

Rīgā, 30.03.2021. Nr.2-10/22

Ekonomikas ministrijai

Par Informatīvā ziņojuma projektu “Kompleksa atbalsta sistēma biometāna ražošanai un izmantošanai transportā”

Latvijas Darba devēju konfederācija (turpmāk – LDDK) ir izvērtējusi Ekonomikas ministrijas izstrādāto informatīvā ziņojuma projektu **“Kompleksa atbalsta sistēma biometāna ražošanai un izmantošanai transportā”** (turpmāk – Projekts) un konceptuāli iebilst Projekta tālākai virzībai esošajā redakcijā.

LDDK uzskata, ka ir nepieciešams nodrošinātu sabalansētu alternatīvo degvielu tirgus attīstību un godīgu konkurenci Latvijas tautsaimniecības attīstībai un klimata mērķu sasniegšanai. Iepazīstoties ar Projektu esošajā redakcijā, var secināt, ka **Projekts ir sagatavots tikai kā pamatojums** Rīgas Satiksmei nopirkt 125 autobusus un VUGD transportlīdzekļu vienības (2 autobusi un 2020 kravas automobiļi), izmantojot ANM finanšu līdzekļus (17.lpp). Kopumā LDDK uzskata, ka piedāvātais Projekts un tajā ietvertie risinājumi būs nepietiekami, kā arī dārgi un neefektīvi klimata mērķu sasniegšanai.

LDDK pauž šādus komentārus un iebildumus:

- 1 LDDK kopumā nevar piekrist biometāna ekskluzivitātes pamatojumam kā vislabāk piemērotajam risinājuma klimata neitralitātes sasniegšanai. Ceļš uz klimatneitralitāti ir iespējams tikai ar **zaļās enerģijas kompleksu risinājumu, kurā ir iezīmētas vienādas vai līdzvērtīgas iespējas un atbalsta mehānismi arī citiem enerģijas nesējiem**, piemēram tādiem kā ūdeņradis un uz tā bāzes radītajām sintētiskajām degvielām (e-fuels). Šo alternatīvu ražošanai ir nepieciešamas būtiskas elektroenerģijas jaudas un, lai panāktu klimata neitralitāti, šīm jaudām ir jābūt no atjaunīgajiem energoresursiem. Latvijā jau ir labas vēsturiskās priekšrocības pateicoties Daugavas HESa jaudām. Papildinot atlikušajā elektroenerģijas ražošanas bilanci fosilos resursus (dabaszāzi) ar atjaunīgajiem vēja un saules enerģijas avotiem, būtu iespējams panākt, ka visa Latvijā ražotā elektroenerģija būtu klimatneitrālas izcelsmes. Kāpinot šīs ražošanas jaudas būtu iespējams panākt to, ka Latvijā nav pašu ražotās elektroenerģijas deficīta un tiktu veicināta arī enerģētiskās nabadzības mazināšana. Projekta levada sadaļā pie alternatīvām transporta degvielām nav pieminētās ļoti perspektīvās e-degvielas (e-metanols), kuras ražojot veidojas ne tikai klimatneitrāli, bet pat klimatnegatīvi risinājumi, t.i. gala produkts samazina vidē jau esošo CO₂ pēdu.
- 2 LDDK uzskata, ka Projektā nav veikts **ekonomiskais izvērtējums un tehniskais pamatojums gan biometāna iegūšanai, gan izmantošanai transportā**. LDDK uzskata, ka biometāna ražošana ir vērtējama kā perspektīva tehnoloģija, kas nodrošina perspektīvu tehnisku risinājumu efektīvai lauksaimniecības un pārtikas ražošanas industrijas atkritumu apsaimniekošanu, un samazina šo nozaru radītās siltumnīcas efektu veicinošo gāzu emisijas, nodrošinot arī ilgtermiņā nozīmīga transporta un enerģētikas

