

Rīgā, 2019. gada 5. oktobrī

Priekšlikumi Latvijas Nacionālā enerģētikas un klimata plāna pilnveidošanai

Biedrība “Zaļā brīvība”, Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība un uzlādēts.lv e-mobilitātes eksperts Kārlis Mendziņš ir izskatījuši Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam (NEKP) projekta atjaunoto versiju un nosūta Jums ieteikums enerģētiskās nabadzības, enerģijas kopienu, vēja enerģijas un mazoglekļa mobilitātes jomās.

1. Enerģētiskā nabadzība

Saskaņā ar Eiropas Komisijas rekomendācijām Latvijai, tāpat kā citām valstīm, NEKP izstrādē “jāiekļauj enerģētiskās nabadzības situācijas novērtējums un enerģētiskās nabadzības samazināšanas un/vai iegrožošanas mērķrādītāji, kā arī rīcībpolitikas un pasākumi”.

NEKP sadaļa “Enerģētiskā drošība un iekšējais enerģijas tirgus” sniedz pamatinformāciju par enerģētiskās nabadzības situāciju, kā arī atzīmē, ka elektroenerģijas izmaksu samazinājums aizsargātajiem lietotājiem nav visaptverošs risinājums.

Enerģētiskās nabadzības cēlonis ir ne tikai zemi ienākumi, bet arī sliktais ēku, apkures iekārtu stāvoklis vai infrastruktūras ierobežojumi (kolektīvs mantojums). Atšķirībā no sociālo pabalstu sistēmas publisko institūciju atbalsts enerģētiskās nabadzības skartajām māsaimniecībām būtu galvenokārt vērsts uz kopējās materiālās vides un energoefektivitātes uzlabošanu.

NEKP pasākumu plānā ir daudz energoefektivitātes uzlabošanas ieceru, turklāt sestais rīcības virziens paredz veikt dažādu energopakalpojumu pieejamības izvērtējumu. Taču plānotās investīcijas lielākoties attiecas uz pakalpojumu sniedzējiem un privātā kapitāla piesaisti, kas var izslēgt mazāk turīgo sabiedrības daļu.

Enerģētiskās nabadzības mazināšanā nozīmīgs sabiedriska ieguvums ir vides (īpaši gaisa) un apdzīvotu vietu kvalitātes uzlabošanās (mazināts kurināmā kaitējums veselībai), kā arī pieaugoša individuālā darba laika vērtība, jo neefektīvas apkures sistēmas ir izšķērdīgas attiecībā pret cilvēkresursiem un nodara kaitējumu veselībai.

Ieteikums:

NEKP paredzētā finansiālā atbalsta kritērijos iestrādāt enerģētiskās nabadzības mazināšanas prioritāti, piemēram, vērtējot izmaksu efektivitāti attiecībā uz apkures iekārtu nomaiņu vai ierīkošanu, siltumapgādes tīklu attīstību, kā arī māju tehniskā stāvokļa uzlabošanu. Šim nolūkam īpaši piemēroti gan Modernizācijas fonda, gan iecerētā valsts AER atbalsta fonda līdzekļi. Būtu jāveicina tas, ka tieši mazturīgākās grupas iesaistās renovācijas projektos un jāizmanto ES fondu atbalsta potenciāls attālākās teritorijās.

Noderīgs būtu enerģētiskās nabadzības situācijas novērtējums un rīcības plāns enerģētiskās nabadzības samazināšanai.

