**Informatīvais ziņojums**

**“Par lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija”**

**sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes**

 **rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem”**

Ar Ministru kabineta 2017. gada 17. janvāra sēdes protokollēmuma “Informatīvais ziņojums “Par lielā projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem” (prot. Nr. 3, 39. §) 9. punktu Satiksmes ministrijai tika uzdots izveidot Finanšu ministrijas, Satiksmes ministrijas, Ekonomikas ministrijas, AS “Augstsprieguma tīkli”, VAS “Latvijas dzelzceļš” un Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas pārstāvju darba grupu par obligātā iepirkuma komponentes, speciālu pieslēguma nosacījumu piemērošanas elektroenerģijas lietotājiem un pieslēguma maksas noteikšanas jautājumiem projekta īstenošanai, kas negatīvi neietekmē maksu par elektroenerģijas lietošanu gala patērētājiem un nerada jaunus subsīdiju mehānismus elektroenerģijai, un Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Ekonomikas ministriju līdz 2017. gada 1. jūnijam iesniegt noteiktā kārtībā izskatīšanai Ministru kabinetā priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem normatīvajos aktos.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2017. gada 16. augusta sēdes lēmumu (prot. Nr. 39, 19 .§) tika pagarināts Ministru kabineta 2017. gada 17. janvāra sēdes protokollēmuma "Informatīvais ziņojums "Par lielā projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" sagatavošanas progresu, izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem un projekta īstenošanas risinājumiem"" (prot. Nr. 3 39. §) 9. punktā dotā uzdevuma izpildes termiņš līdz 2017. gada 30. decembrim.

Ar Satiksmes ministrijas 2017. gada 11. aprīļa rīkojumu Nr. 01 - 03/70 tika izveidota starpinstitūciju darba grupa no Ministru kabineta lēmumā minēto institūciju pārstāvjiem.

Pamatojoties uz VAS “Latvijas dzelzceļš” pieaicinātu ekspertu sākotnējo slēdzienu, tika identificēti vairāki iespējamie risinājumi, kas nodrošinātu dzelzceļa tranzīta koridoru konkurētspēju mainīgos tirgus un konkurences apstākļos un par kuriem nepieciešams diskutēt darba grupas ietvaros, proti:

* izvērtēt speciālu elektroenerģijas pārvades pakalpojumu tarifu kategorijas izveidi dzelzceļa vilces jaudas apakšstaciju (turpmāk – VJA) pieslēgumiem, kas ļautu noteikt maksas par pārvades jaudas uzturēšanu un attīstību līmeni atbilstošu tieši dzelzceļa VJA radītajām izmaksām;
* apsvērt iespēju izdarīt grozījumus Ministru kabineta 2006. gada 13. jūnija noteikumos Nr. 476 “Noteikumi par speciālo pieslēgumu elektroenerģijas pārvades sistēmai”, radot iespēju veidot speciālo pieslēgumu elektroenerģijas pārvades sistēmai, kur vairākas VJA tiek uztvertas kā funkcionāls kopums;
* projekta ieviešanas gaitā pietiekami precīzi prognozēt un ņemt vērā elektroenerģijas obligātā iepirkuma komponentes (turpmāk – OIK) ietekmi, zinot, ka saskaņā ar prognozēm OIK savu dabīgo maksimumu sasniegs 2020. gadā, pēc kā pakāpeniski sāks samazināties.

2017. gada 5. decembrī Ministru kabinetā tika izskatīts Satiksmes ministrijas informatīvais ziņojums "Par lielā projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" sagatavošanas progresu un projekta īstenošanas risinājumiem" un Satiksmes ministrijai uzdots, veicot darbības, lai izpildītu Ministru kabineta 2017. gada 17. janvāra sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 3 39. §) 9. punktā doto uzdevumu, nodrošināt, ka Projekts negatīvi neietekmē maksu par elektroenerģijas lietošanu gala patērētājiem un nerada jaunus subsīdiju mehānismus elektroenerģijai (prot. Nr. 60, 51. §).

Darba grupa apsprieda augstākminētos iespējamos risinājumus, kas nodrošinātu dzelzceļa tranzīta koridoru konkurētspēju mainīgos tirgus un konkurences apstākļos.

