Konceptuāls ziņojums

“Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā”

Ekonomikas ministrija
2017.gada maijā

**SATURS**

[Kopsavilkums 4](#_Toc479031430)

[1. Pašreizējā situācija un konstatētās problēmas 7](#_Toc479031431)

[1.1. Latvijas virzība AER 10% mērķa sasniegšanā 7](#_Toc479031432)

[1.2. Biodegvielas ilgtspēja un ILUC direktīvas pārņemšana 8](#_Toc479031433)

[1.3. Moderno biodegvielu mērķis 9](#_Toc479031434)

[1.4. Obligātā biodegvielas piejaukuma periods dīzeļdegvielai 10](#_Toc479031435)

[1.5. Biodīzeļdegvielas definīcijas paplašināšana 10](#_Toc479031436)

[1.6. Samazinātas akcīzes nodokļa likmes 11](#_Toc479031437)

[1.7. ES struktūrfondu un nacionālā finansējuma devums AER 10 % mērķa sasniegšanā 14](#_Toc479031438)

[1.8. Bāzes scenārijs 15](#_Toc479031439)

[2. Piedāvātie risinājumi 16](#_Toc479031440)

[2.1. Normatīvās bāzes sakārtošana (bāzes scenārijs) 17](#_Toc479031441)

[2.2. Izmaiņas esošajā obligātā piejaukuma mehānismā 18](#_Toc479031442)

[2.3. Obligātā pienākuma mehānisma ieviešana 22](#_Toc479031443)

[2.4. Risinājumu ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem 23](#_Toc479031444)

[3. Secinājumi 24](#_Toc479031445)

**IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI**

|  |  |
| --- | --- |
| AER | Atjaunojamie energoresursi |
| CSP | Centrālā statistikas pārvalde |
| EK | Eiropas Komisija |
| ERAF | Eiropas Reģionālās Attīstības Fonds |
| ES | Eiropas Savienība |
| ETBE | Etil tert butil ēters – biodegvielas veids, jaucams ar benzīnu. |
| ETL | Elektrotransportlīdzeklis |
| FAME | Taukskābju metilesteris |
| HVO | Hidrogenētā augu eļļa |
| ILUC | Netiešā zemes lietojuma pārveide (*no angļu val.* Indirect Land Use Change), kad mežu zemes un mitrājus pārveido par plantācijām enerģijas kultūru audzēšanai, tādejādi veicinot klimata pārmaiņas. |
| KF | Kohēzijas fonds |
| KPFI | Klimata pārmaiņu finanšu instruments |
| LESD | Līgums par Eiropas Savienības darbību  |
| MK | Ministru kabinets |
| VID | Valsts ieņēmumu dienests |
| **Direktīvas** |  |
| ILUC Direktīva | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 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 |
| Direktīva 2015/652 | Padomes 2015. gada 20. aprīļa Direktīva 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 |
| Direktīva 2009/30/EK | 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  |
| AER Direktīva | 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 |
| Degvielas kvalitātes direktīva | Eiropas Parlamenta un Padomes 1998.gada 13.oktobra Direktīva 98/70/EK kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/12/EEK |
| **Ministru kabineta noteikumi** |
| Noteikumi Nr.545 | Ministru kabineta 2011. gada 20. jūlija noteikumi Nr. 545 ,,Noteikumi par biodegvielu un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību’’ |
| Noteikumi Nr.772 | Ministru kabineta 2005. gada 18. oktobra noteikumi Nr. 772 ,,Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību Latvijā’’ |
| Noteikumi Nr.332 | Ministru kabineta 2000. gada 26. septembra noteikumi Nr. 332 ,,Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu’’ |

# **Kopsavilkums**

Latvija ES likumdošanas ietvaros ir apņēmusies izpildīt saistošu pienākumu nodrošināt, ka no atjaunojamajiem energoresursiem (turpmāk – AER) saražotas enerģijas īpatsvars transportā 2020. gadā ir vismaz 10 % no enerģijas galapatēriņa transporta sektorā (turpmāk – AER 10 % mērķis).

Šī mērķa sasniegšanai Latvijā no 2009. gada 1. oktobra ir ieviesta prasība nodrošināt obligātu 5 % biodegvielas piejaukumu fosilajai degvielai. Kopš šīs prasības ieviešanas, ir būtiski mainīts ES redzējums par ilgtspējīgu biodegvielu attīstību un attiecīgi precizēta ir ES likumdošana, ir konstatēti būtiski trūkumi Latvijā esošās prasības efektīvā piemērošanā, kā arī nav ieviesti papildus pasākumi, kas nodrošinātu noteiktā mērķa sasniegšanu.

Pirmkārt, līdz ar biodegvielas sākotnēji straujo attīstību, ES līmenī arvien lielāka uzmanība tiek veltīta tam, lai biodegviela būtu ilgtspējīga. No AER saražotas enerģijas īpatsvars transportā pēdējos gados būtiski nav mainījies un 2015. gadā sasniedza 3,92 %. Taču, ņemot vērā, ka netiek veikta biodegvielas atbilstības ilgtspējas kritērijiem pārbaude, Latvijā šobrīd izmantoto biodegvielu **nevar ieskaitīt AER 10 % mērķī un** **ir nepieciešams papildināt normatīvo regulējumu ar papildu prasībām piejaukto biodegvielu ilgtspējai**. Šo prasību ieviešana nodrošinās atbilstību 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 (turpmāk – Degvielas kvalitātes direktīva) 5.panta un 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 (turpmāk – AER Direktīva) 17. panta prasībām.

Vienlaikus **līdz 2017. gada 10. septembrim Latvijai ir jāpārņem** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 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 – ILUC Direktīva) **prasības, kuras nosaka papildu prasības biodegvielu ilgtspējai un AER 10 % mērķa sasniegšanai**. Viena no ILUC direktīvas prasībām ir **līdz 2017. gada 6. aprīlim noteikt apakšmērķi t.s. modernajām biodegvielām** (*advanced biofuels*), kurām ir būtiski mazāki ilgtspējas riski. Šādu virzību uzsver arī 2016. gada jūlijā publicētā Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija (*A European Strategy for Low-Emission Mobility*), kurā norādīts, ka pakāpeniski ir jāatsakās no pirmās paaudzes biodegvielas un tās vietā jāizmanto modernās biodegvielas. Ekonomikas ministrijas ieskatā moderno biodegvielu mērķa vērtība Latvijai 2020. gadā būtu jānosaka mazāka kā atsauces vērtība – 0,1 % līmenī.

Latvijā biodegvielai un biodegvielas un fosilās degvielas maisījumiem ar biodegvielas saturu augstā koncentrācijā (E85 un B100) tiek piemērotas samazinātas akcīzes nodokļa likmes. No 2014. gada 1. janvāra samazināto akcīzes likmju piemērošana biodegvielai un biodegvielas un fosilās degvielas maisījumiem ar augstu biodegvielas koncentrāciju nav saskaņota ar Eiropas Komisiju (turpmāk – EK). Lai saņemtu EK saskaņojumu ir jānodrošina atbalsta saderība ar Eiropas Savienības (turpmāk – ES) iekšējā tirgus prasībām atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD) 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam un EK paziņojumam „Pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai 2014. - 2020. gadam” (2014/C 200/01).

Otrkārt, Latvijā noteiktais biodegvielas obligātais piejaukums pieļauj izņēmumu attiecībā uz dīzeļdegvielu, ko izmanto arktiskos un bargos ziemas apstākļos. Taču šobrīd netiek ierobežots arktiskās dīzeļdegvielas tirdzniecības periods. Pie šāda regulējuma degvielas tirgotāji vasaras periodā turpina tirgot arktisko dīzeļdegvielu. Šī situācija ir pretrunā ar esošā tiesiskā ietvara mērķi paaugstināt no AER saražotas enerģijas īpatsvaru transportā un rada situāciju, kurā Latvijā faktiskais patērētās biodegvielas apjoms samazinās. Līdz ar to ir **nepieciešams definēt periodu, kurā dīzeļdegvielu drīkst tirgot tikai ar biodegvielas piejaukumu.** Ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt pēc iespējas ātrāku situācijas risinājumu un skaidrību biodegvielas ražotājiem un degvielas tirgotājiem, grozījumi Noteikumos Nr. 332 un Noteikumos Nr.772 jāveic bez kavēšanās.

Latvija 2014. gada 29. septembrī ir saņēmusi EK informācijas pieprasījumu EU Pilot lietā 6948/14/ENER par dažu biodegvielu, tostarp hidrogenētas augu eļļas (turpmāk – HVO), izslēgšanu no Latvijas biodegvielu tirgus un no nacionālā biodegvielas mandāta un no to biodegvielu kategorijas, kam piemērojama samazināta akcīzes nodokļa likme. Šobrīd spēkā esošais normatīvais regulējums biodegvielu jomā neatbilst LESD 34. un 110. pantam, proti, tas paredz, ka dīzeļdegvielai var pievienot vienīgi no rapšu sēklu eļļas iegūtu biodīzeļdegvielu. Līdz ar to pastāv risks, ka Latvija tiks iesūdzēta tiesā par diskriminējošu tiesisko regulējumu. Lai nodrošinātu, ka EK slēdz ierosināto EU Pilot lietu Nr. 6948/14/ENER, **nepieciešams papildināt normatīvo regulējumu, kas atzītu arī cita veida biodegvielas**.

Treškārt, vienlaikus ar visu augstākminēto problēmu atrisināšanu nepieciešams nodrošināt AER 10 % mērķa izpildi. Bāzes scenārija aprēķini, kuros ņemta vērā transportā patērētā elektroenerģija un biodegviela, pierāda, ka 2020. gadā bez papildus pasākumiem no AER iegūtas enerģijas patēriņš Latvijas transporta sektora galapatēriņā nebūs pietiekams, lai izpildītu Latvijai ar AER Direktīvu uzliktās saistības. Līdz ar to, lai nodrošinātu AER 10 % mērķa sasniegšanu, nepieciešams lemt par papildu pasākumu ieviešanu, ar kuriem iespējams palielināt no AER saražotas enerģijas īpatsvaru transportā. Ziņojumā konstatēts, ka šobrīd pieejamo iespējamo pasākumu loks, kas ļautu sasniegt 2020.gada AER 10% mērķi ir ierobežots un tieši atkarīgs no papildus pieejamā finansējuma. Piemēram, atbalsts elektromobīļu iegādei vidējā līdz ilgtermiņā var dot pienesumu transporta sektora dekarbonizācijā un palielināt no AER iegūtās enerģijas daļu transporta galapatēriņā, taču bez ievērojamām dotācijām no valsts budžeta, šāds risinājums uz AER 10% mērķi līdz 2020.gadam atstāj ļoti nebūtisku ietekmi. Līdzīgi ir ar biometānu, kuru var izmantot kā degvielu transportlīdzekļos, jo, lai to ražotu un izmantotu Latvijā būtu nepieciešams piešķirt publisko finansējumu ne vien biogāzes ražotājiem, iekārtu uzstādīšanai ar kurām iespējams biogāzi attīrīt līdz biometāna kvalitātei, bet arī degvielas tirgotājiem, staciju aprīkošanai ar CNG uzpildes iekārtām un veikt papildus pasākumus, lai patērētājam šāds degvielas veids būtu pievilcīgs.

