|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Viedokļa autors un būtība** | **Vai un kā ņemts vērā** |
| **1** | **a/s “Gaso”, 2018.gads**  Vēršam uzmanību uz to, ka nekvalitatīva enerģētikas politikas īstenošana, kā arī pienācīgi neizvērtētas un deklaratīvas apņemšanās pret Eiropas Savienību var apdraudēt dabasgāzes apgādes nozares pastāvēšanu vai nodarīt tai būtisku kaitējumu, no kā pamatā cietīs Latvijas dabasgāzes lietotāji, kuru skaits pārsniedz 400 tūkstošus.  Sabiedrība izsaka šādus iebildumus un priekšlikums par sagatavoto Plāna projektu:   1. Plāna projektā un pievienotajos dokumentos nav iekļauts Latvijas Republikas, kā dalībvalsts plānotā devuma izvērtējums AER jomā, salīdzinot ar citām dalībvalstīm Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas par Enerģētikas savienības pārvaldību 5.pantā noteikto elementu kontekstā – taisnīgs izmantojuma sadalījums visā Eiropas Savienībā un dalībvalsts ekonomiskais potenciāls. 2. Plāna projekta visās dimensijās iesakām izvēlēties rezervētus mērķus, pie kam akcentēt uzsvaru uz ne-ETS darbības virzienu un nozarēm, kurās faktiski nav sasniegti vēlamie rezultāti: lauksaimniecība un transports. 3. Ierosinām finansējuma sadalījuma plānošanu pārskatīt pēc tam, kad būs pārskatīti sasniedzamo mērķu rādītāji. 4. Uzskatām par nepieciešamu Plāna projektā atspoguļoto dabasgāzes izmantošanas nākotnes prognozi sabalansēt ar pieņemtajiem lēmumiem par jau veiktajām un plānotajām investīcijām starpsavienojumos, lai nodrošinātu dabasgāzes apgādes sistēmas ilgtspēju un apgādes drošību. 5. Plāna projektā paredzētais veicinās pārlieku koksnes dedzināšanu, kas ar nesamērīgu atbalstu var radīt nesamērīgu pieprasījumu pēc šī resursa, sekmēt legālo un nelegālo importu un kropļot kokapstrādes preču tirgu. 6. Ierosinām papildus iekļaut bilancē prognozi, kas ietver pienākumu veikt transporta sektora konversiju, izmantojot saspiesto dabasgāzi (CNG). 7. Ierosinām ietver Plāna projektā aktivitāti: publiska lietojuma CNG uzpildes staciju tehniskā izpēte un vairāku pilotprojektu izstrāde, paredzēt tam atbalstu, sekmēt reģionālo pieeju zemu izmešu transportlīdzekļu izmantošanā Baltijas reģionā un Politikā, kā arī paredzēt finansējumu. 8. Uzskatām par nepieciešamu izslēgt no Plāna projekta atsauces un datus no vēl neapspriesta un neapstiprināta dokumenta “Stratēģija Latvijas oglekļa mazietilpīgai attīstībai līdz 2050.gadam”. 9. Plāna projekta prasības vērstas pamatā uz dabasgāzes patēriņa samazināšanu, bet netiek skarts naftas gāzes patēriņš. Plāna projektā nav atrodams pamatojums akcīzes nodokļa samazinātās likmes piemērojumam naftas gāzei. 10. Plāna projektā nav vērtēts, kādu ietekmi uz dabasgāzes patēriņa apjomu un cenu un kopējo enerģijas tirgu atstās sašķidrinātās dabasgāzes termināļu izbūve. 11. Plāna ietvaros netiek ņemts vērā apstāklis, ka būtiski samazinot dabasgāzes kopējo patēriņu, tiks būtiski ietekmēti dabasgāzes sadales sistēmas, pārvades sistēmas un pazemes gāzes krātuves pakalpojumu tarifi, radot papildus finansiālo slodzi dabasgāzes lietotājiem. 12. Ierosinām Plāna projekta 4.pielikumā iekļaut tikai tās likumdošanas iniciatīvas, kas uz doto brīdi ir konceptuāli izdiskutētas ar iesaistītajām pusēm. Tāpēc no šī pielikuma ir izslēdzamas šādas prasības:     1. Procentuāls pienākums biogāzes (biometāna) izmantošanai elektroenerģijas ražošanā, kā pienākums     2. Pāreja uz elektroenerģiju kā siltumapgādes resursu LSA.     3. Aizliegums uzstādīt jaunus dabasgāze siltuma katlus LSA/CSA, izņemot tikai kā rezerves jaudas     4. Obligāts biogāzes piejaukumus siltumenerģijas ražošanā izmantotajai dabasgāzei | 1. šāds izvērtējums (salīdzinājums) ar citām dalībvalstīm šobrīd nav iespējams. Jānorāda, ka lielākā daļa dalībvalstu plāno daudz būtiskāk palielināt savu AER mērķi 2030.gadā salīdzinot ar 2020.gada mērķi. Visu ES dalībvalstu Plānu projekti ir pieejami Eiropas Komisijas mājas lapā <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/governance-energy-union/national-energy-climate-plans> 2. Lielākā daļa no Plāna projektā iekļautajiem mērķiem ir noteikta ES līmeņa tiesību aktos (SEG emisiju samazināšanas mērķis, AER īpatsvara mērķis transportā, moderno biodegvielu izmantošanas mērķis, starpsavienojumu mērķis) vai ES tiesību aktos ir noteikta šī mērķa aprēķināšanas metode (energoefektivitātes (energoietaupījumu) mērķis). Visām SEG emisiju emitējošām nozarēm ir jāsniedz ieguldījums SEG emisiju samazināšanas mērķa sasniegšanā, arī lauksaimniecības un transporta darbībām. 3. nosacījums iekļauts Plāna 8.nodaļā. 4. šāds izvērtējums tiek veikts. Dabasgāzes infrastruktūras modernizācijas projektus ir paredzēts turpināts īstenot saskaņā ar apstiprinātajiem un plānotajiem projektiem. 5. Plānā nav paredzēts veicināt cietās biomasas izmantošanu, jo Plānā iekļautie pasākumi ir jālīdzsvaro ar gaisa kvalitātes pasākumiem un oglekļa dioksīda piesaistes nodrošināšanas pasākumiem. 6. Plānā ir iekļauti pasākumi alternatīvo degvielu, tai skaitā CNG/LNG izmantošanas veicināšana. 7. Plānā ir iekļauti pasākumi alternatīvo degvielu, tai skaitā CNG/LNG izmantošanas veicināšana un CNG/LNG infrastruktūras izveide. 8. Šis ierosinājums tiks izskatīts. “Stratēģija Latvijas oglekļa mazietilpīgai attīstībai līdz 2050.gadam” saskaņā ar Regulas 2018/1999 15.pantu ir jāiesniedz Eiropas Komisijā līdz 2020.gadam 1.janvārim (vēlākais) – faktiski vienlaicīgi ar Plāna galaversiju. 9. Plānā ir iekļauts pasākums akcīzes nodokļa palielinājuma izvērtējumam benzīnam, dīzeļdegvielai un sašķidrinātajai naftas gāzei vai izvērtēt iespējamību šo akcīzes nodokli noteikt pēc oglekļa dioksīda intensitātes degvielā 10. Komentārs tiks ņemts vērā 11. Dabasgāzes patēriņa samazinājums ir prognoze scenārijā ar esošajiem pasākumiem, ņemot vērā esošās politikas un pasākumus, īpaši energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus, kā arī ņemot vērā makroekonomiskās prognozes par iedzīvotāju skaita izmaiņām. Paredzams, ka samazinoties dabasgāzes patēriņam, arī ietekme no tarifu iespējamās palielināšanās būs mazāks.   12.a. Pasākums ir svītrots.  12.b. Pasākums netiks svītrots, bet ir noteikts, ka tiek īstenots, kur ir tehniski un ekonomiski pamatots.  12.c. Šāds aizliegums ir svītrots.  12.d. Pasākums ir svītrots. |
| **2** | **a/s “Gaso”, 2019.gads**   1. Papildināt Plānu, norādot, ka 2018.gada beigās ar telemetrijas iekārtām aprīkoto gazificēto objektu dabasgāzes patēriņš sastādīja aptuveni 80% no Latvijā izmantotā dabasgāzes gada apjoma 2. Plānā nepieciešams norādīt, ka līdz 2050.gadam vairums automobiļu tiks darbināti ar alternatīvo degvielu vai būs aprīkoti ar elektrisko piedziņu 3. Nepieciešams precizēt Plānā minēto dabasgāzes sadales sistēmas gāzesvadu garumu 4. Lūgums Plāna projektā ieviest jaunu sadaļu, kurā norādīts izvērtējums par plānoto pasākumu ietekmi uz komunālo pakalpojumu tarifiem un galalietotāju izmaksām. Plānā nav iekļauts ekonomisks izvērtējums par to, kādu ietekmi plānotie pasākumi varētu atstāt uz galalietotāju izmaksām un dabasgāzes tirgus attīstību kopumā. Plānā ir nepieciešasm atspoguļot ekonomisku izvērtējumu, to sabalansējot ar pieņemtajiem lēmumiem par jau veiktajām un plānotajām investīcijām pārvades sistēmas starpsavienojumos un dabasgāzes krātuvē un Plāna projektā norādīto plānoto akcīzes nodokļa palielinājumu fosilajiem kurināmajiem. 5. Plānā ir nepieciešams iekļaut informāciju par alternatīvās degvielas iespējām transporta sektorā. Nepieciešams veikt saskaņotas darbības tieši transporta sektora emisiju samazināšanai un Plānā iekļaut izvērtējumu par iespēju izmantot dabasgāzi dzelzceļa satiksmē (duālā degviela), avio nozarē, paredzot lidostas teritorijā esošo transportlīdzekļu pāreju uz CNG, kā arī izvērtēt CNG izmantošanu valsts un pašvaldību autoparkos. Plānā ir nepieciešams izveidot jaunu apakšsadaļu par alternatīvās degvielas iespējām transporta sektorā, nosakot šādus rezultatīvos rādītājus: 2030.gadā vismaz 5% no visiem smagajiem transportlīdzekļiem ir aprīkoti ar CNG sistēmu un 2030.gadam vismaz 3% no visiem vieglajiem transportlīdzekļiem ir aprīkoti ar CNG sistēmu. 6. Nepieciešams radīto atbalsta pasākumus biogāzes konkurējošas cenas veidošanā. Ierosinām Plānā noteikt dabasgāzes akcīzes nodokļa atvieglojumu tirgotājiem, kuri nodrošina 10% biodegvielas piejaukumu dabasgāzei, tādējādi atbalstot biogāzes ievadi dabasgāzes sadales sistēmā un veicinot tīrāku enerģiju. Biogāzes stacijas pieslēgšana pie dabasgāzes sistēmas var radīt ievērojamu finansiālu slogu sistēmas lietotājam, tāpēc tieši ir nepieciešams noteikt atbalsta mehānismu biogāzes ievades veicināšanai. | 1. Ņemts vērā 2. Ņemts vērā 3. Ņemts vērā 4. Izvērtējums šobrīd tiek veikts 5. Plānā ir iekļauti pasākumi minēto izvērtējumu veikšanai. Attiecībā uz iespējām lidostas teritorijā izmantot CNG transportlīdzekļus jānorāda, ka šādas degvielas izmantošana lidostas teritorijā ir būtiski ierobežota drošības nosacījumu dēļ. Lidostas teritorijā vēlamākais risinājums būtu transportlīdzekļu un tehnikas elektrifikācija vai 100% biodegvielas izmantošana.   Plānā ir iekļauti pasākumi CNG/LNG izmantošanas veicināšanai   1. Plānā ir iekļauti pasākumi biogāzes (biometāna) izmantošanas veicināšanai, tai skaitā iespēja izmantot Eiropas Savienības fondu finansējumu un iespēja pārskatīt akcīzes nodokļi biodegvielām, biogāzei. |
| **3** | **a/s “Conexus Baltic Grid”, 2019.gads**  Pamatojoties uz iepriekš minēto, Sabiedrība izsaka priekšlikumu veikt sekojošus uzlabojumus Plānā:   1. Sabiedrība uzskata, ka izstrādājot vidēja termiņa politikas plānošanu enerģētikas nozarē ir svarīgi uzsvērt trīs principus, kas šobrīd Plānā ietvertajā stratēģijā nav iekļauti, tomēr izriet no Enerģētikas Savienības (EnS) izveides pamatnostādnēm – drošība un integrācija, ilgtspēja un enerģētiskās nabadzības novēršana.   Lai gan pēc neatkarības atgūšanas Latvijā kopumā enerģētiskā drošība līdz šim ir stabila, šādu stāvokli nevar pieņemt par pašsaprotamu. Pat pēc Klaipēdas SDG termināļa darbības uzsākšanas 2015. gadā, Baltijas reģionā dabasgāzes nozarē joprojām dominē viens piegādes avots. Savukārt elektrības nozarē stratēģijas plānošanas periodā ir paredzēti tādi būtiski infrastruktūras pārkārtojumi kā sistēmas darbības sinhronizācija ar kontinentālās Eiropas elektroapgādes sistēmu, un sistēmas balansēšanas perioda samazināšana no stundas līdz 15 minūšu periodam, kas arī ir saistīts ar zināmām pārmaiņām un riskiem. Līdz ar to Sabiedrība ierosina, ka arī nākamajā desmitgadē integrācijai un drošībai ir jābūt stratēģiskajai prioritātei to formulējot kā *Latvijas energoapgādes sistēmu integrāciju, nepārtrauktu un drošu apgādi ar enerģiju*, ietverot gan fizisko enerģijas plūsmu drošību, gan kiberdrošību, gan arī apgādes stabilitāti un uzticamību.  Tāpat Sabiedrība uzskata par būtisku arī ilgtspēju. Izstrādājot un izvērtējot valsts piedāvāto vidēja termiņa politiku nozarei, priekšlikumus nebūtu pamatoti vērtēt vienīgi no īstermiņa darbības analīzes, tas ir valsts budžeta, iekšzemes kopprodukta vai citu ekonomisko, finanšu vai ne-finanšu rādītāju viedokļa. Enerģētikas jomā pieņemtie lēmumi un investīcijas ir ilgtermiņa darbība, kas ietver gan ilgstošu projektu realizācijas laiku, gan arī ilgstošu infrastruktūras vai ražošanas objektu darbības ciklu. Līdz ar to ir svarīgi, ka politikas veidošanā tiek salāgoti ietekmes un analīzes cikli. Sabiedrība to ierosina uzsvērt, paredzot *ilgtspēju* kā vienu no galvenajiem Plānā definētajiem mērķiem.  Sabiedrības ieskatā, definējot politiku nozarē, Plānā ir būtiski uzsvērt arī enerģētisko nabadzību. Latvija šobrīd ir viena no nabadzīgākajām valstīm Eiropā energopatēriņā uz vienu iedzīvotāju. Lai gan Plāna galvenā stratēģija un mērķa definīcijā tiek minēta valsts konkurētspēja, to nevar panākt uz nenodrošināto patērētāju rēķina, kas palielinās valsts enerģētisko nabadzību.  Līdz ar to Sabiedrība uzskata, ka par vienu no enerģētikas politikas veidošanas pamatprincipiem būtu jāparedz enerģētiskās nabadzības novēršana, kas nozīmē, ka politikas priekšlikumi ir jāizvērtē pēc to iespējamās ietekmes uz dažādām patērētāju grupām. Gāzes direktīvas preambulas 50. apsvērums un 3. panta 4. punkts paredz, ka enerģētiskās nabadzības novēršanai dalībvalstīm jāizstrādā valsts rīcības plāni enerģētikas jomā vai citi piemēroti mehānismi, lai novērstu enerģētisko nabadzību un mazinātu to cilvēku skaitu, kuri nonākuši enerģētiskās nabadzības situācijā Sabiedrība ierosina Plāna galvenajā mērķī skaidri noteikt, ka enerģētikas politikai ir *jānovērš enerģētiskā nabadzība*. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, Sabiedrība piedāvā Plāna 1.1.2. punktā formulēto galveno stratēģiju un mērķi izteikt sekojošā redakcijā:  “Izmaksu efektīvā un dabas resursus saudzējošā veidā nodrošināt pāreju uz oglekļa mazietilpīgu un reģionā un pasaulē konkurētspējīgu ekonomiku, veidojot sabalansētu, **integrētu**, efektīvu **un ilgtspējīgu**, uz tirgus principiem balstītu enerģētikas politiku, kas nodrošina **energoapgādes sistēmu integrāciju,** **nepārtrauktu un drošu Latvijas apgādi ar enerģiju,** **novērš enerģētisko nabadzību** un nodrošina Latvijas ekonomikas attīstību un sabiedrības labklājību.”   1. Autotransports ir lielākais primāro energoresursu patērētājs Latvijā, kur tradicionāli kā energoresurss tiek izmantots benzīns vai dīzeļdegviela, līdz ar to šī joma uzskatāma par lielāko piesārņojošo gāzu emisiju atmosfērā avotu.   Sabiedrība uzskata par nepieciešamu papildināt Plāna nodaļu 2.1. ar jaunu punktu – “Autotransporta tehnoloģiju attīstības trajektorija”. Minētajā trajektorijā lūdzam paredzēt sasniedzamos mērķus un mērķrādītājus autotransporta attīstībai, kuri tiek darbināti ar tādām alternatīvām degvielām, kā, piemēram, elektrība, saspiestā gāze un ūdeņradis. Mērķus un mērķrādītājus nepieciešams katrai no norādītajām alternatīvām definēt atsevišķi.  Attiecībā uz ar gāzi darbināmo autotransportu Sabiedrība izsaka priekšlikumu izvirzīt sekojošus mērķus:   * + - * Līdz 2030. gadam panākt, lai vismaz 5% no kopējā īpatsvara kravas automobiļu un autobusu tiktu darbināti ar gāzi;       * Līdz 2030. gadam panākt, lai vismaz 3% no kopējā īpatsvara vieglo automobiļu tiktu darbināti ar gāzi.   Līdzīgi ar attiecīgiem papildinājumiem nepieciešams papildināt arī Plāna nodaļu ar jaunu 3.1. punktu – “Dimensija - dekarbonizācija un uz dekarbonizāciju vērsti pasākumi”, lai izveidotu nepieciešamo infrastruktūru automobiļu uzpildei ar alternatīvām degvielām. Ar gāzi darbināmo automobiļu sektorā Sabiedrība ierosina noteikt sekojošus pasākumus un pienākumus:   * + - * Līdz 2030. gadam izbūvēt infrastruktūru gāzes uzpildei autotransporta vajadzībām ar vismaz trīs uzpildes stacijām Rīgā un katrā no Latvijas reģioniem, tas ir, Vidzemē, Latgalē, Kurzemē, Zemgalē.       * Pārvades sistēmas operatoram tam normatīvajos aktos noteikto pienākumu robežās ir jāveicina minētās infrastruktūras izveidi.  1. Pašlaik un arī Plānā piedāvātā enerģētikas attīstības tendence atbalstīt šķeldu, kā izejvielu elektrības un siltuma ražošanā lielajās pilsētās Sabiedrības ieskatā nav uzskatāma par videi draudzīgu un ilgtspējīgu risinājumu. Sadedzinot šķeldu, NOx un CO, izmešu apjoms uz vienu iegūto enerģētisko vērtību ir par kārtu augstāks salīdzinājumā, piemēram, ar dabasgāzi. Eiropas Komisijas izstrādātie paziņojumi, kā, piemēram, 2016. gada 30. novembra paziņojums “Tīru enerģiju ikvienam Eiropā” paredz atbalstīt atjaunojamo energoresursu ar zemu emisiju līmeni tehnoloģijas, un neatbalstīt neefektīvu fosilā kurināmā izmantošanu, kur savukārt gāzes kombinētā cikla elektrības ģenerācija tiek izcelta, kā efektīva, pieļaujama un pat atbalstāma, ja tā aizstāj mazāk efektīvas tehnoloģijas.   Balstoties uz iepriekš minēto Sabiedrība ierosina precizēt Plāna 2.5 punktu un izteikt to šādā redakcijā:  “Enerģijas apgāde attīstības tendences nākamajā desmitgadē atšķirsies no tā, kādas tās bijušas iepriekš. Lai ierobežotu klimata pārmaiņas, saskaņā ar Parīzes nolīgumu, jāsamazina temperatūras pieaugums, kas paredz krasas pārmaiņas enerģijas ražošanā un patēriņā. Prognozējams, ka, sasniedzot 2050. gadu, elektroenerģijas ražošana būs ilgtspējīga, ēkas būs energoefektīvas, uzņēmumu ražošanas procesi būs optimizēti un vairums automobiļu izmantos alternatīvus degvielas veidus, tādus kā: elektrība, dažādas gāzes, ūdeņradis utt.  Lai veicinātu tīro tehnoloģiju attīstību un inovācijas, ir būtiski nepieciešams efektivizēt esošo elektroenerģijas ražošanas procesus, elektroenerģijas patēriņu, elektrības un dabasgāzes pārvades un sadales tīklu darbību. Nepieciešams strādāt pie elektrības un dabasgāzes pārvades tīklu, kā arī Inčukalna PGK savstarpējās mijiedarbības uzlabošanas, izmantojot tādas tehnoloģijas, kā “Power to Gas”, kas nākotnē ļaus efektīvāk izmantot atjaunojamos energoresursus ar zemu emisiju līmeni, bet nepastāvīgu ražošanas profilu. Nepieciešams attīstīt dabasgāzes pārvades sistēmu, tai skaitā veicot pētījumus ar mērķi, to adoptēt ūdeņraža un citu gāzu, kuras nav dabasgāze, ievadīšanai sistēmā.  OMA2050 informatīvais ziņojums, kas vēl ir izstrādes stadijā, pētniecība un inovācijas oglekļa mazietilpīgās tehnoloģiju jomā paredz šādus galvenos nosacījumus:   * + - Oglekļa mazietilpīgas attīstības aspekti ir integrēti visos pētījumos, īpaši obligāts nosacījums valsts budžeta finansētajiem;     - Latvija veiksmīgi piesaista finanšu līdzekļus pētniecībai un inovāciju attīstībai, jaunu un uzlabotu tehnoloģiju un procesu izstrādē;     - Iegūtās zināšanas tiek praktiski izmantotas – ir izveidota plaša zināšanu bāze, kas kalpo kā pamats klimata pārmaiņu mazināšanai un piesaistes nodrošināšanai.”  1. Ņemot vērā, ka šobrīd dabasgāzes apkures katlus, it sevišķi lielajās pilsētās un piepilsētu teritorijās, siltumapgādei izmanto lielākā daļa mājsaimniecību un to, ka nākotnē dabasgāzes apgādes sistēmā paredzēts ievadīt arī citas videi draudzīgas gāzes, piemēram, biogāzi vai ūdeņradi, bet tehniski dabasgāzes apkures katli ļoti vienkārši ir pielāgojami apkurei arī ar citām gāzēm, Sabiedrība lūdz svītrot no Plāna 4. pielikuma punktu “3) likumdošanas izmaiņas, Aizliegums uzstādīt jaunus dabasgāzes siltuma katlus LSA/CSA, izņemot tikai, kā rezerves jaudas”.   Papildus Sabiedrība informē, ka ir iepazinusies ar virkni Eiropas valstīs izstrādātajāmm primāro energoresursu izmantošanas prognozēm un konstatējusi, ka dabasgāzes lomas, par pamatu ņemot tās izmantošanas salīdzinoši zemo ietekmi uz apkārtējo vidi un klimata pārmaiņām, būtiska samazināšanās primāro energoresursu bilancē, kā ES valstīs, tā arī pasaulē netiek prognozēta vismaz līdz 2050. gadam. | 1. Ņemts vērā 2. Plānā ir iekļauti pasākumi transportā izmantoto alternatīvo degvielu, tai skaitā CNG / LNG / biometāns, izmantošanas veicināšanai, kā arī alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidei. 3. Ņemts vērā 4. Šāds aizliegums ir svītrots. |
| **4** | **a/s “Latvijas Gāze”, 2018.gads**  Plāna projektā vispār nav iekļauta finansiālās ietekmes izvērtēšana uz tautsaimniecību.  Nav skaidrs, kāpēc Plāna projektā pilnīgi tiek ignorēts pamatprincips, ka rūpniecības izaugsmei svarīgākais faktors ir un būs zemākā iespējamā enerģijas cena.  Latvijas valsts uzņemas finansiāli piedalīties un par tās nodokļu maksātāju naudu veikt vismaz četru milzīgu dabasgāzes infrastruktūras objektu īstenošanu, zinot, ka Latvijas enerģētikā atkarība no importētajiem energoresursiem, arī dabasgāzes, jau šobrīd konsekventi samazinās.  Ir absolūti skaidrs, ka Latvijas valsts šobrīd veic vērienīgus finanšu ieguldījumus dabasgāzes infrastruktūrā, tajā pašā laikā ar aizliegumu palīdzību plānojot pārtraukt dabasgāzes izmantošanu siltumapgāde un mājsaimniecības. Tādējādi, neskatoties uz jau pašreizējo finanšu ieguldījumu, iedzīvotājiem jau tuvākajos gados būs jāizmanto citus, finansiāli dārgākus enerģijas veidus.  Mākslīgs dabasgāzes izmantošanas apjoma samazinājums vājinās Latvijas uzņēmumu konkurētspēju.  Plānā pilnībā iztrūkst biogāzes un biomasas pieejamības analīzes. Ir ekonomiski tuvredzīgi iznicināt dabasgāzes kā energoavota izmantošanu.  AER īpatsvara nodrošināšanai siltumapgādē un aukstumapgādē noteikti nav nepieciešams absolūts aizliegums uzstādīt jaunus dabasgāzes siltuma katlus siltumapgādē.  Vēršam uzmanību uz faktu, ka kārtējo reizi bez pamatojuma a/s “Latvijas Gāze” plānots attiecināt finansiālus pienākumus (energoefektivitātes pienākumu shēma), kuri netiek attiecināti uz citiem atvērtā dabasgāzes tirgus dalībniekiem.  Dabasgāzes infrastruktūras projektu īstenošanas un uzturēšanas izmaksās, to pieaugums no plānotā dabasgāzes patēriņa samazinājuma, AER tehnoloģiju izmaksas un energoefektivitātes pienākumu shēmas izmaksu uzlikšana patērētājiem tikai vairos enerģētisko nabadzību nevis to mazinās. | Ņemts vērā. |
| **5** | **Latvijas kūdras asociācija, 2018.gads**   1. Plānā sadaļās par enerģētisko drošību uzsvars likts uz dabasgāzes un elektroenerģijas piegādātāju maiņu, nedaudz pieminēti AER. Uzskatām, ka tieši dažādu vietējo energoresursu izmantošana stiprinātu enerģētisko drošību un neatkarību, bet kūdra Plānā nav pat pieminēta. 2. Apdzīvoto vietu siltumapgādes drošībai kūdrai var būt izšķiroša nozīme. Izstrādājot plānu lūdzam sadaļā par enerģētisko drošību pievērst vairāk uzmanības vietējiem energoresursiem, tai skaitā kūdrai. 3. Enerģētiskās kūdras ieguve un izmantošana ir lietderīga arī no SEG emisiju samazināšanas aspekta. 4. Iebilstam pret Plāna 4.pielikumā paredzēto pasākumu “CO2 DRN atbrīvojums kūdrai tiek atcelts”. | 1. Ņemot vērā starptautiskās tendences un Eiropas Savienības tiesību aktus enerģētikas un klimata politikas jomā, fosilās enerģijas izmantošana un šīs izmantošanas veicināšana pēc būtības netiek atbalstīta, tāpēc Plānā nav iekļauta informācija par fosilās enerģijas pieejamību Latvijā, bet uzsvars iz likts uz nebiomasas / ne-emisiju AER enerģijas pieejamību Latvijā 2. Plānā vairāki risinājumi ir vērsti uz apdzīvoto vietu siltumapgādes energoefektivitātes uzlabošanu, uz pāreju uz AER izmantošanu. Ņemot vērā uzstādītos ilgtermiņa tautsaimniecības dekarbonizācijas mērķus, arvien pieaugošo oglekļa cenu. Šobrīd nav lietderīgi attīstīt tādu tehnoloģiju un kurināmā izmantošanu, kas varētu radīt papildu ietekmi uz Latvijai noteikto mērķu sasniegšanu. 3. Viedoklis tiks izvērtēts Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijā un Zemkopības ministrijā, piesaistot attiecīgos nozaru ekspertus. 4. Pasākums ir noteikts saskaņā ar Regulā 2018/1999 noteikto pienākumu dalībvalstīm noteikt mērķus nolūkā pakāpeniski atteikties no enerģijas subsīdijām, jo īpaši fosilajam kurināmajam |
| **6** | **Biedrība “Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība”, 2018.gads**  Biedrība „Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība” (turpmāk ­– BIMAB) sniedz Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam (turpmāk ­­– Plāns) transporta jomas izvērtējumu un ieteikumus.  Izvērtējums   1. Plānā ir plašs esošās situācijas apraksts, bet Plāns nesatur rīcības scenārijus, to salīdzinājumu, kā arī attiecīgo praktisko darbību Plāna stratēģijas un mērķa īstenošanai. 2. Tā kā Plāns neizklāsta reālu indikatīvu virzību, tad nav saprotams, kādus apsvērumus Latvijas Republikas pārstāvji izmanto diskusijā par ES dalībvalstīm pieejamo ES fondu apjomu 2021.-2027.gadam, kā arī kā tiks pamatots „Nacionālā attīstības plāna 2021.-2027.gada plānošanas periodam” noteiktais finansējums Plāna stratēģijas un mērķa īstenošanai. 3. Atsauce uz biodegvielu, kā transporta AER degvielu nav korekta, jo biodegvielas izmantošana nav analizēta saistībā ar:  * citām alternatīvajām degvielām, t.sk., laika periodam līdz 2030.gadam; * biodegvielai, kā AER degvielai, noteiktajiem ilgtspējas kritērijiem; * Plāna stratēģijas un mērķa īstenošanu (SEG samazinājuma analīze dažādām alternatīvajām degvielām); * Direktīvas 2016/2284 prasību: sākot jau no 2020.gada samazināt direktīvas tvērumā iekļauto piesārņojošo vielu emisijas, t.sk., slāpekļa oksīdu (NOX), un daļiņu PM2,5 (PM2,5), tādejādi samazinot attiecīgo – elpceļu un onkoloģisko – saslimšanas gadījumu skaitu; * makroekonomiskajiem rādītājiem.   2017.gada konceptuālais ziņojums „Par atjaunojamo energoresursu izmantošanu transporta sektorā” pēc formas, satura un laika perioda aptvēruma – līdz 2020.gadam – nav uzskatāms par analītisku rīcības plānu.  „Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam” paredz, pamatā, tikai pētījumu veikšanu, savukārt paredzētais atbalsts elektrisko transportlīdzekļu (turpmāk – ETL) iegādei nav iedarbināts (4.Ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu. 4.1. ETL iegādes veicināšana.).   1. Ņemot vērā, ka Plāns nesatur rīcības scenārijus tuvam un salīdzinoši īsam laika periodam (2021.-2030.gads), tad nav satura Plāna stratēģijas un mērķa īstenošanas prezentācijai sabiedrībai, Latvijas Republikas Ministru kabinetam un Saeimai. Cik zināms, tieši analītiska rīcības plāna par AER transportā trūkums apturēja likumprojekta „Transporta enerģijas likums” virzību 12.Saeimas atbildīgajā komisijā.   Spriežot pēc publiski pieejamās informācijas, vairākas ES valstis jau ir izstrādājušas analītiskus rīcības plānus par izmaiņām transporta sistēmā:   * Apvienotā Karaliste, Francija un Spānija ir noteikušas virzību uz benzīna un dīzeļdegvielas motoru automobiļu reģistrācijas pārtraukšanu no 2040.gada; * Polija – 1 milj. elektromobiļi un lādējamie hibrīdi līdz 2025.gadam; * Slovēnijas Republika – jaunu vieglo pasažieru un vieglo kravas automobiļu reģistrācija no 2025.gada tikai ar emisiju līdz 100g CO2/km, no 2030.gada – līdz 50g CO2/km (emisijas mazākas par 50g CO2/km var sasniegt tikai ar elektromobili (0g CO2/km) vai no tīkla uzlādējamo elektrisko hibrīdu).   Pēc iedzīvotāju skaita un pārticības rādītājiem Latvijas Republikai (turpmāk – LR) līdzvērtīgākā valsts – Slovēnijas Republika – ir pieņēmusi plānu **„Tirgus attīstības stratēģija, lai izveidotu atbilstošu infrastruktūru, kas saistīta ar alternatīvām degvielām Slovēnijas Republikas transporta nozarē”**, kur noteikti rezultatīvie rādītāji līdz 2030.gadam un attiecīgā rīcība (fragments pielikumā).   1. Plānā (92.lp.) uzskaitītie atvieglojumi ETL lietotājiem, patiesi, „šobrīd ir spēkā” (92.lp.), tomēr vienīgais terminētais atbalsts ir subsidēta ātrās uzlādes staciju tīkla esamība LR (pakalpojuma cena nav terminēta). Minētie atvieglojumi pozitīvi ietekmē elektromobiļu, jauno un lietoto, iegādes tempus LR, un ietekmes efektivitāti iespējams paaugstināt, nosakot atvieglojumu piemērošanas periodu. 2. Plānā (92.lp.) minētie aptaujas rezultāti un finanšu iespējas iegādāties elektromobili ir jāsalīdzina ar Plāna mērķa sasniegšanai nepieciešamo elektromobiļu skaitu, piem., saskaņā ar BIMAB veiktajiem aprēķiniem, 5% AER sasniegšanai autotransportā ar elektroenerģiju nepieciešami ap 30’000 elektromobiļi. Protams, minētais elektromobiļu skaits dotu arī ievērojamu SEG un vēstules 3.punktā minēto piesārņojošo vielu emisiju samazinājumu. 3. Plāna sadaļā 2.2.3.Ēku atjaunošanas ilgtermiņa stratēģija (35.lp.) nav ieskicēta Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas (ES) 2018/844 (2018.gada 30.maijs), ar ko groza Direktīvu 2010/31/ES par ēku energoefektivitāti un Direktīvu 2012/27/ES par energoefektivitāti 8.panta (Ēkas inženiertehniskās sistēmas, elektromobilitāte un viedgatavības indikators) īstenošana – uzlādes punktu izveide. 4. Plāna 1.pielikums:    1. 1.lp. pie jēdziena “AER izmantošana un inovācija” nav minēta elektroenerģija kā AER;    2. nepieciešams paskaidrot, kas domāts ar 2.lp. minēto “Elektriskā transporta energoefektivitātes uzlabošana”: vai analoģiski kā iekšdedzes motoru transportam – pašmasas samazināšana;    3. īpaši uzteicama ir publiskā sektora parauglomas energoefektivitātes pasākumu veikšanā transporta sektorā pieminēšana (6.lp).   Ieteikumi.   1. Izvērtēt Plāna atbilstību dokumenta „Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2015.gada 26.novembra secinājumi “Enerģētikas Savienības pārvaldības sistēma” prasībām, t.sk., šādām:  * īsi apraksta valsts energosistēmas stāvokli, valsts klimata politiku un valsts politikas; * izklāsta reālu indikatīvu virzību; * izklāsta darbības; * sniedz pienācīgu datu līmeni saistībā ar galvenajiem rādītājiem; * pievēršas sinerģijām un potenciālam ar citām attiecīgām politikas jomām.  1. Plāna stratēģijas un mērķa īstenošanu transporta jomā scenārijus izstrādāt optimizācijas uzdevuma ietvaros, ņemot vērā noteiktus kritērijus un iespējamos risinājumus, piem.,:  * AER īpatsvara un energoefektivitātes palielināšana, SEG un piesārņojošo vielu samazināšana; * importa - eksporta bilance, konkurētspēja, nodarbinātība; * alternatīvo degvielu ilgtspējas kritēriji: formālie, ES pieņemtie, un neformālie; * alternatīvo degvielu un attiecīgo transportlīdzekļu tirgus attīstības iespējas; * nodokļu politika alternatīvajām degvielām un attiecīgajiem transportlīdzekļiem; * finanšu atbalsts alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegādei un attiecīgo uzpildes/uzlādes punktu izveidošanai; * pārvietošanās paradumu maiņas stimulēšana; * sociālā atbildība.  1. Plānā esošās situācijas aprakstu papildināt ar Ministru kabineta 2012.gada 2.oktobra instrukcijas Nr.12 „Dienesta vieglo automobiļu iegādes un nomas kārtība” izpildes gaitas rezultātiem: ministrijās faktiski sasniegtais rādītājs „grami CO2 izmešu uz kilometru”. 2. Plānu papildināt ar Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas Nr. 2018/844 (2018. gada 30.maijs), ar ko groza Direktīvu 2010/31/ES par ēku energoefektivitāti un Direktīvu 2012/27/ES par energoefektivitāti prasībām attiecībā uz uzlādes punktu izveidi. | * + - 1. Plānā ir iekļauti rīcības virzieni un to īstenošanas pasākumi, kā arī veikta scenāriju ietekmes izvērtēšana.       2. Plānā ir iekļauti rīcības virzieni un to īstenošanas pasākumi. Tiem pasākumiem, kas attiecas uz ES fondu finansējumu ir indicēts iespējamais finansējuma apjoms.       3. Plānā ir iekļauti “scenārijs ar esošajiem pasākumiem” un “mērķu scenārijs”, kurā ir apskatīti dažādu AER veidu izmantošana transporta sektorā . kā var redzēt Plāna projektā tad šajā scenārijā būtisks biodegvielu izmantošanas pieaugums nav novērots. Tāpat alternatīvo degvielu izmantojuma scenāriji ir izvērtēti Satiksmes ministrijas pasūtītajā pētījumā (<http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_7852_PwC_SM_Gala_Zinojums.pdf>)   Plānā ir iekļauts atbalsts elektrotransportlīdzekļu izmantošanas veicināšanai.   * + - 1. Plāna 1.3. nodaļā ir iekļauta visa informācija par Plāna konsultāciju procesu       2. Plānā ir iekļauts atbalsts elektrotransportlīdzekļu izmantošanas veicināšanai. Šobrīd netiek paredzēts terminēt esošos atvieglojumus elektrotransportlīdzekļu izmantošanai.       3. Plānā ir iekļauts atbalsts elektrotransportlīdzekļu izmantošanas veicināšanai.       4. Tā kā šādu pienākumu nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva, tad šis pasākums būs jāīsteno neatkarīgi no tā, vai tā īstenošana ir iekļauta Plānā. Tomēr Plāna rīcības virzienu īstenošanas pasākumu sarakstā minētais pasākums ir iekļauts. Saskaņā ar Regulu 2018/1999 ēku ilgtermiņa atjaunošanas stratēģija ir jāizstrādā un jāiesniedz Eiropas Komisijā līdz 2020.gada aprīlim (pēc Plāna galaversijas iesniegšanas Eiropas Komisijā). Šobrīd ir uzsākta stratēģijas izstrāde, kur minētie jautājumi tiks risināti.       5. Plāna 1.pielikumā ir iekļauta informācija no šobrīd spēkā esošajiem politikas plānošanas dokumentiem.   Ieteikumi  Plāns ir sagatavots ievērojot Regulu 2018/1999..  Ieteikums tiks izvērtēts.  Ņemot vērā, ka šobrīd notiek diskusijas par minētās instrukcijas pārskatīšanu, šāda informācija tiks iekļauta Plānā pēc šī pārskata apstirpināšanas.  Plāna rīcības virzienu īstenošanas pasākumu sarakstā minētais pasākums ir iekļauts |