kurināmā ražošanu. Vienlaikus jāpievērš uzmanību faktam, ka biometāna ražošanas nozare ir gan no komerciālā, gan tehnoloģiskā viedokļa salīdzinoši jauna, un, vērtējot kopējos Latvijas mērķus klimata politikā tuvākajā desmitgadē, ir maz ticams, ka nozares pienesums emisiju samazināšanā un transporta fosilo degvielu patēriņa samazināšana tuvākajos gados būs nozīmīgs. **Balstoties uz to, uzskatām, ka ir pārāgri biometāna ražošanas nozari izvirzīt kā būtisku klimata politikas attīstības prioritāti tuvākajos gados, paredzot tai apjomīgu finansējumu Eiropas Savienības RRF programmas ietvaros.**

- 3 LDDK neredz pamatojumu biometāna noteikšanai kā vienīgajai prioritāri atbalstāmajai degvielai kravas un citu auto segmentā vidējā termiņā, **jo nav veikti TCO (Total Cost of Ownership) aprēķini salīdzinājumā ar citām alternatīvām**, kā arī nav redzams LCA (Life Cycle Assessment) izpēte šim risinājumam salīdzinot ar citām alternatīvām. Nav pamatots arī fakts par to, ka ar saspiestu gāzi darbināmo transporta līdzekļu skaits pieaug. CSDD mājaslapā publiski pieejā informācija liecina par pretējo tendenci. Līdz ar to nav skaidra pamatojuma, kādēļ ir nepieciešams stimulēt dabīgi samazinošos transporta līdzekļu nišu.
- 4 LDDK ierosina aktualizēt un veikt Projektā **padziļinātu analīzi par ar biometānu darbināmu transportlīdzekļu ražošanas attīstību, to esošo un plānoto pieejamību un pieprasījumu autotransporta tirgū, tā izmaksām, ekspluatācijas drošības un kontroles jautājumiem**. Drošības aspekts īpaši svarīgs ir sabiedriskajam un operatīvajam transportam. Secīgi lūdzam iekļaut analīzi par plānoto šādu transportlīdzekļu skaita pieaugumu un to ekspluatācijas rezultātā ietaupīto SEG apjomu vismaz vidējā termiņā, ņemot vērā aktuālo informāciju. Tāpat lūdzam veikt izvērstu izklāstu par nepieciešamo biometāna infrastruktūras, tajā skaitā, loģistikas un piegādes attīstību un tās izmaksām. Tas ļaus pilnīgāk izvērtēt ieguvumus attiecībā pret ieguldījumiem un atbalstu īstermiņā, vidējā termiņā un ilgtermiņā biometāna attīstības veicināšanā transportā.
- 5 LDDK ierosina **veikt analīzi par to, kuru alternatīvo degvielu var izmantot bez valsts atbalsta un subsidēšanas**, bez jaunas infrastruktūras izbūves un kura jau ir pieejama, un kurai ir nepieciešams valsts atbalsts, kādā apmērā, kādas ir izmaksas infrastruktūras izbūvei **AER un SEG mērķu sasniegšanā**. Paredzot valsts atbalstu biometāna kā alternatīvo transporta enerģiju izmantošanas veicināšanai, godīgas konkurences ietvaros šāds atbalsts būtu jāpiešķir vienlīdzīgi visiem alternatīvajiem transporta enerģijas veidiem, nevis tikai vienam, kurš nosegs šauru nišas transporta segmentu.
- 6 Veicot hipotētisku aprēķinu, cik tālu var nobraukt par 10 EUR pie noteiktām degvielas cenām, lūdzam salīdzinājumu veikt pie cenām pirms nodokļiem (13. lpp. 4. attēls). Vienlaikus norādām, ka Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu 7. panta trešā daļa noteic, ka attiecīgos gadījumos un jo īpaši attiecībā uz dabasgāzi un ūdeņradi, kad degvielas stacijā ir norādītas degvielas cenas, informēšanas nolūkā norāda salīdzinājumu starp attiecīgajām cenām par vienību. Šīs informācijas norādīšana nemaldina lietotāju un nerada tam neskaidrības. Lai palielinātu patērētāju informētību un konsekvēnti nodrošinātu degvielas cenu pārredzamību visā Savienībā, Eiropas Komisija tiek pilnvarota ar īstenošanas aktiem pieņemt kopīgu metodoloģiju alternatīvu degvielu vienības cenu salīdzināšanai. Ņemot vērā minēto, salīdzinot alternatīvo degvielu cenas,