 Darba grupas ietvaros tika lemts uzdot:

* Finanšu ministrijai, balstoties uz VAS “Latvijas dzelzceļš” un Satiksmes ministrijas sniegto informāciju, izvērtēt valsts atbalsta jautājumus darba grupas ietvaros apspriestajiem risinājumiem, proti, vai valsts atbalsta pazīmes var rasties šādos gadījumos: 1)speciālu elektroenerģijas pārvades pakalpojumu tarifu kategorijas izveides gadījumā dzelzceļa VJA pieslēgumiem; 2) speciālā-pazeminātā OIK noteikšanas gadījumā; 3) speciālā pieslēguma noteikšanas gadījumā;
* AS “Augstsprieguma tīkls” veikt aprēķinus, salīdzinot katra pievienojuma plānoto patēriņu pret sistēmas patēriņu, novērtējot speciālā pieslēguma piemērošanas iespējas projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” (turpmāk – Projekts) gadījumā;
* AS “Augstsprieguma tīkls” izvērtēt maksas par pārvades jaudas uzturēšanu un attīstīšanu uzstādīto jaudu piemērošanu, ņemot vērā, ka Projekta ietvaros VAS “Latvijas dzelzceļš” vajadzībām tiks izbūvēta viena sistēma ar 4 savstarpēji saistītām un funkcionāli neatdalāmām apakšstacijām;
* Ekonomikas ministrijai, balstoties uz OIK nākotnes prognozēm, veikt provizoriskus aprēķinus, cik liela varētu būt tā ietekme uz VAS “Latvijas dzelzceļš” pēc elektrifikācijas projekta pabeigšanas.

Darba grupa ir nonākusi pie šādiem secinājumiem:

* + 1. Ņemot vērā Finanšu ministrijas Komercdarbības atbalsta kontroles departamenta veikto sākotnējo izvērtējumu attiecībā uz iespējamiem risinājumiem Projekta pieslēgumu elektroenerģijas pārvades sistēmai, jaudas rezervēšanas pārvades sistēmā un OIK izmaksu samazināšanai, darba grupa secina, ka pasākumos par pagaidu vai pastāvīgo speciālās - pazeminātās maksas noteikšanu VAS “Latvijas dzelzceļš” par pārvades jaudas uzturēšanu un attīstīšanu līdz VAS “Latvijas dzelzceļš” pilnīgai pārejai uz elektrovilci un par dzelzceļa vilces jaudas sistēmas speciālo pieslēgumu elektroenerģijas pārvades sistēmai sniegtais atbalsts ir kvalificējams kā ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā, kurai ir noteikts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statuss, atbalsts tiks sniegts, ievērojot Eiropas Komisijas Paziņojuma “Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem” (2008/C184/07) 25. punkta nosacījumus, secināms, ka pasākumu ietvaros nav plānots sniegt komercdarbības atbalstu;
		2. Par speciālās-pazeminātās OIK noteikšanu izvērtējumu gan infrastruktūras īpašnieka – VAS “Latvijas dzelzceļš”, gan lietotāju - kravas un pasažieru pārvadājumu – līmenī, secināms, ka potenciāli VAS “Latvijas dzelzceļs” līmenī nebūtu konstatējama valsts atbalsta piešķiršana (VAS “Latvijas dzelzceļš” uzskatāms par starpnieku), taču atbalsts kravu pārvadātājiem kvalificējas kā komercdarbības atbalsts un attiecīgi atbalsta pasākumus var ieviest tikai pēc Eiropas Komisijas lēmuma saņemšanas. Savukārt, pasažieru pārvadājumiem saderīgumu būtu iespējams nodrošināt atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70.
		3. Lai novērtētu speciālā pieslēguma piemērošanas iespējas Projekta īstenošanas gadījumā, AS “Augstsprieguma tīkls” ir veicis aprēķinus un salīdzinājis katra VAS “Latvijas dzelzceļš” pievienojuma plānoto patēriņu pret sistēmas kopējo patēriņu attiecīgi 2017, 2024. gadā. No aprēķiniem izriet, ka katra pievienojuma plānotais patēriņš pret sistēmas patēriņu ir ļoti mazs, t. i. tikai 0.14 – 0.62%. Ņemot vērā aprēķinus, secināms, ka plānotais elektroenerģijas patēriņš katrā pievienojuma vietā ir pārāk mazs, lai šim gadījumam noteiktu speciālo pieslēgumu.
		4. Šobrīd darba grupa ir nonākusi pie secinājuma, ka šis nav speciālā pieslēguma gadījums, tomēr, jāņem vērā, ka atbilstoši 2006. gada 13. jūnija Ministru kabineta noteikumu Nr. 476 “Noteikumu par speciālo pieslēgumu elektroenerģijas pārvades sistēmai” (turpmāk – Noteikumi) 7. punktam Ministrija (Ekonomikas ministrija) pēc Noteikumu 5. punktā minētā iesnieguma saņemšanas sagatavo Ministru kabineta noteikumu projektu par pieslēguma nosacījumu piemērošanu, ja ir izpildīti Noteikumu nosacījumi. Līdz ar to nepieciešamības gadījumā Ekonomikas ministrijas kompetencē ir pieņemt lēmumu par speciālā pieslēguma noteikumu piemērošanu VAS “Latvijas dzelzceļš” plānotajiem jaunajiem elektroenerģijas pieslēgumiem attiecīgā projekta ietvaros;
		5. Darba grupa ir nonākusi pie secinājuma, ka Projekta ietvaros VAS “Latvijas dzelzceļš” vajadzībām tiks izbūvēta viena dzelzceļa elektrifikācijas sistēma ar 4 savstarpēji saistītām un funkcionāli neatdalāmām vilces jaudas apakšstacijām un attiecīgi, šīs sistēmas ekspluatācija uzskatāma ar brīdi, kad izbūvētas un pieņemtas ekspluatācijā visas vilces jaudas apakšstacijas, savukārt maksa par pārvades jaudas uzturēšanu un attīstīšanu tiek piemērota ar brīdi, kad dzelzceļa elektrifikācijas sistēma tiek pieņemta ekspluatācijā un tiek uzsākta tās izmantošana. Gadījumā, ja dzelzceļa elektrifikācijas sistēma tiek pieņemta ekspluatācijā pa daļām, izbūvētās vilces jaudas apakšstacijas pēc kārtas tiek nodotas ekspluatācijā, pieslēdzot pie pārvades tīkla pārbaudēm un pēc to pieņemšanas ekspluatācijā tiek atslēgtas, lai netiktu piemērota maksa par pārvades jaudas uzturēšanu un attīstīšanu, līdz brīdim kamēr ekspluatācijā nav nodotas visas vilces jaudas apakšstacijas.
		6. Saskaņā ar Ekonomikas ministrijas konceptuālo ziņojumu "Kompleksi pasākumi elektroenerģijas tirgus attīstībai", kas tika izskatīts un apstiprināts MK 02.10.2017., tiek paredzēts, ka no 2018. gada vidējais OIK maksājums par 1 MWh elektroenerģijas samazinātos no 26,79 EUR līdz EUR 25,79, bet 2020. gadā – līdz EUR 24,92;
		7. Ņemot vērā, ka OIK apmērs samazināsies sākot no 2018. gada, EM, balstoties uz OIK nākotnes prognozēm, ir veikusi provizoriskus aprēķinus, cik liela varētu būt tā ietekme uz VAS “Latvijas dzelzceļš” pēc elektrifikācijas projekta pabeigšanas.

