**INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS**

**“Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā”**

Ministru kabineta 2017.gada 4.jūlija sēdē tika izskatīts Ekonomikas ministrijas sagatavotais konceptuālais ziņojums “Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā” (turpmāk – Konceptuālais ziņojums).[[1]](#footnote-1) Ar Ministru kabineta 2017.gada 4.jūlija sēdes protokollēmuma Nr.33 40.§ 5.punktu Ekonomikas ministrijai tika uzdots atkārtoti izvērtēt Konceptuālajā ziņojumā ietvertos jautājumus un informēt par tiem Ministru kabinetu.

Ar Ministru kabineta 2017.gada 4.jūlija sēdes protokollēmuma Nr.33 40.§ 5.punktu dotais uzdevums ir aplūkojams kontekstā ar Ministru kabineta 2017. gada 21.jūlija rīkojuma Nr.379 “Par konceptuālo ziņojumu “Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā”[[2]](#footnote-2) (turpmāk – Rīkojums Nr.379) izpildi.

Līdztekus tam, saskaņā ar Biodegvielas likuma[[3]](#footnote-3) 4.panta pirmās daļas 5. un 7.punktu Ekonomikas ministrijai ir pienākums katru gadu sagatavot informāciju par iepriekšējā kalendārajā gadā Latvijā saražotās, ievestās, kā arī realizētās un no Latvijas izvestās biodegvielas daudzumu un apkopot informāciju par biodegvielas tirgus attīstību un tā nodrošinātību ar izejvielām iepriekšējā pārskata periodā.

Ievērojot minēto, Ekonomikas ministrija ir sagatavojusi šo informatīvo ziņojumu par atjaunojamo energoresursu (turpmāk - AER) izmantošanu transporta sektorā. Informatīvajā ziņojumā ir sniegts pārskats par būtiskākajām aktualitātēm kopš Konceptuālā ziņojuma pieņemšanas kontekstā ar Latvijas saistību izpildi, kā arī informācija par normatīvo aktu projektu izstrādes un apstiprināšanas gaitu Ministru kabinetā un Saeimā.

# Pašreizējās situācijas apraksts

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa Direktīvas 2009/28/EK[[4]](#footnote-4) par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK (turpmāk – Atjaunojamo energoresursu direktīva) 3.panta ceturto punktu un Latvijas nacionālās reformu programmas „ES 2020” stratēģijas īstenošanai 3.7.apakšpunktu jānodrošina, ka no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā 2020.gadā ir vismaz 10% no enerģijas galapatēriņa transportā (turpmāk – AER 10% mērķis transportā).

Latvijā AER patēriņš transportā līdz šim ir pieaudzis, galvenokārt, pateicoties ar 2009.gada 1.oktobri ieviestajai obligātā biodegvielas piejaukuma prasībai fosilajai degvielai. Papildus tam, nolūkā veicināt biodegvielu patēriņu, biodegvielai un biodegvielas un fosilās degvielas maisījumiem ar biodegvielas saturu augstā koncentrācijā (E85 un B100) tiek piemērotas samazinātas akcīzes nodokļa likmes.

Līdz 2018.gada 1.aprīlim Latvijā noteiktais biodegvielas obligātais piejaukums pieļāva izņēmumu attiecībā uz dīzeļdegvielu, ko izmanto arktiskos un bargos ziemas apstākļos, vienlaikus neierobežojot arktiskās dīzeļdegvielas tirdzniecības periodu. Pie šāda regulējuma degvielas tirgotāji, sākot ar 2016.gadu, vasaras periodā turpināja tirgot arktisko dīzeļdegvielu, kā rezultātā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā 2016.gadā samazinājās līdz 2,76%, no kuriem 1,1% punktu veidoja biodegviela, bet pārējo daļu no AER iegūta elektroenerģija, kuras īpatsvars pēdējos gados vidēji ir 1,6 – 1,7% punkti (netiek prognozētas šī īpatsvara izmaiņas tuvākajā laikā). Jaunākie statistikas dati liecina, ka 2017.gadā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā piedzīvoja papildu kritumu, salīdzinājumā ar 2016.gada līmeni 2,76% apmērā, un sasniedza 2,54%, samazinot progresu attiecībā uz AER 10% mērķa transportā sasniegšanu.

Izpildot Rīkojuma Nr.379 1.punktu, 2018. gada 1. aprīlī stājās spēkā grozījumi[[5]](#footnote-5) Ministru kabineta 2000.gada 26.septembra noteikumos Nr.332 “Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu” (turpmāk – MK Noteikumi Nr.332), kas nostiprināja obligātā biodegvielas piejaukuma prasības dīzeļdegvielai, kas turpmāk tiek realizēta periodā no 16.aprīļa līdz 31.oktobrim. Ekonomikas ministrijas prognozes liecina, ka no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā 2018. gadā varētu sasniegt to līmeni, kāds tas bija pirms degvielas tirgotāji sāka realizēt dīzeļdegvielu bez biodegvielas piejaukuma. Ekonomikas ministrijas prognozes liecina, ka **2018. gadā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā varētu būt ne augstāks kā 4%**. Neīstenojot papildu pasākumus, AER īpatsvaram transportā līdz 2020.gadam nav pamata palielināties, nesasniedzot AER 10% mērķis transportā.

Papildus tam Konceptuālajā ziņojumā tika secināts, ka Latvijā samazinātas akcīzes nodokļa likmes tiek piemērotas biodegvielām, kuras faktiski varētu neatbilst ilgtspējas prasībām un tādējādi radīt negatīvu ietekmi uz vidi, kā arī šo biodegvielu patēriņš ir salīdzinoši neliels. Turklāt, kā norādīts ES Pilot lietā 6948/14/ENER par HVO izslēgšanu no Latvijas biodegvielu tirgus un no nacionālā biodegvielas mandāta, Latvijā samazinātas akcīzes nodokļa likmes tiek piemērotas tikai no rapšu sēklu eļļas iegūtai biodīzeļdegvielai, tādējādi diskriminējot no citām izejvielām iegūtas biodīzeļdegvielas, kā rezultātā Ministru kabineta 2017.gada 21.jūlija rīkojuma Nr.379 “Par konceptuālo ziņojumu “Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā”” 3.punkts paredzēja noteikt, ka samazinātās akcīzes nodokļa likmes degvielai E85 un B100 tiek atceltas. Atbilstoši Rīkojuma Nr.379 3.punktā dotajam uzdevumam, Finanšu ministrija ir sagatavojusi un iesniegusi Ministru kabinetā likumprojektu „Grozījumi likumā „Par akcīzes nodokli””, par kuru Ekonomikas ministrija sniegusi atzinumus 2018.gada 2.novembrī un 13.novembrī.

Vienlaikus Ekonomikas ministrija vairākkārt, gan virzot likumprojektu “Transporta enerģijas likums”, gan tam pakārtotos Ministru kabineta noteikumu projektus, kas uz šī ziņojuma sagatavošanas brīža tiek sagatavoti uz Ministru kabineta iekārtas likuma deleģējuma pamata, to anotācijās, ir uzsvērusi problēmas, kas apdraud esošā atjaunojamās enerģijas īpatsvara saglabāšanu.

