**Nacionālā enerģētikas un klimata plāna**

**Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas sanāksme**

PROTOKOLS Nr.2

|  |  |
| --- | --- |
| 2023.gada 13. jūlijā | MS Teams sēdes sākums plkst.10:00 |

Sanāksmi vada Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas vadītāja:

|  |  |
| --- | --- |
| Ligita Austrupe | Satiksmes ministrija |

Sanāksmē piedalās:

|  |  |
| --- | --- |
| Agnese Brašmane | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Agris Kurms | A/S “Sadales tīkls” |
| Aiga Barisa | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Aija Timofejeva | Būvniecības valsts kontroles birojs |
| Aino Salmiņš | Latvijas Pašvaldību savienība |
| Aivars Starikovs | Latvijas Ūdeņraža Asociācija |
| Aldis Zariņš | Satiksmes ministrija |
| Andris Lācis | A/S "Gaso" |
| Antra Esenberga | Finanšu ministrija |
| Antans Sauļus Sauhats | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Arta Dimbiere | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Artūrs Kokars | Satiksmes ministrija |
| Artūrs Rabša | Finanšu ministrija |
| Dace Cīrule | Ārvalstu investoru padome Latvijā |
| Dace Supe | Satiksmes ministrija |
| Edgars Matulis | Finanšu ministrija |
| Edīte Biseniece | Būvniecības valsts kontroles birojs |
| Edmunds Kamoliņš | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Einārs Cilinskis | Ekonomikas ministrija |
| Elīna Šimiņa-Neverovska | Satiksmes ministrija |
| Gaļina Bočkarjova | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Gatis Bažbauers | Rīgas tehniskā universitāte |
| Gaidis Klāvs | Fizikālās enerģētikas institūts |
| Guntis Puķītis | Finanšu ministrija |
| Ģirts Bramans | Satiksmes ministrija |
| Helēna Rimša | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Ilmārs Blumbergs | Rīgas tehniskā universitāte |
| Indulis Stikāns | Latvijas biodegvielu un bioenerģijas asociācija |
| Inese Olafsone | Latvijas Darba devēju konfederācija |
| Inese Stepiņa | Latvijas Darba devēju konfederācija |
| Jānis Iesalnieks | Satiksmes ministrija |
| Jānis Kalniņš | Satiksmes ministrija |
| Jānis Mežsargs | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Jānis Paiders | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Jevgenijs Ivanovs | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Juris Lukss | Finanšu ministrija |
| Juris Smirnovs | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Karīna Virse | Finanšu ministrija |
| Kārlis Mendziņš | Biedrība “Zaļā brīvība” |
| Krišs Lipšāns | Biedrība “Auto Asociācija” |
| Kristof Hegedues | Latvijas Mobilitātes Asociācija |
| Laima Rituma | Satiksmes ministrija |
| Mārtiņš Adamsons | Satiksmes ministrija |
| Marta Luste | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Mihails Simvulidi | Apvienība “Pilsēta cilvēkiem” |
| Milda Zaļaiskalna | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Normunds Audzišs | Latvijas Lielo pilsētu asociācija |
| Ojārs Karčevskis | Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija |
| Raivis Ozoliņš | Latvijas Mobilitātes asociācija |
| Roberts Alhimionoks | Ārvalstu investoru padome Latvijā |
| Roberts Grants | A/S “Sadales tīkls” |
| Ruta Veidiņa | Satiksmes ministrija |
| Sintija Ziedone | Satiksmes ministrija |
| Tālivaldis Vectirāns | Satiksmes ministrija |
| Vladimirs Novikovs | Latvijas Dzelzceļnieku un satiksmes nozares arodbiedrība |
| Zane Mača | Satiksmes ministrija |
| Zane Siliņa | Satiksmes ministrija |

Sanāksmes darba kārtība:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N.p.k. | Darba kārtības jautājums | Jautājuma izklāsts |
|  | Par Satiksmes ministrijas priekšlikumiem NEKP pārskatam transporta sektorā | Satiksmes ministrija, Ligita Austrupe (20 min) |
|  | Dažādi |  |
| Diskusija | | |

L. Austrupe: Ievadvārdi, iepazīstināšana ar dienas kārtību.

**1. Par Satiksmes ministrijas priekšlikumiem NEKP pārskatam transporta sektorā** (Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieces Ligitas Austrupes prezentācija).

**M. Simvulidi**: Par ūdeņraža pielietojumu ar mūsdienu tehnoloģijām – būtu nepieciešams izvērtēt, cik videi draudzīgs un ekonomiski pamatots tas ir. Jautājums par prezentācijā minēto atbalsta mehānismu – “iedzīvotājiem, kas lādējot mājās ar ETL nodrošina duālo enerģijas iespēju” – kas ar to ir domāts?

**K. Mendziņš**: Par duālo uzlādi tuvākajā nākotnē nevajadzētu uztraukties, iespējams tas būs 2030 gads vai vēlāk, tad būs gan patērētāji, gan tādi, kas spēj atdot elektroenerģiju Sadales tīklam atpakaļ. Uzlādes tīklu operatori šo jautājumu risinās kopā ar sadales un augstsprieguma tīkliem, kur šis jautājums būs vairāk aktuāls smago transportlīdzekļu vajadzībām. Potenciāli, kur būs smago transportlīdzekļu uzlādes stacijas uz TNT ceļiem, kas tiek plānotas ik pēc 120 km, tur, iespējams, būs pat aizliegumi attiecībā uz elektroenerģijas atdošanu elektrotīklos.