Ņemot vērā, ka OIK apmērs samazināsies sākot no 2018. gada, Ekonomikas ministrija, balstoties uz OIK nākotnes prognozēm, ir veikusi provizoriskus aprēķinus, cik liela varētu būt tā ietekme uz VAS “Latvijas dzelzceļš” pēc elektrifikācijas projekta pabeigšanas un secinājusi, ka vidējās izmaksas par OIK 2024. gadā projekta ietvaros sasniegs vidēji no **1,1862 miljoniem EUR gadā līdz 1,7814 miljoniem EUR gadā**, un vidēji **no 18,95 EUR līdz 23,37 EUR** par vienu patērēto megavatstundu elektroenerģijas.

Aprēķini ir veikti, balstoties uz diviem scenārijiem, no kuriem optimistiskajā scenārijā elektrificētā dzelzceļa posms patērēs vidēji 90 000 MWh gadā, bet konservatīvajā attīstības scenārijā – 54 000 MWh gadā, kā arī atsevišķi katram no diviem iespējamajiem pieslēguma veidiem – pieslēgumam pie 110 kilovoltu līnijas un pieslēgumam pie 110 kilovoltu kopnes, kopējai uzstādītajai jaudai apakšstacijās sasniedzot 200 MW.

Aprēķinos ir ņemta vērā vidējā Latvijas elektroenerģijas vairumtirdzniecības cena 2017. gadā - 34,68 EUR/MWh, spēkā esošie elektropārvades sistēmas operatora tarifi, kā arī pieņēmums, ka laika posmā līdz 2024. gadam nenotiks būtiskas izmaiņas elektroenerģijas pieprasījuma, pārvadītās elektroenerģijas un pieprasītās elektroenerģijas apjomiem. Aprēķinos nav iekļautas izmaksas, kas ir saistītas ar reaktīvo enerģiju.

Ekonomikas ministrija pievērš uzmanību, ka tās īstenotie pasākumi un paredzamais obligātās iepirkumu komponentes samazinājums laika posmā no 2018. gadam līdz 2024. gadam ļauj sasniegt gala izmaksu samazinājumu aptuveni līdz 10% optimistiskajā scenārijā, un līdz 14% - konservatīvajā scenārijā. Plašāka informācija par EM veiktajiem aprēķiniem par VAS “Latvijas dzelzceļš” prognozējamajām izmaksām par elektroenerģiju, ņemot vērā spēkā esošos elektropārvades tarifus, kā arī spēkā esošo un prognozējamo metodoloģiju OIK aprēķināšanai, sniegta Tabulās 1. - 4.

