



Satiksmes ministrija

# **Pētījums par kravas autotransporta sektora ilgtspējas nodrošināšanas risinājumiem**

## **PIELIKUMI**

## Saturs

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Pielikums – Izmantotās literatūras saraksts .....                                            | 3  |
| 2. Pielikums – Interviju jautājumu piemēri .....                                                | 9  |
| 3. Pielikums – Statistika par ekonomisko situāciju Latvijā .....                                | 11 |
| 4. Pielikums – Statistika par kravu apjomiem .....                                              | 14 |
| 5. Pielikums – Kravas autotransportu analīze .....                                              | 15 |
| 6. Pielikums – Kravas autotransporta salīdzinājums ar kravas autotransportu citās valstīs ..... | 17 |
| 7. Pielikums – Ierobežojumi .....                                                               | 18 |
| 8. Pielikums – Subsīdijas un investīcijas .....                                                 | 19 |
| 9. Pielikums – Publiskā un privātā partnerība, Sabiedrības līdzdalība .....                     | 23 |
| 10. Pielikums – Novērošana .....                                                                | 26 |
| 11. Pielikums – Sankcijas, nodokļi un citi obligātie maksājumi .....                            | 28 |
| 12. Pielikums – Tiesību atzīšana .....                                                          | 31 |
| 13. Pielikums – Pārvaldība .....                                                                | 32 |
| 14. Pielikums – Dzelzceļa izmantošana vietējiem kravu pārvadājumiem .....                       | 34 |
| 15. Pielikums – Nozaru pētījumi .....                                                           | 36 |
| 16. Pielikums – TEN-T Regula .....                                                              | 38 |
| 17. Pielikums – Regula par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu .....                 | 41 |
| 18. Pielikums – Regula par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem .....                        | 43 |
| 19. Pielikums – ETS Direktīva .....                                                             | 45 |
| 20. Pielikums – Regula Par sociālo klimata fondu .....                                          | 47 |
| 21. Pielikums – ES stratēģija par pielāgošanos klimata pārmaiņām .....                          | 49 |
| 22. Pielikums – Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam .....              | 50 |
| 23. Pielikums – Latvijas Nacionālais attīstības plāns .....                                     | 51 |
| 24. pielikums – Transporta attīstības pamatnostādnes .....                                      | 52 |
| 25. pielikums - Transporta attīstības pamatnostādņu novērtēšana .....                           | 54 |
| 26. pielikums – Vides politikas pamatnostādnes .....                                            | 56 |
| 27. pielikums – Reģionālās politikas pamatnostādnes .....                                       | 58 |
| 28. pielikums – Latvijas Atveseļošanās un noturības mehānisma plāns .....                       | 59 |
| 29. Pielikums – Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam .....                | 60 |
| 30. Pielikums – Gaisa piesāņojuma samazināšanas rīcības plāns .....                             | 62 |
| 31. Pielikums – Iesaistīto pušu anketēšana .....                                                | 64 |
| 32. Pielikums – Sociālekonomiskās vides novērtēšana .....                                       | 77 |
| 33. Pielikums – Tehnoloģijas virzītāji un šķēršļi .....                                         | 79 |
| 34. Pielikums – Organizāciju virzītāji un šķēršļi .....                                         | 81 |
| 35. Pielikums – TOE faktoru AHP apvienošana .....                                               | 84 |
| 36. Pielikums – Modelēšanas kods R valodā .....                                                 | 85 |
| 37. Pielikums – Fokusgrupas jautājumi un raksturīgāku atbilžu apkopojums .....                  | 86 |
| 38. Pielikums – EUROMOD izvaddati .....                                                         | 89 |
| 39. Pielikums – Satiksmes ministrijas un Finanšu ministrijas Aptaujas rezultāti .....           | 90 |
| 40. Pielikums – Aprēķinātās SEG emisijas alternatīvajiem scenārijiem .....                      | 93 |

