**Elektromobilitātes attīstības plāns 2014.-2016.gadam**

**(Kopsavilkums)**

Rīga, 2014

**Par „Elektromobilitātes attīstības plāna 2014. – 2016.gadam” projektu**

Latvijas „Elektromobilitātes attīstības plāna 2014-2016.gadam” projekts (turpmāk – plāns) izstrādāts saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 11.decembra sēdes protokollēmuma (prot. Nr.70 42.§ 2.punkts) „Informatīvais ziņojums "Par elektromobilitātes koordinācijas centra izveides nepieciešamību"” 2.punktu, kas paredz Satiksmes ministrijai kopā ar Pārresoru koordinācijas centra ekspertiem izskatīšanai Ministru kabinetā „Elektromobilitātes attīstības plāna 2014-2016.gadam” projektu elektromobilitātes risinājumu īstenošanai atbilstoši Nacionālā attīstības plāna 2014. - 2020.gadam noteiktajiem virzieniem.

**1. Situācijas raksturojums**

Elektromobilitāte ir viena no transporta jomas sastāvdaļām, un ilgtermiņā tā pilnībā ietilps transporta jomas politikā. Tā sevī ietver elektrotransportlīdzekļu (videi draudzīgi transportlīdzekļi, kas pamatā tiek darbināti ar elektromotoru – turpmāk ETL) segmentu un to uzlādes infrastruktūru, kā rezultātā tiek samazināts siltumnīcas efekts, t.sk., samazināti CO2 un citi kaitīgie izmeši, mazināts apkārtējās vides trokšņu līmenis, tajā pat laikā saglabātas fosilās degvielas rezerves.

**1.1. Elektromobilitātes atbalsta nepieciešamība**

Trīs galvenie iemesli, kādēļ Latvijai nepieciešams sniegt atbalstu elektromobilitātes attīstībai ir: Latvijas uzņēmumu konkurētspējas palielināšana jaunas transporta jomas radīšanai, Latvijas energoneatkarības palielināšana, un piesārņojuma un siltumnīcefektu izraisošo gāzu samazināšana.

Šobrīd iekšdedzes motoru transportlīdzekļu industrija ir pēdējo simts gadu laikā nostiprinājusies, un tajā iekļūt jauniem uzņēmumiem ir gandrīz neiespējami. Savukārt elektrotransportlīdzekļu ražošanā vēl nav izteiktas konkurences un ir transportlīdzekļu mezgli, kuriem pašlaik pasaulē ir tikai viens vai daži piegādātāji - tas rada jaunas iespējas iekļūt miljardiem eiro vērtā industrijā, kas stāsies iekšdedzes transportlīdzekļu industrijas vietā tuvāko trīsdesmit gadu laikā. Šo apzinoties, pasaules valstis šobrīd veic aktīvus uzņēmējdarbības atbalsta pasākumus, lai kļūtu par vadošajām šajā topošajā elektromobilitātes jomā. Līdz šim elektromobilitātes attīstībā ir ieguldījušas vai tuvākajā laikā plāno ieguldīt: ASV – 5 miljardi USD, Ķīna - > 1 miljards EUR, Vācija – 1 miljards EUR, Lielbritānija – 800 miljoni EUR, Francija – 400 miljoni EUR.

Veicināt Latvijas uzņēmumu konkurētspēju ir sevišķi svarīgi, ņemot vērā, ka Latvija ir 25. vietā Eiropā inovāciju jomā[[1]](#footnote-1) un inovācijas ir nākotnes konkurētspējas stūrakmens.

Energoneatkarība ir jebkuras valsts stratēģiskā prioritāte. Kaut arī beidzamo 20 gadu laikā Latvija ir palikusi enerģētiski neatkarīgāka (kopējais importētās enerģijas apjoms ir samazinājies no 88.9% 1990. gadā līdz 59,1% 2011.gadā[[2]](#footnote-2)), NAP2020 paredz palielināt Latvijas energoneatkarību no 41.6% 2010. gadā līdz 44.1% 2020. gadā[[3]](#footnote-3).. Transporta sektorā Latvijas energoatkarība ir lielāka kā tautsaimniecībā kopumā. Latvijas transportā izmantotās enerģijas daudzumā 97% sastāda fosilā enerģija, kura 100% tiek importēta. Transporta nodrošināšanai Latvija ik gadus importē fosilo degvielu vairāk kā pusmiljarda latu apjomā, tādējādi radot ārējās tirdzniecības deficītu 6.5% apmērā[[4]](#footnote-4). Kvantitatīvā izteiksmē fosilās degvielas patēriņš Latvijā pārsniedz 1.1 miljonu tonnu gadā. Pie pašreizējām mazumtirdzniecības cenām tas veido vairāk kā vienu miljardu LVL (1,42 miljardi *euro*), ko Latvijas iedzīvotāji ir samaksājuši par importēto fosilo degvielu, turklāt importētās degvielas cenas Latvija nevar ietekmēt un līdz ar to Latvijas ekonomika ir stratēģisku resursu jomā pilnībā atkarīga no naftas eksportētājvalstīm.

