***Esošā situācija***

**Transports**

Latvijā transports 2018.gadā veidoja 30,1% no kopējā enerģijas galapatēriņa un 78% no kopējā naftas produktu galapatēriņā. Vairāk nekā 92% no Latvijas autoparka veido ar fosilo degvielu (benzīns, dīzeļdegviela) darbināmi transportlīdzekļi, savukārt ar alternatīvajām degvielām (galvenokārt ar LPG) darbināmi ir apmēram 6% no Latvijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Gandrīz visu transportā patērēto degvielu Latvijā importē (izņemot daļu biodegvielas). 2018.gadā **energoresursu patēriņš autotransportā veidoja 82,6% no kopējā transportā izmantoto energoresursu apjoma**, 11,9% veidoja starptautiskais gaisa transports un 4,8% - dzelzceļa transports, 0,5% - ūdens transports, bet atlikušos 0,2% - iekšzemes gaisa transports un cauruļvadu transportā[[1]](#footnote-1) izmantotā enerģija[[2]](#footnote-2). Līdz ar to ir secināms, ka tieši autotransports ir galvenais transporta apakšsektors, kurā ir nepieciešams veikt būtiskus pasākumus energoefektivitātes uzlabošanai, alternatīvo degvielu plašākai izmantošanai, tai skaitā AER īpatsvara palielināšanai.

**SEG emisiju bilancē transports dominē ar 28,5% īpatsvaru no** kopējā SEG emisiju apjoma (neieskaitot ZIZIMM) 2017.gadā un 36,6% īpatsvaru ne-ETS SEG emisiju apjomā[[3]](#footnote-3).

**Vēlamā situācija 2030.gadā:**

* *plašāk tiek izmantoti sabiedriskā transporta pakalpojumi un ir samazināts privāto transportlīdzekļu lietojums, jo īpaši pilsētās;*
* *efektivizēta enerģijas izmantošana un alternatīvo degvielu, īpaši ne-emisiju enerģijas izmantošanas īpatsvara palielināšana;*
* *mazāks naftas imports un lielāks Latvijā iegūtu AER patēriņš transportā.*

**Ieguvumi sabiedrībai un tautsaimniecībai:**

* *Būtiski uzlabota gaisa kvalitāte pilsētvidē un iedzīvotāju labsajūtu, samazinot apdraudējumu iedzīvotāju veselībai, uzlabojot pilsētvides pievilcību ārvalstu apmeklētājiem un uzņēmējdarbības videi;*
* *nodrošināta ilgtspējīga un efektīva (vienkārša) mobilitāte, samazinot pārvietošanās laiku un atvieglojot preču un pakalpojumu mobilitāti;*
* *samazināta transporta darbību ietekme uz klimatu (nodrošināts SEG emisiju samazinājums).*

***Galvenie izaicinājumi***

**1)** **vecs autoparks**, kurā dominē ar dīzeļdegvielu darbināmi transportlīdzekļi

Latvijā ir ceturtais vecākais autoparks ES, kur vidējais reģistrēto tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu vecums ir 12,6 gadi (vieglajiem auto 12,9 gadi, kravas auto – 10,4 gadi, autobusiem – 10,9 gadi) [[4]](#footnote-4).

Dīzeļdegviela ir galvenais autotransportā izmantotais energoresurss un tās īpatsvars autotransportā 2018.gadā bija 72,2%. Savukārt benzīna īpatsvars – tikai 17,3% un sašķidrinātās naftas gāzes (turpmāk – LPG) – 5,2%. Saspiestā dabasgāze (turpmāk – CNG), sašķidrinātā dabasgāze (turpmāk – LNG) un dabasgāze 2018.gadā Latvijā tika patērēta nelielos apjomos – 4,5% (2 PJ) no autotransportā izmantotā energoresursu apjoma. Dīzeļdegvielas CO2 emisiju ietilpība[[5]](#footnote-5) ir par apmēram 7,3% lielāka nekā benzīnam un apmēram par 16% lielāka nekā LPG[[6]](#footnote-6). Savukārt dabasgāzes CO2 emisiju ietilpība ir par 25,6% mazāka nekā dīzeļdegvielai. Turklāt, ka vidējais dīzeļdzinēja transportlīdzekļu vecums ir lielāks nekā vidējais benzīna dzinēja transportlīdzekļu vecums. Viens no cēloņiem dīzeļdegvielas plašajai izmantošanai ir valsts nodokļu politika, kura sekmē dīzeļdegvielas cenas pievilcīgumu iepretim benzīnam.

