Nacionālā enerģētikas un klimata padome

**SĒDES PROTOKOLS**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Rīgā | Nr.1 | 2020.gada 15..janvārī |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  **Sēdi vada** |  |  |
| Ministru prezidents |  - | A.K.Kariņš |
|  |  |  |
|  **Ar balsstiesībām piedalās:** |  |  |
| Ekonomikas ministrs | - | R.Nemiro |
| Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs | - | J.Pūce |
| Finanšu ministrs | - | J.Reirs |
| Ārlietu ministrijas valsts sekretārs  | - | A.Pelšs |
| Satiksmes ministrs | - | T.Linkaits |
| Zemkopības ministrs | - | K.Gerhards |
| AS “Augstsprieguma tīkls” valdes loceklis | - | G. Junghāns |
| AS “Conexsus Baltic Grid” valdes priekšsēdētāja | - | Z. Kotāne |
| AS “Sadales tīkls” | - | S. Jansons |
| Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrības valdes priekšsēdētājs  | - | A.Bergs |
| Auto asociācijas prezidents | - | A. Kulbergs |
| Biedrības Baltijas vides forums vides eksperte | - | I. Paegle |
| Biedrības Zaļā brīvība projektu koordinatore | -  | K. Pētersone |
| Biedrības Zemnieku Saeima eksperte | - | I. Grudovska |
| Latvijas Finanšu nozares asociācijas padomniece | - | L. Austere |
| Latvijas Atjaunojamās enerģijas asociācijas valdes loceklis | - | K. Stepānovs |
| Latvijas Darba devēju konfederācijas ģenerāldirektore  | - | L. Meņģelsone |
| Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas valdes priekšsēdētājs  | -  | O. Karčevskis |
| Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors | - | K. Klauss |
| Latvijas Lauksaimniecības kooperatīvu asociācijas pārstāvis | -  | E. Ruža |
| Latvijas Pašvaldību savienības padomnieks enerģētikas jautājumos | - | A. Akermanis |
| Latvijas Siltumuzņēmumu asociācijas prezidente | - | I. Bērziņa-Veita |
| Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras enerģētikas komitejas priekšsēdētājs  | - | K. Osis |
| Lauksaimniecības organizāciju sadarbības padomes ģenerāldirektors | - | G. Vilnītis |
| Vēja enerģijas asociācijas valdes loceklis  | - | G. Galviņš |
| Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības pārstāvis arodbiedrības “Enerģija” priekšsēdētājs | - | A. Āboliņš |
| Rīgas Stradiņa Universitātes Darba drošības un vides veselības institūta direktors | - | I. Vanadziņš |
| Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas Enerģētikas departamenta direktore  | - | L. Kurevska |
|  **Pieaicinātās personas:** |  |  |
| Ministru Prezidenta biroja vadītājs | - | J.Patmalnieks |
| Ministru Prezidenta biroja padomniece | -  | I. Zēberga |
| Ekonomikas ministrijas parlamentārais sekretārs | - |  J. Miezainis |
| Ekonomikas ministra padomniece | -  | A. Strode |
| Ekonomikas ministra padomniece | - | V.Vilistere-Lāce |
| Ekonomikas ministrijas Ilgtspējīgas enerģētikas departamenta direktors | - | A. Apaņuks |
| Ekonomikas ministrijas Enerģijas tirgus un infrastruktūras departamenta direktors | - | E. Šaicāns |
| Ekonomikas ministrijas vecākā eksperte | - | H. Rimša |
| Fizikāli enerģētiskā institūta direktors | - | G. Klāvs |
| Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Klimata pārmaiņu departamenta direktora p.i. | - | R. Kašs |
| Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas vecākā eksperte | -  | A. Dimbiere |
| Finanšu ministrijas vecākā eksperte | - | R. Konstante |
| Izglītības un zinātnes ministrijas Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta RIS3 vienības vadītājs | - | J. Paiders |
| Labklājības ministrijas Sociālās politikas plānošanas un attīstības departamenta direktore | -  | D. Jakaite |
| Satiksmes ministrijas Transporta un sakaru drošības nodaļas vadītājs | -  | V. Līpenīts |
| Zemkopības ministrijas valsts sekretāra vietniece | - | P. Rigonda Krieviņa |
| Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas padomes loceklis  | - | G.Ābele |
| Pārresoru koordinācijas centra konsultante | -  | I. Ozoliņa |
| **Protokolē** |  |  |
| Ekonomikas ministrijas vecākais eksperts Sēdi sāk plkst.9.00

