Tirgus instrumenti vides politikas īstenošanā

Ilze Mežniece

2011

Saturs un avoti

- Prezentācijas mērķis: ar piemēru palīdzību atklāt vides ekonomikas instrumentu efektivitāti vides stāvokļa uzlabošanā pasaulē un Latvijā.

- Izmantoti kopsavilkumi un publikācijas datu bāzē PROQuest, personīgā pieredze

Saturs un avoti

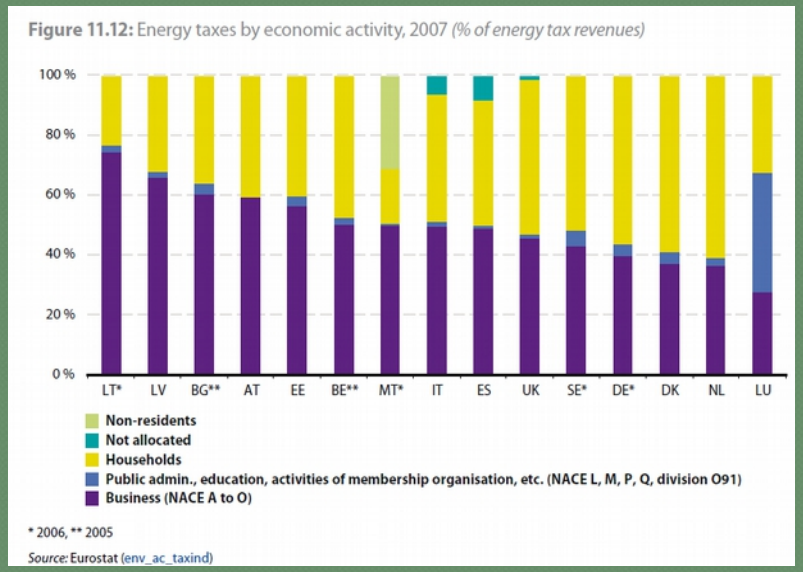
- Problēmas:
  - Datu bāzē liela daļa, īpaši jaunāko, tekstu nav pieejami – ir tikai to kopsavilkumi;
  - Gribētos lielāku procentu zinātnisku nevis publicistisku darbu;
  - Publikācijās minētos faktus esmu pieņēmusi par patiesību, nespējot katru no tiem pārbaudīt (daža publikācija liek apšaubīt veselo saprātu autoram vai sabiedrībai ☹)
  - Datu bāzē pārstāvēti ģeogrāfiskā un kultūras ziņā viendabīgi viedokļi. Tā kā nav pieejami zinātnisku rakstu krājumi par Aeiropu un Āziju, šo teritoriju problemātika apskatīta no R-eiropas un ASV zinātnieku viedokļa

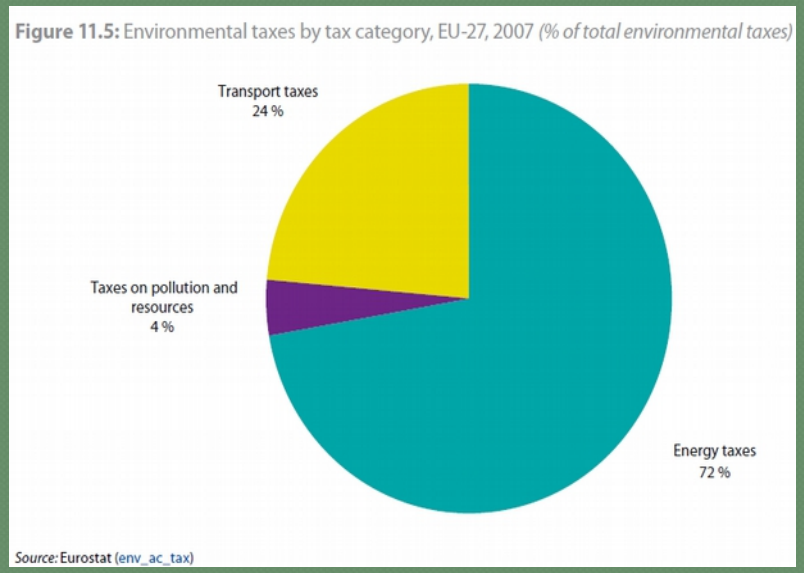
Apskatītie instrumenti

- Vides nodokļi
- Piesārņotājs maksā
- Subsīdijas
- Piesārņojuma kvotu tirdzniecība
- Depozītu un atmaksas sistēma

Vides nodokļi

- Vides nodokļus Eiropas Savienībā maksā gala patērētājs – tikai neliela daļa no kopējā ir dabas resursu un piesārņojuma nodoklis.