**2) nenozīmīgs AER** un elektroenerģijas patēriņš transportā

Jaunākie statistikas dati liecina, ka 2018.gadā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā bija 3,06%, no kuriem 3/4 veidoja biodegviela, bet pārējo daļu no AER iegūta elektroenerģija, kas patērēta auto, dzelzceļa un cauruļvadu transportā[[7]](#footnote-7). No AER iegūtas elektroenerģijas īpatsvars transporta galapatēriņā pēdējos gados būtiski nav mainījies, tomēr šis īpatsvars nepārtraukti samazinās.

Šobrīd Latvijā tiek ražotas tikai pirmās paaudzes biodegvielas. Bioetanols tiek ražots no kviešiem, rudziem un tritikāles, bet biodīzeļdegviela no rapšu sēklu eļļas. Ņemot vēra, ka pirmās paaudzes biodegvielas ir lētākas nekā modernās biodegvielas, var pieņemt, ka šobrīd degvielas piegādātāji obligātā piejaukuma prasības galvenokārt izpilda ar pirmās paaudzes biodegvielām. Tomēr, ņemot vērā Direktīvas 2018/2001 25.panta prasības, ir skaidrs, ka nākotnē lielāka nozīme būs tieši modernajām biodegvielām un/ vai biometānam, ko šobrīd Latvijā neražo.

Latvijā ir labi attīstīts ETL uzlādes tīkls pie galvenajiem autoceļiem – ir izveidotas 72 ETL uzlādes stacijas visā Latvijas teritorijā, un ETL izmantošanas veicināšanai ir ieviesti arī citi pasākumi, piemēram, bezmaksas autostāvvietas, sabiedriskā transporta joslu izmantošanas iespēja, u.c., taču uz 2019.gada 1.aprīli Latvijā tehniskā kārtībā reģistrēti bija tikai 600 ETL, ieskaitot mopēdus un motociklus, no kuriem apmēram 470 bija vieglie pasažieru ETL. Jāsecina, ka ETL skaitam Latvijā ir tendence pieaugt – gada laikā no 2018.gada 1.aprīļa līdz 2019.gada 1.aprīlim ETL skaits ir palielinājies par vairāk nekā 40%, bet joprojām tie ir tikai 0,07% no visiem Latvijā reģistrētajiem un tehniskajā kārtībā esošajiem transportlīdzekļiem.

3) īpaši **liels privāto transportlīdzekļu un arvien mazāks sabiedriskā transporta** lietojums

Uz 2019.gada 1.maiju Latvijā apdrošināti un tehniskā kārtībā esoši bija apmēram 820 tūkst transportlīdzekļu, no kuriem 78,6% bija vieglie auto transportlīdzekļi. Savukārt uz 2019.gada 1.aprīli Latvijā tika izsniegtas un bija derīgas gandrīz 860 tūkst. auto vadītāju apliecības. Līdz ar to ir secināms, ka statistiski Latvijā gandrīz katram auto vadītāja apliecības turētājam ir reģistrēts viens vieglais auto transportlīdzeklis. Šobrīd Latvijā vidējais braucēju skaits vienā vieglajā automobilī ir no 1,6 līdz 1,9 personām. Uz 1000 iedzīvotāju ir reģistrēti vairāk nekā 350 automobiļi, kuru skaits turpina palielināties, īpaši Rīgā un Pierīgā[[8]](#footnote-8). Līdz ar to veidojas arvien lielāki sastrēgumi, liekot iedzīvotājiem ik dienas vairāk laika pavadīt ceļā, kā arī atstājot negatīvu ietekmi uz gaisa kvalitāti un klimata pārmaiņām. Biežāk izplatītākie iemesli, kāpēc tomēr atteikties no sabiedriskā transporta pakalpojumiem, ir iedzīvotāju rīcībā esošais privātais vai darba automobilis[[9]](#footnote-9).