Ziņojumā konstatēts, ka galvenais pasākumu loks, kas ļautu sasniegt 10 % AER mērķi 2020.gadā ir balstāms uz augstāku biodegvielas patēriņu – tam ir pieejama gan nepieciešamā uzpildes infrastruktūra, gan piemērots autotransports. Ņemot vērā, ka jau šobrīd biodegvielas patēriņš galvenokārt tiek veicināts ar obligātā piejaukuma prasību fosilai degvielai, kā viens no iespējamajiem papildu pasākumiem ir izmaiņas šajā mehānismā, palielinot biodegvielas piejaukuma daļu (tilpumprocentus). Ievērojot ES standartu nosacījumus, kuri attiecās uz benzīnu un dīzeļdegvielu un nosakot maksimāli iespējamu biodegvielas piejaukuma daļu fosilajā degvielā, netiek nodrošināta AER 10 % mērķa sasniegšana, nodrošinot, ka 7,98 % no enerģijas galapatēriņa transporta sektorā veido AER, tādējādi radot 27,01 milj. EUR papildu izmaksas galapatērētājiem. Līdz ar to būtu nepieciešams ieviest ar obligāto piejaukumu nesaistītus papildu pasākumus, kas radītu papildu izmaksas no valsts un/vai pašvaldību budžeta, vai maksāt sodu par mērķa nesasniegšanu.

Kā otrs iespējamais scenārijs tiek piedāvāta obligāta pienākuma noteikšana degvielas tirgotājiem nodrošināt noteiktu no AER saražotas enerģijas daļu to realizētajā degvielā. Obligātā pienākuma mehānisma gadījumā degvielas tirgotājiem ir lielākas iespējas izvēlēties kādā sajaukuma proporcijā realizēt degvielu. Tādējādi ar plašāku tirgus apstākļiem atbilstošu degvielas produktu piedāvājumu ir iespējams sasniegt AER 10 % mērķi, vienlaikus ļaujot veikt izmaksu ziņā efektīvākā risinājuma izvēli pašiem tirgotājiem un samazinot iespējamās papildu izmaksas galapatērētājiem, ievērojot dubultās uzskaites privilēģijas modernajām biodegvielām. Pie tam, lai mazinātu risku nesasniegt AER 10 % mērķi, **nav nepieciešams atteikties no šobrīd spēkā esošajām minimālā biodegvielas obligātā piejaukuma prasībām**, ieskaitot šo apjomu obligātā pienākuma izpildē, taču tās būtu jānosaka pēc enerģētiskās vērtības. Līdz ar to šāda papildu mehānisma ieviešana ir optimāls risinājums, ieviešot papildu prasības degvielas tirgotājiem 2019. gadā samazinātā apjomā un 2020. gadā pilnā apjomā. Provizoriski, lai sasniegtu AER 10 % mērķi obligātā pienākuma apjoms visiem degvielas tirgotājiem 2020.gadā būtu nosakāms 8,5 % apjomā (pēc enerģētiskās vērtības). Aprēķini liecina, ka, izmantojot biodegvielu ar dubulto uzskaiti, galapatērētājam tiktu radītas papildu izmaksas 19,35–­28,5 milj. EUR apmērā atkarībā no izmantotās biodegvielas tirgus cenas.

# **Pašreizējā situācija un konstatētās problēmas**

## **Latvijas virzība AER 10% mērķa sasniegšanā**

Saskaņā ar AER Direktīvas 3. panta ceturto punktu un Latvijas nacionālās reformu programmas „ES 2020” stratēģijas īstenošanai 3.7. apakšpunktu jānodrošina AER 10 % mērķa sasniegšanu transportā. Šī mērķa sasniegšanai ES dalībvalstīs lielākoties tiek izmantotas biodegvielas, kā arī no AER saražota elektroenerģija.

No AER saražotas enerģijas īpatsvars transportā 2015. gadā, salīdzinot ar 2014. gadu, pieaudzis par 0,72 procentpunktiem - no 3,2 % līdz 3,92 %. Biodegvielas īpatsvars enerģijas galapatēriņā transportā 2015.gadā veidoja 2,32 %, savukārt elektroenerģijas – 1,6%. Šis pieaugums izskaidrojums ar izmaiņām aprēķina metodikā, kuras paredz ILUC Direktīva. Ar jauno metodiku tiek piemēroti reizinātāji dzelzceļā un autotransportā patērētajai elektroenerģijai (*skat. 1.2. apakšnodaļu*).

Dati par biodegvielas ražošanu, importu, eksportu un patēriņu Latvijā apkopoti 1. pielikumā. 2014.gadā, salīdzinot ar 2013.gadu, bioetanols nav ražots, savukārt 2015.gadā bioetanola ražošana ir atsākta vienā no SIA ,,Jaunpagasts Plus’’ ražotnēm, kurā bioetanola ražošanā tiek izmantoti kvieši.

Biodīzeļdegvielu Latvijā ražo divi uzņēmumi SIA „Bio–Venta” (ražošanas jauda – 100 tūkst. tonnas gadā) un LPKS „LATRAPS”. Šajos uzņēmumos kā biodīzeļdegvielas ražošanas galvenā izejviela tiek izmantota no rapša sēklām iegūta eļļa. Daļu rapša eļļas ražotāji saražo paši, bet pārējo importē gan no ES dalībvalstīm, gan ārpus ES. Laika periodā no 2012. līdz 2014.gadam importētās rapša eļļas īpatsvars no valstīm (*skat. 1. pielikumu*), kuras nav ES, bija 80 %, savukārt 70 % rapšu sēklu tika iepirktas Latvijā.

Latvijā no 2009. gada 1. oktobra ir ieviests obligātais 5 % biodegvielas piejaukums fosilajai degvielai. Saskaņā ar Noteikumiem Nr. 332 un Noteikumiem Nr. 772 95. markas benzīnu atļauts realizēt tikai ar bioetanola saturu 4,5–5 tilpumprocenti no kopējā benzīna tilpuma, taču šī prasība nav attiecināma uz benzīnu, kuru izmanto aviācijas transporta dzinējos, un 98. markas benzīnu. Dīzeļdegvielu atļauts realizēt tikai ar biodīzeļdegvielas, kas iegūta no rapšu sēklu eļļas, saturu 4,5-5 tilpumprocenti no kopējā galaprodukta daudzuma. Šī prasība nav attiecināma uz dīzeļdegvielu, kuru izmanto arktiskos un bargos ziemas apstākļos, jūras transporta flotes kuģu dzinējos un aviācijas transporta dzinējos. Saskaņā ar aptuveniem Ekonomikas ministrijas aprēķiniem papildus izmaksas, kas rodas no obligātā biodegvielas piejaukuma, patērētājam ir aptuveni 9,83 milj.euro gadā.

Pieejamā informācija par naftas produktu realizāciju Latvijā liecina, ka tīra biodegviela un fosilās degvielas un biodegvielas maisījumi ar paaugstinātu biodegvielu saturu (B100 un E85) autotransportā tiek patērēta nelielos daudzumos. Tam par iemeslu ir nelielais Latvijā reģistrēto autotransportlīdzekļu, kuri var izmantot iepriekš minētos degvielas veidus, skaits, kā arī nelielais šo degvielas uzpildes staciju skaits. Ceļu satiksmes drošības direkcijas rīcībā nav informācija par Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu, kuros var izmantot B100 vai E85 degvielu, skaitu, jo tā kā šādos transportlīdzekļos iespējams lietot arī fosilo degvielu, reģistrācijas apliecībā kā degviela tiek norādīts benzīns vai dīzeļdegviela. Līdz ar to šādu transportlīdzekļu skaits šobrīd nav zināms. 2014. gadā Latvijā E85 degvielu bija iespējams iegādāties 4 degvielas uzpildes stacijās, no kurām tikai viena atrodas ārpus Rīgas (Brocēnu novadā), bet biodīzeļdegvielu B100 divās degvielas uzpildes stacijās Jelgavā un Ventspilī (katrā pa vienai).

## **Biodegvielas ilgtspēja un ILUC direktīvas pārņemšana**

AER Direktīvā biodegvielām ir definēti ilgtspējas kritēriji, lai nodrošinātu, ka biodegvielas un bioloģisko šķidro kurināmo izmantošana garantē SEG emisiju samazinājumu un aizsargā bioloģisko daudzveidību. Šie ilgtspējas kritēriji ir jāņem vērā, lai varētu ieskaitīt patērēto biodegvielu vai bioloģisko šķidro kurināmo AER 10 % mērķī, kā arī nodrošinot Degvielas kvalitātes direktīvas mērķu sasniegšanu. Šie kritēriji nacionālajā likumdošanā ir noteikti Noteikumos Nr. 545. Viens no uzskatāmākajiem ilgtspējas kritērijiem ir SEG samazināšanas potenciāls, kuram saskaņā ar Noteikumu Nr. 545 10.punktu no 2017.gada 1.janvāra ir jābūt vismaz 50 %. No 2018.gada 1.janvāra SEG ietaupījumam ir jābūt vismaz 60 % biodegvielām un bioloģiskajiem šķidrajiem kurināmajiem, kas ražoti iekārtās, kuras uzsākušas ražošanu 2017.gada 1.janvārī vai vēlāk, taču ILUC direktīva paredz, ka šis nosacījums attiecās uz ražošanas iekārtām, kuras uzsākušas ekspluatāciju pēc 2015.gada 5.oktobra, savukārt attiecībā uz iekārtām, kuras atradās ekspluatācijā 2015.gada 5.oktobrī vai pirms minētās dienas, SEG ietaupījums, kuru jāpanāk attiecībā uz bioloģiskajiem šķidrajiem kurināmajiem un biodegvielām, ir 35% līdz 2017.gada 31.decembrim un vismaz 50 % no 2018.gada 1.janvāra. Saskaņā ar Noteikumu Nr.545 12.punktu biodegvielas un bioloģiskie šķidrie kurināmie, kas tiek ražoti Latvijā vai tiek ievesti patēriņam Latvijas Republikā no Eiropas Savienības dalībvalstīm vai importēti no trešajām valstīm, tiek uzskatīti par atbilstošiem ilgtspējības kritērijiem, ja šī atbilstība ir apliecināta:

* divpusēja vai daudzpusēja līguma ietvaros, ko Eiropas Savienība ir noslēgusi ar trešo valsti un kurā ir ietverti nosacījumi par biodegvielu un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspējības kritērijiem;
* brīvprātīgās shēmas ietvaros, kuru ir apstiprinājusi Eiropas Komisija;
* nacionālās sertificēšanas sistēmas ietvaros;
* Latvijas nacionālās sertificēšanas shēmas ietvaros.

