

**LR Satiksmes ministrijai**

18.03.2021  
Nr. 02-03/2021

*Par pamatnostādņu projektu "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam" (VSS-186)*

2021. gada 4. martā Valsts sekretāru sanāksmē ir izsludināts Pamatnostādņu projekts "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam" VSS-186 (turpmāk tekstā – TAP2027).

Biedrība "Latvijas biogāzes asociācija" (turpmāk tekstā – LBA) ir rūpīgi iepazīsinusies ar apskatāmo dokumentu paketi un vēlas izteikt savu viedokli un priekšlikumus.

Jau sākotnēji vēlamies norādīt uz atjaunojamo energoresursu izmantošanas transportā nenovērtēšanu šajā dokumentā. Kaut arī jau TAP2027 kopsavilkuma pirmajā apakšpunktā ir minēts, ka tās ir "izstrādātas, ņemot vērā, starptautiskos un ES politikas plānošanas dokumentus attiecībā uz transporta nozares attīstību, uzsverot tādus aspektus kā ...AER izmantošanu un vienlaikus raugoties uz transporta nozares iespējām sniegt ieguldījumu klimata mērķu sasniegšanā, tomēr kopumā šis no dokumentu kopuma neizriet.

Pie kam būtiskas neprecizitātes terminu lietošanā ir atrodamas jau TAP2027 saīsinājumu (terminu) tabulā, kur ar terminu ALTERNATĪVĀS DEGVIELAS TIEK SAPRASTS:

TAP2027 redakcija	LBA komentāri, iebildumi, priekšlikumi
Degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu apgādē ar enerģiju un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos rādītājus. Tās ietver: elektrību, ūdeņradi, biodegvielas, kā definēts Direktīvas 2009/28/EK 2. panta i) punktā, sintētiskās un parafīna degvielas, dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspiestā dabasgāze (CNG)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze (LNG)) un sašķidrināto naftas gāzi (LPG)	<p>1. Direktīva 2009/28/EK, kurā grozījumi izdarīti ar X pielikuma A daļā norādītajām direktīvām, tiek atcelta no 2021. gada 1. jūlija un tās vietā jau 2018. gadā ir pieņemta un līdz šī gada 1. jūlijam jābūt transponētai Direktīvai 2018/2001. Lūdzu, pamatnostādnēs ņemiet vērā Direktīvas 2018/2001 norādes un specifiku, kurā atsevišķi pie visiem biodegvielu veidiem parādās arī biometāns vai biogāze.</p> <p>2. Šobrīd TAP2027 obligātā piejaukuma ietvaros viena no svarīgākajām komponentēm SEG emisiju samazināšanai biogāze/biometāns tiek pilnīgi ignorēta!</p>

	<p>3. Vēlamies noteikti uzsvērt, ka BIOGĀZE UN BIOMETĀNS nav tas pats kas dabasgāze! To atšķirīgā izcelsme un būtiski atšķirīgais SEG emisiju samazināšanas potenciāls vienmēr liek abus enerģijas veidus izdalīt atsevišķi! Tāpēc ir kļūdaini rakstīt "...dabasgāzi, tostarp biometānu..."</p> <p>4. Lūdzam iekļaut definīciju Modernajām biodegvielām, jo tās pašlaik Direktīvā 2018/2001 (un citos ES dokumentos par AER, transportu un SEG emisiju samazināšanu) ir izceltas kā galvenais atbalstāmais biodegvielu veids. Biometāns ir modernā biodegviela, savukārt dabasgāze nav.</p>
--	---

Komentāri par TAP2027 2. pielikumu "Esošās situācijas raksturojums un galvenie izaicinājumi"

