**Ministru kabineta noteikumu projekta “Noteikumi par līdzdalības mehānismu degvielas piegādātājiem” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks | Eiropas Savienības noteiktā regulējuma ietvaros Latvija ir apņēmusies izpildīt saistošu pienākumu - nodrošināt, ka tādas enerģijas, kas ražota no atjaunojamiem energoresursiem (turpmāk - AER), īpatsvars transporta galapatēriņā 2020.gadā ir vismaz 10% (turpmāk - AER 10% mērķis)[[1]](#footnote-1). Noteikumu projektā “Noteikumi par līdzdalības mehānismu degvielas piegādātājiem” (turpmāk – Noteikumu projekts) ietvertās normas izriet no likumprojekta “Transporta enerģijas likums” (turpmāk - Likumprojekts) un paredz noteikt degvielas piegādātājiem pienākumu realizēt no AER iegūtu enerģiju tādā apmērā, lai nodrošinātu, ka Latvijā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transporta galapatēriņā 2020.gadā ir vismaz 10%. Likumprojekts ir apstiprināts Ministru kabineta 2018.gada 29.maija sēdē, kā steidzamu to iesniedzot 12.Saeimā, kā arī Ministru kabineta 2018.gada 11.decembra sēdē, iesniedzot to kā steidzamu arī 13.Saeimā. Noteikumu projekts tiks virzīts apstiprināšanai Ministru kabinetā pēc Likumprojekta pieņemšanas. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Ministru kabineta 2017. gada 21. jūlija rīkojuma Nr.379 "Par konceptuālo ziņojumu "Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā"[[2]](#footnote-2) 1.punkts.  Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK (turpmāk – Direktīva 2009/28/EK) 3.panta 1 un 4.punkts.    Eiropas Komisijas 2019.gada 24.janvāra argumentētais atzinums pārkāpuma procedūras lietā Nr.2017/0533.  Ministru kabineta 2017.gada 4.jūlija sēdes protokollēmuma Nr.33 40.§ 4.punkts.  Ministru kabineta 2017.gada 26.septembra sēdes protokollēmuma Nr.48 56.§ 3.1.punkts.  Ministru kabineta 2018.gada 16.janvāra sēdes protokollēmuma Nr.3 26.§ 4.3.apakšpunkts.  Ministru kabineta 2018.gada 27.marta sēdes protokollēmuma Nr.17 46.§ 3.1.punkts.  Ministru kabineta 2018.gada 28.decembra sēdes protokollēmuma Nr.102 60.§ 3.punkts. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Pēc Latvijas Republikas Saeimas balsojuma 2019.gada 10.janvāra Saeimas sēdē Ministru kabineta iesniegtais likumprojekts “Transporta enerģijas likums” (Nr. 177/Lp13) ir nodots Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai.  Noteikumu projekta virzība ir būtiska, jo **2019.gada 24.janvārī** **Latvija ir saņēmusi Eiropas Komisijas argumentēto atzinumu pārkāpuma procedūras lietā Nr.2017/0533 par to, ka nav pieņemti un/vai paziņoti visi pasākumi, ar kuriem Latvija transponējusi Eiropas Parlamenta un Padomes 2015.gada 9.septembra Direktīvu (ES) 2015/1513, ar kuru groza Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti, un Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – Direktīva 2015/1513/EK).** Atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību 258.panta pirmajai daļai Eiropas Komisija aicina Latviju veikt nepieciešamos pasākumus, lai divu mēnešu laikā no argumentētā atzinuma saņemšanas dienas nodrošinātu atbilstību Direktīvas 2015/1513/EK prasībām, kā arī Eiropas Komisija ir vērsusi Latvijas valdības uzmanību uz finansiālajām sankcijām, kuras Eiropas Savienības Tiesa var uzlikt saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (Līgums) 260.panta 3.punktu un kuras Komisija piemēros, kā noteikts tās 2010.gada 11.novembra paziņojumā par Līguma 260.panta 3.punkta īstenošanu un 2016.gada 13.decembra paziņojumā “ES tiesību akti: labāki rezultāti līdz ar labāku piemērošanu”.    Likumprojekts paredz, ka Ministru kabinetam ir nepieciešams veikt šādas darbības, kas vienlaikus ietvertas šajā Noteikumu projektā:   1. noteikt līdzdalības mehānismā degvielas piegādātājam nosakāmo pienākuma apjomu sadalījumā pa gadiem, tā noteikšanas metodiku, nosakot samazinātu pienākuma apjomu 2019.gadam, kā arī ziņošanas kārtību un par līdzdalības mehānisma degvielas piegādātājiem administrēšanu atbildīgo institūciju; 2. noteikt izejvielas, kuru izmantošana biodegvielas ražošanā sniedz iespēju līdzdalības mehānisma degvielas piegādātājiem ietvaros piegādātajai enerģijai piemērot reizinātāju divi, paredzot iespēju Ministru kabinetam noteikt citus gadījumus, kad līdzdalības mehānisma ietvaros pienākuma izpildei piegādātajai enerģijai piemēro reizinātājus atkarībā no enerģijas izcelsmes avota.   Atbilstoši Direktīvas 2009/28/EK 3.panta 1.punktam un I pielikuma A daļai Latvijai ir jānodrošina, ka 2020.gadā enerģijas bruto galapatēriņā vismaz 40% jāveido enerģijai, kas iegūta no AER. **Latvijā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars 2016.gadā saruka no 37,6% 2015.gadā uz 37,2% 2016.gadā.** Papildus tam Direktīvas 2009/28/EK 3.panta 4.punkts paredz, ka 2020. gadā kopējā enerģijas bruto galapatēriņā transportā no AER saražotas enerģijas īpatsvaram jāveido vismaz 10% (turpmāk – AER 10% mērķis). No Direktīvas 2009/28/EK preambulas un 3.panta 4.punkta izriet, ka par no AER iegūtu enerģiju transportā uzskata biodegvielu, no AER iegūtu nebioloģiskas izcelsmes šķidro vai gāzveida transporta degvielu, kā arī no AER iegūtu elektroenerģiju un ūdeņradi. Saskaņā ar jaunākajiem pieejamajiem statistikas datiem **Latvijā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā 2016.gadā bija 2,76% no kuriem 1,1% veidoja biodegviela, bet pārējo daļu no AER iegūta elektroenerģija, kuras īpatsvars pēdējos gados vidēji ir 1,6 – 1,7%.** Ekonomikas ministrijas prognozes liecina, ka 2018.gadā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā varētu būt aptuveni 4%, ņemot vērā, ka no 2018.gada 1.aprīļa stājās spēkā grozījumi Ministru kabineta 2000.gada 26.septembra noteikumos Nr.332 “Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu” (turpmāk – Noteikumi Nr.332), kuri nostiprināja obligātā biodegvielas piejaukuma prasības dīzeļdegvielai, kas tiek realizēta periodā no 16.aprīļa līdz 31.oktobrim.  