Ar citiem ilgtspējas kritērijiem var iepazīties Noteikumu Nr.545 5., 6., 7., 8. un 9.punktā.

Neskatoties uz to, ka ilgtspējas kritēriji ir izvirzīti, šobrīd Latvijā nav noteikts pienākums biodegvielas piejaukumam izmantot ilgtspējas kritērijiem atbilstošas biodegvielas un, ka samazinātās akcīzes likmes piemērojamas tikai ilgtspējas kritērijiem atbilstošām biodegvielām. Līdz ar to, lai šo Latvijā faktiski patērēto degvielu varētu ieskaitīt AER 10 % mērķī, nepieciešams papildināt normatīvo regulējumu ar papildu prasībām piejaukto biodegvielu ilgtspējai. Šādas prasības būtu jāietver likumā par no atjaunojamajiem energoresursiem ražotām degvielām, transportā izmantojamo elektroenerģiju un bioloģisko šķidro kurināmo un tam pakārtotajos normatīvajos aktos.

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. Tāpēc tā saucamās 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 %). Latvijas apstākļos, raugoties no klimata viedokļa, transporta sektorā vispiemērotākie risinājumi ir saistīti ar t.s. moderno biodegvielu, piemēram, biometāna vai ūdeņraža izmantošanu.

Nolūkā novērst šo nevēlamo efektu, ILUC Direktīva nosaka, ka AER 10 % mērķa sasniegšanai tikai 7 procentpunktus var sasniegt ar biodegvielām, kas ražotas no pārtikas un barības tirgus pieprasījuma apmierināšanai izmantojamā zemē audzētiem kultūraugiem. Vienlaikus ILUC Direktīva nosaka, ka, aprēķinot elektroenerģijas daudzumu, ko patērē elektrificēts dzelzceļa transports, uzskata, ka tas 2,5 reizes pārsniedz no AER saražotās elektroenerģijas daudzumu, savukārt, aprēķinot elektroenerģijas daudzumu, ko patērē ETL, uzskata, ka šis patēriņš 5 reizes pārsniedz no AER ražotās elektroenerģijas daudzumu.

ILUC Direktīvas prasības Latvijai ir jāpārņem savos normatīvajos aktos līdz 2017. gada 10. septembrim.

## **Moderno biodegvielu mērķis**

ILUC direktīva nosaka, ka valstīm ir jāatbalsta t.s. moderno biodegvielu (*advanced biofuels*) izmantošana. Tās ir biodegvielas, kas ražotas no šī ziņojuma 2. pielikuma A daļā uzskaitītajām izejvielām. Šim nolūkam katrai ES dalībvalstij līdz 2017. gada 6. aprīlim jānosaka minimālais šādas biodegvielas izmantošanas mērķis, ko tā cenšas sasniegt un kura atsauces vērtība ir 0,5 procentpunkti no AER saražotās enerģijas transporta gala patēriņā 2020. gadā. Taču dalībvalstis var noteikt valsts mērķi, kas ir zemāks, pamatojoties uz vienu vai vairākiem šādiem iemesliem:

* objektīvi faktori, piemēram, ierobežotas iespējas otrās paaudzes biodegvielu ilgtspējīgai ražošanai, vai šādu biodegvielu ierobežota pieejamība tirgū par izmaksu ziņā pieņemamu cenu;
* konkrētās tehniskās vai klimatiskās īpatnības transporta degvielas tirgū valstī, piemēram, autotransporta parka sastāvs un stāvoklis (t.i. vecums un dzinēju klases);
* valsts politika, piešķirot proporcionālus finanšu resursus, lai stimulētu energoefektivitāti un tādas elektroenerģijas izmantojumu transportā, kas iegūta no atjaunojamiem enerģijas avotiem.

Šo biodegvielu devumu AER 10 % mērķa sasniegšanā skaita kā divkāršu, līdzīgi kā biodegvielām, kas iegūtas izmantojot 2. pielikuma B daļā norādītās izejvielas, taču būtiski ir piebilst, ka 2. pielikuma B daļā norādītās izejvielas, piemēram, lietota cepamā eļļa nevar tikt izmantotas moderno biodegvielu mērķa izpildei un, ka dubultā uzskaite neattiecas uz moderno biodegvielu mērķa sasniegšanu, bet tikai uz AER 10 % mērķi.

Saskaņā ar Ekonomikas ministrijas veiktajiem aprēķiniem, lai nodrošinātu 0,5 % moderno biodegvielu īpatsvaru enerģijas transporta gala patēriņā, moderno biodegvielu patēriņam 2020. gadā būtu jābūt aptuveni 4,65 ktoe jeb piemēram 5,9 milj. litru HVO (*kas pilnībā ražota no 2.pielikuma A daļā uzskaitītajām izejvielām*).

Par vienu no modernajām biodegvielām ar augstu potenciālu var uzskatīt līdz dabasgāzes kvalitātei attīrītu biogāzi jeb biometānu. Biometāns nākotnē varētu būt nozīmīgs dabasgāzes aizvietotājs vai izmantots kā degviela transportlīdzekļos, kuri ir veidoti, lai darbotos ar saspiesto vai sašķidrināto dabasgāzi. Taču biometāna cena nav konkurētspējīga ar dabasgāzes cenu, tādēļ tā ražošanai un piegādei ir nepieciešams atbalsts. Biometāns var tikt izmantots arī kā degviela transportlīdzekļos, kuri ir veidoti, lai darbotos ar saspiesto vai sašķidrināto dabasgāzi. Biometāns kā degviela tiek izmantots Zviedrijā, Francijā, Vācijā, Šveicē u.c. Latvijā gandrīz visas biogāzes stacijas saņem atbalstu obligātā iepirkuma ietvaros par saražoto elektroenerģiju, un pirmā šāda stacija atbalstu beidz saņemt tikai 2022. gadā. Lai iegūtu biometānu, biogāzes stacijas būtu nepieciešams aprīkot ar biogāzes attīrīšanas un biometāna saspiešanas vai sašķidrināšanas iekārtām, kas prasa ievērojamus kapitālieguldījumus, papildus izmaksas rodas arī degvielas staciju aprīkošanai ar biometāna uzpildes iekārtām, tāpēc biogāzes attīrīšana līdz biometāna kvalitātei var tikt aplūkota kā iespējamais risinājums pēc 2020. gada.

Ekonomikas ministrijas ieskatā moderno biodegvielu mērķa vērtība Latvijai 2020. gadā būtu jānosaka mazāka kā atsauces vērtība – 0,1 % līmenī, jo Latvijā šādas biodegvielas netiek un visticamākais netiks ražotas līdz 2020.gadam. Moderno biodegvielu mērķa prasība tiks iekļauta likumdošanā kopā ar obligātā pienākuma prasību degvielas tirgotājiem, paredzot, ka daļa no obligātā pienākuma jāizpilda ar šāda veida biodegvielām.

## **Obligātā biodegvielas piejaukuma periods dīzeļdegvielai**

Šobrīd spēkā esošais regulējums pieļauj obligātā biodegvielas piejaukuma izņēmumu attiecībā uz dīzeļdegvielu, ko izmanto arktiskos un bargos ziemas apstākļos, taču vienlaikus neierobežo arktiskās dīzeļdegvielas tirdzniecības periodu. Pie šāda regulējuma degvielas tirgotāji vasaras periodā turpina tirgot arktisko dīzeļdegvielu, kurai biodegviela nav jāpievieno. Turklāt, līdzīgi kā biodegvielas piejaukuma gadījumā, arī arktiskās piedevas pievienošana palielina dīzeļdegvielas cenu.

Šī situācija ir pretrunā ar esošā tiesiskā ietvara mērķi paaugstināt no AER saražotas enerģijas īpatsvaru transportā un rada situāciju, kurā Latvijā faktiskais patērētās biodegvielas apjoms samazinās. Līdz ar to Noteikumos Nr. 332 ir nepieciešams skaidri definēt periodu, kurā tiek tirgota dīzeļdegviela ar biodegvielas piejaukumu. Noteikumos Nr. 332 ir minēts, ka ziemas periods ir no 1.novembra līdz 31.martam, līdz ar to Ekonomikas ministrijas ieskatā būtu jānosaka, ka periodā no 1. aprīļa līdz 31. oktobrim dīzeļdegvielu drīkst tirgot tikai, ja tai pievienota biodegviela. Taču, ņemot vērā, ka sajaucot dīzeļdegvielu ar FAME pastāv riski, kas varētu rasties ar ziemas apstākļos izmantojamās dīzeļdegvielas gala kvalitātes prasību atbilstību, lai nodrošinātu drošu dīzeļdzinēju darbību ziemas periodā, veicot izmaiņas Noteikumos Nr. 332, ir jāizvērtē, vai nav nepieciešams ziemas periodu pagarināt un noteikt pārejas periodu, kurā degvielas tirgotājiem būtu atļauts sajaukt arktiskās dīzeļdegvielas atlikumus ar dīzeļdegvielu, kas paredzēta tirdzniecībai vasaras periodā (ar biodegvielas piejaukumu). Turklāt ir lietderīgāk, ja šāda prasība attiektos nevis uz mazumtirgotājiem, bet uz apstiprinātiem noliktavas turētājiem, kuri dīzeļdegvielu izved (nodod patēriņam) no akcīzes preču noliktavas (izņemot pārvietošanu atliktajā nodokļu maksāšanas režīmā), uz komersantiem, kuri saņēmuši speciālo atļauju (licenci) degvielas vairumtirdzniecībai un izved dīzeļdegvielu no vairumtirdzniecības noliktavas un uz reģistrētiem saņēmējiem, kuri realizē vai patērē dīzeļdegvielu Latvijas Republikā.

