

Ziņojums
par alternatīvo degvielu infrastruktūru Latvijā
*(saskaņā ar 2014. gada 22. oktobra Direktīvas Nr.2014/94/ES
par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu 10.pantu)*

Rīgā, 2019

Satura rādītājs

Pārskats par Direktīvā Nr. 2014/94/ES noteiktām prasībām	3. lpp.
Esošā situācija alternatīvo degvielu jomā Latvijā	3. lpp.
<ul style="list-style-type: none">• Elektromobilitāte• Ūdeņradis• Dabasgāze	
Esošās attīstības tendences alternatīvo degvielu kontekstā Latvijā	9.lpp.
<ul style="list-style-type: none">• Autotransports• Gaisa satiksme• Jūras transports• Dzelzceļš	
Alternatīvo degvielu ieviešanas scenāriju pētījums	11.lpp
Informācija par ziņojuma sagatavotāju	13.lpp.

I

Pārskats par Direktīvā Nr.2014/94/ES noteiktajām prasībām

Lai līdz minimumam samazinātu transporta atkarību no naftas un mazinātu transporta ietekmi uz vidi, Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (turpmāk - Direktīva 2014/94/ES) paredz noteiktu vienotu pasākumu sistēmu alternatīvo degvielas infrastruktūras attīstīšanai, kā arī kopējās tehniskās specifikācijas, t. sk. attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, dabasgāzes (LNG, CNG) uzpildes stacijām un ūdeņraža uzpildes stacijām.

Saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES prasībām dalībvalstīm:

1. līdz 2020. gada 31. decembrim jāizveido atbilstošs skaits publiski pieejamu uzlādes punktu, lai panāktu, ka ar elektrotransportlīdzekļiem (turpmāk – ETL) var pārvietoties vismaz pilsētu piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās;
2. Līdz 2025. gada 31. decembrim papildu ETL uzlādes punkti jāuzstāda vismaz TEN-T pamattīklā, pilsētu/piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās;
3. Jāizvērtē krasta elektropadeves iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļiem un jūras kuģiem jūras un iekšzemes ostās;
4. Līdz 2020. gada 31. decembrim jāizveido atbilstošs skaits publiski pieejamu uzpildes punktu, lai panāktu, ka ar CNG darbināmiem transportlīdzekļiem var pārvietoties pilsētu/piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās, un attiecīgos gadījumos dalībvalstu noteiktos tīklos;
5. Līdz 2025. gada 31. decembrim vismaz pastāvošajā TEN-T pamattīklā jāizveido atbilstošs skaits publiski pieejamu CNG uzpildes punktu, lai panāktu, ka ar CNG darbināmiem transportlīdzekļiem var pārvietoties visā Eiropas Savienībā (turpmāk – ES);
6. Līdz 2025. gada 31. decembrim jūras ostās jāizveido atbilstošs skaits LNG uzpildes punktu, lai LNG iekšzemes ūdensceļu kuģu vai jūras kuģu kustība būtu iespējama visā TEN-T pamattīklā;
7. Līdz 2025. gada 31. decembrim vismaz pastāvošajā TEN-T pamattīklā jāizveido atbilstošs skaits publiski pieejamu LNG uzpildes punktu, lai panāktu, ka ar LNG darbināmi lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļi var pārvietoties visā ES, ja ir pieprasījums un ja vien izmaksas nav nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, tostarp vides ieguvumiem.

II

Esošā situācija alternatīvo degvielu jomā Latvijā

Ar Ministru kabineta 2017. gada 25. aprīļa rīkojumu Nr. 202 tika izstrādāts “Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020. gadam”, (turpmāk – Alternatīvo degvielu attīstības plāns) lai samazinātu transporta negatīvo ietekmi uz vidi, kā arī, lai pārņemtu Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu prasības. Plāns atbilst

Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.-2020. gadam, Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam, Vides politikas pamatnostādņēs 2014.-2020. gadam, Enerģētikas attīstības pamatnostādņēs 2016.-2020. gadam, kā arī Transporta attīstības pamatnostādņēs 2014.-2020. gadam, noteiktajiem mērķiem un uzdevumiem negatīvās ietekmes uz vidi mazināšanai un ilgtspējīgas attīstības veicināšanai, kā arī atbilst Eiropas Transporta politikas Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” noteiktajiem mērķiem.

