



Ralfs Nemiro: par Latvijas enerģētikas nākotni jādomā šodien

Baltijas valstu enerģētika aizvadītajos gadu desmitos ir pieredzējusi daudzas nozīmīgas pārmaiņas. Relatīvi ūdens periodā, līdz ar Igaunijas AES slēgšanu, mainījies tirgū konkurētspējīgo bāzes jaudu līdzsvars Baltijā – no lielākā elektroenerģijas ražotāja un eksportētāja Lietuva kļuvusi par reģiona lielāko importētāju; arī Igaunijas degakmens ģenerācija jau tuvākajā nākotnē vairs nenodrošinās lētas elektroenerģijas pārpilnību. Baltijas valstīm jādomā par to, kā kompensēt iztrūkstošās bāzes jaudas, no kurām būs atkarīga gan to ražotās elektroenerģijas konkurētspēja tirgū, gan, pēc Baltijas valstu energosistēmu sinhronizācijas zonu maiņas 2025. gadā, arī reģiona energoapgādes drošība. Latvija attiecībā uz savām bāzes jaudām ir spējusi pieņemt pareizus un tālrēdzīgus lēmumus, tomēr tā viena nespēs uz saviem pleciem iznest pieaugošā bāzes jaudu deficitā spiedienu. Šī problēma jārisina visām Baltijas valstīm kopā.

Un labas sadarbības piemēri Baltijas enerģētikā ir acīm redzami – tā 2020. gada sākumā darbu uzsāks Baltijas-Somijas dabasgāzes tirgus platforma – pirmais šāda veida reģionālo dabasgāzes tirgu integrācijas projekts Eiropas Savienībā.

Latvijas enerģētikā liela jautājuma zīme pagaidām liekama pie *Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2030. gadam* projekta. Trūkst skaidrības par to, kādā veidā un ar kādiem līdzekļiem tiks realizēta dažādu enerģētikas sektoru dekarbonizācija. Nav arī vienota un skaidra skatījuma uz "zaļās" enerģijas projektu atbalsta shēmu perspektīvām, lai gan jau 2021. gadā obligātā iepirkuma alternatīvai ir jābūt izstrādātai un jāsāk darboties.

Par to, kas Latvijas enerģētikā aktuāls šobrīd un par ko būs jādomā tuvākā un tālākā nākotnē, sarunā ar "Enerģiju un Pasauli" pastāstīja Latvijas Republikas ekonomikas ministrs Ralfs Nemiro.

- Kā Jūs vērtējat Latvijas situāciju un attīstības perspektīvas Eiropas Savienības un Baltijas-Ziemeļvalstu reģiona enerģētikas kontekstā?

Latvijas loma un nozīme ES un Baltijas-Ziemeļvalstu reģiona enerģētikas kontekstā aizvadītajos gados ir nostiprinājusies. Latvija piedalās vairākās nozīmīgās reģionālās enerģētikas sektora iniciatīvās; to vidū kā svarīgākās jāmin Baltijas energosistēmu sinhronizācijas zonu maiņa (no sinhronizācijas ar BRELL loku uz sinhronizāciju ar kontinentālās Eiropas energosistēmām) un vienotā Baltijas-Somijas dabasgāzes tirgus izveide un darbības uzsākšana 2020. gada janvāri. Lielis gandarījums ir par to, ka abi minētie procesi norit veiksmīgi. Īpaši tas attiecas uz reģionālā dabasgāzes tirgus izveidi, jo šāda veida tirgus ES valstis sāks darbu pirmo reizi. Pagaidām gan tirgus integrācija vēl ir tikai pusceļā. Nāksies strādāt pie tā, lai vienotajam Baltijas valstu un Somijas dabasgāzes tirgum pievienotos arī Lietuva, jo šajā valstī darbojas sašķidrinātās dabasgāzes (SDG) importa terminālis – viens no dabasgāzes piegāžu diversifikācijas avotiem Baltijas valstīs.