**M. S****imvulidi**: Komentārs par transportlīdzekļa nodokli, kas ir proporcionāls CO2 emisijām – uzskatu, ka nebūs godīgi piemērot nodokļus no teorētiskām emisijām, jo, cilvēkam nobraucot gadā 5 000 km, CO2 emisijas kopumā būs mazākas nekā tiem, kas nobrauc 50 000 km. Taisnīgākais risinājums būtu pārskatīt akcīzes nodokli.

Par transportlīdzekļu reģistrācijas nodokļu paaugstināšanu – uzskatu, ka tas nebūs risinājums, jo, piemērojot lielāku nodokli, cilvēki turpinās braukt ar vecām automašīnām, kas ir videi nedraudzīgākas.

Par taksometru pāreju uz bezemisiju – jāņem vērā, ka taksometra pakalpojumus nodrošina arī automašīnas, kas nav taksometri, piemēram, *Bolt* u.c.

Par priekšlikumu normatīvajā regulējumā definēt attālumu, piemēram, 10 km, kādā ir jābūt sasniedzamiem pamata pakalpojumiem ar mērķi mazināt «lieku» pārvietošanos – šķiet, tas ir pretrunā ar pašreiz notiekošo skolu reformu, kur mēģina samazināt skolu skaitu, šajā gadījumā lauku reģionos šie attālumi būs daudz lielāki par 10 km.

Par 270+ milj. EUR mikromobilitātes infrastruktūras attīstībai vairāk nekā 100 maršrutos - uzskatu, ka ar šo summu būtu krietni par maz, ņemot vērā Latvijas autoceļu kopējo garumu, lai ieviestu būtiskas izmaiņas. Jāmēģina meklēt papildus risinājumi Eiropas Savienības fondu piedāvātajos projektos, kas ietver mikromobilitāti un sabiedrisko transportu.

Par privātā autoparka nomaiņu – uzskatu, ka valsts finansējumu nevajadzētu tērēt, tas būs pārāk dārgs pasākums, bet mēģināt likt cilvēkiem pēc iespējas vairāk pārvietoties ar sabiedrisko transportu un velosipēdiem, tādā veidā samazinot kopējo enerģijas patēriņu.

**L. Austrupe**: Par ūdeņraža attīstību, cik tas ir videi draudzīgi un ekonomiski pamatoti, esam runājuši iepriekšējās sanāksmēs, un secinājums ir – mēs virzāmies arī uz ūdeņraža izmantošanu transporta nozarē, t.sk. ES līmeņa mērķus šajā ziņā un šo pasākumu atstāsim plānā, lai līdz 2030 gadam ūdeņradi ieviestu tur, kur to var gan autoparka nomaiņā, gan uzlādes staciju kontekstā, un jau tiek veiktas investīcijas ūdeņraža parku attīstībā.

Par transportlīdzekļu nodokļiem – mēs ņemam vērā jūsu komentārus turpmākajām diskusijām ar Finanšu ministriju. Nodokļi ir viens no instrumentiem “zaļāka” autoparka attīstībā.

Par taksometriem – tās ir tirgus investīcijas. Ne tikai uzņēmumiem, bet arī privātiem auto, kas sniedz taksometru pakalpojumus, no valsts puses būs regulējums un, iespējams, kādi motivējošie pasākumi, par pāreju uz bezemisiju auto.

Par pilsētvidi – pieņemu jūsu argumentus par skolu tīklu, un, ja mēs ejam uz definētu attālumu, kādā jābūt sasniedzamiem pamatpakalpojumiem pilsētvides plānošanā, tad jādomā arī par skolu un slimnīcu tīkla pielāgošanu šim plānojumam. Ņemot šo vērā, runāsim ar Izglītības un zinātnes ministriju arī skolu reformu kontekstā pilsētās.

Mikromobilitātes vajadzības – 270 milj. ir pirmās aplēses, kas uz šo brīdi ir aprēķinātas Rīgā un Pierīgā, un Latvijas valsts ceļu kontekstā, bet nav ierēķinātas pašvaldību vajadzības, un šo investīciju apjoms noteikti vēl pieaugs un izaicinās uz jaunām aktivitātēm. Šobrīd redzam, ka pieejamais finansējums ir krietni zem vajadzīgā līmeņa, tāpēc soli pa solim virzāmies uz mērķi ar tiem līdzekļiem, kas šobrīd ir pieejami.

Attiecībā uz privātā auto parka nomaiņu - tas būs izaicinājums. Protams, nevaram cilvēkiem liegt braukt ar privāto auto, tāpēc jādara viss iespējamais, lai cilvēkam būtu izvēle – velosipēds vai sabiedriskais transports, kur tas ir iespējams, un šāda iespēja mums ir jānodrošina, vai, ja izvēlas braukt ar privāto auto, jāmotivē to darīt ar videi draudzīgāku transportlīdzekli.