Balstoties uz Plānā iekļauto 1.1. pasākumu - veikt visaptverošu pētījumu par alternatīvo degvielu ieviešanas scenārijiem autotransportā siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai un tā ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību, Satiksmes ministrija veica pētījumu – “Pētījums par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu ieviešanas scenārijiem autotransporta sektorā” (Satiksmes ministrija, 2018). Pētījums izstrādāts balstoties uz alternatīvo degvielu – elektroenerģija, saspiegtā dabasgāze, sašķidrinātā dabasgāze, ūdeņradis, biodegvielas – infrastruktūras ieviešanas scenāriju ieviešanu. Pētījumā tika noteikts Latvijas tautsaimniecībai efektīvākais alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas scenārijs.¹

Gaisa piesārņojums atzīts par nozīmīgu cilvēka dzīves ilgumu ietekmējošu faktoru. Siltumnīcefektu izraisošās gāzes (SEG) aiztur siltumu, kas izstaro no zemes virsmas, un kavē tā izkļūšanu kosmosā, kas savukārt izraisa globālo sasilšanu. Atbilstoši pētījuma uzdevumam, modelēšanai un SEG emisiju aprēķināšanai tika izveidota scenāriju kopa, kuras rezultātā tika noteikts Optimālais scenārijs alternatīvo degvielu ieviešanai.

Galvenie secinājumi:

- Līdz 2035. gadam no izmaksu viedokļa ir izdevīgāk attīstīt CNG, LNG un biodegvielas, kas kalpo kā pārejas tehnoloģijas autotransportā SEG emisiju samazināšanai.
- Pēc 2035. gada un ilgtermiņā gan no izmaksu, gan no SEG emisiju samazināšanas viedokļa izdevīgi ir elektrotransportlīdzekļu un biodegvielas izmantošanas scenāriji.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2017.gada 25.aprīļa rīkojuma Nr.202 “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020.gadam” (turpmāk – rīkojuma projekts) 3.punktu, kas paredz sagatavot un līdz 2019. gada 1.jūlijam iesniegt noteiktā kārtībā Ministru kabinetā plāna starpposma ietekmes izvērtējumu, Satiksmes ministrija sagatavoja un Valsts kancelejā iesniedza starpposma ietekmes izvērtējumu. Satiksmes ministrija saņēma un apkopoja informāciju no Ekonomikas ministrijas, Finanšu ministrijas un VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” par plānā 2. nodaļā “Plāna mērķis un rīcības virzieni tā sasniegšanai” iekļautajā tabulā ietvertu pasākumu izpildi un tiešajiem darbības rezultātiem. Izvērtējot plānā ietvertu pasākumu izpildi, tika secināts, ka nepieciešams veikt grozījumus plānā.

¹ <http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=519>

2019. gada 4. jūlijā Valsts sekretāru sanāksmē tika izsludināts rīkojuma projekts. Ministru kabineta rīkojuma projekta mērķis ir veikt nepieciešamos grozījumus iekļaujot tajā jaunus pasākumus, kurus nepieciešams īstenot noteiktā laika periodā, lai sasniegtu ES noteiktos mērķus. Kad plāns tika izvērtēts, no plāna tika svītroti finansiāli ietilpīgākie pasākumi, kā arī tiek meklēts kompromiss starp dažādiem viedokļiem, kas tika saņemti atzinumos, jo ir nepieciešams panākt optimālo pasākumu scenāriju ar pēc iespējas mazāku ietekmi uz valsts budžetu. Pēc starpinstitūciju sanāksmes, kas notika 2019. gada 10. oktobrī Satiksmes ministrijā, rīkojuma projekts tika precizēts un nosūtīts uz 5 dienu elektronisko saskaņošanu. Periodā no 11.-15. novembrim iesaistītajām institūcijām bija iespēja atkārtoti saskaņot rīkojuma projektu vai izteikt jaunus priekšlikumus un iebildumus. Uz doto brīdi projekts tiek precizēts, lai to varētu iesniegt Ministru kabinetā 2020. gada sākumā.