Pēc dažiem gadiem tiks nodots ekspluatācijā arī Polijas-Lietuvas dabasgāzes starpsavienojums GIPL (*Gas Interconnection Poland-Lithuania*), kas faktiski savienos ne tikai Poliju un Lietuvu, bet arī Baltijas valstis un Somiju ar pārējo ES valstu gāzapgādes sistēmām. Lietuva kā "baltais punkts" starp Poliju un Baltijas valstīm un Somiju hipotētiski varētu traucēt tālāku reģionālā dabasgāzes tirgus integrāciju dienvidu virzienā. Mēs, protams, ar izpratni attiecamies pret Lietuvas centieniem aizstāvēt savas intereses Klaipēdas SDG termināļa darbības finansējuma jautājumā, tomēr uzskatām, ka šim interesēm nebūtu jānonāk konfrontācijā ar reģionālā tirgus integrācijas gaitu. Vienmēr ir iespējams panākt kompromisu pat ļoti sarežģītu un šķietami nepārvaramu pretruņu nolidzināšanā. Jācer, ka arī kompromiss Lietuvas partnerības Baltijas-Somijas reģionālā dabasgāzes tirgus jautājumā tiks rasts jau drīz.

Energosistēmu sinhronizācijas zonu maiņas projekta sakarā asi iezīmējas fakts, ka Baltijas valstis šobrīd ļoti trūkst tirgū konkurēspējigu, stabilu, videi draudzīgu un modernu bāzes jaudu. Šajā ziņā mūsu valsts – Latvija, pateicoties pirms daudziem gadiem pieņemtiem pareiziem lēnumiem attiecībā uz Rīgas TEC-1 un TEC-2 rekonstrukciju, atrodas labākās pozīcijās nekā Lietuva un Igaunija. Lietuva apmēram 80% no visas patērtētās elektroenerģijas importē, drīz visai saspringta situācija elektroenerģijas ģenerācijā varētu izveidoties arī Igaunijā, jo tiek slēgtas emisiju ietilpīgās degakmens elektrostacijas.

No vienas pusēs, Latvija atrodas priviliētā stāvoklī, jo esam laicīgi domājuši par savu bāzes elektrostaciju rekonstrukciju un modernizāciju, tomēr, no otras pusēs, šķiet, ka šī iemesla dēļ mums var nākties arī iznest lielu daļu smaguma. Latvija Rīgas TEC-2 projektā gadu gaitā vēsturisko termoelektrocentrāli ir pārveidojusi par modernu divu energobloku kompleksu, kas, elastīgi pielāgojoties tirgus konjunktūrai, vairākos gada periodos spēj ierobežot elektrības cenas krasu celšanos visā Baltijas reģionā. Esmu Lietuvas kolēgiem vairākkārt atgādinājis, ka viņu valstī nopietni jādomā par tirgū konkurēspējīgu bāzes jaudu attīstību, jo šīs jaudas nepieciešamas kā tirgū konkurēspējīgas elektroenerģijas ģenerācijai, sinhronizācijas zonu maiņas projekta realizācijai, tā ari lielo vēja parku balansēšanai nākotnē.



AVOTS: EM

Latvijas Republikas ekonomikas ministrs Ralfs Nemiro

- Kāds ir Jūsu skatījums uz tā dēvētās "enerģijas trilemmas" (enerģētikas drošība, pieejamība un ilgtspēja) nozīmīgumu Baltijas reģionā? Kāda, Jūsuprāt, būs Latvijas loma Baltijas valstu energoapgādes drošuma garantēšanā nākotnē?

Ilgtspējīgā Latvijas enerģētikas politikā enerģijas trilemmas pamatprincipi ir centrālā ass, kas tieši sasaucas ar enerģētikas tirgu veidošanos un paplašināšanos, kā arī ar energoresursu ceļu un avotu diversifikāciju. Visi trīs mērķi, manuprāt, ir vienlīdz nozīmīgi, jo no atšķirīgiem skatpunktām raksturo pietiekamu, drošu un paredzamu energoapgādi gan mūsu valstī, gan arī visā Baltijas reģionā.