**K. Lipšāns**: Visi minētie pasākumi ir labi un pieņemami, bet gribu uzsvērt ministriju horizontālās attiecības. Ja zinām, ka ir elektroauto atbalsta programma juridiskajām personām, privātpersonām un komersantiem, tad tā ir ļoti slikta Ekonomikas ministrijā, kura ir tikai eksportējošiem uzņēmumiem un tika iekļauta tāpēc, ka Eiropas Komisija uzspieda. Klimata un enerģētikas ministrija ir pārņēmusi un strādā pie VARAM atbalsta programmas komercuzņēmumiem elektroauto iegādei. Projekts tika izveidots ļoti labs un tas paredzēts gan elektroauto iegādei, gan uzlādes staciju infrastruktūrai un saules paneļu uzstādīšanai, kas paredzēts 2023 – 2027 gada posmam un bija paredzēti 55 milj., bet Ekonomikas ministrija samazināja budžetu un palika tikai 5 milj. Šobrīd KEM šo projektu grib virzīt tālāk ar nosacījumu, ka, ja šis projekts būs ilgtspējīgs un tam būs pieprasījums, tad varētu projekta termiņu un finansējumu pagarināt. Ja ministrijas savā starpā varētu panākt vienošanos, tad mums elektroauto programma juridiskajām personām jau būtu pieņemta un stājusies spēkā.

Pozitīvais prezentācijā – tiek uzsvērts smago transportu “zaļināšanas” pasākumi un programma, skatoties ilgtermiņā, ir jāstrādā pie smagā komercauto nomaiņas plānošanu, kas ir vismaz N3 kategorijā, un jāiekļauj pasākuma plānā.

Par transportlīdzekļu nodokļiem vēlos uzsvērt, ka arī Finanšu ministrijā šobrīd par to tiek diskutēts un biedrības “Auto asociācija” ieskatā transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa pilnīgu atbrīvojumu jāpiemēro zememisiju fosilajiem transportlīdzekļiem, ne tikai elektroautomašīnām, tas veicinās cilvēkus iegādāties ekoloģiskākus auto.

Nepiekrītu M.Simvulidi teiktajam, ka valsts naudu nevajadzētu tērēt privātā autoparka nomaiņai. Ja ir iespēja iegūt caur Modernizācijas fondu vai Atveseļošanās un noturības mehānismu fondu publiskos līdzekļus, lai varam atjaunot autoparku, tad tas ir jādara. Šobrīd nepieciešams maksimāli palielināt ekoloģiskāku, zaļāku auto reģistrāciju skaitu, lai tad, kad sistēma būs nostabilizējusies, būtu iespējams noņemt atbalsta pasākumus, kā tas notiek citās valstīs.

**L. Austrupe**: Uz autoparka nomaiņu izmantojam visas iespējas, visus atbalsta instrumentus. Attiecībā uz nodokļiem – tas ir diskutējams jautājums ierēdņu un politiskajā līmenī, brīdī, kad tiks pieņemts konceptuāls lēmums virzīties uz nodokļu izmaiņām, tad arī diskutēsim par detaļām.

**J. Paiders**: Pirmkārt, pievienojos K.Lipšāna teiktajam, ka uzņēmumiem elektroauto iegādei atbalsts ir vajadzīgs.

Otrkārt, precizējošs jautājums – plānā minētie “Auto koplietošanas un mobilitātes kā pakalpojuma veicināšana, un koplietošanu (car sharing) un kopbraukšanas (car pooling) veicinošu saistošo noteikumu izstrāde”, kādi būtu veicinošie pasākumi un kas tiktu ietverts šajos noteikumos?

Saskaņā ar laika plānu diskutēsim tālāk par veicinošiem pasākumiem, bet jautājums ir, cik liels finansējums kopumā ir nepieciešams, lai to paveiktu?

L. Austrupe lūdz par *car sharing* un *car pooling* T. Vectirāna komentāru.

**T. Vectirāns**: Šis būtu attiecināms nevis uz saistošajiem noteikumiem, bet tieši uz ierobežojumiem, kur būtu jāuzliek ierobežojums lietot citus transporta veidus. Ierīkojot mazemisiju vai bezemisiju zonu, piemēram, Rīgas pilsētā, tad arī priekšnoteikums jeb ierobežojums ir lietot mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekļus.

**L. Austrupe**: Par finanšu atbalsta instrumentiem – lielākā daļa klimata atbalsta instrumentu ir Klimata un enerģētikas ministrijas pārziņā, mums nav zināms šis finanšu apjoms, mēs varam tikai lobēt savas intereses. Bet Satiksmes ministrija transporta nozarē var rēķināties ar to naudu, kas ir Kohēzijas fondā, Atjaunošanas un noturības mehānisma ietvaros, šobrīd jau ir iezīmēts, un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (*Connecting Europe Facility)*, kur vairāk varam atbalstīt publisko infrastruktūru.