Ieteicams paplašināt rīcības virzienu ar atsauci uz pasākumiem no ES Enerģētiskās nabadzības observatorijas resursiem: <https://www.energypoverty.eu/policies-measures>

2. Atjaunojamās enerģijas kopienas

AE kopienām, kas šobrīd vēl nav ieguvušas attīstības impulsu, paredzama būtiska loma patērētāju lomas stiprināšanā un sadarbības shēmu izstrādē decentralizētas enerģijas ražošanā, turklāt tās var sniegt nozīmīgu ieguldījumu cīņā ar enerģētisko nabadzību. Saskaņā ar Eiropas Komisijas ieteikumiem aktualizētajā NEKP versijā ir nepieciešams iekļaut sīkāku informāciju par labvēlīgu regulējumu un pasākumiem, kas sekmēs atjaunojamās enerģijas pašpatēriņu un AE kopienas. Atbilstoši [NEKP izvērtējumam enerģijas kopienu kontekstā](#) plāna iepriekšējā versijā nav minēti mērķi AE kopienām, jauni pasākumi enerģijas kopienu atbalstam, kā arī AE kopienu loma energoefektivitātes uzlabošanā.

Lai veicinātu AE kopienu izveidi un attīstību, visos atbilstošajos pasākumos nepieciešams iekļaut arī AE kopienas, t.sk. attiecībā uz normatīvā regulējuma un finansiālā atbalsta nosacījumu izstrādi valsts un ES līdzfinansējuma saņemšanai, sabiedrības izpratnes veicināšanu un citos pasākumos. Turklāt kopienu darbības potenciāls gan reģionos, gan pilsētās var būt plašāks nekā elektroenerģijas pašražošana un pašpatēriņš, līdz ar to normatīvajam regulējumam un atbalsta mehānismiem jāietver un jāatbalsta plašāks iespējamais kopienu aktivitāšu loks.

Ieteikums:

Papildus 4. rīcības virziena 4.1. pasākumam “Izstrādāt tiesisko regulējumu elektroenerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšanai”, paredzēt iespēju kopienu attīstībai dažādās dimensijās, t.sk. siltumapgāde un aukstumapgāde, energoefektivitāte, enerģētiskā nabadzība, e-mobilitāte u.c.

Izvērtēt un noteikt iespējamo līdz 2030.gadam sasniedzamo mērķi saražotās enerģijas apjomam AE kopienās un paredzēt finansiālu atbalstu šī mērķa sasniegšanai.

3. *Vēja enerģijas projektu attīstība*

Papildinātajā NEKP pasākumu plāna 3.3. punktā paredzēta aktivitāte: “Izstrādāti attiecīgie normatīvie akti, kuros ir noteikts, ka valsts mežu zemēs, kur pēc veiktā izvērtējuma tas ir tehniski un teritoriāli iespējams, var tikt izveidoti vēja parki.”

Ieteikums:

Papildināt 3.3. punkta teikumu ar nosacījumu “...kur pēc veiktā izvērtējuma tas ir tehniski un teritoriāli iespējams, neradot būtisku kaitējumu meža ekosistēmām...”.

4. *Transports*

Pasākums 5.1. Atbalstīt ilgtspējīgu infrastruktūras izveidi.

Aktuālajā politikas plānošanas dokumentā iekļaut nosacījumus, lai veicinātu elektrozlādes staciju izbūvi jaunbūvēs un renovētās ēkās, pasākumu attiecinot gan uz daudzdzīvokļu ēkām, gan publiskajām ēkām: "... tiek attīstīts arī lēnās uzlādes stacijas publiskās stāvvietās pie darba vietām, pie tirdzniecības vietām, kultūras centriem, pašvaldību iestādēm, valsts iestādēm u.c..."

Ieteikums:

Ņemot vērā to, ka Latvijā daudzdzīvokļu namos dzīvojošo īpatsvars (ap 70%) ir daudz lielāks par ES vidējo (ap 30%), kā arī ievērojot ETL lietotāja, individuālā un komerciālā, raksturīgos paradumus (nepieciešama sava uzlāde nakts stāvvietā), būtiska ir ETL uzlādes pieslēguma vietu izveide norobežotajās stāvvietās pie jau esošajām dzīvojamajām ēkām.

Atbalsta programmas ietvaros ieteicams veicināt elektroinstalācijas izveidi, savukārt uzlādes pieslēguma iekārtas (lēnās uzlādes iekārta) iegādi un pieslēgšanu atstāt konkrētā ETL lietotāja ziņā, paredzot tam attiecīgu valsts atbalstu.