|  |
| --- |
| **1.§** |
| Nacionālā enerģētikas un klimata plāna projekts |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| (A.K.Kariņš)Ziņo: Ekonomikas ministrijas Ilgtspējīgas enerģētikas politikas departamenta direktors Andrejs Apaņuks  |
|  |
|   |

 | - | E. Cilinskis |

**K. Kariņš.** Klimata un enerģētikas tēma ir ļoti nozīmīga. Izveidojot šo valdību mēs nolēmām politiski, ka gribam pāriet no valsts, kas bremzēja pārmaiņas uz valsti, kas enerģētikas klimata jomā saredz lielas iespējas mūsu ekonomikai. Eiropas Savienība (ES) veido likumdošanu, kas nosaka, ka 500 miljoni ES iedzīvotāju pirks attiecīgas videi draudzīgas tehnoloģijas un uzlabos energoefektivitāti. Dāņi sāka šo virzienu jau pirms 20 gadiem. Tagad dāņu Vestas kompānija ir viens no lielākajiem vēja ģeneratoru importētājiem pasaulē. Mēs gribam ieiet šajā vērtību ķēdē, varbūt ar citām tehnoloģijām. Jāņem vērā ES jaunais zaļais kurss. Mēs esam viena no valstīm, kas vēl nav pieņēmusi savu Nacionālo enerģētikas un klimata plānu, bet mēs to gribam tagad pieņemt un noteikt ietvaru nākamajiem 10 gadiem. Norāda atjaunojamās enerģijas un klimata jomas iespējas uzņēmējiem un sabiedrībai kopumā.

**R. Nemiro.** Šis ir iespēju laiks, bet tas nozīmē arī nākotnes tirgus attīstību. Tirgus būs stabils un reizē arī augošs.

**A. Apaņuks** prezentē Nacionālā enerģētikas un klimata plāna (turpmāk – NEKP) galvenos mērķus, finansiālās vajadzības un iespējamos finansējuma avotus, galvenos plāna virzienus un sektorus, tai skaitā paražošanu un pašpatēriņš, neto sistēmas stiprināšana. Mājokļa jomas problēma publiskā finansējuma pieejamība, risinot šos jautājumus var veicināt ne tikai energoefektivitāti, bet arī atjaunojamās enerģijas tehnoloģiju ienākšanu. Privāto māju energoefektivitātei būs jāmeklē atsevišķi risinājumi. Iespējams, ka viens no risinājumiem varētu būt Atjaunojamās enerģijas un energoefektivitātes fonds. Būtiska problēma ir sabiedriskā transporta un velo infrastruktūras attīstība, jāveicina Altum programmu attīstība, kā atbalsts mazemisiju transporta līdzekļu iegādei, jārisina komercbanku kredītu pieejamība. Plāna pasākumi veicina arī gaisa kvalitātes uzlabošanu. Ekonomikas ministrija strādā pie “piesārņotājs maksā” principa pilnveides. NEKP ietverti arī zemes izmantošanas zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības sektora (ZIZIMM) pasākumi, tai skaitā apmežošanas jautājumi, pasākumi ķīmisko vielu aprites jomas uzlabošana, lai mazinātu emisijas u.c. Apmežošanas veicināšana. Plāns vērtējams, kā komplekss pasākumu kopums.