TAP2027 redakcija	LBA komentāri, iebildumi, priekšlikumi
<p>10. nodaļas "Galvenie izaicinājumi" 57. lapaspusē tiek rakstīts: "Paredzams, ka šķidrās un gāzveida biodegvielas, kā arī zaļās, AER elektroenerģijas īpatsvars <b>2020.gada beigās</b> kopumā pieaugs līdz <b>10%</b>, kas ir noteikts vairākos politikas plānošanas dokumentos, kuros ir izvirzīts mērķis sasniegt 10% AER daudzumu no kopējā enerģijas patēriņa transportā".</p> <p>Turpat tekstā nākamais teikums ir: "Arī dabasgāze, <b>tostarp biometāna veidā</b> transportlīdzekļos var kļūt par nozīmīgu degvielas veidu, jo tādējādi tiks uzlabota kopējā gaisa kvalitāte un samazinātas transporta radītās CO<sub>2</sub> emisijas"</p> <p>58. lappusē tiek rakstīts: "Tādēļ SEG emisiju samazināšana panākama, popularizējot un veicinot ar alternatīvajām degvielām, to skaitā biometānu, darbināmu transportlīdzekļu izplatību līdz 2050.gadam. Ņemot vērā pašreizējās tendences un <b>pieņemto politiku ES līdz 2013.gadam</b> CO<sub>2</sub> emisijas no</p>	<p>Vēlamies norādīt, ka ir jau 2021. gada marts un ir vispārzināms, ka AER daļa transportā nav ne tuvu iepriekšējā TAP plānotajiem 10 %.</p> <p>Lūdzam labot šo rindkopu un atainot reālo patreizējo situāciju.</p> <p>Jau minējām, ka biogāze/biometāns nav tas pats, kas dabasgāze! Dabasgāzi nevar izmantot biometāna veidā – tas ir smags pārkāpums! To atšķirīgā izcelsme un būtiski atšķirīgais SEG emisiju samazināšanas potenciāls vienmēr liek abus enerģijas veidus izdalīt atsevišķi!</p> <p>Biometāns ir modernā biodegviela, savukārt dabasgāze nav.</p> <p>Biometāns emisijas transporta sektorā var samazināt līdz 206%, savukārt, dabasgāze tikai līdz 25%.</p> <p>Lūdzam precizēt gadsakitļus un atainot aktuālo ES politiku nākošajam periodam.</p> <p>Vēlamies norādīt, ka atbilstoši ES politikai SEG emisiju samazinājums transportā ir plānots ne mazāk kā 35%</p>

<p>transporta (izņemot jūras transportu) līdz 2050.gadam samazināsies par <b>8%</b>, salīdzinot ar 2010.gadu.”</p> <p>“Dabaszāze un biometāns kā <b>ilgtspējīgs</b> enerģorisinājums ir izmantojams ne tikai transportlīdzekļu iekšdedzes dzinējos, bet arī kā ūdeņraža ražošanas avots, ko ir iespējams izmantot transportlīdzekļos, kas kā enerģijas nesēju izmanto ūdeņradi (FCEV).”</p>	<p>Dabaszāze ir fosilais energoresurss un tāpēc tā nevar būt ilgtspējīgs risinājums jau pēc būtības!</p>
---	--

### Komentāri par TAP2027 1. pielikumu “Pamatnostādņu īstenošanas plāns”

Tabulas 4.3.1.punkts izklāsta plānu par “Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)”.

Ja punkta iekavās tiek precīzāk atšifrētas ETL uzlādes vietas un nosaukti uzpildes staciju veidi, tad uzskatām, ka šo uzskaitījumu ir nepieciešams pilnveidot un, novēršot moderno degvielu diskrimināciju, uzskaitījumā iekļaut arī biometānu.

Komentāri par TAP2027 3. pielikumu “Transporta politikas sasaiste ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju, Nacionālo attīstības plānu un citiem attīstības plānošanas dokumentiem, kā arī starptautiskajiem un Eiropas Savienības politikas plānošanas dokumentiem”

Uzskatām, ka tā kā viens no plānošanas dokumentiem ir ES ūdeņraža stratēģija (6. punkts 3. pielikuma tabulā), tad būtu tikai loģiski, ja tabulā būtu ietverta arī ES metāna stratēģija: [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/eu\\_methane\\_strategy.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/eu_methane_strategy.pdf)

LBA savam atzinumam vēlas pievienot 2020. gada 10. decembra “Memorandu par transporta sektora dekarbonizāciju”, kurš ir ticis iesniegts arī LR Satiksmes ministrijā.

Ar cieņu

LBA valdes priekšsēdētājs

Andis Kārklīšs

29425176

Latvia.biogas@gmail.com

# Memorands par transporta sektora dekarbonizāciju, izmantojot biomobilitāti un biometānu

Rīga, 2020. gada 10. decembrī

A.god. valsts prezidentam E. Levitam,  
Ministru prezidentam Dr. A. K. Kariņam,  
Ekonomikas ministram J. Vitenbergam,  
Satiksmes ministram T. Linkaitim,  
VARAM ministra p.i. Dr. A. Pabrikam,  
Zemkopības ministram K. Gerhardam.

