C/2025/5140

28.10.2025.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums

ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) īstenošanas ekonomiskā ietekme

(pašiniciatīvas atzinums)

(C/2025/5140)

Ziņotājs: ***Krister ANDERSSON***

Padomnieki	Samuel CORNELLA (ziņotājam) Alex MONTEBELLO (I grupai)
Pilnsapulces lēmums	27.2.2025.
Juridiskais pamats	Reglamenta 52. panta 2. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Ekonomikas un monetārās savienības, ekonomiskās un sociālās kohēzijas specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	4.7.2025.
Pieņemts plenārsesijā	16.7.2025.
Plenārsesija Nr.	598
Balsojuma rezultāts (par / pret / atturas)	182/2/8

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) atbalsta ES emisiju ierobežošanas un tirdzniecības sistēmas (emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS)) vispārējos mērķus, ņemot vērā tās nozīmi zaļās mazoglekļa ekonomikas īstenošanā. CO_2 samazinājums tiks veikts tur, kur izmaksas būs viszemākās, tādējādi sistēmu padarot rentablu. ETS veicina investēšanu zaļajās tehnoloģijās, un tāpēc tā ir svarīga Eiropas zaļajam kursam.

1.2. EESK tomēr norāda, ka sistēmas plānošanā un īstenošanā būtu jāņem vērā tās ietekme uz darbvietām Eiropā, kā arī tās sociālā ietekme. Pamatojoties uz kopīgi saskaņotu visaptverošu metodiku, jāveic rūpīga analīze un novērtējums par ietekmi uz nozarēm, vērtību ķēdēm, reģioniem un valstīm.

1.3. EESK uzsver, ka jāpanāk pienācīgs līdzsvars tā, lai tiktu sasniegti vispārējie vidiskie mērķi un vienlaikus netiktu radīti ekonomikas izkropļojumi un netiktu apdraudēta Eiropas ekonomikas konkurētspēja. Ir svarīgi ņemt vērā arī šādu instrumentu sekundāro ietekmi uz uzņēmumiem un darbvietām visās nozarēs. Šajā sakarā ir ievērojami jāuzlabo Komisijas veiktā ekonomikas analīze.

1.4. EESK norāda, ka, runājot par atbilstības nodrošināšanas izmaksām un potenciāli kropļojošo ietekmi, ETS mehānisms ir saistīts ar virkni kritisku seku un rada pārmērīgu administratīvo slogu. Turklāt tā piemērošana prasa stabilu starptautisko sadarbību, tostarp ar valstīm ārpus ES, un tas varētu izrādīties gan grūti, gan sarežģīti.

1.5. EESK jau iepriekš ir norādījusi, ka paātrinātais temps un vērienīgie mērķi attiecībā uz CO_2 emisiju samazināšanu un siltumnīcefekta gāzu kvotu pieejamības ierobežošana varētu negatīvi ietekmēt Eiropas konkurētspēju pasaules tirgū, ja vien ievērojams skaits valstu nesekotu ES piemēram.

1.6. EESK uzskata: lai nepieļautu oglekļa emisiju pārvirzi, ikvienam pasākumam, kura mērķis ir veicināt kuģniecības nozares dekarbonizāciju, ideālā gadījumā vajadzētu būt globālam, nevis reģionālam vai vienpusējam. Šajā saistībā EESK stingri atbalsta Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) paveikto, it īpaši neto nulles emisiju satvaru, kas varētu arī novērst dubultu regulējumu vai dubultus maksājumus.

1.7. EESK atbalsta to, ka tiek vienkāršots nesen ierosinātais oglekļa ievedkorekcijas mehānisms (OIM), un uzskata to par soli virzībā uz līdzsvara panākšanu starp vides aizsardzības nepieciešamību un vienlaicīgo vajadzību samazināt administratīvo slogu ekonomikai un uzņēmumiem, it īpaši MVU. Tāpēc, lai uzraudzītu konkrēto ietekmi uz uzņēmumiem un darbvietām, un tādējādi vajadzības gadījumā varētu ātri veikt izmaiņas, EESK mudina Komisiju izvērtēt, kādu *ex post* ietekmi rada ETS.

1.8. Jūras transporta nozaru nesenā iekļaušana ETS sistēmā ir radījusi papildu problēmas, kas būtiski ietekmē nozaru loģistikas ķēdi no ostas terminālim līdz galapatērētājiem. Neraugoties uz ETS ietvaros iekļauto klauzulu attiecībā uz kaimiņos esošajām ostām ([1]), kuģniecības sabiedrībām ir stimuli piestāt trešo valstu ostās, jo Eiropas Savienībai nav pilnvaru ietekmēt pārkraušanas darbības, kas tiek veiktas maršrutos ārpus ES; tāpēc EESK pauž bažas par to, ka pārkraušanas darbības varētu tikt pārceltas no Eiropas ostām uz trešo valstu ostām un ka trešo valstu kuģi izmantotu nevis ES ostas, bet gan trešo valstu ostas.