**A. Sauļus Sauhats**: Piezīme par ūdeņradi – šobrīd jau ir pārbaudītas tehnoloģijas, lai iegūtu ūdeņradi. Enerģētika viennozīmīgi iet uz “zaļo” elektrību, bet ekonomiski, transports jāņem vērā kopā ar enerģētiku. Ekonomiski pamatojot, ūdeņradis ir vairāk vajadzīgs enerģētikai nekā transportam. Ja mēs nenodrošināsim ilgtermiņa glabāšanu, tad saražot pietiekamā apjomā to nebūs iespējams. Latvija ir labi piemērota ar Inčukalna glabātuvi, kur iespējams var glabāt arī ūdeņradi. Aicinu iekļaut ūdeņraža pasākumu NEKP plānā līdz 2030 gadam, kaut arī šis jautājums būs aktuāls nedaudz vēlākā laika posmā.

**L. Austrupe**: Paldies par komentāru, arī mēs uzsveram, ka transports un enerģētika ir kopā skatāmas nozares. Attiecībā uz uzlādi un uzpildi, gribētu KEM atbalstu. Ūdeņraža pasākums noteikti būs iekļauts plānā, primāri – izpēte, sekundāri – infrastruktūras izbūve tur, kur tas ir iespējams. Ja to varēs izveidot ar privāto investīciju atbalstu - ļoti labi, ja nē, tad skatīsimies, ko mēs varam no publiskajām investīcijām attiecināt.

**I. Olafsone**: Kādēļ piepilsētas stāvlaukumi šajā projektā neparādās?

Kurās dzelzceļa līnijās ir plānota dzelzceļa elektrifikācija, un vai tur ir pietiekama noslodze, lai to darītu?

Kādi transporta veidi būs pieejami pie Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas? Kā multimodālais punkts būs starptautiskā autoosta, bet kas vēl?

Piekrītu, ka akcīzes nodokļa pārskatīšana būtu labākais risinājums. Nebūs godīgi pret lauku reģiona iedzīvotājiem, kas lietos neekoloģiskās automašīnas un nebūs spējīgi iegādāties elektroauto, sadārdzinot viņiem iespēju pārvietoties.

Rīgas centrs šobrīd ir visai tukšs, daudzas ēkas ir neapdzīvotas. Ja tiks veidota zona, kurā nevarēs iebraukt, vai cilvēkiem vispār būs vēlme šādas zonas apmeklēt un nebūs vēlme doties prom no tām? Gribu rosināt veikt rīdzinieku aptauju, kā viņi skatās uz priekšlikumiem, pēc tam, kad būsim vienojušies par konkrētiem plāniem un uzdevumiem.

**L. Austrupe**: Piepilsētas stāvlaukumi ir iekļauti mobilitātes punktu investīcijās. Stāvlaukumi tiek attīstīti kontekstā ar pārējo modalitātes veidu sinerģijām. Mobilitātes punktu ideja ir savienot autotransportu ar dzelzceļu, kur tas ir iespējams, kur nav – privāto transportu ar sabiedrisko transportu. Stāvlaukumi ir mobilitātes punktu sastāvdaļa, ir finansējums gan Atjaunošanas un noturības mehānisma ietvaros, gan arī Kohēzijas fonda ietvaros.

Dzelzceļa elektrifikācija ir Eiropas Komisijas uzstādījums elektrificēt visu dzelzceļa tīklu visā Eiropā. Latvijā, saprotot, ka nevar elektrificēt visu tīklu uzreiz, mums ir jādomā, kā nomainīt dīzeļvilcienu parku, kurš ir vecs un nolietots. Tāpēc šobrīd runājam par bateriju vilcienu (BEMU) iegādi, un tā ekspluatācijai nav nepieciešama pilna dzelzceļa tīkla elektrifikācija, bet daļēja – elektrifikācijas saliņu izbūve. Šobrīd runājam par esošā kontakttīkla nomaiņu un attiecībā uz tālāko paplašināšanu, mēs raugāmies no konteksta, kā ekspluatēt BEMU vilcienus (kur izbūvēt saliņas, uzlādes stacijas, nedaudz pagarināt elektrificēto tīklu). Šobrīd tiek strādāts vairāk uz Sigulda – Cēsis virzienu un nedaudz arī Krustpils virzienā.

Pieņemu komentāru par akcīzes nodokli, ņemsim vērā to turpmākajās diskusijās.

Lēmums, kā plānot pilsētas teritoriju, ir sabiedriskās apspriešanas jautājums. Šobrīd Rīga ir cietusi no cilvēku aizplūšanas un ir nepieciešamas sarunas ar Rīgas Domi un VARAM, kā atgriezt cilvēkus atpakaļ Rīgā un attīstīt pilsētas centru. Pie šīs tēmas ir jāstrādā kopīgi ar pilsētplānotājiem.

**T. Vectirāns**: Ja pie akcīzes pieliktu vēl papildus nodokli, tad mūsu degviela nebūtu konkurētspējīga ar kaimiņvalstīm. Šobrīd tiek pētīti risinājumi, ko ievieš Lietuvā, un redzam, ka iet uz distances maksām – cik nobrauc, tik samaksā.

Par dzīvošanu Rīgas centrā – šobrīd problēma ir tā, ka cilvēki negrib dzīvot centrā, jo ir intensīva satiksme. Un tie kas dzīvo Pierīgā, piemēram, Medemciema iedzīvotāji, vēlas izmantot visu Rīgas infrastruktūru, bērnudārzus un skolas.