| **7** | **Biedrība “Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība”, 2019.gads**   1. Pēc būtības nav pamatots 100 milj. eiro finansējums biometāna ražošanas (biogāzes attīrīšanas) iekārtu uzstādīšanai un biometāna piegādei izmantošanai transportā. 2. Plānā nav sniegts visu transporta degvielu izmantošanas modeļu salīdzinājums 3. Kaut arī transporta degvielu “biometāns” iegūst no “biogāzes”, Plānā minētie termini attiecībā uz transportu nav pietiekami nošķirti 4. Plānā paredzēts biogāzi un biometānu izmantot arī gan elektroenerģijas, gan siltuma ražošanai pat kā obligāto pienākumu 5. Principā atbalstot Latvijas teritorijā ražota, ES pieņemtajiem ilgtspējas kritērijiem atbilstoša biometāna izmantošanu transportā, uzskatām, ka Ekonomikas ministrijas līdzšinējā darbība faktiski diskreditēja transporta biometāna iespējamo ražošanu:    1. Biometāna izmantošana nav salīdzināta ar citām alternatīvajām degvielām analītiska rīcības plāna ietvaros    2. Pirms Ekonomikas ministrijas rīkotās konferences 2018.gada 26.novembrī sabiedriskajām organizācijām apspriešanai nodotajā Plāna versijā nebija iekļauts tā 4.pielikums ‘Pārskats par identificētajiem potenciālajiem un šobrīd diskusijā esošajiem jauniem pasākumiem Plāna noteikto mērķu izpildei” ar attiecīgo informāciju par 100 milj. eiro finanšu atbalstu biometāna ražošanai. 6. Tā kā periodā jau līdz 2030.gadam ES un citās valstīs plānoti būtiski finanšu ieguldījumi alternatīvo degvielu tirgus attīstībai, Latvijas sabiedrība, īpaši, komersanti, sagaida skaidru, savlaicīgu un izmaksu efektīvu rīcības plānu alternatīvo degvielu tirgus attīstībai Latvijā ar mērķi, kā minimums, nesamazināt Latvijas tautsaimniecības konkurētspēju | 1. Šis ir finansējuma apjoms, ko Ekonomikas ministrija ir ierosinājusi novirzīt šādam pasākumam, lai nodrošinātu biogāzes ražošanas infrastruktūras saglabāšanu un tās pārorientēšanu uz biometāna ražošanu un tā izmantošanu transportā. Minētais finansējuma apjoms ir izteikts, ņemot vērā biogāzes ieguves staciju skaitu un aptuvenās biometānas attīrīšanas tehnoloģiju un biometāna pielāgošanas izmantošanai transportā izmaksas. 2. Transporta enerģijas prognozes ir iekļautas Plānā. 3. Plānā šie termini ir nošķirti. 4. Biometāna izmantošana netiek nodalīta, tiek piedāvāta izcelsmes apliecinājumu sistēma. Vienlaikus transportā ir iekļauti AER izmantošanas un aprites cikla SEG emisiju samazināšanas mērķi, kas veicinās biometāna izmantošanu transportā.   5.a. Tas tiek veikts Plāna ietvaros.  5.b. minētā konference vairāk tika rīkota, lai iegūtu no sabiedrības idejas un viedokļus par to, kādi pasākumi būtu iekļaujami Plānā, nevis lai apspriestu ministriju sagatavotos pasākumus.  6. Plāns ir paredzēts šādas rīcības noteikšanai. Vienlaikus jānorāda, ka alternatīvās degvielas infrastruktūras jautājumiem šobrīd jau ir izstrādāti politikas plānošanas dokumenti. |
| **8** | **Zaļā brīvība, 2018.gads**   1. Ierosinām uzņemties un Plānā definēt ambiciozāku mērķi Latvijai 2030.gadam AER īpatsvarā – vismaz 55%. 2. Nākamajā plānošanas periodā enerģētiskās drošības un neatkarības mērķiem primāri jākoncentrējas uz AER un energoefektivitātes veicināšanu, enerģijas akumulācijas risinājumiem un elektroenerģijas savienojumu izveidi ar citām ES valstīm, nevis gāzes tīklu attīstību un gāzes tirgus diversificēšanu. 3. Uzskatām, ka, kamēr nav veikta visaptveroša analīze un prognozes esošās gāzes infrastruktūras pielāgošanai biogāzei un ūdeņradim no AER elektroenerģijas, nav pamata “tīro” gāzi izmantot kā argumentu, lai turpinātu ieguldīt gāzes infrastruktūras attīstībā. 4. Zaļā brīvība uzsver, ka enerģija, kas iegūta, sadedzinot sadzīves atkritumus, nekādā ziņā nav uzskatāma par atjaunīgo energoresursu, jo investēšana šādās sadedzināšanas iekārtās faktiski nozīmē to, ka tiek radīts pieprasījums radīt sadzīves atkritumus un tiek bremzēti centieni tos samazināt. Uzskatām, ka enerģiju, kas iegūta, sadedzinot sadzīves atkritumus, nevar iekļaut NEKP kā atjaunīgo enerģiju 5. Nepieciešams jau minēt konkrētus instrumentus un pasākumus, kas potenciāli ir veicami, lai enerģētikas kopienu attīstību veicinātu. 6. Par ražojošajiem patērētājiem nekas pēdējā NEKP versijas tekstā nav minēts. Šis jautājums ir iekļaujams NEKP kopā jau ar iespējamiem risinājumiem, lai veicinātu šādu individuālo ražojošo patērētāju uzrašanos, sniedzot ievērojami labākus nosacījumus nekā tas ir šobrīd. 7. Būtu jāveicina tas, ka tieši neaizsargātās grupas iesaistās siltināšanas projektos un samazina savas enerģijas rēķinus 8. Rosinām to, lai energoefektivitātes paaugstināšanas programmas privātpersonām nolūks tiek skaidri iekļauts, ievērojot atbalsta intensitātes pielāgošanu attiecīgi sasniegtajam energoefektivitātes līmenim, līdzīgi kā tas šobrīd ir daudzdzīvokļu ēku projektos. 9. Ierosinām NEKP iekļaut pasākumu akmeņogļu kā energoresursa pilnīgai izslēgšanai līdz 2030.gadam. | 1. Ņemot vērā nepieciešamo AER īpatsvara palielinājumu un vienlaikus līdzšinējo Latvijas pieredzi ar AER veicināšanas pasākumiem pēdējos 10 gados, Ekonomikas ministrijas ieskatā pašreizējā situācijā optimāli Plānā noteikt šādu nacionālo devumu kopējā ES saistošā AER mērķa izpildei – 2030.gadā nodrošināt vismaz 50% AER īpatsvaru Latvijas enerģijas galapatēriņā. 2. Plānā ir iekļauti minētie pasākumi. Papildus jānorāda, ka gāzes tīklu attīstību (modernizāciju) ir nepieciešams veikt, jo nav paredzams, ka, piemēram, no 2021.gada Latvijā pilnībā pārtrauks izmantot dabasgāzi, bet gāzes infrastruktūras modernizācijas projekti nodrošina iedzīvotāju enerģijas apgādes drošību un drošumu. Piedevām modernizētu gāzes infrastruktūru pēc pārejas nodrošināšanas būs iespējams izmantot biogāzes, power-to-gas, ūdeņraža u.c. pārvadei un sadalei. Ir secināms, ka nav lietderīgi neizmantot jau sen izveidotu infrastruktūru. Savukārt gāzes tirgus diversifikāciju nosaka Eiropas Savienības tiesību akti, tāpat šāda pasākuma rezultātā sabiedrībai būs pieejama gāze par konkurētspējīgu cenu. Tāpat ir jānorāda, ka šis mērķis ir noteikts Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030.gadam. 3. Saskaņā ar EM aprēķiniem, ja Latvijā 2017.gadā izmantotā biogāze tiktu attīrīta līdz biometānam un pēc tam tiktu izmantota transportā, tad tas aizstātu līdz 7% no 2017.gadā izmantotā naftas produktu apjoma, kas nozīmē arī vismaz 7% SEG emisiju samazinājums. 4. Sadzīves atkritumos ir līdz 40-50% biomasas atkritumu (SIA “CEMEX” sadzīves atkritumu sastāva analīzes, kas veiktas akreditētās Vācijas un ASV laboratorijās un iesniegtas akreditētiem verificētājiem un Valsts vides dienestam ES ETS ietvaros). Līdz ar to, dedzinot atkritumus tiek sadedzināta arī tajos esošā biomasa. Informācija par atkritumu dedzināšanas iekārtām, kas Latvijā tiks uzstādītas, ir svītrota. 5. Plāna 4.nodaļā un 4.pielikumā šādi pasākumi ir minēti. 6. Ir iekļauts Plāna galaversijā. 7. Ņemts vērā 8. Ieteikums tiks izvērtēts 9. Plāna rīcības virzienu un pasākumu sarakstā ir iekļauti pasākumi akmeņogļu izmantošanas samazināšanai. |
| **9** | **Latvijas Pašvaldību savienība, 2018.gads**  LPS ir iebildumi, ko lūdzam ņemt vērā pirms Plāna iesniegšanas EK. LPS nevar piekrist, ka valsts mēroga energoefektivitātes pasākumi un AER ieviešana iedzīvotāju energoefektivitātes jomā notiek, samazinot pašvaldību nodokļu ieņēmumus, kas ir galvenais un būtiskais pašvaldību ieņēmumu avots – Iedzīvotāju ienākumu nodoklis un Nekustamā īpašuma nodoklis.  Plāna 4. pielikumā:  1. sadaļā **Rīcībpolitika AER izmantošanai elektroenerģijas ražošanā,** 188. lpp ir minēts NĪN samazinājums, ja uzstādīti saules paneļi (ēkās) – tā ir pašvaldību kompetence.  2.sadaļā **Rīcībpolitika AER izmantošanai CSA, LSA un individuālajā siltumapgādē un aukstumapgādē (t.sk., rūpniecības, pakalpojumu un mājsaimniecību sektorā) – 4. punkts - nodokļu politikas pasākumi**: 191. lpp. minēta IIN kompensācija par uzstādītu saules kolektoru / siltumsūkni, kā arī **NĪN** samazinājums, ja uzstādīti saules paneļi. Šajā gadījumā nepieciešams arī pašvaldību izvērtējums.  Minētās **IIN** kompensācijas avoti nav norādīti, un LPS ir kategoriskas iebildes, ja to paredzēts kompensēt no pašvaldību **IIN** daļas.  Pašvaldībām ir tiesības samazināt NĪN (Likums par nekustamā īpašuma nodokli), taču pašvaldībām nav pieņemami, ka **NĪN** obligāti tiek samazināts, tikai uzstādot saules paneļus (188. lpp.).  Obligāta **NĪN** samazināšana - 194. lpp. - **50% NĪN** samazinājums visās pašvaldībās (tiek noteikts kā obligāts) tām daudzdzīvokļu mājām, kurās ir veikti konkrēti energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi, kuriem pēc kataloga nosakāmi ietaupījumi.  Atbilstoši likumam, pašvaldībām ir tādas tiesības, bet šādai izvēlei jābūt pašvaldību kompetencē – šim NĪN samazinājumam jābūt samērojamam ar energoietaupījuma efektu, utml.  Turpat 194. lpp. tiek paredzēta **IIN** kompensācija par veiktiem energoefektivitātes pasākumiem ēkā. Taču nav skaidrs, no kādiem finanšu avotiem notiks šī kompensācija. Pašvaldībām kategoriski nav pieņemams, ja tā tiktu veikta no pašvaldību **IIN** daļas.  **Tādēļ LPS lūdz svītrot minētās normas no Plāna projekta 4. pielikuma 4. nodaļas – nodokļu politikas pasākumi:**   * Nekustamā īpašuma nodokļa (turpmāk – NĪN) samazinājums, ja uzstādīti saules paneļi (188. lpp.) * 50% NĪN samazinājums visās pašvaldībās (tiek noteikta kā obligāta) daudzdzīvokļu mājām, kurās ir veikti konkrēti energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi, kuriem pēc kataloga nosakāmi ietaupījumi (194. lpp); * IIN kompensācija par veiktiem energoefektivitātes pasākumiem ēkā (konkrēti būves elementi) – 194. lpp.) | Plānā iekļautie pasākumi attiecībā uz nekustamā īpašuma nodokļa atvieglojumiem ir pilnībā pārskatīti. |
| **10** | **Latvijas Siltumuzņēmumu asociācijas, 2018.gads**  Biedrība Latvijas siltumuzņēmumu asociācija (turpmāk tekstā LSUA), ir izskatījusi Ekonomikas ministrijas sagatavotā politikas plānošanas dokumenta projekta Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam (turpmāk NEKP) 2.versiju un izsaka sekojošus komentārus un ieteikumus tā papildināšanai:   1. NEKP 2.nodaļā, izklāstot mērķus, kurus plānots sasniegt, realizējot dekarbonizācijas pasākumus, 2.1.2.3. punktā tiek minēts, ka [..] 2014. – 2016.gadā AER īpatsvars siltumenerģijas sektorā Latvijā saskaņā ar EUROSTAT aprēķiniem svārstījies ap 52% (attiecīgi 52,2%, 51,8%, 51,9%) [..]. LSUA uzskata, ka nozīmīgs ieguvums valsts mērķu sasniegšanai AER izmantojuma paaugstināšanā un energoefektivitātes uzlabošanā, būtu esošā regulējuma pārskatīšana lokālajiem centralizētajiem siltumavotiem, rosinot/ veidojot motivāciju pieslēgties centralizētās siltumapgādes sistēmām, piemēram, ar atbalsta programmām, jaunu trašu un siltummezglu izbūvei, u.c.. 2. NEKP 4.nodaļā, aprakstot pašreizējo situāciju, esošās rīcībpolitikas un pasākumus un prognozes energoefektivitātes jomā, ir minēts, ka, salīdzinājumā ar individuālajiem apkures risinājumiem, centralizētā siltumapgāde ir efektīvāka.   Savukārt Ekonomikas ministrijas 2016.gadā pasūtītajā pētījumā “*Augstas efektivitātes koģenerācijas un efektīvas centralizētās siltumapgādes un dzesēšanas izmantošanas potenciāla visaptverošs izvērtējums un izmaksu un ieguvumu analīze atbilstoši Direktīvas 2012/27/ES prasībām”*, ir minēts, ka individuāli saražotās siltumenerģijas apjoms sasniedz 64,5% no kopējā siltumenerģijas daudzuma (skat. 1.tabulu).    Tāpat šajā pētījumā arī ir minēts, ka no kopējā katlu māju skaita Latvijā, gandrīz pusei, t.i. 49% uzstādītā jauda nepārsniedz 1 MW (skat. 2.tabulu).    LSUA ieskatā, lokāli centralizēti siltuma avoti, kuru uzstādītā jauda nepārsniedz 1MW, ir plaši izmantots apkures risinājums daudzdzīvokļu ēkās, komercobjektos, u.c., kuru atrašanās vieta ļoti bieži ir centralizētās siltumapgādes pakalpojuma pieejamības zonā, bet uz šiem siltuma avotiem netiek attiecinātas tās prasības kaitīgās ietekmes uz vidi samazināšanai un energoefektivitātes paaugstināšanai, kas ir saistošas centralizētās siltumapgādes uzņēmumiem. Kā piemēru varam minēt ar Ministru kabineta 2016.gada 19.aprīļa noteikumu Nr. 243 “Noteikumi par energoefektivitātes prasībām licencēta vai reģistrēta energoapgādes komersanta valdījumā esošām centralizētām siltumapgādes sistēmām un to atbilstības pārbaudes kārtību” 9.1.1. punktu, kas nosaka, ka lietderības koeficients apkures katlam, ja iekārtā izmanto gāzveida kurināmo, nedrīkst būt zemāks par 92%. LSUA uzskata, ka viens no instrumentiem uzstādīto klimata mērķu sasniegšanai ir ietekmes uz vidi un energoefektivitātes prasību piemērošana ikvienam siltuma avotam. Papildus arī ir nepieciešams stingrāks normatīvais regulējums un analoģiska nodokļu un nodevu bāze atbilstoši avota nodarītajam kaitējumam videi, paredzot, ka prasības tiek piemērotas pilnīgi visiem energoavotiem.   1. Šīs vēstules 2. un 3. punktā minētais pētījums un tā rezultāti skaidri norāda uz Centralizētās siltumapgādes neizmantoto potenciālu kā AER īpatsvara palielināšanā, tā arī siltumapgādes kopējo efektivitātes rādītāju uzlabošanā. LSUA uzskata, viens no būtisks instruments centralizētās siltumenerģijas uzņēmumu rokās, kas palīdzētu gan palielināt AER izmantojuma īpatsvaru, gan palielināt kopējo efektivitāti siltumenerģijas apgādē, būtu elastīgāka tarifu regulēšanas un piemērošanas kārtība. Tā ļautu CSA uzņēmumiem vairāk iespēju vienoties ar centralizētās siltumapgādes zonā esošajiem decentralizētajiem objektiem, kas siltuma ražošanai neizmanto AER, pievienoties centralizētajai siltumapgādei, tādējādi palielinot atjaunojamo energoresursu izmantošanas īpatsvaru. Savukārt energoefektivitātes uzlabojums tiktu panākts, jo samazinot mazas jaudas iekārtu, uz kurām nav attiecināmi Ministru kabineta 2016.gada 19.aprīļa noteikumu Nr. 243 “Noteikumi par energoefektivitātes prasībām licencēta vai reģistrēta energoapgādes komersanta valdījumā esošām centralizētām siltumapgādes sistēmām un to atbilstības pārbaudes kārtību”, izmantojumu, bet palielinot esošo CSA iekārtu noslogojumu, tādējādi palielinot efektivitāti. LSUA biedri norāda, ka bieži, uzņēmumiem ar normatīviem uzliktais pienākums visiem nodrošināt pakalpojumu par vienādu cenu, ir galvenais arguments, kādēļ tiek pieņemts lēmums, atteikties no iespējas pieslēgties CSA. | Plāna rīcības virzienu un pasākumu sarakstā ir iekļauti pasākumi centralizētās siltumapgādes izmantošanas veicināšanai, pieslēgumu attīstībai, infrastruktūras uzlabošanai u.c. |
| **11** | **Ārvalstu Investoru padome (2019)**   1. Nepieciešams pilnībā iesaistīt stakeholderus NEKP sagatavošanā, lai izstrādātu dzīvostpējīgu ilgtermiņa politikas planošanas dokumentu. 2. Padome prasa pārskatīt Plānu, aprēķinus un prognozes lai nodrošinātu, ka tie ir balstīti uz jaunākajiem datiem un atspoguļo esošo situāciju (sasaiste ar OIK procesu), jo tādā veidā var izstrādāt reālistiskus mērķus un var izvēlēties pēc iespējas piemērotākus politikas instrumentus to sasniegšanai. 3. Jāizstrādā ātrs un kārtīgi izstrādāts risinājums, lai turpmāk nodrošinātu starp-subsīdijas, kur siltumenerģijas cenas tiek subsidētas no peļņas no obligātā iepirkuma mehānisma ietvaros iegūtā atbalsta virs tirgus cenas. Tāpēc ir nepieciešams risināt šo situāciju, lai neradītu negatīvu ietekmi uz gala patērētājiem un energointensīvo rūpniecību 4. Padome uzskata, ka galvenās Plāna komponentes ir:    1. Jādominē principam “piesārņotājs maksā” un “CO2 emisijas nes līdzi izmaksas”;    2. Fosilā degviela / kurināmais ir jāapliek ar nodokļiem, lai veicinātu AER izmantošanu;    3. lai izvairītos no ietekmes, kas kropļo tirgus principus, kas balstās uz konkursu, tirgus mehānismiem jābūt noteicošiem pār subsīdijām. Jāveicina atbildīgas un ilgtspējīgas finansēšanas iespējas ārpus valsts budžeta un cita veida subsīdijām;    4. Izsoles būtu jāizmanto, lai izvēlētos projektus, kuriem nepieciešama viszemākās, ja tādas vispār ir, un viss īstermiņa subsīdijas;    5. vairāk jāveicina transporta nozares elektrifikācija;    6. tiesību akti būtu jāizstrādā saskaņotākā veidā, lai samazinātu pašreizējos šķēršļus liela mēroga vēja parku attīstībai; | 1. Ņemts vērā. 2018.gadā novembrī – decembrī Ekonomikas ministrija organizēja atsevišķas sanāksmes par Plāna projektā iekļautajiem pasākumiem ar atsevišķām nozaru asociācijām, ar komersantiem u.c. 2. nav iespējams ņemt vērā, jo Plāna projekts ir jābalsta uz oficiālo statistikas informāciju, tomēr oficiālie enerģētikas dati par kādu kalendāro gadu ir pieejami, ātrākais, nākamā gada oktobra beigās. Saskaņā ar Latvijas normatīvo regulējumu arī SEG emisiju aprēķini ir pieejami tikai par x-1 gadu (piemēram, 2019.gada jūlijā būs pieejami sākotnējie aptuvenie dati par 2018.gadu). 3. šie risinājumi tiek izstrādāti obligātā iepirkuma mehānisma pārskatīšanas ietvaros. Plāns pēc tā būtības un saskaņā ar Eiropas Savienības regulējumu ir jābalsta uz esošo politiku izvērtējumu un esošo politiku ietvaros, kas nosaka obligātā iepirkuma mehānisma pilnīgu izbeigšanos pirms 2030.gada. Tomēr papildu pasākumu izvērtējumā tiek apskatīti vairāki scenāriju obligātā iepirkuma mehānisma pabeigšanai.   4.1. Šie principi ir iekļauti Plāna rīcības virzienu izpildes pasākumos  4.2. Šie nosacījumi ir iekļauti Plāna rīcības virzienu izpildes pasākumos. Arī Eiropas Savienības normatīvais regulējums nosaka, ka Plānā ir jāiekļauj laika grafiks fosilās enerģijas subsīdiju izbeigšanai periodā līdz 2030.gadam. Plānā, piemēram, tiek piedāvāts izvērtēt iespēju akcīzes nodokļa un dabas resursu nodokļa palielināšanai un tiek piedāvāts atcelt atbrīvojumus no šo nodokļu maksāšanai oglēm un kūdrai;  4.3. Šādas iespējas tiek vērtētās  4.4. Šādas iespējas tiek vērtētās  4.5. Šis pasākums ir iekļauts Plānā  4.6. Šie nosacījumi tiek risināti Plānā |
| **12** | **Privātpersona (Olaines novads), 2019.gads**  Tiek piedāvāts palielināt dabas resursu nodokli akmeņogļu izmantošanai līdz 60 eiro par tonnu | Plānā tiek piedāvāta dabas resursu nodokļa palielināšanas iespēja akmeņogļu izmantošanai |
| **13** | **Lauksaimnieku organizācijas sadarbības padome, 2019.gads**   1. Nolemts aicināt EM, kā par Plāna atbildīgo ministriju piesaistīt vietas ministrijas un nevalstisko sektoru, apspriežot aktualitātes šajā kontekstā, un uzklausot visu pušu ierosinājumus jau pašos pirmsākumos. | Ekonomikas ministrija ir iesaistījusi 7 nozaru ministrijas un Pārresorsu koordinācijas centru Plāna izstrādes procesā, kā arī aktīvi informē iesaistītās puses un sabiedrību par to. |
| **14** | **AS “Gaso”**  **2019.gads**  Lūgums precizēt Plāna projekta 10.2.punktu, un neiekļaut pasākumu, kurā noteikts, lai ieviestu “piesārņotājs maksā” principu”, plānots izvērtēt iespēju noteikt palielinātu CO2 DRN likmi tām jaunām sadedzināšanas iekārtām, kurās no jauna tiek uzstādīti dabasgāzes katli CSA un LSA, izņemot, ja katls tiek uzstādīts rezerves un pīķa jaudu nodrošināšanai. Gaso ieskatā piedāvātais pasākums nav korekts, jo veicinās negodīgumu un nevienlīdzīgu attieksmi pret dabasgāzes lietotājiem. Šobrīd nav saskatāmas pazīmes, kas liecinātu par iedzīvotāju un komersantu gatavību atteikties no dabasgāzes lietošanas. Tas nozīmē, ka dabasgāzes lietotāji, kas uzstādīs jaunu un modernus (efektīvu) apkures katlus, būs spiesti maksāt vairāk par tiem lietotājiem, kas turpinās izmantot vecus, neekonomiskus (neefektīvus) apkures gāzes katlus.  Ja tiks noteikta palielināta CO2 DRB likme tām visu jaudu sadedzināšanas iekārtām, kurās no jauna tiek uzstādīti jauni dabasgāzes katli CSA un LSA, tik panākts tieši pretējais efekts, jo lietotāji finanšu līdzekļu taupības nolūkos centīsies lietot novecojušos apkures katlus virs tam paredzēta kalpošanas resursa, šādā veidā veicinot CO2 apjoma pieaugumu un fiziski apdraudot iedzīvotāju dzīvību un īpašumu. Ņemot vērā iepriekš minēto, lūdzam precizēt Plāna projektā minēto informāciju. | Minētais pasākums ir izteikts šādā redakcijā:  “Izvērtēta iespēja noteikt palielinātu CO2 DRN likmi tām visu jaudu sadedzināšanas iekārtām, kurās no jauna tiek uzstādīti tikai fosilā energoresursa iekārtas CSA un LSA, izņemot, ja katls tiek uzstādīts rezerves un pīķa jaudu nodrošināšanai un izņemot esošo katlu nomaiņai uz jaunākiem un efektīvākiem katliem”. |

**Sabiedrības viedoklis uz 2019.gada 1.septembri**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Viedokļa autors un būtība** | **Vai un kā ņemts vērā** |
| **15** | **Latvijas Kūdras asociācija**  **2019.gads**  [1] Asociācija atbalsta rīcības “2.2. Veicināt AER izmantošanu un energoefektivitātes uzlabošanu centralizētajā siltumapgādē un rūpniecībā. …” un “2.3.Veicināt AER izmantošanu un energoefektivitātes uzlabošanu lokālajā siltumapgādē (LSA) un individuālā siltumapgādē. …” .  Tomēr Asociācija iebilst pret plānotā rezultāta pašreizējo redakciju: “Izstrādāti attiecīgie tiesību akti, kuros tiek noteikts aizliegums uzstādīt jaunas cieto fosilo kurināmo – ogļu, kūdras, koksa vai lignīta u.c., sadedzināšanas iekārtas centrālajā siltumapgādē”.  Rezultāta formulējums jāprecizē, lai tas neradītu aizliegumu sadedzināšanas iekārtās, kas izmanto biomasu (piemēram, koksnes šķeldu) ja nepieciešams, izmantot arī kūdru gan tagad, gan arī nākotnē. Tādēļ vārds “kūdra” ir jāsvītro.  Vēršam uzmanību, ka Latvijā kūdra enerģētikā pašlaik gandrīz netiek izmantota, kaut Eiropas Savienībā 50% iegūtā kūdras tiek izmantota enerģētikā (2017. gada dati). Līdz ar to Latvijā arī netiek uzstādītas “fosilā kurināmā – kūdras sadedzināšanas iekārtas”.  Atkārtoti norādām, ka kūdras resurss Latvijā ir pieejams un ir bezatbildīgi to ignorēt. Apdzīvotu vietu siltumapgādes drošībai kūdrai var būt izšķiroša nozīme. To pierādīja 2017.gada slapjais rudens, kad šķelda nebija pieejama vai bija slapja, ar zemu siltumatdevi. Nebija citas iespējas kā šķeldai piejaukt kūdru. Kūdrai kā vietējam resursam ir būtiska loma, rūpējoties par valsts enerģētisko drošību un neatkarību.  Turklāt, piejaucot šķeldai kurināmo kūdru līdz 30% apjomā, tā ļauj par 12 % līdz pat 15 % samazināt energoresursa komponentes cenu siltumenerģijā (Pētījums “Kūdras potenciāls Latvijā – ekonomikā, enerģētikā, vides un reģionālajā attīstībā”).  [2] Asociācija iebilst pret rīcības 10.2. plānoto rezultātu: “Periodam pēc 2021.gada atcelts kūdras kurināmajam piemēroto CO2 DRN atbrīvojumu”.  Saskaņā ar Asociācijas rīcībā esošo informāciju pašlaik daži siltumenerģijas ražošanas uzņēmumi nelielos apjomos izmanto kūdru. Tas saistīts ar to, ka šķeldas piegādē var būt pārrāvumi, turklāt, šķeldas cena pieaug. Dabas resursu nodokļa piemērošana CO2 emisijām, kas rodas, izmantojot kūdru nekādā veidā nevar samazināt šī kurināmā izmantošanu, ja tas būs nepieciešams centralizētās siltumapgādes nodrošināšanai konkrētā pašvaldībā. SEG emisijas nesamazināsies, bet apkures tarifi iedzīvotājiem pieaugs, jo siltumapgādes uzņēmums šīs papildus izmaksas iekļaus tarifos.  [3] Asociācija iesaka kritiski izvērtēt rīcības “8.9. Kūdras augšņu kartēšanas nodrošināšana” redakciju. Siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas (SEG) kontekstā svarīgas ir ne tikai kūdras augsnes, bet organiskās augsnes.  Starpvaldību klimata pārmaiņu panelis (IPCC) savos dokumentos skaidro, ka par organiskām augsnēm ir uzskatāmas tādas augsnes, kas atbilst kādam no sekojošiem kritērijiem: 1. Organisko vielu horizonts ir vismaz 10 cm biezs vai biezāks. Ja organisko vielu horizonts ir plānāks par 20 cm, tad pēc tā pārjaukšanas 0–20 cm slānī organiskā oglekļa (Corg) saturam ir jābūt vismaz 12% vai vairāk. 2. Augsne ir veidojusies sausos apstākļos un gada laikā tikai dažas dienas ir bijusi piesātināta ar ūdeni, tad Corg saturam ir jābūt vismaz 20% un vairāk. 3. Augsne ir veidojusies mitros apstākļos un: a. Corg saturam ir jābūt vismaz 12% vai vairāk, ja augsne nesatur māla daļiņas; b. Corg saturam ir jābūt vismaz 18% vai vairāk, ja augsne satur 60% un vairāk māla daļiņas; c. Corg saturs ir robežās no 12 līdz 18%, ja māla daļiņu saturs ir robežās no 0 līdz 60% (rēķinot proporcionāli). Latvijā informācija par augsnēm netiek uzkrāta atbilstoši IPCC klasifikācijai, jo Latvijā tiek izmantota cita augšņu klasifikācija. Divas augšņu klases – pushidromorfās un hidromorfās augsnes – un to vairāki apakštipi pilnībā vai daļēji varētu atbilst IPCC organiskajām augsnēm.  Ņemot vērā minēto, ir jānodrošina organisko augšņu kartēšana nevis kūdras augšņu kartēšana.  [4] Tāpat kritiski jāizvērtē rīcības “9.8 Vēsturiski izmantoto kūdras ieguvju rekultivācijas apūdeņojot vai ierīkojot ilggadīgos stādījumus, veicināšana” redakcija. Lai saimnieciski izmantotu resursus, vispirms jāveic vēsturisko ieguves vietu ģeoloģiskā izpēte un jānoskaidro, vai atradnē vēl nav rūpnieciski izmantojami kūdras krājumi, tad jāveic to izstrāde un pēc tam - rekultivācija. Ja rūpnieciski izmantojamu kūdras krājumu nav, jāveic rekultivācija.  Nav pietiekama pamatojuma, lai tieši apūdeņošanu uzskatītu par piemērotāko rekultivācijas veidu SEG emisiju samazināšanas kontekstā. Saskaņā ar Projekta “Degradētu kūdrāju atbildīga izmantošana un ilgtspējīga izmantošana Latvijā” (LIFE REstore) rezultātiem SEG emisiju samazināšanai labākie rekultivācijas veidi ir apmežošana un ogu audzēšana. Iesakām rīcību izteikt šādā redakcijā: “9.8 Vēsturiski izmantoto kūdras ieguves vietu rekultivācijas veicināšana, vispirms izvērtējot, vai atradnē nav pieejami kūdras resursi, bet pēc tam izvēloties piemērotāko rekultivācijas veidu”. | 1) Šāds pasākums ir piedāvāts, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt SEG emisiju samazinājumu enerģētikā un klimata pārmaiņu samazināšanas mērķu izpildi un lai netiktu veicināta jaunu SEG emisiju avotu radīšana Latvijā.  Latvijā netiks atbalstīti nosacījumi tādu pasākumu īstenošanai, kas veicina papildu SEG emisiju rašanos, bet Latvijā ir jāveicina tādu energoresursu izmantošana un tādi enerģijas ražošanas tehnoloģiju veidi, kas enerģētikas nozarē samazina SEG emisijas un veicina AER īpatsvara palielināšanu.  Informējam, ka pasākums ir precizēts, nosakot aizliegumu uzstādīt jaunas tikai cieto vai šķidro fosilo kurināmo – ogļu, kūdras, koksa vai lignīta u.c., sadedzināšanas iekārtas.  2) Pasākums ir noteikts saskaņā ar Regulā 2018/1999 noteikto pienākumu dalībvalstīm noteikt mērķus nolūkā pakāpeniski atteikties no enerģijas subsīdijām, jo īpaši fosilajam kurināmajam. Tāpēc kūdrai ir jāpiemēro tādi paši nodokļu nosacījumi tāpat kā pārējiem fosilajiem kurināmajiem.  3) Tiek ņemts vērā. Pasākums tiek definēts kā “Organisko augšņu kartēšanas nodrošināšana”  4) Ņemts vērā daļēji. Pasākums tiek definēts kā “Vēsturiski izmantoto kūdras ieguves vietu rekultivācijas veicināšana, izvēloties piemērotāko rekultivācijas veidu”. Pasākuma aprakstu nav nepieciešams mainīt, jo atbilst pēc būtības.  Tā kā organiskajām augsnēm ir būtiska ietekme SEG emisiju aprēķinā, kas savukārt var kļūt par lauksamniecības nozares attīstību bremzējošu faktoru, vēsturiskajās vietās nav atbalstāms turpināt rūpnieciski iegūt kūdras krājumus. |