Kopumā CO2 izmešu ziņā Latvijā beidzamo gadu laikā ir panākts progress. Būtiskākais CO2 izmešu apjoms ir Rīgā. Rīgā ir samazinājies kopējais CO2 izmešu apjoms par 50%, salīdzinot ar 1990.gadu – no 4.2 līdz 2.3 miljoniem tonnu CO2, tomēr redzams, ka izmeši no transporta ir palielinājušies un sasnieguši 37% no kopējā CO2 izmešu apjoma, kļūstot par lielāko izmešu avotu ar 860 tūkstošiem tonnu CO2. Viens no veidiem, kā samazināt CO2 izmešu apjomu transportā, ir elektromobilitātes attīstība, izmantojot atjaunojamos energoresursus. NAP2020 paredz veidot atbalsta programmas pārejai uz atjaunojamiem energoresursiem transporta sektorā un nepieciešamās infrastruktūras nodrošināšanai, kā arī atbalstot inovāciju, kuras rezultātā tiek sekmēta ekonomiski izdevīgu alternatīvo energoresursu izmantošana.

**1.2. ES elektromobilitātes politika un prasības elektromobilitātes atbalstam ES dalībvalstīs.**

Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" tika aicināts novērst transporta nozares atkarību no naftas un tika noteikts mērķis līdz 2050. gadam par 60 % samazināt transporta siltumnīcefekta gāzu emisiju apjomu. Tāpēc Eiropas Komisija uzņēmās izstrādāt ilgtspējīgu alternatīvo degvielu stratēģiju, kā arī attīstīt atbilstošu infrastruktūru.

Eiropas Komisija 2013.gada 25.janvārī nāca klajā ar jaunu priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Šajā direktīvas priekšlikumā ir noteiktas prasības valsts politiskā regulējuma izstrādei attiecībā uz alternatīvo degvielu tirgus attīstību un alternatīvo degvielu infrastruktūras minimuma attīstīšanu, tostarp kopēju tehnisko specifikāciju ieviešanu.

Direktīvas priekšlikuma mērķis ir nodrošināt alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšanu un šīs infrastruktūras kopējo tehnisko specifikāciju ieviešanu Eiropas Savienībā. Vienlaikus priekšlikums identificē iespējamās darbības, lai stimulētu alternatīvo degvielu izmantošanu un nodrošinātu rūpniecības, sabiedrisko sektoru un patērētājus ar skaidru un saskaņotu redzējumu par alternatīvo degvielu tirgus attīstību.

Priekšlikums paredz, ka katrai dalībvalstij jānodrošina minimālais elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu skaits, no kuriem 10% būtu publiski pieejami. Ir jāievieš arī kopējas tehniskās specifikācijas saskarnēm starp uzlādes punktiem un transportlīdzekļiem, kā arī krasta elektroenerģijas nodrošināšanai ūdens transportlīdzekļiem.

**2. Piedāvātais risinājums**

**2.1. Plāna sasniedzamie rezultāti**

Elektromobilitāte skar vienlaikus dažādas jomas: vides aizsardzības un ilgstpējas nodrošināšanu, enerģētiku, uzņēmējdarbību, transportu. Līdz ar to elektromobilitātei ir vērā ņemams potenciāls turpmākajā Latvijas ekonomikas attīstībā. Lai veicinātu elektromobilitātes attīstību, plāns paredz konkrētus atbalsta politikas virzienus attiecībā uz svarīgākajiem tās elementiem: ETL izplatība, uzlādes staciju tīkla izbūve, atbalsts inovatīvu produktu izstrādei, kā arī sabiedrības izglītošana un informācijas pieejamības nodrošināšana par elektromobilitāti.