1.9. EESK brīdina, ka ETS var būtiski kavēt investēšanu ES ostās, radot konkurences nelīdzsvarotību starp ES dalībvalstīs esošām Vidusjūras ostām un tuvējām konkurējošām trešo valstu ostām, it īpaši tām, kas atrodas Ziemeļāfrikā.

1.10. Kuģniecības kravu novirzīšana var arī radīt izmaksas konkrētai valstij, jo ražošanas izejvielu izmaksas attiecīgajā valstī palielinās. Tas atstāj iespaidu uz ražošanu un nodarbinātību valstī, un šādas izmaksas būtu jāiekļauj ikvienā novērtējumā par to, kādu ekonomisko ietekmi rada tiesību akti par oglekļa dioksīda emisijām. Līdzīgi notiek tad, ja kuģošanas izmaksas palielinās (2024. gadā Komisija tās lēsa 3,7 % apmērā un vairāk, ja netiktu panākts produktivitātes pieaugums) un izmaksas tiek pārnestas uz ražošanas uzņēmumu. Tas samazina ražošanu un nodarbinātību. Plānojot un novērtējot sistēmu, nākotnē ir pienācīgi jāņem vērā šādas izmaksas.

1.11. EESK piebilst, ka tādu salu ekonomika kā Malta, Kipra un Īrija un tādu dalībvalstu ekonomika, kas lielā mērā koncentrējas uz kuģniecību un jūrniecības darbībām, ETS mehānisma piemērošanas dēļ varētu saskarties ar spiedienu uz ekonomiku, jo tās ir īpaši neaizsargātas pret kuģošanas izmaksu pieaugumu, ņemot vērā to lielo atkarību no eksporta virzītām darbībām, kas nereti ir galvenais nodarbinātības un vietējās attīstības avots.

2. **Atzinuma konteksts**

2.1. Paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" uzdevums ir samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas par vismaz 55 %. ES emisiju ierobežošanas un tirdzniecības sistēmai ir ļoti svarīga nozīme zaļās mazoglekļa ekonomikas īstenošanā. Ar ETS ieviešanu CO_2 ir kļuvis par sava veida tirgojamu preci, uz kuru attiecas princips "piesārņotājs maksā". Tā kā emisijas kvotas ir ierobežotas, CO_2 samazinājums tiks veikts tur, kur izmaksas būs viszemākās, tādējādi sistēmu padarot rentablu. Tā kā oglekļa tirdzniecības tirgus ir attīstījies, pakāpeniski rodas ne tikai tūlītēju darījumu tirgus oglekļa jomā, bet arī daži atvasināto instrumentu tirgi, piemēram, standartizētu nākotnes līgumu tirgus, iespējas līgumu tirgus un nestandartizētu nākotnes līgumu tirgus oglekļa jomā.

2.2. ES ETS aptver aptuveni 40 % no visām ES CO_2 emisijām. Tā kā CO_2 līmenis atmosfērā ir globāla parādība, tirdzniecības sistēma būtu rentabla, ja tā būtu vienota globālā sistēma. Tomēr pašreizējā situācija ir ļoti sadrumstalota, un dažādās valstīs un reģionos ir ieviestas atšķirīgas tirdzniecības sistēmas, un tikai 24 % no pasaulē radītās emisijas ietilpst ETS sistēmā ([2]).

([1]) ETS satvara īstenošanas nolūkā ES ostu piestātnes, piemēram, Ziemeļāfrikā, nevar tikt uzskatītas par reisa sākumu vai beigām un tādēļ tiek mazināti stimuli apstāties šajos trešo valstu transporta mezglos pirms vai pēc piestāšanas ES ostās.

([2]) Pasaules Banka, *Global Carbon Pricing Revenues Top a Record $100 Billion*, paziņojums presei, 2024. gada maijs: https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/05/21/global-carbon-pricing-revenues-top-a-record-100-billion.

2.3. Šajā atzinumā aplūkoti daži jautājumi, kas jāapsver saistībā ar ES ETS kā reģionālas sistēmas ekonomiskajām izmaksām un ietekmi. Kā piemērs tiks aplūkota jūrniecības nozare, atzīstot, ka katrai nozarei ir savas īpašās iezīmes. Tomēr ekonomiskās ietekmes novērtējuma pamatā vajadzētu būt vienotai ekonomikas metodikai ([3]).

2.4. EESK agrāk ir norādījusi uz vajadzību analizēt ETS potenciālo negatīvo ietekmi uz Eiropas rūpniecības un pakalpojumu sniedzēju konkurētspēju gan oglekļietilpīgās nozarēs, gan kopumā un ir aicinājusi veikt pasākumus, lai iespējami novērstu negatīvu ietekmi uz ekonomiku un negatīvu sociālo ietekmi, piemēram, bezdarbu, enerģētisko nabadzību, spriedzi starp arodbiedrībām un darba devējiem, vai mobilitātes nabadzību ([4]).