Tā piemēram, Atjaunojamo energoresursu direktīvā biodegvielām un bioloģiskajiem šķidrajiem kurināmajiem ir noteikti ilgtspējas kritēriji, lai nodrošinātu, ka to izmantošana garantē siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisiju samazinājumu un aizsargā bioloģisko daudzveidību. Ilgtspējas kritēriju ievērošana ir obligāta, lai varētu ieskaitīt patērēto biodegvielu vai bioloģisko šķidro kurināmo AER patēriņa mērķos, kā arī, nodrošinot Eiropas Parlamenta un Padomes 1998.gada 13.oktobra Direktīvas 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/12/EEK[[6]](#footnote-6) (turpmāk – Degvielas kvalitātes direktīva) mērķu sasniegšanu, tai skaitā attiecībā uz transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanu. Šie kritēriji nacionālajos normatīvajos aktos nepilnīgi ir pārņemti ar Ministru kabineta 2011.gada 5.jūlija noteikumiem Nr.545 “Noteikumi par biodegvielu un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību”[[7]](#footnote-7)(turpmāk – MK Noteikumi Nr.545). Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 9. septembra Direktīva 2015/1513, ar kuru groza Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielas kvalitāti, un Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu[[8]](#footnote-8) (turpmāk – Direktīva 2015/1513) paredz izmaiņas minētajos nosacījumos, tomēr Latvija šīs direktīvas prasības pašlaik vēl nav ieviesusi Latvijas normatīvajos tiesību aktos.

Latvijā nav izveidots mehānisms, kas nodrošinātu atbilstību Atjaunojamo energoresursu direktīvas 18.panta 1. un 3.punkta prasībām, un nav nodrošināts, ka degvielas tirgotāji iesniedz ticamu informāciju, kas attiecas uz ilgtspējības kritēriju ievērošanu. Analoģiska prasība ir iekļauta arī Degvielas kvalitātes direktīvas 7.c pantā. Ņemot vērā minēto, Latvija šobrīd transportā patērēto biodegvielu nevar ieskaitīt AER 10 % mērķī transportā. Tāpat šāda informācija valstij ir nepieciešama, Latvijas regulāro ziņojumu atbilstoši Atjaunojamo energoresursu direktīvas 22.pantam sagatavošanai, kuros vienlaikus ar ziņošanu par AER 10% mērķa transportā sasniegšanas progresu, ir jānorāda informācija par patērēto biodegvielu daudzumiem dažādos griezumos un izejvielu grupās.

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 siltumnīcefekta gāzu emisijas uz vienu piegādātās transporta enerģijas vienību par 6% salīdzinājumā ar 2010.gada līmeni. Minētā direktīvas prasība ir pārņemta ar Likuma ,,Par piesārņojumu” 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 siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu, ir biodegvielas realizēšana. Tomēr degvielas piegādātājs var izvēlēties, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt posmā pirms jēlmateriāla nokļūšanas pārstrādes rūpnīcā. Lai noteiktu, kā degvielas piegādātājs nodrošina Likuma “Par piesārņojumu” 55. un 56.pantā noteiktā
pienākuma – transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu 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.

Latvijas transporta enerģijas galapatēriņā, lai gan tajā, galvenokārt, dominē degviela, kas iegūta no naftas produktiem, nelielā apjomā bez biodegvielām, būtiska loma ir arī elektroenerģijai kā vienam no alternatīvās degvielas veidiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanu[[9]](#footnote-9) 2.pantā a) apakšpunktā noteikto definīciju. Elektroenerģiju transporta sektorā patērē gan autotransportā, gan dzelzceļā, abos transporta veidos aptuveni vienādā apjomā. Tāpat būtiski ir uzsvērt, ka, aprēķinot elektroenerģijas galapatēriņu, patērētās elektroenerģijas apjoms tiek uzskaitīts dubultā, sniedzot būtiskāku devumu valsts mērķī. Latvijā pakāpeniski aug arī elektrotransportlīdzekļu skaits. Ja uz 2015.gada 1.janvāri Latvijā pavisam bija reģistrēti 244 ar elektrību darbināmi spēkrati, tad uz 2018.gada 1.oktobri to skaits pieaudzis līdz 520.

Tāpat ir izstrādāts *SIA PricewaterhouseCoopers* ziņojums Satiksmes ministrijas iepirkumam “Pētījums par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanu scenārijiem”
(turpmāk – Pētījums), kas izstrādāts, balstoties uz *Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020. gadam*, kas apstiprināts ar Ministru kabineta 2017.gada 25.aprīļa rīkojumu Nr.202. Pētījuma mērķis ir noteikt Latvijas tautsaimniecībai efektīvāko alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas scenāriju, tajā skatot dažādu alternatīvo
degvielu – elektroenerģija, saspiestā dabasgāze, sašķidrinātā dabasgāze, ūdeņradis, biodegvielas – infrastruktūras ieviešanas scenārijus autotransporta sektorā, sniedzot ieteikumus alternatīvo degvielu sektoru attīstībai.

# Degvielas kvalitāte un ar biodegvielas izmantošanu saistītie ierobežojumi

ES degvielas kvalitātes prasības, tostarp arī biodegvielu piejaukšanas limitus nosaka Degvielas kvalitātes direktīva. Degvielas kvalitātes direktīvas un tās grozījumu prasības ietvertas šādos nacionālajos normatīvajos tiesību aktos:

* Likums “Par piesārņojumu”;
* MK Noteikumi Nr.332;
* Ministru kabineta 2005.gada 18.oktobra noteikumi Nr.772 “Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību” (turpmāk – MK Noteikumi Nr.772);
* Ministru kabineta 2018.gada 25.septembra noteikumi Nr. 597 “Transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzuma un tā samazinājuma aprēķināšanas un ziņošanas kārtība”;
* Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumi Nr.801 “Noteikumi par sēra satura ierobežošanu atsevišķiem šķidrās degvielas veidiem”.

Vairākas ES dalībvalstis ir noteikušas stingrākas kvalitātes prasības benzīnam un dīzeļdegvielai, kā tas izriet no Degvielas kvalitātes direktīvas, nosakot, ka benzīna un dīzeļdegvielas kvalitātei ir jāatbilst ES standartu prasībām, kuros ir izvirzīti vairāki kvalitāti raksturojoši lielumi, nekā tas ir Degvielas kvalitātes direktīvā. Tā rezultātā var veidoties nebūtisks degvielas cenu pieaugums, jo degvielas piegādātājiem būtu augstākas degvielas sertifikācijas izmaksas. Tomēr ļoti iespējams, ka laika gaitā šis izmaksu pieaugums kompensētos uz transportlīdzekļu apkopju veikšanas rēķina (īpaši transportlīdzekļiem ar dīzeļdzinēju). Viena no valstīm ar stingrākām degvielas prasībām ir Igaunija, kurā degvielas kvalitātes uzraudzība ir ļoti augstā līmenī, jo tā tiek cieši asociēta ar gaisa piesārņojumu, kura novēršana potenciāli var pagarināt vidējo mūža ilgumu iedzīvotājiem. Ņemot vērā minēto, Igaunijā tiek veiktas regulāras degvielas tirdzniecības vietu pārbaudes, kuros tiek ņemti degvielas paraugi, kurus testē Igaunijas vides izpētes centrā. Papildus tam Igaunija ir ieviesusi gaisa kvalitātes monitoringa sistēmu nacionālā, nevis pašvaldību līmenī.

Pasaules Veselības organizācija vairākos savos pētījumos[[10]](#footnote-10) ir norādījusi, ka transportlīdzekļu radītās izplūdes gāzes atstāj nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēku veselību. Šīs ietekme ir vēl lielāka, ja ir bijušas kādas degvielas kvalitātes neatbilstības un ilgtermiņā ir ietekmēta transportlīdzekļa degvielas padeves sistēma, kā rezultātā var sākties nepilnīgs degvielas sadedzināšanas process dzinējā. Nepilnīga degvielas sadedzināšanas procesa rezultātā tiek radītas tādas cilvēka veselībai kaitīgas vielas, kā oglekļa monoksīds (CO), dažādi slāpekļa savienojumi (NOx), dažādi toksiski ogļūdeņražu savienojumi, kā arī cietās daļiņas, kas var ilgstoši uzglabāties cilvēku elpvados un plaušās, palielinot saslimstību ar astmu, elpceļu slimībām un radot nepatīkamas smakas apkārtējā gaisā.