Runājot par Latvijas lomu, nodrošinot Baltijas valstu energoapgādes drošumu nākotnē, jāuzsver dabasgāzes piegādes ceļu un avotu diversifikācija, jo drīz sāks darbu vienotais Baltijas valstu un Somijas dabasgāzes tirgus, paverot lielākas iespējas arī mūsu dabasgāzes uzglabāšanas biznesa attīstībai Inčukalna PGK. Šogad nebija problēmu ar krātuves piepildīšanu ziemas sezonai – interese par krātuvi, īpaši no SDG piegādātāju pusēs, ir bijusi ļoti liela. Cerams, arī nākotnē Inčukalna PGK klientu netrūks un krātuve kļūs par galveno reģionālā dabasgāzes tirgus drošas un paredzamas darbības garantu.

- Šogad Latvijas lielākais enerģētikas uzņēmums – Latvenergo koncerns svin 80 gadu jubileju. Kā Jūs vērtējat koncerna darbību aizvadītajos gados, un kāda varētu būt tā vieta Latvijas un Baltijas valstu energoapgādes struktūrā nākotnē?

Latvenergo koncerns ir Latvijas enerģētikas gigants, tas ir uzņēmums, kas aizvadītajos gadu desmitos ir pierādījis spēju darboties stratēģiski – domāt un strādāt ne tikai tagadnei,



Avots: dreamstime

Plāviņu HES

bet arī nākotnei – mūsu visu nākotnes enerģētikas stabilitātei un drošbai. Neraugoties uz to, ka uzņēmuma vēsturē nācīes pārvarēt daudzas problēmas, Latvenergo koncerna vadība vienmēr spējusi nodrošināt stabilu un paredzamu uzņēmuma darbību. Būtiska ir AS "Latvenergo" realizētā Rīgas TEC-2 un patlaban notiekosā Daugavas hidroelektrostaciju (HES) kaskādes rekonstrukcija, kas ir ieguldījums ne tikai uzņēmuma jaudu portfelē modernizācijā, bet arī Latvijas ekonomikā un tautsaimniecībā kopumā.

Latvenergo koncerns ir "zaļš" uzņēmums, kas lielu daļu saražotās elektroenerģijas smēl no atjaunojamiem energoresursiem (AER) – Daugavas hidroelektrostacijām, tomēr nākotnē jādomā par citu AER projektu, tādu kā lieljaudas vēja parki, realizāciju. Tā būtu iespēja ne tikai attīstīt jaunas

ģenerējošās jaudas, bet arī tālāk diversificēt uzņēmuma jaudu portfeli.

Kā vienu no Latvenergo koncerna nākotnes darbības izaicinājumiem vēlos minēt tā klātbūtnes nostiprināšanu un tirgus daļu paplašināšanu citu Baltijas valstu elektroenerģijas tirgos, jo nav noslēpums, ka kaimiņvalstu komersanti nereti Latvijā izvērš visai agresīvu mārketinga politiku. Arī Latvenergo koncernam būtu jāaktivizē savu darbību Lietuvā un Igaunijā. Ņemot vērā to, ka uzņēmumam ir pietiekama profesionālā un administratīvā kapacitāte, tas nākotnē varētu startēt arī citu kaimiņvalstu, piemēram, Polijas tirgū.

– Jūs minējāt, ka gan AS "Latvenergo", gan citi komersanti Latvijā varētu attīstīt lielos vēja enerģijas projektus.



Avots: EM

Nacionālā enerģētikas un klimata plāna NEKP 2030 ilgtermiņa mērķi



Avots: Latvenergo

Rīgas TEC-2 – viens no lielākajiem dabasgāzes patēriņjiem Latvijā

Vai šeit runājam par projektiem ar obligātā iepirkuma komponentes (OIK) vai līdzīga tipa atbalsta iespējām?