Ar Ministru kabineta 2017.gada 21.jūlija rīkojuma Nr. 379 (prot. Nr.33 40. §) 2.punktu Ekonomikas ministrijai tika uzdots sagatavot jaunu likumprojektu par transporta degvielu, kas iegūta no AER, savukārt ar šī rīkojuma 1.punktu Ministru kabinets atbalstīja, ka, lai nodrošinātu AER 10% mērķa sasniegšanu ir izstrādājams risinājums, kurš paredz pienākumu degvielas tirgotājiem nodrošināt realizētajā degvielā noteiktu no AER iegūtas enerģijas daļu. Šāds risinājums, lai nodrošinātu AER 10% mērķa sasniegšanu ir ieviests lielākajā daļā Eiropas Savienības dalībvalstu un periodā pēc 2020.gada ir ieviešams kā obligāts instruments AER īpatsvara palielināšanai transportā.  Alternatīvi risinājumi/ scenāriji AER 10% mērķa sasniegšanai var tikt saistīti ar tādiem pasākumiem, kas vērsti uz biometāna ražošanu un izmantošanu transportā. Tāpēc būtiski, ka Noteikumu projekts jau šobrīd pieļauj līdzdalības mehānisma ietvaros noteikto saistību izpildei izmantot biometānu, tomēr jāņem vērā, ka šobrīd biogāzes stacijas saņem valsts atbalstu par koģenerācijā saražoto elektroenerģiju un biometāna ražošana būtu skatāma kontekstā ar izmaiņām elektroenerģijas obligātā iepirkuma sistēmā. Biometāns ir biodegviela, kuras strauju patēriņa kāpumu varētu veicināt, piemēram, nodrošinot sabiedriskā transporta kustību pašvaldības. Šajā gadījumā ir būtiski izvēlēties atbilstošās sadarbības formas starp valsti un pašvaldībām, lai nodrošinātu atbilstoša autoparka un drošas infrastruktūras esamību, jo biometāns var tikt izmantots transportlīdzekļos, kuri ir veidoti, lai darbotos ar saspiesto (CNG) vai sašķidrināto dabasgāzi (LNG). Šobrīd vairāki biometāna ražošanas un patēriņa veicināšanas pasākumi ir ietverti Ministru kabineta 2018. gada 18. decembra sēdē izskatītajā un Eiropas Komisijai vērtēšanai iesniegtajā *Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam[[3]](#footnote-3)* projektā.  Tā kā dzelzceļā, cauruļvadu transportā un autotransportā no AER iegūtas elektroenerģijas patēriņa pieaugums netiek prognozēts, Konceptuālajā ziņojumā "Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā" tika secināts, ka, lai sasniegtu AER 10% mērķi degvielas piegādātājiem 2020.gadā būtu nosakāms atjaunojamo energoresursu realizācijas pienākums **8,5%** apmērā no to kopējās realizētās produkcijas. Ņemot vērā minēto, Noteikumu projekta 4.punkts paredz, ka no 2020.gada enerģijai, kas iegūta no AER, kopējā enerģijas daudzumā, ko veido benzīns, dīzeļdegviela un no AER iegūta enerģija, ko degvielas piegādātājs nodevis patēriņam transportā, jābūt vismaz 8,5%. Līdzšinējais elektomobilitātes attīstības temps ir bijis lēns un maz ticams, ka elektroenerģija tuvākajā laikā veidos būtisku transporta galapatēriņa daļu. Uz 2019.gada 1.janvāri Latvijā bija reģistrēti 801 tūkst. transportlīdzekļu no kuriem tikai 455 bija elektromobiļi[[4]](#footnote-4). Ievērojot Direktīvas 2009/28/EK ietverto aprēķinu metodiku un koeficientu, kuru piemēro ceļu transportā patērētajai elektroenerģijai no AER (no AER patērētās elektroenerģijas daudzumu uzskata par pieckāršu), ceļu transportā patērētā elektroenerģija no AER veidoja 1,15% no transporta galapatēriņa 2017.gadā. Jāpiebilst, ka lielāko daļu no patērētās elektroenerģijas var attiecināt uz tramvajiem un trolejbusiem, nevis vieglajiem elektrotransportlīdzekļiem.  Turklāt, ņemot vērā grozījumus Direktīvā 2009/28/EK, kas stājās spēkā 2015.gada 9.septembrī (Direktīva 2015/1513/EK), ES dalībvalstīm jācenšas sasniegt mērķi – lai to teritorijā biodegvielām, kas ražotas no šo Noteikumu projekta pielikuma A daļā uzskaitītajām izejvielām, tajā norādītajām citām degvielām vai biodegvielu, kuru iegūšanai izmantotas izejvielas, kas pirms 2015.gada 9.septembra atzītas par atkritumiem, pārstrādes atlikumiem, lignocelulozes materiāliem vai nepārtikas celulozes materiāliem, būtu minimāls patēriņa līmenis. Šā mērķa atsauces vērtība ir 0,5% no galapatēriņam transportā nodotā enerģijas daudzuma (benzīna, dīzeļdegvielas un biodegvielas) visos transporta veidos 2020.gadā. Ņemot vērā minēto, šie nosacījumi ir ietverti kā daļa no uz degvielas piegādātājiem attiecināmā pienākuma Noteikumu projekta 5.punktā.  Ņemot vērā, ka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija izstrādā atkritumu apsaimniekošanas politiku Latvijā, Noteikumu projekta 6.punkts paredz, ka līdz 2019.gada 1.septembrim Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija savā tīmekļa vietnē publicē sarakstu ar Noteikumu 5.2.apakšpunktā minētajām izejvielām.  Tā kā Direktīvas 2009/28/EK 3.panta 4.punkts nosaka, ka ES dalībvalstīm, aprēķinot kopējo patērēto enerģijas daudzumu transporta nozarē, jāņem vērā tikai benzīnu, dīzeļdegvielu, biodegvielu, ko patērē autotransportā un dzelzceļa transportā, un elektroenerģiju, kas iegūta no AER, līdzdalības mehānisma ietvaros, nosakot no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru, nav jāņem vērā enerģijas daudzums ko veido realizētā sašķidrinātā naftas gāze vai dabasgāze *(sk. Noteikumu projekta 7.punktā ietverto aprēķina formulu)*.  Transporta sektors Eiropas Savienībā joprojām ir atkarīgs no naftas, ar ko apmierina aptuveni 94% šīs nozares enerģijas vajadzību, kas ir daudz vairāk nekā jebkurā citā nozarē un kas nozīmē, ka transports ir lielā mērā atkarīgs no importa. Lai gan pāreja uz alternatīvo enerģiju transporta nozarē jau ir sākusies, pārejas tempu vajadzētu palielināt. Tā ir iespēja Eiropai izvirzīties līderpozīcijās jaunu produktu (piemēram, biodegvielu) izstrādē. Eiropas Komisijas 2016. gada 20. jūlija paziņojumā “Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija” ir uzsvērts, cik ļoti svarīgas vidējā termiņā aviācijas nozarei ir modernās biodegvielas un no atjaunojamiem energoresursiem iegūtas nebioloģiskas izcelsmes šķidrās vai gāzveida degvielas. Tāpat šķidrajām biodegvielām būs nozīmīga loma attiecībā uz smago transportlīdzekļu sektora dekarbonizāciju, jo šobrīd, piemēram, elektrifikācija šim sektoram, konkrētāk bateriju tehnoloģijas izmaksas, ir pat divas reizes augstākas[[5]](#footnote-5) nekā vieglajiem transportlīdzekļiem un tiek prognozēts, ka šī starpība samazināsies līdz 15% tikai ap 2050.gadu.  