Atjaunojamo energoresursu direktīva definē biodegvielu kā jebkuru iekšdedzes motoros izmantojamu šķidro vai gāzveida degvielu, ko iegūst no biomasas. Būtiski izcelt, ka pieejamo dažādu biodegvielu veidu skaits pasaulē ir mainīgs ar augšupejošu tendenci, jo tas ir atkarīgs gan no biodegvielas komerciālā potenciāla, gan no zinātnes attīstības, kuras rezultātā aizvien jaunas izejvielas tiek izmantotas, lai iegūtu biodegvielu. Daži no populārākajiem biodegvielu veidiem šobrīd ES un pasaulē ir biodīzeļdegviela/ taukskābju metilesteris (turpmāk - FAME), bioetanols, hidrogenēta augu eļļa (turpmāk – HVO) vai dzīvnieku tauki, biogāze (kas attīrīta līdz dabasgāzes kvalitātei (biometāns)), dažādas rafinētas un nerafinētas eļļas, bioloģiskas izcelsmes etil-tert-butil-ēters (ETBE).

No iepriekš aprakstītajiem biodegvielu veidiem Degvielas kvalitātes direktīva izvirza ierobežojumus tikai attiecībā uz etanola saturu benzīnā un FAME saturu dīzeļdegvielā.

## Biodegvielas pievienošana benzīnam

ES etanola saturs benzīnā ir pieļaujams līdz 10% un, ja benzīnā tas tiek piejaukts robežās no 5 līdz 10%, šādu benzīnu apzīmē ar marķējumu E10. Eiropas Autoražotāju asociācijas (*the European Automobile Manufacturers' Association (ACEA*) publicētā informācija[[11]](#footnote-11) liecina, ka transportlīdzekļa pielāgotība E10 benzīna izmantošanai ir, galvenokārt, atkarīga no konkrētā transportlīdzekļa motora, nevis transportlīdzekļa ražošanas gada. Lielākā daļa autotransportlīdzekļu, kas ir ražoti pēc 2000.gada, ir piemēroti E10 degvielas izmantošanai. Tas nozīmē, ka scenārijā, kurā ir radīti pietiekami stimuli E10 benzīna realizācijai (piem., obligāts pienākums degvielas piegādātājam vai iespēja saņemt akcīzes nodokļa samazinājumu par biodegvielas pievienošanu), joprojām saglabātos arī zināms pieprasījums pēc benzīna, kura saturā etanola saturs nepārsniedz 5% (E5 benzīns).

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.332 obligāta prasība pievienot 95.markas benzīnam 5% etanolu Latvijā ir ieviesta jau kopš 2009. gada, taču šāda prasība nav izvirzīta 98. markas benzīnam, kas tiek patērēts ievērojami mazākos apjomos, nekā 95.markas benzīns. 2017.gadā tika realizētas 17 tūkst. tonnas 98.markas benzīna, kas ir tikai 10% no kopējā benzīna tirgus.

Šobrīd ES E10 benzīns ir pieejams vismaz 6 dalībvalstīs – Francijā, Beļģijā, Nīderlandē, Bulgārijā un Igaunijā. Beļģijā un Somijā E10 benzīna realizētais apjoms ir pārsniedzis 70% no visa realizētā benzīna tirgus, savukārt Igaunijā un Francijā tā dominance tirgū ir tikai 30 – 40%. Lietuva, Nīderlande un Lihtenšteina ir norādījusi, ka plāno uzsākt E10 benzīna realizāciju no 2019.gada. Vairākas dalībvalstis, tostarp, Dānija, Itālija, Polija ir norādījušas, ka šāda benzīna realizācija varētu tikt uzsākta, kad AER realizācijas pienākuma līmenis degvielas piegādātājiem šajās valstīs sasniegs zināmu slieksni.

## 2.2. Biodegvielas pievienošana dīzeļdegvielai

Attiecībā uz biodegvielām, kuras var pievienot dīzeļdegvielai, Degvielas kvalitātes direktīva ierobežo vienīgi FAME pievienošanas apjomu **līdz 7%** no kopējā maisījuma tilpuma. FAME galvenokārt tiek ražots no dažādām pārtikas un lopbarības tirgiem paredzētām izejvielām, piemēram, rapšu sēklu eļļas, palmu eļļas, saulespuķu eļļas, sojas pupiņām. FAME bieži tiek asociēta ar sliktākām raksturīpašībām pie zemām gaisa temperatūrām, kas paaugstina degvielas filtru aizsprostošanās risku.

Citas biodegvielas, kuras ķīmiski atbilst dīzeļdegvielas īpašībām, ir pievienojamas neierobežotā daudzumā, kamēr kopējais maisījuma sastāvs nav pretrunā ar dīzeļdegvielas kvalitātes prasībām (piem., cetānskaitlis, blīvums, aromātisko ogļūdeņražu saturs). Šādas biodegvielas angļu valodā mēdz dēvēt par “*drop-in biofuels*”, jo uz tām neattiecas iepriekš aprakstītais ierobežojums, kāds ir FAME.

## 2.3. Pirmās paaudzes biodegvielas ieskaite mērķos

Ja ganībām vai lauksaimniecībā izmantojamo zemi, kas iepriekš bijusi paredzēta pārtikas un lopbarības ražošanai, sāk izmantot biodegvielas kultūru audzēšanai, un pieprasījums pēc minētajiem produktiem, kas nav biodegviela, saglabājas, tas ir jāapmierina citā veidā - ar intensīvāku ražošanu vai ražošanai atvēlot iepriekš lauksaimniecībā neizmantotu zemi citā vietā. Tā ir netieša zemes izmantošanas maiņa, un gadījumos, kad lauksaimniecības vajadzībām tiek transformēta zeme ar lielu oglekļa uzkrājumu, var rasties ievērojamas papildu SEG emisijas.

Lai ierobežotu šo nevēlamo efektu, Direktīva 2015/1513 nosaka, ka AER 10% mērķa sasniegšanai tikai 7% var sasniegt ar biodegvielām, kas ražotas no pārtikas un barības tirgus pieprasījuma apmierināšanai izmantojamā zemē audzētiem kultūraugiem (pirmās paaudzes biodegvielas). Pirmās paaudzes biodegvielas var uzskatīt par neefektīvāku risinājumi SEG emisiju samazināšanai, jo tiek palielinātas emisijas lauksaimniecības sektorā, taču neskatoties uz to, tās tāpat spēj uzrādīt ievērojamus SEG emisiju ietaupījumus pret fosilo degvielu (pat virs 60%).

Papildus tam, arī no Direktīvas 2009/30/EK un Padomes 2015.gada 20.aprīļa Direktīvas 2015/652, ar ko nosaka aprēķina metodes un ziņošanas prasības, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK, attiecībā uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti (turpmāk – Direktīva 2015/652) izrietošais pienākums degvielas piegādātājam nodrošināt piegādātās transporta enerģijas aprites cikla emisiju intensitātes samazinājumu par 6% 2020.gadā salīdzinot ar konkrētu transporta enerģijas pamatstandartu (2010.gadā), ir izpildāms cita starpā arī sajaucot fosilās izcelsmes degvielu ar biodegvielu, kas atbilst ilgtspējas kritērijiem.

## Dubultā uzskaite modernajām biodegvielām

Modernas biodegvielas, piemēram, no atkritumiem, lietotas cepamās eļļas, salmiem u.c. izejvielām nodrošina lielus siltumnīcefekta gāzu 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 modernu biodegvielu patēriņu. Ņemot vērā minēto, AER direktīvas 3.panta 4.punkts un IX pielikums paredz, ka noteiktām izejvielām vai degvielām (skatīt 1.tabulu), aprēķinot no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru, ir privilēģijas, salīdzinot ar tradicionālajām biodegvielām, jo to enerģijas daudzumu var uzskatīt par divkāršu.