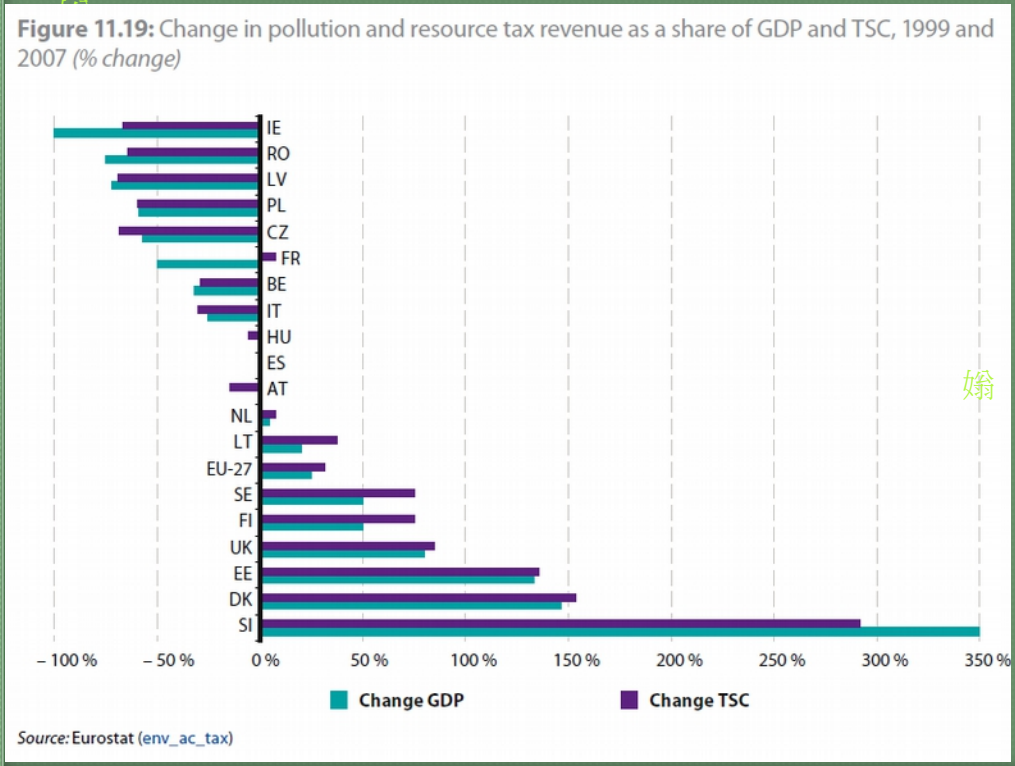




Environmental statistics and accounts in Europe, 2010

Vides nodokļi

- Daļai ES valstu vides nodokļu īpatsvars pret IKP ir palielinājies, veicot "zaļo nodokļu reformu" - veids, kā pārnest nodokļu slogu no darbaspēka izmaksām uz videi nedraudzīgu produktu patērēšanas paradumiem.



- Nodokļa ieņēmumu īpatsvars samazinās:
  - "zaļākā" dzīvesveida rezultātā
  - Ekonomikas apjomu samazināšanās rezultātā
  - Pakalpojumu ekonomikas īpatsvara pieauguma rezultātā (mazāk energoietilpīgas nozares attīstās)

- Problēmas – Vai primārā ražošana netiek apkrauta ar pārmērīgu nodokļu nastu ?

Vides nodokļi

- Vides nodokļi var radīt priekšrocības konkrētiem tirgus dalībniekiem – 2010.gadā Kanādā veikts pētījums, kas apliecina ieviesto nodokļu atlaižu elektriskajiem automobiļiem efektivitāti.

- Konstatēts:

1) Elektrisko auto daudzums Kanādā ievērojami pieaudzis, izspiežot no tirgus ekonomiskos vidēj- un mazgabarīta auto modeļus.

2) 26% gadījumu El.auto pirkuma motivācija bija tieši nodokļa atlaide

3) Daļa pircēju būtu pirkuši ekonomiskos auto arī bez valsts dotām atlaidēm

4)Vienas CO2 izmešu tonnas "ekonomijas" izmaksas šā projekta ietvaros sastāda 195$

- http://proquest.umi.com/pqdweb?did=2110908821&sid=3&Fmt=2&clientId=57636&RQT=309&VName=PQD

Vides nodokļi

- Latvijā kā savdabīgu lokālu instrumentu vides kvalitātes uzlabošanai un (iespējams) arī līdzekļu iegūšanai vides mērķu realizācijai var minēt Jūrmalas iebraukšanas maksu, kas ierobežo transporta plūsmu un palielina pilsētas budžetu.