Kā vienu no galvenajiem nākotnes izaicinājumiem enerģētikā es tiešām saredzu lieljaudas vēja parku veidošanu visās trijās Baltijas valstīs, izvēloties šo projektu realizācijai piemērotākās vietas gan uz sauszemes, gan selgā.

Arī Latvijas komersantiem, tostarp, AS "Latvenergo", būtu nopietni jāpēta lielo vēja parku projektu realizācijas iespējas. Tomēr šobrīd mēs noteikti nerunājam par jebkādiem lielās vēja enerģētikas pārkomensācijas mehānismiem – OIK vai ko līdzīgu, jo lielā vēja enerģētika pasaule jau ir kļuvusi tik konkurētspējīga, ka var veiksmīgi darboties brīvā tirgus apstākļos. Lielajiem vēja enerģijas projektiem jārada pozitīvs impulss tirgū, jo lielāks konkurētspējīgu resursu piedāvājums rada arī pievilkcīgāku (zemāku) elektroenerģijas cenu.

– 2020. gadā darbu sāks apvienotais Latvijas, Igaunijas un Somijas dabasgāzes tirgus. Kā Jūs vērtējat Baltijas dabasgāzes tirgu integrācijas gaitu?

Kā jau minēju iepriekš, Baltijas valstu un Somijas vienotā dabasgāzes tirgus izveide ir patiešām vērā ņemams sasniegums, kurā Latvijas dalība bijusi veiksmīga no paša sākuma – no tirgus integrācijas idejas izvirzīšanas brīža.

Tas, ka kopīgajā dabasgāzes tirgū ir iekļāvusies Somija, manuprāt, ir faktors, kas ne tikai kvantitatīvi, bet arī kvalitatīvi ietekmēs tirgus darbību. Proti, Somijas dabasgāzes patēriņa struktūra atšķiras no Baltijas valstīm, jo tajā mājsaimniecības lietotāji un enerģijas ražotāji dabasgāzi patēre minimāli. Lielākais patēriņš ir industrija, dažādu preču ražotāji, komersanti. Somijas dabasgāzes patēriņš gan vasaras, gan arī ziemas sezonā ir relatīvi nemainīgs, tajā pat laikā Baltijas valstīs ziemas un vasaras dabasgāzes patēriņa apjomī var atšķirties pat četrkārtīgi.

Somijas līdzdalība piešķirs Baltijas reģionālajam dabasgāzes tirgum tik nepieciešamo stabilitāti un nodrošinās pastāvīgu resursu pieprasījumu, kas noteikti radīs interesi arī mūsu valsts dabasgāzes tirgotājiem slēgt līgumus par piegādēm Somijas patēriņjiem.

Esmu gandarīts, ka trīs pašreizējie tirgus partneri – Somija, Latvija un Igaunija – ir vienoti savos mērķos un darba principos, tomēr nākotnē būs jārod kompromiss arī Lietuvas iesaistei kopīgajā tirgus struktūrā. Šobrīd galvenais šķērslis šī procesa veiksmīgam noslēgumam ir Lietuvas protekcionisma politika attiecībā uz nacionālā SDG termināla piegādēm.

Mēs atceramies, ka pirms desmit gadiem tika aizsāktas konsultācijas par reģionāla SDG termināla būvi vienā no trim Baltijas valstīm. Es arī šodien uzskatu, ka vislabākā vieta šāda veida objektam būtu bijusi Latvija – pateicoties gan ģeogrāfiskajam izvietojumam, gan Inčukalna PGK tuvumam. Diemžēl, dažādu iemeslu dēļ, projekta iecere netika realizēta.