Elektromobilitāte – līdz šim Latvijā īstenoti vairāki pasākumi elektromobilitātes veicināšanai, kas vērsti uz interesi par elektromobilitāti, sniedzot atbildes gan nodokļu veidā, gan tiešās iegādes subsīdijas veidā un citi pasākumi. Vienlaikus ar esošajiem pasākumiem vēl nav pietiekoši, lai nodrošinātu strauju ETL skaita pieaugumu Latvijā.

2014. gada 26. martā ar Ministru kabineta rīkojumu Nr. 129 “Par Elektromobilitātes attīstības plānu 2014.-2016. gadam” tika apstiprināts “Elektromobilitātes attīstības plāns 2014.-2016. gadam”, kas paredz konkrētus atbalsta politikas virzienus attiecībā uz svarīgākajiem tās elementiem: ETL izplatība, uzlādes staciju tīkla izbūve, atbalsts inovatīvu produktu izstrādei, kā arī sabiedrības izglītošana un informācijas pieejamības nodrošināšana par elektromobilitāti. 2015. gada jūlijā tika veikts šī plāna starpposma novērtējums, kurā norādīti elektromobilitātes stimulēšanas pasākumu sasniegtie praktiskie rezultāti:

- No 2016. gada 1. janvāra ETL tiek piešķirtas speciālas valsts reģistrācijas numura zīmes;
- No 2016. gada 1. janvāra ETL, kas ir aprīkoti ar speciālas nozīmes valsts reģistrācijas numuru zīmēm, atļauts pārvietoties pa sabiedriskajam transportam paredzētajām joslām.

Tāpat ETL īpašniekiem Latvijā ir noteikti vairāki nodokļu atvieglojumi:

- ETL netiek piemērots transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis;
- Ir samazināta uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likme – 10.00 *euro* mēnesī;
 - ETL pirmreizējā reģistrācija, reģistrācija, pirmo reizi saņemot speciālas nozīmes valsts reģistrācijas numura zīmes, un pirmais šo numuru zīmju komplekts ir bez maksas;
 - ETL lietotāju atbalstam ir izveidotas bezmaksas stāvvietas, kā arī noteikti atvieglojumi iebraukšanai maksas zonās;
 - Realizētas ETL bezmaksas lietošanas iespējas maksas zonā Jūrmalas pašvaldības teritorijā;
 - ETL bez maksas drīkst novietot Rīgas pašvaldības uzņēmuma “Rīgas satiksme” apsaimniekotajās autostāvvietās.

Saskaņā ar 2016. gada 11. aprīlī noslēgto vienošanos par Eiropas Reģionālās attīstības fonda (turpmāk – ERAF) līdzfinansētā projekta Nr. 4.4.1.0/16/I/001 “Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveidošana” īstenošanu, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – CSDD) veic nacionālā līmeņa uzlādes staciju tīkla izveidošanu. Rezultātā kopš 2018. gada jūlija darbojas CSDD izveidotais elektromobiļu ātrās uzlādes staciju tīkls, kura ietvaros izbūvētas 72 ātrās uzlādes stacijas uz valsts galvenajiem autoceļiem (TEN-T ceļiem) vai tiešā to tuvumā un lielākajās apdzīvotajās vietās. 2018.gadā ir uzsākta projekta otrās kārtas īstenošana, kuras laikā jau noslēdzies iepirkums “Elektromobiļu ātrās uzlādes staciju uzstādīšanas vietu izbūves būvprojektu izstrāde un autoruzraudzība” un drīzumā plānots uzsākt darbu pie nākošo 40 elektromobiļu ātrās uzlādes staciju uzstādīšanas vietu un to darbības nodrošināšanai nepieciešamo elektropieslēgumu būvprojektu izstrādes. Šī brīža situācija ir, saskaņā ar 2018. gada 29. augusta grozījumiem starp CSDD un Centrālo finanšu un līguma aģentūru noslēgtajā vienošanās Nr. 4.4.1.0/16/I/001 “Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveidošana”, uzlādes staciju tīkla izveides termiņš ir pagarināts līdz 2021. gada 31. decembrim. Kopumā ERAF līdzfinansētā projekta īstenošanas laikā paredzēts izbūvēt līdz 139 elektromobiļu ātrās uzlādes stacijas līdz 2021.gada beigām, uzstādot tās uz TEN-T ceļus savienojošiem reģionālajiem ceļiem un apdzīvotās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 5000.