**Tabula 1. Elektroenerģijas izmaksu aprēķins (EUR) 2024. gadā optimistiskajā scenārijā**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **110 kV līnija** | **110 kV kopne** |
| **Jauda AST**  | 1347600 | 1609000 |
| **Pārvade AST** | 270900 | 317700 |
| **Elektroenerģija** | 3121200 | 3121200 |
| **OIK par uzstādīto jaudu** | 406980 | 482700 |
| **OIK par patērētajām MWh** | 1298700 | 1298700 |
| **Kopā** | 6445380 | 6829300 |
| **Izmaksas par OIK** | 1705680 | 1781400 |
| **Izmaksas par OIK/MWh** | 18,95 | 19,79 |
| **Izmaksas par OIK jaudu /MWh** | 4,52 | 5,36 |
| **Izmaksas par OIK jaudu /MWh** | 4,52 | 5,36 |
| **Gala izmaksas par vienu MWh** | **72,63** | **76,89** |

**Tabula 2. Elektroenerģijas izmaksu aprēķins (EUR) 2024. gadā konservatīvajā scenārijā**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **110 kV līnija** | **110 kV kopne** |
| **Jauda AST** | 1347600 | 1609000 |
| **Pārvade AST** | 162540 | 190620 |
| **Elektroenerģija** | 1872720 | 1872720 |
| **OIK par uzstādīto jaudu** | 406980 | 482700 |
| **OIK par patērētajām MWh** | 779220 | 779220 |
| **Kopā** | 4569060 | 4934260 |
| **Izmaksas par OIK** | 1186200 | 1261920 |
| **Izmaksas par OIK/MWh** | 21,97 | 23,37 |
| **Izmaksas par OIK jaudu /MWh** | 7,54 | 8,94 |
| **Gala izmaksas par vienu MWh** | **84,61** | **91,38** |

**Tabula 3. Elektroenerģijas izmaksu aprēķins (EUR) – esošā situācija, optimistiskais scenārijs**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **110 kV līnija** | **110 kV kopne** |
| **Jauda AST** | 1347600 | 1609000 |
| **Pārvade AST** | 270900 | 317700 |
| **OIK par uzstādīto jaudu** | 1092000 | 1302000 |
| **OIK par patērētajām MWh** | 1316700 | 1316700 |
| **Elektroenerģija** | 3121200 | 3121200 |
| **Kopā** | 7148400 | 7666600 |
| **Izmaksas par OIK** | 2408700 | 2618700 |
| **Izmaksas par OIK/MWh** | 26,76 | 29,10 |
| **Izmaksas par OIK jaudu /MWh** | 12,13 | 14,47 |
| **Gala izmaksas par vienu MWh** | **79,43** | **85,18** |

**Tabula 4. Elektroenerģijas izmaksu aprēķins (EUR) – esošā situācija, konservatīvais scenārijs**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **110 kV līnija** | **110 kV kopne** |
| **Jauda AST** | 1347600 | 1609000 |
| **Pārvade AST** | 162540 | 190620 |
| **OIK par uzstādīto jaudu** | 1092000 | 1302000 |
| **OIK par patērētajām MWh** | 790020 | 790020 |
| **Elektroenerģija** | 1872720 | 1872720 |
| **Kopā** | 5264880 | 5764360 |
| **Izmaksas par OIK** | 1882020 | 2092020 |
| **Izmaksas par OIK/MWh** | 34,85 | 38,74 |
| **Izmaksas par OIK jaudu /MWh** | 20,22 | 24,11 |
| **Gala izmaksas par vienu MWh** | 97,50 | 106,75 |

Avots: Ekonomikas ministrijas provizoriskie aprēķini

Ņemot vērā augstākminēto, darba grupas uzdevums uzskatāms par izpildītu, secinot, ka Projekta īstenošanas gaitā elektroenerģijas pieslēguma un pieslēguma maksas noteikšanai nav nepieciešams izstrādāt grozījumus normatīvajos aktos, un Projekta īstenošanas gaitā VAS “Latvijas dzelzceļš” individuāli var turpināt sadarbību ar katru no darba grupā iesaistītajām institūcijām.

Satiksmes ministrs U. Augulis

Vīza: Valsts sekretārs K. Ozoliņš

Balaša, 67028071

Santa.Balasa@sam.gov.lv