Turklāt, ņemot vērā, ka Noteikumu Nr.772 2.punktā definēts, kādas iekšdedzes dzinējos izmantojamas biodegvielas un biodegvielas sajaukumus ar fosilo degvielu Latvijā atļauts realizēt, šo punktu būtu nepieciešams precizēt atbilstoši iepriekšminētajām nepieciešamajām izmaiņām Noteikumos Nr.332. Ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt pēc iespējas ātrāku situācijas risinājumu un skaidrību biodegvielas ražotājiem un degvielas tirgotājiem, grozījumi Noteikumos Nr. 332 un Noteikumos Nr. 772 jāveic bez kavēšanās.

## **Biodīzeļdegvielas definīcijas paplašināšana**

Latvija 2014. gada 29. septembrī no EK ir saņēmusi informācijas pieprasījumu EU Pilot lietā 6948/14/ENER par HVO izslēgšanu no Latvijas biodegvielu tirgus un no nacionālā biodegvielas mandāta. Spēkā esošais Biodegvielas likums definē biodīzeļdegvielu kā metilesteri vai etilesteri, kas iegūts no tīras augu eļļas vai dzīvnieku taukiem, savukārt Noteikumi Nr. 332 un Noteikumi Nr. 772 nosaka, ka dīzeļdegvielai var pievienot vienīgi no rapšu sēklu eļļas iegūtu biodīzeļdegvielu. Šāds regulējums neizslēdz risku Latvijai tikt iesūdzētai tiesā par diskriminējošu tiesisko regulējumu.

HVO ir biodegviela, ko iegūst gan no augu eļļām (palmu, sojas, u.c.), gan pārtikas rūpniecības dzīvnieku tauku atlikumiem un lietotas cepamās eļļas. Šo biodegvielu veido ogļūdeņraži un tās sastāvs atbilst fosilās dīzeļdegvielas ķīmiskajam sastāvam. Salīdzinājumā ar taukskābju metilestera (turpmāk – FAME) biodīzeļdegvielu, kas maisījumā ar fosilo dīzeļdegvielu izmantojama līdz 7 % no apjoma, HVO, neietekmējot dzinēju veiktspēju, var izmantot, ievērojami augstākās koncentrācijās.

SIA ,,Neste Latvia” 2016. gada aprīlī ir uzsākusi dīzeļdegvielas *Pro Diesel* tirdzniecību, kuras saturā, kā to norāda tirgotājs, ir līdz 30 % HVO. Taču pašlaik VID, kas veic degvielas tirgus uzraudzības funkciju, nav iespēju noteikt HVO īpatsvaru degvielā.

VID, veicot padziļinātu izpēti par HVO aprites uzraudzībai nepieciešamo testēšanas iekārtu iegādi, ir sniedzis informāciju par papildu nepieciešamo finansējumu, tas ir, pirmajā ieviešanas gadā 152 000 *euro* un ik gadu turpmāk 2000 *euro* (skat. 1. tab.).

*1.tabula*

**Papildu nepieciešamais finansējums VID biodīzeļdegvielas, kuras ražošanā tiek izmantota hidrogenēta augu eļļa, aprites uzraudzībai**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Izdevumu pozīcijas**  | **Pirmajā ieviešanas gadā, *euro*** | **Turpmāk ik gadu, *euro*** |
| ***Izdevumi kopā*** | **152 000** | **2 000** |
| ***Speciālās iekārtas iegāde un uzturēšana, tostarp*** | **152 000** | **2 000** |
| Preces un pakalpojumi (Speciālās iekārtas uzturēšana) | 2 000 | 2 000 |
| Pamatkapitāla veidošana (Speciālās iekārtas iegāde) | 150 000 | 0 |

*Avots: VID.*

Ekonomikas ministrijai ir pieejama informācija, ka gadījumā, ja šādas analīzes tiek veiktas kā ārpakalpojums, izmaksas par HVO parauga testēšanu, iekļaujot izmaksas par parauga nogādāšanu uz laboratoriju Francijā, būtu aptuveni 1000 *euro*. Tomēr nevajadzētu izslēgt iespēju, ka citas laboratorijas spēj nodrošināt paraugu testēšanu par zemāku cenu.

Dīzeļdegvielas, kam pievienota hidrogenēta augu eļļa, uzraudzību varētu veikt, balstoties uz iesniegto atbilstības sertifikātu, ko izsniegusi institūcija, kas akreditēta Nacionālajā akreditācijas institūcijā saskaņā ar normatīvajiem aktiem par atbilstības novērtēšanas institūciju novērtēšanu, akreditāciju un uzraudzību, vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts akreditēta institūcija. Vienlaikus pie šāda risinājuma ir būtiski novērst riskus, kas saistīti ar dokumentu viltošanu, kas potenciāli varētu radīt risku negodprātīgai konkurencei. Ir būtiski nodrošināt, ka minētais risinājums vai kontroles mehānismi novērš šādus riskus.

Lai nodrošinātu, ka EK slēdz ierosināto EU Pilot lietu Nr. 6948/14/ENER, un veicinātu plašāku biodegvielas izmantošanu, nepieciešams papildināt normatīvo regulējumu ar cita veida biodegvielām. Tiklīdz tiek noteikta obligātā piejaukuma prasība attiecībā uz biodegvielas pievienošanu dīzeļdegvielai, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus degvielas aprites tirgū, VID ir jābūt spējīgam pārliecināties par HVO īpatsvaru degvielā. Tas nozīmē, ka pirms izmaiņu veikšanas MK noteikumos, VID ir nepieciešams iegādāties iekārtas, kas nozīmē, ka ir jāveic vai nu iekārtu iepirkuma procedūra, jānodrošina iekārtu apkope, slēdzot līgumu ar servisa apkopes firmu, un jāveic ekspertu apmācību darbam ar šīm iekārtām, jo tikai pēc minēto pasākumu izpildes VID Muitas pārvaldes Muitas laboratorija varētu uzsākt paraugu testēšanu, vai jāslēdz līgumi par ārpakalpojumu izmantošanu. Iekārtu iegāde VID dotu iespēju piedāvāt HVO testēšanu kaimiņvalstīm kā ārpakalpojumu.

## **Samazinātas akcīzes nodokļa likmes**

No 2006. gada ar grozījumiem likumā “Par akcīzes nodokli” Latvijā tika ieviestas samazinātas akcīzes nodokļa likmes tīrai biodegvielai un biodegvielas un fosilās degvielas maisījumiem ar paaugstinātu biodegvielu saturu. Informācija par akcīzes nodokļa likmēm dažādām degvielām apkopota 2.tabulā.

2.tabula

**Akcīzes nodokļa likmes degvielām Latvijā, *euro*/1000** **litriem**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Degviela** | **2014** | **2015** | **2016** |
| Svinu nesaturošs benzīns | 411,21 | 411,21 | 436 |
| Svinu nesaturošais benzīns, kuram tiek pievienots etilspirts (bio 5%)  | 411,21 | 411,21 | 436 |
| Svinu nesaturošais benzīns, kuram tiek pievienots etilspirts (bio 85%) (E85) | 123,36 | 123,36 | 131 |
| Dīzeļdegviela | 332,95 | 332,95 | 341 |
| Biodīzeļdegviela (B100) | 0 | 0 | 0 |

Saskaņā ar likuma “Par akcīzes nodokli” 14.pantu rapšu sēklu eļļai, kuru realizē vai izmanto par kurināmo vai degvielu, un biodīzeļdegvielai, kas pilnībā iegūta no rapšu sēklu eļļas (B100), nodokli aprēķina pēc likmes 0 euro par 1000 litriem, kas ir par 341 euro mazāk nekā dīzeļdegvielai. Ja naftas produktiem ir pievienots etilspirts, kas iegūts no lauksaimniecības izejvielām un ir dehidratēts (ar spirta saturu vismaz 99,5 tilpumprocenti), un pievienotā etilspirta saturs veido no 70 līdz 85 tilpumprocentiem (ieskaitot) no kopējā produktu daudzuma, attiecīgajiem produktiem (par 1000 litriem) nodokli aprēķina pēc likmes 131 euro par 1000 litriem, kas ir par 305 euro mazāk nekā svinu nesaturošam benzīnam.

1.attēlā apkopota informācija par patēriņam nodotajiem B100 un E85 apjomiem. Redzams, ka B100 apjoms kopš 2007.gada ievērojami samazinājies un 2016.gadā bija 280 tonnas, savukārt E85 apjoms visā periodā ir saglabājies diezgan nemainīgs, vidēji 57 tonnas.

1.attēls. Patēriņam nodotie B100 un E85 apjomi

Kopējais biodīzeļdegvielas un bioetanola patēriņš 2015.gadā bija 19 un 12 tūkst. tonnas[[1]](#footnote-1), savukārt dīzeļdegvielas un benzīna attiecīgi 855 tūkst. tonnas un 178 tūkst. tonnas[[2]](#footnote-2), līdz ar to secināms, ka B100 un E85 veido ļoti sīku daļu no AER 10% mērķa.

2.attēlā redzams, ka kopumā budžetā neieņemtie līdzekļi par samazinātā akcīzes nodokļa piemērošanu E85 un B100 degvielām 2016.gadā bija 130 tūkst. euro, no kuriem 107 tūkst. euro ir attiecināmi uz B100, bet 23 tūkst. euro uz E85 degvielu.

2.attēls. Budžetā neieņemtie līdzekļi par samazinātā akcīzes nodokļa piemērošanu B100 un E85

Ievērojot valsts atbalsta kontroles normas, minētais valsts atbalsta pasākums tika paziņots EK un atbilstoši tā brīža spēkā esošajiem ES normatīvajiem aktiem ar EK 2012. gada 18. jūnija lēmumu valsts atbalsta lietā (Nr. SA. 33517 (2011/N)), samazināto akcīzes nodokļa likmju pasākums tika uzskatīts par saderīgu ar ES iekšējo tirgu, valsts atbalstu atļaujot sniegt līdz 2013. gada 31. decembrim. No 2014. gada 1. janvāra samazināto akcīzes likmju piemērošana biodegvielai un biodegvielas un fosilās degvielas maisījumiem ar augstu biodegvielas koncentrāciju nav saskaņota ar EK. Ņemot vērā, ka ikgadējā valsts atbalsta pārskatā ir iekļauti dati par šī valsts atbalsta apmēru, EK ir informēta, ka pasākums tiek turpināts pēc saskaņojuma termiņa beigām, kā rezultātā pret Latviju var tikt uzsākta pārkāpuma procedūra par nesaskaņota valsts atbalsta sniegšana.