| **16** | **biedrība "Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība"**  **uzladets.lv**  **“Zaļā brīvība”**  **CEE Bankwatch Network**  **2019.gads**  **Ieteikumi par transporta jautājumiem pilnveidotajāNEKP2030 projektā:**  **#1** Sabiedrības viedokļu apkopojumā NEKP2030 projektā dabasgāzes nozares uzņēmumi pauž bažas par dabasgāzes patēriņa kritumu. Kā viens no risinājumiem tiek piedāvāta dabasgāzes plašāka izmantošana autotransportā.  **Ieteikums:**NEKP2030 ietvaros dabasgāzes plašāka izmantošana autotransportā nav veicināma, ja mērķis ir panākt būtisku pāreju uz bezizmešu transportu līdz gadsimta vidum. Lai īstermiņā iegūtu vēlamo rezultātu, būtu nepieciešamas daudz koncentrētākas investīcijas tieši elektrotransporta un arī ūdeņraža infrastruktūras attīstīšanai un sabiedrības pārliecināšanai (finanšu instrumenti, sociālās reklāmas kampaņas).  **#2** Pasākumu plāna 5.4. punktā minēta arī videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstība un dažādu alternatīvo degvielu infrastruktūras izveide. Kā rezultatīvais rādītājs pagaidām noteikts elektriskās uzlādes staciju skaits.  **Ieteikums:** Dažādās sadaļas aprakstīt kā atsevišķus punktus, jo tie ietver atšķirīgus pasākumus un transporta sistēmas dalībniekus. Sabiedriskā transporta infrastruktūru apskatīt kopā ar pilsētplānošanas pasākumiem, maz-oglekļa mobilitātes koncepcijā iekļaujot arī starppilsētu un starptautiskos sauszemes, ūdens un gaisa transportlīdzekļus.  **#3** Pasākumu plāna 5.5. punkts ir “Veicināt un atbalstīt alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegādi privātpersonām vai komersantiem”.  **Ieteikums:** Tieši neveicināt visu alternatīvo degvielu transporta līdzekļu iegādi. NEKP2030 atbalstīt tikai bezizmešu mobilitāti, jo jau esošās infrastruktūras izmaksu efektivitātei nepieciešams lielāks izmantošanas elektroauto mērogs. Jāizvairās no publiskā finanšu atbalsta fragmentācijas, jo normatīvā ietvara izstrāde prasa ļoti daudz resursus. Ieteicams veicināt arī "...mazāku, vieglāku un specializētāku..." ("Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (2011.g.), 32.punkts) braucamrīku izmantošanu.  **#4** Pasākumu plāna 5.8. punkts ir “Pilnveidot sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas pilsētās”. Vairums pasākumi attiecas tikai uz Rīgu. Maz-emisiju zonu izvērtēšana jāveic līdz 2025. gadam. Atbildīgās institūcijas ir pašvaldības.  **Ieteikums:** Šo punktu vēlams paplašināt, lai attiecinātu uz visām apdzīvotām vietām. Mobilitātes plānošanā pastāv lielas institucionālas barjeras starp ministrijām un pašvaldībām. Piemēram, Rīgas Satiksmes pārziņā ir lielākā daļa no sabiedriskā transporta. Skanstes tramvaja projekta neveiksme daļēji apliecina “videi draudzīgo” kritēriju neskaidro pielietojumu. Efektīvāks paņēmiens varētu būt satiksmes uzņēmumu dekarbonizācijas stratēģijas/plāna īstenošana. Savukārt priekšlikums “līdz 2025.gadam izvērtēta iespēja noteikt konvencionālās degvielas transportlīdzekļu aizliegumu iebraukt pilsētu centros” ir pārāk nobīdīts laikā un to vēlams aizvietot ar “apdzīvotās vietās veicināt zonu izveidi, kurās pārvietošanās ar autotransportlīdzekļiem nav atļauta vai pastāv ātruma ierobežojumi (<30 km/h)”. Pasaules pieredze liecina par šādu pārmaiņu pozitīvo ekonomisko ietekmi.  **#5** Pasākumu plāna 5.9. punkts ir velo infrastruktūras attīstība.  **Ieteikums:** Papildināt plānu ar punktu par gājēju infrastruktūru un individuālā auto izmantošanas samazinājumu. Tieši pārvietošanās ar kājām ir ilgtspējīgākais un populārākais mobilitātes veids, kas saistīts ar vides pieejamību, ekonomisko aktivitāti un ārtelpas drošību un kvalitāti. Ieteikums arī papildināt plānu ar punktu par lēngaitas transportlīdzekļu infrastruktūru, lai transportlīdzekļi, kuru maksimālais ātrums ir 50 km/h, varētu droši pārvietoties starp pilsētām (piemēram, Rīga-Jūrmala vai Rīga-Ādaži).  **#6 Ieteikums:** Transports, enerģija un klimats ir ministriju vidū dalītas tēmas. Ieteicams izveidot atvērtu un starp-sektorālu ilgtspējīgas mobilitātes padomi un sadarboties ar sabiedriskām organizācijām informācijas kampaņu veidošanā.  **#7 Ieteikums**: NEKP2030 transporta sadaļā uzsvērt saistību ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas plānu. Veicot rīcībpolitiku un pasākumu plānoto ietekmju analīzi, novērtēt arī ekonomiskos ieguvumus veselības jomā. Ielu, kvartālu un apkaimju mērogā vides piesārņojuma samazināšanai ir ļoti pozitīva ietekme uz vietējo ekonomiku.  **#8 Ieteikums:** Komisijas rekomendāciju pēdējais punkts ir par taisnīgu un godīgu pāreju. Ekonomiskā nevienlīdzība gan nacionālā, gan ES mērogā diezgan būtiski kavē ilgtspējīgas transporta sistēmas izveidi. Tā ir sarežģīta tēma, bet to ir vērts risināt, jo klimatneitrālitātes vadmotīvs ir “tīru planētu -visiem”. Piemēram, suburbanizācija ir viens no transporta plūsmu radīto problēmu cēloņiem. Domājot par valsts atbalsta mehānismiem, prioritāte būtu mazināt gaisa piesārņojumu visā pilsētas teritorijā, nevis veicināt piepilsētas ciemata iedzīvotāja jauna auto iegādi. | **#1** Plānā netiek ierobežoti alternatīvās degvielas veidi, kuru infrastruktūras tiktu veicinātas vai kuru transportlīdzekļu iegāde tiktu veicināta vai nē. Ir nepieciešams ņemt vērā gan izmaksu efektivitāte, gan sabiedrības iespējas autoparka nomaiņai.  Arī Eiropas Komisija ir uzsvērusi dabasgāzes (CNG/LNG) izmantošanu transportā kā pārejas posmu pilnīgai transporta sektora dekarbonizācijai tuvāko 30 gadu laikā.  **#2** Transporta rīcības virziena pasākumu tabula ir aktualizēta.  **#3** Plānā tiek piedāvāts atbalsta pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem (izņemot elektrotranspotlīdzekļus) noteikt, ņemot vēra CO2 emisiju intensitāti, līdz ar to ir skaidrs, ka, piemēram, ūdeņraža transportlīdzekļi (ja ūdeņradis netiek ražots izmantojot fosilo dabasgāzi), atbalstā būtu ar lielāku priekšrocību.  **#4** Šobrīd Rīgas un Pierīgas teritorija aptver apmēram 60-65% Latvijas iedzīvotāju un transportlīdzekļu, tāpēc uzsvars tika likts tieši uz Rīgu un Rīgas aglomerāciju.  Pasākums ir arī izstrādāts, ņemot vērā Gaisa piesārņojuma samazināšanas plānu.  Pasākums ir aktualizēts.  **#5** Ņemts vērā.  **#6** Ņemts vērā.  **#7** Šie nosacījumi tiek risināti Gaisa piesārņojuma samazināšanas plānā, kur Ekonomikas ministrija iesaistās priekšlikumu sniegšanā un sasaistes ar NEKP nodrošināšanā.  **#8** Plānam galvenais nosacījums ir nodrošināt “energoefektivitāte pirmajā vietā”, līdz ar to vēlamā situācija ir nodrošināt pēc iespējas samazināt transporta enerģijas patēriņu, nedalot transporta enerģijas veidus. Līdz ar to Plānā iekļautie iespējamie pasākumi ir arī veidoti tā, lai samazinātu iedzīvotāju privātā transporta izmantošanu. |
| **17** | **Zaļā brīvība**  **2019.gads**  1) Tā kā daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektīva atjaunošana būs vēl daudzu gadu prioritāte, NEKP2030 pasākumu plānā daudz-īpašnieku dzīvojamo māju renovāciju vērts nodalīt no valsts ēku atjaunošanas. Galvenais apsvērums ir tāds, ka to īpašuma un pārvaldības struktūra ir pavisam atšķirīga. Turklāt gan projektu finansēšana, gan plānošana notiek dažādi.  2) Savukārt vēja enerģijas ražošanai meža zemju teritorijās kritērijs “piederība valstij” šķiet ierobežojošs. Sadarbība starp Latvijas valsts mežiem un Latvenergo varētu būt ļoti vērtīga, taču arī neatkarīgi privāti spēlētāji varētu īstenot veiksmīgus projektus. Zemes īpašuma piederība nenosaka vēja parka ekoloģiskās un sociālās ietekmes.  3) Visbeidzot, tā kā atjaunojamās enerģijas kopienas ir jauns temats enerģētikas politikas veidošanā, NEKP2030 ieteicams minēt, ka šīs kopienas būs juridiskas personas, ko veidos kapitāldaļu turētāji vai biedri, kas var būt gan privātpersonas, gan uzņēmumi, gan publiskas personas. Bez plašāka skaidrojuma kopienas jēdziens pagaidām asociējas ar nenoteiktu teritoriālu iedzīvotāju grupu. | 1) ņemts vērā  2) ņemts vērā  3) ņemts vērā |
| **18** | **Enefit**  **2019.gads**   1. **Energoefektivitātes pasākumu un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšanā pašvaldībās un to kapitālsabiedrībās**   Vienošanās noslēgšana par energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem, atbalstu un energoefektivitātes pakalpojumu veicināšanu ir viens no plānotajiem pasākumiem Plānā. Vienošanos par energoefektivitātes pasākumiem ir paredzēts slēgt starp republikas pilsētām un noteiktām administratīvajām teritorijām, kā arī brīvprātīgās vienošanās dalībniekiem noteikt indikatīvus energoefektivitātes un AER mērķus.  Aicinām Ministriju papildināt Plānu un noteikt, ka vienošanās slēgšana ir obligāta visām administratīvajām teritorijām un sasniedzamie mērķi katrai administratīvajai teritorijai tiks noteikti pēc teritorijas energobilances izvērtējuma veikšanas un mērķu sasniegšanas potenciāla noteikšanas.  Pašvaldību obligāta iesaiste, izmantojot energoefektivitātes mērķu noteikšanu, nodrošinās privātā finansējuma piesaisti energoefektivitātes pasākumu veikšanai un ļaus jēgpilni un operatīvi veikt nepieciešamos energoefektivitātes pasākumus, kas samazinās no valsts un pašvaldību budžeta nepieciešamo līdzekļu piesaisti.   1. **Reglamentējoši pasākumi energopakalpojumu veicināšanai un pakalpojumu sniedzēju aizsardzībai**   Likuma “Energoefektivitātes likums” 14. panta ceturtajā daļā ir noteikts, ka pasūtītājs energoefektivitātes pakalpojuma izmaksas sedz ar daļu no tā energoefektivitātes uzlabojuma vai enerģijas ietaupījuma finanšu vērtības, kas ir radusies, sniedzot energoefektivitātes pakalpojumu. Un energoefektivitātes pakalpojuma sniedzējs uzņemas projekta finansiālos, tehniskos un komerciālos riskus, kas saistīti ar pakalpojuma ieviešanu.  Esošā regulējuma ietvaros energoefektivitātes pakalpojuma sniedzējs uzņemas lielāko daļu risku pēc projekta realizācijas, kas palielina energopakalpojuma sniedzēja pieprasīto atlīdzību par pakalpojumu nodrošināšanu, līdz ar to sadārdzinot kopējās pakalpojuma izmaksas. Vienlaikus, pieprasītās atlīdzības apjoma pieaugums samazina energopakalpojumu pasūtītāju interesi, ietekmējot noteikto energoefektivitātes mērķu sasniegšanu un pakalpojumu sniedzēju tirgus attīstību.  Tāpat nav skaidra energopakalpojuma klasifikācija kā būvniecības, pakalpojumu vai materiālu tirdzniecība. Jebkura ESKO projekta ietvaros notiek visas iepriekš minētās darbības.  Tāpēc, aicinām Ministriju papildināt Plānu, paredzot ieviest reglamentējošus pasākumus energopakalpojumu sniedzēju aizsardzības veicināšanai, kuru mērķis būtu iespēja ieviest sadarbības modeļu, kuros, būtu sabalansētas gan energopakalpojumu sniedzēju, gan saņēmēju intereses.  Vienlaikus, aicinām Plānā paredzēt izstrādāt regulējumu, kura mērķis būtu energoefektivitātes pakalpojumus izdalīt atsevišķi kā specifisku pakalpojumu ar līdzvērtīgu statusu, kā Akciju sabiedrības “Sadales tīkls” noteikumi par pieslēguma izveide.   1. **Energoefektivitātes pienākuma shēmas ilgtermiņa vīzija**   Atbilstoši noteikumiem “Energoefektivitātes pienākuma shēmas noteikumi” (turpmāk - EPS) atbildīgajai pusei ir pienākums realizēt energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem pie galalietotāja noteiktā apjomā. Praksē vairums no ieviešamajiem energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem dzīves cikla ilgums ir vidēji no pieciem līdz desmit gadiem. Taču, šobrīd atbildīgās puses pienākuma apjoms ir sadalīts trīs atsevišķos saistību periodos 12 gadu garumā, kā rezultātā atbildīgajai pusei nav iespējams pilnvērtīgi plānot ieviešamos energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus ilgtermiņā. Šobrīd nav arī skaidrs vai viena saistību perioda ietvaros ieviesta pasākuma atlikušais dzīves cikls būs pārnesams uz nākamo saistību periodu, tādejādi vēl vairāk apgrūtinot pasākumu ieviešanas plānošanu.  Tādēļ, Enefit rosina papildināt Plānu, nosakot, ka EPS noteikumos ir nepieciešams veikt tādas izmaiņas un papildinājumus, kuru rezultātā visām EPS iesaistītajām pusēm tiek sniegta skaidra un nepārprotama ilgtermiņa vīzija.   1. **Energoefektivitātes pasākumu kompensācija un radīto ietaupījumu nodošana**   Lai stimulētu ieguldījumu energoefektivitātē un sasniegtu Valsts enerģijas ietaupījuma mērķus, Enefit rosina papildināt Plānu ar uzdevumu izvērtēt iespēja Latvijā ieviest energoefektivitātes apliecinājumu sistēmu, jeb tā sauktos baltos sertifikātus (*white certificantes*) vai arī Ministrijas administrētu reģistru, kura ietvaros viens sistēmas dalībnieks var nodot otram savu radīto ietaupījumu pārpalikumu.  Analoģiski izcelsmes apliecinājumiem, energoefektivitātes apliecinājumu sistēmu pamatā būtu iespēja energoefektivitātes pasākuma veicējam par katru ietaupīto enerģijas megavatstundu saņemt sertifikātu, kuru pēc tam būtu iespējams realizēt energoefektivitātes pienākumu shēmas atbildīgajai puses vai komersantiem, kuriem ir saistošas normatīvo aktu prasības par energoefektivitātes pasākumu ieviešanu.  Energoefektivitātes apliecinājumu sistēmas izveide veicinātu ekonomiski efektīvāko pasākumu ieviešanu vispirms, vienlaikus dodot iespēju izpildīt saistības, iegūstot ietaupījumus netiešā veidā. Tādejādi tiktu nodrošināta arī vienota un sistematizēta veikto energoefektivitātes pasākumu uzskaite. Vienlaikus, šāda apliecinājumu sistēma var tikt izmantota arī jaunu energoefektivitātes paaugstināšanas politikas pasākumu ieviešanā nākotnē.   1. **Saimnieciskās darbības veicēja statuss enerģijas pašražotājiem**   Enerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšana ir viens no Plāna mērķu sasniegšanas noteiktajiem rīcības virzieniem. Tomēr, šobrīd, atbilstoši spēkā esošajam Saimnieciskās darbības veicēja definīcijai normatīvajos aktos, mājsaimniecības lietotājs sistemātiski ražojot un realizējot, vai arī ražojot un saražoto bartera veidā apmainot kWh pret kWh neto norēķinu sistēmas ietvaros, ir saimnieciskās darbības veicējs. Esošais regulējums rada administratīvo slogu pašražotājiem, tādejādi ierobežojot enerģijas pašražotāju skaita pieaugumu, nevajadzīgi apgrūtinot arī pašražošanas iekārtu tirgotāju papildpakalpojumu izveidi un ieviešanu.  Enefit rosina papildināt Plānu, nosakot, ka jaunajā normatīvajā regulējumā tiks iekļauts izņēmums attiecībā uz mājsaimniecības lietotāju, kas ražo elektroenerģiju patērēšanai savā mājsaimniecībā paša vajadzībām (galapatēriņam) realizējot saražoto, bet nepatērēto elektroenerģiju tirgū, gūtajam labumam par saražoto elektroenerģiju netiek piemērotas likumā “Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” attiecināmās tiesību normas, līdzīgi, kā tas jau šobrīd tiek attiecināts uz ienākumiem, kas tiek gūti no lauksaimnieciskās ražošanas un lauku tūrisma pakalpojumu sniegšanas, kā arī vairākiem citiem saimnieciskās darbības veidiem.   1. **Akcīzes nodokļa likmes kurināmajiem**   Lai veicinātu pāreju uz konkurētspējīgāku, tīrāku un efektīvāku enerģijas izmantošanu Latvijā, tādejādi palīdzot arī Latvijai sasniegt, Plānā iekļautos mērķus, ir nepieciešams pārskatīt arī esošo akcīzes nodokļu likmes dažādiem kurināmā veidiem.  Šobrīd spēkā esošās akcīzes nodokļa likmes un to atvieglojumi dabasgāzei (tai skaitā, sašķidrinātai dabasgāzei) salīdzinājumā ar naftas gāzēm un citiem gāzveida ogļūdeņražiem, piemēram, propānu un butānu, kas tiek izmantoti par kurināmo, būtiski atšķiras un ir augstākas. Taču, dabasgāzes savā dzīves ciklā (iegūšana, transportēšana un izmantošana) rada ievērojami mazāku siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisiju salīdzinājumā ar iepriekš minētajiem kurināmā veidiem.  Enefit skatījumā šāda akcīzes nodokļa likmju atšķirība starp sašķidrinātai dabasgāzei un citām naftas gāzēm, kuras tiek izmantotas par kurināmo, ir netaisnīga. Tā ne vien nestimulē jaunu un inovatīvu tehnoloģiju ieviešanu Latvijā, bet arī nemotivē enerģijas lietotājus pāriet uz tīrāku un efektīvāku enerģijas izmantošanu, kā to paredz Plāns.  Ņemot vērā iepriekš minēto, Enefit rosina papildināt Plānu, nosakot nepieciešamību pārskatīt, un veikt nepieciešamās izmaiņas akcīzes nodokļa regulējošos normatīvos aktos un paredzot, ka starp dažādiem naftas gāzes veidiem, kuru izmantošanas veids ir kurināmais, tiek piemērotas akcīzes nodokļa likmes, kuru aprēķinā, kā pamatkritērijs tiek ņemts vērā to radītais SEG emisiju apmērs.   1. **Elektrotransport līdzekļu uzlādes infrastruktūras pieejamība**   Nākamajā desmitgadē uzsvars tiks likts uz ne-ETS SEG emisiju samazināšanu un Plāna ietvaros ir izstrādāti vairāki pasākumi, lai veicinātu atjaunojamo energoresursu (turpmāk – AER) tehnoloģiju izmantošanu transportā.  Enefit rosina Plānā noteikt ne tikai nepieciešamību turpināt veikt investīcijas uzlādes infrastruktūras izveidē, bet arī padarīt šo infrastruktūru lietotājiem pieejamāku, ērtāku un saprotamāku, piemēram, ļaujot klientiem uzlādi veikt par tarifiem, kas noteikti klientu elektroenerģijas tirdzniecības līgumos.   1. **Apsvērt speciālo rūpniecības zonu izveidi pie elektroenerģijas ražošanas stacijām, kas izmanto emisiju neradošas tehnoloģijas**   Lai veicinātu ne-emisiju tehnoloģiju izmantošanu elektroenerģijas ražošanā, aicinām papildināt Plānu ar uzdevumu Ministrijai izvērtēt iespēju izveidot speciālās rūpniecības zonas tuvu esošām elektroenerģijas ražošanas stacijām, kas izmanto emisiju neradošas tehnoloģijas.  Kā ieguvumi no darbības šādās zonās uzņēmumiem varētu tikt noteikti atsevišķi atvieglojumi. Rezultātā tiktu veicināta investīciju piesaiste ne-emisiju tehnoloģiju izmantošanai elektroenerģijas ražošanā, palielinot rūpnieciskā sektora konkurētspēju, kas pozitīvi ietekmētu arī Valsts ekonomisko attīstību ilgtermiņā.   1. **Siltumapgādes un aukstumapgādes tehnoloģiju un tirgus attīstība**   Enefit skatījumā jautājums par pāreju uz efektīvākām un dabai draudzīgākām tehnoloģijām lokālajā un individuālajā siltumapgādē un aukstumapgādē, kā arī rūpniecībā, būtu jāskata kompleksi, kopā ar šādu ražotāju integrāciju centralizētās siltuma un aukstuma apgādes tīklos un vienotā siltumenerģijas un aukstumapgādes atvērtā tirgus izveidi. Tādā veidā tiktu nodrošināts, ka tiek maksimāli salāgotas visu ieinteresēto pušu intereses un samazinātos risks, ka tiek izstrādāti savstarpēji konfliktējoši normatīvie akti.  Vienlaikus jāatzīmē, uz tirgus principiem balstīts situmenerģijas un aukstumenerģijas tirgus, ievērojot normatīvo regulējumu, tajā skaitā, Konkurences likuma normas, veicinātu gan energoresursu, gan esošu un jaunu ražošanas jaudu efektīvāku izmantošanu. | 1. risināts H.3 pasākumā.  2. daļēji risināts H.3 pasākumā  3. risināts H.2 pasākumā   1. izteikts H.9 pasākumā 2. Precizēts 4.3.pasākums 3. Ņemts vērā 11.3.pasākumā 4. daļēji risināts 5. un 11.rīcības virzienā 5. Tiks izvērtēts 6. daļēji risināts 2.4.pasākumā |
| **19** | **Latvijas Gāze**  **2019.gads**  1. NEKP2030 pielikuma “Rīcības virzieni un pasākumi” kā viens no iecerētajiem pasākumiem energoefektivitātes uzlabošanai minēta EPS paplašināšana, par EPS atbildīgajām pusēm nosakot visus enerģijas tirgotājus, kuru pārdotais enerģijas apjoms kopā veido 90% no Latvijā patērētājiem piegādātās enerģijas, lai “tādejādi būtiski veicinātu energoefektivitātes pasākumu īstenošanu lielajos enerģijas piegādātājos un enerģijas patērētājos” (2.4.punkts). Vēršam uzmanību uz to, ka liela daļa enerģijas tirgotāju, izņemot atsevišķus uzņēmumus, savā darbībā vairs neizmanto plašu infrastruktūru, kurā attiecīgi būtu iespējama energoefektivitātes pasākumu ieviešana, jo enerģijas tirdzniecībai bieži tāda nav nepieciešama. Līdz ar to, projektā minētie pasākumi šo mērķi nesasniedz. Lūdzam precizēt izvirzīto mērķi vai arī uz to attiecināmo konkrēto pasākumu.  2. Pielikuma “Rīcības virzieni un pasākumi” 10.2. punktā ietverts nodokļu politikas pasākums – izvērtēt iespēju noteikt palielinātu CO2 DRN likmi sadedzināšanas iekārtām, kurās no jauna tiek uzstādīti dabasgāzes katli CSA un LSA. Kā to apstiprina virkne pētījumu, dabasgāzes izmantošana, piemēram, salīdzinot ar akmeņogļu izmantošanu siltumenerģijas ražošanā, rada vismaz 3x mazākas CO2 emisijas. Proti, dabasgāze, lai arī fosilais enerģijas avots, ir salīdzinoši “tīrs” CO2 izmešu kontekstā. Lūdzam izvērtēt, vai plānā minētais pasākums ir lietderīgs. | 1. EPS ietvaros EPS atbildīgās puses var izpildīt noteikto mērķi arī veicot energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus pie galapatērētājiem, kur lieliem enerģijas tirgotājiem ar plašu patērētāju (klientu) loku ir plašas iespējas nodrošināt un veikt daudzpusīgus energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus.  2. Pasākums precizēts, ņemot vērā arī Gaso komentārus. |
| **20** | **Vēja enerģijas asociācija**  **2019.gads**  Kā īpaši būtiskus un prioritārus NEKP projektā iekļautos pasākumus uzsveram:   * teritoriālo ierobežojumu un zemes izmantošanas nosacījumu pārskatīšanu atjaunojamo energoresursu (turpmāk tekstā – AER) tehnoloģiju izveidei *(īpaši uzsverama grozījumu veikšana Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumos Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”)*; * konceptuālo risinājumu izstrādāšanu sauszemes vēja parku attīstībai paredzēt vēja parku izbūvi nacionālās nozīmes lauksaimniecības zemēs; * izstrādāt nosacījumus valsts mežu zemju izmantošanai vēja parku attīstībai. * starpvalstu projektu attīstīšanu atkrastes vēja parku izveidei;   Tomēr VEA vērš uzmanību, ka Eiropas Savienības (turpmāk tekstā - ES) noteiktie mērķi, paredzētie pasākumi, kā arī ieteikumi attiecībā uz klimatu un tīru enerģijas iegūšanu ir noteikti gan, lai nodrošinātu **“*drošu, ilgtspējīgi saražotu, konkurētspējīgu enerģiju par pieņemamu cenu*”**, gan *lai* ***saglabātu, aizsargātu un uzlabotu vides kvalitāti un sekmētu piesardzīgu un racionālu dabas resursu izmantošanu, jo īpaši sekmējot energoefektivitāti, enerģijas ietaupījumu un jaunu un atjaunojamu energoresursu enerģijas veidu attīstību***. Tā kā NEKP ir primārais politikas plānošanas dokuments, no kura izrietēs tālākie pasākumi un darbības minēto mērķu izpildei, ir būtiski, lai NEKP ietvertie pasākumi būtu pēc iespējas pilnīgāki, efektīvāki un būtu maksimāli vērsti uz mērķi – pāriet uz atjaunojamo resursu enerģiju un sasniegt uzstādītos klimata mērķus. Jo detalizētāks būs plāns un noteiktie pasākumi, jo skaidrāki būs arī rīcības virzieni, attiecīgi efektīvāka noteikto mērķu izpilde, kā arī caurskatāmāka un saprotamāka tiesiskā vide un darbības platforma komersantiem un citām ieinteresētajām pusēm.  Ņemot vērā iepriekš minēto, VEA ir sagatavojusi priekšlikumus NEKP papildināšanai:   1. **NEKP 1. nodaļas “Pārskats un plāna izveides process”** punktā 1.1.3. “Pārskata tabula, kurā norādīti plāna galvenie mērķi, rīcībpolitikas un pasākumi” VEA ierosina grozīt sekojošus apakšpunktus:    1. **Tabulas 1.2.punktā** noteikts, ka enerģijas, kas ražota no AER īpatsvars enerģijas bruto gala patēriņā mērķa vērtība 2030.gadā ir 45%. VEA ierosina kā 2030.gada mērķa vērtību noteikt 55%, attiecīgi paredzot NEKP atbilstošus pasākumus šī mērķa realizācijai.    2. **Tabulas 1.5. punkta** “Enerģijas, kas ražota no AER, īpatsvars enerģijas bruto gala patēriņā elektroenerģijas ražošanā (%)” Latvijas mērķa vērtību 2030.gadā VEA ierosina noteikt 90% apmērā, attiecīgi paredzot NEKP atbilstošus pasākumus šī mērķa realizācijai.    3. Papildus VEA aicina paredzēt klimata neitralitātes sasniegšanu līdz 2050. gadam, un aprakstīt šī scenārija konceptuālos realizācijas paņēmienus.   Būtiski, ka Komisijas Ieteikumā (18.6.2019) par Latvijas Republikas integrētā nacionālā enerģētikas un klimata plāna projektu, kas aptver 2021.–2030. gada periodu 2.punktā Komisija iesaka Latvijai *izvirzīt daudz vērienīgākus uzdevumus 2030. gadam, proti, noteikt, ka atjaunojamās enerģijas īpatsvaram, kas būs Latvijas devums Savienības 2030. gada atjaunojamās enerģijas mērķrādītāja sasniegšanā, jābūt vismaz 50 %, kā tas izriet no Regulas (ES) 2018/1999 II pielikumā dotās formulas*. Pārvaldības regulā arī noteikts, ka katrai dalībvalstij ir rūpīgi jāņem vērā visi Komisijas ieteikumi par integrētā nacionālā enerģētikas un klimata plāna projektu, kas jāiesniedz līdz 2019. gada 31. decembrim, un, ja attiecīgā dalībvalsts ieteikumu vai būtisku tā daļu neņem vērā, šai dalībvalstij savi iemesli būtu jāpaskaidro un jādara zināmi atklātībai. Ekonomikas ministrija savos skaidrojumos sadaļā “Sabiedrības rakstiski sniegtie viedokļi par Plāna projektu” norādījusi, ka paredzētais mērķis (45%) pamatots ar AER īpatsvara palielinājumu un vienlaikus līdzšinējo Latvijas pieredzi ar AER veicināšanas pasākumiem pēdējos 10 gados. VEA neuzskata to par pietiekamu pamatojumu šāda procentuālā apmēra noteikšanai, jo līdz šim AER projektu attīstīšana ir bijusi apgrūtināta tieši pastāvošā regulējuma, nepamatoti noteiktu ierobežojumu un administratīvu šķēršļu dēļ, kas visdrīzākajā laikā maināmi un ko daļēji savos pasākumos paredz arī NEKP. VEA vērš uzmanību, ka pēdējo 10 gadu laikā strauji attīstījušās vēja elektrostaciju tehnoloģijas, pateicoties kam līdzvērtīgu AER projektu attīstīšanai nepieciešamas ievērojami mazāk investīcijas kā pirms 10 gadiem. Tajā pašā laikā iekārtu efektivitāte, jeb saražotais enerģijas daudzums (MWh) uz vienu uzstādīto vienību (MW) ir dubultojies. **Līdz ar to elektroenerģijas ražošana izmantojot AER ir kļuvusi par lētāko un racionālāko veidu kā aizstāt fosilos energoresursus.** VEA aicina ņemt vērā šos apstākļus, un, izstrādājot NEKP, pievērst lielāku uzmanību elektrifikācijai enerģijas gala patēriņā.   1. **NEKP “Rīcības virzieni un pasākumi”** Sadaļas **3.2. punktā** paredzēts pasākums “Pārskatīt teritoriālos ierobežojumus un zemes izmantošanas nosacījumus AER tehnoloģiju izveidei”, kura ietvaros pārskatāmi Latvijā spēkā esošie teritoriālie ierobežojumi AER tehnoloģiju attīstībai, tos piemērojot reālai situācijai un, veicami grozījumi Ministru kabineta 2013.gada 30.aprīļa noteikumos Nr.240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi” (turpmāk tekstā – Noteikumi Nr.240). VEA vērš uzmanību, ka attiecībā uz vēja parku attīstīšanu minētie noteikumi paredz ne tikai nepamatotus teritoriālos ierobežojumus un administratīvos šķēršļus, bet arī izvirza nepamatotas prasības vēja parku attīstībai. Tomēr ierobežojumi vēja parku attīstībai izriet arī no citu normatīvo aktu regulējuma. Komentējot NEKP, arī Ārvalstu investoru padome norādījusi, ka tiesību akti būtu jāizstrādā saskaņotākā veidā, lai samazinātu pašreizējos šķēršļus liela mēroga vēja parku attīstībai, uz ko Ekonomikas ministrija norādījusi, ka plānā tas tiek risināts. VEA nevar piekrist šādam Ekonomikas ministrijas komentāram, jo NEKP ir tikai daļējas nepilnīgas norādes attiecībā uz plānotajiem uzlabojumiem šķēršļu novēršanai. Līdz ar to attiecībā uz NEKP 3.2. punktu VEA izvirza šādus priekšlikumus:     2.1. Paplašināt 3.2.punktā noteikto pasākumu un noteikt sekojošo: “Pārskatīt teritoriālos un citus nepamatotus ierobežojumus, zemes izmantošanas nosacījumus un administratīvos šķēršļus AER tehnoloģiju attīstībai.”  2.2. NEKP 3.2. punkta pasākumu darbības rezultātu nepieciešams aprakstīt detalizētāk, kādus ierobežojumus plānots atcelt, kādu kārtību paredzēts noteikt, proti, norādīt šādus darbības rezultātus:  2.2.1. Attiecībā uz vēja elektrostaciju, kuru jauda lielāka par 20kW, izvietošanu atcelti Noteikumu Nr.240 163.punktā noteiktie nepamatotie ierobežojumi un apakšpunktos izvirzīti tādi nosacījumi vēja elektrostaciju un vēja parku izvietojumam, kas saistīti ar to varbūtējo ietekmi uz apkārtējām teritorijām, nosakot minimālos attālumus no vēja elektrostacijas līdz dzīvojamām un publiskām ēkām, paredzot tikai šādus nosacījumus: A) *minimālais attālums no plānotās vēja elektrostacijas līdz tuvākajām dzīvojamām un publiskajām ēkām nevar būt mazāks par 500 metriem; B) attālumu no vēja parka robežas un citus nepieciešamos ierobežojumus, lai aizsargātu putnu sugas vai dabas vērtības, nosaka atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējumam; C) valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu vizuālās uztveramības zonā izvērtē vēja elektrostaciju un vēja parku ietekmi uz ainavu, ņemot vērā konkrēto situāciju un kultūras pieminekļu specifiku; D) vēja parka robežas nosaka no malējā vēja elektrostacijas torņa*.  VEA vērš uzmanību, ka par minētajiem nosacījumiem jau ir bijušas diskusijas 4 gadu garumā. Šobrīd Noteikumu Nr.240 grozījumu projektu, kurā iekļauti minētie nosacījumi, virza VARAM, un kuriem Ekonomikas ministrija ir piekritusi (redzams no VARAM saņemtās izziņas par atzinumos sniegtajiem iebildumiem par Noteikumiem Nr.240).  2.2.2. Pie nepamatotiem ierobežojumiem būtu pieskaitāms ierobežojums veidot vēja parkus meža teritorijās (tas, ka lauksaimniecības teritorijas ir iekļautas minētā punkta tvērumā, bet meža teritorijas nav, uzskatāms par nepamatotu ierobežojumu). Norma ir novecojusi, jo tehnoloģiskās attīstības rezultātā vēja elektrostacijas ir iespējams uzstādīt arī meža teritorijās. Savukārt no vides jautājumu perspektīvas uz vēja parku attīstīšanu meža teritorijās tāpat kā uz jebkuru citu teritoriju attiektos ierobežojumi, kas būtu noteikti atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējumam (turpmāk tekstā – IVN). Līdz ar to VEA priekšlikums ir papildināt 3.2.punktā noteikto pasākumu ar darbības rezultātu – Noteikumi Nr.240 papildināti ar regulējumu, kas nosaka, ka *Vēja elektrostacijas, kuru jauda ir lielāka par 20 kW, atļauts izvietot* ***meža teritorijā***.  2.2.3. Šobrīd saskaņā ar spēkā esošo regulējumuvēja elektrostaciju parkiem, kuru uzstādītā jauda pārsniedz 15 MW vai staciju skaits ir lielāks par 5, ir nepieciešams veikt IVN procedūru, saņemot kompetentās institūcijas – Vides pārraudzības valsts biroja, atzinumu par plānotā vēja elektrostaciju parka būvniecības iespējamību un nosacījumiem, kas jāievēro, realizējot paredzēto darbību, kā arī publiski apspriežot plānoto ieceri. Teritorijas attīstības plānošanas likums nosaka, ka: “10*) detālplānojums — detalizēts vietējās pašvaldības teritorijas daļas plānojums, kuru izstrādā, lai noteiktu prasības konkrētu zemes vienību izmantošanai un apbūves parametriem, kā arī precizētu zemes vienību robežas un aprobežojumus, ka detālplānojums*.” Savukārt Noteikumos Nr.240 ir noteiktas situācijas un jautājumi, kurus var risināt arī būvprojektā, piemēram: “188. *Ja tiek plānota meliorēto teritoriju apbūve, lokālplānojumā, detālplānojumā vai būvprojektā paredz meliorācijas sistēmas rekonstrukciju vai pārkārtošanu. Meliorācijas sistēmas rekonstrukciju vai pārkārtošanu veic pirms teritorijas apbūves*” un “167. *Prasības lietusūdeņu novadīšanas risinājumiem no projektējamām ielām, ceļiem un laukumiem nosaka detālplānojumā vai paredz būvprojektā*”. Dažkārt pašvaldības teritorijas plānojumos ir noteikušas prasību izstrādāt detālplānojumus pirms vēja parku būvniecības. Tomēr, balstoties uz iepriekšminēto, šādai prasībai nav pamata, jo visas iespējamās ietekmes tiek izvērtētas IVN procesa laikā, plānoto vēja elektrostaciju parku būvniecības ieceri arī publiski apspriežot. Savukārt pārējos jautājumus visprecīzāk var atrisināt tieši būvprojektā, nevis detālplānojumā, jo tikai būvprojekta detalizācijas pakāpe ļauj izstrādāt tehniskos risinājumus visām ar būvniecības ieceri saistītajām būvēm un to izvietojumiem. Tāda detālplānojuma izstrāde, kurā pēc būtības netiek risināti jautājumi, kas nav atrisināmi citās ieceres realizācijas stadijās, ir nesamērīgs administratīvais slogs, kas kavē projektu realizāciju, ietekmējot Latvijas iespējas sasniegt nospraustos mērķus klimata pārmaiņu mazināšanas un atjaunojamo energoresursu attīstības jomās. Ņemot vērā minēto, VEA ierosina papildināt NEKP 3.2.punktā noteikto pasākumu ar darbības rezultātu – Noteikumi Nr.240 papildināti ar regulējumu, kas nosaka**,** *ja būvniecības iecerei ir veikts ietekmes uz vidi novērtējums un tās realizācijai nav nepieciešams precizēt prasības konkrētu zemes vienību izmantošanai vai apbūves parametriem, kā arī precizēt zemes vienību robežas, tad detālplānojuma izstrāde nav nepieciešama.