Pavisam Latvijā uz 2019. gada 1. oktobri reģistrēti 756 elektrotransportlīdzekļi. Pēdējo trīs mēnešu laikā reģistrēti 98 elektrotransportlīdzekļi. No tiem 71 vieglie auto, 22 mopēdi, 3 autobusi, 1 motocikls un 1 kvadricikls.

TIPS	01.10.2018.	01.01.2019.	01.04.2019.	01.07.2019.	01.10.2019.
AUTOBUSS	3	5	5	5	8
KRAVAS	14	13	15	14	14
KVADRICIKLS	28	28	28	27	28
MOPĒDS	64	64	73	86	108
MOTOCIKLS	6	6	7	8	9
VIEGLAIS	405	442	470	518	589
KOPĀ	520	558	598	658	756

2

Joprojām tiek izvērtēta administratīvo procedūru vienkāršošana tādu ETL uzlādes punktu ierīkošanai, kas nav publiski pieejami. Šī uzdevuma termiņš tiek pārcelts līdz 2020. gada 31. decembrim, jo šī uzdevuma izpilde ir tiešā veidā atkarīga no likumprojekta “Transporta enerģijas likums” (turpmāk – TEL) pieņemšanas. Šobrīd Latvijā arī komersanti attīsta publiski pieejamas uzlādes stacijas.

TEL ir viens no būtiskākajiem transporta nozari ietekmējošajiem normatīvajiem aktiem, kas iesniegts Saeimā 2018. gada 29. maijā (VSS-1216, TA-904) <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40441568> un nodots izskatīšanai atbildīgajai komisijai. Tā pieņemšana ir atkarīga no procedūrām, kas izriet no nacionālajiem normatīvajiem aktiem. Šis aspekts tieši ietekmē Direktīvas 2014/94/ES nosacījumu un noteikto termiņu ievērošanu.

² Avots: Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrs <http://e-transport.org/index.php/statistika/33-elektro-transportlidzekli/215-par-2019-gada-1-ceturksni-registretajiem-elektrotransportlidzekliem>

Lai aktualizētu normatīvos aktus atbilstoši Direktīvas 2014/94/ES prasībām, nosakot prasības ETL uzlādes stacijām, kā arī ETL uzlādes punktu operatoriem, Latvijā ir izdoti Ministru kabineta 2018. gada 6. februāra noteikumi Nr. 78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām”. Noteikumi nosaka prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes iekārtām un to uzstādīšanai, kā arī tehniskās specifikācijas krasta elektropadeves iekārtām. Lai būtu pieejama skaidra informācija par tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus var regulāri uzlādēt uzlādes punktos, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” uztur uzlādes staciju tīklu. E-mobi ir nacionālais elektromobiļu uzlādes staciju tīkls, kas nodrošina elektromobiļu pārvietošanos visā Latvijas teritorijā. Tīmekļa vietnē <http://www.e-transport.org/index.php/features-mainmenu-47/team> ir iespēja iepazīties ar uzlādes tīkla staciju karti, kā arī cita veida statistikas datiem.

Dabasgāze – Latvijas dabasgāzes apgādes sistēma nav tieši savienota ar citu ES dalībvalstu, izņemot Lietuvu un Igauniju, sistēmām. Toties, kopš darbojas Klaipēdas sašķidrinātās dabasgāzes terminālis, pastāv iespēja saņemt dabasgāzi ne tikai no Krievijas, bet arī citām valstīm. Jāatzīst, ka līdz šim dabasgāzes izmantošana Latvijā transporta jomā ir ļoti maz attīstīta, jo nav līdz šim bijusi ne valsts stratēģija, ne arī atbalsts dabasgāzes kā degvielas veida izmantošanai transportā. Uz 2019. gada 1. oktobri Latvijā ir reģistrēti 70 transportlīdzekļi, kas kā degvielu var izmantot dabasgāzi, 157 transportlīdzekļi, kas kā degvielu var izmantot benzīnu un dabasgāzi, un 27 transportlīdzekļi, kas kā degvielu var izmantot dabasgāzi un naftas gāzi. Šobrīd Latvijā ir divas publiski pieejamas CNG uzpildes stacijas. Viena atrodas Jēkabpilī, to atklāja 2019. gada 16. maijā uz valsts nozīmes A6 autoceļa. Taču otra atrodas Rīgā, Lubānas ielā 102a, kas tika atklāta šā gada decembrī. Lai turpinātu attīstīt CNG infrastruktūru, ir plānots atvērt vēl vienu CNG uzpildes staciju līdz 2020. gada janvāra beigām.