Optimāli, nakts uzlādes vietu skaitam jābūt vienādam ar ETL skaitu, savukārt, publiski pieejamās uzlādes stacijas noder ETL intensīvas izmantošanas gadījumā. Iespēja lādēt ETL nakts laikā sekmē elektroenerģijas diennakts patēriņa izlīdzināšanu.

Pasākums 5.2. Atbalsts ETL iegādei, “... ja ar ETL iegādi tiks aizstāts fosilās degvielas auto (un šī aizstāšana ir pamatojama ar attiecīgo dokumentāciju – transportlīdzekļa norakstīšanas aktu)...”

Ieteikums:

Ņemot vērā to, ka arī ETL segmentā Latvijā potenciāli būs liels lietoto ETL reģistrācijas īpatsvars, ko jau apliecina esošā statistika, ieteicams atbalstu noteikt arī lietoto ETL iegādei.

Pasākums 5.10. Veicināt lēngaitas transportlīdzekļu infrastruktūras attīstību

Ieteikums:

Precizēt formulējumu atbilstoši "EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību" noteiktajām transportlīdzekļu klasifikācijas kategorijām:

"ES fondu un citu finansējuma avotu ietvaros veicināta lēngaitas transportlīdzekļu infrastruktūra, lai transportlīdzekļi, kuru maksimālais ātrums ir līdz 45 km/h, varētu droši pārvietoties starp Nacionālās nozīmes attīstības centriem un to kaimiņu pašvaldībām"

Pasākums 5.14. Atbalstīt alternatīvo degvielu, t.sk. biodegvielu, ieguves un infrastruktūras tehnoloģiju izpēti un inovatīvu risinājumu izstrādi to integrēšanai energosistēmā, kā arī mobilitātes, transporta sistēmas un loģistikas risinājumu attīstīšanu energoefektivitātes un vides ilgtspējas uzlabošanai.

Ieteikums:

Nepieciešams precizēt, uz kādām, bez biodegvielas, alternatīvajām degvielām attieksies 5.14.pasākums

Transporta jomas galvenie izaicinājumi:

"vecs autoparks, kurā dominē ar dīzeļdegvielu darbināmi transportlīdzekļi"

- Vecs nav viennozīmīgi sliktāks dabai. Mainot mazu (ekonomisku) 15 gadus vecu transportlīdzekli pret jaunu, bet 3x lielāku, ieguvums būs negatīvs. Būtu jāpievērš uzmanība faktam, ka Latvija ir 2. vietā ES pēc dzinēja m³, g/km.

"**nenozīmīgs AER un elektroenerģijas patēriņš transportā**":

- Šobrīd privātais vai juridiskā persona netiek veicināti izvēlēties bezizmešu vai samazinātu izmešu transportlīdzekli, jo nav piemērots "piesārņotājs maksā" princips

"īpaši liels privāto transportlīdzekļu un arvien mazāks sabiedriskā transporta lietojums":

- Jāveicina bezizmešu un bez-transporta zonas pilsētās.

Ieteikums:

Samazināt privāto transportlīdzekļu lietojumu un optimizēt transporta kustību

Pasākums 5.4 "Noteikt atjaunojamo energoresursu realizācijas pienākumu degvielas piegādātājiem" visdrīzāk liks degvielas piegādātājiem realizēt elektrības tirgošanu.

Biodegvielas īpatsvara palielināšana punkta norādītajos apjomos, ļoti ticams, ka nepalīdzēs sasniegt valsts mērķus transporta sektorā attiecībā uz AER izmantošanu. Būs jārēķinās ar soda sankcijām no ES.