*  2.2.3. Papildus priekšlikumiem attiecībā uz Noteikumu Nr.240 grozīšanu, VEA vērš uzmanību uz to, ka prasība veikt IVN procedūru būtu iekļaujama būvatļaujas nosacījumos, pretēji šobrīd spēkā esošajam regulējumam, kas nosaka, ka būvatļauja ir saņemama tikai pēc tam, kad IVN process ir pabeigts. Spēkā esošais regulējums kavē ne vien vēja enerģijas projektu attīstību, bet arī jebkuru cita veida projektu attīstību, kuriem pirms paredzētās darbības realizēšanas ir veicams IVN. Ņemot vērā to, ka IVN process ir salīdzinoši gara procedūra, projekta attīstītājs nevar būt pārliecināts par to, ka pat sekmīgi pabeidzot šo procesu, ieceri vēl aizvien būs iespējams realizēt. IVN process nav saistošs ne pašvaldībām, kas procesa laikā var mainīt paredzētās darbības teritorijas izmantošanas nosacījumus, liedzot turpmāku projekta realizēšanu, ne trešajām personām, kas paredzētās darbības teritorijā vai tiešā tās tuvumā var realizēt darbības, kas konfliktē ar plānoto ieceri, piemēram, privātmājas izbūve uz plānotas dzelzceļa līnijas trases vai mākslīgo putnu ligzdošanas vietu uzstādīšana plānota vēja parka teritorijā. Būvatļauja ir pašvaldībai, un trešajām personām saistošs administratīvais akts, kurā ir izsvērta paredzētās darbības atbilstība pašvaldības teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem. Apzināmies to, ka var būt situācijas, kurās plānotās ieceres detalizācijas līmenis ir nepietiekams būvatļaujas saņemšanai pirms IVN procedūras veikšanas, tomēr vairumā gadījumu paredzētās darbības ierosinātājs uzsāk IVN jau tad, kad ir skaidra ieceres realizācijas vieta, ieceres apjoms un tehniskie risinājumi. Pamatojoties uz iepriekš minēto, VEA ierosina papildināt NEPK 3.2.punktu ar darbības rezultātu - radīts risinājums, kas ļautu paredzētās darbības ierosinātājam saņemt būvatļauju arī pirms IVN procesa veikšanas, ja ierosinātāja rīcībā ir tādās detalizācijas informācija par plānoto ieceri, kas ļauj izsniegt būvatļauju, iekļaujot prasību IVN veikšanai būvatļaujas nosacījumos.  2.2.4 Kā viens no darbības rezultātiem pie 3.2.punkta minēts: “Ņemot vērā publisko un privāto personu veiktos pētījumus, kā arī šobrīd noteiktās aizsargājamās dabas teritorijas, izstrādātas vēja kartes un tajās noteiktas teritorijas, kurās ir vislielākais vēju parku attīstības potenciāls.” VEA nav izprotams šādas kartes veidošanas mērķis, nepieciešamība un lietderība, kādas tiesiskās sekas no tās izrietēs, kas būs tie, kas veiks pētījumus par vēja potenciālu, cik tie būs saistoši. VEA uzskata, ka vēja parku izveide noteiktās teritorijās balstāma uz skaidri noteiktām nediskriminējošām un nepamatoti neierobežojošām normatīvajos aktos noteiktām normām, tajā skaitā pamatotām ietekmes uz vidi novērtēšanas un ievērošanas prasībām. Kas attiecas uz vēja stiprumu un vēja potenciālu konkrētās teritorijās, to veic projektu attīstītāji paši, jo vēja potenciāls ir būtisks veiksmīgai vēja parka darbībai.   1. Sadaļas **3.3. punktā** Vēja enerģijas projektiem sauszemē paredzēt jaudu 1600MW (Kurzemes piekrastē 800MW un pārējā Latvijas teritorijā 800MW), paredzot minimālo izstrādi 3200GWh apjomā, kas nodrošinātu  **7,5% AER mērķa pieaugumu no 40% 2020 līdz 47,5% 2030**. Kā vienu no veidiem, kā gūt finansējumu valsts līmenī atjaunojamās enerģētikas veicināšanai, VEA ierosina īstenot valsts īpašumā esošā nekustamā īpašuma iznomāšanu vēja parku būvniecībai (prognozētie ieņēmumi 3-4 % apmērā no saražotās elektroenerģijas vērtības). 2. Sadaļas **3.5.punktā** paredzēts pasākums izvērtēt nepieciešamību izsoļu rīkošanai minimālās garantētās cenas garantijai kā rezultātu norādot, ka ir izvērtēta nepieciešamība rīkot izsoles par garantētu minimālo elektroenerģijas tirdzniecības cenu pie noteiktiem nelabvēlīgiem tirgus apstākļiem. Attiecībā uz izsolēm VEA aicina NEKP paredzēt **tehnoloģiski neitrālas AER** **izsoles principa ieviešanu** no jauna uzstādītām jaudām. Lai arī tehnoloģiju attīstība ir bijusi strauja un, elektroenerģijas ražošanas izmaksas lielas jaudas vēja parkos ir pietuvinājušās tirgus cenai, lai šādiem projektiem, kas nesaņem valsts atbalstu obligātā iepirkuma formā, būtu iespējams piesaistīt finansējumu, ir nepieciešams samazināt projektu potenciālos finanšu riskus. VEA ieskatā lielas jaudas vējš neizbēgami radīs sava veida cenas dempingu, no kā iegūs katrs patērētājs. Taču, lai vēja elektrostacijas šo dempingu varētu "atļauties" - nepieciešams nodrošināt minimāli garantētos ienākumus. Izsoles mehānismā jāparedz zemākā cenas ar piemaksu pie tirgus cenas, kas netiek maksāta, ja tirgus cena ir virs zemākās cenas plus piemaksas. Ir sagaidāms, ka izsolēs tiks piedāvātā cena, kas ir zemāka par elektroenerģijas Nord Pool Latvijas zonas pašreizējo vidējo cenu. 3. Attīstīt starpvalstu sadarbības instrumentus, t.sk., iespēju piedalīties citu ES dalībvalstu izsolēs, statistikas tirdzniecībā u.c.. Šādā veidā nepieciešams veicināt atbildīgas un ilgtspējīgas finansēšanas iespējas ārpus valsts budžeta un cita veida subsīdijām, un NEKP būtu paredzami atbilstoši rīcības virzieni, pasākumi un rezultāti. Arī Ārvalstu investoru padome savos komentāros par NEKP norādījusi uz minēto, uzsverot, ka tas nepieciešams, lai izvairītos no ietekmes, kas kropļo tirgus principus, kas balstās uz konkursu, tirgus mehānismiem jābūt noteicošiem pār subsīdijām. 4. Ieviešamo principu “Piesārņotājs maksā” piemērot akcīzes nodokļa veidā, to dažādojot **atbilstoši fosilo energoresursu oglekļa izmešu apjomiem**. Ņemot vērā, naftas produktu patēriņš sastāda 43% (18,28 TWh), dabas gāzes patēriņš joprojām sastāda 27% (11,48TWh) no kopējā energoresursu patēriņa, ir būtiski mērķtiecīgi strādāt, lai šo resursa lietotāji pakāpeniski pārietu uz atjaunojamās enerģijas tehnoloģijām un iegūto finansējumu izmantot dažādām iniciatīvām, kas saistītas ar energoefektivitāti, atjaunojamo enerģiju un infrastruktūras izbūvi. Ņemot vērā minēto, ar atbilstošiem pasākumiem un rezultātiem papildināms **10. rīcības virziens** “Nodokļu sistēmas “zaļināšana” un draudzīguma energoefektivitātei uzlabošana.”    Pozitīvi vērtējams NEPK **11.rīcības virziens** par sabiedrības informēšanu, tomēr VEA vērš uzmanību, ka paredzētie pasākumi vairāk vērsti uz to, kā pati sabiedrība var zaļāk dzīvot ikdienā, taču VEA uzskata, ka būtiski ir paredzēt arī informēšanas pasākumus par to, kāda ir AER nozīme, kāpēc tie ir nepieciešami un būtiski Latvijai, tās tautsaimniecībai, sabiedrībai, dabai, klimatam un katram indivīdam, kādi būs ieguvumi u.tml. Aicinām atbilstoši papildināt NEKP 11. rīcības virzienu ar atbilstošiem pasākumiem un plānotajiem rezultātiem.   1. Nenoliedzami būtiski ir izglītot un informēt arī pašvaldības, kā to paredz NEKP **11.rīcības virzienā** iekļautie pasākumi, tomēr ar to nav pietiekami efektīvai AER projektu attīstībai un attiecīgi arī klimata mērķu izpildei. Minimālais, kas nepieciešams ir paredzēt motivējošu pasākumu kompleksu pašvaldībām, lai tās būtu ieinteresētas savās teritorijās attīstīt AER projektus. Kā viens no šādiem mehānismiem varētu būt ar nekustamā īpašuma nodokļa likmju apmēra palīdzību. Tomēr primāri VEA aicina izveidot sistēmu, kas balstīta principā, ka enerģijas ieguve, izmantojot AER, un attiecīgi AER projekti, ir valstiskas nozīmes (ņemot vērā gan uzstādījumus ES ietvaros, gan Latvijas pašas apņemšanās un NEKP noteiktos mērķus), un pašvaldībām ir ierobežotas iespējas šādus projektus neskatīt, nepieņemt, noraidīt. Ja AER projekta attīstītājs ir izpildījis visas normatīvo aktu prasības, tajā skaitā attiecībā uz vidi u.c., kā vienīgā pašvaldības funkcija varētu būt būvatļaujas izsniegšana (un arī tikai stingri noteikta normatīvajos aktos noteikta rāmja ietvaros). VEA aicina ar atbilstošiem pasākumiem papildināt NEKP. 2. Lai NEKP pilnveidotu, tas būtu papildināms vēl arī ar šādiem pasākumiem un rādītājiem:    1. Skaidri noteikt plānoto uzdevumu vēja ģenerējošo jaudu ieviešanai;    2. Definēt izrietošās prioritātes infrastruktūras izveides (pārvades tīkls, starpsavienojumi) jomā;    3. Paredzēt sistēmiski atklātu veicināšanas pasākumu kopumu, lai nodrošinātu iesaistīto pušu piedalīšanos:       1. Veicināšanas pasākumi pašvaldībām plašākam AER projektu atbalstam (skatīt kontekstā ar šīs vēstules 8.punktu);       2. Vēja parkus ar jaudu lielāku par 50MW noteikt par nacionālas nozīmes infrastruktūru, kuras IVN apstiprina LR Ministru kabinets, un būvatļauju izdod BVKB.       3. Noteikt pārvades sistēmas operatoram par prioritāru uzskatīt elektroenerģiju, kas ražota, izmantojot AER, jeb Atjaunojamās enerģijas prioritizēšana tīklā (ang – grid availability). Tas nozīmē, kad tīklā ir ģenerējošos jaudu pārsātinājums, pirmās tiek atslēgtas stacijas, kas izmanto fosilos energoresursus;       4. Sistematizētu un pārskatāmāku procedūru jaunu projektu vides prasību plānošanā – atsevišķu nodaļu IVN likumā un MK noteikumos, kur racionāli būtu ietvertas prasības attīstītājiem, lai nevajadzētu pierādīt jebkādas nepamatotas un absurdas ietekmes neesamību;       5. Izveidot caurspīdīgu mehānismu, kas skaidri dotu iespēju patērētājiem identificēt tehnoloģiju, ar ko saražota piegādātā elektroenerģija, tādā veidā izvēlēties zaļās enerģijas patēriņu - izcelsmes sertifikātu sistēmas kapitālais remonts;       6. Normatīvo aktu līmenī paredzēt tiešo savienojumu un pieslēgumu izveidošanas mehānismus, ar mērķi ļaut komersantiem pārdot AER elektroenerģiju tieši patērētājam bez starpniekiem, izmantojot savu infrastruktūru (savu fizisku pieslēgumu). | 1.1. nav ņemts vērā. Bet 16.tabulā uzsvērts, ka noteiktie mērķi ir “minimālie mērķi”.  1.2. nav ņemts vērā. Bet 16.tabulā uzsvērts, ka noteiktie mērķi ir “minimālie mērķi”.  1.3. minētā informācija ir iekļaujama Latvijas ilgtermiņa stratēģijā, kuru izstrādā VARAM un kura ir iesniedzama EK kopā ar NEKP līdz š.g. 31.decembrim.  Plāna projektā transporta sadaļā ir likts pietiekami liels uzsvars uz transporta elektrifikācijas pasākumiem. Tāpat arī energoefektivitātes pasākumu īstenošanai privātmājās, kā viens no obligātiem pasākumiem ir ne-emisiju AER tehnoloģiju – elektroenerģijas un siltumenerģijas, uzstādīšana, tāpat arī ir piedāvāts atbalstīt pasākumus pārejai uz elektroenerģiju kā siltumapgādes resursu LSA, kur tas ir izmaksu efektīvi un pamatoti;  2.1. daļēji ņemts vērā. Iekļaujot redakciju “nepamatots” var rasties neskaidrība, kas ir saprotams ar “nepamatots”.  2.2.1 detalizētie rezultatīvie rādītāji nav iekļauti Plānā, jo par tiem nav panākta vienošanās ministrijām un nozarēm. 3.2.pasākumā ir iekļauti vairāki sasniedzamie rezultāti, no kuriem viens nosaka ierobežojumu pārskatīšanu  2.2.2. ir risināts 3.3.pasākumā.  2.2.3. ir daļēji ņemts vērā 3.2.pasākumā. Par konkrētām noteikumu grozījumu redakcijām vienošanās panākama starpinstitūciju saskaņošanas procesā attiecīgo grozījumu izstrādes procesā.  2.2.3. ir risināts 3.2.pasākumā  2.2.4. pasākuma apraksts precizēts, nosakot, ka izstrādājamas ir kartes un tajās noteiktas teritorijas, kurās ir vislielākais vēju parku attīstības potenciāls no plānojuma un izmantošanas potenciāla viedokļa Šādām kartēm būs tikai informatīvs raksturs, un tās izmantot varēs potenciālie projektu īstenotāji  3. šobrīd šādu papildu jaudu uzstādīšanu nepieļauj Latvijas elektroenerģijas pārvades infrastruktūras kapacitāte (800 MW kopā) un šobrīd plānā nav paredzēti pasākumi šīs kapacitātes palielināšanai.  Ņemts vērā attiecībā uz valsts nekustamo īpašumu iznomāšanu 3.3.punktā un ieņēmumu novirzīšanu 13.2.punktā.  4. Ņemts vērā  5. Daļēji iekļauts 3.1.pasākumā, 1. rīcības virzienā  6. Ir iekļauts 1. un 11.rīcības virzienā.  7. Iekļauts 12.rīcības virzienā.  8. daļēji ņemts vērā. |
| **21** | **LSUA**  **2019.gads** | 3. Tiek paredzēts atbalsta mehānisms jaunu CSA infrastruktūru izbūvei ar mērķi pieslēgt jaunus patērētājus. Plānā iekļautās prognozes ir pārskatītas.  4. ir risināts 11.rīcības virzienā, nosakot DRN likmju pārskatīšanu un aptvēruma paplašināšanu.  5. saskaņā ar piedāvāto EPS modeli, EPS tiktu iekļauti tikai Rīgas, Daugavpils un Liepājas CSA komersanti  6. ņemts vērā (izņemot 2.3.priekšlikums, jo pasākumā ir runa par aukstumapgādi) |
| **22** | **Auto asociācija** | #1. ierosinājums ir ņemts vērā. Lai gan klimata finansējums ir valssts budžeta apakšprogramma, tas ir minēts Plāna 4.pielikumā.  #2. ierosinājums ir ņemts vērā.  #4. šāds pienākums degvielas piegādātājiem ir uzlikts jau Direktīvā 2018/2001 (īpaši attiecībā uz modernajām biodegvielām), tāpēc nav iespējamas atkāpes no šādu pienākumu uzlikšanas arī nacionālajiem tiesību aktos. Minētais pienākums ir noteikts, ņemot vērā vairākus veicināšanas pasākumus, kas ir iekļauti Plānā, tai skaitā, biometāna (tiek klasificēts kā modernā biodegviela / biogāze) ieguvei un izmantošanai transportā (gan privātajā, gan sabiedriskajā), tāpat arī elektrotransportlīdzekļu iegādei (gan privātajā, gan komerctransportā), kur degvielas piegādātāji var uzstādīt ātrās uzlādes stacijas šādam transportam īpaši Rīgas pilsētas robežās, kur, kā secināts, šāds staciju skaits nav pietiekams.  #5. priekšlikums daļēji ir iekļauts 11.rīcības virzienā.  #6. priekšlikums daļēji ir iekļauts 11.rīcības virzienā.  #7. priekšlikums daļēji ir iekļauts 11.rīcības virzienā. |

**Sabiedrības viedoklis uz 2019.gada 20.OKTOBRI**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Viedokļa autors un būtība** | **Vai un kā ņemts vērā** |
| **23** | **Latgales plānošanas reģions**  *Rīcības virziens: Energoefektivitātes uzlabošana, alternatīvo degvielu un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana transportā.*  5.5. pasākums: *Veicināt sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas pilsētā:*   * Līdz 2020.gada II pusgadam izstrādāt efektīvu transporta modelēšanas sistēmu un izpētīt iespējamos risinājuma variantus zemo emisijas zonu ieviešanai, lai līdz 2024.gada II pusgadam balstoties uz veikto izpēti izveidotu zemo emisiju zonas pilsētās.   *Kā atbildīgās institūcijas šeit tiek norādītas pašvaldības ar Satiksmes Ministriju. Šī brīža formulējums liek noprast, ka pašvaldībām sava budžeta ietvaros ir jāizstrādā transporta modelēšanas sistēma un jāizpēta iespējamie risinājumi zemo emisijas zonu ieviešanai. Vēlamies precizēt, vai šis pasākums attieksies uz visām pašvaldībām, jo zemo emisijas zonu izveide vairāk ir aktuāla tām pašvaldībām, kur ir sastopami ievērojami sastrēgumi. Turklāt pirms šādu zonu izveides nepieciešams veikt satiksmes intensitātes izpēti, noteikt vides piesārņojuma līmeni, kam nepieciešams ievērojams izpētes veikšanas laiks, kā arī jāizvērtē alternatīvas nokļūšanai uz zonām, kur ir piemēroti jebkāda veida ierobežojumi. Līdz ar to arī piedāvātais termiņš – 2020.g. II pusgads – ir nesamērīgs, ņemot vērā, ka šādu zonu izveide ir plaša mēroga jautājums, kam jābalstās uz konkrētiem vietējo problēmu pierādījumiem un uz pamatotu risinājumu nepieciešamību.*  *Būtu vēlams izstrādāt efektīvu valsts transporta modelēšanas sistēmu un izpētīt iespējamos risinājuma variantus zemo emisijas zonu ieviešanai, uz ko pašvaldības pamatosies, plānojot sabiedriskā transporta maršruta optimizāciju vai jaunu maršrutu izveidi.*  5.11. pasākums: *Iedzīvotāju darījumu pārvietošanās nepieciešamības samazināšana, veicinot attālināta darba, studiju un citu pakalpojumu saņemšanas iespējas.*   * Pašvaldība plāno un īsteno tādus teritoriālplānošanas pasākumus, kas veicina vispusīgi organizētu un kompleksu mikrorajonu izveidi – izstrādāts vismaz teritoriālplānošanas pasākums.   *Nav īsti skaidrs, kādi teritoriālplānošanas pasākumi tiek domāti zem šī pasākuma un kas tiek izteikts ar frāzi “kas veicina vispusīgi organizētu un kompleksu mikrorajonu izveidi”. Vai tas paredz, ka katrā pilsētas mikrorajonā jānodrošina izglītības, veselības aprūpes un citu ikdienā svarīgu jomu iestāžu pieejamība, vai arī tas var būt saistīts vien ar multimodāla sabiedriskā transporta satiksmes organizāciju starp mikrorajoniem, kur tiek nodrošināta visu iepriekš minēto iestāžu pieejamība.*  Vispārīgi komentāri, iebildumi:   1. Plānojot mājsaimniecību iesaisti NEKP mērķu sasniegšanā, uzstājam detalizēti izvērtēt pasākumu ietekmi uz iedzīvotāju makātspēju, nabadzības riska, ienākumu nevienlīdzības indeksa izmaiņām reģionos, kā arī ietekmi uz pašvaldību budžetu. 2. Plānojot NEKP mērķu sasniegšanu siltumapgādē, būtiski ir maksimāli izmantot pieejamos vietējos energoresursus, tādējādi nodrošinot iespējamo ģeopolitisko risku ietekmi. Pašreizējā redakcijā koksnes resursu izmantošana tiek ierobežota ar gaisa kvalitātes sasniedzamajiem mērķiem, neņemot vērā piedāvāto risinājumu izmaksas. 3. Pašvaldību sektoram ēku energoefektivitātes pasākumos ir plaša pieredze iepriekšējos plānošanas periodos, aicinām turpināt sniegt atbalstu šī sektora sakārtošanai, paredzot atbalstu arī ne-emisiju AER tehnoloģijas siltumenerģijas un elektroenerģijas ražošanai, piemēram, saules kolektori / baterijas, siltumsūkņi (vai elektroenerģijas ražošanai – piem., saules paneļi, vēja turbīnas). | 5.5. pasākums  Šis pasākums ir orientēts uz gaisa piesārņojuma samazināšanu un ir saskaņotais pasākums ar “Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2019.-2030 gadam” (turpmāk – Gaisa plāns).  Pasākums ir vērsts uz Rīgas pilsētas zemo emisiju zonas ieviešanu, ņemot vērā emisiju no dīzeļdzinējiem ierobežošanas nepieciešamību. Esošais pasākums un termiņi ir saskaņoti ar LPS, LLPA un Rīgas domi Gaisa plāna ietvaros.  Tā kā pasākums ir saistīts ar transportmijas pasākumu un tas dublējas ar pasākumā 5.6. “Attīstīt Park & Ride infrastruktūras būvniecību” noteikto, 5.5.pasākumā tas tiek svītrots.  **Ņemts vērā daļēji**  Tiek izteikts redakcijā:   * Līdz 2020.gada II pusgadam Rīgas pilsētā izstrādāt efektīvu transporta modelēšanas sistēmu un izpētīt iespējamos risinājuma variantus zemo emisijas zonu ieviešanai, lai līdz 2024.gada II pusgadam balstoties uz veikto izpēti izveidotu zemo emisiju zonas pilsētās.   Kā arī 5.5. pasākumā svītrots darbības rezultāts, darbību atstājot tikai 5.6. pasākuma ietvaros.  5.11. pasākums  Pašvaldībām ir pienākums izstrādāt teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumus, kas iekļauj teritorijas funkcionālo zonējumu. Tādējādi pašvaldība ar teritoriālplānošanas pasākumiem var veicināt, to, lai pilsētu apkaimēs tiktu piedāvāts plašāks ikdienā nepieciešamo preču un pakalpojumu klāsts, samazinot darījumu pārvietošanās dēļ veikto distanci.  **Ņemts vērā**  Pasākums tiek izteikts sekojošā redakcijā:   * Pašvaldība plāno un īsteno tādus teritoriālplānošanas pasākumus (piemēram, caur teritorijas funkcionālo zonējumu), kas veicina vispusīgi organizētu un kompleksu pilsētu apkaimju izveidi.   Rezultatīvais rādītājs tiek izteikts:  Izstrādāti jauni pilsētu teritoriju funkcionālie zonējumi, kas nodrošina kompleksus risinājumus transporta, mājokļa  un pakalpojumu pieejamībai, izvērtējot tehnoloģiju attīstību un iedzīvotāju paradumu izmaiņas, un kas samazina  ietekmi uz klimata pārmaiņām.  Vispārīgie komentāri, iebildumi  1. Tiks izvērtēts.  2. Piedāvāto risinājumu izvērtējums ir noteikts 2.1.pasākumā, kur sākumā ir jāizvērtē iespēja pieslēgties CSA, tad ir jāizvērtē iespēja iuzmantot ne-emisiju tehnoloģijas un tikai tad apskatīt cietās biomasas sadedzināšnas iekārtu izmantošanu un efektivizēšanu. Norādām, ka arī vietējo resursu izmantošanai ir jānotiek energoefektīvi un ilgtspējīgi, ņemot vērā visus valstij noteiktos mērķus un saistības, tai skaitā attiecībā uz gaisa kvalitāti, bioloģisko daudzveidību, CO2 piesaisti.  3. ir ņemts vērā 3.rīcības virzienā. Minētā atbalsta sniegšanas iespējas arī ir būtiski atkarīgas no šāda atbalsta sniegšanai pieejamā finansējuma apjoma. |
| **24** | **Latvijas Pašvaldību savienība**  Plāna sadaļā APKOPOJUMS (11.09.2019) ir minēts, ka LPS izteiktie viedokļi par pašvaldībām piekrītošiem NĪN un IIN ir ņemti vērā, bet sadaļā RĪCĪBAS VIRZIENI UN PASĀKUMI (16.09.2019.) aprakstītajos pasākumos par ēku energoefektivitāti un decentralizēto enerģijas ražošanu pašvaldības ir vispārīgi minētas kā līdzatbildīgās.  Tas pieļauj ļoti plašu traktējumu pašvaldību uzdevumiem šajos jautājumos, piemēram 2.pasākumā “Energoefektivitātes uzlabošana un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana …” un arī 3.pasākumā “Ne emisiju tehnoloģiju izmantošanas veicināšana elektroenerģijas ražošanā”.  Tādēļ LPS uzskata, ka Nacionālā enerģētikas un klimata plāna gala versijā ir jāprecizē un jākonkretizē pašvaldību finansiālā līdzdalība plāna realizēšanā. | Plāns tiek veidots kā ietvardokuments kopējās valsts enerģētikas un klimata politikas noteikšanai. Piedevām šis plāns tiek veidots brīdī, kad vēl nav pabeigtas diskusijas par nākamo ES daudzgadu budžetu. Tāpēc šobrīd nav iespējams konkrēti noteikt pašvaldību finansiālās līdzdalības apjomus.  Vairākos pasākumos pašvaldības ir noteiktas kā atbildīgās vai līdzatbildīgās, jo pasākums skar pašvaldības komersantus (piemēram, centralizētās siltumapgādes komersantus) vai skar pašvaldību kompetences. |
| **25** | **Latvijas Kūdras asociācija**              [1] Asociācija uztur savu iebildumu par pasākuma “2.2. Veicināt AER izmantošanu un energoefektivitātes uzlabošanu centralizētajā siltumapgādē un rūpniecībā. Pielāgot centralizēto aukstumapgādi izmantošanai ēkās” plānoto darbības rezultātu Plānā piedāvātajā redakcijā:  “Izstrādāti attiecīgie tiesību akti, kuros tiek noteikts aizliegums uzstādīt jaunas tikai cieto vai šķidro fosilo kurināmo – ogļu, kūdras, koksa vai lignīta u.c., sadedzināšanas iekārtas centrālajā siltumapgādē”. Asociācija ir iepazinusies arī ar tīmeklī pieejamajām Ekonomikas ministrijas atbildēm uz sabiedrības izteiktajiem viedokļiem un to ņemšanu vai neņemšanu vērā un atzinīgi vērtē darbības rezultāta formulējuma papildināšanu ar vārdu “tikai”. Tomēr, tā kā pašreizējais formulējums var radīt pārpratumus Plāna piemērošanā, vārds “kūdra” ir jāsvītro.  Tas nepieciešams, lai plānotais darbības rezultāts neradītu aizliegumu sadedzināšanas iekārtās, kas izmanto biomasu (piemēram, koksnes šķeldu) ja nepieciešams, izmanot arī kūdru gan tagad, gan arī nākotnē.              Atkārtoti norādām, ka kūdra ir Latvijā ir pieejams vietējais resurss un apdzīvotu vietu siltumapgādes drošībai kūdrai var būt izšķiroša nozīme. To pierādīja 2017. gada slapjais rudens, kad šķelda nebija pieejama vai bija slapja, ar zemu siltumatdevi. Nebija citas iespējas kā šķeldai piejaukt kūdru. Kūdrai kā vietējam resursam ir būtiska loma, rūpējoties par valsts enerģētisko drošību un neatkarību.               [2] Asociācija kategoriski iebilst pret Ekonomikas ministrijas atbildēs uz sabiedrības izteiktajiem viedokļiem un to ņemšanu vai neņemšanu vērā iekļauto apgalvojumu: “Tā kā organiskajām augsnēm ir būtiska ietekme SEG emisiju aprēķinā, kas savukārt var kļūt par lauksamniecības nozares attīstību bremzējošu faktoru, vēsturiskajās vietās nav atbalstāms turpināt rūpnieciski iegūt kūdras krājumus.” Nav pieļaujama nostāja, ka uz vienas nozares rēķina kādu citu tautsaimniecības nozari būtībā plāno likvidēt. Kūdras ieguves turpināšana teritorijās, kur purva ekosistēma jau izmainīta, tādejādi nodrošinot neskarto purvu aizsardzību, atbilst dabas aizsardzības nostādnēm. Informējam, ka kūdras ieguve notiek aptuveni 15 000 hektāru lielā platībā (zemes dzīļu izmantošanas licenču kūdras ieguvei platība uz 01.01.2019. bija 24 600 ha) un vidējo kopējo licenču laukumu platību nav plānots būtiski palielināt, bet lauksaimniecībā izmantojamā zemē hidromorfās augsnes ir aptuveni 163 900 ha. Atgādinām, ka kūdras ieguves radītās SEG emisijas ir būtiski zemākas nekā dažiem citiem zemes lietošanas veidiem (<https://restore.daba.gov.lv/public/lat/jaunumi/117/>), īpaši – lauksaimniecībai uz organiskajām augsnēm, bet ekonomiskā atdeve no viena hektāra ir krietni lielāka. Ņemot vērā minēto, uzskatīt, ka kūdras ieguve būtiski iespaido valsts SEG bilanci, nav pamata, tādēļ iepriekš minētais EM apgalvojums ir jāsvītro. | [1] pasākums ir izteikts šādā redakcijā: “Izstrādājot attiecīgos tiesību aktus, noteikt aizliegumu uzstādīt jaunas tikai cieto vai šķidro fosilo kurināmo – ogļu, kūdras, koksa vai lignīta u.c., sadedzināšanas iekārtas lokālajā siltumapgādē un individuālajā siltumapgādē, izņemot, ja fosilais kurināmais tiek izmantots ierobežotā apjomā kā piejaukums biomasas kurināmajam”  [2] Esam izvērtējuši atkārtoti sniegtos komentārus par iespēju izvērtēt izstrādātu purvu izrakšanu pirms rekultivācijas veikšanas.  Kūdras izstrāde un neatbilstoša izstrādāto purvu rekultivācija var radīt papildus CO2 emisijas. Lielākajai daļai purvu rekultivācijas veidu viens no ieviešanas pamatnosacījumiem ir kūdras slāņa biezums.  Pēc pieejamajiem datiem pieprasījums pēc kurināmās kūdras sarūk (kurināmā kūdra visbiežāk tiek iegūta no dziļākajiem slāņiem).  Tādēļ saskaņā ar iepriekš minēto, var teikt, ka kūdras izrakšana pirms rekultivācijas nav racionāla. |
| **26** | **Biedrība “Zaļā brīvība”,**  **Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība**  **uzlādēts.lv**   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 mājsaimniecībām 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 sabiedrisks 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>   1. *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](https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/governance-energy-union/national-energy-climate-plans) 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](https://uploads.strikinglycdn.com/files/ed4a94af-a4ea-458b-a87b-676c6e300ffa/Briefing%20-%20NECPs%20and%20energy%20communities.pdf) 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.   1. *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...”.   1. *Transports*   Pasākums 5.1. Atbalstīt ilgtspējīgu infrastruktūras izveidi.  Aktuālajā politikas plānošanas dokumentā iekļaut nosacījumus, lai veicinātu elektrouzlādes 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) reisus 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 elektrouzlādes 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 NOx un PM, izmantojot vispār pielietoto praksi mērīt CO2e 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](https://www.fueleconomy.gov/feg/atv-ev.shtml) --> ~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 divkārši."  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 izkliedētām lauksaimniecības ražotnēm, plānotās [gāzes tīklu infrastruktūras un transportēšanas izmaksas](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/ce_delft_3g84_biogas_beyond_2020_final_report.pdf) var nebūt efektīvas. Publisko investīciju apjoms var veicināt nevēlamu lopkopības produktu un atkritumu ražošanu, palielinot kopējās SEG emisijas un resursu patēriņu. | 1.šobrīd Valsts pētījumu programmas “Enerģētika” ietvaros tiek veikts izvērtējums attiecībā uz enerģētisko nabadzību, tai skaitā, tiks izstrādāta enerģētiskās nabadzības definīcija un tiks sniegti priekšlikumi enerģētiskās nabadzības samazināšanai.  Ņemts vērā 1. un 2. rīcības virzienā  2. Pie H.8. pasākuma iekļautas AE kopienas, kas paredz izveidot AER veicināšanas un energoefektivitātes uzlabošanas fondu pasākumu finansēšanai. Sasniedzamie mērķi AE kopienās saražotās enerģijas apjomam tiks noteikti, izstrādājot specifiskos atbalsta pasākumus.  3.6. un 4.3.pasākumā ir iekļauta atsauce uz Direktīvas 2019/944 16.pantu, kura tiks pilnībā transponēta. Tostarp Direktīvas 11.definīcija pasaka, ka kopiena “var iesaistīties ražošanā, tostarp no atjaunojamiem energoresursiem, sadalē, piegādē, patēriņā, agregēšanā, energoresursu uzglabāšanā, energoefektivitātes pakalpojumu sniegšanā vai elektrisko transportlīdzekļu uzlādes pakalpojumu sniegšanā vai sniegt citus energopakalpojumus saviem biedriem vai daļu turētājiem”.  Bet ņemot vērā, ka šobrīd LV vispār nav regulējuma un nav izpratnes par to, kā un cik efektīvi tas strādās, tad noteikt mērķus 2030.gadam ir priekšlaicīgi, jo arī finansiāls atbalsts tam var nebūt.  4.rīcības virziena nosaukums papildināts ar AE kopienu veicināšanu, kā arī izdalīts 4.3.pasākums AE kopienu veicināšanai. AE kopienu attīstība dažādās dimensijās izriet no Direktīvas 2018/2001 2.panta 16.punkta definīcijas un 22.panta.  3. Ņemts vērā  4.1. ņemts vērā  4.2. ņemts vērā  4.3. ņemts vērā  4.4. ņemts vērā.  Latvijā šobrīd 77% no vieglajiem transportlīdzekļiem ir reģistrēti pirms 2009.gada 1.janvāra  4.5. pasākums 5.4. attiecas ne tikai uz elektroenerģiju, ko kā pasākuma rezultāts ir arī noteikts “…vienlaikus paredzot, ka moderno biodegvielu un biogāzes, ko ražo no Direktīvas 2018/2001 IX pielikuma A daļā uzskaitītajām izejvielām, īpatsvars 2022.gadā veido 0,2% no kopējā AER īpatsvara transporta sektorā, tam pieaugot līdz 3,5% 2030.gadā (t.sk. H.5, H.6 pasākums).” Minētajā punktā norādītais moderno biodegvielu apjoms ir minimālais mērķis, ko nosaka Direktīva 2018/2001  jautājums pie pasākuma 5.3. – ir nepieciešams veicināt esošā dīzeļdegvielas transporta aizstāšana ar mazemisiju / ne-emisiju sabiedrisko transportu. Jaunāki vai papildus trolejbusi un tramvaji AER izmantojuma palielināšanu tik būtiski neveicinās  ieteikumi pie pasākuma 5.5. ir ņemti vērā  ieteikums pie pasākuma 5.6. ir ņemts vērā  ieteikums pie pasākuma 5.7. atbilst 5.1.pasākumam  ieteikums pie pasākuma 5.8. ir ņemts vērā  ieteikums pie 5.1.pasākuma ir ņemts vērā  ieteikums pie 5.2.pasākuma nav ņemts vērā, jo NOx un PM neaprēķina oglekļa dioksīda ekvivalentos. Tā aprēķināt var tiešās SEG emisijas - CH4, N2O un f-gāzu emisijas. NOx un smalko daļiņu emisijām nav noteikti oglekļa dioksīda ekvivalenti  punkts izteikts šādā redakcijā: “atbalstīt (līdzfinansēt) arī citu videi draudzīgu transportlīdzekļu (biometāna (H.5, H.6 pasākums), CNG, LNG, ūdeņraža) iegādi, atbalsta intensitāti nosakot atkarībā no CO2 un gaisa piesārņojošo vielu emisiju ietaupījuma”  princips ir iestrādāts 11.rīcības virzienā  ņemot vērā ierobežoto finansējuma pieejamību atbalsts tiek plānots pasākumiem, kas aizstāj fosilos transportlīdzekļus ar līdzvērtīgas klases mazemisiju vai nulles emisiju transportlīdzekļiem. Atbalsts tiek piedāvāts arī ETL komerctransportam un mazemisiju vai nulles emisiju sabiedriskā transporta transportlīdzekļiem.  Atbalsts ir paredzēts arī sabiedriskā transporta transportlīdzekļiem un dzelzceļa transportam  Ņemot vērā Latvijas situāciju, iedzīvotāju pirktspēju, tad pakāpeniska pāreja no dīzeļdegvielas transporta uz ETL var notikt tikai ar starpposmiem, sākotnēji pārejot uz CNG autotransportu, tad vai vienlaicīgi uz plug-in hibrīdu transportu un tikai tad uz ETL.  Ja skata no patērētāja skatupunkta, tad pāreja uz CNG auto ir izmaksu efektīvāka kā pāreja uz ETL, jo CNG auto cena ir tikai nedaudz lielāka par tīrā benzīna vai dīzeļdegvielas auto cenu.  Attiecībā uz ETL izmantošanu – lai gan SEG emisiju apjomu tas samazina 100%, tomēr AER īpatsvaru tas palielina tikai par to apjomu, par kādu ir nodrošināts AER īpatsvars Latvijā izmantotajā elektroenerģijā.  Attiecībā uz LPG – minētais 0,0045% ir redakcionāla kļūda. Pareizais apjoms ir 4,5%. papildus jāmin, ka Latvijā jau ir viena publiska CNG uzlādes stacija, bet tuvākajā laikā Rīgā tiks izbūvētas vēl 2, ko var uzskatīt par sākuma popularizācijas momentu šādu auto iegādei un izmantošanai.  Attiecībā uz “energoefektivitāte pirmajā vietā” principa ievērošanu transportā arī novecojoša dīzeļdzinēja auto nomaiņa uz jaunu CNG auto, kas patērē mazāk degvielas uz 100km un vienlaicīgi rada mazāk SEG emisiju ir uzskatāms par minētā principa ievērošanu. Īpaši, ja izvērtē izmaksu efektivitāti.  Plānā nav paredzēts būtisks iegūtās biogāzes apjoms, īpaši ņemot vērā, ka biometāna ražošanas (biogāzes attīrīšanas) iekārtas nav efektīvi uzstādīt mazas jaudas biogāzes stacijām. |