MK 2014. gada 8. decembra sēdē, kurā tika panākta vienošanās par samazinātas akcīzes nodokļa likmes saglabāšanu degvielai B100, Ekonomikas ministrijai tika uzdots sagatavot un iesniegt EK paziņojumu par valsts atbalstu – akcīzes nodokļa likmes samazinājumu degvielai B100, lai saņemtu EK vērtējumu par tā saderību ar ES iekšējā tirgus prasībām atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam un EK paziņojumam „Pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai 2014. - 2020. gadam” (2014/C 200/01). Šajās pamatnostādnēs, citastarp iekļauts nosacījums, ka valsts atbalsta sniegšana ir pieļaujama vienīgi tādai biodegvielai, kas atbilst ilgtspējas kritērijiem.

Ņemot vērā, ka Latvijā samazinātas akcīzes nodokļa likmes tiek piemērotas arī tādām biodegvielām, kuras varētu neatbilst ilgtspējas prasībām un faktiski radīt negatīvu ietekmi uz vidi, Ekonomikas ministrijas ieskatā samazināto akcīzes nodokļa likmju piemērošana biodegvielām, kuras izmanto par kurināmo vai degvielu **būtu jāpārtrauc vismaz līdz brīdim, kad ir izstrādāts mehānisms, kurš ļauj pārliecināties par biodegvielu ilgtspēju.** Papildus tam likumā “Par akcīzes nodokli” būtu nepieciešams noteikt, ka samazinātas akcīzes nodokļa likmes piemērojamas tikai tādai biodegvielai, kas atbilst Noteikumos Nr. 545 izvirzītajiem ilgtspējas kritērijiem. Ņemot vērā, ka degvielas veids nenosaka pieprasījumu pēc degvielas, bet to nosaka citi faktori, visticamākais, ka nepiemērojot akcīzes nodokļu atlaides šīm degvielām, šo degvielu patērētājs sāktu izmantot fosilās degvielas, tādējādi var pieņemt, ka budžetā rastos papildus ieņēmumi. Šos līdzekļus lietderīgi būtu iespējams novirzīt, piemēram, Valsts ieņēmumu dienestam, kuram kā degvielas aprites uzraudzību veicošai institūcijai būtu iespēja veikt kvalitatīvāku degvielas tirgus uzraudzību, tostarp arī pārbaudes attiecībā uz biodegvielu ilgtspēju.

Atceļot samazinātās akcīzes likmes, tiktu novērsts viens no EU Pilot lietā Nr. 6948/14/ENER minētajiem pārkāpumiem, respektīvi, ka saskaņā ar Direktīvas 2009/28/EK 17.panta 8.punktu un Degvielas kvalitātes direktīvas 5.pantu ES dalībvalstīm, tostarp Latvijai, jāatzīst jebkuras biodegvielas, kas atbilst ilgtspējības kritērijiem, un tās nedrīkst aizliegt, ierobežot vai aizkavēt laist tirgū degvielu, kas pilnībā atbilst Degvielas kvalitātes direktīvas prasībām. Turklāt LESD 110. pants dalībvalstīm aizliedz citu dalībvalstu ražojumiem uzlikt nodokļus, kas ir lielāki par tiem, kas uzlikti līdzīgiem vietējiem ražojumiem un citu dalībvalstu ražojumiem tādus iekšējos nodokļus, kas netieši aizsargā citus ražojumus.

## **ES struktūrfondu un nacionālā finansējuma devums AER 10 % mērķa sasniegšanā**

2017.gadā ir pieejami aptuveni 15 uzlādes punkti, no tiem lielākā daļa ir Rīgā, savukārt pa vienam ir Ogrē, Jūrmalā, Talsos, Tērvetē, Gulbenē. Aktuālā ETL uzlādes staciju karte un informācija par tām ir atrodama tīmekļa vietnē www.e-transports.org. 2017.gada 1.janvārī Latvijā pavisam reģistrēti 313 ETL, no kuriem 241 – vieglie auto, 32 – mopēdi, 26 – kvadricikli, 11 – kravas. Iepriekšējos gados ETL skaita pieaugumu galvenokārt veicināja KPFI iepriekšējā periodā konkursa ietvaros piešķirtais finansējums, ar kuru tika atbalstīta ETL un to uzlādes staciju iegāde. Šī konkursa ietvaros tika iegādāti aptuveni 170 ETL. Tā kā ETL tirgus cenas ir augstākas, salīdzinot ar vidējās klases vieglo automobiļu cenām, bez finanšu veicināšanas pasākumiem būtisks ETL skaita pieaugums līdz 2020. gadam nav sagaidāms. Jaunas projektu uzsaukuma kārtas šī KPFI konkursa ietvaros vairs netiks organizētas. KPFI tika finansēts no līdzekļiem, kuri tika iegūti pārdodot valstij piederošās noteiktā daudzuma vienības.

Šobrīd ES fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014. - 2020. gada plānošanas perioda darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība”, kas apstiprināta EK 2014. gada 11. novembrī, prioritārais virziens „Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs” (skat. 3. pielikumu) paredz īstenot:

* specifisko atbalsta mērķi 4.4.1. „Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā” (atbalsts 235 uzlādes staciju[[3]](#footnote-3) izbūvei);
* specifisko atbalsta mērķi 6.2.1. „Nodrošināt konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti” (dīzeļdzinēju vilci aizstājot ar elektrisko vilci);
* specifisko atbalsta mērķi 4.5.1. „Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru” un tā ietvaros pasākumus:
	+ 4.5.1.1. ,,Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (sliežu transporta)’’ (atbalsts 8 km jaunu sliežu ceļu izbūvei, esošo līniju pārbūvei un ritošā sastāva iegādei);
	+ 4.5.1.2. ,,Attīstīt videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūru (autobusi)’’ (atbalsts 50 videi draudzīgu sabiedriskā transporta transportlīdzekļu iegādei vai pārbuvei Jelgavā, Jēkabpilī, Jūrmalā, Rēzeknē, Valmierā un Ventspilī).

Iepriekšminēto pasākumuīstenošanas termiņš ir 2023. gada 31. decembris*.* Starp šīm aktivitātēm AER patēriņa pieaugumu transportā līdz 2020.gadam varētu veicināt vienīgi pēdējais no minētajiem pasākumiem. Taču, ņemot vērā, ka pasākuma ietvaros ir iespējams izvēlēties transportlīdzekļus, kuru dzinēji darbojas ar elektrību, saspiesto dabasgāzi, ūdeņradi, tīru biodegvielu, duālo degvielas sistēmu (hibrīdi) vai dīzeļdegvielu un atbilst EURO VI standartam attiecībā uz emisijām un ka vēl nav zināms ar kādiem dzinējiem šie transportlīdzekļi būs aprīkoti, šobrīd nav iespējams precīzi novērtēt pasākuma ietekmi uz AER 10 %, taču kopējā pasākumu ietekme ir nebūtiska.

## **Bāzes scenārijs**

Bāzes scenārijs atspoguļo virzību uz AER 10 % mērķa sasniegšanu esošās politikas ietvaros līdz 2020. gadam, ja netiek noteikti jauni pasākumi no AER saražotās enerģijas īpatsvara palielināšanai transportā un spēkā esošais regulējums tiek pilnveidots atbilstoši ES tiesību aktiem, kuri bija vai tuvākajā laikā būs jāpārņem nacionālajos tiesību aktos. Tāpat tiek iekļauti aprēķini par papildu pasākumiem, kuri tiek īstenoti ar ES struktūrfondu atbalstu.

*3.tabula*

**Ekonomikas ministrijas aprēķini bāzes scenārijam**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Degvielas veids** | **Pasākumi** | **AER daļa transportā 2020.gadā**  |
| Biodegviela | Tirgū tiek laistas tikai ilgtspējas kritērijiem atbilstošas biodegvielas, kuras izmanto kā 5% piejaukumu vasaras periodā tirgotajai dīzeļdegvielai | 1,83% |
| Tirgū tiek laistas tikai ilgtspējas kritērijiem atbilstošas biodegvielas, kuras izmanto kā 5% piejaukumu 95. markas benzīnam | 0,43% |
| Elektroenerģija | Sauszemes transportā tiek izmantota no AER saražotā elektroenerģija | 1,23% |
| Dzelzceļa transportā tiek izmantota no AER saražotā elektroenerģija | 0,39% |
| Citos transporta veidos tiek izmantota no AER saražotā elektroenerģija | 0,08% |
| Tiek attīstīta elektromobiļu uzlādes infrastruktūra | <0,01% |
| Tiek attīstīta sabiedriskā sliežu transporta infrastruktūru  | <0,01% |
| Dažāda | Tiek attīstīta sabiedriskā transporta infrastruktūra ar 50 jauniem (vai pārbūvētiem vecajiem) sabiedriskā transporta transportlīdzekļiem | <0,01% |
| **Kopā** | 3,99% |

Aprēķinu rezultāti (3. tabula) liecina, ka 2020. gadā no AER iegūta enerģija transportā varētu veidot aptuveni 3,99 %. Tas nozīmē, ka vien pilnveidojot šobrīd spēkā esošo regulējumu nav iespējams sasniegt AER 10 % mērķi. Papildu izmaksas, kas rodas galapatērētājam ņemot vērā biodegvielas un fosilās degvielas cenu atšķirību, kā arī to, ka papildu izmaksas galapatērētājam rada lielāks pievienotās vērtības nodoklis, pie šāda scenārija ir aptuveni 9,83 milj.EUR.

EK par mērķa nesasniegšanu ES dalībvalstīm var noteikt sodu. Latvijas gadījumā minimālā kavējuma nauda par katru dienu, kamēr šis mērķis nav sasniegt ir 469,20 EUR/dienā, bet maksimālā – 28 152 EUR/dienā. Savukārt minimālā soda nauda ir 158,70 EUR/dienā, bet maksimālā – 3174 EUR/dienā. Tā kā kavējuma nauda var tikt piemērota vienlaicīgi ar soda naudu, tad, attiecīgi, summējot tās kopā, maksimālā finansiālā sankcija varētu būt 31 326 EUR/dienā jeb 11,43 milj.EUR gadā.

Cita veida pasākumi un enerģijas avoti nedod un vidējā līdz ilgtermiņā nevar dot būtisku pienesumu transporta sektora dekarbonizācijā. Vidējā termiņā būtiski kāpināt elektroenerģijas patēriņu publiskajā transportā liedz pieejamā finansējuma ierobežojumi jaunu trolejbusu un tramvaja līniju izbūvei un papildus transportlīdzekļu iegādei. Vieglo auto segmentā būtisku ETL pieaugumu kavē ierobežotās finansiālās iespējas iegādāties šādus transportlīdzekļus un nepietiekami attīstītā uzlādes infrastruktūra.