## 1. PIELIKUMS – IZMANTOTĀS LITERATŪRAS SARAKSTS

### Ārējie normatīvie akti

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85                                                                           | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32006R0561">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:32006R0561</a>                                                                                                       |
| Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013 (Text with EEA relevance)                                                           | <a href="https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en">https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en</a> |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 10. maijs Direktīva (ES) 2023/959 ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību | <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj/eng">https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj/eng</a>                                                                                                                                             |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 10. maija Regula (ES) 2023/955, ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060                                                                                                                                                                                                                      | <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj/?locale=LV">https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj/?locale=LV</a>                                                                                                                               |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 13. septembra Regula (ES) 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES                                                                                                                                                                                              | <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj/?locale=LV">https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj/?locale=LV</a>                                                                                                                             |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija regula (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK            | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701</a>                                                                                 |
| Komisijas deleģētā 2013. gada 15. maija Regula (ES) Nr. 885/2013 ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes ITS direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz informācijas pakalpojumu sniegšanu saistībā ar drošām stāvvietām kravas automobiļiem un komerciālajiem transportlīdzekļiem                                                                                  | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0885">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0885</a>                                                                                               |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 13. septembra Regula (ES) 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES                                                                                                                                                                                              | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804</a>                                                                                               |
| Padomes 1996. gada 25. jūlija direktīva Nr. 96/53/EK ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos                                                                                                                                                                                                                                      | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0053-20190814">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0053-20190814</a>                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva ar ko Padomes Direktīvu 92/106/EEK groza attiecībā uz intermodālo kravu pārvadājumu atbalsta satvaru un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 groza attiecībā uz ārējo izmaksu ietaupījumu aprēķināšanu un apkopoto datu ģenerēšanu | <a href="https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:72d42e6e-7d8e-11ee-99ba-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&amp;format=PDF">https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:72d42e6e-7d8e-11ee-99ba-01aa75ed71a1.0009.02/DOC_1&amp;format=PDF</a> |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2020. gada 15. jūlija Regula (ES) 2020/1056 par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju                                                                                                                                                                  | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R1056</a>                                                                                         |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 24. februāra Direktīva (ES) 2022/362 ar ko groza Direktīvas 1999/62/EK, 1999/37/EK un (ES) 2019/520 attiecībā uz dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem                                                            | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L0362">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L0362</a>                                                                                         |
| Autopārvadātāju likums                                                                                                                                                                                                                                                                    | <a href="https://likumi.lv/ta/id/36720-autoparvadajumu-likums">https://likumi.lv/ta/id/36720-autoparvadajumu-likums</a>                                                                                                                                 |
| Likums par nodokļiem un nodevām                                                                                                                                                                                                                                                           | <a href="https://likumi.lv/ta/id/33946-par-nodokliem-un-nodevam">https://likumi.lv/ta/id/33946-par-nodokliem-un-nodevam</a>                                                                                                                             |
| Dabas resursu nodokļa likums                                                                                                                                                                                                                                                              | <a href="https://likumi.lv/ta/id/124707-dabas-resursu-nodokla-likums">https://likumi.lv/ta/id/124707-dabas-resursu-nodokla-likums</a>                                                                                                                   |
| Likums par akcīzes nodokli                                                                                                                                                                                                                                                                | <a href="https://likumi.lv/doc.php?id=81066">https://likumi.lv/doc.php?id=81066</a>                                                                                                                                                                     |
| Autoceļu lietošanas nodevas likums                                                                                                                                                                                                                                                        | <a href="https://likumi.lv/doc.php?id=185656">https://likumi.lv/doc.php?id=185656</a>                                                                                                                                                                   |
| Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums                                                                                                                                                                                           | <a href="https://likumi.lv/doc.php?id=87547">https://likumi.lv/doc.php?id=87547</a>                                                                                                                                                                     |
| MK 2012.gada 22.maija noteikumi Nr.361 Dabas resursu nodokļa piemērošanas noteikumi transportlīdzekļiem                                                                                                                                                                                   | <a href="https://likumi.lv/ta/id/248258-dabas-resursu-nodokla-piemerosanas-noteikumi-transportlidzekliem">https://likumi.lv/ta/id/248258-dabas-resursu-nodokla-piemerosanas-noteikumi-transportlidzekliem</a>                                           |
| Transporta enerģijas likums (25.06.2025 apstiprināts ar valdību, uz 08.07.2025 saskaņošanā)                                                                                                                                                                                               | <a href="https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/042cde65-37a0-4e35-a005-109648ea5037">https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/042cde65-37a0-4e35-a005-109648ea5037</a>                                                                                 |
| Par Latvijas Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības stratēģiju (tiesību akta projekts)                                                                                                                                                                                           | <a href="https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c32c6688-9c12-41f8-9f12-0e9d7dc6c17e">https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c32c6688-9c12-41f8-9f12-0e9d7dc6c17e</a>                                                                                 |

## Plānošanas dokumenti

|                                                                 |                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ES stratēģija par pielāgošanos klimata pārmaiņām                | <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2021:82:FIN">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2021:82:FIN</a>                                                             |
| Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam    | <a href="http://polsis.mk.gov.lv/documents/3323">http://polsis.mk.gov.lv/documents/3323</a>                                                                                                                       |
| Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam         | <a href="https://likumi.lv/wwwraksti/LIKUMI/NAP/NAP2027.PDF">https://likumi.lv/wwwraksti/LIKUMI/NAP/NAP2027.PDF</a>                                                                                               |
| Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.–2027. gadam           | <a href="https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam">https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam</a>                       |
| Gaisa piesāņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.–2030. gadam | <a href="https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinasanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam">https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinasanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam</a> |

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vides politikas pamatnostādnes 2021.–2027. gadam                                    | <a href="https://likumi.lv/ta/id/335137-par-vides-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam">https://likumi.lv/ta/id/335137-par-vides-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam</a>                                     |
| Latvijas Atveseļošanās un noturības mehānisma plāns                                 | <a href="https://likumi.lv/ta/id/322858-par-latvijas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismu-planu">https://likumi.lv/ta/id/322858-par-latvijas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismu-planu</a> ;                         |
| Aktualizētais nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam            | <a href="https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-20212030gadam">https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-20212030gadam</a> |
| Baltic Environmental Forum 2021. Commuting Master Plan for Riga region 2021 – 2027. | <a href="https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2021/05/SUMBA_CMP_Riga_region_ENG.pdf">https://www.bef.lv/wp-content/uploads/2021/05/SUMBA_CMP_Riga_region_ENG.pdf</a>                                                 |