2.5. Attiecībā uz jūrniecības nozari EESK principā atzinīgi vērtē ETS attiecināšanu arī uz kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5 000 tonnu un kuri piestāj ES ostās, kā arī uz braucieniem no trešo valstu ostām un uz tām, un vienlaikus vērš uzmanību uz darbu, ko veic SJO, kurai ir izšķiroša nozīme globāla risinājuma panākšanā attiecībā uz jūras transporta radīto emisiju. EESK mudina Eiropas Savienību aktīvi strādāt, lai panāktu dzīvotspējīgu SJO risinājumu, kas palīdzētu ievērojami samazināt emisiju ([5]).

2.6. EESK atzinīgi vērtē 2025. gada aprīlī sākto sabiedrisko apspriešanu par ETS un aicina rūpīgi izvērtēt ETS īstenošanu, pamatojoties uz pārliecinošiem empīriskiem pierādījumiem un visaptverošu ekonomisko seku analīzi. Ja sabiedriskās apspriešanas rezultāti un iespējamais turpmākais ietekmes novērtējums liecinās par nopietnu negatīvo ietekmi uz ES rūpniecības konkurētspēju, būs mērķtiecīgi jāpārskata ETS un/vai papildu pasākumi.

3. **Ievads**

3.1. CO_2 saturs būtībā ir grūti izmērāms lielums. ETS un OIM konkrētā plānošana un īstenošana ir sarežģīta, un ekonomiskās sekas ir grūti prognozēt un novērtēt. Saskaņā ar Komisijas sniegto informāciju paredzams, ka no 2024. gada ETS radīs ES budžeta ieņēmumus aptuveni 7 miljardu EUR apmērā (2018. gada cenās). Sagaidāms, ka no 2028. gada, kad ES budžetā tiks iekļauti ieņēmumi no jaunās ETS, tie pieaugs līdz aptuveni 19 miljardiem EUR gadā ([6]). Tajā pašā laikā dalībvalstīm piešķirtie gada ieņēmumi, kas nāk no ETS, varētu būt augstāki par 46 miljardiem EUR, tādējādi ievērojami pārsniedzot to, kas gaidīts, iesniedzot "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumu.

3.2. No 2024. gada sākuma ES ETS attiecina arī uz jūras transporta emisijām. Šajā sakarā kuģu radīto emisiju monitorings, ziņošana un verifikācija ir viens no Komisijas galvenajiem instrumentiem, kuru mērķis ir jūras transporta nozarē samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas ([7]).

([3]) Visi priekšlikumi, tostarp vienkāršošanas priekšlikumi, ir jāizvērtē un rūpīgi jāpārbauda ietekmes novērtējumos.

([4]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757" (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) un "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam, ar ko Lēmumu (ES) 2015/1814 groza attiecībā uz kvotu apjomu, kurš līdz 2030. gadam jāieskaita Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezervē" (COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)) (OV C 152, 6.4.2022., 175. lpp.).

([5]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757" (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) un "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam, ar ko Lēmumu (ES) 2015/1814 groza attiecībā uz kvotu apjomu, kurš līdz 2030. gadam jāieskaita Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezervē" (COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)) (OV C 152, 6.4.2022., 175. lpp.). 2025. gada aprīlī tika panākta vienošanās līdz 2050. gadam sasniegt neto nulles emisiju līmeni pasaules kuģniecības nozarē: *IMO approves net-zero regulations for global shipping* https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

([6]) *ES budžets: Komisija nāk klajā ar pielāgotu pasākumu kopumu attiecībā uz nākamās paaudzes pašu resursiem*, 2023. gada jūnijs: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_3328.

([7]) Monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēma, kas paredzēta jūras transporta radīto CO_2 emisiju uzraudzībai, tika ieviesta 2018. gadā kā pirmais solis pirms šo emisiju iekļaušanas ES ETS darbības jomā. Monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēma aptver emisijas, ko rada visi lielie kuģi (vairāk nekā 5 000 t bruto tilpība), kuri piestāj ES ostā.

3.3. ETS ir izstrādāta, lai stimulētu uzņēmumus investēt tīrākās tehnoloģijās, tādējādi samazinot emisijas un ietekmi uz vidi. ETS radītais cenas signāls sniedz kuģniecības uzņēmumiem skaidrus finansiālus stimulus ieguldīt energoefektivitātē. Tas arī palīdz samazināt cenu atšķirību starp fosilajām degvielām un atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām un rada jaunas finansēšanas iespējas nozarei. Jāatzīmē arī, ka neliela daļa no ETS radītajiem ieņēmumiem – aptuveni 1,6 miljardi EUR līdz 2030. gadam – tiks novirzīta ES Inovāciju fondam, lai atbalstītu kuģniecības dekarbonizācijas iniciatīvas. Tomēr Komiteja norāda, ka šis fonds joprojām lielā mērā nav pieejams dažām mazākām dalībvalstīm. Malta kopā ar Luksemburgu un Igauniju ir vienīgās valstis, kas vēl nav saņēmušas atbalstu no šā fonda, neraugoties uz finansiālu ieguldījumu tajā. It īpaši, ir maz ticams, ka Malta gūs labumu no šā mehānisma, ņemot vērā jaudas ierobežojumus, kas shēmu padara netaisnīgu tās ietekmes ziņā.