Eiropas Savienības Reģionu komiteja, savā 2017.gada 13.jūlija atzinumā “Atjaunojamo energoresursu enerģija un elektroenerģijas iekšējais tirgus” (2017/C 342/12) norādījusi, ka nebūtu pakāpeniski jāatsakās no tradicionālām biodegvielām, kas pozitīvi ietekmē klimatu un ilgtspēju un kas nerada daudz ar netiešu zemes izmantojuma maiņu saistītu emisiju.  2014. gadā Eiropas Savienībā ar pārtikas un dzīvnieku barībai izmantojamiem kultūraugiem saistītajā biodegvielas ražošanas nozarē bija aptuveni 110 000 darba vietu (tiešās un netiešās). Tomēr, lai novērstu, ka no biodegvielas ražošanas netieša zemes izmantošanas maiņas rezultātā rodas papildu SEG emisijas un novērstu risku, ka pieaug pārtikas un lopbarības cenas, Direktīva 2015/1513 izdarīja vairākus grozījumus Direktīvā 2009/28/EK. Ja lauksaimniecībā vai ganībās izmantojamo zemi, kas iepriekš bijusi paredzēta pārtikas un lopbarības tirgum, sāk izmantot biodegvielas ražošanai, pieprasījums pēc minētajiem produktiem, kas nav biodegviela, saglabājas, un tas ir jāapmierina citā veidā – ar intensīvāku ražošanu vai ražošanai atvēlot iepriekš lauksaimniecībā neizmantotu zemi citā vietā, piemēram, zemē, kura veido lielu oglekļa dioksīda uzkrājumu. Šis efekts ir netieša zemes izmantošanas maiņa, no angļu valodas “indirect land use change (ILUC)”.  Direktīvas 2015/1513/EK 2.pantā netiek definēts jēdziens modernā biodegviela, tomēr Direktīvas 2015/1513/EK preambulas 5.punktā tāds tiek izmantots. Kā skaidrots 2017.gada 21.februārī aktualizētajā Direktīvas 2009/28/EK kopsavilkumā , modernā biodegviela ir biodegviela, kas iegūta no tādiem izejvielu avotiem, kas tiešā veidā nekonkurē ar pārtikai un dzīvnieku barībai izmantojamiem kultūraugiem, piemēram, atkritumi, lauksaimniecības pārpalikumi un citas izejvielas. Šādas biodegvielas spēj uzrādīt SEG emisiju ietaupījumu salīdzinājumā ar fosilo degvielu pat līdz 95%[[6]](#footnote-6) (netieša zemes izmantošanas maiņu). Ņemot vērā nepieciešamību veicināt šādu biodegvielu attīstību, Direktīvas 2015/1513/EK 2.panta 2.punkts papildināja Direktīvas 2009/28/EK 3.panta 4.punktu ar e) apakšpunktu, kurš nosaka, ka katrai Eiropas Savienības dalībvalstij ir jācenšas nodrošināt, lai to teritorijā biodegvielām, kas ražotas no izejvielām (un citām degvielām (piem., ūdeņraža)), kuras uzskaitītas Direktīvas 2009/28/EK IX pielikuma A daļā, būtu minimāls patēriņa līmenis (turpmāk – apakšmērķis). Tomēr, tā kā šajā apakšmērķī neietilpst Direktīvas 2009/28/EK IX pielikuma B daļā minētās izejvielas, kas cita starp var saņemt dubultās uzskaites privilēģijas, iepriekš minēto apakšmērķi nebūtu korekti apzīmēt kā moderno biodegvielas apakšmērķi, jo no Direktīvas 2009/28/EK IX pielikuma B daļā minētajām izejvielām iegūtu biodegvielu arī var uzskatīt par moderno biodegvielu Direktīvas 2009/28/EK kopsavilkumā dotās modernās biodegvielas definīcijas izpratnē. Lai izvairītos no dažādām pretrunām, kas varētu veidoties gadījumā, ja tiek pieņemti jauni normatīvie akti, kuri jātransponē nacionālajos normatīvajos aktos Eiropas Savienības dalībvalstīm, Ekonomikas ministrija norāda, ka Latvijas normatīvajos aktos vai to projektos netiek plānots lietot terminu modernā biodegviela, bet izmantot atsauces uz konkrētiem izejvielu veidiem.  Biodegvielas, piemēram, no atkritumiem, salmiem u.c. izejvielām, nodrošina lielus siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju ietaupījumus ar mazu netiešas zemes izmantošanas maiņas risku un tās nav tieši konkurenti pārtikas un barības tirgiem cīņā par lauksaimniecībā izmantojamo zemi. Ir lietderīgi veicināt plašāku šādu biodegvielu patēriņu. Ņemot vērā minēto, **Noteikumu projekta 8.2. apakšpunkts paredz, ka tām biodegvielām, kuru iegūšanai izmantotas šo noteikumu 1. pielikumā norādītās izejvielas vai šajā pielikumā norādītās degvielas, aprēķinot no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru, ir privilēģijas, salīdzinot ar tradicionālajām biodegvielām un to enerģijas daudzumu var uzskatīt par divkāršu.** Turklāt, aprēķinot no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru, tās enerģijas īpatsvars, kura iegūta no tādām biodegvielām, ko ražo no labības un citiem cieti saturošiem kultūraugiem, cukura un eļļas kultūraugiem, kā arī kultūraugiem, kas lauksaimniecības zemē audzēti kā galvenie kultūraugi galvenokārt enerģijas iegūšanas vajadzībām, Noteikumu projekta 8.4.apakšpunkts, kā tas izriet no Direktīvas 2009/28/EK (konsolidētās versijas) 3.panta 4.punkta d) apakšpunkta, ierobežo līdz 7%. Savukārt Noteikumu projekta 8.5.apakšpunkts nosaka, ka 8.4.apakpšunktā minēto ierobežojumu nepiemēro, ja biodegviela ir iegūta no šī Noteikumu projekta pielikumā uzskaitītajām izejvielām.  Direktīvā 2009/28/EK biodegvielām un bioloģiskajiem šķidrajiem kurināmajiem ir definēti ilgtspējas kritēriji, lai nodrošinātu, ka to izmantošana garantē SEG emisiju samazinājumu un aizsargā bioloģisko daudzveidību. Noteikumu projekta 8.1.apakšpunkts paredz, ka šie ilgtspējas kritēriji ir jāņem vērā aprēķinot no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru līdzdalības mehānisma ietvaros. Šie kritēriji nacionālajos likumdošanas aktos ir noteikti Ministru kabineta 2011.gada 5.jūlija noteikumus Nr.545 “Noteikumi par biodegvielu un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību” (turpmāk – Noteikumi Nr.545). Ministru kabinets 2019.gada 19.februārī atbalstīja Ekonomikas ministrijas izstrādāto noteikumu projektu "Grozījumi Ministru kabineta 2011.gada 5.jūlija noteikumos Nr.545 "Noteikumi par biodegvielu un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību"", lai Noteikumus Nr.545 aktualizētu atbilstoši Direktīvas 2015/1513/EK prasībām. Viens no uzskatāmākajiem ilgtspējas kritērijiem biodegvielai ir SEG samazināšanas potenciāls, kuram saskaņā ar Noteikumu Nr.545 10.punktu no 2017.gada 1.janvāra ir jābūt vismaz 50% salīdzinot ar fosilo degvielu.  