| **27** | **Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija** | Plānā ir paredzēti pasākumi, lai veicinātu tādas modernās biodegvielas, kā biometāns, kas ir modernā gāzveida biodegviela, ražošanu un izmantošanu (ja biometāns tiek ražots no lauksaimniecības vai sadzīves atkritumu biogāzes).  Plānā nav paredzēti specifiski pasākumi moderno šķidro biodegvielu ražošanai Latvijā, bet nav arī iekļauti kādi aizliegumi šādu biodegvielu Latvijā ražot.  Jānorāda, ka šobrīd Latvijā tie ražotas modernās biodegvielas, piemēram UCO (*used cooling oil*), kas ir arī sertificētas kā ilgtspējīgas biodegvielas, kuras tiek eksportētas uz Igauniju  Plānā ir iekļauti pasākumi pētniecībai un inovācijām attiecībā uz modernajām biodegvielām.  Tāpat Plānā ir iekļauts tāds pasākums, kā “izvērtēta iespēja uzstādīt no vēja enerģijas ūdeņradi ražojošas iekārtas un iespēja šim pasākumam piesaistīt klimata finansējuma ietvaros pieejamo finansējumu”. Minēto ūdeņradi pēc tam ir iespēja izmantot transportā. |
| **28** | **AS “Gaso”** | Dabasgāzes izmantošanas veicināšana transportā ir jāskata kontekstā ar pasākumiem, kas attiecas uz alternatīvām degvielām un CNG/LNG izmantošanas veicināšanu transportā  (1) šobrīd Plānā netiek piedāvāti pasākumi kādu konkrētu transportlīdzekļu (šajā gadījumā benzīna vai dīzeļdegvielas) izmantošanas ierobežošanai, bet tiek paredzēti pasākumi, lai veicinātu alternatīvu transportlīdzekļu izmantošanu, tiek noteikti nosacījumi sabiedriskā transporta transportlīdzekļiem, kā arī tiek noteikti nosacījumi konkrētu transportlīdzekļu pārbūvei. Ar Plānu tiek stimulēta situācija, kad benzīna un dīzeļdegvielas transportlīdzekļu izmantošana kļūtu ekonomiski mazāk izdevīga kā alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošana.  (2) skatīt atbildi uz 1.punktu  (3) ņemot vērā būtiski ierobežotus finansiālos resursus un valstij noteikto mērķu sasniegšanu, šobrīd tiek plānots attīstīt publisko alternatīvo degvielu infrastruktūru  (4) skatīt atbildi uz 1.punktu  (5) skatīt atbildi uz 1.punktu  (6) Plānā šāds ierobežojums nav noteikts, tomēr ir noteikts pienākums un mērķis mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu iegādei publiskajos iepirkumos un izmantošanai sabiedriskajā transportā un publiskajā sektorā  (7) Plānā tiek piedāvāts izvērtēt Rīgā izveidot zemo emisijas zonu. Šajā izvērtējumā ir vērtētas iespējas kā nodrošināt šo zemo emisiju zonu, tai skaitā, nosakot pietiekami vērā ņemamu iebraukšanas maksu.  (8) šis nosacījums ir iekļauts 5.3.pasākumā. ņemot vērā izmaksu efektivitātes nosacījumus un finansējuma apjomu, Plānā netiek paredzēts, ka publiskajos iepirkumos iegādāties drīkstētu tikai AER vai alternatīvo degvielu transportlīdzekļus.  (9) skatīt atbildi uz 1.punktu  (10) šis nosacījums daļēji izteikts 11.rīcības virzienā  (11) šis nosacījums daļēji izteikts 11.rīcības virzienā  (12) šis nosacījums ir 5.2.pasākumā  (13) šāds atbalsts ir iekļauts attiecībā uz ETL  (14) šis nosacījums daļēji izteikts 11.rīcības virzienā  (15) šis nosacījums daļēji izteikts 11.rīcības virzienā  2. Plāna ietekmes izvērtējums ir iekļauts Plānā. |
| **29** | **AS “Latvenergo”** NEKP projektā sadaļā *Rīcības virzieni un pasākumi* plāna mērķī *H2* energoefektivitātes pienākuma shēmas (turpmāk – EPS) ietvaros atšķirībā no pašreizējā regulējuma EPS atbildīgajām pusēm pienākuma apjomā paredzēts iekļaut visu mazumtirdzniecībā pārdoto enerģijas apjomu, neizslēdzot enerģiju, kas pārdota lielajiem patērētājiem un lielajiem uzņēmumiem, t.i., pēc būtības visu valsts gala patēriņa energoefektivitātes pienākuma apjomu ir paredzēts sasniegt tikai ar EPS, atstājot alternatīvajiem pasākumiem nebūtisku sadaļu. Diskusijās par Direktīvas par energoefektivitāti 2012/27/ES prasību ieviešanu Latvijā un energoefektivitātes pienākumu īstenošana līdz 2020.gadam tika konstatēts, ka EPS kā vienīgā energoefektivitātes uzlabošanas instrumenta ieviešana novedīs pie elektroenerģijas un citu EPS ietvarā esošu energoresursu neprognozējama galapatērētāju cenas pieauguma, un kā līdzsvarots modelis tika ieviests EPS un alternatīvo pasākumu kopums, kas ļauj sasniegt izvirzītos mērķus ar iespējami mazākām izmaksām. Lielie enerģijas patērētāji, lielie uzņēmumi un pašvaldības, veicot auditus un ieviešot energopārvaldības sistēmas, atšķirībā no enerģijas tirgotāja, jau ir informēti par tiem atbilstošākajiem enerģijas taupīšanas pasākumiem un ir spējīgi tos īstenot neatkarīgi no enerģijas tirgotāju iniciatīvas. Tādējādi enerģijas tirgotājiem, īstenojot energoefektivitātes pasākumus pie iepriekšminētajiem patērētājiem, pasākumi būs ar mazāku atdevi vai arī nodrošinās pasākumus, kurus patērētāji jau bija gatavi ieviest neatkarīgi no tirgotāja iniciatīvas, atkārtojot tādas plaši izpētītas parādības kā patērētāju "free-riding". Turklāt ir acīmredzami, ka šādā gadījumā tie uzņēmumi, kas savlaicīgi būs jau veikuši energoefektivitātes pasākumus, šķērssubsidēs tos uzņēmumus, kuri šādus pasākumus nav veikuši un paļausies uz enerģijas tirgotāju veiktajiem pasākumiem, socializējot šo energoefektivitātes pasākumu izmaksas. Savukārt elektroenerģijas tirgotāju līdz šim īstenotie energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi mājsaimniecību un mazo un vidējo uzņēmumu segmentā ir bijuši sekmīgi un tos ir iespējams attīstīt, piedāvājot jaunus energoefektivitātes uzlabošanas pakalpojumus un produktus, kas jau šobrīd ir novērojams elektroenerģijas tirgotāju piedāvājumos (viedās, ierīces, energoefektīvās spuldzes, solārie paneļi, e-mobilitāte u.c). Ievērojot iepriekš minēto, aicinām saglabāt enerģijas tirgotāju enerģijas ietaupījuma pienākuma apjomu līdzšinējā regulējumā, t.i., saglabāt EPS attiecībā uz mājsaimniecībām un mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, pārējos segmentus nosedzot ar alternatīvajiem pasākumiem. Papildus aicinām iespējami īsākos termiņos uzsākt grozījumu par EPS saistību periodu un pasākumu dzīves ciklu pārneses iespējām starp saistību periodiem. Savlaicīga grozījumu pieņemšana motivētu enerģijas tirgotājus īstenot energoefektivitātes pasākumus ar garāku dzīves ciklu. Vēršam uzmanību uz to, ka Noteikumos nav noteikta atbildīgās puses pienākuma apjoma sadalījuma metode pa gadiem otrajam saistību periodam no 01.01.2021., kas, plānojot turpmākās aktivitātes energoefektivitātes uzlabošanai, ir būtiski ilgtermiņa lēmumu pieņemšanai.  Papildus vēršam uzmanību uz atsevišķiem ierosinājumiem:  - aicinām sadaļā *Ēku energoefektivitātes uzlabošana* norādīt kopējās veiktās investīcijas daudzdzīvokļu ēku energoefektivitātes paaugstināšanai, nevis tikai ES fondu līdzfinansējuma daļu (sadaļas 4.rindkopa). Kopējās investīcijas sniegtu objektīvāku ieskatu par attiecīgo jautājumu. Tāpat vēršam uzmanību, ka valsts ēku sektorā nav precizēts, vai veiktie ieguldījumi ir norādīti kopējā apmērā vai arī ir norādīta tikai ES fondu līdzfinansējuma daļa. Turklāt, ražošanas ēkās ieguldījumu apmērs nav sniegts vispār. Papildus norādām, ka veicot ēku sadalījumu pēc EM piedāvātā principa, būtu nepieciešams norādīt arī veiktās investīcijas pašvaldībām piederošajās ēkās un projektu ietvaros sasniegto ietaupījumu un/vai nodrošināto vidējo siltumenerģijas patēriņu. Tādēļ aicinām apsvērt iespēju papildināt sniegto informāciju;  - aicinām precizēt, vai ar sadaļas *Ēku energoefektivitātes uzlabošana* 5.rindkopā norādīto energoresursu patēriņa pieaugumu mājsaimniecībās ir domāts kopējā vai īpatnējā patēriņa pieaugums. Kā arī aicinām precizēt, vai dati ir sniegti par energoresursu patēriņu apkurei vai par kopējo energoresursu patēriņu mājsaimniecībās;  - sadaļas *Siltumapgāde un aukstumapgāde* 3.rindkopā ir norādīts, ka periodā līdz 2020.gadam tiek atjaunoti siltumtīkli 60 km garumā. Aicinām pārliecināties, vai sniegtā informācija ir pareiza (piemēram, vai gadījumā nav norādīts tikai ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda plānotais rādītājs). Ja norādīts tikai pēdējais ES fondu plānošanas periods, aicinām apsvērt iespēju norādīt rekonstruēto siltumtrašu apmēru ilgākā laika periodā, kā arī norādīt kopējās veiktās investīcijas attiecīgajā sektorā;  - sadaļas *Siltumapgāde un aukstumapgāde* 2.galvenā izaicinājuma aprakstā norādīts, ka 2018.gadā Latvijas atkarība no dabasgāzes importa pārsniedza 100%. Aicinām izvērtēt nepieciešamību precizēt norādīto informāciju, jo visdrīzāk ir norādītas dabasgāzes krājumu rezervju izmaiņas, nevis importa īpatsvars ikgadējā dabasgāzes patēriņā;  - aicinām papildināt NEKP projektu ar skaidrojumu apgalvojumam vai arī izvērtēt apgalvojuma nepieciešamību sadaļas Nacionālie mērķi un mērķrādītāji apakšsadaļas *Transports* iedaļā *Galvenās rīcības un pasākumi* 3.punktā, kur norādīts, ka modernām biodegvielām ir privilēģijas salīdzinot ar tradicionālajām biodegvielām, jo to enerģijas daudzumu ES mērķu sasniegšanai var uzskaitīt divkārši;  - aicinām iespējami drīz publiskot komentāru sniegšanai šobrīd iztrūkstošās NEKP projekta 4.nodaļas *Rīcībpolitikas un pasākumi* sadaļas, piemēram, *Energoefektivitāte*, *Elektroenerģija (ražošana)*, *Pašražošana un pašpatēriņš* u.c | 1. minētā rindkopa ir precizēta,  2.Šis ir kopējā patēriņa pieaugums, kas izvērtēts, ņemot vērā Centrālās statistikas pārvaldes datus.  Rindkopa ir precizēta  3. Norādītie 60 km ir par 2014.-2020.g. ES fondu plānošanas periodu. 4.3.1.specifiskā atbalsta mērķa „Veicināt energoefektivitāti un vietējo AER izmantošanu centralizētajā siltumapgādē”.  Rindkopa ir precizēta.  4.Rindkopa ir precizēta  5. Teikums ir precizēts  6. visas sadaļas ir publicētas. |
| **30** | **Latvijas siltumuzņēmumu asociācija**   1. Uzskatām, ka ir nepieciešams kvantitatīvi norādīt sasniedzamā mērķa fiziskās vienības, tādēļ atkārtoti nosūtam šo rekomendāciju:   *NEKP pieejamajā versijā ir prognozēts, ka AER apjoms CSA pieaug līdz 18PJ 2025. gadā un tad strauji samazinās līdz 12PJ 2030. gadā, LSUA rosina noteikt AER mērķi 2030.gadam CSA sektorā 75% apjomā (18.75 PJ) un 90% līdz 2050. gadam. Ņemot vērā centralizētās siltumapgādes esošo siltumtīklu konfigurāciju ar pārklājumu pilsētās un citās apdzīvotās vietās, CSA sistēmai var pieslēgties jauni patērētāji, atsakoties no lokālās apkures, kas bieži rada cieto daļiņu piesārņojumu, un fosilās enerģijas izmantošanas siltumenerģijas ražošanā. Tādējādi ilgtermiņā, līdz 2030. gadam, tiktu saglabāts esošais CSA piegādātās enerģijas apjoms 25 PJ apjomā, ar jauniem pieslēgumiem kompensējot mājokļu energoefektivitātes uzlabojumu pasākumos iegūto siltumenerģijas ietaupījumu.*   1. Uzskatām, ka ir būtiski nesadārdzināt centralizētās siltumenerģijas pakalpojuma cenu, kas mājsaimniecības gada izmaksās, ņemot vērā Latvijas ģeogrāfisko atrašanos un nepieciešamo lielo siltumenerģijas apjomu, jau šobrīd sastāda būtiski lielāku apjomu nekā citi enerģijas veidi. Turklāt jāņem vērā, ka centralizētās siltumapgādes operatoriem, kas ir juridiskas personas, nav juridisku tiesību veikt darbības īpašumos kas pieder trešajām personā. Energoefektivitātes mērķi ir sasniedzami veicot ēku siltināšanas darbus, ir jāveicina ēku īpašnieku lielāka iesaistīšanās ar motivējošas politikas izveidošanu. Attiecīgi uzturam mūsu iepriekš pausto pozīciju:   *Lūdzam CSA uzņēmumus neiekļaut obligātajā EPS shēmā.*   1. Ņemot vērā siltumenerģijas patērētāju ieinteresētību pāriet pilnībā uz AER energoresursu izmantošanu, lai nodrošinātu uzņēmumu ilgtspējības politikas mērķu sasniegšanu, aicinām izstrādāt siltumenerģijas izcelsmes apliecinājumu sistēmas izveidošanu. 2. NEKP 4. nodaļā par Ēku energoefektivitāti attiecībā uz vēlamo situāciju 2030. gadā, lūdzam otro punktu izteikt sekojošā redakcijā:   *Atjaunotas vismaz 2000 daudzdzīvokļu dzīvojamās ēkas un vismaz 5000 privātmājas, tajās ir uzstādītas AER tehnoloģijas (prioritāri ne-emisiju tehnoloģijas), vai tās ir pieslēgtas centralizētās siltumapgādes sistēmai, ja tās AER īpatsvars ir lielāks par 60%.”*   1. Sadaļā “Rīcības virzieni un pasākumi” pasākumā 2.2. darbības rezultāta punktu “Izvērtētu iespēju pašvaldību saistošajos noteikumos noteikt teritorijas, kurās būtu jāpieslēdzas pie CSA” izteikt sekojošā redakcijā:   *Izvērtētu iespēju pašvaldību saistošajos noteikumos noteikt tīrā gaisa teritorijas, kurās apkure jānodrošina izmantojot ne-emisiju tehnoloģijas vai jāpieslēdzas pie CSA, ja tās AER īpatsvars pārsniedz 60%.*   1. Sadaļā “Rīcības virzieni un pasākumi” pasākumā 2.2. darbības rezultātu papildināt ar sekojošu punktu:   *Efektīvai centralizētās dzesēšanas infrastruktūras izbūvei panākot CO2 izmešu ietaupījumu salīdzinot ar alternatīvu lokālās dzesēšanas risinājumu.* | 1. Šobrīd Plānā AER īpatsvara indikatīvais mērķis siltumapgādē un aukstumapgādē ir noteikts saskaņā ar Direktīvā 2018/2001 iekļauto nosacījumu, ka šis īpatsvars periodā pēc 2021.gada ir jāpalielina par 0,55% ikgadēji, ja šis īpatsvars 2020.gadā ir lielāks par 50%.  Plāna 16.tabulā ir iekļauta zemsvītras piezīme, ka noteiktie mērķi ir “minimālie mērķi”.  2. EPS ietvaros atbildīgajām pusēm ir iespējams veikt dažādus pasākumus. Siltumapgādes klienti šādus pasākumus veikt ir iespējams arī tāpēc, ka šādiem komersantiem ir pietiekami daudz klientu, kas pārsvarā ir stabils apjoms ar pieaugošu tendenci, piedevām šādiem komersantiem pēc būtības ir monopolstāvoklis.  Norādām, ka pēc Plānā piedāvātajiem EPS paplašināšanas nosacījumiem, EPS tiktu iekļauti tikai 3 centralizētās siltumapgādes komersanti Rīgā, Daugavpilī un Liepājā, kas ir lieli komersanti ar lielu skaitu klientu, līdz ar to lielām iespējām veikt energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus.  3. pasākums ir iekļauts 4.pielikumā  4. daļēji ņemts vērā, nenosakot konkrētu AER īpatsvara apjomu CSA, lai nesašaurinātu pasākuma aptvērumu.  5. daļēji ņemts vērā, nenosakot konkrētu AER īpatsvara apjomu CSA, lai nesašaurinātu pasākuma aptvērumu. Pasākums ir efektīvs arī, ja AER īpatsvars CSA ir 50%.  6. ņemts vērā |
| **31** | **Vēja enerģijas asociācija**   1. Izskatot papildināto projektu, secināms, ka veikts apjomīgs darbs un NEKP papildināts ar virkni vērtīgu darbību un pasākumu. Tomēr, lai NEKP ietvertie pasākumi būtu pēc iespējas pilnīgāki, efektīvāki un maksimāli būtu vērsti uz plānā ietvarto mēŗku sasniegšanu, VEA ir sagatavojusi papildu priekšlikumus NEKP, kā arī atkārtoti vērš EM uzmanību un aicina iekļaut tos priekšlikumus, kas bija nosūtīti iepriekšējā VEA viedoklī par NEKP un netika iekļauti NEKP, bet ir būtiski pilnvērtīgai plānā noteikto mērķu izpildei: NEKP 3. nodaļas punktā 3.1.2. 4. tabulā indikatīvais AER īpatsvars elektroenerģijas ražošanā (%) 2020. gadā ir norādīts 59,8% (4,4TWh), 2030. gadā - >60%. Savukārt NEKP paredzēts līdz 2030. gadam attīstīt 800MW vēja parku uzstādīšanu, kas, pēc VEA prognozēm, saražos vismaz 2TWh elektroenerģiju. Ņemot vērā NEKP plānoto elektroenerģijas gala patēriņu 2030. gadā - 8,2TWh, lūdzam norādīt AER mērķi 78% elektroenerģijas sektorā, kas jau izriet no NEKP paredzētajām darbībām; 2. NEKP “Rīcības virzieni un pasākumi” Sadaļas 3.3. punktā maināmi vairāki noteiktie mērķi. Vēja tehnoloģiju attīstības dinamika ir strauja un būtiski pieaug efektivitāte, līdz ar to ir būtiski regulāri pārskatīt notiektos vēja enerģijas attīstības mērķus. Ņemot vērā minēto veicami šādi papildinājumi:    1. 3.3. punktā paredzētās darbības - “Izstrādāt konceptuālo risinājumu sauszemes vēja parku (vēja enerģijas ražošana) attīstībai” izpildes termiņu noteikt 2020. gada 31. decembrī;    2. mainīt 3.3. punkta iespējamo izpildi raksturojošo rezultatīvo rādītāju “1”, mainot norādīto jaudu uz 1600MW. Ņemot vērā, ka ir nepieciešams nodrošināt konkurenci starp iespējamajiem vēja parkiem, attīstītājiem jābūt iespējai nodrošināt lielākas vēja jaudas    3. Darbības rezultātu papildināt ar papildus apakšpunktu un noteikt, ka lielas jaudas vēja parku kopējā uzstādāmā jauda līdz 2030. gadam ir jāpārskata NEKP pirmajā pārskatīšanas periodā – 2023. gadā;    4. Darbības rezultātu papildināt ar papildus apakšpunktu, nosakot, ka līdz 2020. gada 30. jūnijam jāveic starptautisku ekspertu pētījums par Latvijas energosistēmas, kas ir savienota kopējā augstsprieguma tīklā ar kaimiņvalstīm, spēju uzņemt lielas jaudas vēja parku saražoto elektroenerģiju un izanalizēt šīs jaudas balansēšanas iespējamos labākos tehnoloģiskos paņēmienus. Šāds papildinājums nepieciešams, ņemot vērā diskusijas starp ekspertiem par vēja parku balansēšanas jautājumiem un iespējamajiem vēja ģenerācijas jaudas attīstības ierobežojumiem šī apsvēruma dēļ.    5. VEA atkārtoti vērš uzmanību, ka vēja parku investoriem nepieciešams nodrošināt minimālo investīciju atmaksāšanās garantiju, tādēļ uzturam iepriekšējā vēstulē izteikto priekšlikumu un ar to saistītos komentārus attiecībā uz 3.5.punktu:   “Sadaļas **3.5.punktā** paredzēts pasākums izvērtēt nepieciešamību izsoļu rīkošanai minimālās garantētās cenas garantijai kā rezultātu norādot, ka ir izvērtēta nepieciešamība rīkot izsoles par garantētu minimālo elektroenerģijas tirdzniecības cenu pie noteiktiem nelabvēlīgiem tirgus apstākļiem. Attiecībā uz izsolēm VEA aicina NEKP paredzēt **tehnoloģiski neitrālas AER** **izsoles principa ieviešanu** no jauna uzstādītām jaudām. Lai arī tehnoloģiju attīstība ir bijusi strauja un, elektroenerģijas ražošanas izmaksas lielas jaudas vēja parkos ir pietuvinājušās tirgus cenai, lai šādiem projektiem, kas nesaņem valsts atbalstu obligātā iepirkuma formā, būtu iespējams piesaistīt finansējumu, ir nepieciešams samazināt projektu potenciālos finanšu riskus. VEA ieskatā lielas jaudas vējš neizbēgami radīs sava veida cenas dempingu, no kā iegūs katrs patērētājs. Taču, lai vēja elektrostacijas šo dempingu varētu "atļauties" - nepieciešams nodrošināt minimāli garantētos ienākumus. Izsoles mehānismā jāparedz zemākā cenas ar piemaksu pie tirgus cenas, kas netiek maksāta, ja tirgus cena ir virs zemākās cenas plus piemaksas. Ir sagaidāms, ka izsolēs tiks piedāvātā cena, kas ir zemāka par elektroenerģijas Nord Pool Latvijas zonas pašreizējo vidējo cenu.”   * 1. Būtiski ir rast motivējošus pasākumus pašvaldībām, lai veicinātu AER attīstību pašvaldību teritorijās, tāpēc VEA uztur savā iepriekšējā vēstulē pausto priekšlikumu un ar to saistītos komentārus:   “Nenoliedzami būtiski ir izglītot un informēt arī pašvaldības, kā to paredz NEKP **11.rīcības virzienā** iekļautie pasākumi, tomēr ar to nav pietiekami efektīvai AER projektu attīstībai un attiecīgi arī klimata mērķu izpildei. Minimālais, kas nepieciešams ir paredzēt motivējošu pasākumu kompleksu pašvaldībām, lai tās būtu ieinteresētas savās teritorijās attīstīt AER projektus. Kā viens no šādiem mehānismiem varētu būt ar nekustamā īpašuma nodokļa likmju apmēra palīdzību. Tomēr primāri VEA aicina izveidot sistēmu, kas balstīta principā, ka enerģijas ieguve, izmantojot AER, un attiecīgi AER projekti, ir valstiskas nozīmes (ņemot vērā gan uzstādījumus ES ietvaros, gan Latvijas pašas apņemšanās un NEKP noteiktos mērķus), un pašvaldībām ir ierobežotas iespējas šādus projektus neskatīt, nepieņemt, noraidīt. Ja AER projekta attīstītājs ir izpildījis visas normatīvo aktu prasības, tajā skaitā attiecībā uz vidi u.c., kā vienīgā pašvaldības funkcija varētu būt būvatļaujas izsniegšana (un arī tikai stingri noteikta normatīvajos aktos noteikta rāmja ietvaros). VEA aicina ar atbilstošiem pasākumiem papildināt NEKP.   * 1. NEKP 4.nodaļas 9.sadaļā “Enerģētiskā drošība, iekšējais enerģijas tirgus” kā nacionālajai drošībai un enerģētiskai neeatkarībai būtisks analizēts gāzes sekotors un attiecībā uz to noteikti galvenie rīcības virzieni un pasākumi. Kaut arī gāzes sektora loma nav mazsvarīga un ar to saistītie noteiktie pasākumi ir būtiski, tomēr enerģētiskās neatkarības un attiecīgi arī nacionālās drošības nodrošināšanai būtiska loma ir arī elektroenerģijas ražošanai, izmantojot AER, un tās veicināšanai Latvijas teritorijā. Elektroenerģijas ražošana, izmantojot AER, nav tikai klimata mērķu sasniegšanas līdzeklis, bet arī būtiska iespēja Latvija ražot elektroenerģiju lielos apjomos, izmantojot savus iekšējos resursus. Tāpēc nav pietiekami iekļaut elektroenerģijas ražošanu, izmantojot AER, tikai kā ar enerģētisko drošību saistītu rīcības virzienu. Līdz ar to VEA priekšlikums ir papildināt 9.sadaļas galvenās rīcības un pasākumus ar 4.punktu, kurā uzsvērta enerģijas ražošanas, izmantojot AER, un tās veicināšanas Latvijas teritorijā loma enrģētiskās neatkarības un nacionālās drošibas nodrošināšanā.   2. Ņemot vērā, ka NEKP atjaunotajā redakcijā nav izvērtēti un iekļauti vairāki VEA iepriekš Vēstulē izteikti priekšlikumi, ar mērķi pilnveidot NEKP VEA nosūta tos atkārtoti:      1. Skaidri noteikt plānoto uzdevumu vēja ģenerējošo jaudu ieviešanai;      2. Definēt izrietošās prioritātes infrastruktūras izveides (pārvades tīkls, starpsavienojumi) jomā;      3. Paredzēt sistēmiski atklātu veicināšanas pasākumu kopumu, lai nodrošinātu iesaistīto pušu piedalīšanos:         1. Veicināšanas pasākumi pašvaldībām plašākam AER projektu atbalstam (skatīt kontekstā ar šīs vēstules 8.punktu);         2. Vēja parkus ar jaudu lielāku par 50MW noteikt par nacionālas nozīmes infrastruktūru, kuras IVN apstiprina LR Ministru kabinets, un būvatļauju izdod BVKB.         3. Noteikt pārvades sistēmas operatoram par prioritāru uzskatīt elektroenerģiju, kas ražota, izmantojot AER, jeb Atjaunojamās enerģijas prioritizēšana tīklā (ang – grid availability). Tas nozīmē, kad tīklā ir ģenerējošos jaudu pārsātinājums, pirmās tiek atslēgtas stacijas, kas izmanto fosilos energoresursus;         4. Sistematizētu un pārskatāmāku procedūru jaunu projektu vides prasību plānošanā – atsevišķu nodaļu IVN likumā un MK noteikumos, kur racionāli būtu ietvertas prasības attīstītājiem, lai nevajadzētu pierādīt jebkādas nepamatotas un absurdas ietekmes neesamību;         5. Izveidot caurspīdīgu mehānismu, kas skaidri dotu iespēju patērētājiem identificēt tehnoloģiju, ar ko saražota piegādātā elektroenerģija, tādā veidā izvēlēties zaļās enerģijas patēriņu - izcelsmes sertifikātu sistēmas kapitālais remonts;         6. Normatīvo aktu līmenī paredzēt tiešo savienojumu un pieslēgumu izveidošanas mehānismus, ar mērķi ļaut komersantiem pārdot AER elektroenerģiju tieši patērētājam bez starpniekiem, izmantojot savu infrastruktūru (savu fizisku pieslēgumu). | 1. Plāna 16.tabulā ir iekļauta zemsvītras piezīme, ka noteiktie mērķi ir “minimālie mērķi”.  2.1. tā kā Plāna aptvērums (darbības termiņš) ir 2021.gada 1.janvāris – 2030.gda 31.decembris, tad tajā nav iekļaujami pasākumi ar izpildes termiņu pirms Plāns ir saistošs. Kā arī minētais norādītais termiņš attiecas uz visām šajā pasākumā minētajām darbībām.  Termiņš ir noteikts 31.12.2021.  2.2. šobrīd šis lielums tiek saglabāts 800MW apjomā, jo tas ir maksimālais jaunu jauda apjoms, ko var šobrīd iekļaut Latvijas elektroenerģijas apgādes sistēmā. Jautājums risināts, Plānā iekļaujot Vēja enerģijas asociācijas vēstules 2.3. un 2.4.punktā minētos priekšlikumus.  2.3. ņemts vērā.  2.4. priekšlikums iekļauts plānā. Tā kā Plāna aptvērums (darbības termiņš) ir 2021.gada 1.janvāris – 2030.gda 31.decembris, tad tajā nav iekļaujami pasākumi ar izpildes termiņu pirms Plāns ir saistošs.  2.5. plāna 3.5. punktā iekļauts pasākums, kas paredz izvērtējuma veikšanu par minētā priekšlikuma īstenošanu.  2.6. plāna 3.5.punktā iekļauts pasākums, kas paredz izvērtēt iespēju lielas jaudas ne-emisiju tehnoloģiju elektroenerģijas ražošanas projektus noteiktā kā nacionālo interešu objektus  2.7. elektroenerģijas ražošanas diversificēšanas pasākumi ir apskatīti 3.rīcības virzienā. Plāna 4.nodaļa ir papildināta.  2.8.1. rezultatīvie rādītāji uzstādāmajām vēja parku jaudām norādīti pie 3.1. un 3.3.punkta  2.8.2. iekļauts 6.1.pasākumā  2.8.3.1. daļēji iekļauts 12.rīcības virzienā, ar kuru tiek nodrošināta sabiedrības informēšana. Vienlaikus, jebkura tiesību akta projekta izstrāde automātiski paredz sabiedrības iesaisti un saskaņošanu ar ieinteresētajām pusēm. 3.5.pasākumā iekļauta darbība, kas paredz izvērtējuma veikšanu par minēto priekšlikumu  2.8.3.2. nav ņemts vērā  2.8.3.3. nav ņemts vērā  2.8.3.4. daļēji iekļauts 3.2.pasākumā  2.8.3.5. iekļauts H.6.pasākumā  2.8.3.6. Minētais priekšlikums ir īstenojams esošās likumdošanas ietvaros saskaņā ar Elektroenerģijas tirgus likuma 26.pantu. Elektroenerģijas tirgus likuma 26.pants sniedz tiesības izmantot tiešā līnijas. Atbilstoši minētajam likumam, Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas padome ir arī pieņēmusi 2017.gada 5.janvāra lēmumu Nr.1/1 “Noteikumi par atļaujas izsniegšanu elektroenerģijas tiešās līnijas pieslēguma ierīkošanai”.  Plāns papildināts ar 3.6.pasākumu, kas paredz izstrādāt regulējumu AER elektroenerģijas pirkuma līgumiem, kā arī izvērtēt iespēju noteikt priekšrocības šādu līgumu izmantošanai. |