Balstoties uz Eiropas Savienības kopējo transporta politiku, kas paredz, ka transportam jāpatērē mazāk un tīrāka enerģija, labāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina sava negatīvā ietekme uz vidi, plāna mērķis ir mazināt Latvijas transporta sistēmas atkarību no naftas, uzlabojot tās efektivitāti, nodrošinot mobilitāti, un veicinot inovatīvu tehnoloģiju radīšanu un izmantošanu Latvijas transporta nozarē.

Pēc NAP prioritātēm plānam ir jāsasniedz trīs galvenie rezultāti:

* Latvijas uzņēmumu konkurētspējas palielināšana jaunas transporta jomas radīšanai.
* Latvijas energoneatkarības palielināšana;
* Piesārņojuma un siltumnīcefektu izraisošo gāzu samazināšana;

**2.2. Galvenie elektromobilitātes ieviešanas principi.**

Izstrādājot elektromobilitātes atbalsta politiku tā tiek balstīta uz sekojošiem pamatprincipiem:

* Finansiālā pamatotība:
	+ “Lietotājs maksā” un “Piesārņotājs maksā” principi;
	+ Prioriāte izglītošajām un nefinanšu atbalsta aktivitātēm;
	+ Eiropas Savienības finansējuma izmantošana.
* Progresivitāte:
	+ Prioritāte ir atbalsts vietējo tehnoloģiju un ražojumu izstrādei;
	+ Izveidojamā sistēma tiks balstīta uz pasaules labākajiem piemēriem un jaunākajām tehnoloģijām.
* Sadarbība:
	+ Sabiedrības iesaistīšana (informācijas un izglītošanas pasākumi);
	+ Sadarbība ar uzņēmumiem (elektromobilitātes infrastruktūras izstrādē, tehnoloģiju izstrādē).
* Atvērtība un vienlīdzība:
	+ Latvijas ETL uzlādes infrastruktūra tiks izveidota uz atvērta koda lādēšanas punktu protokola (OCPP) bāzes, lai novērstu atkarību no viena iekārtu ražotāja un piegādātāja;
	+ Atbilstoši alternatīvās degvielas infrastruktūras direktīvas projekta prasībām Latvijas elektromobilitātes sitēmai ir jānodrošina vienlīdzīga attieksme pret visiem industrijas dalībniekiem, nodrošinot, ka ikviens ETL lietotājs var lietot jebkuru uzlādes staciju neatkarīgi no tā, kura operatora klients viņš ir.

**2.3. Elektromobilitātes politikas īstenošana**

Latvijas elektromobilitātes politikas ieviešanā ir paredzēti 4 galvenie darbības virzieni un 38 aktivitātes.

Galvenie darbības virzieni ir:

* Atbalsts zinātnei un inovatīvu produktu izstrādei;
* ETL uzlādes infrastruktūras izveide;
* ETL iegādes stimulēšana;
* Adminstratīvās kapacitātes stiprināšana un informatīvie pasākumi.

Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveide ir viens no svarīgākajiem uzdevumiem, kas jāveic, lai būtu iespējama elektromobilitātes attīstība.

Latvijā ir paredzēts ieviest divu līmeņu uzlādes infrastruktūru:

1. Nacionālā līmeņa infrastruktūru, kas būtu vienota, atvērta tipa ātrās uzlādes infrastruktūra visā Latvijas teritorijā, paredzēts īstenot par ERAF piesaistītajiem līdzekļiem Nacionālo infrastruktūru paredzēts būvēt uz TEN-T ceļiem un Latvijas apdzīvotajās vietās, kur iedzīvotāju skaits pārsniedz 5000 iedzīvotājus.
2. Vietējā līmeņa infrastruktūru, kuras izveidei paredzētas sadarbības programmas ar pašvaldībām uzlādes punktu izvietošanai ielas malās, pašvaldībām piederošās stāvvietās un pie publiskajām ēkām, kā arī sadarbības programmas ar uzņēmējiem infrastruktūras izveidei pie veikaliem, restorāniem u.c.

Pamatuzdevumi Latvijas ETL uzlādes infrastruktūras izveidē ir sekojoši:

* Veikt nacionālā uzlādes staciju tīkla izpēti un uzlādes staciju vietu noteikšanu;
* Veikt nacionālā uzlādes staciju tīkla izbūvi;
* Izveidot ETL uzlādes infrastruktūras tīkla klīringa centru un veikt klīringa centra funkcijas starp Latvijas un citu valstu uzlādes tīkla operatoriem;
* Nodrošināt operatoru vadības sistēmu savietojamību ar Latvijā uzstādāmajiem uzlādes punktiem.