### Kravas autotransporta plūsmu ietekmējošie rādītāji

|                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pasažieru un kravu komercpārvadājumiem ar autotransportu Latvijā                                                                                                                                                 | <a href="https://www.atd.lv/sites/default/files/jaunumi/Autotransports%20Latvija%202025.pdf">https://www.atd.lv/sites/default/files/jaunumi/Autotransports%20Latvija%202025.pdf</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Skaits, enerģijas avots, tehniskā kārtība, vecuma grupa                                                                                                                                                          | <a href="https://www.csdd.lv/cck/?Itemid=327&amp;collection=fails&amp;file=doc_fails&amp;id=4717&amp;task=download&amp;xi=3">https://www.csdd.lv/cck/?Itemid=327&amp;collection=fails&amp;file=doc_fails&amp;id=4717&amp;task=download&amp;xi=3</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Kravu pārvadājumi ar autotransportu                                                                                                                                                                              | <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TRK__TRKA/TRK120">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TRK__TRKA/TRK120</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Kravu savstarpējo ietekme, kustību virzieni, intensitāte, apjomi, tendences, nobrauktos kilometrus, vidējo nobraukumu                                                                                            | <a href="https://lvceli.lv/#_celu_tikls">https://lvceli.lv/#_celu_tikls</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Pārskats par esošo kravas autotransporta parka stāvokli Latvijā – vidējais vecums, emisiju klases (piemēram, EURO I, II, V, VI u.c.), degvielas veidi, kravas autoparka izmaiņas tendences pēdējo 10 gadu laikā. | <p>Vidējais vecums – <a href="https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait">https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait</a>,</p> <p>Degvielas veids, transportlīdzekļa vecums – <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TR__TRC/TRC080">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TR__TRC/TRC080</a>.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Iedzīvotāju skaits un to izmaiņu prognoze (izvērtējams vai iedzīvotāju skaitu prognozes ir nepieciešamas pētījuma īstenošanai un cik lielā mērā ietekmē kravu pārvadājumu apjomus).                              | <p>Iedzīvotāju skaita izmaiņas – <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__IR__IRS/IRS010/?loadedQueryId=1603&amp;timeType=top&amp;timeValue=75">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__IR__IRS/IRS010/?loadedQueryId=1603&amp;timeType=top&amp;timeValue=75</a></p> <p>apdzīvotības blīvums – <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__IR__IRD/IRD062">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__POP__IR__IRD/IRD062</a>.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Pārvadāto kravu apjoma statistika (vietējie un starptautiskie pārvadājumi, veidi, apjoms u.tml.)                                                                                                                 | <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TRK__TRKA/TRK120">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TRK__TRKA/TRK120</a> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Nodarbinātības un labklājības rādītāji                                                                                                                                                                           | <p>Nodarbinātība – <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__EMP__NB__NBLB/NBL030/?loadedQueryId=15383&amp;timeType=top&amp;timeValue=12">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__EMP__NB__NBLB/NBL030/?loadedQueryId=15383&amp;timeType=top&amp;timeValue=12</a>,</p> <p>IKP uz vienu iedzīvotāju – <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__IK__IKP/IKP010">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__VEK__IK__IKP/IKP010</a>,</p> <p>Bezdarba līmenis – <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__EMP__NBBA__NBBB/NBB010/?loadedQueryId=394&amp;timeType=from&amp;timeValue=1996">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__EMP__NBBA__NBBB/NBB010/?loadedQueryId=394&amp;timeType=from&amp;timeValue=1996</a>.</p> |
| Autoceļu tīkla un dzelzceļa tīkla pieejamība                                                                                                                                                                     | dzelzceļa tīkla pārskats – <a href="https://www.ldz.lv/lv/tikla-parskats-2025">https://www.ldz.lv/lv/tikla-parskats-2025</a> ,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                                                                                  |                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                  | autoceļa tīkls – <a href="https://lvceli.lv/#_celu_tikls">https://lvceli.lv/#_celu_tikls</a>                                                            |
| Automobiļu skaits uz iedzīvotājiem (izvērtējams cik lielā mērā šim rādītājam ir ietekme uz kravu pārvadājumiem). | <a href="https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TR__TRC/TRC010">https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START__NOZ__TR__TRC/TRC010</a> |
| Kravas transportlīdzekļu nobrauktie kilometri                                                                    | (informācija iegūstama intervijās ar kravu pārvadātājiem)                                                                                               |
| Kravas transportlīdzekļu vidējais nobraukums                                                                     | (informācija iegūstama intervijās ar kravu pārvadātājiem)                                                                                               |

## Pētījumi/ziņojumi

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Satiksmes ministrija. 2021. Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027.gadam pasākumu ietekmes uz CO2 emisiju samazināšanu un klimata mērķu sasniegšanu transporta sektorā Latvijā novērtēšana                                                                                                                                                      | <a href="https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2021/10/Transporta-attistibas-politika_PETIJUMS-1.pdf">https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2021/10/Transporta-attistibas-politika_PETIJUMS-1.pdf</a>                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Satiksmes ministrija pasūtījumā 2025. gadā veiktais pētījums par Elektrozlādes staciju tīkla izveides izpēti TEN-T autoceļu tīklā Latvijā.                                                                                                                                                                                                                | <a href="https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2025/04/Gala_zinojums.pdf">https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2025/04/Gala_zinojums.pdf</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| LDTA. 2024. Uzņēmumu kravas autoparku raksturojums un kravas autoparku atjaunošanas plāni.                                                                                                                                                                                                                                                                | <a href="https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/reviews/additional_documents/9597a418-cf82-4818-8c4c-bb11ede6bf5c/download">https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/reviews/additional_documents/9597a418-cf82-4818-8c4c-bb11ede6bf5c/download</a>                                                                                                                                                                                                               |
| Satiksmes ministrija. 2024. Pētījums par starptautisko kravu pārvadājumu elektronisko līgumu (e-CMR) sistēmas tehnoloģiskajiem risinājumiem un Regulas 2020/1056 par elektronisko kravu pārvadājumu informāciju (e-FTI) ieviešanu                                                                                                                         | <a href="https://ppdb.mk.gov.lv/database/petijums-par-starptautisko-kravu-parvadajumu-elektronisko-ligumu-e-cmr-pavadzimes-sistemas-tehnologisko-risinajumu-analizi-sistemas-arhitekturas-un-tehniskas-specifikācijas-izstradi-ka-ari-par-eir/">https://ppdb.mk.gov.lv/database/petijums-par-starptautisko-kravu-parvadajumu-elektronisko-ligumu-e-cmr-pavadzimes-sistemas-tehnologisko-risinajumu-analizi-sistemas-arhitekturas-un-tehniskas-specifikācijas-izstradi-ka-ari-par-eir/</a> |
| Satiksmes ministrija. 2020. Pētījums par ieguldījumu priekšnosacījumu izpildi visaptverošas transporta plānošanas sistēmas ieviešanai, kas ietver ieguldījumu kartēšanu un ieguldījumu novērtēšanas metodikas izstrādi                                                                                                                                    | <a href="https://ppdb.mk.gov.lv/database/petijums-par-ieguldijumu-prieksnosacijumu-izpildi-visaptverosas-transporta-planosanas-sistemas-ieviesanai-kas-ietver-ieguldijumu-kartesanu-un-ieguldijumu-novertesanas-metodikas-izstradi/">https://ppdb.mk.gov.lv/database/petijums-par-ieguldijumu-prieksnosacijumu-izpildi-visaptverosas-transporta-planosanas-sistemas-ieviesanai-kas-ietver-ieguldijumu-kartesanu-un-ieguldijumu-novertesanas-metodikas-izstradi/</a>                       |
| Satiksmes ministrija. 2024. Transporta politikas izvērtējums Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam ietvarā                                                                                                                                                                                                                                | <a href="https://ppdb.mk.gov.lv/database/transporta-politikas-izvertejums-transporta-attistibas-pamatnostadnu-2021-2027-gadam-ietvara/">https://ppdb.mk.gov.lv/database/transporta-politikas-izvertejums-transporta-attistibas-pamatnostadnu-2021-2027-gadam-ietvara/</a>                                                                                                                                                                                                                 |
| Eiropas Parlaments. 2021. Ziņojums par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvaru 2021.–2030. gadam — ieteikumi turpmākiem pasākumiem virzībā uz ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināšanu nullei                                                                                                                                 | <a href="https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_LV.html">https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_LV.html</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Tiesību akta projekta "ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 3.1.1. SAM "Attīstīt ilgtspējīgu, pret klimatu izturīgu, inteligentu, drošu un vairākveidu TEN-T infrastruktūru" 3.1.1.2. pasākuma "Ieguldījumi TEN-T tīkla autoceļu drošībā un vides piekļūstamībā" īstenošanas noteikumi" sākotnējās ietekmes (ex-ante) novērtējuma ziņojums | <a href="https://www.esfondi.lv/uk_ak_2021_2027_assets/01_uzraudzibas_komiteja/02_rakstiskas_proceduras/2024_gads/2024-07-29_sm_3112_groz/1-karta/informativi_anotacija_sm_3112_groz.docx">https://www.esfondi.lv/uk_ak_2021_2027_assets/01_uzraudzibas_komiteja/02_rakstiskas_proceduras/2024_gads/2024-07-29_sm_3112_groz/1-karta/informativi_anotacija_sm_3112_groz.docx</a>                                                                                                           |
| Informatīvais ziņojums "Par Latvijas Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības stratēģiju"                                                                                                                                                                                                                                                          | <a href="https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/document_versions/cf35370b-8e9b-404f-ae3-b8322e26eaec/download">https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/document_versions/cf35370b-8e9b-404f-ae3-b8322e26eaec/download</a>                                                                                                                                                                                                                                       |