*1.tabula*

**Izejvielas, kuru pienesumu valsts mērķa izpildei ieskaita ar koeficientu “divi”.**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. | Izejvielas un degviela, kuru energoietilpību reizina ar divi, lai noteiktu to ieguldījumu valsts mērķa sasniegšanā, ir: |
| 1.1. | aļģes, ja tās audzētas uz zemes dīķos vai fotobioreaktoros; |
| 1.2. | jauktu sadzīves atkritumu biomasas frakcija, bet tas neattiecas uz dalītiem sadzīves atkritumiem, attiecībā uz kuriem jāievēro normatīvajos aktos par atkritumu apsaimniekošanu noteiktie pārstrādes mērķi; |
| 1.3. | bioloģiski atkritumi, kas definēti Atkritumu apsaimniekošanas likuma 1. panta 4.1 punktā un kuru izcelsme ir privātas mājsaimniecības, uz kurām attiecas dalīta savākšana, kas definēta Atkritumu apsaimniekošanas likuma 1. panta 9. punktā; |
| 1.4. | rūpniecības atkritumu biomasas frakcija, ko nevar izmantot pārtikas vai barības ķēdē, tostarp materiāli no mazumtirdzniecības un vairumtirdzniecības un lauksaimniecības pārtikas ražošanas, un zvejniecības un akvakultūras nozares, izņemot izejvielas, kas uzskaitītas šīs tabulas 2.punktā; |
| 1.5. | salmi; |
| 1.6. | kūtsmēsli un notekūdeņu dūņas; |
| 1.7. | palmu eļļas ražošanas šķidrās atliekas un tukši palmu augļu ķekari; |
| 1.8. | taleļļas darva; |
| 1.9. | jēlglicerīns; |
| 1.10. | cukurniedru rauši; |
| 1.11. | vīnogu čagas un vīna nogulsnes; |
| 1.12. | riekstu čaumalas; |
| 1.13. | sēnalas; |
| 1.14. | kaceni, kas attīrīti no kukurūzas graudiem; |
| 1.15. | mežsaimniecības un mežsaimniecībā pamatotu nozaru atkritumu un atlikumu biomasas frakcija – mizas, zari, pirms tirgū laišanas veiktas starpcirtes produkti, lapas, skujas, koku galotnes, zāģskaidas, ēveļskaidas, melnais atsārms, brūnais atsārms, šķiedru nogulsnes, lignīns un taleļļa; |
| 1.16. | cits nepārtikas celulozes materiāls, kā definēts AER direktīvas 2. panta otrās daļas s) apakšpunktā; |
| 1.17. | cits lignocelulozes materiāls, kā definēts AER direktīvas 2. panta otrās daļas r) apakšpunktā, izņemot zāģbaļķus un finierklučus; |
| 1.18. | no atjaunojamiem energoresursiem ražotas nebioloģiskas izcelsmes šķidrās vai gāzveida transporta degvielas; |
| 1.19. | oglekļa uztveršana un izmantošana transporta nolūkiem, ja energoresurss ir atjaunojams saskaņā ar Enerģētikas likuma 1. panta 1. punktu; |
| 1.20. | baktērijas, ja energoresurss ir atjaunojams saskaņā ar Enerģētikas likuma 1. panta 1. punktu. |
| 1.21. | lietota cepamā eļļa; |
| 1.22 | dzīvnieku tauki, ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra regulu Nr. 1069/2009 ar ko nosaka veselības aizsardzības noteikumus attiecībā uz dzīvnieku izcelsmes blakusproduktiem un atvasinātajiem produktiem, kuri nav paredzēti cilvēku patēriņam, un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1774/2002 klasificē 1. un 2. kategorijā.” |

# Biodegvielu tirgus Latvijā un Eiropas Savienībā

Biodegvielu ražošanu un patēriņu galvenokārt veicina valstu ambīcijas, kas vērstas uz transporta sektora dekarbonizāciju. Ņemot vērā, ka biodegvielu tirgus cena ir augstāka nekā fosilo degvielu, biodegvielas patēriņa apjomi un ražošanas apjomi ir tieši atkarīgi no dažādu valstu pieņemtajiem lēmumiem attiecībā uz pasākumiem, kas īstenoti, lai sasniegtu izvirzītos SEG emisiju samazināšanas un AER īpatsvara paaugstināšanas mērķus.

Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes (turpmāk – CSP) datiem par bioetanola un biodīzeļdegvielas[[12]](#footnote-12) ražošanu, importu, eksportu un patēriņu transportā Latvijā, 2017.gadā, salīdzinot ar 2016.gadu, bioetanola ražošanas apjomi ir palielinājušies par 4 tūkst. tonnu, kas ir par 80% vairāk, bet bioetanola patēriņš transportā nedaudz samazinājies. 2017.gadā, salīdzinot ar 2016.gadu, ir pieauguši biodīzeļdegvielas ražošanas un eksporta apjomi, tomēr biodīzeļdegvielas patēriņš transportā samazinājies (*skat. 2.tabulu*):

*2.tabula*

**Bioetanola un biodīzeļdegvielas ražošana, imports, eksports un patēriņš, tūkst. t[[13]](#footnote-13)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** |
|  | **Bioetanols** | **Biodīzeļdegviela** | **Bioetanols** | **Biodīzeļdegviela** | **Bioetanols** | **Biodīzeļdegviela** |
| **Ražošana** | 3 | 66 | 5 | 45 | 9 | 53 |
| **Imports** | 11 | 17 | 11 | 6 | 10 | 5 |
| **Eksports**  | 2 | 60 | 3 | 47 | 7 | 59 |
| **Patēriņš transportā** | 12 | 17 | 13 | 3 | 12 | 2 |

Bioetanola patēriņa samazinājums daļēji skaidrojams ar to, ka, salīdzinot ar 2016.gadu, par 4,02% samazinājies kopējā realizētā benzīna ar 5% bioetanola piejaukumu apjoms. Biodīzeļdegvielas patēriņa izmaiņas ir saistītas ar jau iepriekš aprakstīto apstākli, ka degvielas piegādātāji izvēlējās vasaras periodā realizēt dīzeļdegvielu bez biodīzeļdegvielas piejaukuma. Valsts ieņēmumu dienesta (turpmāk -VID) akcīzes preču aprites pārskatos norādītā informācija liecina, ka arī realizētās B100 degvielas apjoms 2017. gadā samazinājies par 17,01% salīdzinot ar 2016.gadu.

Latvijā biodegvielu ražošanai pārsvarā izmanto graudus un rapsi. Bioetanols tiek ražots no kviešiem, rudziem un tritikāles, bet tīra augu eļļa un biodīzeļdegviela no rapša sēklām un rapšu sēklu eļļas. Saskaņā ar CSP informāciju par lauksaimniecības kultūru sējumu platībām 2017. gadā rapša sējumi veidoja 117,4 tūkst. ha, kas ir par 16,3 tūkst. ha jeb aptuveni 16% vairāk nekā 2016. gadā (*skat. 3.tabulu*).

*3.tabula*

**Lauksaimniecības kultūru sējumu platības, tūkst.** **ha[[14]](#footnote-14)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2015** | **2016** | **2017** |
|  | **Sējumu platība (ha)** | **Kopraža****(tūkst.t)** | **Sējumu platība (ha)** | **Kopraža****(tūkst.t)** | **Sējumu platība (ha)** | **Kopraža****(tūkst.t)** |
| **Sējumu kopplatība, tostarp** | 1168,8 | - | 1233,9 | - | 1214,3 | - |
| 1) Graudaugi, tostarp | 672,4 | 3021,5 | 716,0 | 2703,2 | 703,5 | 2692,5 |
| Ziemāji | 338,9 | 1813,7 | 377,5 | 1765,0 | 375,5 | 1874,8 |
| * kvieši
 | 290,6 | 1605,7 | 329,9 | 1582,8 | 331,2 | 1705,2 |
| * rudzi
 | 37,4 | 159,6 | 36,3 | 140,9 | 34,0 | 129,4 |
| * mieži
 | 3,2 | 16,7 | 2,0 | 9,7 | 3,3 | 18,1 |
| * tritikāle
 | 7,7 | 31,7 | 9,3 | 31,6 | 7,0 | 22,1 |
| Vasarāji | 333,5 | 1207,8 | 338,5 | 938,2 | 328,0 | 817,7 |
| * kvieši
 | 157,6 | 644,4 | 153,0 | 479,5 | 140,4 | 433,6 |
| * mieži
 | 96,4 | 368,4 | 94,1 | 273,5 | 78,2 | 222,8 |
| * tritikāle
 | 2,7 | 9,5 | 1,8 | 5,8 | 1,5 | 3,9 |
| * vārpaugu mistrs
 | 0,9 | 2,6 | 0,6 | 1,8 | 0,8 | 0,7 |
| 2) Rapsis | 89,0 | 292,7 | 101,1 | 281,3 | 117,4 | 326,2 |

CSP informācija par lauksaimniecības kultūru sējumu platībām liecina, ka 2017. gadā graudaugu sējumi bija 703,5 tūkst. ha, kas ir par 12,5 tūkst. ha jeb aptuveni 1,7% mazāk nekā iepriekšējā gadā.