Tā vietā Lietuva realizēja savu nacionālo SDG termināla projektu, uzņemoties visus finanšu riskus, tomēr, manuprāt, nav pieļaujami, ka kādas valsts nacionālā līmena projekta dēļ tiek koriģēta ES enerģētikas politikas virzība visā Baltijas reģionā kopumā.

– Kāds ir Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.

– 2030. gadam (NEKP 2030) izstrādes šā briža statuss? Kādi jautājumi rada visvairāk diskusiju un nepieciešamību pēc dažādu nozaru pārstāvju iesaistes?

Ekonomikas ministrijas NEKP 2030 projekts valsts sekretāru sanāksmē izsludināts starpinstitūciju saskaņošanai. Līdz ar to sākts noslēdzotais posms – NEKP 2030 projekta saskaņošana ar ministrijām un citām ieinteresētajām pusēm. 2019. gada 17. decembrī NEKP 2030 plānots apstiprināt



Avots: "Vide rītdienai" publicitātes foto

Iniciatīvas "Vide rītdienai" šā gada septembrī rīkotajā diskusijā par saspieštās dabasgāzes perspektīvām Latvijā

Ministru kabinetā, lai līdz gada beigām to iesniegtu Eiropas Komisijā.

Vislielākās diskusijas, neapšaubāmi, radīja AER īpatsvara palielināšanas jautājumi, jo šeit ir ļoti daudz iesaistīto pušu – salīdzinoši mazas jaudas projektus realizē liels skaits komersantu. Mums ir jācēnšas panākt saprātīgu līdzsvaru starp to, ko mēs esam apņēmušies paveikt AER jomā, un to, kā šo uzdevumu veikt visracionālāk. Nedrīkst aizmirst, ka enerģētikas ilgtspēja tieši ietekmē Latvijas tautsaimniecības situāciju un ka katrs cents, kas tiek pārmaksāts vai neracionāli iztērēts, no kaut kurienes ir jākompensē. Arī bez liekiem tēriņiem un pārmaksām, energijas izmaksas katrā saražotajā precē vai pakalpojumā ir salīdzinoši augstas, un to turpmāku pieaugumu mēs neviens nevēlamies piedzīvot.

Šobrīd neviennozīmīgi vērtējama ir iniciatīva aplikt ar pildu nodokļiem vienu no "netīrajiem" degvielas veidiem – dīzeļdegvielu, tomēr, pirms lemt par šādas normas ieviešanu, mums vēl rūpīgi jāizvērtē tās iespējamās sekas – kā pozitīvās, tā arī negatīvās. Transporta dekarbonizācija ir visai sāpīgs jautājums.

Kopumā, mums kā valstij līdz 2030. gadam ir jāsasniedz konkrēti mērķi AER īpatsvara palielināšanā un energoefektivitātes uzlabošanā. Kas attiecas uz elektroenerģētikas sektoru, tad nospraustie mērķi šķiet pilnīgi sasniedzami.

Tomēr nākotnē vēl ciešāk jāpievēršas AER ģenerācijas stimulēšanai un lielo vēja projektu realizācijas atbalstam. Te nav runa par projektiem, kas daudzus gadus vai pat gadu desmitus saņems atbalstu obligātā iepirkuma vai kādas citas atbalsta shēmas ietvaros, bet gan par projektiem, kas būs konkurētspējīgi tirgū. Ir iespējama šādu projektu realizācijas stimulēšana, palīdzot segt daļu būvniecības un projektēšanas izmaksu. Tomēr tā būtu tikai vienreizēja palīdzība bez tālejošām finansiālām saistībām nākotnē.

– Vai transporta sektora dekarbonizācija šobrīd ir NEKP 2030 "sāpju bērns"?

Tā varētu teikt. 2030. gada mērķu sasniegšanā vislielākās problēmas patiešām sagaidāmas transporta sektora dekarbonizācijas jomā.

Latvijai 2020. gada mērķus transporta sektora dekarbonizācijā, līdzīgi kā vairākām citām ES dalībvalstīm, nav izdevies sasniegt, tomēr nākamgad nekādas soda sankcijas par to vēl nedraud.