|                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vidzemes plānošanas reģions. 2024. Telpiskās plānošanas koncepcijas izstrāde ūdeņraža uzpildes staciju tīkla izveidei kravas automobiļiem starptautiskajā TEN-T maršrutu tīklā Vidzemes plānošanas reģionā (HyTruck) | <a href="https://www.vidzeme.lv/wp-content/uploads/2024/12/20241104-Final-report-LV.pdf">https://www.vidzeme.lv/wp-content/uploads/2024/12/20241104-Final-report-LV.pdf</a>                                                                                                 |
| SKDS. Uzņēmumu kravas autoparku raksturojums un kravas autoparku atjaunošanas plāni. Aptaujas rezultāti                                                                                                              | <a href="https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/reviews/additional_documents/9597a418-cf82-4818-8c4c-bb11ede6bf5c/download">https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/reviews/additional_documents/9597a418-cf82-4818-8c4c-bb11ede6bf5c/download</a> |
| Anderies, J. M., M. A. Janssen & E. Ostrom (2004). A framework to analyze the robustness of social ecological systems from an institutional perspective. Ecology and Society 9 (1): 18.                              |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Ostrom, E. (1990). Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action. Cambridge University Press.                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Kukjans, I., Hudenko, J., Jurgelāne Kaldava, I., & Jurussa, M. (2025). Systematic review and mapping of governments' sustainable initiatives and entrepreneurial expectations. Under review                          |                                                                                                                                                                                                                                                                             |

## Mājas lapas

|                                            |                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CFLA mājas lapa.                           | <a href="https://www.cfla.gov.lv/lv/1214-atbalsts-jaunu-produktu-ieviesanai-razosana-1-karta">https://www.cfla.gov.lv/lv/1214-atbalsts-jaunu-produktu-ieviesanai-razosana-1-karta</a> |
| CSDD mājas lapa.                           | <a href="https://www.csdd.lv/csdd/statistika/izvelne/">https://www.csdd.lv/csdd/statistika/izvelne/</a>                                                                               |
| Rīgas satiksmes mājas lapa.                | <a href="https://www.rigassatiksmes.lv/lv/pakalpojumi/udenraza-uzpildes-stacija/">https://www.rigassatiksmes.lv/lv/pakalpojumi/udenraza-uzpildes-stacija/</a>                         |
| Latvijas dzelzceļa mājas lapa              | <a href="https://www.ldz.lv">https://www.ldz.lv</a>                                                                                                                                   |
| Latvijas valsts ceļa mājas lapa            | <a href="https://lvceli.lv/">https://lvceli.lv/</a>                                                                                                                                   |
| E-mobi mājas lapa                          | <a href="https://e-mobi.lv/lv#karte">https://e-mobi.lv/lv#karte</a>                                                                                                                   |
| Centrālās statistikas pārvaldes mājas lapa | <a href="https://www.csp.gov.lv/lv">https://www.csp.gov.lv/lv</a>                                                                                                                     |
| Autotransporta direkcijas mājas lapa       | <a href="https://www.atd.lv/">https://www.atd.lv/</a>                                                                                                                                 |

## Citi materiāli

|                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Eiropas Komisija. Valsts atbalsts — sauszemes un multimodālā transporta vadlīniju (LMTG) projekts un transporta grupu atbrīvojuma regulas (TBER) projekts | <a href="https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2024-lmtg-and-tber_en">https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2024-lmtg-and-tber_en</a>                                                                                                                                                             |
| Rīgas dome. Vebinārs par zemo emisiju zonas projekta ieviešanu Rīgā,                                                                                      | <a href="https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2025/06/EY_Rigas_ZEZ_9_junija_pasakums_05.06.25.pdf">https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2025/06/EY_Rigas_ZEZ_9_junija_pasakums_05.06.25.pdf</a>                                                                                                                                           |
| Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta mājas lapa par Ziemeļjūras–Baltijas koridoru                                                                 | <a href="https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-baltic-corridor_en">https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/north-sea-baltic-corridor_en</a>                               |
| Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta mājas lapa par Baltijas jūras, Melnās jūras un Egejas jūras koridoru                                         | <a href="https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-sea-black-sea-aegean-sea-corridor_en">https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/baltic-sea-black-sea-aegean-sea-corridor_en</a> |
| Eiropas Parlamenta mājas lapa. Automobiļu radītās CO2 emisijas: fakti un skaitļi                                                                          | <a href="https://www.europarl.europa.eu/topics/lv/article/20190313STO31218/automobilu-raditas-co2-emisijas-fakti-un-skaitli-infografika">https://www.europarl.europa.eu/topics/lv/article/20190313STO31218/automobilu-raditas-co2-emisijas-fakti-un-skaitli-infografika</a>                                                                     |
| ES standarta transportlīdzekļu emisiju kalkulators                                                                                                        | <a href="https://copert.emisia.com/">https://copert.emisia.com/</a>                                                                                                                                                                                                                                                                             |