Biodīzeļdegviela bija pirmā biodegviela, kuru ES izstrādāja un izmantoja transporta nozarē 1990.gadā. Šobrīd ES ir pasaulē lielākais biodīzeļdegvielas ražotājs. Biodīzeļdegviela šobrīd ir nozīmīgākā biodegviela ES un tā veido apmēram 75% no kopējā biodegvielu tirgus. No 4.tabulā apkopotajiem datiem redzams, ka biodīzeļdegvielas ražošanas apjoms līdz 2017.gadam ir sasniedzis 14 980 milj. litru, tomēr būtiski uzsvērt, ka pēdējos gados tas pieaudzis salīdzinoši maz. Bioetanola ražošanas apjoms 2017. gadā bija 6066 milj. litru.

*4.tabula*

**Biodīzeļdegvielas un HVO ražošanas un pieprasījuma izmaiņas ES, milj. litru[[15]](#footnote-15)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| Biodīzeļdegviela: |  |  |  |  |  |  |  |
|  *Ražošanas apjoms* | 11475 | 11382 | 12014 | 13765 | 14385 | 14263 | 14980 |
|  *Imports* | 3031 | 3294 | 1392 | 631 | 540 | 580 | 1352 |
|  *Patēriņš* | 14363 | 14556 | 13050 | 14170 | 14660 | 1440 | 15548 |
| Bioetanols: |  |  |  |  |  |  |  |
|  *Ražošanas apjoms* | 5170 | 5348 | 5741 | 5950 | 6080 | 5850 | 6066 |
|  *Imports* | 1935 | 1536 | 1245 | 1068 | 878 | 884 | 859 |
|  *Patēriņš* | 7080 | 6970 | 6708 | 6739 | 6907 | 6566 | 6728 |

ES 2011.gadā bija 266 biodīzeļdegvielas ražotnes, tomēr līdz 2017.gadam to skaits ir samazinājies līdz 190. Līdzīgi ir arī ar bioetanola ražotnēm, kuru skaits attiecīgajā periodā ir samazinājies no 68 līdz 55. Tas, iespējams, ir bijis viens no galvenajiem iemesliem tam, ka biodīzeļdegvielas ražotņu vidējā noslodze ES 2017.gadā sasniedza 59%, salīdzinot ar 45% 2011.gadā. Savukārt bioetanola ražotņu vidējā noslodze ES 2017.gadā sasniedza 74%, salīdzinot ar 67% 2011.gadā. Ņemot vērā, ka ES vidējais AER īpatsvars transportā 2016.gadā[[16]](#footnote-16) bija 7,1%, kas ir virs pirmās paaudzes biodegvielas lietojuma ierobežojuma[[17]](#footnote-17) (7%), no pirmās paaudzes izejvielām ražotas biodīzeļdegvielas un bioetanola apjoma būtiskam pieaugumam ES nav pamata, tomēr tas var pieaugt proporcionāli dīzeļdegvielas un benzīna patēriņam.

Biodīzeļdegvielas un bioetanola ražotņu noslodze liecina, ka ES ir potenciāls, lai ražotu vairāk šāda veida biodegvielas, tomēr daļa biodīzeļdegvielas un bioetanola ES tiek importēta, jo ārējos tirgos to ražošanas izmaksas ir zemākas. Neskatoties uz to, biodīzeļdegvielas un bioetanola importa apjoms ES 2017.gadā salīdzinot ar 2011.gadu, ir samazinājies vairāk nekā uz pusi. ES galvenokārt šāda veida biodegvielas tiek importētas no Argentīnas, Indonēzijas, Ķīnas, Malaizijas un ASV. Pēc Pasaules tirdzniecības organizācijas ietvaros atrisinātā strīda par ES biodīzeļdegvielas importu no Indonēzijas un Malaizijas tika veiktas zināmas izmaiņas ES antidempinga maksājumos, kā rezultātā biodīzeļdegvielas imports ES 2017.gadā, salīdzinot ar 2016.gadu, ievērojami pieauga[[18]](#footnote-18). Ņemot vērā, kas šādas izmaiņas negatīvi ietekmē ES biodīzeļdegvielas ražotājus, Eiropas Komisija 2019.gada pirmajā pusē varētu veikt izmaiņas antidempinga nosacījumos[[19]](#footnote-19).

ES 2017. gadā 45% no biodīzeļdegvielas tika saražota no rapšu sēklu eļļas, tomēr rapšu sēklu eļļa savu popularitāti zaudē, jo tā ir mazāk konkurētspējīga, salīdzinot ar biodīzeļdegvielu, kas iegūta no palmu eļļas vai sojas pupiņām. Papildus tam dubultās uzskaites privilēģijas[[20]](#footnote-20), kas pienākas no atsevišķām izejvielām iegūtai biodegvielai, ir veicinājušas ievērojamu lietotas cepameļļas ražošanas apjoma pieaugumu. Lietota cepameļļa 2017. gadā bija otra populārākā biodīzeļdegvielas izejviela ES un tās īpatsvars bija 21% no visām biodīzeļdegvielas ražošanā izmantotajām izejvielām. Šādu biodegvielu galvenokārt ražo Vācijā, Nīderlandē un Apvienotajā Karalistē. Trešā populārākā biodīzeļdegvielas izejviela ES 2017.gadā bija palmu eļļa, kuras tirgus daļa bija 18%. Bioetanolu ES galvenokārt ražo no graudiem un cukurbietēm. Kviešus, kā bioetanola izejvielu, vairāk izmanto Vācijā, Francijā un Apvienotajā Karalistē, kamēr Centrāleiropā plašāk tiek izmantota kukurūza.

Pēdējos gados ES ir strauji pieaudzis HVO ražošanas apjoms, 2017.gadā sasniedzot 2583 milj. litru (sk. 5.tabulu). HVO šobrīd plaši izmanto kā biodegvielu - dīzeļdegvielas aizstājēju, taču ar to var aizstāt arī aviācijā izmantojamo degvielu - petroleju. Tomēr atsevišķi HVO ražotāji ir norādījuši, ka HVO nebūtu uzskatāma par biodīzeļdegvielu, jo tās ķīmiskais sastāvs ir atšķirīgs.