3.4. Tomēr vienlīdzīgu konkurences apstākļu radīšana gan starp nozarēm un valstīm, gan ar trešajām valstīm ir reāls izaicinājums. Lai nepieļautu ES ETS prasību apiešanu, ir pienācīgi jāuzrauga sistēmas īstenošana, it īpaši tādēļ, lai atklātu izvairīšanās praksi un to novērstu agrīnā posmā ([8]).

3.5. Viens no iespējamajiem veidiem, kā atturēt kuģu izvairīšanos un novirzīšanos no ES dalībvalstu (vai EEZ valstu) ostām, ir novērst to, ka trešo valstu ostas, piemēram, Ziemeļāfrikas ostas, ETS ietvaros tiek uzskatītas par reisa sākumu vai beigām, tādējādi mazinot stimulu apstāties šajos trešo valstu transporta mezglos pirms vai pēc piestāšanas ES ostās. Tas samazina iespējas izvairīties no maksas, jo kuģiem būtu aizvien jāmaksā ETS sistēmas ietvaros. Alternatīvu transporta veidu izmantošana preču pārvadājumiem ir vēl viena izvairīšanās metode, uz ko būtu jāreaģē. Komisija uzrauga šādu izvairīšanās praksi.

3.6. Noteikumu attiecināšana un trešajām valstīm nozīmē ETS attiecināšanu uz teritoriju ārpus ES, un varētu apgalvot, ka šāds pasākums pārkāpj konkrētās jurisdikcijas suverenitāti. Visaptverošā ietekmes novērtējumā tiks ņemtas vērā šādas ekonomiskās sekas. Tomēr, lai arī šādi noteikumi sekmē konkurences apstākļu vienlīdzību attiecībā uz trešajām valstīm un palīdz novērst oglekļa emisiju pārvirzes praksi Eiropas Savienībā, to atzīšana starptautiskā līmenī parasti ir ierobežota, jo tie rada papildu izmaksas trešajās valstīs veiktām darbībām. Ekonomiskā ietekme ir zināmā mērā līdzīga tarifu vai muitas nodokļu uzlikšanai ([9]).

3.7. Turklāt, tā kā aizvien vairāk reģionu ievieš savu ETS versiju, palielinās risks, ka ES noteikumi attiecībā uz trešajām valstīm varētu pārklāties ar trešo valstu noteikumiem. Varētu gadīties, ka uz ostu attiecas divas vai vairākas reģionālās sistēmas. Būs nepieciešama koordinācija starp tirdzniecības blokiem, un to apsver izskatīt ESAO. Labāka ir SJO ierosinātā pieeja, proti, starptautiska sistēma, nevis reģionāla sistēma, kas rada lielāku administratīvo slogu un augstāku dubultās nodokļu uzlikšanas / dubulto maksājumu risku. Šajā saistībā EESK stingri atbalsta 2025. gada aprīlī SJO panākto vienošanos, kuru paredzēts pieņemt 2025. gada oktobrī.

4. **Vispārīgas piezīmes**

4.1. EESK atbalsta ETS un OIM vispārējos mērķus dekarbonizācijas, vides aizsardzības un lielākas ilgtspējas ziņā. Šajā saistībā EESK atzīst, ka ETS pēdējo 20 gadu laikā ir veicinājusi dekarbonizāciju, padarot Eiropas Savienībā bāzētu ražošanu un transporta parku tīrāku. Tomēr ETS nav spējusi aizsargāt rūpnieciskās ražošanas konkurētspēju, kas ir samazinājusies ne tikai relatīvā, bet arī absolūtā izteiksmē, radot nopietnas šaubas par ETS kā klimata pasākuma efektivitāti visā pasaulē. Tomēr sistēmu, it sevišķi reģionālo sistēmu, izstrādei un īstenošanai, protams, vajadzētu būt rentablai, un rūpīgi jāanalizē ietekme uz darbvietām Eiropā un sociālā ietekme.

4.2. EESK uzsver, ka jāpanāk pienācīgs līdzsvars tā, lai tiktu sasniegti vispārējie vidiskie mērķi un vienlaikus netiktu radīti ekonomikas izkropļojumi un netiktu apdraudēta Eiropas ekonomikas konkurētspēja. Ir svarīgi ņemt vērā arī šo instrumentu sekundāro ietekmi.

([8]) ES ETS direktīvā ir noteikts, ka Komisijai jāuzrauga ETS attiecināšana arī uz jūras transporta nozari un reizi divos gados jāziņo par saviem konstatējumiem. Sk. Komisijas ziņojumu "Direktīvas 2003/87/EK īstenošanas uzraudzība attiecībā uz jūras transportu" (COM(2025) 110 final), 18.3.2025.

([9]) Ja vidiskie mērķi ir tālejošāki par attiecīgajiem mērķiem kaimiņos esošās valstīs vai reģionos, jo vairāk ir nepieciešams paplašināt pasākumu tvērumu, attiecinot tos arī uz ārējām jurisdikcijām, lai novērstu neizdevīgus konkurences apstākļus un līdz ar to arī oglekļa emisiju pārvirzi.