Atbalstu zinātnei un inovatīvo produktu izstrādei elektromobilitātes jomā ir paredzēts organizēt, nodrošinot sadarbību starp Latvijas zinātniskajām un izglītības institūcijām un ražojošajiem uzņēmumiem.

ELT iegādes stimulēšanu ir paredzēts veikt pasākumus, ņemot vērā Latvijas ierobežotās budžeta iespējas, tāpēc ir likts uzsvars aktivitātēm, kurām nav nepieciešami tieši finanšu ieguldījumi:

* Nodokļu atlaides iegādājoties un lietojot ETL;
* Nodokļu politikas maiņa, palielinot tos piesārņojošiem transportlīdzekļiem;
* ETL lietošana publiskā transporta joslās;
* ETL bezmaksas stāvēšana publiskajās stāvvietās;
* ETL bezmaksas lietošanas tiesības maksas zonās vai “tīrajās zonās” (nākotnē).

Tiešais finanšu atbalsts ir paredzēts kā hronoloģiski pēdējā aktivitāte, jo tam ir īstermiņa efekts un, kā to rāda Igaunijas pieredze, tas nav efektīvākais, ja nav īstenoti pārējie pasākumi – it sevišķi, ja nav vispārpieejamas ETL uzlādes infrastruktūras.

**2.4. Elektromobilitātes organizācija**

Par elektromobilitātes jomu Latvijā ir atbildīga Satiksmes ministrija. Tās funkcijās ietilpst:

* Izstrādāt elektromobilitātes politiku;
* Organizēt un koordinēt elektromobilitātes politikas īstenošanu;
* Izstrādāt attiecīgo reglamentējošo tiesību aktu un politikas plānošanas dokumentu projektus;

Izstrādātās Latvijas elektromobilitātes politikas ieviešanai ir paredzēts veidot Elektromobilitātes vadības un koordinācijas institūciju (EVKI). EVKI pienākumos ietilpst:

* Sagatavot un normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā sniegt priekšlikumus reglamentējošo tiesību aktu un politikas plānošanas dokumentu izstrādei, tai skaitā, balstoties uz iegūto pieredzi, iesniegt Satiksmes ministrijai priekšlikumus nepieciešamajām atbalsta programmām;
* Nodrošināt normatīvajos aktos un attiecīgajos politikas plānošanas dokumentos paredzēto pasākumu realizāciju, tai skaitā:
	+ Nodrošināt Latvijas nacionālās uzlādes infrastruktūras izveidošanu;
	+ Sadarboties ar pašvaldībām un komercsabiedrībām infrastruktūras ieviešanā, nodrošinot tehnisko un atbalsta programmatūras bāzi;
	+ Izstrādāt Latvijas elektromobilitātes tehniskos standartus atbilstoši standartu normām un nodrošināt to ieviešanu, lai panāktu visu Latvijas uzstādīto uzlādes sistēmu efektīvu savietojamību vienotā tīklā;
	+ Veikt ETL zaļās enerģijas sertifikātu izmantošanas reģistra uzturēšanu.

Plānā ir izvērtēti trīs pasaules praksē novērotie EVKI darbības modeļi un ieteikts Latvijā īstenot dalīto funkciju modeli, kā vispiemērotāko Latvijas situācijai un atbilstošu Latvijas Republikas esošajam valsts pārvaldes iekārtas likumam.

Dalīto funkciju modelis paredz nodalīt elektromobilitātes ieviešanas funkcijas no atbalsta (grantu izsniegšanas un to kontroles) funkcijām. Šajā modelī, elektromobilitātes atbalsta funkcijas, tai skaitā grantu administrēšanu, varētu veikt esoša vai jaundibināma valsts aģentūra vai pat Satiksmes ministrijas struktūrvienība, bet elektromobilitātes ieviešanas funkcijas – bezpeļņas sabiedriskā organizācija vai valsts kapitālsabiedrība.