**I. Olafsone**: Piebilde par īres automašīnām – šobrīd redzams, ka tās izkonkurē taksometrus un ar to arī būtu jārēķinās.

**K. Lipšāns**: Šobrīd lielākā problēma ar *car sharing* ir tā, ka lielākā daļa automašīnas ir ar Lietuvas un Igaunijas numurzīmēm. Virziens, uz ko jāstrādā – kāpēc šīs automašīnas nav reģistrētas Latvijā un netiek maksāti nodokļi Latvijā.

**I. Stikāns**: Latvijas biodegvielas un bioenerģijas asociācijas aicinājums būtu transporta enerģijas “zaļināšanas” pasākumā vērtēt biodegvielas izmantošanu, jo tā var samazināt emisiju daudzumu jau šobrīd. Pasākuma plānā iekļaut atjaunojamo ilgtspējīgo biodegvielu patēriņa veicināšanu.

Liela daļa no transporta emisijām ir preču pārvietošanas rezultātā, tāpēc samazinot distanci, iespējams samazināt emisiju daudzumu. Šajā gadījumā jāskatās uz vietējo ražošanas iespējām, kas samazinās pārvietošanās attālumus.

**L. Austrupe**: Par atjaunojamo ilgtspējīgo biodegvielu patēriņa veicināšanu pasākumu sadarbībā ar KEM mēģināsim iekļaut plānā.

Preču pārvietošanas distances samazināšana ir Ekonomikas ministrijas jautājums, kā attīstīt vietējo ražošanu. Jebkurā gadījumā, tranzīts ir un būs Latvijā, bet pie tā “zaļināšanas” arī ir jāstrādā.

**V. Novikovs**: Akumulatori, kas uzstādīti automašīnām, šobrīd veido ekoloģisko problēmu, neesmu dzirdējis par to, kā šīs baterijas pārstrādāsim. Vai nebūs tā, ka šīs automašīnas ar nolietotām baterijām stāvēs neizmantotas un veidos vēl vienu ekoloģisko problēmu?

Uzskatu, ka nepieciešams izveidot vienotu pasažieru pārvadājuma sistēmu, lai cilvēks ar vienu biļeti varētu aizbraukt, piemēram, no Daugavpils uz Rīgu. Tas, iespējams, samazinātu Valsts izdevumus, uzturot pasažieru pārvadājumus.

Diemžēl šobrīd nav regulējuma, kas kontrolē iznomāto transportlīdzekļu (elektroskrejriteņu) nomniekus. Uzskatu, ka jārunā ne tikai par elektrotransporta attīstību, bet arī par bateriju utilizācijas problēmām.

**K. Mendziņš**: Šobrīd ir spēkā Eiropas Savienības likums, kas nosaka, ka ražotājiem ir jāpieņem atpakaļ baterijas, kas vairs nav derīgas vai klientu neapmierina tās darbība - tā ir jāpārstrādā vai jāsalabo.

**L. Austrupe**: Elektroauto attīstība paliks dienas kārtībā. Par to, kas notiks ar kādiem blakus efektiem, kas rodas, īstenojot politiku - nonākot pie tiem, arī attiecīgi tos risināsim.

Jau šobrīd strādājam pie vienota maršruta tīkla attīstības, vienotas biļetes un pasažieru sistēmas attīstības.

Satiksmes drošības jautājums ir dienas kārtībā, bet tas ir ārpus klimata politikas. Šajā un nākamajā nedēļā notiek vairāki pasākumi, tikšanās ar *Bolt* pārstāvjiem, lai pārrunātu drošības jautājumus attiecībā uz elektroskrejriteņiem.

**K. Mendziņš**: Par mikromobilitāti pievienojos M.Simvulidi viedoklim, ka šim pasākumam ir nepietiekams līdzekļu daudzums. Ūdeņraža loma plānos līdz 2030 gadam ir tikai 5% apmērā, manuprāt, tas ir par maz.

Komentārs par TEN-T (Eiropas transporta tīkls) precizēšanu – ir dažādas izpratnes par to, vienā kartē skatoties, tie ir VIA Baltica ceļi un Ventspils šoseja, citā kartē skatoties, tie ir A klases apzīmējuma ceļi. Paziņojums par to, ka Eiropas Parlaments ir apstiprinājis, ka ik pēc 60 km vai 120 km jābūt uzlādes stacijām – vai Valgas šoseja būs aprīkota? Ko darīsim ar autoceļiem Krievijas un Baltkrievijas virzienā, zinot, kā daudzas valstis attiecas pret Krievijas izraisīto karu Ukrainā?

Runājot par esošajiem atbalstiem - nodokļu atlaides un bezmaksas stāvvietas Rīgā un Liepājā elektroautomašīnām - būtu vēlams nokomunicēt no valdības pārstāvjiem, kas ir tas slieksnis vai gads, kurā beidzas šie atbalsta pasākumi. Rīgas Satiksmes stāvvietas šobrīd ir viens no motivējošajiem faktoriem, kāpēc cilvēki izvēlas elektroautomašīnas. Arī lauku reģionos dzīvojošos nevajag novērtēt par zemu, jo viņi izvēlēsies sev pareizāko mobilitātes risinājumu.