4.3. EESK piebilst, ka attiecībā uz atbilstības nodrošināšanas izmaksām un potenciāli kropļojošo ietekmi ETS mehānisms ir saistīts ar virkni kritisku seku un rada pārmērīgu administratīvo slogu ([10]). Turklāt tā piemērošana prasa stabilu starptautisko sadarbību, tostarp ar valstīm ārpus ES, un tas varētu izrādīties gan grūti, gan sarežģīti, ņemot vērā pašreizējo pieaugošo spriedzi pasaules tirdzniecībā. Lai ilgtermiņā veicinātu starptautisko koordināciju, nesenais visaptverošais SJO satvars varētu sniegt realizējamus ierosinājumus ([11]).

4.4. EESK uzskata, ka ekonomiskās sekas būtu pienācīgi jāuzrauga, lai nepieļautu negatīvu ietekmi uz Eiropas konkurētspēju un līdz ar to uz darbvietām Eiropā. Faktiski viens no svarīgākajiem stimulu sistēmas ieviešanas iemesliem ir tas, ka vienotajā tirgū nozarēs ar lielu oglekļa pēdu tiek radīti vienlīdzīgi konkurences apstākļi starp ES ražotājiem un importētājiem no trešajām valstīm. Tas attiecas arī uz OIM un tā mērķi novērst oglekļa emisiju pārvirzi. Tomēr vairākos svarīgos tirgos ārpus Eiropas Savienības uzņēmumi darbojas, pamatojoties uz regulējumu, kurā oglekļa cena nav noteikta (piemēram, vairāki ASV štati) vai paredzētas zemākas izmaksas (piemēram, Ķīnā) ([12]).

4.5. Pašreizējā situācija uzliek ievērojamu administratīvo slogu un būtiski apgrūtina darbību visā ražošanas ķēdē un, iespējams, rada augstākas cenas patērētājiem.

4.6. Šajā saistībā EESK norāda arī, ka pašlaik ir maz pieejamu datu un saimniecisko novērtējumu par ETS un ka liela daļa nepieciešamās informācijas nereti jāpieprasa no ražotājiem izcelsmes valstīs. Šķiet, ka arī publiskajām iestādēm, kas atbild par Eiropas tiesiskā regulējuma īstenošanu valstu līmenī, ir grūti novērst šādu sarežģītību un sadrumstalotību.

4.7. Komisija lēš, ka ETS attiecināšana uz jūras transportu un kuģošanas sabiedrību pienākums atdot ES kvotas lika pieaugt kopējām pārvadājumu izmaksām vidēji par 3,7 % 2024. gadā. Paredzams, ka 2025. un 2026. gadā būs lielāks pieaugums ([13]), un dati par esošajiem maršrutiem Adrijas jūrā liecina par pieaugumu līdz pat 17 % jau šogad. Nav skaidrs, cik lielā mērā jūrniecības nozare var kompensēt šādu izmaksu pieaugumu, veicot citu izmaksu samazināšanas pasākumus (lielāks ražīgums, mazāk darbinieku utt.). Turklāt, tā kā izmaksas ir izplatītas pa visu nozari, uzņēmumam individuāli nav lielu stimulu izmaksas internalizēt. Līdz ar to ir acīmredzams risks, ka patērētāji saskarsies ar augstākām cenām, ja situācija nemainīsies. EESK pauž nožēlu arī par to, ka Komisija nav pienācīgi ņēmusi vērā ETS nesamērīgo ietekmi uz salās esošām dalībvalstīm un tādām dalībvalstīm, kuras lielā mērā ir atkarīgas no jūras transporta, jo to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ intermodālie starpsavienojumi ir ierobežoti.

4.8. Varētu sagaidīt, ka izmaksu pieaugums atspoguļosies ražošanas izmaksās lielākajā daļā citu nozaru un galu galā patēriņa cenās, ietekmējot dzīves dārdzību, taču par šo tematu ir veikts pārsteidzoši maz pētījumu. Vienā pētījumā par ETS izmaksu pieauguma ietekmi kopš 2018. gada secināts, ka piesārņojoši uzņēmumi kompensē piesārņojuma izmaksu pieaugumu, sistemātiski palielinot ražīgumu un bieži vien samazinot darbinieku skaitu ([14]). Izmaksu pieaugums parasti nozīmē ražošanas ierobežošanu un tādējādi nodarbinātības samazināšanu, kā arī aktīvu izmantošanu.

4.9. Var argumentēt, ka dažu ražošanas iekārtu slēgšana ir pamatota, jo tā ir daļa no pārejas uz bezoglekļa ražošanu. Tomēr ir ļoti svarīgi šīs sekas ņemt vērā ikvienā ekonomiskās ietekmes novērtējumā, piemēram, paplašinot pašreizējos vai notiekošos ekonomiskās ietekmes novērtējumus, lai detalizētākus datus iekļautu, pamatojoties uz metodiku, par ko panākta vienošanās ar nozares pārstāvjiem, zinātniekiem un akadēmiskajām aprindām. Protams, noteikumu apiešana ir jāuzrauga, tāpat kā ietekme uz nodarbinātību un konkurētspēju dažādās nozarēs, reģionos un dalībvalstīs.