Pasākums 5.5 "Pilnveidot sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas pilsētās":

- Ignorē ūdens satiksmi: Nepieciešams izpētīt iespēju atjaunot ūdens sabiedrisko transportu uz upēm un ezeriem. Tādā veidā, piemēram, savienojot Rumbulu ar Bolderāju, mazinot sastrēgumus un ļaujot ietaupīt laiku un resursus.
- Ignorē gaisa satiksmi: Ja šajā punktā ir minēta Rīgas un Pierīgas satiksme, tad vajadzētu arī pārskatīt īsos lidojumus (Rīga-Liepāja). Ieteikums likvidēt šos lidojumus, jo viens lidojums nodara lielāku kaitējumu dabai, kā braukt ar vilcienu.

Salīdzinot abus transportlīdzekļa veidus, vilcienam ir daudz lielāks ekonomiskais un ekoloģiskais potenciāls šajā maršrutā. Ieteikums nodrošināt papildus vilcienu (vēlams elektrisko) reisu uz visiem Latvijas reģionālajiem centriem, kur tas iespējams un izbūvēt jaunus sliežu ceļus.

Sabiedriskā transporta neesamība tieši korelē ar privātā transporta izmantošanu. Nīderlandē, kur ir labi attīstīta dzelzceļu (arī autobusu un velo) infrastruktūra, vieglais transports tiek izmantots ievērojami retāk.

Pasākums 5.6 "Attīstīt Park & Ride infrastruktūras būvniecību" piemin tikai tramvajus un Rīgu, bet vajadzētu arī attīstīt to, lai pie vilcienu un autobusu stacijām citās pilsētās, kur cilvēki bieži strādā Rīgā, bet dzīvo tur, būtu iespēja ērti izmantot P&R sistēmu.

Pasākums 5.7 "Mūsdienīgs, videi draudzīgs un populārs dzelzceļa sabiedriskais transports" nepiemin jaunu sliežu ceļu izbūvi. Taču ir potenciāls savienot ar Igauniju un Lietuvu, veicinot dabai draudzīgāka transportlīdzekļa izmantošanu, ceļojot uz ārzemēm.

Pasākums 5.8 "Velosatiksmes attīstība, attīstot velonovietņu pieejamību, pilnveidojot velonovietņu pieejamību, izbūvējot papildu un atjaunojot esošos veloceļus" un Pasākums 5.9 "Veicināt gājēju infrastruktūras uzlabošanu": Jāievieš nosacījumi ne tikai jaunu, bet arī ceļu atjaunošanas gadījumos, kad ir iespējams, veidot veloinfrastruktūru un/vai gājējiem draudzīgu infrastruktūru

Ieteikums:

Veicināt naftas produktiem alternatīvu energoresursu izmantošanu

Pasākums 5.1 "Atbalstīt ilgtspējīgu infrastruktūras izveidi":

Precizēt "veicinātu elektrozlādes staciju izbūvi jaunbūvēs un renovētās ēkās, pasākumu attiecinot gan uz daudzdzīvokļu ēkām, gan publiskajām ēkām". Piemēram, vismaz 50% no stāvvietām jābūt aprīkotām ar uzlādes iespēju.

Pasākums 5.2 "Veicināt un atbalstīt alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegādi privātpersonām vai komersantiem (komerctransportam)". Ierosinājums 1. punkta 2. apakšpunktam: Tā vietā, lai aprēķinātu vienīgi CO₂, jāaprēķina arī NO_x un PM, izmantojot vispār pielietoto praksi mērīt CO₂ mērvienībās.

Pasākums 5.3 "Veicināt mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanos publiskajos iepirkumos un sabiedriskajā transportā" - nesaprotams, kāpēc tramvaji un trolejbusi tiek izslēgti no 2. apakšpunkta.

Ieteikums:

Būtiski palielināt transportlīdzekļos izmantoto AER apjomu

Pasākums 5.2.:

- Jāiekļauj "piesārņotājs maksā" politika, veicinot straujāku pāreju no piesārņojošām mašīnām uz bezizmešu transportlīdzekļiem
- Iekļaut atbalstu ne tikai vieglā transportlīdzekļa iegādei, bet arī mopēdu, kvadraciklu, velosipēdu, kravas transportlīdzekļus
- Iekļaut atbalstu ne tikai autotransportam. Šajā jomā ir ievērojami lielākas summas, tāpēc varētu samazināt vai atcelt PVN

Galvenie izaicinājumi 2. punkts: "Energoefektivitāti transportā var uzlabot, nodrošinot pāreju uz dažādām alternatīvajām degvielām, primāri elektroenerģiju, CNG/LNG, nākotnē arī ūdeņradi."