No dabasgāzes uzņēmumiem, degvielu tirgotājiem, nevalstiskajām organizācijām, tehnoloģiju un transportlīdzekļu piegādātājiem, lauksaimniecības un atkritumu pārstrādes uzņēmumiem

Eiropas Komisija 2019. gada 11. decembrī apstiprināja Eiropas zaļo kursu, kura primārais mērķis ir panākt, lai Eiropa kļūtu par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu. Eiropas zaļā kursa ietvaros ir definētas vairākas rīcībpolitikas jomas, kas ir vērstas uz mērķa sasniegšanu, un viena no šīm politikām ir saistīta ar ilgtspējīgu mobilitāti, kuras nodrošināšanai būtu jāpaātrina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošana un ieviešana.

Par spīti Eiropas centieniem transports ir vienīgais sektors, kas līdz šim nav sasniedzis nekādu dekarbonizācijas pakāpi, un pat kopš 2014. gada uzrāda siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju pieaugumu. Vajadzība pēc aktīvākas rīcības emisiju samazināšanai ir jārisina jau tagad. Mēs aicinām atbalstīt un izstrādāt pragmatiskus politiskus instrumentus, kas būs spējīgi efektīvi sasniegt dekarbonizācijas iespējas arī mērogojot, lai līdz 2050. gadam sasniegtu oglekļa neitralitāti.

Biometāna kā transporta degvielas izmantošanas attīstība ir viens no ātrākajiem un efektīvākajiem risinājumiem siltumnīcas gāzu emisiju samazināšanai transporta sektorā. Kā arī biometāna degvielas tirgus izaugsme ir svarīgs elements **aprites ekonomikas** attīstīšanā, jo ir risinājums ne tikai **emisiju samazināšanā**, bet arī palīdz **samazināt atkritumu plūsmas un attīstīt** attālākos Latvijas **reģionus**. Eiropas Komisija šī gada oktobrī izdotajā Metāna Stratēģijā<sup>1</sup> skaidri norāda biogāzes, kas ir biometāna izejviela, būtisko ietekmi lauksaimniecības un atkritumu sektora pilnvērtīgā attīstībā un pilnveidošanā, norādot kritisko nepieciešamību atkritumu pārstrādes un biogāzes ražošanas tehnoloģiju sinerģijai.

Ir pierādīta biometāna kā **100% lokāli iegūtas biodegvielas** un lauksaimniecības sektora blakusprodukta būtiska loma Starptautiskās Enerģijas Aģentūras izstrādātajos ilgtspējas attīstības scenārijos<sup>2</sup>. Biometāns, kas iegūts no biogāzes, spēj nodrošināt lauksaimniecības kopienu un industriju iekļaušanu enerģijas sektorā un ir **nepārspējams** elements SEG emisiju samazināšanā, jo tā ir vienīgā biodegviela, kas spēj radīt **negatīvas emisijas** pilna cikla aprēķinā (no biodegvielu izejvielu radīšanas līdz izmantošanai automašīnā). Tas nozīmē, ka emisijas tiek samazinātas pat divkārti. Piemēram, aizstājot dīzeļdegvielu ar no kūtsmēsliem ražotu biometānu, emisiju ietaupījums uz saražotās enerģijas vienību ir līdz pat **206%** jeb ar negatīvu zīmi – “-103 g CO<sub>2</sub>ekv/MJ”, ko kā risinājumu varētu izmantot arī citu sektoru emisiju samazināšanai<sup>3</sup>.

Latvijā ir visi priekšnoteikumi sekmīgai nozares attīstībai, jo šeit ir attīstīta lopkopība un tiek sakārtota organisko atkritumu šķirošanas sistēma, kā arī jau pašlaik tiek izstrādātas

<sup>1</sup>EU strategy to reduce methane emissions. [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/eu\\_methane\\_strategy.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/eu_methane_strategy.pdf)

<sup>2</sup> World Energy Outlook special report - <https://www.iea.org/reports/outlook-for-biogas-and-biomethane-prospects-for-organic-growth>

<sup>3</sup> DIRECTIVE (EU) 2018/2001 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL - [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L\\_.2018.328.01.0082.01.ENG&toc=OJ.L:2018:328:TOC#nr\\*5-L\\_2018328EN.01017201-E0009](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2018.328.01.0082.01.ENG&toc=OJ.L:2018:328:TOC#nr*5-L_2018328EN.01017201-E0009)

inovatīvas biogāzes bagātināšanas tehnoloģijas, kas pretendē uz augstu eksporta potenciālu<sup>4</sup>. Tāpat Latvijā ir plaši attīstīta dabasgāzes infrastruktūra, kas var tikt izmantota biometāna piegādēm. Paralēli jau notiek strauja saspīestās gāzes uzpildes infrastruktūras attīstība.

