

Mūkusalas iela 46, Rīga, LV-1004, tālr. 29425176, e-pasts [info@latvijasbiogaze.lv](mailto:info@latvijasbiogaze.lv),  
[www.latvijasbiogaze.lv](http://www.latvijasbiogaze.lv)

**LR Ekonomikas ministrijai**

22.01.2021 Nr. 01-01/21

***Par Transporta enerģijas likumprojektu (VSS-1102)***

Kaut arī Biedrība "Latvijas biogāzes asociācija" nav saņēmusi MK valsts sekretāru sanāksmes protokola nr. 50 no 17.12.2020 3.§ 2. punktā minēto Ekonomikas ministrijas aicinājumu iesniegt asociācijas viedokli par Transporta enerģijas likumprojektu (VSS-1102), tomēr Latvijas biogāzes asociācija vēlas izteikt savu viedokli un priekšlikumus, lūdzot rast iespēju tos iekļaut tālāk izskatīšanai virzītājā likumprojekta redakcijā.

**I.** Transporta enerģijas likuma projekta redakcijā nav skaidri norādīts, kāda ir paredzētā stratēģija biodegvielu attīstībā, kā arī nav skaidra biodegvielu attīstības perspektīva Latvijas likumdošanas kontekstā līdz 2030. gadam. Tāpēc vēlamies sniegt savu redzējumu biodegvielu attīstības perspektīvā:

1. Atjaunojamo enerģiju Direktīva II nosaka, ka uzliekot pienākumu degvielu piegādātājiem nodrošināt noteiktu biodegvielu īpatsvaru, jāņem vērā dažādu tehnoloģiju atšķirīgās gatavības pakāpes un izmaksas.
2. Latvijas Biogāzes asociācija, veicot ekonomisko pētījumu par dažādu biodegvielu izmaksām, ir secinājusi, ka pirmās paaudzes bioetanola un biodīzeļdegvielas izmaksas ir pielīdzināmas modernā biometāna izmaksām.
3. SEG emisiju ietaupījums biometāna gadījumā ir iespējams līdz pat 150% lielāks uz vienu aizvietoto fosilās dīzeļdegvielas enerģijas vienību, salīdzinot ar citām biodegvielām.
4. Pašreiz tirgū pieejamās šķidrās biodegvielas nāk pārsvarā no ārpus Eiropas Savienības, savukārt, potenciālā modernā biometāna piegādātāja izcelsmes valsts ir Latvija.
5. Ir jāņem vērā arī tas, ka modernā biometāna ražošanas attīstīšana Latvijā, ļaujot degvielu piegādātājiem izvērtēt biometāna izmantošanu biodegvielu mērķu sasniegšanā, ļauj ne tikai būtiski vairāk ietaupīt SEG emisijas, iegādāties biodegvielu no vietējiem ražotājiem, bet arī veicināt atkritumu sektora un reģionālo attīstību, radot jaunas darba vietas.
6. Vēlamies uzsvērt, ka attīstot Latvijā CNG uzpildes infrastruktūru un palielinot CNG izmantošanu transporta sektorā, ir būtiski vismaz daļēji aizvietot fosilo dabasgāzi ar biometānu, ļaujot daudz aktīvāk virzīties moderno biodegvielu mērķu sasniegšanas virzienā un panākt daudz straujāku SEG emisiju samazinājumu, ko nav iespējams izdarīt ar citām biodegvielām.
7. Jāņem vērā, ka biometāna ilgtspējas apliecināšana un statistikas veikšana notiek tāpat kā ar šķidrām biodegvielām līdz šim - izmantojot sertificēšanas iestādes izdoto PoS (Proof of Sustainability), kā tas pašlaik ir iespējams citās valstīs.

**Lūdzam precizēt Transporta enerģijas likumprojektu un jau no 2022. gada 1. janvāra paredzēt iespēju degvielu tirgotājiem kopējo biodegvielas mērķi un SEG emisiju ietaupījumu pilnā apmērā nodrošināt ar moderno, vietējās izcelsmes biogāzi (biometānu), kas ražota no likuma 1. pielikumā minētajām izejvielām.**

**II.** Transporta enerģijas likuma anotācijā (2 lpp) ir norādīts, ka “...atjaunojamās transporta enerģijas mērķī netiks ņemts vērā Latvijā izmantotais 1.paaudzes biodegvielu apjoms. Vienlaikus netiek paredzēts jebkāds aizliegums Latvijā audzēt 1.paaudzes biodegvielu ražošanai nepieciešamās izejvielas, vai Latvijā ražot šo 1.paaudzes biodegvielu.”

Latvijas biogāzes asociācija ir neizpratnē un lūdz skaidrojumu, kāpēc klaji tiek ignorēta iespēja ražot biometānu kā 1. paaudzes transporta degvielu. Uzskatām, ka tā ir atklāta atsevišķu ražotāju grupu diskriminācija un priekšrocību noteikšana citu degvielu veidu ražotājiem.

Vēlamies norādīt, ka jauktu paaudžu biometāna ražošanas iespēja sākotnējā periodā sekmētu straujāku biogāzes ražotāju pāreju no Obligātā iepirkuma sistēmas elektroenerģijas ražošanā uz biometāna ražošanu. Proti, biometāna ražošanas attīstības sākuma posmā veidosies situācija, kad esošās biogāzes stacijas, kuru izejvielu sastāvā daļa no izejvielām ir zaļā biomasas, kas nav iekļauta likuma 1. pielikuma sarakstā, ražojot biometānu, tikai daļu no tā ar izcelsmes apliecinājumiem varēs attiecināt uz 2. paaudzes degvielām. Turpmākā darbības gaitā, organizējot piegādes un aizstājot zaļo biomasu ar attiecīgu atkritumu daudzumu, viss biometāns varēs tikt klasificēts kā modernā degviela. Tas nozīmē, ka sākuma periodā (to varētu saukt arī pārejas periodu) ar likumu būtu jāļauj ražot arī pirmās paaudzes biometānu(biogāzi)

**Latvijas biogāzes asociācija piedāvā grozīt Transporta enerģijas likumprojekta 8. panta. “Līdzdalības mehānisms” (6) punktu un izteikt sekojošā redakcijā:** “Līdzdalības mehānisma ietvaros degvielas piegādātājs galapatēriņam transportā realizē no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem saražoto **biodegvielu, biomasas degvielu vai biogāzi**, kurām ir augsts netiešas zemes izmantošanas maiņas risks un kurām ir novērojama ievērojama ražošanas platības izplešanās zemes platībās ar augstu oglekļa koncentrāciju, apjomu šādā īpatsvarā, kas aprēķināts ņemot vērā visu konkrētā degvielas piegādātāja galapatēriņam transportā realizēto transporta enerģijas apjomu:.....”

Ar cieņu Andis Kārklīš  
Latvijas biogāzes asociācijas valdes pr-jis.

*Dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.*