Ieteikums ārpus NEKP konteksta, pie tehniskās apskates varētu izsniegt papildus uzlīmi, kas norāda, vai drīkst iebraukt zemo emisiju zonās. Var apskatīt Francijas piemēru, viņiem ir sešu veidu uzlīmes, kas nosaka, kurās zonās drīkst vai nedrīkst iebraukt.

Smago transportlīdzekļu īpašniekiem nav motivācijas nomainīt savu autoparku uz jaunāku, jo nodokļu maksājumu atšķirības starp EURO1 un EURO6 ir niecīgas. Ir jāpārdomā, kā motivēt smago transportlīdzekļu īpašniekus pāriet uz jaunākām automašīnām, un pēc iespējas vairāk kravu pārvadājumu jāpārliek uz dzelzceļa transportu.

Iedzīvotāju aptaujas ir rūpīgi jāpārdomā, kādus jautājumus uzdot, un jautājumu par transporta “zaļināšanu” ir jāatstāj ekspertu ziņā, nevis iedzīvotāju.

**L. Austrupe**: Mikromobilitātei un visai transporta nozarei ir uzlikti ambiciozi mērķi, bet nav pietiekošu instrumentu to sasniegšanai. Ja no aprēķiniem izriet, ka ir nepieciešami miljardi, tad piešķirts ir zem miljarda eiro. Līdz 2022.gadam mikromobilitātes attīstībai vispār nebija līdzekļu.

Jāskatās, ko mēs varam izdarīt līdz 2030 gadam saistībā ar ūdeņradi, ir iekļauts pasākums “ūdeņraža uzpildes infrastruktūras tīkla izveide” atbilstoši alternatīvo degvielu regulai.

TEN-T ceļu virzienā no klimata prizmas mēs raugāmies kā uz tranzītceļu tīkla attīstību.

**T. Vectirāns**: TEN-T ceļi sadalās divās daļās, ir pamattīkls un vispārējais tīkls. Vispārējā tīklā ir iekļauti visi Latvijas valsts galvenie autoceļi. Pamattīklā ietilpst autoceļš no Ainažiem līdz Bauskai, Grenctālei, un no Ventspils līdz Rēzeknei, Daugavpilij.

Kad tiks ieviestas bezemisiju vai mazemisiju zonas, tad jautājums par stāvvietām būs jārisina citādi, jo iebrauks vienlīdzīgi auto un sāksies savstarpēja konkurence. Būs jāmaksā par to, ka tiek izmantota pilsētas telpa.

**L. Autrupe**: Statistika liecina, ka lielākā daļa iedzīvotāju pirktspēja ir zema, mums ir jādomā, kā pakāpeniski sākumā pāriet uz zemu emisiju transportlīdzekļiem un tikai pēc tam uz bezemisiju transporta līdzekļiem.

Likumdošana nosaka, ka jebkura iniciatīva ir jāapspriež publiski ar sabiedrību, un sabiedrības viedoklis ir jāņem vērā, jo mēs to visu tomēr veidojam sabiedrībai.

**E. Cilinskis**: Jāpieturas pie pasākumiem, kas ir ekonomiski pamatoti un dod ilgtermiņa ieguvi. Nepieciešama Rīgas Domes attīstības departamenta iesaiste, lai izstrādātu zemo emisiju zonu sadalījumu. Šobrīd Eiropas Savienība izstrādā vairākas regulas – Neto nulles emisiju industriālais akts un Kritisko izejmateriālu regula, kura ietver ne tikai metālu ieguvi, kas ietilpst bateriju sastāvā, bet arī pārstrādes attīstību un būs jāattīsta pienākumu shēmas ražotājiem, kas veicinātu līdzekļu ieguvi un ļautu atgūt kritiskos materiālus. Ūdeņraža attīstībai vajadzētu notikt ātrāk. Vēja enerģijas ražošanas jaudas, kas šobrīd ir izstrādē, ir lielākas, nekā tas ir nepieciešams Latvijas energosistēmai. Šeit ir iespējama attīstība ūdeņradim. Kāda ir biodegvielas loma plānā?

**L. Austrupe**: Mums ir cieša sadarbība ar Rīgas Domi par pilsētvides plānošanas jautājumiem attiecībā uz mobilitātes pilnveidošanu, “zaļināšanu” un zemo emisiju zonas izveidi. Rīgas Dome šobrīd intensīvi strādā pie izvērtējuma, kad būs rezultāti, noteikti būs arī sabiedrības apspriešana un tad runāsim par konkrētākiem mērķiem. Par biodegvielas virzieniem kopīgi ar KEM jāizrunā.