lūdzam ņemt vērā Eiropas Komisijas īstenošanas aktos (vai rekomendācijās) norādīto kopīgo metodoloģiju alternatīvu degvielu vienības cenu salīdzināšanai.

- 7 Lūdzam precizēt Projekta 12.tabulu Dažādu degvielas veidu izmaksu un emisiju salīdzinājums enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanai attiecībā uz biodīzeli (HVO). Ja ir runa par HVO, tad ir jāmaina emisiju intensitāte apakšējā robeža no 29 uz 6, vai arī jāizdala FAME un HVO atsevišķi. Lūdzam tabulu papildināt ar sadaļu, vai attiecīgo degvielu ir iespējams izmantot esošajā auto parkā bez tā nomaiņas vai auto pārbūves.
- 8 Lūdzam Projektā veikt analīzi un prognozi par biometāna attīstības un atbalsta ietekmi uz nodokļu ieņēmumiem, tajā skaitā akcīzes nodokļa ieņēmumiem.
- 9 LDDK rosina papildināt Projektu arī ar nodokļu sadaļu (akcīzes un PVN ieņēmumi vai atvieglojumi) katram enerģijas veidam, ņemot vērā, ka benzīns un dīzeļdegviela ar biodegvielu piejaukumu, tajā skaitā moderno biodegvielu piejaukumu, tiek aplikts ar pilnu akcīzes nodokļa likmi. Secīgi aprēķināt, cik liels valsts atbalsts ir vai būtu katram enerģijas veidam, ņemot vērā nepieciešamos ieguldījumus infrastruktūrā, nodokļu atvieglojumus u.tml.
- 10 LDDK vērš uzmanību, ka **attiecībā uz plānotajām atbalstāmajām aktivitātēm pieslēgumu un pārvades tīklu izbūves jautājumā, biometāna ražotājam jānodrošina biometāna kvalitāte atbilstoši tādiem rādītājiem, kādi tie ir nepieciešami ievadīšanai gāzes sadales sistēmā.** Līdz ar to, ir jānosaka paaugstinātas prasības biogāzes tirdzniecībai, transportēšanai. **Tāpēc LDDK aicina ņemt vērā uzņēmumu, piemēram, AS Latvijas Gāze pausto viedokli par infrastruktūras un izcelsmes apliecinājumu sistēmas izveidi.**
- 11 Vēršam uzmanību, ka ir veikti teorētiski aprēķini un pieslēguma iespēju izpēte, kā arī bijusi apmaiņa ar citu ES valstu sadales sistēmas operatoriem par biometāna ražotņu pieslēgšanu dabasgāzes sadales sistēmai. Šobrīd šo jomu regulē Ministru kabineta 2016. gada 04. oktobra noteikumi Nr. 650 "Prasības biometāna un gāzveida stāvoklī pārvērstas sašķidrinātās dabasgāzes ievadīšanai"; 2017. gada 07. februāra noteikumi Nr. 78 "Dabasgāzes tirdzniecības un lietošanas noteikumi" un 2017. gada 16. marta Komisijas Regula (ES) 2017/460, ar ko izveido tīkla kodeksu par harmonizētām gāzes pārvades tarifu struktūrām, kas nosaka biogāzes parametrus un tehniskos aspektus. Papildus ir nepieciešams izstrādāt tehniskos noteikumus, kuros noteiktas atbildības robežas starp sadales un pārvades sistēmas operatoru un biometāna ražotāju. **Attiecībā uz tehniskiem priekšnosacījumiem biogāzes ievadīšanai sadales sistēmā sadales operatora AS "Gaso" sistēma ir piemērota atbilstošas kvalitātes biogāzes transportēšanai.**
- 12 Attiecībā uz atbalstu attiecīgas infrastruktūras izveidei, kura ietvaros kā viena no atbalstāmām aktivitātēm ir minēta klasteru izbūve, uzskatām, ka iztrūkst šīs aktivitātes ekonomiskais pamatojums. **Projektā nav sniegta informācija par tādiem faktoriem, kā attālumu no biogāzes ražotnes līdz sadales gāzesvadiem, ražotnes jauda un nepieciešamais aprīkojums un pasākumi, kas nepieciešami biogāzes ievadīšanai sadales sistēmā, kas visi būtiski ietekmē atbalsta pasākuma lietderības izvērtējumu.** Kā vienu no lielākajiem juridiskajiem šķēršļiem, ievērojot kopējo gāzesvadu izbūves garumu, uzņēmumi, piemēram, AS "Latvijas Gāze" saskata nepieciešamo saskaņojumu ar zemes īpašniekiem par jaunizbūvējamā gāzes vada novietni saņemšanu.