- Elektrotransports (arī ūdeņraža) ir ar [augstu efektivitāti](#) --> ~80%
- CNG/LNG ir ar ~15% zemāku efektivitāti kā dīzeļdegviela transportā, lai gan lietotājam ekonomiski izdevīgāks un atbild par mazāku SEG izdalīšanos
- No tā var secināt, ka 2. rīcības virzienā CNG/LNG nav pieskaitāms par energoefektīvu risinājumu.

Galvenais rīcības virziens 3. punkts: "Modernas biodegvielas un biogāzes (arī biometāns), kas iegūtas no dažādiem atkritumiem un atlikumproduktiem nodrošina lielus SEG emisiju

ietaupījumus ar mazu netiešas zemes izmantošanas maiņas risku. Turklāt aprēķinot no AER iegūtas enerģijas īpatsvaru, šāda veida biodegvielām ir privilēģijas salīdzinot ar tradicionālajām biodegvielām, jo to enerģijas daudzumu ES mērķu sasniegšanai var uzskaitīt divkārti."

Nesaskan ar H.1 pasākuma 1. darbību "pirms enerģētikas plānošanas un politikas un investīciju lēmumu pieņemšanas ir jāizvērtē, vai paredzētos plānošanas, politikas un investīciju pasākumus kopumā vai daļēji var aizstāt ar izmaksefektīviem, tehniski, ekonomiski un videi nekaitīgiem alternatīviem plānošanas, politikas un investīciju pasākumiem"

- Salīdzina biodegvielu un biogāzi ar degvielu, bet nav salīdzinājuma ar elektrību un ūdeņradi.
- Plānā ir minēts, ka LPG var samazināt tiešos izmešus, salīdzinot ar dīzeļdegvielu, par 16%, bet dabasgāze par 25.6%, bet nav minēts, ka, izmantojot elektrību vai ūdeņradi, tos var samazināt par 100%.
- Plānā arī ir minēts, ka šobrīd Latvijā ir niecīgs skaits mašīnu, kas var izmantot sašķidrinātos dabasgāzes risinājumus (0,0045%). Tātad tiek ignorēts fakts, ka infrastruktūra šiem transportlīdzekļiem tiks veidota uz 0 bāzes.

H.1 pasākuma 2. darbība min, ka "visos pasākumos, kas tiek finansēti ES fondu vai citu finansējuma avotu ievaros, un, ja attiecināms, nodokļu izmaiņu pasākumos, jānodrošina energoefektivitātes uzlabošana". Mūsdienu iekšdedzes dzinējs neatkarīgi no enerģijas avota joprojām ir ar zemu efektivitāti, salīdzinot ar elektromotoru. Ja skatās enerģijas plūsmu no akas līdz riteņiem (well to wheel), tad elektriskais transports ir 3-4 reizes efektīvāks, darot to pašu darbu.

Lai attīstītu biometāna izmantošanu transportā, savācot to no teritoriāli izklīdētām lauksaimniecības ražotnēm, plānotās [gāzes tīklu infrastruktūras un transportēšanas izmaksas](#) var nebūt efektīvas. Publisko investīciju apjoms var veicināt nevēlamu lopkopības produktu un atkritumu ražošanu, palielinot kopējās SEG emisijas un resursu patēriņu.

Biedrības "Zaļā brīvība" vadītājs Jānis Brizga

Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrības vadītājs Arnis Bergs

Uzlādēts.lv galvenais redaktors Kārlis Mendziņš

Sagatavoja:

K. Pētersone, A. Pētersone 29416535 krista.petersone@bankwatch.org