**K. Kariņš**. Enerģijas gala patēriņa samazinājums plāna mērķa scenārijā notiek, paredzot, ka ekonomika turpina pieaugt. **A. Apaņuks** norāda, ka NEKP ekonomiskās ietekmes vēl jāturpina detalizētāk pētīt tuvākajos gados. Norāda NEKP ieguvumus, kā investīciju ieplūšana inovatīvu tehnoloģiju ražošanā, importa samazināšana, vietējo enerģētisko jaudu attīstība u.c. Mērķa scenārija papildus izmaksas salīdzinot ar bāzes scenāriju ir mazākas, kā pašlaik obligātās iepirkuma komponentes, jeb OIK maksājumi. NEKP paredz papildus vairāk kā 10 000 tiešās un netiešās darba vietas atjaunojamo energoresursu (AER) un energoefektivitātes jomās, pie tam augstas kvalitātes darba vietas. Plānu jau pēc pāris gadiem ir jāsāk papildināt, ņemot vērā nepieciešamību iesniegt 2023. gadā aktualizētu plānu. Plāns arī uzdod ministrijām veikt dažādus izvērtējumus, kas ļaus detalizētāk izstrādāt ieviešanas pasākumus. Tehnoloģiju izmaksas jo īpaši vēja un saules jomā turpina samazināties. Par plānu ir saņemti vairāk kā 200 iebildumi, kurus Ekonomikas ministrija centās ņemt vērā.

**R. Nemiro** – ļoti būtiski ir uzsākt šādu diskusiju, jo klimata jomā ir jārunā arī par paraduma maiņu, piemēram transporta sektorā kopbraukšana. Mēs labprāt dzirdētu nozares redzējumu arī par šiem jautājumiem.

**O. Karčevskis.** Ja mēs gribam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, tad mums ir jāsāk samazināt uzreiz. Plānā paredzētais SEG samazinājums nav atbilstošs, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt moderno biodegvielu mērķi transportā. Latvijā ir mazākais auto skaits pret iedzīvotāju skaitu ES. Plānā nav atbalsts elektromobiļu uzlādei, mums ir 600 degvielas stacijas.

**R. Nemiro** – būtiski ir arī sabiedriskā transporta iepirkumu jautājumi, infrastruktūras attīstība. Diskusiju rezultātā mēs varētu nonākt pie labākiem risinājumiem.

**L. Meņģelsone** – no Latvijas Darba devēju konfederācijas mēs esam iesnieguši jau 2 atzinumus un iesaistījuši nozares, bet no EM puses to izskatīšana notika pēdējā brīdī, arī šobrīd ne viss vēl ir pilnīgi skaidrs. Konceptuāli mēs NEKP varētu atbalstīt, bet ar vienu piebildi, jo ir daudzas neskaidrības, papildus iesniegsim savu pozīciju. Jānodefinē, ka mēs paturam iespējas pēc 2 gadiem NEKP pārskatīt, kas jānorāda Eiropas Komisijai. Nav skaidrības par transporta sektoru, par sabiedriskā transporta pieejamību, kas notiks ar nodokļu zaļināšanas pasākumiem, kas notiks ar koka būvniecības attīstību, kā ES veidosies spēcīga enerģētikas savienība. Šobrīd mēs nevaram parakstīties, ka plāns ir drošs attiecībā uz uzņēmumu konkurētspēju. Kā sabiedrība tiks iesaistīta plāna precizēšanā? Norāda Dānijas pieredzi, kur ir iesaiste visos līmeņos, valdības pārstāvji vienmēr popularizē dāņu vēja ģeneratorus. Šobrīd vēl neiet kopā visi sektori, meža sektora iesaiste ir nepietiekama, neredzam kāda ir ZIZIMM sektora ietekme.

**J. Miezainis** – plāns ir dinamisks dokuments, paredz pārskatīšanu pēc trim gadiem. Pie NEKP scenārijiem ir strādājuši mūsu zinātnieki, ir veikts modelēšanas darbs. Protams, ka gribētos dažām nozarēm lielāku specifiku, īpaši transportā. Bet labāk ir iet uz priekšu pakāpeniski, lai notiek līdzsvarota pāreja uz zaļo ekonomiku.