- http://proquest.umi.com/pqdweb?did=2110908821&sid=3&Fmt=2&clientId=57636&RQT=309&VName=PQD

Vides nodokļi

- Jo sliktāks vides stāvoklis, jo vairāk sabiedrība gatava maksāt par tā uzlabošanu -

Indijas provincē pie Gangas veiktais pētījums par sabiedrības gatavību maksāt papildus ievērojamus nodokļus attīrīšanas iekārtu un ūdens kvalitāti uzlabojošu pasākumu darbības uzturēšanu konstatēja, ka neraugoties uz zemiem ienākumiem, sabiedrība atbalsta jauno nodokli.

[1] http://proquest.umi.com/pqdweb?did=2125042131&sid=1&Fmt=2&clientId=57636&RQT=309&VName=PQD

Piesārņotājs maksā

- “pozitīvs” piemērs: Meksikas līcis
+BP izmaksājis kompensācijās lielas summas
+no 90-to vidus ASV pastāv nodoklis visiem naftas rūpniekiem drošības fonda uzturēšanai, kas ļāva daļu zaudējumu (1miljrd.) segt šādā veidā
-ASV pastāvošā norma, ka piesārņotājam jāmaksā par katru barelu naftas, kas izplūst VIRS ŪDEŃS, radīja situāciju, ka tika pielietots letāli toksisks dispersants Gorexisit, lai nogremdētu naftu jūras dzīlēs un soda naudas maksājums ievērojami samazinātos...
-Ekonomiskais izdevīgums naftas iegūšanā ir pietiekams, lai kompānijas rēķinātos ar tik apjomīgiem riskiem kā nenovēršamām blakusparādībām un turpinātu videi bīstamas darbības.

Piesārņotājs maksā

Vēl viens piemērs no ASV

– SO "Public Citizens" pētījums "INDUSTRIAL UPSET POLLUTION: WHO PAYS THE PRICE?" –

Teksasas industriālo pilsētu gaisa piesārņotāju un kontroles iestādes darbības analīze

– secināts, ka Teksasas likumdošana un kontroles iestādes darbības nolikums pieļauj piesārņotājiem NEMAKSĀT adekvāti nodarījumam vai pat pilnībā. Analizē izvērtēts, kādas sociālās izmaksas rodas šo gaisa piesārņotāju regulāro noplūžu rezultātā un kas tās sedz. (lielākoties sabiedrības, īpaši bērnu veselības stāvokļa izmaksas)

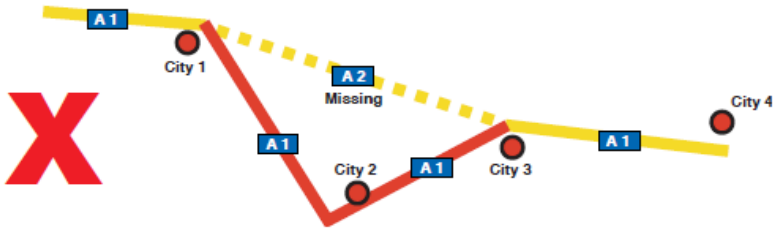
Piesārņotājs maksā

Transporta pakalpojumu sniedzēju viedoklis par "piesārņotājs maksā"

Polluter Pays Principle - A tax collection scheme

Policy-makers consider the Polluter Pays Principle (PPP) as the only way to pay for external costs. However, the PPP is only another tax collection scheme, which does not reduce external costs in an optimal way because it already indicates which party should cover all external costs, without conducting a sound cost-benefit analysis. In addition, the money collected will not be used to solve the problem.

Applying the PPP to externalities caused by a missing highway link.



- To get from city 1 to city 4, with no direct route, a truck has to drive many extra kilometres through cities 2 and 3, hence uses more fuel and emits more emissions.
- The truck owners will be charged for the externalities their trucks produce.
- The revenues will not be used to solve the problem but rather for cross-subsidisation (general budgets, pension funds, less efficient transport modes etc).
- The truck owner will pass on the extra costs to the client which will make the product/service more expensive to the final consumer.

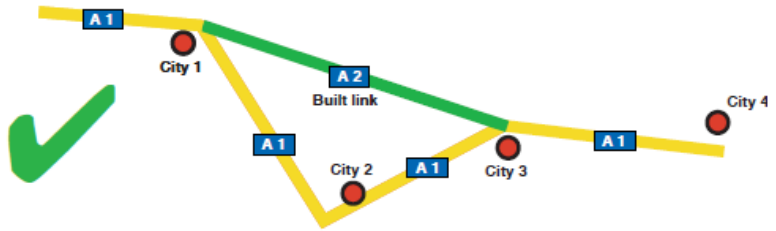
Result: The environmental impact will not be reduced. The economic costs will increase.

Polluter Pays – Problem Stays

Cheapest Cost Avoider Principle - A modern economic approach

In economic circles, the Cheapest Cost Avoider Principle (CCAP), which won Ronald Coase a Nobel Prize in 1991, has superseded the PPP. The underlying principle of the CCAP is that a cost benefit analysis is conducted and the stake-holder who can prevent external costs at the lowest cost for the overall economy should pay.