Latvijā ir viens privāts CNG uzpildes punkts, kas atrodas AS “Gasol” īpašumā. Direktīvas 2014/94/ES 1. pielikums noteic, ka dalībvalstis veic atbalsta pasākumus degvielu infrastruktūras izbūvei, kas ir ne tikai juridiski pasākumi, lai atvieglotu šīs nozares attīstību, bet arī politikas pasākumi kā nodokļu atvieglojumu pieejamību, lai atbalstītu transportlīdzekļus, kas izmanto alternatīvās degvielas, un attiecīgo infrastruktūru. Turklāt, jāņem vērā, ka Direktīvā 2014/94/ES obligātie pienākumi dabasgāzes uzpildes infrastruktūras nodrošināšanai ir nodrošināmi jau no 2020. gada 31. decembra. Rīkojuma projektā “Grozījumi alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020. gadam” paredzēti jauni pasākumi, kas uz doto brīdi ir izstrādes stadijā, tomēr tiek plānots noteikt prasības, kas veicinātu komercpārvadājumos ar taksometru un vieglo automobili izmantot transportlīdzekļus, kas darbināmi ar alternatīvām degvielām. Tās būtu priekšrocības elektrotransportlīdzekļu un dabasgāzes transportam pasažieru pārvadātājiem (taksometriem). Tāpat arī plānots noteikt prasības publisko pakalpojumu sektorā ar ierobežojumiem tādiem transportlīdzekļiem, kuri izmanto fosilās degvielas, kā piemēram, autobusi pilsētas maršrutos, automašīnas pilsētās vai piepilsētās. Tiek plānots arī veikt izvērtējumu par iespējamiem risinājumiem kā nodrošināt Akcīzes nodokļa atvieglojuma piemērošanu dabasgāzei, ko izmanto kā degvielu transportā, ja pievienots biogāzes piejaukums.

Tuvākajā laikā tiks uzsākta Nodokļu politikas pamatnostādņu izstrādes laika posmam no 2021. līdz 2025. gadam, kuras ietvaros plānots vērtēt arī akcīzes un transporta nodokļus. Plānots, ka Nodokļu politikas pamatnostādņēs varētu būt apstiprinātas 2020. gada vidū.³ Attiecībā uz transporta un naftas produktu un dabasgāzes akcīzes nodokļiem, kā viens no faktoriem, kas tiks ņemts vērā izvērtējumā, ir ietekme uz oglekļa dioksīda (CO₂) emisijām.

Saskaņā ar statistikas datiem ES autobusu parkos 97,2% tiek lietota dīzeļdegviela un 2,8% cita veida degviela, pietam 2,8% ir CNG un tikai 0,15% elektrība. Kā jau iepriekš minējām, CNG attīstība notiek arī Latvijā. Piemēram, SIA “Jēkabpils autobusu parks” ir saņēmuši ES līdzfinansējumu 7 CNG autobusu iegādei. CNG uzpildes stacijas infrastruktūra Latvijā attīstās un pieprasījums pēc CNG tikai aug, bet līdz šim šī dabasgāzes segmenta veiksmīgai attīstībai bija nepietiekams valsts atbalsts.

III

Esošās attīstības tendences alternatīvo degvielu kontekstā Latvijā

Latvijā vairāk kā 75% no kopējo siltumnīcefekta emisiju līmeņa rada ne-ETS sektors, kurā ietilpst transporta, lauksaimniecības, vieglās enerģētikas un atkritumu apsaimniekošanas nozares. Transporta sektors vidēji gadā rada ~ 30% no Latvijas ne-ETS darbību SEG emisiju apjoma. Galvenais transporta SEG emisiju avots ir autotransports ~ 93% un dzelzceļa transports ~ 6%.