([10]) Runājot par jūrniecības nozari, vairāk nekā 12 000 kuģu no visas pasaules katru gadu ziņo par CO_2 emisijām saistībā ar reisiem ES teritorijā un to dara kopš 2018. gada. Ir skaidrs, ka gan privātajam, gan publiskajam sektoram, kas pārvalda sistēmu, rodas ievērojamas administratīvās izmaksas. Stimulu shēmas (Inovācijas fonds u. c.) rada papildu izmaksas saistībā ar pieteikumu iesniegšanu, apstrādi un pārbaudi, kas nepieciešama, lai novērstu ļaunprātīgu izmantošanu.

([11]) Savā atzinumā "ES klimata diplomātija" (OV C, C/2024/1575, 5.3.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1575/oj) EESK aicināja ES iestādes papildināt klimata diplomātijas instrumentu kopumu ar jaunām iniciatīvām, kas ļaus ne tikai izvirzīt vērienīgākus mērķus klimata jomā, bet arī dalīties ar ES pieredzi un novērst ar klimatu saistītos riskus.

([12]) Lai gan OIM paredz noteikumus par importa radītā oglekļa ietekmes novēršanu, pašlaik nav tādu noteikumu, kas vienlīdzīgus konkurences apstākļus radītu eksportam. Tas būtiski ietekmē tādas nozares kā tērauda rūpniecība, ja runa ir par tās konkurētspēju pasaules tirgū. Ir vajadzīgs rūpīgs ietekmes novērtējums gan attiecībā uz bezdarbību, gan attiecībā uz priekšlikumiem par seku novēršanu.

([13]) Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko groza Regulas (ES) 2021/694, (ES) 2021/695, (ES) 2021/697, (ES) 2021/1153, (ES) 2023/1525 un (ES) 2024/795 nolūkā ES budžetā stimulēt ar aizsardzību saistītas investīcijas, kas ļautu īstenot apbruņošanās plānu ReArm Europe (COM(2025) 110 final).

([14]) Pētījumā norādīts: iespējamība, ka uzņēmumu darbība saruks pēc intervences, palielinās tieši par 5,2 %. *Boeckx, J., Struyfs, K., Torsin, W., "Green pressure, lean measures: Unveiling corporate downsizing within the European Union Emissions Trading System", Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 2025, 1.–61. lpp. doi:10.1017/S0022109025000237.

4.10. EESK jau iepriekš ir uzsvērusi, ka paātrinātais temps un tālejošie mērķi attiecībā uz CO_2 emisiju samazināšanu un siltumnīcefekta gāzu kvotu pieejamības ierobežošana negatīvi ietekmēs Eiropas konkurētspēju pasaules tirgū, izņemot tad, ja ievērojams skaits valstu sekotu ES piemēram ([15]). EESK atkārtoti norāda uz savu nostāju.

4.11. Eiropas Savienība 2023. gada maijā ieviesa OIM, lai noteiktu cenu tādām emisijām, kas iegultas konkrētos produktos, kuri importēti no trešajām valstīm. Līdzīgs noteikums attiecībā uz eksportu netika iekļauts, tādēļ Eiropas eksportētāji nonāca salīdzinoši neizdevīgā situācijā. Eksporta risinājums ir pārāk novilcināts. Turklāt Komisija ir pārskatījusi un paplašinājusi ETS emisijas kvotu tirdzniecību Eiropas Savienībā (ETS pirmo reizi ieviesta 2003. gadā un stājās spēkā 2005. gadā).

4.12. OIM tiks piemērots galīgajā veidolā, sākot no 2026. gada, savukārt pašreizējais pārejas posms ir no 2023. gada līdz 2025. gadam. OIM pakāpeniska ieviešana notiks vienlaikus ar bezmaksas kvotu iedales izbeigšanu saskaņā ar ES ETS, lai pakāpeniski atbalstītu ES rūpniecības dekarbonizāciju. EESK norāda, ka bezmaksas emisijas kvotu pieejamības ierobežojumi būtu pienācīgi jāuzrauga un, iespējams, jāatliek, ja OIM nedarbotos efektīvi un globālajos ekonomiskajos apstākļos būtu vajadzīgi pielāgojumi.

4.13. EESK stingri atbalsta nesen ierosinātā OIM vienkāršošanu *Omnibus* paketes ietvaros un uzskata to par soli virzībā uz līdzsvara panākšanu starp vides aizsardzības nepieciešamību un vienlaicīgo vajadzību samazināt administratīvo slogu ekonomikai un uzņēmumiem, it īpaši MVU. Šajā sakarā Komisijai nākotnē būtu jāveic *ex post* ietekmes novērtējumi, lai uzraudzītu konkrēto ietekmi uz uzņēmumiem un darbvietām un tādējādi vajadzības gadījumā varētu ātri veikt izmaiņas.