- 13 Attiecībā uz izcelsmes apliecinājumu sistēmas izveidi, atbalstām viedokli, ka šāda sistēma ir jāizveido iepriekš pieminēto biometāna kvalitātes un atbilstības augstiem standartiem mērķu sasniegšanas nolūkos.** Tomēr Projektā minētā informācija par izcelsmes apliecinājumu sistēmas izveidi ir jāvērtē kopsakarā ar grozījumiem Enerģētikas likumā, kas paredz izcelsmes apliecinājumu sistēmas ieviešanu, paralēli izstrādājot nepieciešamos Ministru Kabineta noteikumus un nodrošinot, lai tā būtu funkcionāla ar 2022. gada 01. janvāri. Vienlaikus vērtējums ir jāveic arī ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/73/EK (2009. gada 13. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz dabasgāzes iekšējo tirgu.
- 14** Projektā ir paredzēts, ka izcelsmes apliecinājumu izsniegs pārvades operators AS "Conexus Baltic Grid". AS "Latvijas Gāze" nevar piekrist Enerģētikas likuma 58.^{8.} p. panta 9. punktam "Izcelsmes apliecinājumus par no atjaunojamiem energoresursiem iegūtu gāzi izsniedz, nodod un atceļ vienotais dabasgāzes pārvades un uzglabāšanas sistēmas operators." **Vienotais dabasgāzes pārvades un uzglabāšanas operators nevar būt šādas atļaujas izsniedzējs**, jo minētās Direktīvas 2009/73/EK 13. punktā ir teikts, ka "Pārvades, uzglabāšanas un/vai SDG sistēmu operatori, neparedz Vienotajam dabasgāzes pārvades un uzglabāšanas operatoram šādus uzdevumus. Vēl jo vairāk minēto pastiprina Direktīvas 2009/73/EK 15. panta 2. punkts, kurā noteikts, ka "personas, kuras atbildīgas par pārvades sistēmas īpašnieka un uzglabāšanas sistēmas operatora vadību, neiesaistās integrētā dabasgāzes uzņēmuma struktūrās, kas tieši vai netieši ir ikdienā atbildīgas par dabasgāzes ražošanu un piegādi." Pieļaujot situāciju likumdošanas līmenī, ka izcelsmes apliecinājumus izsniegtu vienotais pārvades un uzglabāšanas sistēmas operators, ir reāls pamats saskatīt iespējamo interešu konflikta rašanos, kas var ietekmēt operatora vadības kā uzraudzības iestādes vadības lēmumu objektivitāti.

