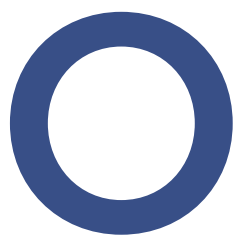


Teksts **Māris Kirsons**



bligātais biodegvielas piejaukums nav nekas jauns, jo Latvijas valdība jau 2009. gadā pieņēma lēmumu par biopiejaucumu benzīnam un dīzeļdegvielai, kura procentuālais apjoms tika pakāpeniski palielināts, vienlaikus šāds piejaukums nebija nepieciešams arktiskajai (ziemas) dīzeļdegvielai. Savukārt strauji pieaugošo degvielas cenu un līdz ar to visa veida pārvadājumu sadārdzinājuma slāpēšanai valdība no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 31. decembrim atcēla obligātā biopiejaucuma prasību benzīnam un dīzeļdegvielai un tas kļuva par brīvprātīgu pasākumu, jo īpaši ja jau bija iepirkti biopiejaucuma komponentu krājumi. Tādējādi no 2024. gada 1. janvāra 95. markas benzīnam 10% apmērā tiks pievienots bioetanol, bet no 1. aprīļa līdz 31. oktobrim dīzeļdegvielai 7% apmērā – biodegviela, kas ietekmēs degvielas pārdošanas cenas.

**Cenas uz vietas nestāvēs**

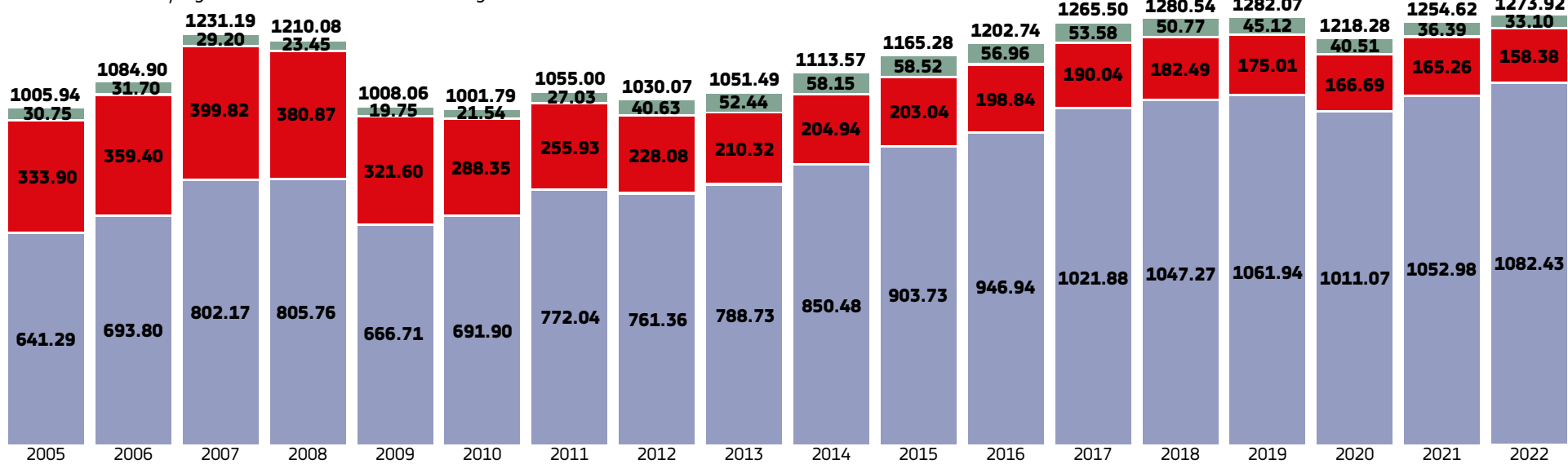
„Benzīna un dīzeļdegvielas pārdošanas cenu līmenis bija, ir un būs atkarīgs no pasaules naftas cenām, Eiropas Savienības uzstādījumiem un, protams, Latvijas valsts politikas,” situāciju skaidro Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas ilggadējais valdes priekšsēdētājs un degvielas mazumtirdzniecības SIA Astarte nafta valdes priekšsēdētājs Ojārs Karčevskis. Viņš atgādina, ka 2022. gadā pēc Krievijas invāzijas Ukrainā strauji pieauga degvielas cenas un Latvijā tās pat pārsniedza 2 eiro par litru robežu, taču 2023. gadā, jo īpaši pēdējos sešos mēnešos, tika novērots degvielas cenu kritums, kura galvenais iemesls ir naftas cenu sarukums biržā, ko izraisīja vairāki faktori – ekonomiskās izaugsmes trūkums, vairākās valstīs pat recesija, spraugas Krievijas naftas importa sankcijās, kā ietekmē šīs valsts produkcija nonāk pasaules tirgos. „2023. gadā tika novērota situācija – naftas pietiek, kā rezultātā tās cena biržā saruka līdz 75 ASV dolāriem par barelu, vienlaikus ir vairāki notikumi, kuri mēģina šo cenu palielināt – konflikts Gazas sektorā Izraēlā, noteiktu tankkuģu apšaudes Sarkanajā jūrā un arī lielākās naftas ieguvējvalsts Saūda Arābijas lēmums par ieguves apjomu samazināšanu, kas šo līmeni gadumijā tur 79–80