Tiek prognozēts, ka biometāna patēriņš Eiropā līdz 2030. gadam pieaugs līdz pat 10 reizēm, galvenokārt nodrošinot kravas transporta un pasažieru pārvadājumu sektoru attīstību. Kā saspīesta, tā īpaši **sašķidrinātā biometāna** loma kā viena no svarīgākajām tiek minēta tieši pārvadājumu sektora dekarbonizācijā, ar iespēju samazināt līdz pat 60% SEG emisiju tuvāko dažu gadu laikā<sup>5</sup>.

Zema oglekļa gāzēm, t.sk. biometānam, ir kritiski svarīga loma enerģijas sektora pārmaiņām. Pasaules enerģijas pārskatā biometāns ir norādīts kā nozīmīgākais elements pārejai uz zema oglekļa gāzes apgādi. Taču veiksmīgai biometāna priekšrocību apguvei ir nepieciešama koordinēta stratēģijas un likumdošanas izstrāde, iekļaujot šādus sektorus: enerģiju, transportu, lauksaimniecību, vidi un atkritumu pārstrādi.

Latvijai ir viens no zemākajiem biodegvielu īpatsvaram transporta sektorā Eiropas Savienībā (ES) – 3,6%, atrodoties tālu no 2020. gada 10% mērķa<sup>6</sup>. ES Atjaunojamās Enerģijas Direktīva RED II nosaka minimālo moderno biodegvielu īpatsvaru 2030. gadā 3,5% līmenī, iekļaujoties vismaz 14% kopējā atjaunojamo biodegvielu patēriņa īpatsvarā. Taču vairākas ES valstis ir izvirzījušas tieši **biometānu kā primāro instrumentu** kopējā biodegvielu mērķa sasniegšanā. Jāņem vērā, ka jau ar 2024. gadu ir jāsamazina pirmās paaudzes biodegvielu īpatsvars, taču būtiski jāpalielina modernās jeb otrās paaudzes biodegvielu īpatsvars, kur biometānam pēc izmaksām un SEG emisiju samazināšanas iespējām ir būtiskas priekšrocības<sup>7</sup>. Piemēram, Igaunija ir izvirzījusi daudz straujāku moderno biodegvielu īpatsvara palielināšanu līdz 2030. gadam, pie tam uzskatot, ka biometāns ir **vienīgā ekonomiski pamatotā** modernā biodegviela<sup>8</sup>. Arī Somija, Itālija, Francija, Zviedrija, Lielbritānija un daudzas citas ES valstis ir norādījušas būtisku biometāna lomu Nacionālās Enerģētikas plānos līdz 2030. gadam.

Veicinot esošo **biogāzes staciju pāreju uz biometāna ražošanu** un autoparku atjaunošanu, būtu iespējams jau tuvākajā laikā sasniegt vismaz 5% moderno biodegvielu īpatsvaru transporta sektorā, tuvojoties nepieciešamajam 14% rādītājam, jo biometānam mērķu izpildē ir **dubultā ieskaite**, kā arī nodrošinot SEG emisiju samazinājumu transporta sektorā vismaz par 10-15%<sup>9</sup>. Biometāna attīstība veicinātu arī **reģionālo attīstību, enerģētisko neatkarību**, palielinātu lokālo nodarbinātību, kā arī blakusprodukts **digestāts** ir videi draudzīgs fosilo minerālmēslu aizvietoja, bet atkritumu biomasas potenciāls mūsu valstī atļautu palielināt biogāzes ražošanas apjomus vēl vairākas reizes.

Sagatavoja: Dr.sc.ing. Kristīne Veģere

E-pasts: kristine.vegere@rtu.lv; mob.: +371 26536486



<sup>4</sup> [www.growenergy.eu](http://www.growenergy.eu)

<sup>5</sup> [www.sustainablegasinstitute.org/can-natural-gas-reduce-emissions-from-transport/](http://www.sustainablegasinstitute.org/can-natural-gas-reduce-emissions-from-transport/)

<sup>6</sup> Future transport policy designs for biomethane promotion: A system Dynamics model. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2020.110842>

<sup>7</sup> Advanced Biofuels – Potential for Cost Reduction. IEA Bioenergy: Task 41: 2020:01

<sup>8</sup> Liquid Fuel Act. <https://www.riigiteataja.ee/akt/VKS>

<sup>9</sup> Biometāna emisiju aprēķini Latvijā. K. Veģere.