*5.tabula*

**HVO ražošanas apjomi atsevišķās ES dalībvalstīs un kopā ES, milj. litru[[21]](#footnote-21)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** |
| **Nīderlande** | - | - | - | 410 | 872 | 1013 | 1192 | 1154 | 1218 |
| **Somija** | 281 | 365 | 250 | 317 | 392 | 438 | 536 | 545 | 545 |
| **Spānija** | - | - | 28 | 73 | 179 | 377 | 262 | 418 | 465 |
| **Itālija** | - | - | - | - | - | 323 | 323 | 323 | 323 |
| **Portugāle** | - | - | - | - | - | - | - | - | 32 |
| **Kopā ES** | 281 | 365 | 278 | 800 | 1443 | 2151 | 2313 | 2440 | 2583 |

Šobrīd ES ir 12 HVO rūpnīcas no kurām tikai daļa iegūst tīru HVO, vairums šo ražotņu HVO iegūst līdz ar fosilās degvielas ražošanu (no angļu val. “*co-processing*”) kā fosilās un biodegvielas maisījumu. HVO var ražot gan no tradicionālām biodegvielas izejvielām, gan no dažādām atkritumeļļām un taukiem, un ar to var aizstāt ne tikai dīzeļdegvielu, bet arī, piemēram, petroleju, kuru izmanto aviācijā. Cita būtiska priekšrocība HVO, salīdzinot ar tradicionālo biodīzeļdegvielu, ir jau 2.nodaļā aprakstītais apstāklis, ka to var sajaukt ar dīzeļdegvielu kaut neierobežotā daudzumā, ja kopējais maisījuma sastāvs nav pretrunā ar dīzeļdegvielas kvalitātes prasībām. Tā kā hidrogenēšanas procesā (reakcija ar ūdeņradi) var tikt pārstrādātas arī tādas izejvielas, uz kurām neattiecās pirmās paaudzes biodegvielas ierobežojums, HVO ražošanas apjoma pieaugumam līdz 2020.gadam būs izšķiroša loma attiecībā uz AER 10% mērķa sasniegšanu, jo gandrīz visās ES dalībvalstīs šo mērķi dalībvalstis plāno sasniegt, paredzot pienākumu degvielas piegādātājiem realizēt biodegvielas. Šobrīd papildus 3.tabulā redzamajam HVO ražošanas apjomam 2019.gada pirmajā pusē tiek prognozēts, ka pa vienai jaunai HVO ražotnei tiks izveidots Somijā, Francijā un Itālijā. Francijas uzņēmums “TOTAL” paziņojis, ka ir investējis aptuveni 200 milj. euro, lai pārveidotu savu naftas pārstrādes kompleksu “*La Mède*”[[22]](#footnote-22). Šādas izmaiņas ļaus uzņēmumam nodrošināt, ka tiek izpildītas Francijas likumdošanā noteiktās prasības, kuras paredz, ka degvielas piegādātājam jānodrošina, ka zināmu daļu no realizētās produkcijas (7,5% 2018. gadā, 7,9% 2019. gadā, 8.2% 2020. gadā) veido tieši biodegvielas. Izveidojot jaunu ūdeņraža ražotni, Zviedrijas lielākais degvielas tirgotājs, uzņēmums “PREEM” ir paziņojis, ka plāno palielināt HVO ražošanas apjomu 2020. gadā no 190 tūkst. m3 līdz 330 tūkst. m3 [[23]](#footnote-23). Itālijas uzņēmums “ENI” paziņojis, ka biodegvielā plāno pārstrādāt 750 tūkst. tonnu lietotu cepameļļu, dažādas augu eļļas un dzīvnieku taukus [[24]](#footnote-24).

No modernajām biodegvielām, kas izmantojamas kā alternatīva benzīnam, var izcelt no celulozes iegūtu bioetanolu, tomēr tas nav sasniedzis tādu komercializācijas pakāpi kā HVO. Saskaņā ar Eiropas Bioetanola asociācijas (ePURE) publicēto informāciju 2017. gadā modernā bioetanola kopējais ražošanas apjoms ES bija 250 tūkst. litru[[25]](#footnote-25). Itālijā šāda bioetanola ražošanai kā izejviela tiek izmantoti salmi, bet Somijā zāģskaidas. Eiropas Tehnoloģiju un Inovāciju platformas (*European Technology and Innovation Platform Bioenergy (ETIP Bioenergy)*) mājaslapā, kuras izveidi ir finansējusi ir publicēta informācija par citiem celulozes bioetanola pilotprojektiem, kas pieejami gan ES, gan citviet pasaulē[[26]](#footnote-26). Somijā līdz 2020. gadam ir paredzēts realizēt vēl vienu no celulozes iegūta bioetanola ražotni, kurā kā izejvielas tiks izmantotas ne vien zāģskaidas, bet arī reciklēta koksne. Slovākijā un Rumānijā ir izziņoti projekti, kuros bioetanolu plānots ražot no koksnes biomasas. Arī Latvijā ir izziņots līdzīgs projekts, kurā uzņēmums “*Baltic Bioethanol*” no salmiem iegūta bioetanola rūpnīcas izveidei Bauskā plāno investēt līdz 150 miljoniem un projekta aplēses liecina, ka kopējais iepērkamo salmu apjoms varētu būt ap 300 tūkst.tonnām gadā.

# Atjaunojamās enerģijas mērķi transportā 2030.gadam

ES Enerģētikas savienības stratēģijas[[27]](#footnote-27) ietvaros Eiropas Komisija 2016. gada 30. novembrī publicēja ES dokumentu pakotni “Tīra enerģija visiem Eiropas iedzīvotājiem – Eiropas izaugsmes potenciāla realizēšana”[[28]](#footnote-28) 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 – Atjaunojamo energoresursu direktīva 2030.gadam). Atjaunojamo energoresursu direktīva 2030.gadam atbilstoši tās 38.pantam stājusies spēkā 2018. gada 24. decembrī, taču saskaņā ar tās 36.panta 1.punktu dalībvalstīm attiecīgās direktīvas normas (2. līdz 13.pants,15. līdz 31.pants un 35.pants) nacionālajos tiesību aktos ir jāievieš līdz 2021. gada 30. jūnijam.

Atjaunojamo energoresursu direktīva 2030.gadam paredz, ka enerģijas patēriņā transporta sektorā 2030. gadā Latvijai līdz ar citām ES dalībvalstīm jānodrošina 14% AER īpatsvars, uzliekot pienākumu degvielas piegādātājiem. Vienlaikus degvielas piegādātājiem būs jāparedz arī pienākums attiecībā uz modernajām biodegvielām[[29]](#footnote-29), paredzot, ka 2022. gadā 0,2% no kopējā AER īpatsvara transporta sektorā jāveido moderno biodegvielu patēriņam, tam pieaugot līdz 3,5% 2030.gadā. Nosakot AER īpatsvaru transportā pirmās paaudzes jeb to biodegvielu, kas ražotas no pārtikas un barības tirgum paredzētam izejvielām, īpatsvars par ne vairāk kā 1% punktu drīkst pārsniegt pirmās paaudzes biodegvielas īpatsvaru 2020.gadā attiecīgajā dalībvalstī, vienlaikus pirmās paaudzes biodegvielas maksimālais īpatsvars nedrīkst būt augstāks par 7%. Tomēr, ja valsts izlemj, ka pirmās paaudzes biodegvielu ieskaite AER mērķī transportā ir jāierobežo zem 7%, tā par proporcionālu daļu var samazināt AER mērķi transportā. Atjaunojamo energoresursu direktīvā 2030. gadam ietvertie nosacījumi attiecībā uz AER īpatsvara paaugstināšanu Latvijai jāievieš normatīvajos aktos līdz 2021. gada 30. jūnijam.

# Normatīvo aktu izstrāde atjaunojamās enerģijas izmantošanas veicināšanai transporta sektorā

## 5.1. Transporta enerģijas likums

Lai nodrošinātu Rīkojuma Nr. 379 1.punktā minētā pienākuma ieviešanu, kā arī 2.punktā doto uzdevumu attiecībā uz likumprojekta izstrādi par transporta degvielu, kas iegūta no AER, transportā izmantojamo elektroenerģiju un bioloģiskajiem šķidrajiem kurināmajiem, nosakot biodīzeļdegvielas un citu biodegvielu definīcijas, un paredzētu, ka minētais likums aizstās neaktuālo Biodegvielas likumu, Ekonomikas ministrija ir izstrādājusi likumprojektu “Transporta enerģijas likums” (TA-904) (turpmāk - Likumprojekts), kas ir atbalstīts Ministru kabineta 2018. gada 29. maija sēdē un tika iesniegts izskatīšanai Saeimā. Likumprojekts pēc iesniegšanas Saeimā tika skatīts Saeimas par likumprojekta virzību Saeimā atbildīgās komisijas sēdēs 2018.gada 5.septembrī un 2018.gada 17.oktobrī, 12.Saeimas laikā atbalstu virzībai uz pirmo lasījumu negūstot. Likumprojekts, pēc tam, kad tas atkārtoti tika atbalstīts Ministru kabinetā 2018.gada 11.decembra sēdē (prot. Nr. 59 2.§), kā steidzams iesniegts arī 13.Saeimā, sekojoši 2019.gada 10.janvāra Saeimas sēdē atbalstīta Likumprojekta nodošana Saeimas atbildīgajai komisijai tālākai virzībai.