Applying the CCAP to externalities caused by a missing highway link.



- To get from city 1 to city 4, with no direct route, a truck has to drive many extra kilometres through cities 2 and 3, hence uses more fuel and emits more emissions.
- A cost-benefit analysis of the situation is conducted.
- This cost-benefit analysis may conclude that it makes more sense to build a direct highway link if the external costs of driving more kilometres are higher than the social, environmental and economic costs of building and using a direct highway link.
- The building costs and external costs of the new highway link would be covered by the stakeholder who could do it at the lowest cost for the overall economy. This usually leads to society and users taking action jointly.

Result: The environmental impact will be reduced. The cost to the overall economy will be minimised.

CCAP solves the problem

Subsīdijas

Ar saukli "energo efektīvs", "atjaunojamie resursi", "enerģētiskā neatkarība" valsts subsīdiju sistēma ir kļuvusi par iespēju pārdalīt sabiedriskos resursu par labu atsevišķām personām/komersantiem.

PIEMĒRI IZ LATVIJAS:

-Biodegviela – subsidētā ražošana, audzēšan, ar normatīviem aktiem regulēta obligāta izmantošana (arī ES līmenī) – jaunākie pētījumi bikli mēģina iebilst pret biodegvielas "energoefektivitāti" – litra bioetanola ražošanas enerģētiskās izmaksas ir tuvas enerģijas daudzumam, iegūstama no lieta etanola

-Elektrības rāžošana Latvijā – Latvenergo īpašie iepirkuma tarifi "atjaunojamo resursu elektrostacijām" ir valsts subsīdijas. Rezultāti Latvijā

-"**mazo HESu bums**",
- tikko aizsākts koģenerācijas staciju un vējfermu ražotās elektrības tarifu ČETRKĀRTOJUMS.
Kas par to maksā? Kādi ir/būs ieguvumi un zaudējumi videi?

Piesārņojuma kvotu tirgošana

- Ķīna 2000-2003.g pārkārtoja savu nodokļu sistēmu SO2 piesārņojuma ierobežošanai no piesārņojuma normām uz piesārņojuma kvotām, atzīstot, ka šādi efektīvāk iespējams apsaimniekot piesārņojumu un iekasēt nodokli. (http://proquest.umi.com/pqdweb?did=1159412241&sid=1&Fmt=4&clientId=57636&RQT=309&VName=PQD)
- Eiropā šāda sistēma ieviesta jau ar KIOTO protokola ieviešanu...

- Latvija tirgo neizmantotās CO2 kvotas, iegūstot papildus līdzekļus un koncentrējot vides problēmas reģionos, kur tās jau tāpat ir lielas...

Piesārņojuma kvotu tirgošana

- Daži citāti no Peter Barnees raksta "Eiropas jaunais peļņas avots – debesis" 2007.g:

- *Eiropas valdības CO2 kvotu tirgošanas sistēmā divas lietas dara nepareizi*
- *– 1) izsniedz pārāk daudz kvotu;*
- *- 2) izsniedz tās PAR VELTI piesārņotājiem, kuri ceļ cenas un grābj naudu.*

- *Vācijā ieguvēji ir lielie uzņēmumi, kas dedzina ogles, bet zaudētāji – visi pārējie. Lielbritānijā šie piesārņotāju "no gaisa nākušie" papildieņēmumi sastāda ne mazāk kā 1 triljons mārciņu.*

Piesārņojuma kvotu tirgošana

- *Tas kas notiek – tā ir liela mēroga sabiedrības labuma pārdale par labu piesārņotājiem. Ja pieņemam, ka gaiss tomēr nu reiz ir tā lieta, kura ir mūžīgi bijusi "visiem pēc vajadzības", tad šobrīd tā vairs Eiropā nav – gaisu sadala individuālās īpašuma tiesībās un izdala par brīvu lielajiem piesārņotājiem, tieši proporcionāli to vēsturiski radītajam piesārņojumam. Jo vairāk tie piesārņojuši pagātnē, jo vairāk jaunās bagātības tiem tiek piešķirts. Un ne jau vienreizēji, bet katru gadu no jauna.*

- *Tā ir traģiska ironija, ja "risinājums" klimata izmaiņām" izrādītos masīva bagātības pārdale to kompāniju labā, kuras šīs izmaiņas lielā mērā ierosinājušas. Tas ir tāpat, kā maksāt miljardus dolāru tabakas kompānijām par visiem smēķēšanas izraisītajiem plaušu vēžiem...*

- http://proquest.umi.com/pqdweb?did=1188733651&sid=1&Fmt=3&clientId=57636&RQT=309&VName=PQD