| **32** | **Latvijas Elektroenerģētiķu un Energobūvnieku asociācija (LEEA)**  LEEA kopumā atzinīgi vērtē EM izstrādāto projektu, vienlaikus pievēršot uzmanību iespējamajiem papildinājumiem un uzlabojumiem vairākos plāna punktos:  1. Vērtējot plāna projekta ievadā formulētos rīcības virzienus, LEEA aicina rīcības plāna 4. punktā ”Enerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšana” veikt precizējumu, rīcības plāna punktu definējot kā “Ekonomiski pamatotas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšana”. Šāds precizējums, LEEA vērtējumā ir nepieciešams, ņemot vērā šobrīd atsevišķu mājsaimniecību un uzņēmumu vidū vērojamos, nepamatotos priekšstatus par pašražošanai un pašpatēriņam piešķiramā atbalsta samērīgumu. Proti, nereti mājsaimniecību vidū valda viedoklis, ka komersantiem vai mājsaimniecībām, kuras uzstāda elektroenerģija ražošanas iekārtām, būtu būtiski samazināma vai atceļama maksa par infrastruktūras izmantošanu, neskatoties uz to, ka tās turpinātu infrastruktūras izmantošanu. LEEA vērtējumā, kā nevēlama un nepamatota ir vērtējuma situācija, ka izmaksas, kas saistītas ar mikroģenerācijas attīstību, tiktu uzliktas uz pārējās sabiedrības pleciem. Ir jārēķinās ar to, ka mikroģenerācijas risinājumi arī nākotnē nebūs vienlīdz pieejami visiem sabiedrības locekļiem, piemēram, daudzīvokļu namos dzīvojošajiem iedzīvotājiem vai uzņēmējiem salīdzinot ar privātmājās vai atsevišķās ražošanas telpās dzīvojošiem vai strādājošiem patērētājiem. LEEA vērtējumā, ir būtiski, lai pašražošanas un pašpatēriņa atbalsts būtu enerģijas tirgu nekropļojošs un balstīts vienlīdzīgos nosacījumos visiem infrastruktūras lietotājiem, tāpēc atbalsta pasākumiem, pirmkārt, būtu jābalstās uz tādiem principiem kā finansējuma atvieglota piesaiste iekārtu iegādei, vai nodokļu atlaides (piemēram, par nekustamo īpašumu, kurā uzstādītas pašražošanas iekārtas).  2. Vērtējot plāna projekta 1.nodaļā definēto plāna stratēģiju un mērķi “Veidojot sabalansētu, integrētu, efektīvu, ilgtspējīgu un uz tirgus principiem balstītu enerģētikas politiku, kas nodrošina Latvijas enerģētisko drošību un starpsavienotību, novērš enerģētisko nabadzību, nodrošina Latvijas ekonomikas tālāko attīstību, tās konkurētspēju reģionā un pasaulē, kā arī nodrošina sabiedrības labklājību, izmaksu efektīvā un dabas resursus saudzējošā veidā nodrošināt pakāpenisku pāreju uz attīstītu un klimatneitrālu tautsaimniecību”, LEEA pauž atbalstu tam, ka starp plāna mērķiem ir minēta enerģētiskās nabadzības samazināšana. Vienlaikus pievēršam uzmanību, ka, lai gan dokumenta 2018.gada redakcijā ir sniegta enerģētiskās nabadzības definīcija un ir identificēti vairāki iespējamie tālākās rīcības virzieni enerģētiskās nabadzības samazināšanai, šobrīd plānā un ar to saistītajos pētījumos pietrūkst precīzu datu ar enerģētiskās nabadzības cēloņiem un statistiku. Uzskatām, ka būtu nozīmīgi plānošanas dokumentā iekļaut nepārprotamu formulējumu, kas veicina sabiedrības izpratni par nepieciešamību enerģētisko nabadzību, kas neizriet no energoapgādes komersantu un politikas veidotāju tiešas kompetences jautājumiem, bet gan no sociāliem apstākļiem, risināt ar sociālās politikas instrumentiem, izvairoties no energoapgādes tirgus darbību ietekmējošu pasākumu ieviešanas.  3. Komentējot plāna 1.nodaļā definēto principu, LEEA pauž atbalstu principam, ka “Plānā iekļautie pasākumi un tajā noteiktie principi tiek balstīti uz Līgumā par ES darbību noteiktā principa “piesārņotājs maksā” pilnīgu ieviešanu un īstenošanu”. Vienlaikus uzskatām, ka plānošanas dokumentā iekļaujams arī šī principa formulējumam, ka enerģijas gala patērētājam jābūt ir atbildīgam par šo izmaksu segšanu un vienlaikus arī tiesīgam saņemt precīzu informāciju par izmaksām, kuras veidojas enerģijas ražotājam saistībā ar piesārņojumu, nodrošinot pakalpojuma saņemšanu. Sabiedrībā ir stiprināma apziņa, ka ikviens enerģijas patērētājs un ražotājs, neatkarīgi no tā juridiskā statusa, sociālā stāvokļa, ir atbildīgs par jebkurām emisijām, kas ir radušās patērējot, vai ražojot enerģiju pašpatēriņam vai realizācijai citiem patērētājiem.  4. Komentējot plāna 1.nodaļas 1.2. apakšnodaļā iekļauto norādi, ka “Enerģētika ir viens no sektoriem, kas tieši ietekmē valsts ekonomikas izaugsmi un atsevišķās nozarēs, īpaši apstrādes rūpniecībā, veido ievērojamu daļu kopējās izmaksās. Rūpniecības izaugsmei svarīgākais faktors ir un būs ilgtspējīgi zemākā iespējamā enerģijas cena, kas ietver arī drošumu un kvalitāti. Enerģijas sektora attīstībai ir nepieciešamas ievērojamas investīcijas, kuru piesaistei vajadzīga stabila un prognozējama investīciju vide”, LEEA vienlaikus aicina arī akcentēt ari patērētāja lomu un atbildību nozares izmaksu konkurētspējas nodrošināšanā. Uzskatām, ka akcentējot enerģētikas izmaksu ietekmi uz rūpniecības sektoru konkurētspēju, plānam kā prioritāri ir jāizvirza arī pasākumi, kas ir saistīti ar racionālu infrastruktūras (elektroenerģijas un dabasgāzes) pieslēguma jaudu izmantošanu ražošanas uzņēmumos. Ir būtiski ņemt vērā, ka pieslēgumu noslodze gan Latvijas elektroenerģijas sistēmā kopumā, gan arī vairākos rūpniecības sektoros ir būtiski zemāka, nekā daudzās citās Eiropas Savienības valstīts, un norāda uz dažkārt nesaimniecisku pieslēgumu jaudas izmantošanu, radot nepamatotu slogu visiem pārējiem energosistēmas infrastruktūras lietotājiem. Analīze par lietotāju grupām, kuras tehnisku īpatnību (lielu un neregulāru jaudu patēriņa pīķu iespaidā) vai uzņēmējdarbības sezonāla rakstura dēļ, būtu iekļaujama plānā, iekļaujot šo lietotāju grupu ietekmi uz pārējiem elektroenerģijas lietotājiem un sistēmas izmaksām.  5. Komentējot plāna 1.nodaļas 1.2. apakšnodaļā iekļauto informāciju par AER īpatsvaru enerģijas ražošanā un enerģijas patēriņa struktūru, LEEA pievērš uzmanību apstāklim, ka no 2018.gada ir vērojams elektroenerģijas izstrādes samazinājums mazajās elektrostacijās, kas ir turpinājies 2019.gada 2.ceturksnī, un kopumā atstās iespaidu uz šo rādītāju. Papildus tam ir nepieciešams veikt analīzi par izstrādes samazinājumu aizstāvošajiem avotiem, importēto elektroenerģiju un lielāku izstrādi lielajās elektrostacijās, lai identificētu šo tirgū notiekošo izmaiņu ekonomisko ietekmi. Savukārt analizējot enerģijas patēriņa izmaiņas starp dažādam patērētāju grupām, būtu būtiski arī iekļaut papildus informāciju par patērēto energoresursu īpatsvaru, kā arī iespējamajiem nelietderīgajiem enerģijas zudumiem katrā no sektoriem. Proti, ir būtiski identificēt tieši tos sektorus, kuros ir lielākais enerģijas patēriņa ietaupījuma potenciāls, piemēram, mājokļu siltināšanas rezultātā.  6. Komentējot 2. nodaļā iekļauto informāciju par esošo situāciju makroekonomikā un enerģijas tirgos, LEEA pievērš uzmanību apstāklim, ka informācija par aktuālo situāciju dabasgāzes un elektroenerģijas tirgos ir balstīta galvenokārt uz 2017.gada un, daļēji, 2018.gada tirgus norisēm un tendencēm. Vienlaikus, ņemot vērā šobrīd pieejamo tirgus informāciju, daļa no dokumentā paustajiem secinājumiem un prognozēm vairs nav raksturojami kā precīzi – piemēram, uz 2018.gada nogales datiem balstītā prognoze par dabasgāzes cenu palielināšanos nav īstenojusies, un 2019.gadā dabasgāzes cenas turpinājušas kritumu, ievērojami veicinot arī no dabasgāzes ražotas elektroenerģijas ražošanas apjomu pieaugumu Latvijas termoelektrostacijās, it īpaši 2019.gada augustā un septembrī. LEEA vērtējumā, ņemot vērā paredzamo dokumenta publicēšanas laikā nodaļu ievērojami uzlabotu papildinājums ar aktuālajām tirgus tendencēm elektroenerģijas un dabasgāzes tirgos.  7. Vērtējot plāna projekta 3.nodaļā “Nacionālie mērķi un mērķrādītāji” ieklautās mērķa vērtības, tostarp mērķa vērtību AE patēriņa īpatsvaram no kopējā gala enerģijas patēriņa, ka arī mērķa vērtību AE īpatsvaram elektroenerģijai, LEEA aicina precizēt un papildināt iecerēto mērķa vērtību sasniegšanas būtiskākos principus. Piemēram, 2030.gadā paredzētajam AE 50% īpatsvaram būtu vēlams iespēju robežās precīzs vērtējums par to, cik lielu īpatsvaru veidos atjaunojamās enerģijas patēriņš katrā no atsevišķajiem sektoriem (elektroenerģētikas, siltumenerģētikas vai transporta) sektoros, un iespēju robežās identicējot šīs atjaunojamās enerģijas veidu un prognoizēto apjomu. Līdzīgs mērķa vērtības atšifrējums būtu būtisks arī elektroenerģijas ražošanas sektoram, iespēju robežās prognozējot paredzamās fosilās elektroenerģētikas, hidroenerģētikas, vēja enerģētikas, saules enerģētikas un citu ražošanas veidu paredzamās jaudas un gada prognozējamos izstrādes apjomus. Identificējot paredzamo jauno ražotņu attīstību, iekļaujama arī informācija par šo ražotņu provizoriskajām izmaksām (atbilstoši publiski pieejamajai informācijai par vidējām kapitāla izmaksām uz vienu uzstādītās jaudas vienību) un provizoriskajiem šo investīciju finansēšanas avotiem un principiem. LEEA vērtējumā, nosakot Latvijai izpildāmos AE īpatsvara mērķus, ir svarīgi novērst nesamērīgu jaunu izmaksu sloga veidošanos tām nozarei, kurā ir augsts vēsturiski veikto investīciju apjoms pēdējās desmitgadēs, augsts AE īpatsvars un sasniegtais emisiju apjomu samazinājums, proti, elektroenerģijas ražošanas nozarei, un veicināt investīcijas un jaunus pienākumus nozarēs, kuru vēsturiskais sniegums ražošanas modernizācijā un emisiju samazināšanā ir bijis ievērojami vājāks – piemēram, decentralizētajā siltumapgādē, kā arī transporta sektorā, apsverot iespēju fosilo kurināmo un atjaunojamo kurināmo, kas tiek sadedzināts zemas efektivitātes iekārtās ar neapmierinošiem emisiju rādītājiem, aizstāt ar elektroenerģijas patēriņu kā arī ar patēriņu samazinošiem pasākumiem. | 1.ņemts vērā  2. aktuālā situācija enerģētiskās nabadzības jomā ir iekļauta Plāna 2.nodaļā un Plāna 4.9.nodaļā (aktualizētā versija tiks publicēta līdz oktobra beigām), kas ir publicēta EM mājas lapā. Pasākumi enerģētiskās nabadzības mazināšanas veicināšanā ir iekļauti Plāna 2. un 6. rīcības virzienā.  Tomēr konkrētāk šie pasākumi tiks izstrādāti, īstenojot Valsts pētījuma programmu “Enerģētika” un tiks iekļauti Plāna aktualizētajā versijā 2023.gadā.  3. ņemts vērā un attiecīgā rindkopa ir papildināta.  4. rindkopa ir papildināta. Iespējamie pasākumi tiek izvērtēti.  Šis jau ir realizēts ieviešot elektroenerģijas sadales sistēmas fiksēto pakalpojuma maksu, kas atkarīga no pieslēguma. Tas ir stingri veicinājis pieslēgumu efektivitāti, patērētājiem samazinot nevajadzīgās jaudas. Līdz pagājušā gada beigām pieslēguma jaudu efektivizācijas nolūkos bija samazinājuši aptuveni 60 000 patērētāju. Tādējādi šobrīd nav saskatāma nepieciešamība pēc papildus pasākumiem.  5. minētais izvērtējums ir uzsākts Valsts pētījumu programmas “Enerģētika” projekta “Future-proof development of the Latvian power system in an integrated Europe” ietvaros.  Priekšlikums iekļauts H.1 pasākumā  6. Ņemts vērā, 2.nodaļa precizēta.  7. šobrīd minētās prognozes tiek izstrādātas. Minētā informācija tiks iekļauta Plāna nākamajā versijā. |
| **33** | **Fizikālās enerģētikas institūts**  Nacionālā enerģētikas-klimata plānā 2021.-2030.gadam izvirzītie indikatīvie mērķi par atjaunojamo energoresursu (AE) izmantošanu nosaka, ka ir jāpalielina AE īpatsvars enerģijas galapatēriņā, kā arī jāpalielina AE īpatsvars elektroenerģijas ražošanā. Šo indikatīvo mērķu sasniegšanai Nacionālais enerģētikas-klimata plāns paredz būtiski palielināt kopējo uzstādīto vēja enerģijas jaudu un elektroenerģijas izstrādi.  Sauszemes vēja parku attīstībai nozīmīgs faktors ir atbalsts (vai vismaz neitralitāte) tā izveidei vietējā līmenī - no vietējo iedzīvotāju un mērķgrupu puses. Palielinoties vēja turbīnas raksturīgajai jaudai un veidojot liela skaita turbīnu parkus uz sauszemes, šāda atbalsta nozīme ir ļoti augsta.  Eiropas Savienības Pētniecības un inovācijas atbalsta programmas Apvārsnis 2020 projekta “WinWind: Sociālā atbalsta iegūšana vēja enerģijas izmantošanas attīstībai sauszemes vēja enerģijas izmantošanas ziņā mazattīstītos reģionos” fokuss ir veicināt atbalstu vēja enerģijas izmantošanai atbilstošo vides kvalitātes, sabiedrības mērķgrupu līdzdalības un ilgtspējīgas attīstības principiem. Projektā tiek analizēti sociālekonomiskie, telpiskie, vides u.c faktori, kuri ietekmē atbalstu vēja enerģijas izmantošanai (plašāka informācija par projektu http://winwind-project.eu/).  Viens no nozīmīgiem WinWind projekta rezultātiem ir labo prakšu apkopojums un analīze attiecībā uz tāda vēja parka izveidi, kuru akceptē vietējā sabiedrība (kopiena). Šo prakšu novērtējums parāda, ka galvenie faktori, kuri ļoti būtiski ietekmē vietējā līmeņa atbalstu, ir:   * vietējo iedzīvotāju līdzdalības iespējas vēja parka plānošanas procesā, viņu iespējas ietekmēt vēja parka telpisko, tehnoloģiskos u.c. risinājumus, * caurskatāma komunikācija starp projekta attīstītājiem, vietējo pašvaldību un citām ieinteresētajām/ietekmētajām pusēm un skaidra informācija par vēja parka projektu, * pozitīva ietekme uz vietējo ekonomiku, * ieguvumi vietējiem iedzīvotājiem   Aktīva iedzīvotāju iesaistīšanās vēja parku projektos, kļūstot par to daļu īpašniekiem, arī var būt svarīgs faktors atbalsta gūšanai. Iesaistīšanās juridiskie veidi var būt dažādi – no prasības vēja parka attīstītājam piedāvāt noteiktu procentu no vēja parka uzņēmuma daļām vietējiem iedzīvotājiem līdz kopienu vēju parkiem.  Sadarbības veidošanai starp vēja parku attīstītājiem un vietējām pašvaldībām un vietējām mērķgrupām ir jābūt vēja parku uz sauszemes izveides nozīmīgam virzītājspēkam.  Uzskatām, ka veidojot Nacionālo enerģētikas-klimata plānu 2021.-2030.gadam, būtu lietderīgi tajā iekļaut pasākumus, kuri sekmētu iepriekš norādīto faktoru īstenošanos. Konkrēti ieteikumi norādīti tabulā lejup. | Komentārs par H.7 pasākumu attiecībā uz vadlīniju izstrādi ir ņemts vērā. Ņemot vērā, ka AER tehnoloģiju ieviešanas kontaktpunkta funkciju paplašināšana konsultāciju sniegšanai prasa papildu cilvēku un finanšu resursus, H.7 pasākumā iekļauts uzdevums izvērtēt šo priekšlikumu.  Komentārs par H.8.pasākumu..  Komentārs par pasākumu papildināšanu ar pienākumu vēja enerģijas projektiem izstrādāt socio-ekonomiskās ietekmes novērtējums vietējā līmenī ir daļēji iekļauts H.7. pasākumā, kas paredz vadlīniju izstrādi AER projektiem.  Komentārs par projektu attīstītāju ziedojumu veikšanu iekļauts pie H.7 pasākuma, kas pārnests no 4.1.punkta.  Komentārs attiecībā uz AE kopienu veicināšanu ņemts vērā 4.3.pasākumā.  Komentārs par 12.rīcības virziena papildināšanu ir ņemts vērā 12.1. un 12.6.pasākumā |
| **34** | **Latvijas Biodegvielu un bioenerģijas asociācija** | Saskaņā ar direktīvu 2018/2001 Latvijai tāpat kā jebkurai citai ES dalībvalstij obligātais mērķis transportā ir 7%, kas ir sasniedzams šādā veidā:  cid:image001.jpg@01D57C7A.A616E3F0  Tātad ir saprotams, ka degvielas piegādātājiem būs jānosaka pienākums sasniegt šos obligātos apjomus, kur pirmie 3,5% (ar reizinātāju 2) ir obligāti jāsniedz tikai ar modernajām biodegvielām, bet otrie 3,5% ir jāsasniedz ar cita veida biodegvielu, elektroenerģijas vai moderno biodegvielu apjomu  Šobrīd netiek piedāvāts pilnībā izliegt 1.paaudzes biodegvielas izmantošu, tomēr tiek piedāvāts noteikt minimālo pienākumu transportā, kas saskaņā ar Direktīvu 2018/2001, ir nosakāms degvielas piegādātājiem (komersantiem) – 7%. ja degvielas piegādātājs vēlēsies izmantot arī 1.paaudzes biodegvielu transportam piegādātajā degvielā, tad degvielas piegādātājam būs visas tiesības to darīt.  Tāpat šobrīd vēl tiek vērtēta 1.paaudzes biodegvielu ieguldījums un ietekme, tāpat arī izmaksu efektivitāte kopējā AER mērķa sasniegšanā, lai lemtu par kādu pienākumu attiecībā uz šāda veida biodegvielu pienākumu noteikšanu.  Plāna 16.tabulā ir iekļauta zemsvītras piezīme, ka noteiktie mērķi ir “minimālie mērķi”.  Tāpat periodā pēc 2021.gada degvielas piegādātājiem būs jānodrošina transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju samazinājumu par 6% salīdzinot ar 2010.gadu, kur degvielas piegādātāji var izmantot arī 1.paaudzes biodegvielas. |
| **35** | **“Conexus Baltic Grid”**   1. Sabiedrības ieskatā Plāns sašaurina gāzes pārvades un Inčukalna pazemes gāzes krātuves infrastruktūras (turpmāk – gāzes infrastruktūra) lomu un nozīmi nacionālās enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanā. Šī iemesla dēļ efektīvai un pilnīgai informācijas izmantošanai sadaļā “*Iekšējais enerģijas tirgus - Enerģijas pārvades infrastruktūra*”nepieciešams atjaunot gāzes infrastruktūras un tās attīstības projektu aprakstu, tādejādi atspoguļojot arī gāzes infrastruktūras lomu kopējo ES klimata politikas mērķu sasniegšanā. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu paredz atjaunojamo resursu integrēšanu gāzes pārvades sistēmā (turpmāk – AER direktīva). AER direktīvas 20. panta 1. punkts rosina dalībvalstis izvērtēt esošās gāzes infrastruktūras paplašināšanu tādējādi, lai tiktu atvieglota no atjaunojamiem energoresursiem saražotas gāzes integrācija. Gāzes infrastruktūra ieņem nozīmīgu vietu Latvijas un reģiona enerģijas tirgū, nodrošina enerģijas apgādes drošību, ka arī modernizēta gāzes infrastruktūra būs galvenais elements mākslīgi iegūtā metāna (Power to Gas tehnoloģijas), biometāna, ūdeņraža u.c. oglekļa neitrālo gāzveida enerģijas nesēju pārvadei un glabāšanai, veicinot klimatneitrālas tautsaimniecības attīstību. Vienlaikus dabasgāzes krātuves šobrīd tiek izskatītas arī kā potenciālas vietas, kur oglekli saturošas gāzes iespējams uzglabāt ilgtermiņā. Sabiedrība ir gatava sniegt Ministrijai visu nepieciešamo informāciju par esošo gāzes infrastruktūru un tās attīstības projektiem. 2. Sabiedrība iepazinās ar nevalstisko organizāciju sniegto vērtējumu, kas minēta Plāna sadaļā “*Apspriede ar valsts un ES struktūrām, to iesaiste un attiecīgie rezultāti”* un uzskata, ka Plānā ietvertā interpretācija ir izrauta no konteksta, zaudējot tās galveno domu.   CAN Europe izvērtējumā ir ietverts sekojošais: “*The draft NECP relies significantly on tapping into the potential of non fossil gas but at the same time does not include a definite goal to phase out fossil gas or an analysis for its potential and what this means for investments in terms of infrastructure”.* Līdzīgi arī CEE Bankwatch Network izvertējumā uzsvērts, ka emisiju samazināšanas Plāna mērķi balstīti uz tīru un atjaunojamu gāzu potenciālu, bet nav iekļauti faktisko izmaksu un ieguvumu analīzē, kas nepieciešami esošajai un plānotajai dabasgāzes infrastruktūrai.  Sabiedrības ieskatā abu minēto dokumentu galvenais konstatējums ir tāds, ka Plānā nav analīzes datu par iespējamo ne-fosilo gāzu izmantošanu un nav noteikta mērķa pakāpeniskai fosilas izcelsmes enerģijas izmantošanas izbeigšanai. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 347/2013 (2013. gada 17. aprīlis), ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes un atceļ Lēmumu Nr. 1364/2006/EK, groza Regulu (EK) Nr. 713/2009, Regulu (EK) Nr. 714/2009 un Regulu (EK) Nr. 715/2009 preambulas 7. apsvērums paredz, cita starpā, ka pašreizējās energoinfrastruktūras modernizācijai ir izšķirīga nozīme, lai sasniegtu ES enerģētikas un klimata politikas nākotnes mērķus, piemēram, pabeigt iekšējā enerģijas tirgus izveidi, garantēt apgādes drošību, samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju un palielināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru enerģijas galapatēriņā. No minētā izriet, ka gāzes infrastruktūra ir jāsagatavo pakāpeniskai energosistēmas dekarbonizācijai tieši ilgtermiņā.  Sabiedrība uzskata, ka gāzes infrastruktūrai ir nozīmīgs potenciāls ilgstošā “net-zero-carbon 2050” stratēģijā. Piemērojot *Carbon Capture & Storage* (CCS) tehnoloģiju, ar kuru iespējams uztvert līdz 100% CO₂ no gāzes elektrostaciju izplūdes gāzu plūsmas, un izmantojot gāzes infrastruktūru oglekļa neitrālo gāzveida enerģijas nesēju pārvadei un uzglabāšanai, tiks nodrošināta tīra enerģija. Ņemot vērā gāzes stabilitātes, elastības un krātuvju enerģijas uzglabāšanas iespējas enerģijas ražošanas nodrošināšanā, elektroenerģijas ražošanas un siltumapgādes sektori varēs turpināt gūt labumu no bez oglekļa saturošajiem gāzveida enerģijas nesējiem.  Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumus, Sabiedrība rosina Plāna sadaļā “*Pārskats un plāna izveides process*” 1.3. punktā:   1. Otrās rindkopas otro teikumu izteikt šādā redakcijā:   “CEE Bankwatch Network ierosināja paaugstināt atjaunojamo energoresursu izmantošanas un energoefektivitātes uzlabošanas ambīcijas, kā arī izstrādāt atbilstošas politikas un pasākumus šo ambīciju sasniegšanai. Tāpat ierosināts pārskatīt SEG emisiju samazināšanas pasākumus, kur nebūtu atbalstāma atkritumu sadedzināšana un norādīts, ka, lai arī paredzēts pakāpenisks dabasgāzes galapatēriņa samazinājums, nav noteikta mērķa pakāpeniski pārtraukt fosilas izcelsmes kurināmā izmantošanu.”   1. Otrās rindkopas piekto teikumu izteikt šādā redakcijā:   “CAN Europe izvērtējumā norādīts, ka Latvijai nav izstrādāta un netiek īstenota caurskatāma un sistemātiska AER izmantošanas veicināšanas atbalsta politika, kā arī norādīts, ka Plānā ir mērķis izmantot ne-fosilas izcelsmes gāzi, bet tajā pašā laikā nav mērķa neizmantot fosilas izcelsmes gāzi, ka arī nav iekļauta analīze par ne-fosilas gāzes potenciālu, tās ieguves izmaksām un investīciju apjomu infrastruktūrā tās uzglabāšanai un transportēšanai.”   1. Sadaļas “*Siltumapgāde un aukstumapgāde - Galvenās rīcības un pasākumi*” 2. punktā par AER izmantošanu un energoefektivitātes uzlabošanu lokālajā un individuālā siltumapgādē skaidri noteikt aizliegumu uzstādīt jaunas cieto vai šķidro fosilo kurināmo – ogļu, kūdras, koksa vai lignīta u.c., sadedzināšanas iekārtas. | Ieteikumi tekstuālajiem labojumiem ir ņemti vērā |
| **36** | **Privātpersona, 2019.gads**  **Ierosinājumi (14.10.2019.)**   * Dokuments ir divreiz par garu, daudz nebūtisku teikumu, detalizācija (procentu simtdaļu precizitāte), kas traucē novērtēt esošo situāciju, un tai pašā laikā nav izcelti vai skaidri aprakstīti iespējamie efektīvie risinājumi (atsaucoties uz izpētēm) un to īstenošanas prioritātes nevienā no enerģētikas sektoriem. Plāna dokuments vairāk līdzinās studentu konspektam, piezīmēm par vēlamām darbībām. Nav saprotama **klimata** pieminēšana plānā, jo nav aprakstīta Latvijas tautsaimniecības kopējā ietekme uz klimatu, kā arī nav konstatēts un pamatots, kuros sektoros un cik lielā mērā ir kāds neapgūts potenciāls klimata situācijas maiņai. Varētu būt atsauces uz dokumentiem, kur tas ir izpētīts un izanalizēts.   **Sadaļā SAĪSINĀJUMI (11.09.2019.)**   * *AER - Atjaunojamie energoresursi* kā Eiropas Savienībā atšifrēt precīzāk *AER-E elektroenerģijas sektorā; AER-A&Dz apsildē un dzesēšanā; AER-T transportā*, kas dokumentos norādītu uz AER izmantošanu konkrēto enerģētikas sektoru patērētājiem. Ir pierādījies, ka līdz šim nav izdevies līdzsvaroti un izmaksu efektīvi saplānot uzdevumus enerģētikas sektoriem, valstī uzliekot AER plānu visiem patērētājiem kopumā. * Kādos gadījumos saīsnes ir dokumenta sākumā un kādos gadījumos tās paskaidro tekstā, piemēram, Title Transfer Facility (TTF) 27.lpp.? * *EPAPP2020 Energoefektivitātes politikas alternatīvo pasākumu plāns enerģijas galapatēriņa ietaupījuma mērķa 2014.–2020. gadam sasniegšanai* Ir noteikti jāpārvērtē tā trūkumi un riski, jo nav pieļaujams turpināt aplami, kas ir selektīvi vai sašaurināti skatīties uz valsts energoefektivitātes un AER mērķiem.   **IEVADS (11.09.2019.)**   * Labāk rakstīt: “*3. Izmaksu efektīvāko ne-emisiju tehnoloģiju izmantošanas veicināšana elektroenerģijas ražošanā;*” * Labāk rakstīt: “*4. Enerģijas pašražošanas un galapatēriņa veicināšana;*”, jo rakstīt “pašpatēriņa” ir aplami lielā netirgus (OI) ģenerācijas sakarā. “Pašpatēriņa veicināšana” samazina saimniecisko efektivitāti. * *“12. Sabiedrības informēšana, izglītošana un izpratnes veicināšana”* ir ļoti svarīgs pasākums, kas ir jāraksta kā viens no prioritārajiem rīcības virzieniem nevis kā pēdējais.   **1.NODAĻA “PĀRSKATS UN PLĀNA IZVEIDES PROCESS“ (11.09.2019.)**   * Diezgan neskaidri uzrakstīta sadaļa bez paskaidrojošām struktūrshēmām, tāpēc ierosinājumu nav.   **2.NODAĻA “PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA UN PROGNOZES” (04.10.2019.)**   * Svītrot: “1990. gadā 69 % no visiem Latvijas iedzīvotājiem ir pilsētu iedzīvotāj, tai skaitā Rīgā dzīvoja aptuveni trešdaļa – 910 tūkstoši Latvijas iedzīvotāju jeb puse no visiem pilsētu iedzīvotājiem.” un līdzīgus teikumus. Pagātnē neraksta “ir”, bet lieto pagātnes izteiksmes “dzīvoja” jeb “bija”. * Ir rakstīts: “Galvenais izaugsmes dzinējs ir ienākumi no eksporta un eksporta iespēju paplašināšanās, spēja iekļauties starptautiskās produktu ķēdēs ar augstākas pievienotās vērtības produkciju un vairāk radīt kvalitatīvu gala produkciju.” Kļūdaini pie valsts attīstības prognozēm nemaz nav pieminēta *energoresursu importa aizstāšana*, kas ir pilnīgi līdzvērtīga nodarbinātības, labklājības un eksporta apjomu veicināšanai. Tālāk tekstā tas apstiprinās (“Piecu gadu laikā energoresursu patēriņš transportā ir pieaudzis par 16,4%, 2018.gadā sasniedzot 53,9 PJ. Tas veido aptuveni trešo daļu no Latvijas energoresursu patēriņa, un gandrīz pilnībā balstās uz naftas produktu importu, jo elektroenerģijas un biodegvielas īpatsvars transportā ir salīdzinoši mazs.” … “Enerģijas galapatēriņā 2018.gadā dominē naftas produkti (importētie naftas produkti transporta patēriņā), …” u.c.) , bet nav atbilstošas rīcībpolitikas. * Ievadā pirmais prioritārais rīcības virziens ir: “1.Ēku energoefektivitātes uzlabošana”, bet 4.lpp. ieraksta nebūtisku, svītrojamu teikumu: “Latvijā netiek plānotas būtiskas sektorālās izmaiņas”. nozaru-; sektoru- * 7.lpp. rakstīts: “2018.gadā kopējais AER patēriņš Latvijā bija apmēram 77 PJ, un, salīdzinot ar 2005.gadu, tas ir pieaudzis par 25,6%.”. Kā šis lielums ir noteikts? Vai tie ir visi pārveidošanas sektorā un galapatēriņā izmantotie primārie energoresursi, ieskaitot siltumsūkņu piesaistīto siltumenerģiju no vides, kas ir AER? Vai AER enerģijas galapatēriņā ņem vērā AER zudumus (enerģijas), AER pašpatēriņu pārveidošanas sektorā? * 8.lpp. 5.attēls. No AER saražotās elektroenerģijas apjoms Latvijā 2006.-2018.g. (GWh) un6.attēls. No AER saražotās CSA un LSA siltumenerģijas apjoms Latvijā 2006.-2018.g. (TJ) Ir neprecīzi nosaukti attēli, jo tiek radīts arī fosilo kurināmā ražošana. * 9.lpp. 7.attēls. AER izmantojums transportā 2005.-2018.g. (TJ) Attēla nosaukums vai fakts par bioetanola un biodīzeļa izmantošanu Latvijā neatbilst patiesībai. Tad ir jāpaskaidro pēc kādiem pieņēmumiem šāds attēls ir izveidots. * 13.lpp. Kas tā par transporta sektora analīzi: “2018.gadā salīdzinot ar 2017.gadu vislielākais transporta enerģijas patēriņa pieaugums ir novērots iekšzemes kuģošanā – 42,2%, un starptautiskajā gaisa transportā – 9,5%, savukārt iekšzemes gaisa transportā un cauruļvadu transportā ir novērots transporta enerģijas patēriņa samazinājums.”? Ir apskatīts maznozīmīgs sezonas iekšzemes kuģošanas veids, bet nav pieminēts, piemēram, iespējamo iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu stāvoklis, nav novērtēts iekšzemes primāro resursu, kā arī degvielu pārvadājumu apjoms. * 16.lpp. 4.tabula. Latvijas elektroenerģijas imports un eksports 2016.-2017.g. (MWh) ir pilna ar kļūdām (aplamas procentu vērtības (importētā elektroenerģijas pieaugums viena gada laikā +27% bez paskaidrojumiem neko neraksturo, tāpat - no Latvijas pārvades tīkla eksportētā elektroenerģija 3,1%, jocīgs rādītājs 1516,5 % (iztrūkums) utt.) un tabula ir jāpārtaisa uz saprotamākām vērtībām vai vispār jāsvītro. Dokumenta sadaļā energoresursu imports ir pieminēts 35 reizes, t.sk. tikai septiņas reizes par naftas produktu un energoresursu importu, divas reizes nesaprotamā veidā par PVN dabasgāzes importam, bet galīgi nepamatoti, paviršā veidās it kā ir analizēts elektroenerģijas imports. * 12.lpp. neskaidri aprakstīts: “Galvenais iemesls degvielas patēriņa pieaugumam autotransportā bija pasažieru kilometru skaita pieaugums un pasažieru automašīnu skaita pieaugums 2014.-2018.gada periodā par apmēram 7% gadā.” * 19.lpp. Nevaru saprast teikumus: “Igaunijas – Latvijas starpsavienojuma augstākā fiksētā mēneša noslogotība bija 79,4% (septembris), bet laikā, kad Latvijā ir pietiekama vietējā ģenerācija un mazāks nepieciešamās elektroenerģijas importa apjoms no Igaunijas, starpsavienojuma noslogojums bija nokrities vidēji līdz 38,5% (decembrī) no pieejamās neto pārvades jaudas. Neto pārvades jauda 2018. gadā bija 6 689 093 MWh. Jēdzienu “noslogotība” parasti lieto 100% nominālā noslogojuma gadījumos. Un ko dokumentā dod šāda veida apraksti? * 20.lpp. Ko būtu jāsaprot izlasot sadaļu: “2.5.1.2. Starpsavienotāju paplašināšanas prasību izpilde”? Ir starpvalstu energosistēmu savienojumi. Var izbūvēt jaunus un rekonstruēt esošos. Var paplašināt elektrolīniju trases, koridorus. * 25.lpp. Nav paskaidrots, ko nozīmē “Austrumbaltijas reģions”. Kādas valstis tajā ietilpst? Vajag nosaukt konkrēti, lai var saprast. * 26.lpp. Ko priekš tāda vidēja termiņa/ilgtermiņa dokumenta *“Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam”* izsaka šāds teikums: “2017.gadā arī Latvijā ir novērots būtisks elektroenerģijas cenu kritums – 3,91 % apmērā līdz 34,68 EUR/MWh cenas atzīmei.”? Vai elektroenerģijas lietotājiem elektrība palika lētāka un kā 2018.gadā? * 26.lpp. svītrot priekš enerģētiķiem muļķīgo ~~22.attēlu. Elektroenerģijas izmaksas mājsaimniecībai ar 200 kWh patēriņu mēnesī.~~ Nevar būt nekāds normāls pamatojums kāpēc lietotājiem (40A) trīsfāzu pieslēgums ir par 60% dārgāks (!) nekā vienfāzes lietotājiem (40A). Vienfāzes pieslēgumi trīsfāzu sadales elektrotīklu slogo nevienmērīgi (fāzu nesimetrija), tādējādi izsaucot paaugstinātus zudumus un elektroapgādes efektivitātes krišanos. **Tas ir pilnīgi pretēji uzstādītajam mērķim: paaugstināt efektivitāti!** * 28.lpp. *“2017.gadā siltuma nodrošināšana mājoklī naudas trūkuma dēļ bija liegta 9,7% no …, bet 2018.gadā – 7,5% no ….”* Kas ir šo procentu bāze, mājokļi, maksātāji, kvadrātmetri? Vai starp tiem ir neapdzīvotie mājokļi? * 31.lpp. *“Degvielas iepirkuma cenu veido tādas komponentes kā naftas un degvielas cenas, valūtas kursu svārstības, ģeopolitiskā situācija, klimatiskā situācija, kvalitātes prasības, kā arī pieprasījums.”* Elektromobilitāte balstās uz elektroenerģijas patēriņu, daļēji aizvietojot naftas un citu degvielu pieprasījumu tirgū. Respektīvi būtu jāinformē iedzīvotāji, ka elektromobilitātes attīstība samazina ekspluatācijas izdevumus ne tikai paši sev, bet arī iekšdedzes dzinēju lietotājiem. * 32.lpp. *“Akcīzes nodokļa mērķis ir ierobežot to preču patēriņu, kas ir kaitīgas apkārtējai videi un cilvēku veselībai.”* Tad kādēļ dīzeļdegvielai akcīzes nodoklis ir zemāks par benzīna akcīzes nodokli? * 33.lpp. Kā enerģētikā tiek pamatota videi kaitīgās dīzeļdegvielas pastiprināta izmantošana, un zemāka akcīzes nodokļa likme nekā benzīnam (par 1000 l)?   **3.NODAĻA “NACIONĀLIE MĒRĶI UN MĒRĶRĀDĪTĀJI” (12.09.2019.)**   * 4.lpp. *4. tabula. Latvijas AER izmantošanas politikas mērķi un to rezultatīvie radītāji.* Elektroenerģijas sektorā atsevišķs mērķis ES tiesību aktos nav izvirzīts. Nav saprotams kāpēc uz 2030.gadu plānot AER īpatsvaru elektrībā (AER-E) >60%, bet divreiz lielākajā un atpalikušākajā transporta sektorā (AER-T) tikai 7%. Nav korekts virsraksts 3.1.2.2. Latvijas devums ES AER mērķa izpildē, jo Latvijas IKP uz vienu iedzīvotāju ir 70%[[1]](#footnote-1) no ES vidējā, bet Latvijas IK () 0,2% no Eiropas Savienības IK. * 5.lpp. *“Latvija plāno palielināt AER īpatsvaru transportā, ieviešot pienākumu degvielas piegādātājiem realizēt no AER iegūtu enerģiju, vienlaikus veicinot biometāna ražošanu un tā patēriņu sabiedriskajā transportā, kā arī turpinot attīstīt iespējas izmantot elektroenerģiju un ūdeņradi.”* Bet būtu jāraksta: “Papildu dzelzceļa elektrifikācijai, turpināt straujāku elektromobilitātes attīstību kā mobilitātes, energoefektivitātes un AER mērķu risinājumu. 2030.gadā Latvijā ne mazāk par 10% no transporta autoparka ir jābūt ar elektrisko piedziņu (bateriju un uzlādējamu hibrīdu elektroautomobiļi kopā)”.   “Elektroenerģiju un ūdeņradi“ nedrīkst dokumentā lietot kā vienlīdzīgus teikuma locekļus, kā līdzvērtīgus risinājumus, jo ūdeņradis ne tuvu nav un nebūs Latvijā tik pieejams kā elektroenerģija un elektroautomobiļi. Elektroenerģijas tehnoloģijas ir daudzkārt piemērotākas Latvijas ekonomikai, jo ir daudzkārt lētākas par ūdeņraža un mums trūkst savu energoresursu ūdeņraža ieguvei (dabasgāze, atomelektrostacijas, daudz vēja un saules avotu).   * 6.lpp. *5. tabula. Latvijas energoefektivitātes uzlabošanas politikas mērķi un to rezultatīvie radītāji* . Viskorektākais energoefektivitātes mērķis ir **primārās enerģijas patēriņš**, jo tas vislabāk raksturo reālo valsts energointensitāti, nodrošina vienu kopīgu energoefektivitātes vērtības mēru, ļauj korektāk salīdzināt energoefektivitātes pasākumus un tos pielietot enerģētiskos sektoros par zemākām izmaksām un ar lielāko ietekmi kopīgā valsts mērķa sasniegšanā. * 9.lpp. *“Šobrīd ir secināms, ka Latvijas enerģētiskā atkarība no importējamiem energoresursiem mazinās – no 55,9 % 2013. gadā līdz 44,1 % 2017. gadā. Līdz ar to ir uzskatāms, ka Latvija savu mērķi 2020.gadam un 2030.gadam izpilda esošo rīcībpolitiku un pasākumu īstenošanā. Līdz ar to Latvija kā enerģētiskās atkarības samazināšanas mērķi nosaka mērķi turpināt samazināt enerģētisko atkarību.”