**A.Bergs** – šobrīd plānā ir noteikts, ka pie uzlādes stacijām vēl jāstrādā, nav skaidru uzstādījumu, ka tas tiks nodrošināts. Paradumu maiņa ir ļoti būtiska. Instrukcija par auto iegādi un nomu valsts pārvaldē būs būtisks dokuments, kas parādīs virzienu sabiedrībai. Kad varēs sabiedrība runāt ar ministrijām par konkrētām atbalsta programmām?

**L. Austere.** Finanšu nozaru asociācija savā nozarē arī veido ilgtspējīgu finanšu plānu. Kas ir nepieciešams, lai noteiktu makro ietekmi? Gribam redzēt ļoti skaidrus ilgtermiņa mērķus, lai finansētāji varētu ieguldīt. Pašlaik skaidrība ir nepietiekama, vajag skaidrību vismaz dažās jomās. Lai ieguldītu vajag vairāk skaidrības. Atbalstīsim informētību – asociācijas pārstāvji ir pievienojušies ļoti daudziem starptautiskiem ietvariem. Bet ko izvērtēt – svarīga ir datu pieejamība un sadarbība.

**A. Kulbergs** – svarīgi ir, ka pasākums ir koordinēts starp visām ministrijām, Transportam ir vislielākā ietekme samazināt emisijas. Auto ražotāji iet ļoti ātri uz elektrifikāciju, vai mēs to gribam, vai negribam. Volkswagen ļoti strauji atteiksies no fosilā transporta ražošanas, no 2025. gada neieguldīs fosilās degvielas dzinējos. Ražotājiem nav izejas, viņiem ir jāpāriet uz jaunām tehnoloģijām. Jābūt gatavai elektromobilitātes infrastruktūrai. Auto blīvums Latvijā tikai kāps, imports nāks iekšā, bet lai sasniegtu kādus rezultātus emisiju jomā ir jāstimulē, lai autoparks apjaunojās. Plāns runā par jaunām mašīnām, bet ir jādomā kopumā, atbalsta programmām ir jāattiecas arī uz lietotām. Ja mēs gribam kaut kādu efektu, tad 75 grami/km nestrādās vajag reālistiski atbalstīt 115 grami/km, lai tur iekrīt vismaz reālie pieejamas automašīnas. Norvēģijā bija ilgtermiņa stratēģijā pilnīga elektrifikācija, bet bija arī īstermiņa mērķi kā uz to iziet. Iegādes atbalsts un PVN atbalsts bija efektīvākie pasākumi, kas strādāja. Mums ir tādi pasākumi, kas dod ērtību, kā elektromobiļu iespējas braukt par sabiedriskā transporta joslā, tie pasākumi palīdz, bet ne tik ļoti. 2030. gadā te brauks ar tādiem auto, kas ir jauni šobrīd. Viss kas plānā ierakstīs nestrādās bez finanšu atbalsta. Iespējas saņemt auto līzingu vēl pasliktinās. Vajag Altum atbalsta programmu un vēl kādu programmu komercbankām. **K. Kariņš** – kāda ir cenu atšķirība elektromobiļiem? **A. Kulbergs** Vidējas klases mašīnās atšķirība cenā ir ap 10 000 EUR. Šobrīd valstī nāk iekšā arī lietotie elektromobiļi. K. Kariņš –svarīgs jautājums ir par sabiedrisko transportu Rīgas pilsētā – park&ride joprojām nav. **A. Kulbergs** Priekšpilsētu sadarbība ar Rīgu joprojām iztrūkst un tad sabiedriskā transporta attīstība nestrādās. **R.Nemiro** Norvēģija ir ļoti bagāta valsts un nodokļu atbalsta stāsts ir fiskāli ļoti ietilpīgs. Valstij ir daudzas citas vajadzības. Attiecībā par mērķiem, ir jāsaprot, ka mums šie mērķi ir noteikti – tie ir vides mērķi. Saules paneļu efektivitāte ir krietni kāpusi, 3 gadu periods ir labs termiņš, lai konstatētu, kā mums veicas. Mēs gribētu sekmēt privātās investīcijas vides virzienā. **A.Apaņuks** – nav jāuztver tā, ka pēc pāris gadiem politika mainīsies. Mēs varam plāna mērķus pārskatīt tikai uz augšu. Modelēšana būs kā pastāvīgs instruments arī pie padomes, iespējams vēl piesaistot Latvijas Universitāti makroekonomikas modelēšanai. Bet nevar teikt, ka jau šobrīd nav šo vērtējumu.