---

Energotehnoloģiju sistēmu analīzes programma. Vispārējs modelis, kas pielāgots ievades datiem, lai atspoguļotu konkrētas energosistēmas attīstību parasti 40 līdz 50 gadu laikā valsts, reģionālā, štata vai provinces vai kopienas līmenī

---

<https://iea-etsap.org/index.php/etsap-tools/model-generators/markal>



## 2. PIELIKUMS – INTERVIJU JAUTĀJUMU PIEMĒRI

### Intervijas ar nozares uzņēmumiem

#### Informācija par uzņēmumu

- uzņēmuma esošais autoparks, tostarp nobraukuma statistika (mēneša, gada), autoparka vecums, degvielas sadalījums (benzīns/dīzelis/cits);
- uzņēmuma izmantotie valsts un ES nodrošinātie atbalsta instrumenti;
- uzņēmuma plāni attīstīt autoparku (videi draudzīgi risinājumi, degvielas ekonomija, drošības risinājumi u.tml.);
- viedoklis, plāni, iespējas kravas autotransporta kopējā parka atjaunošanai, pilnveidošanai un pārveidošanas iespējas (ieskaitot transportlīdzekļu pārbūves risinājumus) par videi draudzīgākiem (kravas autotransporta parka pāreja uz augstāku EURO klasi, gan pāreju uz ar alternatīvajām degvielām darbināmiem vai bezemisiju kravas autotransportlīdzekļiem);
- vērtēt izmaksu/ieguvumu efektīvāko un resursu ziņā ilgtspējīgāko risinājumu izmantošanu;

#### Uzņēmuma vadības viedoklis par plānotajām valsts un ES iniciatīvām

- šķēršļi kravas autoparka pārejai uz videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem;
- potenciālā ietekme pārvadātājiem no autotransporta iekļaušanas emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā;
- šķēršļi un nepieciešamajiem pasākumiem ilgtspējīga transporta kontekstā;
- viedoklis par nacionālo un starptautisko regulējumu ilgtspējīgas attīstības jomā;
- sociālo nosacījumu (darba un atpūtas laiki) ietekme uz pāreju uz bezemisiju kravas transportlīdzekļiem un izrietoši uz uzņēmumu efektivitāti un izmaksām;
- nepieciešamās izmaiņas nodokļu politikā un iespējamie atbalsta pasākumi;
- Latvijas autopārvadātāju konkurētspēja;
- prognozētā ietekme pārvadātājiem no autotransporta iekļaušanas emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā;
- nepieciešamie atbalsta un ierobežojošie pasākumi, iegādes subsīdijas, aizliegums izmantot noteiktām kravām autotransportu vai iekšdedzes transportu, noteikti atsevišķi masas un kravu veida ierobežojumi, dzelzceļa iekšējo kravas pārvadājumu ieviešana, ierobežojumi izmantot iekšdedzes transportu pilsētu centros u.tml, tāpat stingra ES politika videi draudzīgu transportlīdzekļu attīstības virzienā (straujāka pāreja uz bezemisiju transportlīdzekļiem), ņemot vērā arī globālās tirgus tendences.

### Intervijas ar nozares asociācijām

#### Nozares asociācijas, t.sk. LDDK, LTRK, LPS, Plānošanas reģioni

- Skatījums/viedoklis uz tālāko nozares attīstības vīzija (autotransporta jomā, tostarp kravu pārvadājumos);
- virzieni, šķēršļi un nepieciešamajiem pasākumiem ilgtspējīga transporta kontekstā;
- viedoklis par nacionālo un starptautisko regulējumu ilgtspējīgas attīstības jomā;
- sociālo nosacījumu (darba un atpūtas laiki) ietekme uz pāreju uz bezemisiju kravas transportlīdzekļiem un izrietoši uz uzņēmumu efektivitāti un izmaksām;
- iespējas kravas autotransporta kopējā parka atjaunošanai, pilnveidošanai un pārveidošanas iespējas (ieskaitot transportlīdzekļu pārbūves risinājumus) par videi draudzīgākiem;
- kravas autotransporta parka pāreju uz augstāku EURO klasi, gan pāreju uz ar alternatīvajām degvielām darbināmiem vai bezemisiju kravas autotransportlīdzekļiem, kā arī vērtēt izmaksu/ieguvumu efektīvāko un resursu ziņā ilgtspējīgāko risinājumu izmantošanu;
- nepieciešamās izmaiņas nodokļu politikā un iespējamie atbalsta pasākumi;
- Latvijas autopārvadātāju konkurētspēja;

- prognozētā ietekme pārvadātājiem no autotransporta iekļaušanas emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā;
- pieejamā informācija par nozares attīstību;
- Vinjetes likums;
- zemo emisijas zonu attīstība atsevišķās teritorijās (tostarp pilsētu centros).

### **Intervijas ar politikas veidotājiem**

Politikas veidotāji: EM, VARAM, KEM, SM, FM, ZM (graudi, koksne, pārtika, utt. – lieli kravu pārvadātāji)

- viedoklis par turpmāku kravas autotransporta parka attīstību (degvielas veidi, apjomi u.c.);
- plānotie atbalsta pasākumiem nodokļu politikas veidā;
- plānotie ierobežojošie pasākumi, iegādes subsīdijas, aizliegums izmantot noteiktām kravām autotransportu vai iekšdedzes transportu, noteikti atsevišķi masas un kravu veida ierobežojumi;
- transporta plūsmas plānošana (dzelzceļa kravas pārvadājumi un auto pārvadājumi);
- kravas ieviešana, ierobežojumi izmantot iekšdedzes transportu pilsētu centros u.tml, tāpat stingra SEG emisiju apjoms no kravas transportlīdzekļu sektora maksimālajā scenārijā;
- Vinjetes likums;
- zemo emisijas zonu attīstība atsevišķās teritorijās.