* Tā kā AER jeb vietējo energoresursu izmantošana visaugstāk ir elektroapgādes (54%) un siltumapgādes (54%) sektoros, tad transporta sektors (2,5%) bez valsts AER mērķu nepildīšanas nepilda arī importa samazināšanas plānu. To acīmredzot var labot transportu elektrificējot, jo tad vienlaicīgi var panākt gan AER, gan vietējo energoresursu izmantošanu. * Nav atšifrēts, kas ir “tbu”.   **4.NODAĻA “RĪCĪBPOLITIKAS UN PASĀKUMI”:**  1) Energoefektivitāte   * Sadaļa ļoti vispārīga, nav konkrētības. Vajag atsauci uz maldīgo apgalvojumu: “un, samazinot enerģijas patēriņu, paaugstina energoapgādes drošuma līmeni”. * Tas nav pieminēšanas vērts risinājums valsts līmenī: “Pēc 2018.gada elektroenerģijas pārdošanas datiem, shēmā kā atbildīgās puses ir iekļauti 14 elektroenerģijas mazumtirdzniecības komersanti, kuri savu enerģijas **ietaupījuma pienākuma apjomu galvenokārt izpilda ar informatīvajiem un izglītojošiem pasākumiem**, kā arī ar pasākumiem apgaismojuma energoefektivitātes uzlabošanā.” * Tas nav pieminēšanas vērts risinājums valsts līmenī: “Līdz 2017.gada beigām Latvijā ir noslēgtas tikai 2 brīvprātīgās vienošanās, jo, lai arī regulējums atļauj atbildīgajai ministrijai sniegt atbalstu energoauditiem un atsevišķiem energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem, kas tiek veikti saskaņā ar vienošanos, līdz šim finansējums no valsts budžeta vai valsts energoefektivitātes fonda nav bijis paredzēts. … Šobrīd “energoefektivitāte pirmajā vietā” princips nav ieviests Latvijas politikas plānošanas sistēmā un tas arī ļoti selektīvi tiek ņemts vērā investīciju plānošanā. Nozaru attīstības plānošana notiek nozaru nepieciešamības ietvaros un tāpēc bieži vien netiek izvērtētas iespējamās efektīvākās alternatīvas.” * Projektā šajā nodaļā pagaidām nav minēti nekādi konkrēti energoefektivitātes pasākumi un risinājumi enerģētikā sākot no augstas energoefektivitātes koģenerācijas elektrostaciju atbalsta līdz elektrotīklu infrastruktūras investīciju atdeves, elektriskās jaudas noslodzes veicināšanas un patērētāju energoefektīvu ierīču (apkurē/dzesēšanā siltumsūkņi, transportā ETL) izmantošanas veicināšanas. * Valsts izbūvētais elektroautomobiļu uzlādes tīkls (CSDD) ir maz noslogots (nesasniedz 1/3 no plānotā apjoma 2019.gadā) un elektroautomobiļi reizē ir gan energoefektīvas, gan AER-T risinājums. Valsts rīcībā ir ļoti spēcīgs atbalsta instruments nekavējošai situācijas uzlabošanai. Ir jāiesaldē maksa par uzlādi tajos ātrās uzlādes punktos, kur uzlādes laiks nepārsniedz, piemēram, 3 stundas diennaktī (zema infrastruktūras noslodze un nav rindu riska).   2) Nodokļu “zaļināšana” (11.09.2019.) nav komentāru  3) Sabiedrības informēšana, izglītošana (16.09.2019)   * Atkal žēlabainais tonis, teikuma uzbūve “Lai gan … , tomēr” *La minorā* un bla, bla. * *“Izglītošana par resursefektivitāti un ilgtspējīgu dzīvesveidu notiek jau sākot ar pirmsskolas izglītības iestādēm”.* Vai tiešām viss jau ir kārtībā?Kur ir plānotās aktivitātes pasākumi, to nepieciešamie apjomi, sasniegtie rezultāti? Daudzus gadus tiek runāts vēlamības izteiksmē, bet vajag konkrētus pasākumus un kontrolēt to izpildi. Ja tas netiks darīts, bet turpināsies tikai aktivitātes “domāšana” un “runāšana”, Latvija efektivitātes ziņā diemžēl var būtiski atpalikt un kļūt konkurētnespējīga.   4) Ēku energoefektivitāte (16.09.2019)   * Ir aprakstīts 2016. un 2017. gada fakts. ir 2019.gada beigas un ir iespējams savākties un aprakstīt vismaz ja ne 2019.gada 1.pusgadu, tad vismaz 2018. gada situāciju. * 1.lpp. “Latvijā vairāk nekā 70% no visa patērētā siltuma piegādā centralizēti” minētā procenta vērtība ir kļūdaina, jo 2018.gadā centralizēti piegādātā siltumenerģija galapatēriņam bija 30%. Nākamajā teikumā tas arī tiek minēts: “centralizētā siltumenerģija – 30,5%” * Vēlamā situācija 2030.gadā: “Ēku fondā vidējais siltumenerģijas patēriņš apkurei ir vismaz par 30% mazāks nekā 2020.gadā;” Nākotnē pareizāk šķiet rakstīt “būs” nevis “ir”. * 2.lpp. *“Galvenie izaicinājumi 1) novecojis ēku fonds arī īpaši zemu energoefektivitātes līmeni”* Kāpēc jākautrējas aprakstīt šī ēku fonda izcelsmi, to būvējot triecientempā pēc citiem mūsu klimatam neatbilstošiem standartiem. Tikai Latvijā, Lietuvā un Igaunijā šāds liela apjoma zemas energoefektivitātes ēku fonds tika radīts (mantojums), kas tagad prasa finansējumu, lai to savestu Latvijas klimatam atbilstošā kārtībā. Kāpēc nav informācijas, kādas efektivitātes ēkas ir uzbūvējuši Latvijas iedzīvotāji, piemēram, pēc 2000.gada bez un ar Struktūrfondu līdz finansējumu? * “2) mazattīstīta jauno dzīvojamo ēku fonda veidošana” Kāpēc jaunais dzīvojamo ēku fonds ir jāveido mazattīstīts? * Galvenie izaicinājumi jau daudzus gadus ir: *“Diemžēl sabiedrības interese iesaistīties energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumos un nodrošināt sava īpašuma siltināšanu vai komplekso renovāciju ir zema.”* Tagad jaunajos 2030.gada plānos atkal rakstīts tas pats! Kāpēc? * Par energoefektivitātes līdzekļiem atjauno Valmieras teātri[[2]](#footnote-2) (3,8 miljonu EUR). Ir labi, ka teātris iegūst finanses un būvē energoefektīvu ēku, bet vai tas ir korekts veids kā komunicēt ar sabiedrību, un subsidēt energoefektivitātes pasākumus. Ja summa ir tik liela, tad kāda būs šo investīciju energoefektivitātes pasākumos atdeve? * 4.lpp. “2) Enerģijas pašražošanas un ~~pašpatēriņa~~ veicināšana (4.rīcības virziens), jo uzlabojumi šajā virzienā ietekmē galapatērētāju finansiālos aspektus, primārās enerģijas un SEG novērtējumu ēkām.“ Tam būtu jānotiek tikai gadījumos, ja tas kopumā (CAPEX, OPEX) ir izmaksu efektīvi.   “4) Sabiedrības informēšana, izglītošana un izpratnes veicināšana (12.rīcības virziens).” Sabiedrības korektai informētībai, lai motivētu ir jābūt pirmajam rīcības virzienam.  5) Siltumapgāde un aukstumapgāde (11.09.2019.)   * Teksts daļēji atkārtojas (copy-paste) ar iepriekšējo nodaļu “Ēku energoefektivitātes uzlabošana“ (nepareizs 70%, utt.) * *“4) Enerģijas pašražošanas un ~~pašpatēriņa~~ veicināšana, lai efektivizētu individuālo siltumenerģijas ražošanu un veicinātu tajā izmantoto ne-emisiju tehnoloģiju izmantojumu;”* Nav izmantots korekts jēdziens “pašpatēriņa”, jo tas saistībā ar enerģijas ražošanu nav jāpalielina, bet efektivitātes paaugstināšanai ir jāminimizē. * *“5) Sabiedrības informēšana, izglītošana un izpratnes veicināšana (12. rīcības virziens).”* Šim punktam ir jābūt ar augstāku prioritāti, jo sabiedrība ir tā kas izvēlas efektīvākus vai ne tik efektīvus siltumapgādes/aukstumapgādes risinājumus.   8) Transports (11.09.2019.)   * *Saistītie rīcības virzieni 1) Ēku energoefektivitātes uzlabošana (1. rīcības virziens), jo ēku energoefektivitātes uzlabošanas nosacījumu īstenošanā ~~jaunbūvējamās~~ ēkās tiks izveidotas ETL uzlādes vietas;* Rīcības virziens neko prātīgu nerisinās, jo sasaiste ar jaunbūvējamo ēku izveidi ir aplama.Ir jābūt pasākumiem, lai iedzīvotāji, kuri vēlas nomainīt savu auto uz klimatam neitrālāku, to varētu viegli izdarīt. Piedāvāju izskaidrot problemātikas *(2018.gadā energoresursu patēriņš autotransportā veidoja 82,6% no kopējā transportā izmantoto energoresursu apjoma, utt.)* būtību un svītrot “jaunbūvējamās”. Kvalitatīvs enerģijas un klimata plāns pats nedrīkstētu saturēt tā īstenošanas un mērķu sasniegšanas šķēršļus.   9) Enerģētiskā drošība, iekšējais enerģijas tirgus (11.09.2019.)   * *“Latvijas elektroenerģijas tirgus ir pilnībā liberalizēts no 2015. gada 1. janvāra un mājsaimniecības, tāpat kā juridiskie lietotāji brīvi izvēlas tirgotāju, vienojoties par elektroenerģijas cenu.”* Nevajag vēlamo uzdot par esošo. Mājsaimniecības nevienojas ar tirgotājiem par elektroenerģijas cenu klasiskā tirgus izpratnē. 2/3 cenas regulē SPRK un 1/3 labākajā gadījumā veido tirgus cena (NordPool). Pat otrādi, vairāk pērkot tirgotāju preci (elektroenerģiju) cena pieaug, salīdzinājumā, ja preci pērk mazākā apjomā! Tas bremzē energoefektīvu ierīču (elektroautomobiļi, siltumsūkņi, pļaujmašīnu, apgaismojuma) izmantošanu mājsaimniecībās un valsts energoefektivitātes mērķu sasniegšanu. * *Ir rakstīts: “Patērētājs ir kontrolē pār savu enerģijas patēriņu un izmaksām pateicoties viedajiem skaitītājiem un tā saucamās pieprasījuma reakcijas attīstībai, kas nozīmē, ka patērētājs pielāgos savus elektroenerģijas patēriņu tirgus situācijai.*“ Varbūt var latviskāk uzrakstīt, piemēram*: “**Lietotāji interesējas un ir informēti par izmantojamām efektīvām tehnoloģijām, kontrolē savu patērēto energoresursu (elektroenerģijas) patēriņus. Lai maksimāli izmantotu tirgus priekšrocības, lietotāji izmanto aktuālākos energoapgādes risinājumus un tirgus produktus, un enerģijas uzskaitē un patēriņa vadībā - viedos skaitītājus.”*   10) Atkritumu un notekūdeņu apsaimniekošana   * Jāpapildina par elektroķīmisko akumulatoru utilizēšanu un perspektīvo izmantošanas palielināšanu elektrotransportā un elektrotīklos, gan piedziņas darbināšanai, gan AER enerģijas uzkrāšanai. Bez skaidrības par enerģijas akumulatoru pielietošanu un dzīves ciklu nav attīstāma ne elektrifikācija, ne arī AER apgūšana. Mainīgas jaudas AER (vējš un saules radiācija) avotu ģenerācijas laiki nereti nesakrīt ar slodzes pieprasījumu, un lai apgūtu AER potenciālu enerģija ir jāakumulē, piemēram, HAES ūdensrezervuāros, ETL akumulatoros.   12) F-gāzu izmantošana   * *“Saistītie rīcības virzieni 1) Ēku energoefektivitātes uzlabošana (1. rīcības virziens), jo veicot energoefektivitātes uzlabošanu ēkām samazinās nepieciešamība pēc kondicionieru nepieciešamības;”* Latvijā nemaz tik daudz to kondicionieru nav, un atļaušos prognozēt, ka F-gāzu lietojums nesamazināsies. Tās ēku klimata nodrošināšanā, apkurē un ventilācijā izmantos vēl plašāk.   13) Pētniecība, inovācijas un konkurētspēja   * Ieguvumi sabiedrībai un tautsaimniecībai “Inovatīvu risinājumu **pielietojums** energoefektivitātes paaugstināšanai visos tautsaimniecības sektoros ir ilgtspējīgs un izmaksu ziņā efektīvākais enerģētiskās drošības stiprināšanas veids.” Uzsverot tieši inovatīvu risinājumu pielietojuma būtisko lomu, jo inovatīvs risinājums bez pienācīga pielietojuma nesniedz pienācīgu atdevi.   **6.NODAĻA “INTEGRĒTĀ UZRAUDZĪBAS UN ZIŅOŠANAS SISTĒMA”**  nav komentāru  **7.NODAĻA “PLĀNA FINANSIĀLĀ IETEKME” (11.09.2019.)**   * Nav pat aptuvenas nepieciešamo investīciju aplēse un tā sadalījums pa finanšu avotiem. Iztrūkst pašu iedzīvotāju potenciālo ieguldījumu apjomu novērtējums energoefektīvu un AER tehnoloģiju iegādei. Liela daļa plānā minēto inovāciju, salīdzinājumā ar šobrīd izmantojamām tehnoloģijām, ir izmaksu efektīvi, rentabli un peļņu nesoši. Speciālo programmu valsts, pašvaldību un starptautisko fondu atbalsts ir ļoti nepieciešams, lai paātrinātu inovatīvu risinājumu izmantošanu, ņemot vērā iedzīvotāju paradigmu ietekmi uz inovāciju izmantošanu, kā arī pazemināto maksātspēju, ko izsauc maksājumi nereti par neefektīvu mājokļu izmantošanu, maksājumi par veco, aizejošo tehnoloģiju ekspluatāciju. Atbilstošs finansiālais atbalsts veicinātu nepieciešamo attīstību un inovatīvu (izmaksu efektīvu) risinājumu izmantošanu.   **8.NODAĻA “PLĀNA PĀRSKATS UN ATJAUNINĀŠANA”**   * *“Līdz ar to ir secināms, ka Plānā iekļauto rīcības virzienu īstenošanas pasākumu un īpaši tam noteiktā finansējuma apjoma un finansējuma avota pārskats būs nepieciešams periodā pēc 2021.gada.”* Mūsdienu dinamiskā ekonomiku sacensību laikā ir nepieļaujami legalizēt birokrātiskos šķēršļus, sabremzējot vai atliekot enerģētikas un klimata plānu pasākumu īstenošanu uz vēlāku laiku. Tā ir Latvijas ekonomikas vājināšana, un ir pazīmes, ka mūsu ekonomikas attīstība sāk atpalikt no Lietuvas un Igaunijas vairākos būtiskos rādītājos.   **“RĪCĪBAS VIRZIENI UN PASĀKUMI (16.09.2019.)**   * Enerģētikas un klimata plāna pasākumiem ir jābūt precīzāk definētiem, vairāk vērstiem uz uzdevumu izpildi, tuvināšanos mērķiem un to ietekmes regulāru rezultatīvo kontroli, maksimāli samazinot ilgstošo starpministriju saskaņošanas laiku un finansējuma aizkavēšanu. * Ideālā gadījumā Enerģētikas un klimata plāna rentablo, izmaksefektīvo utt. pasākumu finansēšanai ir jābūt iedzīvotājiem, valsts pārvaldei un komersantiem pieejamai pastāvīgi, negaidot uz programmu sagatavošanām un kampaņveida projektu uzsaukumiem. Ja projektos tiek īstenotas valstiski atbalstāmas aktivitātes, ir jāiesniedz nepieciešamie atbalstāmo aktivitāšu dokumenti un līdzfinansējumam ir jākļūst brīvi pieejamam.     Šāds mērķis (49,95 TWh) nav racionāls, ja netaisāmies tīši graut valsts ekonomiku.  Samazinājumu drīkst veidot ietaupījumi no visa veida energo-efektivitātes paaugstināšanas, visos enonomikas sektoros un īpaši transportā (piemēram, elektro-automobiļu izmantošana ir vismaz divreiz efektīvāka par iekšdedzes auto izmantošanu)  Nepieciešams norādīt, ka nevis enerģijas, bet **primāro energoresursu** ietaupījumus no energoefektivitātes paaugstināšanas. Tie ir konkrēti aprēķināmi izmērāmi, jo ir atrodami Valsts Energobilancēs.  1) Primārās enerģijas patēriņam neatbilstošs simbols un nepārdomāta infografika  **Kāda saistība iepriekš apskatītajam dokumentam ir ar *Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānu 2019.-2030 gadam* ?** Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM), sadarbībā ar citu nozaru ministrijām un pašvaldībām, izstrādājusi rīcības plānu dažādu gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanai, un uzsāk šī plāna sabiedrisko apspriešanu. <http://www.varam.gov.lv/lat/likumdosana/normativo_aktu_projekti/normativo_aktu_projekti_vides_aizsardzibas_joma/?doc=27258> | **1.** klimats plānā ir pieminēts, jo Plāns attiecas gan uz enerģētikas, gan klimata politikas ietvaros noteiktajiem mērķiem un to īstenošanas pasākumiem.  **2.** AER saīsinājums tiek lietots Plānā kā vēsturiski tiek lietots. AER elektroenerģijas, transporta vai siltumapgādes daļā tiek apskatīts atsevišķi, neizmantojot saīsinājumus.  EPAPP2020 tiek izvērtēt jau šobrīd, kā arī tiks iesniegts jauns plāns periodam pēc 2020.gada  **3.** mērķu sasniegšanai šobrīd netiek ierobežoti nosacījumi, ka veicinātas tiek tikai izmaksu efektīvākās tehnoloģijas, bet šie nosacījumi tiek vērtēti gan finansējuma piešķiršana, gan ievērojot “energoefektivitāte pirmajā vietā” principu.  Galapatēriņa veicināšana nav tas pats, kas pašpatēriņa veicināšana, jo pašražošana tiek skatīta kopā ar pašpatēriņu. Tas nozīmē, ka tiek veicināts tas, ka persona ir pašražotājs un pašpatērētājs vienlaicīgi.  Minētie rīcības virzieni nav kārtoti pēc to prioritātes vai nozīmīgumam, tie visi ir vienlīdz nozīmīgi. Tāpēc nav nozīmes rīcības virzienu numerācijai.  **5.** ņemts vērā. AER patēriņa dati ir CSP dati, kur siltumsūkņi sastāda tik nebūtisku daļu, ka tie kopējā statistikā neuzrādās. CSP tiek ņemti vērā visu energoresursu veidu zudumi, kā arī pašpatēriņš transformācijas sektorā (<https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/vide/vide__energetika__ikgad/ENG020.px/>)  5. un 6.attēlu nosaukumi precizēti  7.attēla datu avots ir CSP dati, kas ir Latvijas oficiālā statistika (<https://data1.csb.gov.lv/pxweb/lv/vide/vide__energetika__ikgad/ENG020.px/table/tableViewLayout1/>).  13.lpp Ne iekšzemes kuģošanas, ne starptautiskā gaisa transporta enerģijas patēriņa pieaugumi nav sezonāli, bet pieaug jau ilgākā laika periodā. Enerģijas patēriņš dzelzceļa transportā pieaudzis mazāk (informācija iekļauta).  16.lpp 4.tabula ir ņemta no AS “Augstsprieguma tīkls” tīmekļa vietnes, piemēram - <http://www.ast.lv/lv/electricity-market-review?year=2018&month=13>. EM nav pamata neuzticēties minētajai informācijai.  12.lpp. labots.  19.lpp. - nav ņemts vērā, nav saprotama problēma  20.lpp. – ņemts vērā  25.lpp. – ņemts vērā  26.lpp. – ņemts vērā  26.lpp. – attēls nav svītrots, bet ir sniegts attēla skaidrojums, kas skaidri vērsts uz efektivitātes paaugstināšanu  28.lpp informācija ir papildināta – procentuālais apjoms attiecas uz visām mājsaimniecībām.  31.lpp ir iekļauta informācija par pašreizējo enerģijas cenu sadalījumu, kur konkrētajā rindkopa ir runa par degvielu. Elektroenerģijas cenas ir apskatītas citā rindkopā.  32.lpp ir iekļaut informācija par akcīzes nodokļa pamatbūtību. Latvijā šīs likmes pagaidām netiek piemērotas pēc to emisiju vai piesārņojošo vielu intensitātes. Šo problēmu piedāvā risināt Plānā iekļautie pasākumi 12. rīcības virzienam.  **6.** ņemot vērā, šobrīd esošo AER īpatsvaru elektroenerģijā un nosacījumu, ka jaunie mērķi nedrīkst būt ambīcijās zemāki kā esošie mērķi, AER elektroenerģijā mērķi tika piedāvāts paaugstināt.  Transporta mērķis ir jāskata kontekstā ar transporta sektorā piemērojamiem nosacījumiem, kas izriet no Direktīvas 2018/2001, kur 7% ir obligātais mērķis, kas ir jāsasniedz, izmantojot modernās biodegvielas un elektroenerģiju un citas netradicionālās AER degvielas. Šobrīd spēkā esošais 10% mērķis tiek sasniegts, izmantojot 1.paaudzes biodegvielas un elektroenerģiju nelielā apjomā.  Jānorāda arī, ka periodam līdz 2020.gadam transportā izmantoto elektroenerģijas var iekļaut mērķu izpildē ar lielāku reizinātāju nekā tas būs periodā līdz 2030.gadam, līdz ar to, lai sasniegtu it kā zemāku mērķi, būs jānodrošina lielāks fiziskais elektroenerģijas īpatsvars transportā. Tāpat elektroenerģijas apjoms transportā, ko var ieskaitīt mērķa sasniegšanā, ir pilnībā atkarīgs no AER īpatsvara elektroenerģijā, piemēram, ja AER īpatsvars elektroenerģijā ir 50%, tad transporta mērķa sasniegšanā drīkst ieskaitīt tikai 50% no fiziskā elektroenerģijas patēriņa transportā.  Latvijas devums ES AER mērķa sasniegšanā ir korekts termins, kas tiek lietots arī Regulā 2018/1999, kur šo devumu Latvijai ir jāpiedāvā pašai, arī ņemot vērā EK rekomendācijas.  5.lpp – ņemts vērā.  5.tabula – saskaņā ar Regulu 2018/1999 primārās enerģijas patēriņš nav valsts mērķis, bet indikatīvais valsts devums kopējā AE mērķa sasniegšanā.  9.lpp – būtiska transporta elektrifikācija ir atkarīga no pieejamiem finanšu resursiem, kur šobrīd neviena ministrija neplāno atbalstu ETL iegādei, bet EM šādu līdzekļu nav.  *tbu* atšifrējums ir dots saīsinājumu nodaļā.  **7.**  1) energoefektivtāte  Apgalvojums ir pareizs, ja pareizi interpretē. Proti, samazinot patēriņu, mums samazinās elektroenerģijas pieprasījums un mums vieglāk ir pašiem vietēji saražot nepieciešamo elektroenerģijas daudzumu, samazinot nepieciešamību pēc importa no trešajām valstīm. Līdz ar to šī ķēdīte aizved pie tā, ka tas paaugstina energoapgādes drošumu.  Bet, protams, ka tas principā ir izstiepts apgalvojums un to var arī dzēst.  Šī informācija ir publiski pieejama. Tiek citēti teikumi sadaļā “Esošā situācija”, tāpēc norādām, ka tie nav piedāvātie risinājumi, kas ir iekļauti sadaļā “Galvenās rīcības un pasākumi”  Koģenerācijas, infrastruktūras u.c. pasākumi ir minēti citās sadaļās. Energoefektivitātes sadaļā ir iekļauti horizontāli energoefektivitātes pasākumi, kas ietekmē vairākus rīcības virzienus.  ETL jautājumi ir apskatīti transporta sadaļā.  3) Sabiedrības informēšana un izglītošana.  Pasākumi ir noteikti Plāna pasākumu tabulā  4) Ēku energoefektivitāte  Šobrīd šādu datu nav, jo šie dati tiek ņemti, tai skaitā, no pārskatiem, ko iesniedz Energoefektivitātes likuma ietvaros, kur termiņi bieži netiek ievēroti.  EM šādas informācijas nav (neapkopojam). Ja šāda info būtu akūti nepieciešama, iespējams, EM to varētu sagatavot, bet tas prasītu daudz darba. Kā arī vēršam uzmanību, ka attiecībā uz mājokļiem EM ir esošu ēku energoefektivitātes atjaunošanas programma, t.i., EM nav info par no uzbūvētām jaunām ēkām.  Datu neprecizitātes labotas  2.lpp – ņemts vērā.  Izaicinājumu sadaļā ir aprakstīta tā situācija, kas šobrīd Latvijā traucē īstenot noteiktus pasākumus vai sasniegt mērķus, un Plāns šos izaicinājumus risina, lai tādi vairs nebūtu.  8) Transports  Minētais pasākums ir noteikts Ēku energoefektivitātes direktīvas (direktīva 2010/31/ES – konsolidētā versija) 8.pantā  9) Enerģētiskā drošība, iekšējais enerģijas tirgus (11.09.2019.)  Redakcijas nedaudz precizētas  Nebūtu jājauc kopā elektroenerģijas pakalpojumu tarifi (sadale, pārvade, OIK), ko apstiprina SPRK, un pašas elektroenerģijas cena. Tirgotājs brīvi vienojas ar patērētāju par elektroenerģijas cenu. Tas, ka NordPool veido references vairumtirdzniecības cenu, nenozīmē, ka tirgotājam ir kādi ierobežojumi attiecībā uz savas cenas noteikšanu. Un tas ir tas, kas apzīmē brīvo tirgu – ir daudz tirgotāju (nevis viens), kas savā starpā konkurē ar savu piedāvāto elektroenerģijas cenas piedāvājumu.  Visi tirgotāji piemēro vienādus pakalpojumu tarifus (sadale, pārvade, OIK).  Līdz ar to Latvijā ir liberalizēts tirgus tieši tādā veidā, kā to saprot Eiropas Savienībā un atbilst visām ES normām.  10) šis pasākums iekļaujas atkritumu pārstrādes pasākumos. Konkrēti atkritumu pārstrādes pasākumi tiks noteikti Atkritumu apsaimniekošanas plānā periodam pēc 2021.gada  12) Latvijā f-gāzu izmantošanā radītais SEG emisiju apjoms palielinās par 10%-20% katru gadu, kur lielākā ietekme ir kondicionētāju un saldēšanas iekārtu arvien plašākam un intensīvākam lietojumam. 2017.gadā šīs emisijas pēc apjoma bija jau 50% no rūpniecības radītā SEG emisiju apjoma, un šis apjoms nekontrolēti palielinās.  13) ņemts vērā.  **8.** šī ietekme šobrīd tiek vērtēta  **9.** šī nodaļa nenosaka, ka ir kādā veidā paredzēts atlikt Plāna pasākumu tabulā noteikto pasākumu īstenošana. Ir noteikts, ka būs nepieciešams pārskatīt, un, iespējams, paplašināt pasākumu sarakstu, tajā iekļaujot citus pasākumus, vai būs nepieciešams pārskatīt pasākumu finansējuma apjoms vai avots.  **10.** NEKP saistība ar VARAM Gaisa piesārņojuma samazināšanas plānu tiks raksturota NEKP 5.sadaļā. NEKP tiek izstrādāts vienlaicīgi ar Gaisa piesārņojuma samazināšanas plānu sadarbībā ar VARAM un abos politikas plānošanas iekļauto pasākumu negatīvā ietekme ir minimizēta. |
| **37** |  |  |

**Sabiedrības viedoklis PĒC 2019.gada 20.OKTOBRA**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **38** | **Finanšu nozares asociācija**  esam apkopojuši tos ieteikumus, kas, mūsuprāt, svarīgi, lai nodrošinātu plāna sekmīgu ieviešanu.   1. Plāns piedāvā ieskatu par rīcības virzieniem un nepieciešamajiem rīcības virzieniem un atbalsta pasākumiem mērķa sasniegšanai. Tomēr dokumentā **nav iekļauta tirgus nepilnību analīze**; tā ļautu pamatot piedāvātos risinājumus, kā arī attaisnot nepieciešamos finanšu līdzekļus/cilvēkresursu. 2. Sagatavotajā dokumentā neredzam, bet, mūsuprāt, ir būtiska ciešāka **sasaiste starp plānā minētajām nozarēm un plānotajiem rīcības virzieniem**. 3. Kā tas tika atkārtoti apstiprināts arī ES Klimata rīcības plānā (2018. gada marts), valsts mērķu sasniegšanai ir **būtiski mobilizēt arī privātu finansējumu**. Šī apņemšanās netiek atspoguļota apspriestajā politikas plānošanas dokumentā. Tas ļautu pienācīgi plānot investīciju plūsmu gan privātā, gan publiskā sektora pusē, kā arī iespējamiem tā saņēmējiem. 4. Nepieciešams skaidrojums, kādi ir **plānotie pasākumi līdz 2023. gadam**? 5. **Spēja uzņemties jaunas saistības** ir būtisks priekšnoteikums sekmīgai finansējuma apgūšanai. Iepazīstoties dokumentu, negūstam pārliecību, ka šis aspekts ir un ir plānots to pietiekami apsvērt. Piemēram, izvērtējot valsts vai pašvaldību kapitālsabiedrību iespēju uzņemties jaunas saistības un apkalpot jau uzņemtās. 6. **Rezultatīvo rādītāju kvalitāte** ir būtiska dokumenta mērķtiecīgai ieviešanai un tā īstenošanas novērtējumam. Būtu svarīgi sasaistīt pasākumus un investīcijas, un novērtēt to ietekmi uz izmaiņām ne tikai enerģētikas, bet arī saistītos sektoros (piemēram, transports). **Aicinām sasaistīt šī dokumenta rezultātus ar citiem Latvijas, kā arī ES klimata politikas plānošanas dokumentiem un mērķiem** 2030. gadā Ar skatu uz  2050. 7. **Komunikācijas plāna nepieciešamība vai tā pamatelementi un sasniedzami mērķi būtu iestrādājama jau šajā dokumentā** (vai attiecīgi papildinot MK protokollēmumu). | 1. Detalizētas tirgus nepilnību analīzes tiek izstrādātas, gatavojot konkrētās atbalsta programmas. Šobrīd identificēti vispārēji nepieciešami atbalsta pasākumi.  3. šobrīd šādi detāli pasākumi nav izstrādāti. Plānā kā pasākums ir iekļauts nosacījums par ESKO tirgus attīstību  4. 4.pielikumā (pasākumu tabulā) ir norādīti pasākumu izpildes termiņi, tur arī var redzēt, ko ir plānots paveikt līdz 2023.gadam.  5. Spēja uzņemties jaunas saistības vērtējama atsevišķi dažādām grupām. Attiecībā uz atbalsta programmām, to parasti vērtē, izstrādājot tirgus nepilnību analīzi, un nosakot, kāds atbalsta veids ir vispiemērotākais sekmīgai finansējuma apgūšanai. |
| **39** | **A/S “Latvijas Gāze”**  Akciju sabiedrība “Latvijas Gāze” (turpmāk – Sabiedrība) nosūta viedokli par veicamajiem pasākumiem, kuri ir iekļaujami Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk – Plāns). Lūdzam papildināt “Rīcības virzieni un pasākumi” 5.rīcības virzienu:   1. 5.3.apakšpunktu “Veicināt mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanos publiskajos iepirkumos un sabiedriskajā transportā” ar darbības rezultātu:  * Veicināt publisko pakalpojumu jomā ar alternatīvām degvielām darbināmo transportlīdzekļu izmantošanu, sākot no 2022.gada; * Veicināt komercpārvadājumos ar taksometru un vieglo automobili izmantot transportlīdzekļus, kas darbināmi ar alternatīvām degvielām (priekšrocības elektrotransportlīdzekļu un dabasgāzes (CNG) transportam pasažieru pārvadātājiem (taksometriem)); * sākot no 2022.gada, noteikt priekšrocības elektrotransportlīdzekļu un dabasgāzes transportam pilsētās sabiedriskajam transportam un starppilsētu pārvadājumos; * sākot no 2022.gada, noteikt prasības valsts iestādēm un pašvaldībām pāriet uz videi draudzīgu un alternatīvajām degvielām darbināmu transportu.  1. 11.4.apakšpunktu “Nodokļu politikas pamatnostādņu ietvaros pārskatīt akcīzes nodokļa likmes un to piemērošanas nosacījumus degvielai” ar darbības rezultātu:  * Noteikt akcīzes nodokļa atvieglojums 50% apmērā dabasgāzei, ko izmanto kā degvielu transportā, sākot no 2021.gada.   No pašreizējā darbības rezultāta raksturojuma nav saprotams no kura gada tiek vērtēta iespēja samazināt akcīzes nodokli dabasgāzei transportā, kā arī kāds varētu būt atcelšanas termiņš.   1. 11.5.apakšpunktu “Nodokļu politikas pamatnostādņu ietvaros pārskatīt transportlīdzekļiem piemērojamo nodokļu nosacījumus” ar darbības rezultātu:  * PVN 100% atskaitīšana priekšnodoklī komersantiem ar CNG darbināmo automobiļu iegādē, ņemot vērā iegādāto ar CNG darbināmo automobiļu skaitu un nosakot ierobežojumus šādu ar CNG darbināmo automobiļu tālākai pārreģistrācijai; * piemērot uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa atvieglojumus komersantu īpašumā esošajiem ar CNG darbināmajiem automobiļiem.   Pašreizējā darbības rezultāta raksturojumā ir norāde tikai par viena veida ar alternatīvo degvielu darbināmu automobiļu izvērtējumu. Priekšlikums konsekventi ievērot Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvā 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu norādītos alternatīvās degvielas veidus, ne tikai ETL un *plug-in*. | **1.** Minētie pasākumi ir jau atbalstāmi 5.3.apakšpunktā minētajā darbībā, kā arī 5.2.apakšpunktā  **2.** Visi nodokļu jautājumi ir risināmi nodokļu politikas pamatnostādņu ietvaros, kuru izstrādē tiek noteiktas konkrētas likmes, termiņi un nosacījumi nodokļu piemērošanai.  NEKP tiek iezīmēti virzieni nodokļu politikas attīstībai, kas ir jāņem vērā nodokļu politikas pamatnostādņu izstrādē.  Piedāvātie darbības rezultāti šobrīd tiek piedāvāti tikai ne-emisiju transportlīdzekļiem vai īpaši mazu emisiju radošiem transportlīdzekļiem, lai vēl aktīvāk veicinātu šādu transportlīdzekļu iegādi, ņemot vērā to cenu, kas var būt būtiski lielāka nekā fosilās degvielas transportlīdzeklis.  Ņemot vērā nepieciešamību veikt straujas pārmaiņas transporta sektorā un nodrošināt būtisku SEG emisiju samazinājumu tajā, tiek īpaši veicināti tieši ETL vai biometāna transportlīdzekļu izmantošana nevis citu transportlīdzekļu izmantošana, kas tomēr rada SEG emisijas. |