Turpretī mērķu neizpilde pēc desmit gadiem var nest līdz nepatikamas finansiālas konsekvences un pārkāpumu procedūras, kuru iestāšanos mēs nevēlamies pieļaut. Raugoties no šodienas skatpunkta, mēs apzināmies, ka atrāviens no 2020. gada plāna jau ir ļoti liels – 4% plānoto 10% vietā, un nākamajā desmitgadē, ja netiks sperti pārdomāti un mērķtiecīgi soli, tas pats no sevis nesamazināsies. Vēl vairāk, uz 2030. gadu ne tikai "jāsarauj" pašreizējais 6% iztrūkums, bet vēl jānodrošina 4% kāpums, lai sasniegtu 14% atzīmi. Lai šo ambiciozo mērķi sasniegtu, mums būs jārealizē plašu un dažādas transporta jomas aptverošu pasākumu kompleksu.

Dzelzceļa transportā, līdzīgi kā kaimiņos Lietuvā un Igauņijā, jāpievēršas tālākai Latvijas dzelzceļa tikla elektrifikācijai, kas nākotnē ļautu ne tikai uzlabot dzelzceļa satiksmes darbību, bet arī panākt būtisku siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījumu. Visas dzelzceļa sistēmas elektrifikācija Latvijā tuvākajā laikā gan, visticamāk, nav sagaidāma, lai gan mūsu ziemeļu kaimiņi igauņi šādu apņemšanos nolēmuši realizēt nākamajos astoņos gados – līdz 2028. gadam. Latvijai beidzot jāiepērk jaunus elektrovilcienus.

Transporta dekarbonizācijas aktivitātes ir ļoti plašas: mums vienlaikus jādomā par sabiedriskā transporta, privātā autotransporta, smagā autotransporta, dzelzceļa transporta, komunālā transporta, lauksaimniecības transporta, kā arī

upju un jūru transporta radīto emisiju samazinājumu. Protams, katrai no šim jomām būs nepieciešams savs dekarbonizāciju veicinošs risinājums, tomēr tās vienos princips – *tax the carbon* jeb emisiju intensīvā transporta nodokļu likmju paaugstināšana.

Transporta dekarbonizācijas procesa stimulēšanai būtu jāsākas no pilsētu un starppilsētu sabiedriskā transporta, no "zaļajiem" iepirkumiem, kur tiek dota priekšroka vai nu ar saspilsto dabasgāzi (CNG), vai ar elektrību darināmiem transporta veidiem. Mēs nevaram uz transporta dekarbonizāciju raudzīties radikāli un gaidīt tūlītējus fantastiskus rezultātus. Process ir jāvirza racionāli un pakāpeniski, atbalstot katru tehnoloģiju vai degvielas alternatīvu, kas sniedz taustāmu emisiju samazinājumu.

Tuvākajā nākotnē būs jāstrādā arī pie biometāna izmantošanas autotransportā atbalsta, kā tas tiek darīts Lietuvā un Igaunijā.

– Vai transporta sektora dekarbonizācijas ietvaros ir paredzēts pārskatīt akcīzes nodokļa dabasgāzei kā transporta degvielai apjomu?

Par šo jautājumu esam diskutējuši dažādos formātos, arī visai plašā mērogā – pavisam nesen iniciatīvas "Vide rītdienai" ietvaros. Latvijā komerciālais CNG sektors pagaidām vēl ir tikai pašā attīstības sākumposmā, tomēr pirmā municipālā sabiedriskā transporta pārvadātāja (AS "Jēkabpils autobusu parks") piemērs rosina optimismu. Pārejot no dzīldegvielas uz CNG izmantošanu Jēkabpils pilsētas autobusos, degvielas izmaksas vien izdevies ietaupīt ap 30%. EM vairākkārt vērsusi uzmanību uz to, ka akcīzes nodoklis dabasgāzei kā transporta degvielai citās Baltijas valstis ir daudz zemāks nekā Latvijā, un jācer, ka šajā jautājumā izdosies panākt progresīvu virzību arī mūsu valstī. Kā zināms, SDG un CNG ir vieni no retajiem dabasgāzes izmantošanas veidiem, kas tiek atbalstīti arī ES mērogā.