Uzdevums izstrādāt Likumprojektu Ekonomikas ministrijai uzdots arī ar Ministru kabineta 2017.gada 11.jūlija sēdes protokollēmuma Nr.35 41. § 3.punktu, Ministru kabineta 2018.gada 19.aprīļa sēdes protokollēmuma Nr.17 46.§ 3.1.punktu.

Likumprojekts attiecas uz transporta enerģiju un plašo transporta enerģijas apritē iesaistīto personu loku, tai skaitā uz degvielas piegādātājiem, biodegvielu ražotājiem, transporta enerģijas tirdzniecības vietām utml.. Likumprojekts kā “jumta likums” uzsāk veidot normatīvo aktu bāzi transporta enerģijas un tai nepieciešamās infrastruktūras tālākai attīstībai, lai citastarp gan nodrošinātu Latvijas virzību uz  atjaunojamās enerģijas īpatsvara palielināšanu līdz 10% transporta sektora galapatēriņā  2020.gadā, gan sekojoši šī bāze varētu tikt izmantota kā platforma turpmākai alternatīvo degvielu un tai nepieciešamās infrastruktūras attīstībai periodam līdz 2030.gadam. Tāpēc Likumprojekts nosaka gan valsts, gan pašvaldību institūciju, un citu transporta enerģijas apritē iesaistīto personu tiesības un pienākumus; pilnveido degvielas tirgus uzraudzību (paredz regulāru degvielas kvalitātes monitoringu); pilnveido esošo biodegvielas piejaukumu fosilai degvielai; nosaka jaunas saistības degvielas piegādātājiem 2020.gadam (līdzdalības mehānisms) un paredz sodus komersantiem, kas nenodrošina minēto saistību izpildi, lai kompensētu potenciālās soda sankcijas, kas var izrietēt par valsts mērķu nesasniegšanu;  veicina patērētāju informētību.

Ievērojot iepriekš minēto attiecībā uz Latvijas saistošā valsts mērķa transporta enerģijas galapatēriņā nepietiekamo progresu, kā arī, ņemot vērā ieilgušo Likumprojekta virzību Saeimā, turpmāk minēti Ministru kabineta noteikumu projekti, kas kopā ar Likumprojektu un šobrīd jau spēkā esošajiem Ministru kabineta 2018. gada 6. februāra noteikumiem “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām”, kas pagaidu risinājuma ietvaros izdoti saskaņā ar Ministru kabineta iekārtas likuma 31. panta pirmās daļas 3. punktu, paredz izveidot vienotu normatīvo aktu bāzi transporta enerģijas un infrastruktūras tālākai attīstībai. Ekonomikas ministrija ir izstrādājusi šādus Ministru kabineta noteikumu projektus.

### 5.1.1. Ministru kabineta noteikumu projekts “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””

Noteikumu projekts izsludināts valsts sekretāru sanāksmē 2018. gada 4. oktobrī (VSS-1012) un Ekonomikas ministrija ar 2018. gada 4. decembra vēstuli Nr. 2.3.3.8-1/2018/673 noteikumu projektu ir nosūtījusi elektroniskai saskaņošanai un ar visām ministrijām un iesaistītajām pusēm saskaņoto noteikumu projektu 2019. gada februārī ir plānots virzīt iesniegšanai Valsts kancelejā izskatīšanai Ministru kabinetā.

Šis noteikumu projekts izstrādāts, lai aktualizētu MK noteikumus Nr.545 un tajos daļēji transponētu nosacījumus, kas izriet no Direktīvas 2015/1513. Ar šo noteikumu projektu tiek labotas Noteikumos Nr.545 pieļautās nepilnības Eiropas Savienības tiesību aktu transponēšanā, par ko Latvijai ir norādījusi Eiropas Komisija, izvērtējot Latvijas normatīvo regulējumu Atjaunojamo energoresursu direktīvas pārņemšanai.

### 5.1.2. Ministru kabineta noteikumu projekts “Noteikumi par līdzdalības mehānismu degvielas piegādātājiem”

Ekonomikas ministrija sagatavojusi noteikumu projektu un 2019.gada 16.janvārī nodevusi to sabiedriskai apspriešanai, ievietojot to Ekonomikas ministrijas tīmekļa vietnē internetā. Pēc viedokļu saņemšanas un izvērtēšanas, noteikumu projekts tiks precizēts un iesniegts izsludināšanai Valsts sekretāru sanāksmē. Noteikumu projekts izstrādāts, pamatojoties uz Rīkojuma Nr.379 1.punktu, ar kuru Ministru kabinets atbalstīja Konceptuālajā ziņojumā ietverto risinājumu, kas, nolūkā nodrošināt AER 10% mērķa transportā sasniegšanu, paredz noteikt pienākumu degvielas tirgotājiem nodrošināt realizētajā degvielā noteiktu no AER iegūtas enerģijas daļu. Noteikumu projekts nosaka, ka no 2020. gada AER enerģijai kopējā enerģijas daudzumā, ko veido benzīns, dīzeļdegviela un no AER iegūta enerģija, ko degvielas piegādātājs nodevis patēriņam transportā, jābūt vismaz 8,5%.

Direktīva 2015/1513 paredz, ka ES dalībvalstīm jācenšas sasniegt mērķi – lai tās teritorijā biodegvielām, kas ražotas no izejvielām, kas uzskatāmas par modernām (no angļu val. “*advanced*”), kā arī no izejvielām, 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 AER iegūtās enerģijas īpatsvara visos transporta veidos 2020. gadā. Ņemot vērā minēto, iepriekš minētie nosacījumi ir ietverti noteikumu projektā kā daļa uz degvielas piegādātājiem attiecināmā pienākuma.

### 5.1.3. Ministru kabineta noteikumu projekts “Noteikumi par transporta enerģijas kvalitātes prasībām, tirgus uzraudzību, patērētājiem sniedzamo informāciju un vispārīgo ziņošanas kārtību degvielas piegādātājiem”

Noteikumu projekts izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē 2018. gada 26. jūlijā (VSS-763). 2018.gada novembrī noteikumu projekts tika nosūtīts elektroniskai saskaņošanai. Šobrīd Ekonomikas ministrija precizē noteikumu projektu pirms tā nosūtīšanas atkārtotai elektroniskai saskaņošanai.

Šis noteikumu projekts izstrādāts, lai vienā normatīvajā aktā apvienotu MK Noteikumos Nr.332 un MK Noteikumos Nr.772 ietvertās normas, kas pēc būtības aptver savstarpēji saistītus jautājumus par dažādu transporta enerģijas veidu kvalitāti, tās atbilstības novērtēšanu un uzraudzību, kā arī tās aktualizē. Noteikumu projektā paredzēts ieviest un apvienot dažādās ziņošanas prasības, kas izriet no Atjaunojamo energoresursu direktīvas, Degvielas kvalitātes direktīvas, Padomes 2015.gada 20.aprīļa Direktīvas 2015/652/ES, ar ko nosaka aprēķina metodes un ziņošanas prasības, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu 98/70/EK, attiecībā uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti (vispārīgais ziņošanas pienākums), kā arī apkopot no Degvielas kvalitātes direktīvas un Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu izrietošos nosacījumus attiecībā uz informāciju, kas degvielas tirgotājiem jāsniedz patērētājiem degvielas uzpildes stacijās.