Šis modelis Latvijai ir vispiemērotākais, jo valsts institūcijām ir pieredze un resursi atbalsta funkciju (grantu administrēšanas un nozares kontroles) nodrošināšanai, taču nav elektromobilitātes speciālistu. Šādi speciālisti ar pieredzi elektromobilitātes jautājumos ir sabiedriskajās organizācijās (piemēram, Latvijas Energoefektivitātes asociācija, Latvijas zaļais klasteris, Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība), savukārt VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – CSDD) uztur un nodrošina valsts transportlīdzekļu un to vadītāju reģistru (turpmāk – Reģistru), kurā ir informācija par visiem satiksmē esošajiem Latvijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, kas ļautu ātri un viegli nodrošināt ETL uzskaiti, samazinot administrēšanas izmaksas. Tāpat CSDD jau šobrīd nodrošina datu apmaiņa ar citu valstu attiecīgajiem reģistriem. CSDD deleģējot EVKI funkcijas, ļautu samazināt valsts administratīvās funkcijas un izmantot esošo Reģistru ETL uzskaites nodrošināšanai.

**3. Plāna finansējums**

Paredzamais plāna finansējuma kopsavilkums pa mērķa virzieniem ir parādīts sekojošā tabulā:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Elektromobilitātes atbalsta virziens | Finansējums kopā  | Tk.sk Publiskais finansējums | Privātais un pašvaldību līdzfinansējums(2) |
|  ES fondi | Valsts budžets (5) | KPFI (1) |
| (milj. EUR) | (milj. EUR) | (milj. EUR) | (milj. EUR) | (milj. EUR) |
| 1. Inovācija, pētījumi, attīstība | 10.7\* | 7.0(4)\* | 1.7\* | 0.0\* | 2.0\* |
| 2. Administratīvās kapacitātes stiprināšana un informatīvie pasākumi | 0.7 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 |
| 3. ETL uzlādes infrastruktūras izveide | 13.09 | 7.09(3) | 3.2 | 1.7 | 1.1 |
| 4. ETL iegādes stimulēšana | 5.4 | 0.0 | 0.1 | 3.3 | 2.0 |
| KOPĀ | 29.99 | 14.09 | 5.7 | 5.0 | 5.2 |

Tabula 1 „Elektromobilitātes attīstības 2014-2016.gadam plāna” finansējuma sadalījums (milj. EUR)

(1) VARAM administrētais Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta finansēto projektu atklāts konkurss „Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai”

(2) Pašvaldību līdzfinansējums uz brīvprātības principu pamata, ja pašvaldības vēlas, saņemot valsts līdzfinansējumu, uzstādīt ETL uzlādes stacijas vai iegādāties ETL.

(3) ES fondu 2014.-2020.plānošanas periodā atbalsts Eiropas Reģionālās attīstības fonda ietvaros indikatīvi plānots 7.09 milj. euro apmērā, atbalstot elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras un to vadības operatoru centra izveidi.

(4) ERAF finansējums Kompetenču centru programmas turpinājumam atbilstoši nākamajā ES struktūrfondu plānošanas periodā (2014.-2020.) izstrādātajiem noteikumiem. Uzņēmumi atbalsta saņemšanai varēs pretendēt vispārējā konkursa kārtībā EM aktivitāšu programmās atbilstoši nākamajā ES struktūrfondu plānošanas periodā (2014.-2020.) izstrādātajiem noteikumiem.

 (5) 2014. gadā nav nepieciešami papildus izdevumi no valsts budžeta. Jautājums par papildu līdzekļu piešķiršanu no valsts budžeta elektromobilitātes atbalsta politikas ieviešanas rīcības virzienu pasākumu nodrošināšanai 2015.gadā un turpmākajos gados lemjams Ministru kabinetā likumprojekta „Par valsts budžetu 2015.gadam” un likumprojekta „Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2015., 2016. un 2017.gadam” sagatavošanas un izskatīšanas procesā kopā ar visu ministriju un centrālo valsts iestāžu priekšlikumiem jaunajām politikas iniciatīvām atbilstoši attiecīgā gada valsts budžeta finansiālajām iespējām.

\* Rādījums ir indikatīvs.

Satiksmes ministrs A.Matīss

03.02.2014. 11:34

1994

A.Lubāns 67028300,

 andris.lubans@sam.gov.lv

VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"

J.Liepiņš 67025708

janis.liepins@csdd.gov.lv

1. Eiropas Komisijas Inovāciju ziņojums Innovation Union Scoreboard 2013 http://www.proinno-europe.eu/metrics [↑](#footnote-ref-1)
2. Eurostat: Energy transport and Environment Indicators 2012.edition ISSN 1725-4566 [↑](#footnote-ref-2)
3. NAP 2020 [198] [↑](#footnote-ref-3)
4. LR Centrālā statistikas pārvalde www.csb.lv [↑](#footnote-ref-4)