāizmanto biodegviela, kurai tomēr jāatbilst noteiktiem ilgtspējas kritērijiem.

Iespaidīgs ir starptautiskās jūras kuģniecības CO₂ emisiju apjoms, un ir sagaidāms tā būtisks pieaugums. Enerģiski cenšoties panākt globālu pieeju problēmas risināšanai, ES ir spērusi pirmo soli ceļā uz šī emisiju apjoma samazināšanu, izveidojot Savienības mēroga sistēmu [kuģu radīto CO₂ emisiju mērīšanai, uzrādīšanai un pārbaudīšanai \(MRV\)](#). Lieliem kuģiem ir jāmēra un reizi gadā pēc pārbaudes jāuzrāda savs CO₂ emisiju apjoms, kas radies, tiem kuģojot uz un no ES ostām un uzturoties šajās ostās, pievienojot arī citu nozīmīgu informāciju.

Lai apturētu ozona slāņa noārdīšanos, pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados tika aizliegta hlorfluorogļūdeņražu (CFC) izmantošana, un to vietā dažādiem rūpnieciskiem pielietojumiem – piemēram, gaisa kondicionēšanai un dzesēšanai, – patlaban tiek izmantotas fluorētas gāzes, jo tās ozona slānim nekaitē. Tomēr šo gāzu globālās sasilšanas potenciāls, iespējams, ir pat līdz 23 000 reižu lielāks nekā CO₂. Tāpēc ES ir veikusi pasākumus, lai [fluorēto gāzu](#) izmantošanu kontrolētu un līdz 2022.–2025. gadam aizliegtu tās izmantot visās jaunajās gaisa kondicionēšanas un dzesēšanas iekārtās, šādi dodot ievirzi to pakāpeniskai izskaušanai pasaules mērogā.



EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Atbildot uz Komisijas priekšlikumu par 2030. gada klimata un enerģētikas politikas satvaru, Parlaments stingri pauda savu nostāju, pieprasot noteikt trīs saistošus mērķus (vērienīgākus par tiem, par kuriem bija panākta galīgā vienošanās) – samazināt iekšzemes SEG emisijas apjomu vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, panākt atjaunojamo energoresursu 30 % īpatsvaru enerģijas galapatēriņā un par 40 % palielināt energoefektivitāti.

Pirms 2015. gada Parīzes klimata pārmaiņu konferences Parlaments ne reizi vien norādīja, ka ir steidzami jārikojas, “lai efektīvā veidā regulētu un ierobežotu starptautiskās aviācijas un kuģniecības radītās emisijas”. Parlaments pauda neapmierinātību ar to, ka *ICAO*, ieviešot *CORSIA*, nav vienojusies par emisiju samazināšanu, bet gan pievērsusies galvenokārt izlīdzināšanai, negarantējot kvalitāti un nosakot, ka šī shēma būs juridiski saistoša, tikai sākot no 2027. gada, turklāt ietekmīgākie *ICAO* dalībnieki vēl nav pauduši apņēmību piedalīties brīvprātīgās īstenošanas posmā.

Parlaments iestājas par plašu oglekļa cenas noteikšanas mehānismu, kā arī par to, ka ieņēmumi no emisijas kvotu tirdzniecības ir jāizmanto investīcijām, kas saistītas ar klimata pārmaiņu jomu. Tas ir prasījis spert konkrētus soļus, cita starpā arī konkrētu grafiku darbībām, ar ko līdz 2020. gadam pakāpeniski likvidēt visas subsīdijas fosilajam kurināmajam.

Sarunās ar Padomi par fluorētajām gāzēm (F-gāzēm) Parlaments iestājas par to, lai klimatam kaitīgo F-gāzu izmantošana pakāpeniski tiktu pilnībā izbeigta vairākās jaunās nozarēs, kur ir pieejamas drošas, energoefektīvas un izmaksu ziņā lietderīgas alternatīvas.

Vēl agrāk, paužot viedokli par CO₂ emisijām no vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem, Parlaments uzstāja, ka pēc iespējas ātrāk ir jāievieš jauns ANO izstrādāts starptautisks testa cikls, ar ko CO₂ emisijas būtu iespējams mērīt, atspoguļojot reālos braukšanas apstākļus.

Tina Ohliger
05/2019