### 3. PIELIKUMS – STATISTIKA PAR EKONOMISKO SITUĀCIJU LATVIJĀ

#### Iedzīvotāju skaits

Laika posmā no 2019. līdz 2023. gadam Latvijā kopējais iedzīvotāju skaits samazinājās, lai gan 2023. gadā tika novērots neliels pieaugums. 2019. gadā valstī dzīvoja 1 919 968 iedzīvotāji, bet līdz 2022. gadam šis skaits samazinājās līdz 1 875 757, kas ir kritums par vairāk nekā 44 tūkstošiem. Tomēr 2023. gada sākumā iedzīvotāju skaits pieauga līdz 1 892 103, kas saistīts ar to, ka 2023. gada sākumā iedzīvotāju skaits pārrēķināts pēc jaunās iedzīvotāju skaita novērtēšanas metodes. Neskatoties uz šo nelielo kāpumu, kopējā tendence joprojām liecina par iedzīvotāju skaita sarukumu ilgtermiņā.

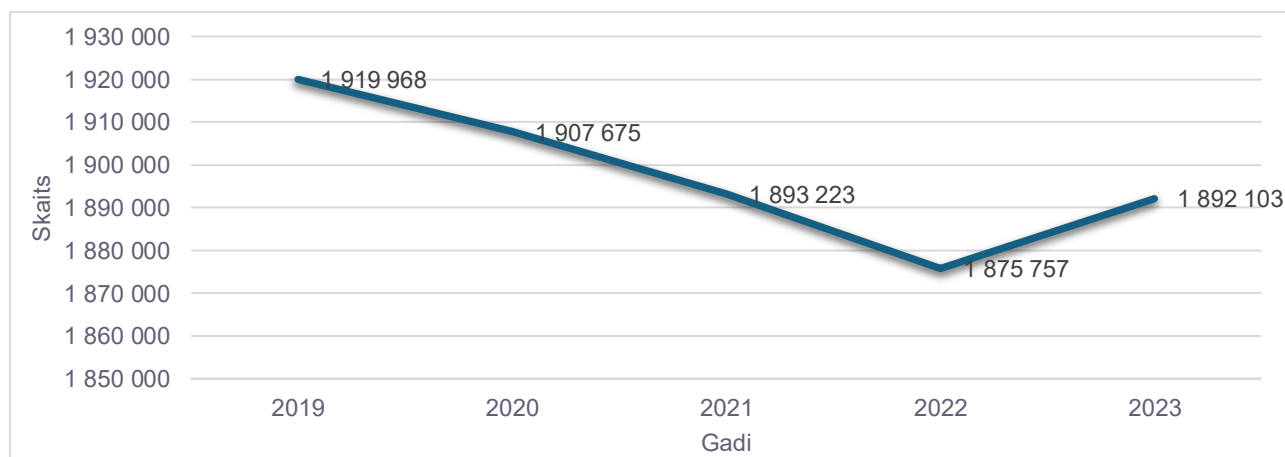
1. tabula. Iedzīvotāju skaits gada sākumā

| Rādītājs                       | 2019      | 2020      | 2021      | 2022      | 2023      | 2024      |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Iedzīvotāju skaits gada sākumā | 1 919 968 | 1 907 675 | 1 893 223 | 1 875 757 | 1 892 103 | 1 875 316 |

Datu avots: CSP

Attēlā zemāk atspoguļotas iedzīvotāju skaita izmaiņas.

1. attēls. Iedzīvotāju skaits gada sākumā



Datu avots: CSP

#### Iedzīvotāju blīvums

Laika periodā no 2019. līdz 2023. gadam iedzīvotāju blīvums Latvijā nedaudz samazinājās — no 31 iedzīvotāja uz km<sup>2</sup> 2019. un 2020. gadā līdz 30 iedzīvotājiem uz km<sup>2</sup> no 2021. līdz 2023. gadam. Šī nelielā, bet stabilā lejupslīde atspoguļo kopējo demogrāfisko tendenci – iedzīvotāju skaita samazināšanos.

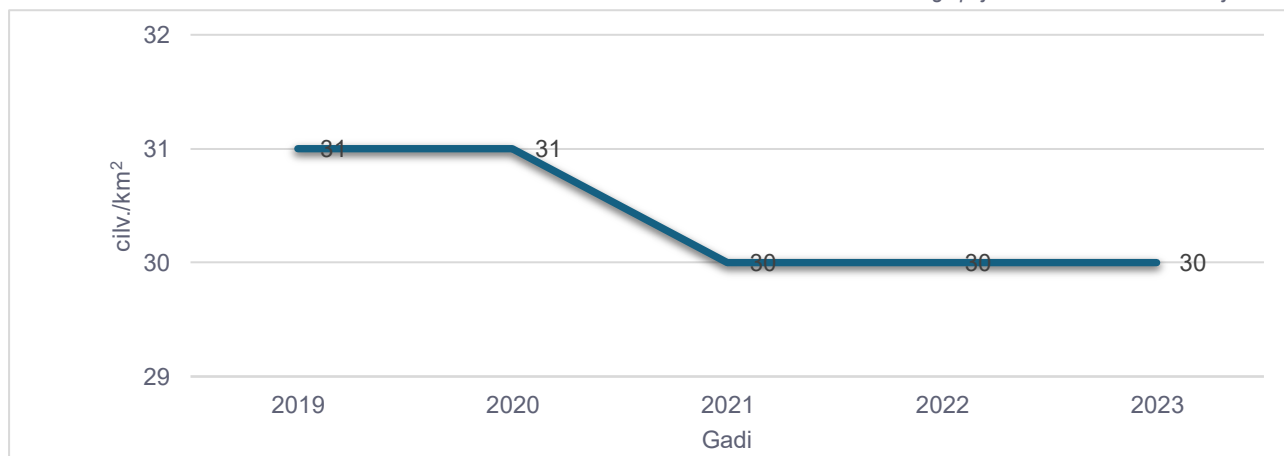
2. tabula. Iedzīvotāju blīvums

| Rādītājs            | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| Iedzīvotāju blīvums | 31   | 31   | 30   | 30   | 30   |

Datu avots: CSP

Attēlā zemāk atspoguļots iedzīvotāju blīvums.

2. attēls. Iedzīvotāju blīvums



Datu avots: CSP

## Nodarbinātība

### Nodarbinātības līmenis (procentos)

No 2019. līdz 2023. gadam nodarbinātības līmenis Latvijā svārstījās no 70% līdz 72%. Augstākais nodarbinātības līmenis tika novērots 2019. un 2020. gadā — 72%, savukārt zemākais bija 2021. gadā — 70%. Nākamajos gados rādītājs atkal nedaudz pieauga, 2022. un 2023. gadā sasniedzot 71%. Statistikā tika ņemta 15 – 64 gadu vecuma grupa.