**A. Starikovs**: Viennozīmīgi piekrītu, ka ūdeņradim ir jābūt plānā. Gribētu lūgt precizēt plānā “tehnoloģiskā neitralitāte valsts atbalstam bezemisiju gadījumā”, iekļaujot arī ūdeņradi. Manuprāt, atbalstāma būtu nodokļu piesaiste nobrauktajam attālumam. Gribu lūgt turpmāk atbalsta programmās, pirms tiek piešķirts valsts atbalsts, iekļaut prasību ieviesējiem iesniegt izvērtētu alternatīvu pārskatu, lai pastāvētu tehnoloģiskā neitralitāte. Šobrīd *car sharing* strādā Rīgā, Mārupē un Jūrmalā, ja būtu pamats inovatīviem risinājumiem lauku teritorijās, piemēram, vienā ciemā *car sharing* 10 automašīnas, tam rastos daudz plašāks noiets. *Car sharing* atbalstam nepieciešama arī tehnoloģiskā neitralitāte, kur noteikts, ka var iegādāties bezemisiju auto, kur arī ūdeņradis varētu klasificēties. Ir ļoti daudz projekti, kas nav kvantificēti, kur ūdeņradis parādīsies. Ūdeņraža attīstībai ir nepieciešama minimālā infrastruktūra un tālāka iespēja attīstīties, ja ir ekonomiskais pamatojums.

**L. Austrupe**: Piekrītu attiecībā uz ūdeņraža izmantošanu, arī uzlādes nodrošināšanu mēs neesam vērtējuši un analizējuši, tas mums ir vēl jādara.

**A. Sauļus Sauhats**: Par ūdeņradi mums ir aprēķini, ka perspektīvā Baltijā vajadzētu elektriskās stacijas, kuras strādā uz ūdeņraža vai sintētiskā metāna bāzes ar jaudu vairāk par trim gigavatiem, lai aizvietotu vēja un saules saražoto enerģiju, kad tas nav iespējams (laikapstākļu dēļ). Priekšlikums par viedu uzlādes procesu ieviešanu – pirmkārt, savus auto lādēt tajās stundās, kad elektroenerģijas cenas ir viszemākās. Otrkārt, piedaloties frekvences regulēšanā, ir iespēja nopelnīt – gandrīz katrā stundā energosistēmas operatoram ir vajadzība samazināt vai palielināt enerģijas patēriņu, lai noturētu frekvenci uzdotajās robežās. Treškārt – kad gadās avārijas situācijas un ir nepieciešams atslēgt lielu apjomu slodzes uz dažām sekundēm, elektroauto uzlādes brīdī to pat nejutīs, sistēmas operatoram jānosūta lietotājam ziņa par atslēgšanos, un par šo pakalpojumu elektroapgādes tīkls maksātu. Būvējot uzlādes stacijas, ir jāparedz šādi gadījumi, lai pēc tam nav tās jāpārtaisa.

**L. Austrupe**: Ļoti labas idejas, par šīm būs jāpadiskutē ar KEM pārstāvjiem, kā padarīt efektīvāku elektrouzlādi.

**A. Rabša**: Uzskatu, ka privātā autoparka pāriešana uz elektroauto var notikt diezgan dabiski, ja ne līdz 2030 gadam, tad līdz 2050 gadam noteikti, jo sākot ar 2035.gadu Eiropā autotransporta ražotājiem būs aizliegts pārdot fosilās degvielas automašīnas. Arī Latvijā pēdējo divu gadu laikā samērā strauji attīstās elektrotransports. Un uz šiem procesiem var ietekmēt fosilās degvielas un elektroenerģijas cenu starpības. Uzlādes infrastruktūras izveide vietās, kur to šobrīd nav, būtu papildus motivējošais faktors, lai pārietu uz elektroauto. Arī mazu emisiju zonas veido papildus motivāciju, tiem, kas vēlēsies iegādāties jaunu transportlīdzekli, izvēle varētu būt elektroauto, jo tad viņiem būs iespēja iebraukt šajās zonās. Lai izvēlētos starp privāto transportlīdzekli un sabiedrisko transportu, cilvēkam ir svarīga ne tikai cena, bet arī ērtums, kā ir izvietotas pieturas, lai tās būtu pēc iespējas tuvāk sabiedriskām, nozīmīgām vietām, piemēram, slimnīcas u.c. Un viens no motivējošiem pasākumiem ir savlaicīga informācijas pasniegšana.

**L. Austrupe**: Kā tika minēts arī prezentācijā, šie tiešām ir tie pasākumi – privātā autoparka nomaiņa, sabiedriskā transporta plānošana un pielāgošana vajadzībām, komunicēšana ar sabiedrību un izglītošana, kas noteikti ir jāliek Nacionālās enerģētikas un klimata plānā.

**D. Cīrule**: Pirmkārt, gribu vērst uzmanību uz uzņēmēju problēmām saistībā ar pāreju uz elektroauto parku. Tie uzņēmumi, kas savas automašīnas ir nomainījuši uz elektrotransportu, saskaras ar Būvniecības valsts kontroles biroju (BVKB), kas nosaka, ka turpmāk katru gadu ir jāveic energoaudits un uzliek par pienākumu meklēt risinājumus elektropatēriņa samazinājumam. Šis audits katru gadu uzņēmumam izmaksā apmēram 3000 eiro un, saņemot energoauditora ziņojumu, nav ieteikumu, kā problēmu risināt. Uzņēmēji saskaras ar administratīvo slogu, kur vienīgais kritērijs, nonākt energointensīvu uzņēmumu sarakstā, uzņēmumam ir elektroauto parks. Noteikti par šo vajadzētu runāt ar KEM un Ekonomikas ministriju (EM) un domāt, kā šo jautājumu varētu atrisināt, jo pretējā gadījumā valsts atbalsts uzņēmējiem un juridiskām personām, arī BVKB un EM palielinās administratīvo slogu.