Autotransports – Latvijā ir ceturtais vecākais autoparks ES, kur vidējais reģistrēto transportlīdzekļu vecums ir aptuveni 14 gadi, savukārt tehniskā kārtībā (ar tehnisko apskati) esošu transportlīdzekļu vidējais vecums ir 13 gadi. Latvijā 92% no autoparka sastāda ar fosilo degvielu darbināmi spēkrati, kas ir galvenais SEG emisiju avots.⁴ Autoparka atjaunošana, tajā skaitā videi draudzīga sabiedriskā transportlīdzekļu iegāde, katru gadu uzrāda pozitīvas tendences, bet ne pietiekami, kas ir Latvijas viens no vājajiem punktiem. Turklāt drīzā nākotnē pastāv liels risks, ka no vairākām valstīm, kur tiks subsidēta autoparka nomaiņa, ienāks liels vairums neekoloģiski automobiļi. Tas var ievērojami pasliktināt Latvijas pozīcijas un apgrūtināt mērķu sasniegšanu.

Videi draudzīgie transportlīdzekļi mēdz būt dārgāki par tradicionālajiem transportlīdzekļiem sākotnējā iegādē un benzīna vai dīzeļdegvielas autotransportlīdzekļu lietošanas ierobežošana vai to aizstāšana ir laikietilpīgs process. Jāsaka, ka jau 2016.gadā ir veikti grozījumi Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā, kas nosaka pakāpenisku pāreju transportlīdzekļa

³ Saskaņā ar Valdības rīcības plāna Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību īstenošanai, kas apstiprināts ar Ministru kabineta 2019.gada 7.maija rīkojumu Nr.210, 5.1.apakšpunktu Finanšu ministrijai sadarbībā ar valdības sociālajiem un sadarbības partneriem līdz 2020.gada 31.maijam jāizstrādā vidēja termiņa valsts nodokļu politikas pamatnostādnes.

⁴ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” statistika

eksploatācijas nodokļa likmes aprēķināšanā atkarībā no automobiļa radītā oglekļa dioksīda (CO₂) izmešu daudzuma. Minētās komponentes izmantošana nodokļa aprēķināšanā ir būtiska, lai samazinātu oglekļa dioksīda (CO₂) emisijas, jo Latvijā ir vienas no lielākajām CO₂ emisijām jauniem pirmo reizi reģistrētiem automobiļiem. Mērķis ir radīt tādas apstākļus, kas padara neizdevīgu tādu transportlīdzekļu lietošanu, kuriem ir palielinātas CO₂ emisijas, savukārt tādu transportlīdzekļu lietošana, kuriem ir mazas CO₂ emisijas, ir finansiāli izdevīgāka. Šāda transportlīdzekļa eksploatācijas nodokļa aprēķināšanas maiņa rosina izvērtēt transportlīdzekļa efektivitāti un stimulē izvēlēties videi draudzīgākus transportlīdzekļus ar mazāku CO₂ izmešu daudzumu.

Gaisa satiksme – Elektropadeves nodrošināšanai stacionētu gaisa kuģu apkalpošanai Satiksmes ministrija sadarbībā ar VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” (turpmāk – lidosta “Rīga”) ir veikusi izvērtējumu elektropadeves un no atjaunojamiem avotiem iegūtās reaktīvo dzinēju degvielas uzpildes punktu ieviešanas nepieciešamībai lidostā “Rīga”. Ja bieži ekspluatējamās gaisa kuģu stāvvietas nav aprīkotas ar fiksētām elektrobarošanas pieslēguma vietām, tad gaisa kuģu sistēmu barošanā izmanto pārvietojamos dīzeļģeneratorus. Tomēr to izmantošana rada paaugstinātu trokšņu līmeni, gaisa piesārņojumu un CO₂ emisijas, kā arī paaugstina transporta kustības drošības riskus uz perona. Sakarā ar to lielākajā daļā gaisa kuģu stāvvietu lidostā “Rīga”, kurās tiek apkalpoti komerciālie pasažieru reisi, jau ir ierīkotas elektroenerģijas fiksētās pieslēguma vietas jeb FPU (*Fixed Power Unit*), kas nodrošina gaisa kuģu sistēmu barošanu apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniegšanas laikā. Šīs pieslēgvietas 1., 2. un 3. peronos tika ierīkotas ES fondu finansētā projekta “Starptautiskā lidosta “Rīga” infrastruktūras attīstības” ietvaros 2013.-2015. gadā. Nākotnē lidosta “Rīga” paredzēs arī fiksētu elektrobarošanas pieslēguma vietu izbūvi.