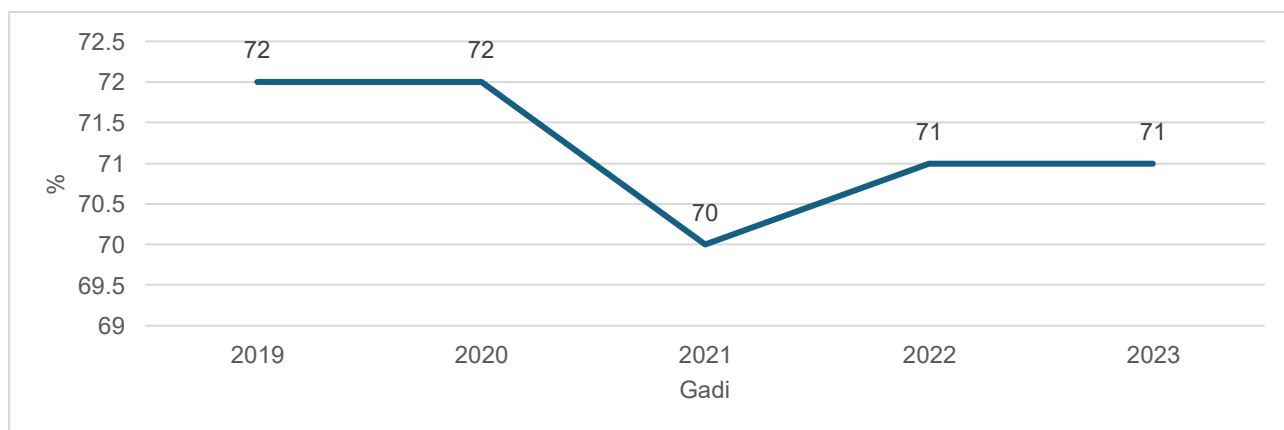
3. tabula. Nodarbinātības līmenis, %

| Rādītājs                  | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|
| Nodarbinātības līmenis, % | 72   | 72   | 70   | 71   | 71   |

Datu avots: CSP

Attēlā zemāk atspoguļots nodarbinātības līmenis

3. attēls. Nodarbinātības līmenis (procentos)



Datu avots: CSP

### Nodarbināto skaits (tūkst.)

Lai gan Latvijā samazinās kopējais nodarbināto skaits, transporta un uzglabāšanas nozare saglabā stabilu nozīmi – tās darbinieku īpatsvars ilgstot ir ap 8%. Nozares nodarbinātība 2023. gadā pieauga, kas var būt saistīts ar ekonomisko aktivitāti. Tajā pašā laikā produktivitāte pieaug, ko rāda IKP pieaugums uz vienu nodarbināto.

4. tabula. Nodarbināto skaits (tūkst.)

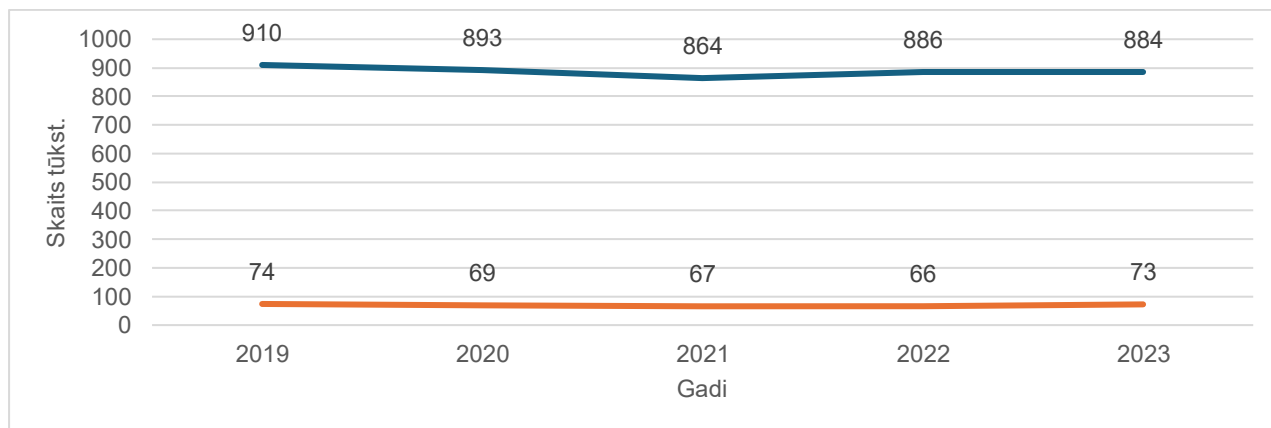
| Rādītājs                   | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|
| Nodarbināto skaits, tūkst. | 910  | 893  | 864  | 886  | 884  |

| Nodarbināto skaits pēc NACE 2 - H         | 74   | 69   | 67   | 66   | 73   |
|-------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Transports un uzglabāšana                 |      |      |      |      |      |
| Īpatsvars no kopējā nodarbināto skaita, % | 8.1% | 7.7% | 7.7% | 7.4% | 8.2% |

Datu avots: CSP

Attēlā zemāk atspoguļota nodarbinātība

4. attēls. Nodarbinātība, skaits tūkst.



Datu avots: CSP

## IKP

Iekšzemes kopprodukts (IKP) **uz vienu iedzīvotāju** laika periodā no 2019. līdz 2023. gadam ir pakāpeniski pieaudzis no 15 454 eiro līdz 20 926 eiro, kas norāda uz vispārēju ekonomisko izaugsmi, īpaši pēc 2021. gada. IKP **uz vienu nodarbināto** šajā pašā periodā ir pieaudzis no 32 062 eiro līdz 43 389 eiro, atspoguļojot produktivitātes un darba vērtības kāpumu.