# Kopsavilkums

Latvijai ir pienākums sasniegt AER 10% mērķi transportā 2020. gadā, kā arī Atjaunojamo energoresursu direktīva 2030.gadam paredz, ka enerģijas patēriņā transporta sektorā 2030. gadā Latvijai līdz ar citām ES dalībvalstīm jānodrošina 14% AER īpatsvars, uzliekot pienākumu degvielas piegādātājiem.

Ievērojot Likumprojekta “Transporta enerģijas likums” kā jauna “jumta regulējuma” transportā jomā virzības kavēšanos, kā alternatīvs risinājums, lai novērstu iespējamās tiesvedības no ES puses, jau pirms Likumprojekta “Transporta enerģijas likums” pieņemšanas Saeimā 1.lasījumā Ministru kabinetā tiek virzīti normatīvo aktu projekti, pamatojoties uz Ministru kabineta iekārtas likuma 31. panta pirmās daļas 3. punktu vai arī grozot spēkā esošos Ministru kabineta noteikumus, piemēram, MK noteikumus Nr.545. Likumprojektam “Transporta enerģijas likums” stājoties spēkā, šā ziņojuma 5.punktā minētie normatīvo aktu projekti, ņemot vērā, ka Ministru kabineta noteikumus uz Ministru kabineta iekārtas likuma 31.panta pirmās daļas 3.punkta pamata pieļaujams izdot izņēmuma gadījumos, ja tas nepieciešams ES tiesību aktu piemērošanai un ja attiecīgais jautājums ar likumu nav noregulēts, pārizdodami uz attiecīgo likumprojektā “Transporta enerģijas likums” iekļauto normu pamata.

Ekonomikas ministris R.Nemiro

Vīza: valsts sekretārs Ē.Eglītis

Ilgtspējīgas enerģētikas politikas departaments

B.Mežale

Tālr.: 67013012; e-pasts: Baiba.Mezale@em.gov.lv

M.Ramanis

Tālr.: 67013149, e-pasts: Mikus.Ramanis@em.gov.lv

B.Logina

Tālr.: 67013095, e-pasts: Baiba.Logina@em.gov.lv

1. Aplūkojams: <https://likumi.lv/ta/id/292398-par-konceptualo-zinojumu-par-atjaunojamo-energoresursu-izmantosanu-transporta-sektora> [aplūkots: 28.12.2018.] [↑](#footnote-ref-1)
2. Aplūkojams: <https://likumi.lv/ta/id/292398-par-konceptualo-zinojumu-par-atjaunojamo-energoresursu-izmantosanu-transporta-sektora> [aplūkots:11.12.2018.] [↑](#footnote-ref-2)
3. Aplūkojams: <https://likumi.lv/doc.php?id=104828> [aplūkots:11.12.2018.] [↑](#footnote-ref-3)
4. Aplūkojama: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028&from=LV> [aplūkots:11.12.2018.] [↑](#footnote-ref-4)
5. Aplūkojami: <https://likumi.lv/ta/id/296656-grozijumi-ministru-kabineta-2000-gada-26-septembra-noteikumos-nr-332-noteikumi-par-benzina-un-dizeldegvielas-atbilstibas-novert>... [aplūkots: 11.12.2018.] [↑](#footnote-ref-5)
6. Aplūkojama: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A31998L0070> [aplūkots: 11.12.2018.] [↑](#footnote-ref-6)
7. Aplūkojami: <https://likumi.lv/doc.php?id=233225> [aplūkots: 11.12.2018.] [↑](#footnote-ref-7)
8. Aplūkojama: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32015L1513> [aplūkots: 11.12.2018.] [↑](#footnote-ref-8)
9. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanu, OJ L 307, 28.10.2014, p. 1–20 [↑](#footnote-ref-9)
10. Aplūkojams: <https://www.who.int/ipcs/assessment/public_health/IARC_mono105.pdf> [aplūkots: 28.12.2018.] [↑](#footnote-ref-10)
11. Eiropas Automobiļu ražošanas asociācijas biedru publicētā informācija par autotransporlīdzekļiem, kuri ir pielāgoti E10 izmantošanai aplūkojama: <http://www.acea.be/uploads/publications/130329_%28revised%29_ALL_ACEA_SAAB_JAMA_E10_COMPATIBILITY.pdf> [aplūkots: 28.12.2018.] [↑](#footnote-ref-11)
12. Saskaņā ar Biodegvielas likuma 1.panta 4. punktu biodīzeļdegviela ir metilesteris vai etilesteris, ko iegūst no tīras augu eļļas vai dzīvnieku taukiem, kam ir dīzeļdegvielas īpašības un ko var izmantot iekšdedzes motoros par degvielu. [↑](#footnote-ref-12)
13. CSP [↑](#footnote-ref-13)
14. CSP [↑](#footnote-ref-14)
15. ASV Lauksaimniecības departamenta ikgadējais ziņojums par biodegvielu tirgu ES 2018.gadā [pieejams Ekonomikas ministrijā] [↑](#footnote-ref-15)
16. Eurostat dati [↑](#footnote-ref-16)
17. Par pirmās paaudzes ierobežojumu sk. 2.3.apakšnodaļu [↑](#footnote-ref-17)
18. Komisijas 2018. gada 18. oktobra Īstenošanas regula (ES) 2018/1570, ar ko izbeidz procedūru attiecībā uz Argentīnas un Indonēzijas izcelsmes biodīzeļdegvielas importu un atceļ Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1194/2013 [↑](#footnote-ref-18)
19. Argus media publikācija <https://www.argusmedia.com/en/news/1811780-viewpoint-duties-to-support-eu-biodiesel-production> [aplūkots: 08.01.2019.] [↑](#footnote-ref-19)
20. Par dubulto uzskaiti modernajām biodegvielām sk. 2.4.apakšnodaļu [↑](#footnote-ref-20)
21. ASV Lauksaimniecības departamenta ikgadējais ziņojums par biodegvielu tirgu ES 2018.gadā [pieejams Ekonomikas ministrijā] [↑](#footnote-ref-21)
22. Paziņojums pieejams: <https://www.total.com/sites/default/files/atoms/files/annexes-plan-raffinage-mede-en.pdf> [aplūkots: 08.01.2019.] [↑](#footnote-ref-22)
23. Paziņojums pieejams: <https://www.preem.com/in-english/investors/corral/q3-2018-in-short/> [aplūkots: 08.01.2019.] [↑](#footnote-ref-23)
24. Paziņojums pieejams: <https://www.eni.com/en_IT/innovation/technological-platforms/bio-refinery.page> [aplūkots: 08.01.2019.] [↑](#footnote-ref-24)
25. Informācija pieejama: <https://www.epure.org/media/1763/180905-def-data-epure-statistics-2017-designed-version.pdf> [aplūkots: 08.01.2019.] [↑](#footnote-ref-25)
26. Informācija pieejama: <http://www.etipbioenergy.eu/?option=com_content&view=article&id=273> [aplūkots: 08.01.2019.] [↑](#footnote-ref-26)
27. Izveidota ar 2015.gada 19.-20. marta Eiropadomes secinājumiem *(EUCO 11/15)*, balstoties uz EK 2015.gada 25. februāra EK paziņojumu *COM (2015) 80 final* “Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku” [↑](#footnote-ref-27)
28. Informācija pieejama: <https://ec.europa.eu/latvia/news/t%C4%ABra-ener%C4%A3ija-visiem-eiropas-iedz%C4%ABvot%C4%81jiem-%E2%80%94-eiropas-izaugsmes-potenci%C4%81la-realiz%C4%93%C5%A1ana-0_lv> [aplūkots: 28.12.2018.] [↑](#footnote-ref-28)
29. [↑](#footnote-ref-29)