4.14. EESK pauž cerību, ka taisnīgas zaļās pārkārtošanās ietvaros sociālajiem partneriem un pilsoniskās sabiedrības organizācijām būs iespēja aktīvi piedalīties ETS regulējuma ietekmes un konkrēto seku novērtēšanā, kā arī iespējamo pasākumu noteikšanā, lai pielāgotu un pilnveidotu šādu satvaru.

5. **Īpašas piezīmes: jūrniecības nozare**

5.1. Jūras transporta nozaru nesenā iekļaušana ETS sistēmā ir izraisījusi papildu problēmas, kas ietekmē nozaru loģistikas ķēdi no ostas termināļiem līdz galapatērētājiem. Neraugoties uz to, ka trešajās valstīs esošās ostu piestātnes, piemēram, Ziemeļāfrikā, ETS ietvaros nevar tikt uzskatītas par reisa sākumu vai beigām un tādējādi mazināt stimulu apstāties šajos trešo valstu transporta mezglos pirms vai pēc piestāšanas ES ostās ([16]), EESK pauž bažas par to, kā tirgus varētu reaģēt uz pārkraušanas darbību novirzīšanu no Eiropas ostām uz trešo valstu ostām ([17]) un ka trešo valstu kuģi izmantotu nevis ES ostas, bet gan trešo valstu ostas.

5.2. ETS īstenošana var būtiski kavēt investēšanu ES ostās, radot konkurences nelīdzsvarotību starp ES dalībvalstīs esošām Vidusjūras ostām un tuvējām konkurējošām trešo valstu ostām, it īpaši tām, kas atrodas Ziemeļāfrikā. Šādu tendenci varētu atpazīt, ja lielākās kuģniecības līnijas nesamērīgi palielinātu investīcijas ostās, kas atrodas citos kontinentos, un tas būtu praktisks veids, kā sagatavot alternatīvas iespējas ES tiesiskā regulējuma apiešanai.

([15]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību un Regulu (ES) 2015/757" (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) un "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam, ar ko Lēmumu (ES) 2015/1814 groza attiecībā uz kvotu apjomu, kurš līdz 2030. gadam jāieskaita Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezervē" (COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)) (OV C 152, 6.4.2022., 175. lpp.).

([16]) Lai novērstu noteikumu apiešanu, jēdziens "konteinerkuģu piestāšana blakus esošā konteineru pārkraušanas osta" (kurā pārkrautais apjoms ir lielāks par 65 % no kravas un kas atrodas ne vairāk kā 300 jūras jūdžu attālumā no ES ostas) ir izslēgts no "piestāšanas ostas" definīcijas ETS direktīvā. Tas nozīmē, ka piestāšanu šajās trešo valstu ostās nevar uzskatīt par reisa sākumu vai beigām un tādējādi tiek mazināts stimuls apstāties šajos trešo valstu mezglos pirms vai pēc piestāšanas ES ostās.

([17]) Komisijas ziņojumā par uzraudzību šāda parādība nav minēta (COM(2025) 110 final).

5.3. EESK norāda uz papildu problēmu, proti, ka sarežģījumi, kas saistīti ar ETS, saasina neizdevīgos konkurences apstākļus, ar kuriem saskaras ES ostas, jo vairākas citas Ziemeļāfrikas ostas gūst labumu no zemākām darbaspēka izmaksām, valsts atbalsta un citām priekšrocībām, ko bauda kravu nosūtītāji, kuri izmanto kaimiņos esošas ostas. Šo faktoru dēļ kravu nosūtītājiem, kuri izmanto ES ostas, ir grūtāk ar lielāku efektivitāti absorbēt emisiju izmaksas. No citas perspektīvas raugoties, tuvsatiksmes kuģošana varētu izraisīt konkurētspējas zudumu, ja ETS tiktu piemērota stingri, un nav skaidrs, ko tas nozīmētu vidiskās ilgtspējas ziņā.

5.4. EESK norāda arī, ka tādu salu ekonomika kā Malta, Kipra un Īrija un tādu dalībvalstu ekonomika, kas lielā mērā koncentrējas uz kuģniecību un jūrniecības darbībām, ETS mehānisma piemērošanas dēļ varētu saskarties ar spiedienu uz ekonomiku, jo tās ir īpaši neaizsargātas pret kuģošanas izmaksu pieaugumu, ņemot vērā to lielo atkarību no eksporta virzītām darbībām, kas nereti ir galvenais nodarbinātības un vietējās attīstības avots. Eiropas Komisijas pasūtītajā *Ricardo* ziņojumā (2021. gads), 136. lpp., īpaši uzsvērta ES ETS nesamērīgā ietekme uz dažām dalībvalstīm. Ietekmes novērtējuma ziņojuma sagatavošanas laikā traucējumi Sarkanajā jūrā nekādā veidā neiespaidoja risku, apstiprinot tā konstatējumu zinātnisko integritāti. EESK pauž nožēlu par to, ka Komisija nav pienācīgi ņēmusi vērā ETS nesamērīgo ietekmi uz salās esošām dalībvalstīm un tādām dalībvalstīm, kuras lielā mērā ir atkarīgas no jūras transporta, jo to ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ intermodālie starpsavienojumi ir ierobežoti.