Papildus minētajam jāatzīmē arī no Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Direktīvas 2009/30/EK, ar ko groza Direktīvu 98/70/EK attiecībā uz benzīna, dīzeļdegvielas un gāzeļļas specifikācijām un ievieš mehānismu autotransporta līdzekļos lietojamās degvielas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas kontrolei un samazināšanai, groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz tās degvielas specifikācijām, kuru lieto iekšējo ūdensceļu kuģos, un atceļ direktīvu 93/12/EEK (turpmāk – Direktīva 2009/30/EK) izrietošais pienākums degvielas piegādātājiem līdz 2020.gadam samazināt aprites cikla SEG emisijas uz vienu piegādātās transporta enerģijas vienību par 6%, salīdzinājumā ar 2010.gada līmeni. Minētā direktīvas prasība ir pārņemta ar likuma ,,Par piesārņojumu”[[7]](#footnote-7) XI nodaļu un pakārtotajiem Ministru kabineta noteikumiem - Ministru kabineta noteikumi Nr.597 “Transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzuma un tā samazinājuma aprēķināšanas un ziņošanas kārtība” (turpmāk – MK Noteikumi Nr.597). **Viena no metodēm, kā panākt gan SEG emisiju samazinājumu, gan AER īpatsvara pieaugumu vienlaikus, ir tieši plašāka biodegvielas realizēšana.** Tomēr degvielas piegādātājs var izvēlēties SEG emisijas samazināt posmā pirms jēlmateriāla nokļūšanas pārstrādes rūpnīcā vai realizējot citas alternatīvās degvielas. Lai noteiktu, kā degvielas piegādātājs nodrošina likuma “Par piesārņojumu” 55. un 56.pantā noteiktā pienākuma – transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājumu, kā arī, lai noteiktu, kā degvielas piegādātājs veic transporta enerģijas aprites cikla emisiju intensitātes un tā samazinājuma, kā arī augšposma emisiju samazinājuma aprēķinus un ziņo par tiem, Ministru kabinets 2018.gada 25.septembrī pieņēma MK noteikumus Nr.597.  Eiropas Savienības Enerģētikas savienības stratēģijas ietvaros Eiropas Komisija 2016.gada 30.novembrī publicēja ES dokumentu pakotni “Tīra enerģija visiem Eiropas iedzīvotājiem – Eiropas izaugsmes potenciāla realizēšana” ar mērķi veicināt ES konkurētspēju, pārejot uz tīru enerģiju un efektīvu tās izmantošanu, kā arī sasniegt ilgtermiņa klimata politikas mērķus. Šīs pakotnes ietvaros tika publicēti vairāki priekšlikumi, t.sk. priekšlikums par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu. 2018.gada 11.decembrī priekšlikums tika pieņemts un 2018.gada 21.decembrī tika publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādātā redakcija) (turpmāk – AER direktīva 2030.gadam).  AER Direktīva 2030.gadam paredz pienākumu katrai ES dalībvalstij nodrošināt, ka uz degvielas piegādātājiem tiek attiecināti pienākumi, kuri nodrošina, ka no AER iegūtas enerģijas īpatsvars līdz 2030.gadam ir vismaz 14%. Šajā īpatsvarā var ieskaitīt dažādas biodegvielas, biogāzi, no AER iegūtu elektroenerģiju, no AER ražotas nebioloģiskas izcelsmes šķidrās vai gāzveida transporta degvielas, kā arī pārstrādāta oglekļa degvielas. AER Direktīva 2030.gadam paredz, ka tiek noteikti apakšmērķi modernajām biodegvielām[[8]](#footnote-8) un biogāzei. AER direktīvas 2030.gadam 25.panta otrajā daļā ir noteikts, ka 2022.gadā 0,2% no enerģijas galapatēriņa transporta sektorā jāveido moderno biodegvielu un biogāzes patēriņam, tam pieaugot līdz 3,5% 2030.gadā. Nosakot AER īpatsvaru transportā biodegvielu, kas ražotas no pārtikas un barības tirgum paredzētam izejvielām, īpatsvars par ne vairāk kā 1% drīkst pārsniegt šādu biodegvielu īpatsvaru 2020.gadā attiecīgajā dalībvalstī, vienlaikus šādu biodegvielas maksimālais īpatsvars nedrīkst būt augstāks par 7%. Tomēr, ja valsts izlemj, ka šādu biodegvielu ieskaite AER mērķī transportā ir jāierobežo zem 7%, tā par proporcionālu daļu var samazināt AER mērķi transportā. AER direktīvā 2030.gadam ietvertie nosacījumi attiecībā uz AER īpatsvara paaugstināšanu Latvijai jāievieš normatīvajos aktos līdz 2021.gada 30.jūnijam.  No iepriekš minētajiem paskaidrojumiem un iepazīstoties ar AER Direktīvu 2030.gadam, var secināt, ka Noteikumu projekts ir saskanīgs ar AER Direktīvā 2030.gadam ietvertajām prasībām, kas potenciāli var rezultēties ar vienkāršāku AER Direktīvas 2030.gadam transponēšanu. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Ekonomikas ministrija. |
| 4. | Cita informācija | Nav |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Tiesiskais regulējums ietekmē transporta enerģijas apritē iesaistītās personas, galvenokārt degvielas piegādātājus, kā arī lietotājus. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Likumprojekts paredz normu, ka degvielas piegādātājiem jāpiedalās līdzdalības mehānismā, kā arī tas dod deleģējumu Ministru kabinetam izdot Ministru kabineta noteikumus par vispārīgo ziņošanas kārtību[[9]](#footnote-9).    Vispārīgās ziņošanas kārtības izstrādes mērķis ir nodrošināt, ka valsts iestādēm ir pieejama objektīva informācija pēc kuras novērtēt degvielas piegādātāja saistību izpildi attiecībā uz AER realizēšanas pienākumu (līdzdalības mehānisms), SEG intensitātes samazināšanas pienākumu, tostarp, apkopot informāciju par biodegvielas raksturīpašībām, kuras izmantotas degvielas piegādātāja saistību izpildē, kā arī, apkopot informāciju par realizēto biodegvielu apjomu, kas nepieciešams energobilances veidošanai. Energobilanci sagatavo Centrālā statistikas pārvalde. Informācija attiecībā uz biodegvielas raksturīpašībām (piem., izejvielu veids, kategorija, u.c.) ir būtiska arī, lai sagatavotu Latvijas Republikas regulāros ziņojums atbilstoši Direktīvas 2009/28/EK 22. pantam, kuros vienlaikus ar ziņošanu par 10% mērķa sasniegšanas progresu, ir jānorāda informācija par patērēto biodegvielu daudzumiem dažādos griezumos un izejvielu grupās. Ņemot vērā minēto, degvielas piegādātājiem palielināsies administratīvais slogs, sagatavojot ikgadējus pārskatus par to darbību iepriekšējā gadā, tomēr būtiski norādīt, ka daļa no informācijas valsts iestādēm ir jāapkopo kopš 2010.gada, kad spēkā stājās gan Direktīva 2009/28/EK, gan Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/30/EK ar ko groza Direktīvu 98/70/EK attiecībā uz benzīna, dīzeļdegvielas un gāzeļļas specifikācijām un ievieš mehānismu autotransporta līdzekļos lietojamās degvielas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas kontrolei un samazināšanai, groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz tās degvielas specifikācijām, kuru lieto iekšējo ūdensceļu kuģos, un atceļ direktīvu 93/12/EEK.  