## **Mēs, apakšā parakstījušies šī Memoranda atbalstītāji, aicinām:**

- 1) Veidojot valsts politiku, nodrošināt biomobilitātes attīstību un skaidru tās ilgtermiņa lomas definēšanu transporta sektorā visos politikas plānošanas dokumentos un transporta sektora normatīvajos aktos.
- 2) Veicināt ilgtspējīgas un integrētas biomobilitātes attīstību, atbalstot alternatīvo degvielu transportlīdzekļu parku un biometāna pieejamības paplašināšanu, tādējādi nodrošinot autotransporta sektora emisiju samazinājumu, vietējo resursu efektīvāku izmantošanu un konkurētspējīgas un ilgtspējīgas biodegvielas ražošanu.
- 3) Noteikt tūlītēju atbalstu tirgus izveides principiem, īpaši veicinot biogāzes staciju pāreju uz biometāna ražošanu un autoparku pāreju uz biometānu.
- 4) Uzsākt intensīvu dialogu ar valsts sektoru un privātajām ieinteresētajām pusēm par attiecīgu atbalsta mehānismu nodrošināšanu, lai paātrinātu biomobilitātes attīstīšanos Latvijā.
- 5) Veicināt atbalstu organisko atlikumu plūsmu pārstrādei biometānā un tā izmantošanas iespējām transportā.
- 6) Izvirzīt biometānu kā primāro moderno biodegvielu Latvijas enerģijas plānos.

## **Lai sasniegtu nepieciešamo biometāna mērķu sasniegšanu, ir mērķtiecīgi jāveicina šo soļu attīstība un ieviešana:**

1. Bio-CNG/LNG jeb saspiesta/sašķīdriņāta biometāna izmantošanas veicināšana transporta sektorā;
2. Biometāna pieprasījuma veicināšana, ietverot likumdošanas iniciatīvas, esošo likumu papildināšanu utt.;
3. Uzskaites un iespēšanas tīklā sistēmas sakārtošana – izcelsmes apliecinājumi un tehniskie noteikumi;
4. Jāatbalsta biogāzes staciju pāreja uz biometāna ražošanu;
5. Jāizstrādā efektīva biometāna ražošanas, piegādes un realizācijas ķēde un stratēģija;
6. Jāveicina reģionālas nozīmes, daudznozaru, uz aprites ekonomiku virzītu zinātnietilpīgu pilotprojektu attīstība.

Parakstījušies uzņēmumi:

1. **Agro Iecava, RZS Energo un AD biogāzes stacija**, Matīss Paegle, valdes priekšsēdētājs.
2. **Baltijas Dārzeni**, Jānis Bušs, vvaldes priekšsēdētājs.
3. **Biedrība Vide rītdienai**, Raimonds Lazdiņš, vadītājs.
4. **Bioauri**, Jevgēnijs Kisiels, valdes priekšsēdētājs.
5. **Biodegviela**, Anita Koroševska, valdes locekle.
6. **Bioplus**, Rimma Romanova, vadītāja.
7. **Cleantech Latvia**, Jānis Zviedris, valdes priekšsēdētājs.
8. **Ecobaltia**, Māris Simanovičs, valdes priekšsēdētājs.
9. **Gaso**, Ilze Pētersone-Godmane, valdes priekšsēdētāja.
10. **Grow Energy un Lādes piens**, Raivis Bunduls, vadītājs.
11. **Latvijas Atjaunojamās enerģijas federācija**, Jānis Irbe, valdes priekšsēdētājs.
12. **Latvijas Gāze**, Aigars Kalvītis, valdes priekšsēdētājs.
13. **Latvi Dan Agro**, Ilvars Strazdiņš, valdes priekšsēdētājs.
14. **Rīgas Tehniskā universitāte**, Leonīds Ribickis, rektors.
15. **Scania Latvia**, Aigars Pušinskis, vadītājs.
16. **Škoda Auto**, Māris Jansons, vadītājs.
17. **Viļānu selekcijas un izmēģinājumu stacija**, Juris Trops, valdes priekšsēdētājs.
18. **Virši-A**, Jānis Vība, izpilddirektors.



ŠKODA