# **Piedāvātie risinājumi**

Bāzes scenārija aprēķini pierāda, ka 2020. gadā bez papildus pasākumiem no AER iegūtas enerģijas patēriņš Latvijas transporta sektora galapatēriņā nebūs pietiekams, lai izpildītu Latvijai ar AER Direktīvu uzliktās saistības, taču esošās situācijas jeb normatīvās bāzes sakārtošana ir jāveic ņemot vērā ierosināto PILOT lietu, kā arī faktu, ka biodegviela šobrīd nav ilgtspējīga un nav iespējams saskaņot valsts atbalstu. Līdz ar to nepieciešams izvērtēt iespēju ieviest papildu pasākumus, ar kuriem iespējams palielināt no AER saražotas enerģijas īpatsvaru transportā (skat. 3.attēlu).



3.attēls. Piedāvātie risinājumi

Papildus tam, ņemot vērā, ka šobrīd biodegvielas patēriņš galvenokārt tiek veicināts ar obligātā piejaukuma prasību fosilai degvielai, kā viens no piedāvātajiem apakš scenārijiem ir izmaiņas šajā mehānismā, palielinot biodegvielas piejaukuma daļu. Kā otrs iespējamais apakš scenārijs tiek piedāvāta obligāta pienākuma noteikšana degvielas tirgotājiem nodrošināt noteiktu no AER saražotas enerģijas īpatsvaru to realizētajā degvielā.

Pastāv arī citi pasākumi no AER saražotas enerģijas īpatsvara palielināšanai, piemēram, biodegvielu izmantošana augstā koncentrācijā sabiedriskajā transportā, atviegloti nosacījumi ETL iegādei, taču to īstenošana prasa ievērojamus finanšu līdzekļus no valsts vai pašvaldību budžeta, jo ir jau noteikts ES struktūrfondu finansējuma sadalījums līdz 2020. gadam un papildu finansējums šim mērķim vairs nav pieejams.

## **Normatīvās bāzes sakārtošana (bāzes scenārijs)**

Vērtējot grozījumu kopskaitu, kas skar spēkā esošo Biodegvielas likumu, kā arī ņemot vērā nepieciešamību paplašināt tā tvērumu, iekļaujot citas biodegvielas, no atjaunojamajiem energoresursiem ražotas degvielas, transportā izmantojamo elektroenerģiju un bioloģisko šķidro kurināmo, lietderīgi to aizstāt ar jaunu likumu.

Biodegvielas likuma atzīšana par spēku zaudējušu nozīmētu, ka uz tā pamata izdotie spēkā esošie tiesību akti zaudētu spēku. Uz Biodegvielas likuma pamata ir izdoti Noteikumi Nr. 772, kā arī Ministru kabineta 2008. gada 15. aprīļa noteikumi Nr. 280 ,,Noteikumi par finansiāli atbalstāmajām kvotām biodegvielai”, kuri ir zaudējuši aktualitāti un to atkārtota izdošana nav nepieciešama. Savukārt Noteikumus Nr. 772 ir nepieciešams papildus grozīt ILUC Direktīvas prasību pārņemšanai, kā arī, lai veiktu citus labojumus, piemēram, aktualizētu atsauces uz standartiem, u.c. Līdz ar to būtu jāizstrādā un jāiesniedz Ministru kabinetā noteikumu projekts ,,Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību” vai jāapvieno Noteikumi Nr. 772 ar Noteikumiem Nr.332.

Tā kā ILUC Direktīva nosaka stingrākas prasības attiecībā uz biodegvielas un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspēju, šīs prasības ir nepieciešams pārņemt, grozot Noteikumus Nr. 545.

Turklāt spēkā esošie normatīvie akti neparedz, ka biodegvielas piejaukumam jāatbilst ilgtspējas kritērijiem, kuri noteikti Noteikumos Nr. 545. Līdz ar to Noteikumos Nr. 332 ir jāiekļauj prasība, ka attiecībā uz biodegvielas piejaukumu ir jāņem vērā tikai ilgtspējas kritērijiem atbilstoša biodegviela. Šādas prasības trūkumus Latvijā patērēto biodegvielu neļaus ieskaitīt AER 10 % mērķī, pat gadījumos, kad tā faktiski tiek patērēta. Šādas prasības izvirzīšana nozīmē, ka ir nepieciešams izstrādāt mehānismu, ar kuru no degvielas tirgotājiem tiktu saņemta informācija par piejaukto biodegvielu un tās raksturīpašībām. Šāda mehānisma ieviešana būtu veicama saskaņoti ar Direktīvas 2015/652 prasību pārņemšanu, samazinot degvielas tirgotājiem nosakāmo ziņošanas prasību slogu.

Saskaņā ar Noteikumu Nr. 332 22.2. apakšpunktu, katru gadu līdz 15. maijam VID iesniedz Ekonomikas ministrijai informāciju par degvielas kvalitāti, realizētā benzīna un dīzeļdegvielas kopējo apjomu, kā arī realizēto benzīna un dīzeļdegvielas (ar maksimālo sēra saturu 10 mg/kg) apjomu valstī iepriekšējā gadā. Ekonomikas ministrija šo informāciju līdz 30. jūnijam iesniedz EK. Pārņemot ILUC Direktīvas prasības, vienlaikus jānovērš lieks administratīvais solis, nosakot, ka VID iesniedz informāciju EK.

Attiecībā uz turpmāko rīcību saistībā ar samazinātas akcīzes nodokļa likmes piemērošanu E85 un B100 Ekonomikas ministrijai pēc biodegvielas ilgtspējas nodrošināšanai nepieciešamo izmaiņu veikšanas pēc iespējas īsākā laika termiņā ir jāsagatavo un jāiesniedz Finanšu ministrijai informācija paziņojumam EK par valsts atbalstu (samazinātas akcīzes nodokļa likmes piemērošanu dažādām biodegvielām).

## **Izmaiņas esošajā obligātā piejaukuma mehānismā**

Latvijā ir ceturtais vecākais autoparks ES, kur vidējais reģistrēto transportlīdzekļu vecums 2016.gadā ir 13,95 gadi (vieglajiem 14,19), savukārt tehniskā kārtībā (ar tehnisko apskati) esošu transportlīdzekļu vidējais vecums ir 12,92 gadi (vieglajiem 13,17 gadi). ES vidējais transportlīdzekļu vecums 2014.gadā bija 9,7 gadi [[4]](#footnote-4).

Tāpat jānorāda, ka Latvijā 92 % no autoparka sastāda ar fosilo degvielu (benzīns, dīzeļdegviela) darbināmi spēkrati, kas ir galvenais SEG emisiju avots. Uz 2016.gada aprīli tehniskā kārtībā (ar tehnisko apskati) esošu transportlīdzekļu skaits bija 727 788, no kuriem 584 255 bija vieglie transportlīdzekļi, 73 432 kravas transportlīdzekļi un 4 116 autobusi [[5]](#footnote-5). Degvielas kvalitātes direktīva pieļauj iespēju tirgū laist benzīnu ar maksimālo etanola saturu 10 % un dīzeļdegvielu ar FAME saturu līdz 7 %. Tomēr šāds limits netiek izvirzīts attiecībā uz citiem biodegvielas veidiem, piemēram, dīzeļdegvielai līdzīgiem tīriem ogļūdeņražiem, kas iegūti no biomasas, izmantojot Fišera–Tropša procesu vai ar hidroattīrīšanas paņēmienu. Taču, paaugstinot biodegvielas īpatsvaru fosilajā degvielā, pieaug degvielas cena, kā arī dažādi riski, kas attiecināmi gan uz transportlīdzekļu darbību, gan degvielas uzglabāšanu.

Pašreiz spēkā esošais standarts LVS EN 228:2014 „Autodegvielas. Bezsvina benzīns. Prasības un testēšanas metodes” nosaka divus bezsvina benzīna veidus:

* ar maksimālo skābekļa saturu 3,7 % un maksimālo etanola saturu 10,0 %;
* ar maksimālo skābekļa saturs 2,7 % un maksimālo etanola saturu 5,0 %, (paredzēts lietošanai gados vecākos automobiļos, kuros bezsvina benzīna ar augstu biodegvielas saturu lietošana nav atļauta).

Savukārt, saskaņā ar Noteikumiem Nr. 332 Latvijas tirgū piedāvātā kvalitātei jāatbilst otrajam veidam – ar skābekļa saturu līdz 2,7 % un etanola saturu 5,0 %.

Eiropas Autoražotāju asociācijas publicētā informācija[[6]](#footnote-6) liecina, ka transportlīdzekļa pielāgotība E10 degvielas izmantošanai ir galvenokārt atkarīga no konkrētā transportlīdzekļa dzinēja, nevis transportlīdzekļa ražošanas gada. Tomēr lielākā daļa autotransportlīdzekļu, kuri ir ražoti pēc 2000. gada, ir piemēroti E10 degvielas izmantošanai. Ņemot vērā, ka šobrīd tirgū ir pieejams divu veidu benzīns – 95. un 98. markas, viens no iespējamajiem scenārijiem, lai palielinātu kopējo biodegvielas patēriņu, ir noteikt, ka 95. markas benzīnu drīkst realizēt tikai ar 10 % etanola piejaukumu, savukārt 98. markas benzīnu ar 5 %.

Standartā LVS EN 590:2014 ,,Automobiļu degvielas. Dīzeļdegviela. Prasības un testēšanas metodes”) noteikts, ka FAME saturs dīzeļdegvielā var būt līdz 7 %, ja tas atbilst standartam EN 14214:2012 „Automobiļu degviela. Taukskābju metilesteri (FAME) dīzeļdzinējiem. Prasības un testēšanas metodes”. Attiecībā uz arktiskos un bargos ziemas apstākļos izmantojamas dīzeļdegvielas sajaukšanu ar FAME, ir jāņem vērā riski, kas varētu rasties ar ziemas apstākļos izmantojamās dīzeļdegvielas gala kvalitātes prasību atbilstību, lai nodrošinātu drošu dīzeļdzinēju darbību ziemas periodā, jo FAME pasliktina dīzeļdegvielas aukstumnoturības īpašības. Tas nozīmē, ka degvielas sajaucējam ir nepieciešams ievērot zināmu piesardzību, veicot degvielu sajaukšanu, savukārt degvielas tirgotājam nodrošināt atbilstošus apstākļus šāda maisījuma uzglabāšanai. Šajā sakarā var minēt vadlīnijas[[7]](#footnote-7), kuras sagatavojusi Eiropas Naftas pārstrādātāju asociācija.