Vispārīgā ziņošanas pienākuma ietvaros iesniegto informāciju administrēs Ekonomikas ministrija. Ekonomikas ministrija plāno tuvākajā laikā (provizoriski 2019.gada janvārī) izskatīšanai Ministru kabinetā virzīt konceptuālo ziņojumu “Pasākumi enerģētikas politikas īstenošanas funkciju efektīvai veikšanai” par enerģētikas politikas administrēšanas funkciju deleģēšanu Būvniecības valsts kontroles birojam. Vispārīgā ziņošanas kārtība ir noteikta Ministru kabineta noteikumu projektā “Noteikumi par transporta enerģijas kvalitātes prasībām, tirgus uzraudzību, patērētājiem sniedzamo informāciju un vispārīgo ziņošanas kārtību degvielas piegādātājiem” (VSS-763).  Ekonomikas ministrija ir analizējusi dažādu biodegvielas piejaukumu provizoriskās izmaksas, tostarp ietekmi uz degvielas gala cenām, kā arī kopējo izmaksu pieaugumu pie dažādiem scenārijiem. Veiktā izvērtējuma rezultāti ir apkopoti konceptuālā ziņojuma "Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā"[[10]](#footnote-10) 5.tabulā. Vērtējot ietekmi uz tautsaimniecību, sevišķi būtiski ir pievērst uzmanību dažādiem netiešajiem ieguvumiem, ko rada alternatīvo degvielu plašāka izmantošana. Šiem ieguvumiem ir liela nozīme, jo tie veicina enerģētisko neatkarību, energonesēju piegāžu diversifikāciju, klimata pārmaiņu ierobežošanu, tehnoloģiju un inovāciju attīstību, palielina nodarbinātību un spēlē lomu reģionālās attīstības nodrošināšanā, jo īpaši lauku apvidos un izolētos apvidos. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Noteikumu projektā iekļautos pienākumus valsts iestādes nodrošinās piešķirto valsts budžeta līdzekļu ietvaros un izmantojot esošos cilvēkresursus. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar |
| 5. | Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | | |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Noteikumos iekļautas tiesību normas, kas izriet no:  1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvas 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK;  2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīvas (ES) 2015/1513, ar kuru groza Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti, un Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – Direktīva 2015/1513/EK). |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **1. tabula Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvas 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK  Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīvas (ES) 2015/1513, ar kuru groza Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti, un Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu | | |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.  Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.  Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.  Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, norāda pamatojumu un samērīgumu.  Norāda iespējamās alternatīvas (t.sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 1) punkts, kas pievieno Direktīvas 2009/28/EK 2.panta otrajai daļai p) apakšpunktu | Noteikumu projekta 3.1.apakšpunkts. | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 1) punkts, kas pievieno Direktīvas 2009/28/EK 2.panta otrajai daļai r) apakšpunktu | Noteikumu projekta 3.3.apakšpunkts. | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 1) punkts, kas pievieno Direktīvas 2009/28/EK 2.panta otrajai daļai s) apakšpunktu | Noteikumu projekta 3.4.apakšpunkts. | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 1) punkts, kas pievieno Direktīvas 2009/28/EK 2.panta otrajai daļai u) apakšpunktu | Noteikumu projekta 3.6.apakšpunkts. | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 1) punkts, kas pievieno Direktīvas 2009/28/EK 2.panta otrajai daļai t) apakšpunktu | Noteikumu projekta 3.7.apakšpunkts. | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 2.punkta b) apakšpunkta iii) punkts, kas aizvieto Direktīvas 2009/28/EK 3. panta 4. punkta c) apakšpunktu | Noteikumu projekta 8.3. apakšpunkts. | Noteikumu projekts pārņem daļēji. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 2.punkta a) apakšpunkts, kas pievieno Direktīvas 2009/28/EK 3. panta 1. punktam otro daļu  Direktīvas 2015/1513 2.panta 2.punkta b) apakšpunkta iv) punkts, kas pievieno Direktīvas 2009/28/EK 3. panta 4. punkta otrajai daļai d) apakšpunktu | Noteikumu projekta 8.4. un 8.5. apakšpunkts. | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 2.punkta b) apakšpunkta iv) punkts, kas AER direktīvas 3. panta 4. punkta otrajai daļai pievieno e) apakšpunktu | Noteikumu projekta 5 un 6.punkts. | Noteikumu projekts pārņem daļēji. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 2.punkta b) apakšpunkta iv) punkts, kas AER direktīvas 3. panta 4. punkta otrajai daļai pievieno f) apakšpunktu | Noteikumu projekta 8.2.apakšpunkts | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/1513 2.panta 13.punkts, kas pievieno AER direktīvai IX pielikumu  Direktīvas 2015/1513 II pielikums | Noteikumu projekta pielikums | Noteikumu projekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2009/28/EK 3.panta 4.punkta 1.daļa | Noteikumu projekta 4.punkts. | Noteikumu projekts pārņem daļēji. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2009/28/EK 17.panta 1. un 2.punkts | Noteikumu projekta 8.1.apakšpunkts | Noteikumu projekts pārņem daļēji. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | Projekts šo jomu neskar. | | |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Projekts šo jomu neskar. | | |
| Cita informācija | Nav. | | |