Pēdējos piecos gados ir samazinājušies pasažieru pārvadājumi sabiedriskajā transportā, kur 2014.-2018.g. periodā pasažieru pārvadājumi trolejbusos ir samazinājušies par 12,1%, tramvajos – par 6,2%, regulārās satiksmes autobusos – par 4% un dzelzceļā – par 5,2%. Pasažieru pārvadājumi trolejbusos un tramvajos samazinās nepārtraukti katru gadu. 2017.-2018. ir novērojama pasažieru pārvadājumu apjoma palielinājums dzelzceļa transportā un regulārās satiksmes autobusos. Nepārtraukts pasažieru pārvadājumu apjoma pieaugums ir novērojams gaisa transportā. Ņemot vērā pasažieru pārvadājuma apjoma samazināšanos un nepārtrauktu degvielas patēriņa vieglajos auto transportlīdzekļos ir jāsecina, ka arvien biežām sabiedriskā transporta vietā tiek izmantots privātais transportlīdzeklis.

Tāpat ir secināms, ka pēdējos gados, piemēram, Rīgas pilsētā nav izbūvēta jauna veloinfrastruktūra drošam un ērtam velotransporta izmantojumam, kā arī gājēju pārvietošanās Rīgas pilsētas ietvaros (īpaši centra daļā) nav cilvēkiem draudzīga un neveicina iedzīvotāju vēlmi pārvietoties ar kājām.

***Galvenais rīcības virziens*** ***(5. rīcības virziens)***

**Energoefektivitātes uzlabošana, alternatīvo degvielu un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana transportā**

***Galvenās rīcības un pasākumi***

1) Samazināt privāto **transportlīdzekļu lietojumu un optimizēt transporta kustību** (H.1, pasākums, 5.4., 5.5., 5.6.- 5.13.pasākums)

Privāto transportlīdzekļu lietojuma samazināšanai primāri tiek piedāvāts pilnveidot sabiedriskā transporta izmantošanas iespējas, veicināt velosatiksmes attīstību, veicināt gājēju infrastruktūras uzlabošanu un kopumā samazināt iedzīvotāju nepieciešamību pārvietoties. Savukārt, lai sekmētu transporta novirzīšanu no pilsētu centriem ir jārada apstākļi daudzfunkcionālu loģistikas centru attīstībai un jāveicina sabiedriskā transporta multimodālo punktu izveidi.

Plānotie privāto transportlīdzekļu izmantošanas apjoma samazināšanas pasākumi galvenokārt ir iezīmēti, koncentrējoties uz Rīgas pilsētu un aglomerāciju, Rīgas pilsētā un Pierīgā, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu Rīgā un Pierīgas pašvaldībās, cita starpā tāpēc, ka Rīgas pilsētā un Pierīgas pašvaldībās ir apmēram 50% no visiem Latvijā uz 2019.gada 1.janvāri reģistrētajiem vieglajiem transportlīdzekļiem, tomēr pasākumu izstrāde ir noteikta visiem Nacionālās nozīmes attīstības centriem

2) Veicināt naftas produktiem alternatīvu energoresursu izmantošanu (H.2 pasākums, 5.1., 5.2., 5.3.pasākums)

Energoefektivitāti transportā var uzlabot, nodrošinot pāreju uz dažādām alternatīvajām degvielām, primāri elektroenerģiju, CNG/LNG, nākotnē arī ūdeņradi. Lai šādu pāreju veicinātu, ir nepieciešams īstenot kompleksus pasākumus – izveidot alternatīvo degvielu infrastruktūru, lai būtu iespējams Latvijā izmantot ar alternatīvajām degvielām darbināmus transportlīdzekļus, un vienlaicīgi veicināt attiecīgo transportlīdzekļu (īpaši CO2 emisiju mazietilpīgāko), bet jo īpaši “nulles” emisiju transportlīdzekļu iegādi gan privātpersonām un komersantiem, gan publiskajos iepirkumos. Tāpat, lai vēl papildus veicinātu alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanu Latvijā ir nepieciešams noteikt konkrētu pakalpojumu sniedzējiem veikt transportlīdzekļu nomaiņu vai pārbūvi uz alternatīvo degvielu izmantošanu.

3) Būtiski **palielināt** transportlīdzekļos izmantoto **AER apjomu** (H.5 un H.6 pasākums, 5.1., 5.2., 5.3., 5.4.pasākums)

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.