# Biopiejaucums un CO<sub>2</sub> nodoklis cels degvielas cenas

No 2024. gada degvielai Latvijā būs obligātais biodegvielas piejaukums, kas ietekmēs arī šo produktu realizācijas cenu, perspektīvā to paaugstinās arī CO<sub>2</sub> emisiju kvotu iegāde

**Degvielas kopējā realizācija**

Tūkst. t ■ dīzeļdegviela ■ benzīns ■ autogāze



Avots: Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija pēc Valsts ieņēmumu dienesta datiem

ASV dolāru par barelu līmenī,” situāciju analizē O. Karčevskis. Viņš atzīst, ka izmaiņas pat vienā no minētajiem punktiem situāciju var būtiski mainīt. „Latvijā ar 2024. gadu atgriežas biopiejaucums, taču benzīns ar šo piejaucumu degvielas uzpildes stacijās tirdzniecībā atgriezīsies pakāpeniski. Proti, no 1. janvāra tam benzīnam, kurš tiks izvests no vairumtirdzniecības noliktavām uz degvielas uzpildes stacijām Latvijā, jau būs pievienots bioetanol 10% apmērā,” skaidro O. Karčevskis. Viņš norāda, ka līdzīga kārtība būs arī attiecībā uz dīzeļdegvielu, kurai no 1. aprīļa atkal būs pievienota biodīzeļdegviela 7% līmenī. „Biopiejaucums benzīnam noteikti ietekmēs tā cenu Latvijā, kas būs atkarīga no biopiejaucuma komponentu cenas biržā,” uz jautājumu par cenas pieauguma apmēru atbild O. Karčevskis. Viņš uzsver, ka Eiropas Savienība ir noteikusi minimālo akcīzes nodokļa likmi gan benzīnam, gan

dīzeļdegvielai, taču dalībvalstu valdību ziņā ir tas, cik lielas ir šīs likmes. Latvijā ir augstākas dīzeļdegvielas akcīzes nodokļa likmes salīdzinājumā ar Poliju, Lietuvu un Igauniju. Proti, tā ir par 5 centiem litrā augstāka nekā Lietuvā vai Igaunijā.

**Briest ogļskābās gāzes nodoklis**

Perspektīvā degvielas cenu līmeni degvielas uzpildes stacijās ietekmēs paplašinātā emisiju tirdzniecības sistēma Eiropas Savienībā un topošais Klimata likums. Latvijas Mežu sertifikācijas padomes 8. starptautiskajā konferencē Izmāiņas un risinājumi vides politikā ilgtspējīgai, klimatneitrālai ekonomikas attīstībai Klimata un enerģētikas ministrijas valsts sekretāra vietnieks klimata politikas jautājumos Dagnis Dubrovskis atzina, ka klimata mērķu sasniegšanā lielākie izaicinājumi saistāmi ar enerģētikas sektoru, kā arī transportu, kura īpatsvars emisiju tirdzniecības sistēmā

2026.–2027. gadā stāsies spēkā jaunā – paplašinātā – emisiju tirdzniecības sistēma, kura skars arī transportu, tādējādi ikvienam degvielas litram būs sava emisijas kvotas cena. Pie pašreizējām emisiju kvotu cenām degvielas cena varētu pieaugt par 15 centiem litrā, bet pēc Vācijas speciālistu aplēsēm – ap 40 centiem par litru,

**Dagnis Dubrovskis,**

Klimata un enerģētikas ministrijas valsts sekretāra vietnieks klimata politikas jautājumos.

sasniedz 37%. „2026.–2027. gadā stāsies spēkā jaunā – paplašinātā – emisiju tirdzniecības sistēma, kura skars arī ēkas un transportu, tādējādi degvielas operatori būs jāpērk emisiju kvotas – jāpiedalās to izsolēs, un ikvienam degvielas litram būs sava emisijas kvotas cena. Pie pašreizējām emisiju kvotu cenām degvielas litra cena varētu pieaugt par 15 centiem litrā, bet pēc Vācijas speciālistu aplēsēm – ap 40 centiem par litru,” skaidroja D. Dubrovskis. Vienlaikus pašlaik nav prognozējams, kāda būs ogļskābās gāzes emisiju tonnas cena pēc gada, diviem vai pieciem. „Tas ir un būs sava veida stimulants pārkārtot transporta parku, lai vairāk izmantotu dzinējus, kuros lieto atjaunojamo enerģiju, elektroenerģiju, ūdeņradi, biometānu,” tā D. Dubrovskis.