| **2. tabula Ar tiesību akta projektu izpildītās vai uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem. Pasākumi šo saistību izpildei** | | | |
| Projekts šo jomu neskar. | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumu Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1.apakšpunktu sabiedrības pārstāvji ir aicināti līdzdarboties, rakstiski sniedzot viedokli par Noteikumu projektu tā izstrādes stadijā. Sabiedrības pārstāvji ir informēti par iespēju līdzdarboties, publicējot paziņojumu par līdzdalības procesu Ekonomikas ministrijas tīmekļa vietnē. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Noteikumu projekts Ekonomikas ministrijas tīmekļa vietnē tika ievietots 2019.gada 15.janvārī. Ekonomikas ministrija aicināja iesniegt rakstveida viedokļus par Noteikumu projektu līdz 2019.gada 29.janvārim.  Viedokli par Noteikumu projektu sniedza Finanšu ministrija, Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija, Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība (turpmāk – BiMAB) un SIA “NESTE Latvija”. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Saņemtie viedokļi no Finanšu ministrijas, Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas, BiMAB un SIA “NESTE Latvija” ir daļēji ņemti vērā.  Ekonomikas ministrija ir ņēmusi vērā Finanšu ministrijas priekšlikumu precizēt Noteikumu projekta 5.punktu, kurā pietiekami precīzi nebija norādīts pret kādu enerģijas apjomu ir attiecināms apakšmērķis, kurš nodrošina, ka biodegvielām, kas ražotas no izejvielām (un citām degvielām (piem., ūdeņraža)), kuras uzskaitītas Direktīvas 2009/28/EK IX pielikuma A daļā būtu minimāls patēriņa līmenis. Tāpat Ekonomikas ministrija ir ņēmusi vērā Finanšu ministrijas priekšlikumu Noteikumu projekta 5.1.apakšpunktā nenumurēt noteikumu projekta pielikumu.    Attiecībā uz noteikumu projekta 10.punktā noteikto pienākumu Ekonomikas ministrijai nodrošināt degvielas piegādātāju iesniegtās informācijas izvērtēšanu un pārbaudi, Finanšu ministrija norādīja, ka šāda norma ir deklaratīva un neparedz iespējas un tiesības vērst noteiktas sankcijas pret degvielas piegādātāju, ja tas neizpilda noteikumu projektā noteikto mērķi par no AER iegūtās enerģijas nodošanu patēriņam vai iesniedz nepatiesu informāciju par no AER iegūtās enerģijas patēriņam nodoto apjomu. Ekonomikas ministrija norāda, ka konkrētās tiesības un sankcijas ir plānots ietvert Likumprojektā pēc attiecīgo priekšlikumu iesniegšanas Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai.  Ekonomikas ministrija izvērtējot Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas priekšlikumus ir precizējusi[[11]](#footnote-11) Noteikumu projekta 6.punktā minēto termiņu līdz kuram Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija savā tīmekļa vietnē publicē sarakstu ar Noteikumu projekta 5.2.apakšpunktā minētajām izejvielām, kā arī precizējusi 6.punktu atbilstoši SIA “Neste Latvija” priekšlikumam – norādīt kā tiks regulēta šādu izejvielu izmantošana. Minētās izmaiņas nodrošinās, ka biodegvielas ražošanas izejvielu saraksts var tikt aktualizēts tam pievienojot jaunas izejvielas, ja tiek konstatēts, ka tirgū ir pieejamas citas izejvielas no kurām tiek ražota biodegviela un, ja šīs izejvielas pirms 2015.gada 9.septembra nav atzītas par atkritumiem, pārstrādes atlikumiem, lignocelulozes materiāliem vai nepārtikas celulozes materiāliem.  Ekonomikas ministrija uzskata, ka minētais saraksts būtu jāveido sadarbojoties ministrijām un citām valsts institūcijām, kā arī biodegvielas ražotājiem un degvielas piegādātājiem. Izstrādājot minēto sarakstu būtiski ir vērtēt biodegvielas sertificētāju darbības principus[[12]](#footnote-12) attiecībā uz atkritumiem un pārstrādes atlikumiem, kā arī citu dalībvalstu pieredzi[[13]](#footnote-13).  Ekonomikas ministrija ir ņēmusi vērā BiMAB priekšlikumu, ka ir nepieciešams papildināt Noteikumu projektu ar Direktīvas 2009/28/EK 3.panta 4.punkta c) apakšpunktā minēto reizinātāju no AER iegūtai elektroenerģijai – 5 (sk. Noteikumu projekta 8.3.apakšpunktu).  BiMAB iebilda pret jēdziena „no atjaunojamajiem energoresursiem iegūta elektroenerģija” lietojumu Noteikumu projektā sakarā ar to, ka Noteikumu projekts paredz pienākumu degvielas piegādātājiem iegādāties no AER iegūtu elektroenerģiju elektrisko transportlīdzekļu uzlādes pakalpojuma sniegšanai. Ekonomikas ministrija norāda, ka Noteikumu projekts neparedz degvielas piegādātājiem pienākumu realizēt no AER iegūtu elektroenerģiju, tomēr, ja degvielas piegādātājs izvēlas to darīt, Noteikumu projekts to pieļauj. Lai būtu iespējams pārliecināties, ka realizētā elektroenerģija ir iegūta no AER, Ekonomikas ministrija ir papildinājusi Noteikumu projekta 8.3.apakšpunktu, paredzot, ka par realizēto elektroenerģiju komersantiem ir nepieciešams saņemt izcelsmes apliecinājumu no elektroenerģijas ražotāja atbilstoši Ministru kabineta 2017.gada 14.februāra noteikumiem Nr.86 “Elektroenerģijas izcelsmes apliecinājumu saņemšanas kārtība”.  BiMAB izteica priekšlikumu, ka Noteikumu projekta anotācijas aprakstu par biometānu nepieciešams pamatot ar atsauci uz attiecīgu plānu, kas balstīts uz analītisku, alternatīvās degvielas salīdzinošu, izvērtējumu un, ka bez attiecīgā izvērtējuma biometāna ražošanas veicināšanas pasākumi būtu uzskatāmi par Latvijas iedzīvotājiem nepamatoti noteiktiem papildus maksājumiem, savukārt attiecīgie publiskie, t.sk., ES fondu, finanšu līdzekļi – nepamatoti izlietoti. Ekonomikas ministrija norāda, ka līdzīgi kā ar no AER iegūtu elektroenerģiju, Noteikumu projekts neparedz degvielas piegādātājiem pienākumu realizēt tieši biometānu, tomēr, ja degvielas piegādātājs izvēlas palielinātu no AER iegūtas enerģijas daudzumu realizētajā produkcijā šādā veidā, tas ir iespējams. Biometāns šobrīd komerciāliem nolūkiem Latvijā netiek ražots, jo tā ražošanas izmaksas ir nekonkurētspējīgas salīdzinājumā ar citiem degvielas veidiem, turklāt Latvijā ir nepietiekami attīstīta atbilstoša uzpildes infrastruktūra. Ir svarīgi nodrošināt, ka Noteikumu projekts nediskriminē atsevišķus biodegvielas veidus.    