Balstoties uz iepriekš minēto informāciju, Ekonomikas ministrija ir modelējusi dažādus iespējamos scenārijus, kuros tiek palielināts biodegvielas piejaukums fosilajai degvielai, lai novērtētu, kādu pienesumu tie dod attiecībā uz AER 10 % mērķi transportā. Scenāriju provizoriskās ietekmes novērtējuma rezultāti atspoguļoti 4.tabulā.

*4.tabula*

**Obligātā biodegvielas piejaukuma palielināšanas scenāriji**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Scenārijs** | **Pasākums** | **Papildus iegūstamais biodegvielas apjoms, tūkst. toe[[8]](#footnote-8)** | **Papildu AER daļa pret bāzes scenāriju**  | **AER daļa transportā** |
| Obligātā piejaukuma palielināšanas scenāriji (benzīns) |
| A | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 7%, bet 98. markas benzīnam līdz 5% | 2,70 | +0,26% | 4,25% |
| B | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 10%, bet 98. markas benzīnam līdz 5% | 5,04 | +0,51% | 4,50% |
| Obligātā piejaukuma palielināšanas scenāriji (dīzeļdegviela) |
| C | Palielināt biodegvielas piejaukumu vasaras periodā tirgotajai dīzeļdegvielai no 5% uz 7% | 2,68 | +0,25% | 4,24% |
| D | Noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% biodegvielas piejaukuma prasība, bet ziemā 2% | 11,23 | +1,16% | 5,15% |
| E | Noteikt, ka arktiskos un bargos ziemas apstākļos tirgotajai dīzeļdegvielai 5% piejaukuma prasība ir visu gadu  | 18,36 | +1,92% | 5,91% |
| F | Noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% biodegvielas piejaukuma prasība, bet ziemā 5% | 24,06 | +2,53% | 6,52% |
| G | Noteikt, ka dīzeļdegvielai 7% biodegviela piejaukuma prasība ir visu gadu  | 32,62 | +3,45% | 7,44% |
| Obligātā piejaukuma palielināšanas scenāriji (kombinētie) |
| H | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 10%, bet 98. markas benzīnam līdz 5% un noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% piejaukuma prasība, bet ziemā 2% | 16,27 | +1,64% | 5,63% |
| J | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 7%, 98. markas benzīnam līdz 5% un noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% piejaukuma prasība, bet ziemā 5% | 26,76 | +2,82% | 6,81% |
| K | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 10%, 98. markas benzīnam līdz 5% un noteikt, ka dīzeļdegvielai 7% piejaukuma prasība ir visu gadu | 37,66 | +3,99% | 7,98% |

No 3. tabulas datiem secināms, ka pat scenārija ar maksimāli iespējamas biodegvielas piejaukuma tilpumdaļas noteikšanu (K scenārijs) īstenošana nenodrošinās AER 10% mērķa sasniegšanu. Līdz ar to būtu nepieciešams ieviest ar obligāto piejaukumu nesaistītus papildu pasākumus, kas radītu papildu izmaksas no valsts un/vai pašvaldību budžeta, vai maksāt sodu par mērķa nesasniegšanu.

Pie tam biodegvielas piejaukuma īpatsvara palielināšana fosilajā degvielā ietekmē degvielas cenu. Scenāriju provizoriskās papildu izmaksas galapatērētājam apkopotas 5. tabulā.

*5. tabula*

**Obligātā biodegvielas piejaukuma palielināšanas scenāriju provizoriskās izmaksas**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Scenārijs** | **Pasākums** | **Kopējās papildu izmaksas patērētājiem salīdzinot ar fosilo degvielu** | **Papildu izmaksas patērētājiem pret bāzes scenāriju** |
| **milj. EUR** | **EUR/l** | **milj.EUR** | **EUR/l** |
| Obligātā piejaukuma palielināšanas scenāriji (benzīns) |
| A | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 7%, bet 98. markas benzīnam līdz 5% | 3,55 | 0,019 (95E)0,013 (98E) | 1,42 | 0,007 (95E)0,013 (98E) |
| B | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 10%, bet 98. markas benzīnam līdz 5% | 4,79 | 0,027 (95E)0,013 (98E) | 2,65 | 0,015 (95E)0,013 (98E) |
| Obligātā piejaukuma palielināšanas scenāriji (dīzeļdegviela) |
| C | Palielināt biodegvielas piejaukumu vasaras periodā tirgotajai dīzeļdegvielai no 5% uz 7% | 8,88 | 0,025 (vasarā) | 1,19 | 0,004 (vasarā) |
| D | Noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% biodegvielas piejaukuma prasība, bet ziemā 2% | 12,69 | 0,025 (vasarā)0,007 (ziemā) | 5,00 | 0,033 (vasarā)0,007 (ziemā) |
| E | Noteikt, ka arktiskos un bargos ziemas apstākļos tirgotajai dīzeļdegvielai 5% piejaukuma prasība ir visu gadu  | 15,87 | 0,021 (ziemā) | 8,18 | 0,021 (ziemā) |
| F | Noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% biodegvielas piejaukuma prasība, bet ziemā 5% | 18,41 | 0,025 (vasarā)0,021 (ziemā) | 10,71 | 0,0033 (vasarā)0,021 (ziemā) |
| G | Noteikt, ka dīzeļdegvielai 7% biodegviela piejaukuma prasība ir visu gadu  | 22,22 | 0,025 (vasarā)0,025 (ziemā) | 14,52 | 0,0033 (vasarā)0,025 (ziemā) |
| Obligātā piejaukuma palielināšanas scenāriji (kombinētie) |
| H | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 10%, bet 98. markas benzīnam līdz 5% un noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% piejaukuma prasība, bet ziemā 2% | 17,48 | Benzīns:0,027 (95E)0,013 (98E)Dīzeļdegviela:0,025 (vasarā)0,007 (ziemā) |  7,65 | Benzīns:0,015 (95E)0,013 (98E)Dīzeļdegviela:0,004 (vasarā)0,007 (ziemā) |
| J | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 7%, 98. markas benzīnam līdz 5% un noteikt, ka dīzeļdegvielai vasarā ir 7% piejaukuma prasība, bet ziemā 5% | 21,96 | Benzīns:0,019 (95E)0,013 (98E)Dīzeļdegviela:0,025 (vasarā)0,021 (ziemā) | 13,36 | Benzīns:0,007 (95E)0,013 (98E)Dīzeļdegviela:0,004 (vasarā)0,021 (ziemā) |
| K | Palielināt biodegvielas piejaukumu 95. markas benzīnam līdz 10%, 98. markas benzīnam līdz 5% un noteikt, ka dīzeļdegvielai 7% piejaukuma prasība ir visu gadu | 27,01 | Benzīns:0,027 (95E)0,013 (98E)Dīzeļdegviela:0,025 (vasarā)0,025 (ziemā) | 17,17 | Benzīns:0,015 (95E)0,013 (98E)Dīzeļdegviela:0,004 (vasarā)0,025 (ziemā) |

## **Obligātā pienākuma mehānisma ieviešana**

Vismaz 14 ES dalībvalstīs ir ieviests obligāts pienākums degvielas tirgotājiem nodrošināt noteiktu no AER ražotas enerģijas daļu realizētajā produkcijā, nosakot, ka daļa no galapatērētājam pārdotā transportam paredzētā enerģijas apjoma ir saražota no AER. Lai neradītu papildus loģistikas izmaksas šāda prasība būtu attiecināma tikai uz apstiprinātiem noliktavas turētājiem, kuri degvielu izved (nodod patēriņam) no akcīzes preču noliktavas (izņemot pārvietošanu atliktajā nodokļu maksāšanas režīmā), uz komersantiem, kuri saņēmuši speciālo atļauju (licenci) degvielas vairumtirdzniecībai un izved degvielu no vairumtirdzniecības noliktavas, un uz reģistrētiem saņēmējiem, kuri realizē vai patērē degvielu Latvijas Republikā. Šī pienākuma prasība var tikt noteikta ar vai bez biodegvielas minimālā piejaukuma prasībām benzīnā un dīzeļdegvielā. Respektīvi, šāds pienākums var tikt apvienots ar obligātā piejaukuma prasību. Obligātā pienākuma mehānisma ieviešanas mērķis nav likt degvielas tirgotājiem papildus tirgot biodegvielu augstā vai 100% koncentrācijā, bet tirgot fosilās un biodegvielas maisījumus, līdzīgi kā šobrīd. Degvielas tirgotājs var izvēlēties piemēram tirgot dīzeļdegvielu nepilnu gadu ar 10% HVO (kas iegūta izmantojot dubultās uzskaites izejvielas) piejaukumu, vienlaikus saņemot dubultās uzskaites privilēģijas. Tādējādi degvielas tirgotājs var izpildīt tam uzliktās obligātā pienākuma saistības, tostarp, obligātā piejaukuma saistības (attiecībā uz dīzeļdegvielu).

Obligātā pienākuma mehānisma gadījumā degvielas tirgotājiem ir lielākas iespējas izvēlēties, kādā sajaukuma proporcijā realizēt degvielu. Tādējādi ar plašāku tirgus apstākļiem atbilstošu degvielas produktu piedāvājumu ir iespējams sasniegt AER 10 % mērķi, vienlaikus ļaujot veikt izmaksu ziņā efektīvākā risinājuma izvēli (piemēram, izvēloties biodegvielu ar dubulto uzskaiti) pašiem tirgotājiem un samazinot iespējamās papildu izmaksas galapatērētājiem.

Vienlaikus šādas jaunas sistēmas ieviešana ir saistīta ar dažādiem riskiem un izmaksām. Veidojot jaunu sistēmu, pastāv risks, ka iepriekš neplānotu apsvērumu dēļ shēma faktiski nedarbojas, vai darbojas, īstenojot dažādas krāpnieciskas shēmas. Tāpēc, analizējot, kā citas dalībvalstis ir ieviesušas obligātā pienākuma shēmu, var secināt, ka būtisks aspekts ir kontrole un atskaites mehānismi, ar kuriem tiek pierādīts, galapatērētājam realizētais biodegvielas apjoms. Piemēram, Lielbritānijā degvielas tirgotāji elektroniskā sistēmā iesniedz nepieciešamo informāciju par biodegvielu, kas laista apgrozībā, (piemēram, izcelsmes apliecinājumus par tās atbilstību ilgtspējas kritērijiem, u.c.) un izpilda tiem uzlikto pienākumu ar šajā sistēmā izsniegtajiem sertifikātiem. Shēmas ietvaros par pienākuma neizpildi degvielas tirgotājiem tiek dota iespēja maksāt izpirkuma cenu (*buy-out price*), par katru pienākuma izpildei trūkstošo sertifikātu.