Lai ilgtermiņā nodrošinātu, ka AER īpatsvars tiek paaugstināts izmantojot vietējos energoresursus, kā arī ņemot vērā pieejamos resursus lauksaimniecības un atkritumu sektorā, kā arī jau izveidotās biogāzes ražotnes un veiktās investīcijas tajās, ir jāveicina biogāzes attīrīšanas iekārtu uzstādīšana, jāpilnveido biometāna izmantošanas infrastruktūra, kā arī jāveicina tā patēriņš sabiedriskajā transportā un komerctransportā.

***Reģionālā sadarbība***

Reģionālā sadarbība transporta sektorā ir īstenojama Baltijas valstu starpā attiecībā uz biometāna ražošanu un izmantošanas, kur ar izveidotu reģionālu izcelsmes apliecinājumu sistēmu biometāns var tikt izmantots visā reģionā, neskatoties uz to, kur tas ir saražots.

Tāpat, lai būtiski samazinātu slogu un atvieglotu praktiskos apgrūtinājumus degvielas piegādātājiem reģionālā līmenī ir iespējama vienošanās par vienādiem vai līdzvērtīgiem biodegvielas piejaukuma obligātajiem apjomiem. Tādējādi degvielas piegādātāji, kas darbojas vairākās Baltijas valstīs, nebūs spiesti pielāgoties atsevišķi katras valsts noteiktajām prasībām.

Tāpat, lai mazinātu dažādu nodokļu likmju un apmēru izraisītu pārrobežu degvielas uzpildes problemātiku, kur degvielas uzpilde tiek veikta vienā valstī un līdz ar to arī tiek ieskaitīta šīs valsts enerģijas galapatēriņā, un šīs degvielas izmantošana tiek ieskaitīta šīs valsts SEG emisiju bilancē, reģionālā līmenī ir iespējama vienošanās par vienādām vai būtiski pielīdzinātām akcīzes nodokļa likmēm valstī izmantotajai degvielai.

***Saistītie rīcības virzieni***

1) Ēku energoefektivitātes uzlabošana (1. rīcības virziens), jo ēku energoefektivitātes uzlabošanas nosacījumu īstenošanā jaunbūvējamās ēkās tiks izveidotas ETL uzlādes vietas;

2) Energoefektivitātes uzlabošana un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana siltumapgādē un aukstumapgādē, un rūpniecībā (2.rīcības virziens), jo EPS paplašināšanā tiek piedāvāts EPS iekļaut arī degvielas piegādātājus;

3) Ne-emisiju tehnoloģiju izmantošanas veicināšana elektroenerģijās ražošanā (3. rīcības virziens), jo AER īpatsvara elektroenerģijas ražošanā palielināšana nodrošinās lielāku devumu AER īpatsvara transportā mērķa sasniegšanā, jo mērķa sasniegšanā ņem vērā tikai no AER saražoto elektroenerģijas apjomu;

4) Enerģētiskā drošība un neatkarība, pilnīga enerģijas tirgu integrācija, infrastruktūras modernizācija (6. rīcības virziens), jo samazināts importēto naftas produktu apjoms uzlabo valsts enerģētisko neatkarību, savukārt pasākumi elektroenerģijas un gāzveida kurināmo / degvielas infrastruktūras uzlabošanā veicina ETL izmantošanas pievilcīgumu;

5) Nodokļu sistēmas “zaļināšana” un pievilcīguma energoefektivitātei un AER tehnoloģijām uzlabošana (11. rīcības virziens), kur tiek noteikts TEN un akcīzes nodokļa degvielām likmes pārskats;

6) Sabiedrības informēšana, izglītošana un izpratnes veicināšana (12. rīcības virziens).

1. naftas un gāzveida produktu pārvade cauruļvados, kur enerģija tiek izmantota pārvades nodrošināšanai [↑](#footnote-ref-1)
2. CSP [↑](#footnote-ref-2)
3. 2019. gada SEG inventarizācija un aptuvenā SEG inventarizācija par 2018. gadu [↑](#footnote-ref-3)
4. CSDD, CSP [↑](#footnote-ref-4)
5. Izteiktu CO2 tonnās uz TJ [↑](#footnote-ref-5)
6. <http://www.meteo.lv/fs/files/CMSP_Static_Page_Attach/00/00/00/02/03/1548165912_CO2_met_2019.pdf> [↑](#footnote-ref-6)
7. CSP [↑](#footnote-ref-7)
8. Autotransporta direkcija [↑](#footnote-ref-8)
9. SKDS aptaujas, 2017–2019 [↑](#footnote-ref-9)