BiMAB iebilst pret līdzdalības mehānisma ieviešanu un norāda, ka tam nav atbilstoša deleģējuma, kā arī konkrēta rīcības plāna attiecībā uz alternatīvo degvielu izmantošanas veicināšanu, kurā ir noteikti sasniedzamie apjomi un īpatsvars visām alternatīvajām degvielām visās transportlīdzekļu kategorijās. BiMAB norāda, ka biodegvielas piejaukums maz sekmē SEG emisiju samazināšanos un cilvēka veselību apdraudoša gaisa piesārņojuma samazināšanos, kā arī uz šiem rādītājiem attiecināmo mērķu sasniegšanu. Savukārt Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija iebilst un uztur jau iepriekš pausto nostāju par to, ka tirgū nav pieejama biodegviela tādā apjomā, lai nodrošinātu atbilstību Noteikumu projekta 4.punktā ietvertajai prasībai, kas paredz, ka degvielas piegādātājs nodrošina, ka no 2020.gada no AER iegūtas enerģijas daudzums kopējā enerģijas daudzumā, ko veido benzīns, dīzeļdegviela un no AER iegūta enerģija, ko degvielas piegādātājs gada ietvaros nodevis patēriņam transportā, veido vismaz 8,5%.  Ekonomikas ministrija norāda, ka AER 10% mērķis transportā jau šobrīd ir ietverts un aprakstīts vairākos politikas plānošanas dokumentos, piemēram, 2011.gadā apstiprinātajā Latvijas nacionālajā reformu programmā „ES 2020” stratēģijas īstenošanai, Enerģētikas attīstības pamatnostādnēs 2016.-2020.gadam, 2017.gadā apstiprinātajā Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020.gadam. Papildus tam Ekonomikas ministrija ir piedāvājusi šo mērķi nostiprināt arī Likumprojekta 4.pantā. Noteikumu projekts paredz risinājumu, kurš līdz 2020.gadam nodrošinātu AER 10% mērķa sasniegšanu. Tāpat izstrādātais Noteikumu projekts nodrošina, ka tiek transponētas vairākas Direktīvas 2015/1513/EK normas, lai sekmētu pret Latviju ierosinātās pārkāpuma procedūras lietas izbeigšanu par šīs direktīvas novēlotu transponēšanu Latvijas normatīvajos aktos.  Ar Ministru kabineta 2017.gada 21.jūlija rīkojuma Nr.379 1.punktu tika apstiprināts konceptuālais ziņojums "Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā", kurš cita starp paredz, ka tiek izveidots uz degvielas piegādātājiem attiecināms pienākums - nodrošināt realizētajā degvielā noteiktu no AER ražotas enerģijas daļu. Ekonomikas ministrijas norāda, ka ne visi alternatīvo degvielu veidi vienlaicīgi ir uzskatāmi arī par atjaunojamo enerģiju. Tā kā Latvijai ir jānodrošina, ka 2020.gadā tiek izpildīts AER 10% mērķis transportā, būtiski ir jau šobrīd konkrētā normatīvo aktu projektā definēt tieši no AER iegūtas enerģijas apjomu, kas jānodrošina degvielas piegādātājiem realizētajā degvielā. Konceptuālajā ziņojumā cita starp tika secināts, ka, lai sasniegtu AER 10% mērķi obligātā pienākuma apjoms degvielas tirgotājiem 2020.gadā būtu nosakāms 8,5% apjomā (pēc enerģētiskās vērtības).  Direktīvā 2009/28/EK biodegvielām un bioloģiskajiem šķidrajiem kurināmajiem ir definēti ilgtspējas kritēriji, lai nodrošinātu, ka to izmantošana garantē SEG emisiju samazinājumu un aizsargā bioloģisko daudzveidību. Noteikumu projekta 8.1.apakšpunkts paredz, ka šie ilgtspējas kritēriji ir jāņem vērā aprēķinot no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru līdzdalības mehānisma ietvaros.  Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija ir lūgusi precizēt kā līdzdalības mehānisms mijiedarbosies ar obligāto biodegvielas piejaukumu, kurš kopš 2009.gada 1.oktobra ir noteikts Noteikumos Nr.332 un Ministru kabineta 2005.gada 18.oktobra noteikumos Nr.772 "Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību Latvijā" (turpmāk – Noteikumi Nr.772). Saskaņā ar šajos noteikumos ietvertajām prasībām Latvijā 95.markas benzīnu atļauts realizēt tikai tad, ja tam 4,5–5 tilpumprocentu apjomā no kopējā maisījuma tilpuma ir pievienots bioetanols, savukārt dīzeļdegvielu, kas tiek realizēta laikposmā no 16.aprīļa līdz 31.oktobrim tikai, ja tai ir pievienota biodīzeļdegviela, kas iegūta no rapšu sēklu eļļas, 4,5–7 tilpumprocentu apjomā no kopējā maisījuma tilpuma vai parafinizēta dīzeļdegviela, kas iegūta no biomasas, vismaz 4,5 tilpumprocentu apjomā no kopējā maisījuma tilpuma (turpmāk – obligātais biodegvielas piejaukums). Ekonomikas ministrija norāda, ka ar Ministru kabineta 2017.gada 21.jūlija rīkojuma Nr.379 1.punktu Ministru kabinets konceptuāli atbalstīja risinājumu, kas ievieš pienākumu degvielas tirgotājiem nodrošināt realizētajā degvielā noteiktu no AER ražotas enerģijas daļu un vienlaikus saglabā obligātā piejaukuma prasības. Ņemot vērā minēto, nav paredzēts atcelt obligātā piejaukuma prasības. Ekonomikas ministrija norāda, ka biodegviela, kas realizēta, lai nodrošinātu atbilstību obligātā piejaukuma prasībām ir ieskaitāma līdzdalības mehānisma ietvaros kā no AER iegūta enerģija.  Būtiski piebilst, ka Ekonomikas ministrija 2019.gada 28.janvārī iesaistītajām pusēm atkārtotai elektroniskai saskaņošanai ir nosūtījusi Ministru kabineta noteikumu projektu “Noteikumi par transporta enerģijas kvalitātes prasībām, tirgus uzraudzību, patērētājiem sniedzamo informāciju un vispārīgo ziņošanas kārtību degvielas piegādātājiem” (VSS-763), kas apvieno Noteikumos Nr.332 un Noteikumos Nr.772 ietvertās tiesību normas. Cita starp šis noteikumu projekts paredz izmaiņas attiecībā uz obligātā biodegvielas piejaukuma piemērošanas kārtību, nosakot, ka obligātais biodegvielas piejaukums tiek noteikts pēc enerģētiskās vērtības, nevis pēc tilpuma. Ņemot vērā, ka biodegvielām ir atšķirīgas siltumspējas, pāreja uz enerģētiskā satura piejaukumu nodrošina, ka neatkarīgi no biodegvielas veida, piejaucamais daudzums fosilai degvielai būs vienāds, tādējādi tiks sekmēts, ka šajā normatīvajā aktā tiek ievēroti nosacījumi, par kuriem Latvija 2014.gada 29.septembrī ir saņēmusi Eiropas Komisijas informācijas pieprasījumu Eiropas Savienības Pilot lietā Nr. 6948/14/ENER par atsevišķu biodegvielu izslēgšanu no Latvijas biodegvielu tirgus. Vienlaikus Noteikumu projekta pieņemšanas rezultātā no 2020.gada tiktu palielināts arī minimāli piejaucamais biodegvielas apjoms laikposmā no 15.aprīļa līdz 31.oktobrim realizētajai dīzeļdegvielai no 4,5% uz 7% (izsakot pēc enerģētiskās vērtības – palielināts uz 6,4%). |