Jāsecina, ka šādas sistēmas izveide ir laikietilpīga un, atsakoties no biodegvielas obligātā piejaukuma, pieaugtu risks nesasniegt AER 10 % mērķi.

Šo risku iespējams kompensēt ar pastāvošās obligātā piejaukuma sistēmas turpināšanu, tādējādi nodrošinot daļēju mērķa sasniegšanu. Piemēram, Slovākijā ir noteikts, ka līdz 2020. gadam tirgotājiem jānodrošina 8,5 % (pēc enerģētiskās vērtības) biodegvielu īpatsvars to realizētajā degvielā un papildus uz 2020. gadu noteiktas šādas obligātā piejaukuma prasības:

* Bio-ETBE saturs benzīnā vismaz 3 %;
* Bioetanola saturs benzīnā vismaz 7 %;
* Dīzeļdegvielai pievienota biodīzeļdegviela vismaz 11,5 %.

Arī šajā gadījumā, lai pierādītu, ka degvielas tirgotājs saistības izpilda, tas sniedz ziņojumu kompetentajām iestādēm.

Ņemot vērā citu ES dalībvalstu pieredzi, secināms, ka svarīgs solis obligāta pienākuma shēmas ieviešanā ir atskaitīšanās sistēmas izveide degvielas tirgotājiem. Lai mazinātu ar šādas sistēmas ieviešanu un uzturēšanu radītās papildu izmaksas, to iespējams apvienot ar tirgotājiem noteiktām ziņošanas prasībām par to realizētās degvielas SEG emisijām.

Vienlaikus jāņem vērā, ka Latvijai AER 10 % mērķa izpilde jānodrošina 2020. gadā, tāpēc papildu prasības komersantiem samazinātā apjomā varētu ieviest no 2019. gada, 2020. gadā tās nosakot pilnā apjomā, tādējādi panākot zemākas degvielas cenas galapatērētājiem. Lai Latvija sasniegtu AER 10 % mērķi, 2020. gadā noteiktā obligātā pienākuma apjoms šādas shēmas ietvaros visiem degvielas tirgotājiem provizoriski būtu nosakāms 8,5 % (pēc enerģētiskās vērtības) apjomā. Pieņemot, ka lētākais veids kā sasniegt šo apjomu būtu izmantojot biodegvielu ar dubulto uzskaiti[[9]](#footnote-9), Ekonomikas ministrijas aprēķini liecina, ka galapatērētājam tiktu radītas papildu izmaksas 19,35 – 28,56 milj. EUR apmērā jeb 0,021 – 0,032 EUR/l (dīzeļdegvielai visu gadu), atkarībā no izmantotās biodegvielas tirgus cenas.

Papildus, ņemot vērā, ka Latvijā ir augsts AER īpatsvars saražotajā elektroenerģijā, kā arī šai daļai iespējami piemērojamos reizinātājus attiecībā uz AER 10 % mērķī, veicinot transporta sektora turpmāku elektrifikāciju un veicot papildu pasākumus transporta elektrifikācijas jomā, piemēram, attīstot tramvaju un trolejbusu tīklu, veicot vilcienu elektrifikāciju un veicinot elektromobilitātei, iespējams samazināt degvielas tirgotājiem nosakāmā pienākuma apmēru.

Turklāt EK 2016.gada 30.novembrī ir publicējusi priekšlikumu[[10]](#footnote-10) Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu. Saskaņā ar šajā priekšlikumā 25.pantā minēto informāciju, ES dalībvalstīm nacionālā līmenī degvielas tirgotājiem sākot ar 2021.gadu ir jāuzliek pienākums nodrošināt noteiktu no AER ražotas enerģijas daļu realizētajā produkcijā. Līdz ar to savlaicīga obligātā pienākuma mehānisma ieviešana ir īpaši aktuāla vērtējot ES nākotnes plānus attiecībā uz AER izmantošanu transporta sektorā.

## **Risinājumu ietekme uz valsts un pašvaldību budžetiem**

Atbilstoši Ministru kabineta 2014.gada 2.decembra noteikumiem Nr.737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” konceptuālajā ziņojumā jābūt iekļautai sadaļai par ietekmi uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem. Ekonomikas ministrija ir veikusi aprēķinus, kuri parāda aptuveno kopējo ietekmi galapatērētājiem, taču jāpiebilst, ka šīs izmaksas atspoguļo situāciju pie dažādiem pieņēmumiem un var mainīties. Ņemot vēra, ka degvielas tirgotāji var izvēlēties pievienot dažādas biodegvielas kopējo ietekmi galapatērētājam, tostarp valstij un pašvaldībām ir grūti prognozēt. Sevišķi grūti prognozējamas ir arī naftas cenu izmaiņas, līdz ar to Ekonomikas ministrijas ieskatā sīkākus aprēķinus nav nepieciešams veikt, jo neatkarīgi no izmaksām, ES mērķi būs jāsasniedz un šis risinājums paredz salīdzinoši mazu ietekmi uz valsts budžetu.

 Iespējamo cenu sadārdzinājumu valsts iestādēm jāsedz tām piešķirto līdzekļu ietvaros, līdzīgi kā gadījumos, kuros degvielas cenas svārstās globālo ekonomisko faktoru iespaidā.

# **Secinājumi**

Lai nodrošinātu šā ziņojuma pirmajā nodaļā identificēto problēmu risināšanu, nepieciešams veikt sekojošas darbības:

* bez kavēšanās noteikt, ka periodā no 1. aprīļa līdz 31. oktobrim gan mērena klimata, gan arktiskos un bargos ziemas apstākļos izmantojamu dīzeļdegvielu drīkst tirgot tikai, ja tai pievienota biodegviela;
* bez kavēšanās veikt izmaiņas normatīvajā regulējumā, kuras paredz, ka obligātā piejaukuma prasības var tikt izpildītas ar cita veida biodegvielām;
* papildināt normatīvo regulējumu ar papildu prasībām piejaukto biodegvielu ilgtspējai;
* papildināt normatīvo regulējumu ar cita veida biodegvielām;
* atcelt samazinātās akcīzes nodokļa likmes degvielām B100 un E85 un iesniegt EK paziņojumu par periodu, kurā minētais valsts atbalsta pasākums nav bijis saskaņots;
* noteikt apakšmērķi t.s. modernajām biodegvielām 0,1 % līmenī.

Analizējot risinājumus, ar kuriem iespējams palielināt no AER saražotas enerģijas īpatsvaru transportā, var secināt, ka obligātā pienākuma mehānisma ieviešana galapatērētājam var radīt mazākas izmaksas nekā veicot izmaiņas esošajā obligātā piejaukuma mehānismā, nosakot maksimālo biodegvielas piejaukuma scenāriju, vienlaikus nodrošinot AER 10 % mērķa izpildi un izvairoties no soda sankcijām par šī mērķa nesasniegšanu vai papildu pasākumu ieviešanu.

Līdz ar to Ekonomikas ministrija piedāvā izvēlēties risinājumu, kas paredz 2.1. nodaļā minēto darbību īstenošanu un 2.3.nodaļā minēto pienākumu degvielas tirgotājiem nodrošināt noteiktu no atjaunojamiem energoresursiem ražotas enerģijas daļu realizētajā degvielā, no 2019.gada obligātā pienākuma prasības ieviešot samazinātā apjomā, bet 2020.gadā pilnā apjomā, vienlaikus saglabājot obligātā piejaukuma prasības, kā arī veicot izmaiņas Ministru kabineta 2000.gada 26.septembra noteikumos Nr.332 ,,Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu’’ un Ministru kabineta 2005.gada 18.oktobra noteikumos Nr.772 ,,Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību Latvijā’’ , lai nodrošinātu, ka no 2018.gada periodā no 1.aprīļa līdz 31.oktobrim gan mērena klimata, gan arktiskos un bargos ziemas apstākļos izmantojamu dīzeļdegvielu drīkst tirgot tikai pievienojot tai biodegvielu, kura atbilst ilgtspējas kritērijiem 4,5-5% apjomā pēc tilpuma.

Iesniedzējs:

Ministru prezidenta biedrs,

Ekonomikas ministrs A. Ašeradens

Vīza:

Valsts sekretāra pienākumu izpildītāja,

Administrācijas vadītāja I. Jaunzeme

17.05.2017. 11:40

8542

M. Ramanis, 67013142

Mikus.Ramanis@em.gov.lv

1. http://data.csb.gov.lv/pxweb/lv/vide/vide\_\_ikgad\_\_energetika/EN0010.px/?rxid=cdcb978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0 [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.vid.gov.lv/sites/default/files/degvielas\_aprite\_pielik\_2016\_12.pdf [↑](#footnote-ref-2)
3. *Ministru kabineta 2015.gada 3.novembra noteikumu Nr.637 „Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 4.4.1.specifiskā atbalsta mērķī „Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā” īstenošanas noteikumi” ir norādīts sākotnēji noteiktais mērķa rādītājs par uzstādīto uzlādes staciju skaitu, bet sasniedzamais uzlādes staciju skaits Alternatīvo degvielu attīstības plāna 2017.–2020.gadam projektā ir samazināts līdz 150 stacijām, kas tiks noteikts ar grozījumiem Noteikumos Nr.637 un darbības programmā „Izaugsme un nodarbinātība”.* [↑](#footnote-ref-3)
4. Latvia’s National Inventory Report 1990-2014 [↑](#footnote-ref-4)
5. *CSDD* [↑](#footnote-ref-5)
6. *Eiropas Automobiļu ražošanas asociācijas biedru publicētā informācija par autotransporlīdzekļiem, kuri ir pielāgoti E10 izmantošanai: http://www.acea.be/uploads/publications/130329\_%28revised%29\_ALL\_ACEA\_SAAB\_JAMA\_E10\_COMPATIBILITY.pdf* [↑](#footnote-ref-6)
7. *https://www.concawe.eu//uploads/Modules/Publications/rpt\_09-9-2009-05088-01-e.pdf* [↑](#footnote-ref-7)
8. *Tonna naftas ekvivalenta (toe) ir vispārpieņemts standartizēts lielums, kas ir definēts, balstoties uz 1 tonnu naftas ar zemāko sadegšanas siltumu 41 868 kilodžouli/kg.*  [↑](#footnote-ref-8)
9. *Aprēķinos pieņemts, ka obligātā pienākuma apjoms tiek sasniegts tikai izmantojot HVO, kura cena tiek pieņemta par 15% līdz 70% augstāka nekā FAME un ka HVO energoietilpība pilnā apmērā uzskatāma par divkāršu.*  [↑](#footnote-ref-9)
10. *http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1483003241090&uri=CELEX:52016PC0767* [↑](#footnote-ref-10)