**CO<sub>2</sub> nauda paliks ES makā**

„Klimata likumprojekts pašlaik ir tapšanas stadijā, taču CO<sub>2</sub> emisiju kvotas

būs jāpērk nevis tikai degvielas uzpildes stacijām, bet gan visiem, kuru preces vai pakalpojumi rada siltumnīcu gāzu emisijas,” uzsver O. Karčevskis. Viņš norāda, ka degvielas uzpildes staciju īpašniekiem pašiem nebūs jāpiedalās emisiju kvotu izsolēs, jo to darīs degvielas noliktavu operatori. „Degvielas uzpildes stacijas no akcizētājiem – licencētājiem – degvielas tirgotājiem saņems degvielu, kuras samaksā būs iekļauta CO<sub>2</sub> emisiju kvotas cena,” mehānismu, kā strādās sistēma, rāda O. Karčevskis. Viņš atzīst, ka ogļskābās gāzes emisiju kvotas cena ietekmēs degvielas cenu līmeni, taču pašlaik neesot iespējams izteikt jebkādas prognozes. „Kurš gan pašreizējos nemitīgo pārmaiņu laikos spēj prognozēt, kādas būs CO<sub>2</sub> emisiju kvotu cenas 2026. vai arī 2027. gadā?” retoriski jautā O. Karčevskis. Viņš atzīst, ka ir redzētas ļoti atšķirīgas CO<sub>2</sub> emisiju kvotu cenas. „Skaidrs ir ti-

**Biopiejaucums benzīnam noteikti ietekmēs tā cenu Latvijā, kas būs atkarīga no biopiejaucuma komponentu cenas biržā,**

**Ojārs Karčevskis,**

Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas ilggadējais valdes priekšsēdētājs un degvielas mazumtirdzniecības Astarte nafta valdes priekšsēdētājs.

kai tas, ka šo emisiju kvotu samaksa, kas faktiski ir uzskatāma par sava veida nodokli, nonāks Eiropas Savienības kopējā makā, nevis Latvijas valsts budžetā, bet cik daudz no Latvijā iekasētā atgriezīsies kādu programmu līdzfinansējuma veidolā, rādīs laiks,” tā O. Karčevskis.

**Elektroauto kļūst vairāk**

Pēc Ceļu satiksmes drošības direkcijas datiem, 2023. gada 1. oktobrī Latvijā uzskaitē bija 5938 elektromobiļi, tostarp 70 autobusi, 123 motocikli, 834 mopēdi, kā arī 42 kvadracikli un viens tricikls. Kopš 2023. gada sākuma pieaugums bija 51% līmenī. „Šķiet, ka Latvijā uzsvars tiks likts uz sabiedriskā transporta elektrifikāciju, par ko liecina arī šī segmenta lielākā uzņēmuma SIA Rīgas Satiksme elektroautobusu iepirkums un dīzeļdegvielu patērējošu autobusu pakāpeniska aizstāšana ar elektroautobusiem,” situāciju analizē O. Karčevskis. Viņaprāt, elektromobiļu skaita pieauguma (51%) pamatā ir mazā šo transportlīdzekļu bāze un valsts atbalsts vieglo elektroauto pircējiem – privātpersonām. Tā kā perspektīvā auto skaits, kuri patērēs citu degvielu, pieaugs un arī Latvijā kopējais iedzīvotāju skaits nebūt nepieaugs, tad tiek gaidīts, ka arī fosilās degvielas realizācijas apjoms Latvijā saruks. „2023. gada degvielas realizācijas apjoms septembrī saruka par 7,7%, savukārt oktobrī pat par 8,3% salīdzinājumā ar analoģisku laiku 2022. gadā,” par degvielas patēriņa tendencēm atbild O. Karčevskis. Viņaprāt, šī tendence perspektīvā saglabāsies. Pēc Valsts ieņēmumu dienesta datiem vislielākais degvielas realizācijas kritums bija novērots Covid-19 pandēmijas pirmajā – 2020. gadā, kad faktiski vairums cilvēku nevarēja šķērsot Latvijas robežu, savukārt 2022. gadā degvielas realizācija jau atgriezās 2017. gada līmenī, bet līdz 2019. gada apmēriem vēl ir, kur augt. ☺