5.5. Novērtējot ETS mehānisma piemērošanas jomu un ietekmi, būtu jāņem vērā arī tālāko reģionu, kā arī Seūtas un Meliljas īpašā situācija.

5.6. Kopumā EESK uzskata, ka ETS piemērošana rūpniecības precēm kopš 2000. gadu vidus noteikti sniedz noderīgu pieredzi, lai panāktu ES ETS regulējuma pareizu īstenošanu arī jūrniecības nozarē.

5.7. Konkrēts piemērs: ja kuģis, kas ved preces no Singapūras uz Roterdamu, šķērso Suecas kanālu un ienāk ostā Maltā, tad jāatdod ES ETS kvotas. Ja savukārt kuģis izmanto ostu ārpus ES, oglekļa emisiju maksa būs daudz zemāka, jo reisā ārpus ES ostas ir tikai 50 % no oglekļa emisiju maksas.

5.8. Ja kuģis transportē desmitiem tūkstošu mobilo tālruņu, papildu izmaksas par katru tālruni būtu tikai daži centi par telefonu, taču kuģniecības uzņēmums aizvien var izvairīties no papildu izmaksām tūkstošiem euro apmērā, izvēloties ostu Ēģiptē vai citur Ziemeļāfrikā. Šāds risks ir īpaši augsts uz cenas izmaiņām jutīgā nozarē, kāda ir kuģniecība.

5.9. Kuģa kravu novirzīšana var arī radīt izmaksas konkrētai valstij, jo ražošanas izejvielu izmaksas attiecīgajā valstī palielinās. Tas atstāj iespaidu uz ražošanu un nodarbinātību valstī, un šādas izmaksas būtu jāiekļauj ikvienā novērtējumā par to, kādu ekonomisko ietekmi rada tiesību akti par oglekļa dioksīda emisijām. Ja, piemēram, uzņēmumam, kas ražošanā izmanto izejmateriālus, kurus piegādā blakus esošā ostā ienākošs kuģis, ir jāimportē preces, slēdzot līgumu ar mazāku kuģi par preču atvešanu no citas valsts (vai kontinenta), izmaksu pieaugums var būt ievērojams. Tas var notikt arī tad, ja kuģis turpina ienākt tuvākajā ostā, bet transporta izmaksas pieaug (par 3,7 % vai jebkurā citā apmērā) emisiju izmaksu dēļ, kuras tiek pārnestas uz ražojošo uzņēmumu. Šāda ietekme uz ražošanu, nodarbinātību un sociālajām sekām ir pienācīgi jāņem vērā, plānojot un novērtējot sistēmu.

5.10. EESK norāda, ka jūrniecības nozari var būt īpaši grūti regulēt, ņemot vērā tās jutīgumu pret cenām un tendenci ātri pielāgoties regulatīvajām izmaiņām. Ja darbības sāks novirzīt uz citām jurisdikcijām, šo tendenci, visticamāk, būs grūti pavērst pretējā virzienā, un citas jūrniecības ekonomikas nozares varētu būtiski ciest no šā procesa. Šāda veida risks būtu pienācīgi jāņem vērā, novērtējot regulējuma ietekmi.

5.11. EESK uzskata: lai nepieļautu oglekļa emisiju pārvirzi, ikvienam pasākumam, kura mērķis ir veicināt kuģniecības nozares dekarbonizāciju, ideālā gadījumā pēc savas dabas vajadzētu būt globālam, nevis reģionālam vai vienpusējam. Šajā saistībā EESK stingri atbalsta SJO paveikto, it īpaši neto nulles emisiju satvaru.

5.12. Kamēr tiek izstrādāts ilgtermiņā dzīvotspējīgs globālais risinājums, ir ļoti svarīgi novērtēt ekonomiskās sekas dalībvalstīm un dažādām ekonomikas nozarēm. Ir svarīgi arī novērst situācijas, kad trešās valstis apstrīd pasākumus, kas paredz ES noteikumu attiecināšanu uz trešajām valstīm. Tāpēc tas, ka trešo valstu ostas nav visaptveroši iekļautas ETS sistēmā, neļauj panākt vienlīdzīgus konkurences apstākļus, kamēr citos reģionos nav CO_2 standartu, kas būtu līdzvērtīgi Eiropas standartam.

5.13. Komisija ir uzsākusi iespaidīgu OIM vienkāršošanu. Tam jāvelta pienācīga uzmanība un atbalsts. Tomēr, ņemot vērā OIM un ETS sistēmu sarežģītību, ir iespēja veikt turpmākus uzlabojumus, neapdraudot taisnīgu pāreju uz zaļāku mazoglekļa ekonomiku.

Briselē, 2025. gada 16. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Oliver RÖPKE