– Aizvadītie trīs gadi ir pagājuši OIK "sāgas" ēnā. Kādas šobrīd ir aktualitātes AER atbalsta mehānismu pārskatišanā?

OIK likvidācijas un jauna atbalsta mehānisma izstrādes pasākumu kopums līdz 2021. gadam būs izaicinājumu pilns un prasīs ļoti daudzu nozaru ekspertu iesaistīt. Iespējams, tas nesīs līdzi arī nodokļu sistēmas izmaiņas Latvijā. Tas gan nenozīmē, ka nodokļi automātiski palielināsies vai samazināsies, – jautājums ir par to, kādā veidā tiks pārskatīta visa veida kompensāciju sistēma un cik lielam potenciālo saņēmēju lokam tiks saglabātas tiesības uz obligātā iepirkuma vai kāda cita veida atbalstu ilgākā laika periodā.

Patlaban norit konsultācijas, un drīz tiks organizēta starpinstitucionāla tikšanās, kurā šis jautājums tiks detalizēti vērtēts. OIK alternatīvu izstrādes procesā ir iesaistītas daudzas valsts institūcijas – to vidū jāizceļ Finanšu ministrija (FM), kuras pārziņā ir Latvijas nodokļu politikas veidošana. FM ekspertu viedoklis jauna AER atbalsta mehānisma



Foto: A. Rōs, Wikimedia Commons

Vēja parks Grobiņas pagastā

izstrādē EM ir izšķiroši svarīgs.

Nākotnē OIK vietā jānāk pārdomātam, caurredzamam, uz fiskāliem instrumentiem un racionāliem apsvērumiem balstītam AER atbalsta mehānismam. Būtu arī lietderīgi novirzīt AS "Latvenergo" dividendes enerģētikas sektoram vajadzībām, nevis visu valsts budžeta iztrūkumu kompensēšanai.

– No kā nākotnē būtu jāmēģina izvairīties AER projektu realizācijā?

Pats svarīgākais ir izvairīties no neracionālu AER projektu realizācijas un atļauju izsniegšanas tādiem projektiem, kuru realizācija varētu noritēt ar pārkāpumiem. Protams, ne vienmēr izdodas uzreiz saprast, kurš projekts varētu būt potenciāli riskants. Piemēram, biogāzes ražošanas projektiem savulaik tika izsniegtas ļoti daudzas atļaujas, un ļoti daudzos projektos atrodami būtiski pārkāpumi.

Sākotnēji tika iecerēts, ka biogāzes ražotnes palidzēs cīnīties ar organisko atkritumu problēmu, iegūstot biogāzi no organisko vielu atliekām, bet šobrīd situācija ir pavisam citāda. Tā vietā, lai izmantotu atkritumus, biogāzes ražotņu darbināšanai tiek audzēta zaļā masa – galvenokārt kukurūza, aizņemot lielas lauksaimniecības zemju platības, kuras varētu tikt izmantotas arī citu kultūru audzēšanai. Tāpat lietderīgās siltumenerģijas izmantošana vairumā biogāzes projektu rada nemainīgas problēmas.

Nākotnē būtu daudz stingrāk jāvērtē projektu pieteikumi jau atļaujas saskaņošanas stadijā, pastiprinot projektu pieteikumu ekspertu uzraudzību. Tādējādi AER sektorā negodprātīgiem komersantiem būtu grūtāk ienākt, bet godprātīgajiem komersantiem pavērtos plašāks darbības laiks un lielākas iespējas savu ieceru realizācijai. **E&P**

Leo Jansons