| 4. | Cita informācija | Nav |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Noteikumu projekta 10. punkts paredz, ka degvielas piegādātājs katru gadu līdz 15.martam vispārīgā ziņošanas pienākuma ietvaros Ekonomikas ministrijā iesniedz pārskatu par tā darbību iepriekšējā gadā atbilstoši normatīvajiem aktiem par transporta enerģijas kvalitātes prasībām, tirgus uzraudzību, patērētājiem sniedzamo informāciju un vispārīgo ziņošanas kārtību degvielas piegādātājiem[[14]](#footnote-14), kurā cita starp iekļauj informāciju par atbilstoši šo noteikumu prasībām aprēķināto no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru. Norādot datu atbilstību faktiskajai situācijai vai norādot konkrētu datu neatbilstību, degvielas piegādātāja vispārīgajā ziņojumā sniegtos datus apstiprinās neatkarīga institūcija, kas akreditēta nacionālajā akreditācijas institūcijā atbilstoši normatīvajiem aktiem par atbilstības novērtēšanas institūciju novērtēšanu, akreditāciju un uzraudzību vai cita Eiropas Savienības dalībvalstī akreditēta neatkarīga institūcija. Atbilstoši Noteikumu projekta 11. punktam degvielas piegādātāju iesniegtās informācijas pārbaudi un izvērtēšanu veiks Ekonomikas ministrija un tās padotības iestādes.  Ņemot vērā, ka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija izstrādā atkritumu apsaimniekošanas politiku Latvijā, Noteikumu projekta 6.punkts paredz, ka līdz 2019.gada 1.septembrim Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija savā tīmekļa vietnē publicē sarakstu ar Noteikumu 5.2.apakšpunktā minētajām izejvielām. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Noteikumu projektā iekļautie nosacījumi var radīt ietekmi uz pārvaldes funkcijām, tomēr tas neietekmēs institucionālo sistēmu.  Noteikumu projektā iekļauto nosacījumu izpildei var tikt reorganizētas esošās institūcijas (sk.3.sadaļu). |
| 3. | Cita informācija | Ekonomikas ministrija plāno tuvākajā laikā izskatīšanai Ministru kabinetā virzīt konceptuālo ziņojumu *“Pasākumi enerģētikas politikas īstenošanas funkciju efektīvai veikšanai”* par enerģētikas politikas administrēšanas funkciju deleģēšanu Būvniecības valsts kontroles birojam. Vispārīgā ziņošanas kārtība ir noteikta Ministru kabineta noteikumu projektā *“Noteikumi par transporta enerģijas kvalitātes prasībām, tirgus uzraudzību, patērētājiem sniedzamo informāciju un vispārīgo ziņošanas kārtību degvielas piegādātājiem”* (VSS-763). |

Ekonomikas ministrs R.Nemiro

Valsts sekretārs Ē.Eglītis

M. Ramanis,

67013149, [Mikus.Ramanis@em.gov.lv](mailto:Mikus.Ramanis@em.gov.lv)

1. *Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK 3.panta 4.punkts* [↑](#footnote-ref-1)
2. *Pieejams: https://likumi.lv/ta/id/292398-par-konceptualo-zinojumu-par-atjaunojamo-energoresursu-izmantosanu-transporta-sektora* [↑](#footnote-ref-2)
3. Pieejams: http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40467530&mode=mk&date=2018-12-18 [↑](#footnote-ref-3)
4. Statistika pieejama: https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait [↑](#footnote-ref-4)
5. *Par transporta dekarbonizāciju: https://www.ucsusa.org/sites/default/files/attach/2018/10/UCS\_Final\_Report\_FINAL\_11Oct18.pdf* [↑](#footnote-ref-5)
6. *2018.gada 21.decembra Direktīvas 2018/2001* *par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu ietekmes izvērtējums pieejams:* [*https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=SWD:2016:0418:FIN*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=SWD:2016:0418:FIN) [↑](#footnote-ref-6)
7. *Grozījumi likumā ,,Par piesārņojumu” stājās spēkā 2018.gada 6.martā*  [↑](#footnote-ref-7)
8. *AER direktīva 2030.gadam 2.panta 34.apakšpunktā modernā biodegviela definēta kā biodegviela, kas ražota no AER direktīvas 2030.gadam IX pielikuma A daļā uzskaitītajām izejvielām. Savukārt, atšķirīgi no Direktīvas 2009/28/EK, AER direktīvā 2030.gadam biodegviela ir tikai šķidrā degviela, ko izmanto transportā un iegūst no biomasas un gāzveida biodegviela, kas izmantojama transportā ir izdalīta atsevišķi. Saskaņā ar AER direktīvas 2030.gadam 28.apakšpunktu biogāze ir gāzveida kurināmais/degviela, kas saražota no biomasas.* [↑](#footnote-ref-8)
9. *Ministru kabineta noteikumu projekts “Noteikumi par transporta enerģijas kvalitātes prasībām, tirgus uzraudzību, patērētājiem sniedzamo informāciju un vispārīgo ziņošanas kārtību degvielas piegādātājiem”* *(VSS-763)* [↑](#footnote-ref-9)
10. *Pieejams:* [*https://likumi.lv/ta/id/292398-par-konceptualo-zinojumu-par-atjaunojamo-energoresursu-izmantosanu-transporta-sektora*](https://likumi.lv/ta/id/292398-par-konceptualo-zinojumu-par-atjaunojamo-energoresursu-izmantosanu-transporta-sektora) [↑](#footnote-ref-10)
11. *Termiņš precizēts no 2020.gada 1.janvāra uz 2019.gada 1.septembri.*  [↑](#footnote-ref-11)
12. *Viena no biežāk Eiropas Savienībā lietotajām biodegvielas ilgtspējas sertifikācijas shēmām (ISCC - International Sustainability and Carbon Certification) darbības principi attiecībā uz biodegvielām, kas ražotas no atkritumiem un pārstrādes atlikumiem aplūkojami:* [*https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2017/02/ISCC\_201-1\_Waste\_and\_Residues\_3.0.pdf*](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2017/02/ISCC_201-1_Waste_and_Residues_3.0.pdf) [↑](#footnote-ref-12)
13. *Saraksts ar biodegvielas ražošanas izejvielām, kuras uzskatāmas par atkritumiem un atliekām Lielbritānijā pieejams:* [*https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\_data/file/740218/rtfo-guidance-feedstocks-including-wastes-and-residues-year-11.pdf*](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/740218/rtfo-guidance-feedstocks-including-wastes-and-residues-year-11.pdf) [↑](#footnote-ref-13)
14. [↑](#footnote-ref-14)