Otrkārt, FICIL atbalsta NEKP plānā minētos pasākumus, bet vēršam uzmanību uz noteikto valsts atbalsta pasākumu elektroauto iegādei privātpersonām. Lai nebūtu jāatmaksā valsts piešķirtie līdzekļi, ir noteikums, ka piecu gadu laikā ir noteikts pārāk liels nobrauktais km skaits, un ja tas nav izdarīts, varētu rasties negatīvas finanšu sekas. Aicinām pārdomāt un salāgot valsts atbalsta programmas ar atbalstāmo idejisko mērķi, ka privātais auto ir pēdējā izvēle.

Par zemo emisiju zonām pilsētā – plānos ir ierakstīts, ka tas attieksies uz pilsētām, kurās ir vairāk par 50 000 iedzīvotāju, un nebūtu samērīgi, ja pēc 2030 gada, cilvēku skaita samazināšanās gadījumā, pilsētas nevarētu pretendēt uz kādiem Eiropas finansējumiem pašvaldībās. Rosinām noteikt zemāku iedzīvotāju skaita slieksni, rēķinoties ar demogrāfisko situāciju.

**L. Austrupe**: Par izaicinājumiem, ar kuriem jāsaskaras uzņēmējiem pārejot uz elektroauto parku, noteikti jādiskutē un jārisina ar KEM, jo pretējā gadījumā izvirzot mērķus, ierobežojam mērķu sasniegšanu. Ņemsim vērā, izstrādājot kritērijus turpmākajos atbalsta instrumentu definējumos. Pie pasākumiem liksim klāt sadaļas, kas jārisina ar KEM gan par atbalstu, gan energoaudita veikšanu un administratīvā resursa samazināšanu uzņēmumos pārejā uz “tīrāku” transportu.

**T. Vectirāns**: Par pilsētu emisiju zonām, neviens neliks šķēršļus tādas izveidot jebkurai pilsētai. Galvenais, lai būtu likumā tiesību ierobežojuma apzīmējums, ka pilsētas vai novada dome, ja vēlas, var tādu izveidot.

**L. Austrupe**: Par zememisiju zonām – iedzīvotāju skaits noteikti nebūs šķērslis pieteikties atbalstam, bet viss finansējums līdz 2030 gadam jau ir rezervēts, tikko kā atbrīvosies, būs iespēja pieteikties. Šis ir pirmais solis uz zemo emisiju zonu izveidi tur, kur ir sasniegts noteiktais iedzīvotāju skaits.

**H. Rimša**: Par energoauditiem – ja komersants nomaina autoparku, pārejot no fosilās degvielas uz elektroenerģiju, viņš nebūs lielais energointesīvais uzņēmums, bet gan lielais energoenerģijas patērētājs – arīdzan, ja viņš izpildīs šobrīd spēkā esošos elektroenerģijas patēriņa rādītājus, kas tika pārskatīti, jaunajā energoefektivitātes direktīvā, kurā ir stingri noteikts izmantotās enerģijas patēriņa sliekšņi. Līdz ar to, ja komersants šobrīd patērē dīzeļdegvielu, arī tā tiks ieskaitīta kopējā energopatēriņā. Energoaudits šiem komersantiem nav jāveic katru gadu, ja ir sertificēta energoaudita sistēma. Kopā ar Satiksmes ministriju NEKP pasākumu plāna uzlabošanai risināsim šo jautājumu. Šie pasākumi plānā, arī iedzīvotāju skaits zememisiju zonās, ir pirmie priekšlikumi projektā, ar kuriem mums noteikti vēl jāstrādā un jāaktualizē.

**E. Šimiņa – Neverovska**: Saistībā ar Sociālo klimata fondu, ņemot vērā, ka ir divas sadaļas –ēku un transporta sektors, esam runājuši ar Klimata un enerģētikas ministriju, ņemot vērā, ka ir nepieciešams izstrādāt plānu un informēsim tālākā stadijā par procesa virzību, kad tas būs nepieciešams.

L. Austrupe: Pateicas par viedokļiem un ieteikumiem. Sanāksmes rezumē:

* Turpināsim sarunas ar Klimata un enerģētikas ministriju;
* Iesniegsim Satiksmes ministrijas priekšlikuma plānu Klimata un enerģētikas ministrijai, par kuru plānotas starpministriju diskusijas Klimata politikas koordinācijas darba grupā;
* Saskaņā ar KEM sniegto informāciju, augusta beigās – septembra sākumā būs informatīvā ziņojuma projekts, kas tiks virzīts uz Ministru kabinetu, kur būs apkopots kopējais pasākumu plāns;
* Plānojam informatīvā ziņojuma transporta sadaļu saskaņot ar Nacionālās enerģētikas un klimata padomes Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas locekļiem.

Sanāksmes noslēgums: 12:27

|  |  |
| --- | --- |
| Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas vadītāja | L.Austrupe |

|  |  |
| --- | --- |
| Protokolēja | Z.Mača |