**J. Pūce**. Norāda, ka klātesošajiem ir šaubas par visu pasākumu maksimālo efektivitāti uz 10 gadiem. Norāda, ka šobrīd vairāk iezīmējam attīstības vektoru, kur dažas lietas jau ir ļoti skaidras, bet dažas tikai indikatīvi. ES nāks ar jaunu piedāvājumu SEG emisiju samazināšana. Ir skaidrs, ka mērķis pastiprināsies, arī Latvijai. Jāņem vērā mērķis - klimata neitralitāte 2050. Nevienam ES vēl nav īsti skaidrs, kā to sasniegt, pie tā būs jāstrādā. Ir jau pieņemta finanšu taksonomija, tā ar paātrinājumu attīstīsies tālāk. Mums nav nemaz izdevīgi braukt ar 14 gadus veciem auto, ja rēķina visus izdevumus – ienākumi ir dubultojušies 10 gadu laikā, bet auto vidējais vecums ir pieaudzis. Tātad ir kādi nepareizi signāli. Jāskatās arī uz ieguldījumu ilgumu, piemēram auto sektorā 2050 ir tālu, bet dabas gāzes sektorā nē – faktiski jau šobrīd ir jābeidz investēt dabas gāzes sektorā. Ja cilvēki pirks auto, kas būs par 7 gadiem jaunāki, kaut arī fosilie, tas dos būtisku ieguldījumu klimata mērķos. **L. Austere** - tikai 1/3 no auto iegādes notiek ar bankas kredītiem. **J. Pūce** ar stimulēšanu mēs parasti saprotam tikai burkānus, bet tā tas nebūs, vajag arī pātagu. Tad auto, kas būs virs 130 g/km piemēram, vai 115 g/km, kā mēs vienosimies, tad virs tā ir jābūt negatīviem nodokļu stimuliem. Tāpat būs diskusija par transporta ekspluatācijas nodokli. **G.Vilnītis** – atbalsta K.Kariņa teikto par lielām iespējām ekonomikai, bet prezentācijā redz tikai energoefektivitāti. Vēlētos redzēt plānā, kā atbalsta mūsu ražotās tehnoloģijas, piemēram varētu ražot saules paneļus, tehnoloģiju atbalstam ražošanai ir jābūt ietvertam plāna. Nekustamā īpašuma nodokļi un līdz ar to iespējamie atvieglojumi laukos ir tik mazi, ka tie neko daudz nestimulēs. Jāprecizē ir paražošana un pašpatēriņš, mums ir grūti gājis ar konkrētiem atbalsta pasākumiem. Energoimporta samazināšana – no plāna to nevar pietiekoši redzēt. Nebalstīsimies plānā tikai uz iepirktām tehnoloģijām, vajag savas. **R. Nemiro** – mēs strādājam, lai Latvijā varētu izveidot vēju ģeneratoru komplektēšanas rūpnīcu, tas ir reālistiski. Pie šiem procesiem mēs ļoti strādājam, lai būtu arī pie mums tā kā Dānijā, kas visos līmeņos atbalsts Vestas vēju ģeneratoru ražotājus. Mums ir 2050 jāsasniedz klimata neitralitāte un mēs pie tā strādājam. **G. Ābele** – zaļais kurss ir bezprecedenta virziens, kāds ES nav vēl bijis. Cinītis, kas gāž reformas ir enerģētiskā nabadzība, aizsargātā lietotāja jautājumus, kas ir arī plānā, man ir lūgums to risināt ātrāk, kā tas ir šobrīd paredzēts. Varbūt to var attiecināt ne tikai uz elektroenerģiju. Patērētāju aizsardzības organizācijas bieži nav pie galda, kad lemj šos jautājumus. Ierosina pārcelt izvērtējumu par 2 gadiem ātrāk, kā plānots.