| **40** | **AS “Sadales tīkls”**  ST ir izskatījusi un izvērtējusi minēto plānu un vēlas paust savu viedokli par atsevišķiem jautājumiem.  Atbilstoši Eiropas Savienības ilgtermiņa mērķim līdz 2050.gadam īstenot pilnīgu dekarbonizāciju jeb pāreju uz ne-emisiju tehnoloģiju izmantošanu, AS “Sadales tīkls” ieskatā Klimata plānā būtu jāakcentē un jāveicina visaugstākās energoefektivitātes pasākumu un zemāko emisiju tehnoloģiju ieviešana, lai nodrošinātu pēc iespējas straujāku virzību uz mērķu sasniegšanu. Rosinām Klimata plānā iekļaut principu, ka publiskā līdzfinansējuma apmērs energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un AER tehnoloģiju ieviešanai tiek diferencēts atkarībā no energoefektivitātes pasākumu rezultātā sasniegtā ietaupījuma un emisiju samazinājuma apmēra. Rīcības virziena “Ēku energoefektivitātes uzlabošana” 1.4. punktā ir paredzēta energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu līdzfinansēšanas diferencēšana – aicinām precizēt, ka vismaz viens no diferencēšanas kritērijiem ir sasniegtais energoefektivitātes ietaupījums un emisiju procentuālais samazinājums. Princips būtu attiecināms uz visiem attiecīgā rīcības virziena punktiem.  Ņemot vērā Eiropas valstu pieredzi un arvien pieaugošo enerģijas pašražošanas tendenci, ir nepieciešams pārskatīt energoapgādes sistēmu paplašināšanas principus. Klimata plānā ietvertais rīcības virziens “Enerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšana” paredz vairākus pasākumus, lai veicinātu elektroenerģijas un siltumenerģijas ražošanu pašpatēriņa vajadzībām, izmantojot atjaunojamos energoresursus. Attiecīgi sagaidāms, ka attīstot enerģijas pašražošanu un veicot energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus, pakāpeniski samazināsies pa energoapgādes komersantu inženiertīkliem kopējais piegādātais enerģijas apjoms, īpatnējās inženiertīklu uzturēšanas izmaksas attiecībā pret sadalīto enerģijas apjomu arvien palielināsies. Vienlaicīga visu energoapgādes veidu inženiertīklu paplašināšana un nodrošināšana jaunās attīstības teritorijās ilgtermiņa skatījumā visdrīzāk ir nepamatota. Dānijas, kas ir viena no Eiropas energoefektīvākajām valstīm, pieredze ( https://ens.dk/sites/ens.dk/files/contents/material/file/regulation\_and\_planning\_of\_district\_heating\_in\_denmark.pdf ) rāda, ka pašvaldību līmenī tiek noteikts un ar energoapgādes komersantiem saskaņots siltumapgādes plāns (“zonējums”), nosakot teritorijas, kuras tiek nodrošinātas ar centralizēto siltumapgādes tīklu un kuras teritorijas ar dabasgāzes tīklu. Tādējādi lietotājam vienlaicīgi nav pieejami vairāk kā divu veidu energoapgādes inženiertīklu pieslēgumi (elektrība + gāze vai siltums), bet tiek novērsta “pārinvestēšana” energoapgādes tīklu attīstībā. AS “Sadales tīkls” rosina Klimata plānā paredzēt papildus pasākumu virzienam “Enerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšana”: īstenot normatīvā regulējuma izstrādi, kas paredzētu ierobežojumus attiecībā uz paralēli pieslēdzamo energoapgādes sistēmu skaitu objektam attiecīgā teritorijā. Līdzīgus nosacījumus paredz arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001 (2018.gada 11.decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu 24.pants, ļaujot atslēgties lietotājiem no neefektīvas sistēmas, nolūkā pašiem ražot siltumu vai aukstumu no atjaunojamiem energoresursiem, kā arī veikt regulāru sistēmas izvērtējumu.  AS “Sadales tīkls” rosina Klimata plāna virzienā pārskatīt vai dzēst rīcības virziena “Enerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšana” pasākumu 4.2. “Izstrādāt tiesisko regulējumu elektroenerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšanai”, jo sadales sistēmas operatora ieskatā pašražotāju darbības veicināšanai jānotiek balstoties uz tirgus principiem. NETO norēķinu sistēmas paplašināšana neveicina elektroenerģijas mazumtirdzniecības tirgus attīstību, neveicina lietotāju iesaisti pieprasījumreakcijas pakalpojumu sniegšanā un aktīvu iesaisti energosistēmas stabilas darbības nodrošināšanā. | Ņemts vērā. 1.1., 1.2., 1.3., 1.4.pasākums precizēts  Ņemts vērā. Pasākums iekļauts kā 2.5.pasākums |
| **41** | **AS “Latvenergo”**  Saistībā ar [Nacionālais enerģētikas un klimata plānu 2021.- 2030. gadam](https://www.em.gov.lv/files/attachments/EM-KLIMATA%20PLANS-28-02.pdf) (NEKP 2030).  EM mājas lapā <https://www.em.gov.lv/lv/nozares_politika/nacionalais_energetikas_un_klimata_plans/> vēl nav pieejamas dažas sadaļas.   Vai ir veikta "plānā" nosprausto mērķu sasniegšanas  iespēju, variantu analīze (siltums, transports, elektrība)?,    kuros segmentos, cik, kā, konkurētspējīgi, investīciju un energo efektīvi, sabiedrībai, uzņēmējiem "ļabklājīgi",  ...  Cik pamatots un sabiedrības, uzņēmumu, valsts interesēs varētu būt pamatots kopējais mērķis AER īpatsvaram, ko iesniedzam "Briselē",  lai nenonāktu situācijās, kādās esam nonākuši pašlaik ar šo valstij uzņemto saistību izpildi?  cid:_1_0E04C0540E076EA800281905C2258496    Kad varētu saņemt šīs zemāk uzrādītās plāna sadaļu projektus izvērtēšanai, priekšlikumu iesniegšanai:  6) Elektroenerģija (ražošana)  7) Pašražošana & pašpatēriņš  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_   cid:_1_0DC84A740DC8428800281905C2258496 | Analīze ir veikta.  Ir izvērtēts, ka minētais AER īpatsvara enerģijas galapatēriņā – 50%, ir sasniedzams mērķis, ja tiek īstenotas Plānā iekļautās papildu rīcībpolitikas un pasākumi. Minēto mērķi arī Latvijai stingri rekomendē Eiropas Komisija, lai visas Eiropa Savienības dalībvalstis sasniegtu kopējo Eiropa Savienības AER īpatsvara mērķi.  Tāpat minētais mērķis ir sasniedzams vairākos veidos, tai skaitā ne tikai kāpinot atjaunojamo energoresursu izmantošanu elektroenerģijas ražošanā, bet arī centralizētajā siltumapgādē, citā siltumenerģijas ražošanā, un jo īpaši transportā. |
| **42** | **Privātpersona 3 (2019)**  Ņemot vērā apstākļus, ka pašlaik tiek pārskatīta turpmākā valsts nodokļu politika enerģētikas jomā vēlos vērst uzmanību uz samazināto akcīzes nodokļa likmi dīzeļdegvielai.  Līdz šim, marķēto degvielu atļauts ir iegādāties tikai lauksaimniecības produktu ražotājiem, meža un purva zemes apstrādātājiem, kuri nodarbojas ar dzērveņu un melleņu audzēšanu pamatojoties uz to, ka šī tehnika neizmanto koplietošanas autoceļus.  Tāpat kā lauksaimniecības tehnika arī meža mašīnas, kuras tiek izmantotas meža izstrādē – harvesteri un forvarderi neizmanto koplietošanas autoceļus, taču mežizstrādātājiem nav pieejama dīzeļdegviela ar samazinātu akcīzes nodokli.  Salīdzinājumā ar lauksaimniecības produktu ražotājiem mežsaimniekiem ražas aprites cikls ir ļoti garš, nav pieejams nekāds valsts atbalsts un platību maksājumi, tāpat visos meža apsaimniekošanas posmos tiek izmantota tehnika, kura darbojas ar dīzeļdegvielu, diemžēl, salīdzinot ar autotransportu nav pieejamas alternatīvas meža mašīnām, kuras varētu darboties ar cita veida enerģiju.  Ņemot vērā paredzēto pirmreizējo transportlīdzekļu reģistrācijas nodokli, kuru ietekmēs CO2 emisijas, motora tilpums un pilnā masa meža mašīnām būtu piemērojami izņēmumi vai nodokļa atlaides, jo šāda nodokļa ieviešana tikai vēl vairāk kavētu jaunas meža tehnikas ienākšanu Latvijā, kas dotu pilnīgi pretēju efektu uz CO2 emisiju samazināšanu.  Nacionālā enerģētikas un klimata plānā paredzētā politika ļoti nelabvēlīgi ietekmēs visu meža nozari, it īpaši uzņēmumus, kuru pamatnodarbošanās ir mežizstrāde, jo izdevumi par degvielu sastāda lielu daļu no uzņēmumu izdevumiem. Vēlos pieminēt, ka meža nozare sastāda 5,2% no IKP, kā arī meža nozarē tiek nodarbināti 40 – 50 tūkstoši Latvijas iedzīvotāju.  Ņemot vērā visus augstākminētos iemeslus gribu ierosināt piešķirt akcīzes nodokļa atlaidi meža mašīnām un atcelt pirmreizējo transportlīdzekļu nodokli meža mašīnām pretējā gadījumā, uzliekot vēl lielāku nodokļu slogu mežizstrādes uzņēmumiem un nozarei kopumā tiks panākts drīzāk negatīvs efekts. | Plānā tiek piedāvāts izvērtēt iespēju ieviest pirmreizējo transportlīdzekļu reģistrācijas nodokli, kas attiektos tikai uz vieglajiem transportlīdzekļiem, līdz ar to neietekmēs ne lauksaimniecības, ne mežsaimniecības tehniku un neietekmēs arī kravas transportlīdzekļu reģistrāciju.  Šobrīd netiek piedāvāts paplašināt to aptvērumu, kam ir noteiktas akcīzes nodokļa samazinātās likmes, ņemot vērā nosacījumus, ka ir nepieciešams Plānā iekļaut nosacījumus, kā Latvijā tiks izbeigtas fosilās enerģijas subsīdijas, kur nodokļu atlaides var tikt uzskatītas par enerģijas subsīdijām. |
| **43** | **Privātpersona 4 (2019)**  Priekšlikumi:  **Rīcības virziens Energoefektivitātes uzlabošana un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana siltumapgādē un aukstumapgādē, un rūpniecībā.**  1. Noteikt aizliegumu dzīvojamo māju (gan privātmāju, gan daudzdz.māju) jaunbūvēm un dzīv.māju rehabilitācijas projektiem pieslēgšanai gāzes tīklam. Šis pasākums veicinās siltumsūkņu/citu CO2-neitrālo apkures sistēmu vai centrālās siltumapgādes izmantošanu gāzes vietā. Kā referenci var izmantot Lielbritāniju, kur šāds aizliegums stājas spēkā 2025. gadā.  2. Noteikt pakāpenisku maks. CO2 izmešu līmeni uz patērētājam piegādātu MWh centrālām siltumapgādes sistēmām. Tas paātrinās pāreju no dabasgāzes uz siltumsūkņiem, šķeldu un saules kolektoriem, kā referenci var izmantot AS Salaspils Siltums pieredzi saules kolektoru izmantošanā centrālās siltumapgādes sistēmās.  3. Izveidot valsts/ES fondu atbalstītu pilotprojektu siltumsūkņu izmantošanai centr.siltumapgādes sistēmās.  4. Izveidot caurspīdīgu un nebirokrātisku atbalsta mehānismu siltumsūkņu un saules kolektoru ieviešanai dzīvojamu māju apkures sistēmās.  **Rīcības virziens Energoefektivitātes uzlabošana, alternatīvo degvielu un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana transportā**  5. Noteikt kā prioritāti modernu pilsētas/piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sistēmu izveidošanu Rīgā un Pierīgas reģionā. Izstrādāt likumdošanu, kas ļaus izveidot šādu sistēmu un kas piespiedīs Satiksmes Ministriju un AS Rīgas Satiksme piedalīties tajā, nosakot kopējos pārvadājumu tarifus, pārsēšanas mezglus un citas vajadzīgus noteikumus. Mērķim jābūt vienotai biļetei, ko pasažieris var izmantot gan vilcienā, gan Rīgas sabiedriskajā transportā. Izbūvēt un modernizēt transporta infrastruktūru ērtai dzelzceļa izmantošanai un pārsēšanai uz citiem transporta veidiem. Izpētīt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu potenciālu Rīgā un Pierīgā un attiecīgi izbūvēt dzelzceļa pieturas punktus. Kā referenci var izmantot daudzu Eiropas pilsētu pieredzi (Berlīne, Stokholma, Oslo utt.). Šis pasākums būtiski palielinās Rīgas/Pierīgas reģiona sab.transporta pasažieru skaitu un veicinās pārsēšanos no priv. autotransporta.  6. Izstrādāt valsts pasākumu programmu elektromobilitātes veicināšanai.   * Likumiski noteikt elektroauto parastās/lēnās uzlādes punktu esamību un skaitu daudzdzīvokļu māju pagalmos un apkārtnē. (Uzlādei ir jābūt tur kur cilvēki dzīvo - auto lādējas pa nakti) * Likumiski noteikt elektroauto parastās/lēnās uzlādes punktu izbūvi un skaitu jaunajos dzīvojamo māju projektos vai dzīv.māju rehabilitācijas projektos (piem. iekļaut šādas normas būvniecības normās utt.). * Noteikt 0% PVN likmi elektroauto iegādei un importam, gan jauniem, gan lietotiem elektroauto. (Kā piemērs: šodien importējot elektroauto no Norvēģijas ir jāmaksā PVN). Noteikt 0% PVN likmi elektroauto akumulatoru iegādei un importam. * Atbrīvot elektroauto no CSDD reģistrācijas maksājuma un dabas resursu nodokļa. | 1. Plānā ir iekļauti pasākumi veikt izvērtējumu attiecībā uz izmaksu efektīvākām siltumapgādes sistēmām – ja tiek būvētas jaunas ēkas vai tiek veikta būtiska renovācija, tad ir nepieciešams izvērtēt, vai šīs ēkas primāri būtu iespējams pieslēgt CSA, tad izvērtēt, vai ir iespējams uzstādīt ne-emisiju tehnoloģijas un tad – vai ēkās ir iespējams uzstādīt AER tehnoloģijas.  Plānā nav iekļauti kādi aizliegumi, bet 2.2.pasākumā ir iekļautas šādas darbības:   * veikti pētījumi vai apsekojumi, lai:   + prioritāri lielajās pilsētās konstatētu tās valsts un pašvaldību ēku, kā arī daudzīvokļu dzīvojamo ēkas, kurās ir individuālās apkures iekārtas, lai gan ēku ir tehniski un juridiski iespējams un ekonomiski pamatoti pieslēgt CSA   + izvērtētu iespēju šādu ēku vai to daļu īpašniekiem (juridiska persona, piemēram, valsts vai pašvaldības iestāde, dzīvokļu īpašnieku biedrība, apsaimniekotājs) piemērot paaugstinātu NĪN likmi vai šos īpašniekus noteikt kā CO2 DRN maksātājus   + izstrādātu vadlīnijas pieslēguma pie CSA ekonomiskajam pamatojumam;   Izvērtētu iespēju pašvaldību saistošajos noteikumos noteikt tīra gaisa teritorijas, kurās apkure ir jānodrošina, izmantojot ne-emisiju tehnoloģijas vai ir jāpieslēdzas CSA  2. jau šobrīd šādi maksimālie apjomi tiek noteikti tām CSA siltumenerģijas ražošanas iekārtām, kuras ir iekļautas ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā un/vai kurām ir izsniegtas atļaujas A vai B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai.  Ir iekļauts 2.3.pasākumā.  3. Plānā šādu pasākumu tiek piedāvāts sākumā īstenot lokālajā siltumapgādes sistēmā – 2.3.pasākums.  4. ir risināts1.4., 1.5. un 2.3.pasākumā.  5. risināts 5.5.pasākumā un 5.7.pasākumā.  6. risināts 5.1.pasākumā, kā arī tiks īstenots direktīvas 2018/844[[3]](#footnote-3):  *“8. pants*  **Ēkas inženiertehniskās sistēmas, elektromobilitāte un viedgatavības indikators**  1.   Lai varētu uzlabot ēkas inženiertehniskās sistēmas enerģijas izmantošanu, dalībvalstis nosaka sistēmas prasības attiecībā uz vispārējo energoefektivitāti, pareizu uzstādīšanu un pienācīgiem izmēriem, regulējumu un kontroli esošajās ēkās ierīkotajām inženiertehniskajām sistēmām. Dalībvalstis var arī piemērot šīs sistēmas prasības jaunām ēkām.  Sistēmas prasības nosaka jaunām, nomainītām un modernizētām ēku inženiertehniskajām sistēmām, un tās piemēro, ciktāl tas ir tehniski, ekonomiski un funkcionāli iespējams.  Dalībvalstis prasa, lai jaunas ēkas, ja tas ir tehniski un ekonomiski iespējams, tiktu aprīkotas ar pašregulējošām ierīcēm temperatūras atsevišķai regulēšanai katrā istabā vai, ja tas ir pamatoti, noteiktā apsildītā ēkas daļas zonā. Esošajās ēkās šādas pašregulējošas ierīces prasa ierīkot tad, kad tiek nomainīti siltumģeneratori, ja tas ir tehniski un ekonomiski iespējams.  2.   Attiecībā uz jaunām nedzīvojamām ēkām un nedzīvojamām ēkām, kurās veic nozīmīgu atjaunošanu, ar vairāk nekā desmit stāvvietām, dalībvalstis nodrošina, ka tiek ierīkots vismaz viens uzlādes punkts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES[(\*3)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32018L0844#ntr*3-L_2018156LV.01007501-E0014) nozīmē un kabeļkanālu infrastruktūra, t. i., elektrības kabeļiem paredzēti kanāli, vismaz katrai piektajai stāvvietai, lai vēlākā stadijā būtu iespējams ierīkot elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktus, ja:   |  |  | | --- | --- | | a) | automašīnu stāvvietas atrodas ēkas iekšienē un – nozīmīgas atjaunošanas gadījumā – atjaunošanas pasākumi ietver automašīnu stāvvietas vai ēkas elektroinfrastruktūru; vai |  |  |  | | --- | --- | | b) | automašīnu stāvvietas atrodas fiziski blakus ēkai un – nozīmīgas atjaunošanas gadījumā – atjaunošanas pasākumi ietver automašīnu stāvvietas vai automašīnu stāvvietu elektroinfrastruktūru. |   3.   Līdz 2025. gada 1. janvārim dalībvalstis nosaka prasības par uzlādes punktu minimālo skaitu, kas jāierīko visās nedzīvojamās ēkās, kurās ir vairāk nekā divdesmit stāvvietu.  4.   Dalībvalstis var nolemt 2. un 3. punktā minētās prasības nenoteikt vai nepiemērot ēkām, kas ir mazo un vidējo uzņēmumu, kā definēts Komisijas Ieteikuma 2003/361/EK[(\*4)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32018L0844#ntr*4-L_2018156LV.01007501-E0015) pielikuma I sadaļā, īpašumā un lietošanā.  5.   Attiecībā uz jaunām dzīvojamām ēkām un dzīvojamām ēkām, kurās veic nozīmīgu atjaunošanu, ar vairāk nekā desmit stāvvietām, dalībvalstis nodrošina, ka katrai stāvvietai tiek ierīkota kabeļkanālu infrastruktūra, t. i., elektrības kabeļiem paredzēti kanāli, lai vēlākā stadijā būtu iespējams ierīkot elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktus, ja:   |  |  | | --- | --- | | a) | automašīnu stāvvietas atrodas ēkas iekšienē un – nozīmīgas atjaunošanas gadījumā – atjaunošanas pasākumi ietver automašīnu stāvvietas vai ēkas elektroinfrastruktūru; vai |  |  |  | | --- | --- | | b) | automašīnu stāvvietas atrodas fiziski blakus ēkai un – nozīmīgas atjaunošanas gadījumā – atjaunošanas pasākumi ietver automašīnu stāvvietas vai automašīnu stāvvietu elektroinfrastruktūru. |   6.   Dalībvalstis var nolemt nepiemērot 2., 3. un 5. punktu konkrētām ēku kategorijām, ja:   |  |  | | --- | --- | | a) | attiecībā uz 2. un 5. punktu – būvatļaujas pieteikumi vai līdzvērtīgi pieteikumi ir iesniegti līdz 2021. gada 10. martam; |  |  |  | | --- | --- | | b) | vajadzīgā kabeļkanālu infrastruktūra būtu atkarīga no izolētām mikrosistēmām vai ēkas atrodas tālākajos reģionos LESD 349. panta nozīmē, ja tā rezultātā rastos būtiskas problēmas vietējās energosistēmas darbībai un tiktu apdraudēta vietējā tīkla stabilitāte; |  |  |  | | --- | --- | | c) | uzlādes punktu un kabeļkanālu ierīkošanas izmaksas pārsniedz 7 % no ēkas nozīmīgās atjaunošanas kopējām izmaksām; |  |  |  | | --- | --- | | d) | uz publisku ēku jau attiecas līdzīgas prasības saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES transponēšanu. |   7.   Dalībvalstis paredz pasākumus nolūkā vienkāršot uzlādes punktu ierīkošanu jaunās un esošās dzīvojamās un nedzīvojamās ēkās un novērst iespējamus regulatīvos šķēršļus, ieskaitot atļauju izdošanas un apstiprināšanas procedūras, neskarot dalībvalstu tiesību aktus īpašuma un īres jomā.  8.   Dalībvalstis apsver to, vai attiecībā uz ēkām, nemotorizēto un zaļo mobilitāti un pilsētplānošanu ir vajadzīga saskaņota politika.  9.   Dalībvalstis nodrošina, ka tad, ja tiek uzstādīta, nomainīta vai modernizēta ēkas inženiertehniskā sistēma, tiek novērtēta mainītās daļas un, ja vajadzīgs, visas mainītās sistēmas kopējā energoefektivitāte. Rezultātus dokumentē un dara zināmus ēkas īpašniekam, lai tie arī turpmāk būtu pieejami un tos var izmantot, lai verificētu atbilstību minimālajām prasībām, kas noteiktas, ievērojot šā panta 1. punktu, un lai izdotu energoefektivitātes sertifikātus. Neskarot 12. pantu, dalībvalstis nolemj, vai prasīt jauna energoefektivitātes sertifikāta izdošanu.”  Plānā netiek piedāvāts piemērot samazināto PVN likmi vai to vispār atcelt ETL iegādei, ņemot vērā FM iebildumus, ka to nepieļauj ES līmeņa PVN regulējums bet tiek piedāvāts izstrādāt un piedāvāt finanšu atbalsta mehānismus ETL iegādei |
| **44** | **AS “Latvenergo”**  Turpinot iepazīties ar Ekonomikas ministrijas piedāvāto redakciju Nacionālajam enerģētikas un klimata plānam 2021.-2030.gadam (turpmāk – NEKP), AS "Latvenergo" (turpmāk – Latvenergo) nosūta papildinājumu savai 2019.gada 7.oktobra vēstulei Nr. 01VD00-11/3035 "Par Nacionālā enerģētikas un klimata plāna izstrādi", sniedzot priekšlikumus NEKP sadaļai par Elektroenerģijas ražošanu un ar to saistītajiem plānotajiem pasākumiem.  Šobrīd Eiropas Kopienas līmenī ir noteikti skaidri mērķi enerģētikas un klimata jomās 2030.gadam. Tai pat laikā jau tiek iezīmēts arī kopējais Eiropas redzējums par klimatam neitrālu ekonomiku 2050.gadā, kas prasīs vēl lielāku katras dalībvalsts apņemšanos sniegt ieguldījumu kopējo mērķu sasniegšanā, nekā tas ir bijis līdz šim.  Par nozīmīgu instrumentu dekarbonizācijas mērķu sasniegšanai nākamajās desmitgadēs tiek izvirzīta elektrifikācija, jo elektrība ir ērts enerģijas veids, ar ko efektīvi pārnest dekarbonizāciju uz citām tautsaimniecības nozarēm, piemēram, transportu, ēku siltumapgādi, rūpniecību. Taču tam nepieciešama daudz lielāka ambīcija elektrības ražošanā no atjaunojamiem energoresursiem (turpmāk – AER). Turklāt, lai radītu vismazāko ietekmi uz valsts tautsaimniecību un sabiedrības labklājību, t.sk. uzņēmumiem un mājsaimniecībām, ir jāfokusējas uz tādiem AER avotiem un elektrības ražošanas veidiem, kas jau visai drīz nodrošinātu elektrības ražošanu par cenām, kas tuvas tirgus cenām. Latvenergo jau kopš pagājušā gadsimta deviņdesmitajiem gadiem ir uzkrājusi gan teorētisku, gan praktisku pieredzi enerģijas ģenerācijas projektu attīstīšanā, kas liecina, ka šāda veida tehnoloģijas ir vēja elektrostacijas (turpmāk – VES).  Taču vienlaikus mūsu gūtā pieredze arī liecina, ka praksē VES attīstīšanai sauszemē ir daudz administratīvu šķēršļu un iespējams nesamērīgi augstas prasības vides aizsardzības un dažādu citu aprobežojumu jomā, kas turklāt ar katru gadu ir pieaugušas. Mūsu uzkrātā informācija liek secināt, ka panākt visus saskaņojumus un atļaujas sauszemes VES attīstībai ar jau nozīmīgu jaudu un mēroga efektu, kas dotu būtisku pienesumu no AER saražotās elektrības apjoma kāpumam, ir ļoti sarežģīti. Uzskatāms piemērs, kas raksturo, mūsuprāt, pārmērīgās administratīvas barjeras VES attīstīšanai sauszemē, ir Latvenergo virzīta nelielas jaudas VES projekta ieilgušais ietekmes uz vidi novērtējuma process, kura izklāstu informatīvos nolūkos ar 2019.gada 4.oktobra vēstuli Nr. 01VD00-11/3017 nosūtījām Ekonomikas ministram un Ekonomikas ministrijas Valsts sekretāram (skat. 1.pielikumu).  Tādēļ Latvenergo secina, ka, lai nozīmīgi kāpinātu no AER ražotas elektrības apjomus, iespējams, jāfokusējas uz citu vēja enerģijas izmantošanas potenciālu – VES izbūvi jūrā. VES jūrā ir sagaidāma daudz lielāka noslodze, nekā uz sauszemes, tādejādi efektīvāk izmantojot dabas doto vēja potenciālu. Turklāt ar jūras VES projektiem tiešā veidā netiktu ietekmētas vietējās kopienas un līdz ar to sagaidāma mazāka iedzīvotāju pretestība šādu vēja parka izbūvei.  Latvenergo ir sekojusi un vērtējusi publiski pieejamo informāciju kaimiņvalstu plāniem VES attīstīšanai nākamajā desmitgadē. Piemēram, Igaunijas un Lietuvas Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam projektu publiski pieejamās redakcijas, starptautiskā analītikas uzņēmuma enerģētikas jomā ICIS veiktais izvērtējums par Lietuvas plāniem attiecībā uz atkrastes vēja elektrostaciju izveidi lielos apmēros (dokumenta kopija 2.pielikumā).  No minētajiem dokumentiem secināms, ka kaimiņvalstis izvirza daudz ambiciozākus mērķus VES attīstīšanai: Lietuvā VES uzstādītā jauda varētu sasniegt 3,5 GW, bet Igaunijā pat 4 GW. Jāpiezīmē, ka Eiropas komisijas jaunā priekšsēdētāja Ursula von der Leyen, kā arī viņas izpildvietnieks Valdis Dombrovskis publisku runu laikā ir minējuši plānu par jauna finanšu instrumenta "Taisnīgas pārejas fonds" (*Just transition fund*) izveidi. Šī fonda mērķis būtu finansēt pāreju uz klimata neitralitāti, bet finansējuma apjoma dimensija sasniegtu triljonu eiro. Nevar izslēgt, ka sacensībā par iespēju finansēt projektus no šī fonda, sava nozīme būs arī katras valsts ambīciju un apņemšanās līmenim dot savu ieguldījumu kopējā Eiropas kopienas dekarbonizācijas mērķa sasniegšanai.  Ņemot vērā augstāk minēto, Latvenergo rosina NEKP mērķi attiecībā uz atkrastes VES izbūvi formulēt plašāk un ambiciozāk. Piemēram, kā mērķi noteikt vismaz divu atkrastes VES parku izbūvi sadarbībā ar kaimiņvalstīm Lietuvu un Igauniju. Savukārt atkrastes VES kopējā uzstādītā jauda varētu sasniegt vismaz 1800 MW un saražotās elektrības apjoms vismaz 4500 GWh gadā.  Latvenergo ir sagatavojusi attiecīgus ieteikumus NEKP 4.nodaļas "Rīcībpolitikas un pasākumi" sadaļai "6) Elektroenerģija (ražošana)" par vēja enerģijas izmantošanu, strukturējot tos atbilstoši NEKP piemērotajam plānojumam – Esošā situācija, Vēlamā situācija 2030.gadā, Ieguvumi sabiedrībai un tautsaimniecībai, Galvenie izaicinājumi un Galvenās rīcības un pasākumi (skat. 3.pielikumu), un ieteikumus NEKP nodaļas "Rīcības virzieni un pasākumi" (16.09.2019.) 3.1.pasākuma precizēšanai (skat. 4.pielikumu). | No elektroenerģijas tīkla viedokļa nav iebildumu. AST varētu iekļaut savos attīstības plānos tīkla pastiprinājumus, lai nodrošinātu arī piedāvātos 1800 MW (jāņem gan vērā, ka AST izmaksas tiks iekļautas tarifā).  Tomēr, ņemot vērā, ka LV šobrīd nav pat 100 MW vēja enerģijas uzstādītās jaudas, tad šobrīd ir priekšlikums Plānā iekļaut jau piedāvātos 800 MW, bet, ja virzība ar vēja stacijām ir efektīva un optimistiskāka kā sākotnēji plānots, tad pārskatot Plānu 2022.-2023.gadā, šo mērķi var attiecīgi palielināt. |
| **45** | **Biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu Tirgotāju Asociācija”**  LATTA ir iepazinusies ar Ekonomikas ministrijas (EM) tīmekļa vietnē publicēto Nacionālā enerģētikas un klimata plāna (NEKP) 2021.-2030. gadam projektu un šajā vēstulē izsaka savus ierosinājumus.  Saskaņā ar Eurostat 2018. gada datiem **Latvijā ir ceturtais augstākais nabadzības riskam pakļauto personu īpatsvars Eiropas Savienībā (ES) (28,4%), iedzīvotāju ienākumu sadalījums ir ceturtais nevienlīdzīgākais ES**. Latvijas iedzīvotājiem pārvietošanās ir pamatvajadzība, kuru lielākoties nabadzības dēļ risina ar lietotu transportlīdzekli. Īpaši tas attiecas uz nabadzības un sociālās atstumtības riskiem vairāk pakļautajiem lauku iedzīvotājiem. To apliecina statistikas dati (LR CSP) – 2018. gadā 73% Latvijas lauku iedzīvotāju bija nodrošināti ar vieglo automobili (salīdzinot ar 2007. g. pieaugums par 12,2 procentpunktiem). Turklāt jāuzsver, ka **pirmoreiz reģistrētie auto kļūst vecāki, kas neliecina par Latvijas iedzīvotāju turīguma pieaugumu.**  Nabadzības, ienākumu nevienlīdzības un sociālās atstumtības mazināšana ir viens no nozīmīgākajiem mērķiem gan Eiropas Savienības stratēģijā „Eiropa 2020”, gan Nacionālajā attīstības plānā 2014.-2020. gadam. Ņemot vērā to aktualitāti, arī nākamā plānošanas perioda dokumentos sagaidāms tā prioritārs statuss. Tā ir horizontāla (pārresoru) politikas joma, kurā Labklājības ministrija atbild par vienotu sociālās iekļaušanas politiku valstī, savukārt citas ministrijas, tostarp EM tieši vai netieši to ietekmē. Šīs politikas rezultāti skar lielas sabiedrības daļas un arī nacionālās eksistenciālās intereses, tādēļ plāniem un lēmumiem šajā jomā ir liela sabiedriskā nozīmība un rezonanse.  NEKP ir būtiska ietekme uz citām horizontālās politikas jomām, to vidū LATTA īpaši akcentē nabadzības, ienākumu nevienlīdzības un sociālās atstumtības rīcībpolitikas jomu. Ierosinām EM sadarbībā ar citām atbildīgajām ministrijām **papildināt NEKP pašreizējās situācijas un prognožu daļu ar detalizētu un vispusīgu nabadzības, ienākumu nevienlīdzības un sociālās atstumtības analīzi NEKP kontekstā un prognozēm**. Apspriešanai pieejamajā NEKP versijā ir vienīgi enerģētiskās nabadzības un enerģētiskās pieejamības sadaļa (2.5.4.), kas attiecas uz nespēju atļauties uzturēt siltumu mājoklī. Taču NEKP ir daudz plašāka potenciāla ietekme uz nabadzību, tostarp iestājoties riskam nepārdomāti palielināt izdevumus nabadzīgāko iedzīvotāju novecojušajam un videi mazāk draudzīgajam autoparkam, vai sadārdzinot lauku mobilitātes iespējas līdz līmenim, kas veicina sociālo atstumtību un nevienlīdzību.  NEKP rīcībpolitikas sadaļā LATTA ierosina ietvert **tikai tādus enerģētikas un klimata politikas mērķus un uzdevumus, kuri ir neitrāli vai samazina nabadzību, ienākumu nevienlīdzību un sociālo atstumtību valstī**, tos izstrādāt kopā ar sociālajiem partneriem un skaidrot sabiedrībai. | Valsts pētījumu programmas “Enerģētika” atklāto projektu pieteikumu konkursa "Ilgtspējīga enerģētikas infrastruktūra un tirgus" ietvaros šobrīd tiek pētīt enerģētiskās nabadzības problemātika, kur nodevumā kā viena no vairākām apskatītajām pieejām enerģētiskās nabadzības novērtēšanā ir European Energy Poverty Index jeb EEPI indekss, kas summējas no diviem apakšindeksiem – Eiropas iekšzemes enerģētiskās nabadzības apakšindekss (Domestic Energy Poverty Index, EDEPI) un Eiropas transporta enerģētiskās nabadzības apakšindekss (Transport Energy Poverty Index, ETEPI). Pie transporta enerģētiskās nabadzības rādītājiem ir tādi kā pārvietošanās ieradumi, sabiedriskā transporta pieejamība un izmaksas, degvielas izdevumi un ienākumu līmenis. NEKP sadaļā enerģētiskās nabadzības ietvarā transporta enerģētiskā nabadzība ir pakārtota joma/netiešas ietekmes jautājums. Enerģētiskās nabadzības rādītāju ieviešana un izsvēršana attiecībā uz transporta pieejamību, izdevumiem mājsaimniecībās, nav šī Plāna jautājums, bet tas tiks izvērtēts Plāna aktualizācijas procesā 2022.-2023.gadā. |
| **46** | **Privātpersona 5**  Iepazīstoties ar Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam (turpmāk plāns) pielikumu „Rīcības virzieni un pasākumi” (turpmāk pielikums), secināju, ka nav iespējams saprast, cik daudz katrs no plānā paredzētiem punktiem samazinās CO2 emisijas, palielinās energoefektivitāti (samazinās energoresursu patēriņu) vai palielinās enerģijas ieguvi no atjaunojamiem energoresursiem (AER). Atsevišķos punktos šādi skaitli parādās, taču lielākā daļā punktu nav norādīti sagaidāmie ieguvumi. Līdz ar to nav skaidrs cik lielu ieguvumu varētu dot katra punkta izpilde, kā arī vai izpildot visus punktus summāri tik sasniegti nospraustie mērķi CO2 emisiju samazināšanā, energoefektivitātē un enerģijas ieguvē no AER.  1. Līdz ar to būtu vēlams papildināt pielikumu visu punktus ar datiem cik lielu CO2 emisiju samazinājumu, energoefektivitātes palielinājumu (energoresursu patēriņa samazinājumu), vai enerģijas ieguvi no AER, tiks sasniegta izpildot plāna punktu.  Ņemot vērā finanšu resursu ierobežotību, ir svarīgi plānā nospraustos mērķus sasniegt pēc iespējas efektīvāk. Tomēr iepazīstoties ar pielikumu tur nav atrodami dati, cik sabiedrībai izmaksās samazināt 1 t CO2 emisiju, energoefektivitātes pasākumu rezultātā neizlietotā 1 MWh enerģijas vai cik izmaksās 1 MWh iegūtās enerģijas no AER, realizējot katru plāna punktu. Katra valsts atbalsta programma vai nodokļu palielinājums rada sabiedrībai izmaksas. Tas nozīmē, ka plānā nospraustos mērķus būtu vēlams sasniegt ar pēc iespējas mazākām izmaksām sabiedrībai. Vienlaicīgi šāds aprēķins ļautu saprast, kuri pasākumi ir izmaksu efektīvāki un veicami pirmie un uz kuriem, iespējams, vajadzētu vairāk koncentrēties nekā pašlaik nolemts.  *Piemēram, plānā 1.3. punktā ir paredzēt uzlabot pašvaldības ēku energoefektivitāti, tam tērējot 100 miljonus euro un kā rezultātā enerģijas patēriņš tiks samazināts par 67 991 529 kWh/gadā un CO2 emisijas tiks samazinātas par 17 200 t/ gadā. Sanāk, ka 1 t CO2 samazināšana sabiedrībai maksās 5814 euro. 1 MWh enerģijas samazināšana 1471 euro. Pieņemot, ka energoefektivitātes tehnoloģijas mūžs ir 20 gadi, tad attiecīgi sanāk 291 euro par 1 t CO2 un 74 euro par 1 MWh gadā. Līdzīgi arī nodokļu palielinājums faktiski ir sabiedrības izmaksas un novērtējot nodokļa summas pieaugumu attiecībā pret plānoto CO2 emisijas samazinājumu, var novērtēt nodokļu likmes pieauguma efektivitāti.*  2. Līdz ar to būtu vēlams šādu pasākumu izmaksu efektivitātes aprēķinu rezultātus ievietot plānā pielikumā katram pasākuma punktam.  Papildus vēlētos saņemt 1. un 2. punktā minētos rezultātus katram no plāna pielikuma punktam, ja tādi ir aprēķināti par katru punktu ir veikti. Vienlaicīgi vēlētos saņemt arī metadoloģiju, ar kuru šie aprēķini tika veikti un aprēķiniem izmantotos izejas datus. | Šādu izvērtējumu nav iespējams sagatavot.  Pasākumu īstenošanas ietekme tiek izvērtēta katram rīcības virzienam kopumā nevis katram pasākumam vai darbību kopumam atsevišķi |

1. <https://europa.eu/european-union/about-eu/figures/living_lv> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.valmieraszinas.lv/valmieras-teatrim-energoefektivitates-pasakumu-veiksanai-pieskir-38-miljonus-eiro/> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32018L0844> [↑](#footnote-ref-3)