Ievērojot minēto, LDDK ierosina izmantot pēc būtības identisku uzraudzības mehānisma konstrukciju, kāda ir izvēlēta Transporta enerģijas likumprojektā (Likumprojekta 12. pants), piešķirot biometāna kvalitātes uzraudzības funkcijas valsts neatkarīgai institūcijai, kura veiktu attiecīgu kvalitātes uzraudzību un monitoringu.

Nobeigumā LDDK vērš Ekonomikas ministrijas uzmanību uz LDDK un uzņēmēju vairākkārtīgi uzdotajiem jautājumiem **tematiskajās diskusijās par DP 2021.–2027.gadu un RRF plānu KLIMATA UN TRANSPORTA ieguldījumu jomā, uz kuriem atbildes nav saņemtas:**

- 1) Ir viedoklis, ka šis enerģijas veids ir tikai kā pārejas perioda nodrošinājums uz pilnībā videi draudzīgu enerģijas resursu izmantošanu transportā un **nākotnes tendences transportā ir elektrotransporta attīstība ar enerģijas resursu vai nu elektrību vai ūdeņradi**. Līdz ar to ir priekšlikums līdzekļus paredzēt izmešu samazināšanai transporta sektorā.
- 2) Ir viedoklis, ka tirgus dalībniekiem ir nepieciešams sniegt izvēles iespējas. Līdz ar to ir priekšlikums ietvert atbalstu arī citu alternatīvo degvielas veidu pieejamības un izmantošanas veicināšanai. Piemēram, lai veicinātu bezizmešu mobilitāti, ir jānodrošina attiecīgas elektroenerģijas jaudas vietās, kur koncentrējas elektroauto. Šī brīža jaudu pieejamība nav pietiekama, un ir nepieciešamas būtiskas

investīcijas atbilstošas jaudas nodrošināšanā. Atbalsta instrumenti šajā sfērā nodrošinātu labāku un efektīvāku pakalpojuma pieejamību. **Aicinām projektā iekļaut instrumentus citu, alternatīvu, dabai draudzīgāku, enerģijas veidu izmantošanas veicināšanai – piemēram, ūdeņraža, un tik daudz nefokusēties uz vienu alternatīvās enerģijas veidu, tādējādi ļaujot patērētājiem izvēlēties ekonomiski pamatotākos risinājumus, kas vienlīdz labi atbalstītu ES RRF plāna mērķu sasniegšanu;**

3) atbalsta Biometānam saskaņotība ar ES valsts atbalsta nosacījumiem. Saistībā ar RRF īstenošanu valsts atbalsta kontrole palīdz nodrošināt, ka dalībvalstu publiskie izdevumi neizstumj privātos izdevumus, netiek pieļauta pārmērīga kompensācija un ka vienotajā tirgū ir vienlīdzīgi konkurences apstākļi. **Attiecīgi lūdzam sniegt atbildi uz bažām, ka pasākums iespējams veic pārmērīgu kompensāciju atsevišķos pasākumos vienā jomā (piem. atbalsts biometānam) uz citu tirgus operatoru rēķina, nenodrošinot līdzvērtīgu atbalstu vai izstumjot privātos izdevumus citās jomās (piem. elektromobilitāte), nesniedzot izmaksu ziņā efektīvas izvēles patērētājiem un nesasniedzot klimata mērķus.**

4) Lūdzam sniegt **ekonomisko pamatojumu un risku izvērtējumu, vai uzpildes vietu skaits, kur var nodrošināt biometāna uzpildi, un to atrašanās vietas (esošās un plānotās) ir samērīgs autoparka atjaunošanai paredzētajam investīciju apjomam, un vai tam ir ekonomiskais pamatojums, kā arī, vai ir apzināti riski, kas varētu rasties, ja līdz tuvākajai uzpildes vietai ir jāmēro būtiski garāks ceļš, un vai tas neietekmēs reaģēšanas laiku uz izsaukumu.**

Cieņā

Ģenerāldirektore

(*paraksts)

L.Meņģelsone

*Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu

lddk@lddk.lv
67225162