**K. Osis**. Plānā ir pārāk daudz prioritāšu, vajag skaidrākas prioritātes. Lielākai prioritātei ir jābūt rūpniecības energoefektivitātei. Vai mēs radīsim jaunas ražotnes, tas nav tik skaidrs, bet uzņēmumu energoefektivitāte ir niša kur konkurenti nav, jo tā vēl nav aizgājusi. Tā uzlabo uzņēmumu konkurētspēju. Tāpēc aicinu šaurāk definēt prioritātes, jāatrod nišas, kur kaut ko var vairāk sasniegt. **K. Pētersone** Zaļā brīvība –atbalstām šī plāna apstiprināšanu, bet tālāk būs nepieciešama dažāda sadarbība. Norāda, ka vienmēr atbalstījuši ambīciju celšanu, bet tagad jau ir jādomā par oglekļa mazietilpīgas attīstības (OMA) stratēģiju. Jāturpina iesaistīto pušu sadarbība. **L. Meņģelsone** –iezīmējas divi termini plāna sakarā – viens ir tautsaimniecības transformācija – tas nozīmē, ka ļoti daudz kas būs jāmaina, zināšanas, prasmes, tehnoloģijas. Transformācijai jānotiek saistībā ar NEKP plānu. Otrs jautājums ir infrastruktūra, lai tas ko arī nozīmētu katrā sektorā. Tas būs prioritārais bloks runājot par rīcības plānu. Nepieciešams izvērtēt, kas mums jau ir, proti citādi ar vēlamību un ko jaunu mēs aizejam par tālu. **A. Kulbergs** – tikai 2 ražotājiem ir dabas gāze, ja runā par vieglo auto sektoru, tā ir izejoša tehnoloģija, smagajiem auto varētu būt. Elektromobiļi sāks parādīties arī džipveidīgo auto segmentā. Vajag strauji novērst birokrātisko šķēršļus elektromobilitātes infrastruktūras izveidei, kur to dara privātais sektors. **R. Nemiro** – ja ir nepieciešams mazināt birokrātiju, būs mūsu atbalsts. **A.Kulbergs** – Jaunos ofisos lietotās baterijas, kas vairs neder auto, Norvēģijā izmanto elektroenerģijas uzkrāšanai, tāpēc nebūs problēmas ar bateriju utilizēšanu.

**K. Kariņš** – šķiet, ka visi izprot šo virzienu un runa ir, kā to efektīvāk ieviest. Mēs NEKP valdībā pieņemsim, varbūt jau tagad ar korekcijām. Ārpus ES emisiju tirdzniecības sektora (ne-ETS) mums ir 3 lielās jomas lauksaimniecība, transports un atkritumi, bet lauksaimniecībā mēs nevarēsim ātri samazināt emisijas. Mums būs jāstāda koki, bet ātrākam samazinājumam mums vajadzēs transporta nozari panākt, lai ātrāk atjaunojas transporta parks. Mēs varam padarīt dārgāku neefektīvu auto reģistrēšanu. Nav Rīgas un centrālās valdības sadarbība, kas tā nevar turpinājies, vajag nodrošināt ērtas pārsēšanās iespējas uz sabiedrisko transportu. Pie tā strādā satiksmes ministrs, lai tā veidojas Rīgas aglomerācijas plāns. Vajag tieši runāt nozarēm ar valdību, ne caur plašsaziņas līdzekļiem.

**Nolemj:**

Atbalstīt plāna projekta izskatīšanu Ministru kabineta sēdē ar nepieciešamajiem precizējumiem.

Sēde beidzas 10. 35