Šobrīd Latvijā valsts līmenī atsevišķi nav noteikts sasniedzamais līmenis alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai gaisa satiksmē. Vienlaikus gaisa satiksmes attīstībā Latvijā tiek ņemtas vērā visas saistības, kas izriet no ES un starptautiski noslēgtajiem līgumiem. Gaisa satiksmes politikā pasaulē šobrīd vēl notiek diskusijas par efektīvas sistēmas ieviešanu alternatīvās degvielas un tās infrastruktūras attīstību, ņemot vērā ETS un CORSIA mērķus vides aizsardzības jomā un to savietojamību ar attīstības tendencēm aviācijā. Uz doto brīdi konkrētu datu par alternatīvu degvielu infrastruktūras izbūvi nav.

Jūras transports – Šobrīd ir manāma attīstība kuģu būvē ar dzinējiem, kas izmanto tikai LNG kā degvielu, tāpat tirgū pastāv arī tādi dzinēju veidi, kā duālo kuģu dzinēji (dīzeļdegviela un gāze) un dzinēji, kas izmanto gan dīzeļdegvielu, gan gāzi vienlaicīgi. Arī kuģiem ar šāda veida dzinējiem var būt pieprasījums uzpildīt kuģi ar LNG kā degvielu. Alternatīvo degvielu attīstības plāna 1.9. pasākums paredz, ka ir nepieciešams veikt izvērtējumu par nepieciešamību un ekonomisko pamatojumu LNG uzpildes punktu izveidei ostās (TEN-T pamattīklā). Tā kā pasākumam izpildes termiņš ir līdz 2020. gada 31. decembrim, izvērtējums ir izstrādes stadijā, līdz ar to, par sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punktu izveides skaitu varēsim informēt tikai pēc izvērtējuma veikšanas. Līdzīgi ir arī ar elektropadeves punktu izveides skaitu, arī šis pasākums ir plānots un tiek izvērtēts, līdz ar to, tikai pēc 2020. gada 31. decembra varēsim konkrētāk informēt par šo skaitu.

Latvijā nav iekšzemes ūdensceļi Direktīvas 2014/94/ES izpratnē. Atsauce uz tehnisko standartu par uzlādes punktu tehniskās specifikācijas – krasta elektropadeve jūras kuģiem (krasta elektropadeve jūras kuģiem, tostarp sistēmu projektēšanā, uzstādīšanā un testēšanā, nodrošina atbilstību standartā IEC/ISO/IEEE 80005-1 sniegtajām tehniskajām specifikācijām), iestrādāta Ministru kabineta 2018. gada 6. februāra noteikumos Nr. 78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām”.

Dzelzceļš – otrs lielākais transporta SEG emisiju avots Latvijā. Lai nodrošinātu konkurētspējīgu un videi draudzīgu TEN-T dzelzceļa tīklu, veicinot tā drošību, kvalitāti un kapacitāti, ir jāatbalsta ilgtspējīga dzelzceļa transporta izmantošanai nepieciešamās infrastruktūras izveide, proti, jaunas dzelzceļa infrastruktūras izveide: plānota esošā dzelzceļa tīkla atsevišķu posmu (1520mm) elektrifikācija un Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas “Rail Baltic” būvniecība. Tādējādi secināms, ka alternatīvo degvielu attīstības veicināšana ir tikai viens, bet ļoti būtisks, no vairākiem pasākumu kopumiem, kas vērsts uz SEG emisiju samazināšanu transporta sektorā.

Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam (turpmāk – TAP) kā prioritāte līdz 2020. gadam noteikta dzelzceļa elektrifikācija (svarīgs transporta ilgtspējas faktors) un politikas rezultāts – uzsākts Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekts, kura mērķis ir līdz 30% palielināt elektrificēto dzelzceļa līniju garumu un panākt CO₂ izmešu samazinājumu dzelzceļa kravu pārvadājumos par 20% attiecībā pret 2012. gadu. Līdz 2023. gadam plānots elektrificēt dzelzceļa līnijas Daugavpils – Krustpils, Rēzekne – Krustpils un Krustpils – Rīga. Iepirkuma procedūra uzsākta 2018. gadā, projekta ieviešana – projektēšana un būvdarbu veikšana 2020.-2023. gadā. Tādējādi tiktu ne tikai panākta lielāka energoefektivitāte, bet arī būtiski samazināts kaitīgo emisiju daudzums (daļa patlaban pa autoceļiem pārvadāto kravu tiktu pārvadātas pa dzelzceļu, kas ir energoefektīvāks pārvadājumu veids), kā arī “Rail Baltic” dzelzceļa līnijas attīstība. Esošo dzelzceļa līniju (platā sliežu standarta) elektrifikācija, pārejot uz maiņstrāvas spriegumu 25kV, nodrošinās dzelzceļa radīto SEG emisiju samazinājumu, mazinot primāri kravas pārvadājumu negatīvo ietekmi uz vidi un klimatu.

Viens no galvenajiem sociālekonomiskajiem ieguvumiem no dzelzceļa līniju Daugavpils – Krustpils, Rēzekne – Krustpils un Krustpils – Rīga elektrifikācijas ir oglekļa dioksīda (CO₂) izmešu samazinājums – dzelzceļa pārvadājumos no 225 126 CO₂ t / 2012. gadā līdz 180 000 CO₂ t/gadā, kad projekts tiks pabeigts (efekts no projekta īstenošanas ir ekvivalents 45 126 CO₂ t / samazinājumam katrā gadā).

IV

Alternatīvo degvielu ieviešanas scenāriju pētījums

Lai ieinteresētu komersantus un privātpersonas iegādāties alternatīvās degvielas transportlīdzekļus vai investētu infrastruktūrā, nepieciešams periodiski ieviest atbalsta

pasākumus: līdz 2025. gadam fokusējoties uz CNG, LNG un biodegvielām, bet pēc 2025. gada – uz ETL un biodegvielu transportlīdzekļu atbalsu.

ES pamatmērķis ir samazināt CO₂ emisijas, veicinot “zaļās” enerģijas lietošanu, lai būtiski pieaugtu automobiļu ar iespējami zemāku izmešu daudzumu skaitu.

Galvenie pētījuma secinājumi

1. Līdz 2035. gadam no izmaksu viedokļa ir izdevīgāk attīstīt dabasgāzi (CNG, LNG) un biodegvielas, kas kalpo kā pārejas tehnoloģijas autotransportā SEG emisiju samazināšanai.

2. Pēc 2035. gada un ilgtermiņā gan no izmaksu, gan no SEG emisiju samazināšanas viedokļa izdevīgi ir elektrotransportlīdzekļu (ETL) un biodegvielas izmantošanas scenāriji. Infrastruktūras izveidošanu nepieciešams uzsākt pirms 2030. gada.

3. Bāzes scenārijā (bez atbalsta mehānismiem) ir zems alternatīvo degvielu īpatsvars, kas neizpilda Direktīvas 2014/94/ES prasības un sniedz zemu SEG emisiju samazinājumu.

4. Integrētais optimālais scenārijs (ietverts pētījumā) izpilda Alternatīvo degvielu Direktīvas, ir izdevīgākais Latvijas tautsaimniecībai no kopējās sistēmas izmaksu viedokļa, kā arī sniedz lielāko SEG emisiju samazinājumu.

VIII

Informācija par ziņojuma sagatavotāju

Sintija Ziedone
Autosatiksmes departamenta
Autotransporta nodaļas vecākā referente
Satiksmes ministrija

Kontaktinformācija:
Sintija.Ziedone@sam.gov.lv
Tālrunis: (+371) 67028332