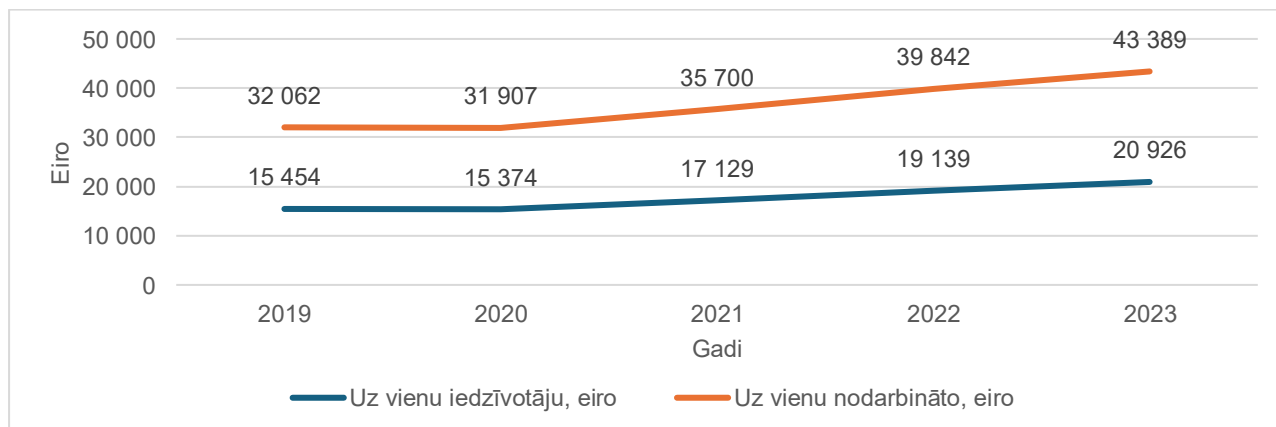
5. tabula. IKP uz vienu iedzīvotāju un uz vienu nodarbināto, EUR

| Rādītājs                   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Uz vienu iedzīvotāju, eiro | 15 454 | 15 374 | 17 129 | 19 139 | 20 926 |
| Uz vienu nodarbināto, eiro | 32 062 | 31 907 | 35 700 | 39 842 | 43 389 |

Datu avots: CSP

Attēlā zemāk atspoguļots IKP uz vienu iedzīvotāju un uz vienu nodarbināto

5. attēls. IKP uz vienu iedzīvotāju un uz vienu nodarbināto, %



Datu avots: CSP

## 4. PIELIKUMS – STATISTIKA PAR KRAVU APJOMIEM

### Kravas automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem

No 2019. līdz 2023. gadam Latvijā pakāpeniski pieauga kravas automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem, neskatoties uz iedzīvotāju skaita samazināšanos. Kopējais rādītājs pieauga no 46,44 automobiļiem uz 1000 iedzīvotājiem 2019. gadā līdz 50,82 2023. gadā. Visstraujāk audzis N1 kategorijas transportlīdzekļu īpatsvars – no 29,75 līdz 34,45. N3 kategorijā pieaugums bija mērens – no 13,21 līdz 13,69, savukārt N2 kategorijā vērojams samazinājums – no 3,48 līdz 2,67. Šie dati atspoguļo ne tikai autoparka palielināšanos, bet arī mainīgo struktūru, kur pieaug mazāku un smago kravas auto īpatsvars, bet vidējās kravnesības (N2) transportlīdzekļu skaits turpina sarukt.

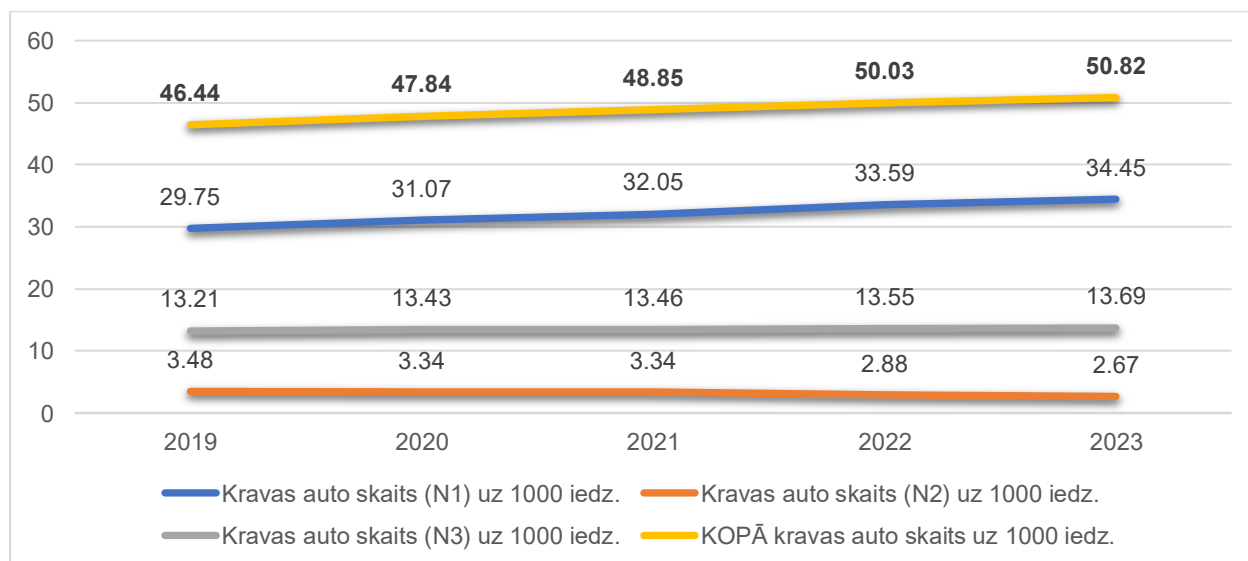
6. tabula. Kravas automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem

| Rādītājs                                                 | 2019         | 2020         | 2021         | 2022         | 2023         |
|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Kravas automobiļu skaits (N1) uz 1000 iedzīvotājiem      | 29.75        | 31.07        | 32.05        | 33.59        | 34.45        |
| Kravas automobiļu skaits (N2) uz 1000 iedzīvotājiem      | 3.48         | 3.34         | 3.34         | 2.88         | 2.67         |
| Kravas automobiļu skaits (N3) uz 1000 iedzīvotājiem      | 13.21        | 13.43        | 13.46        | 13.55        | 13.69        |
| <b>KOPĒJAIS kravas auto skaits uz 1000 iedzīvotājiem</b> | <b>46.44</b> | <b>47.84</b> | <b>48.85</b> | <b>50.03</b> | <b>50.82</b> |

Datu avots: CSE COE

Attēlā zemāk atspoguļots kravas automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem

6. attēls. Kravas automobiļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem

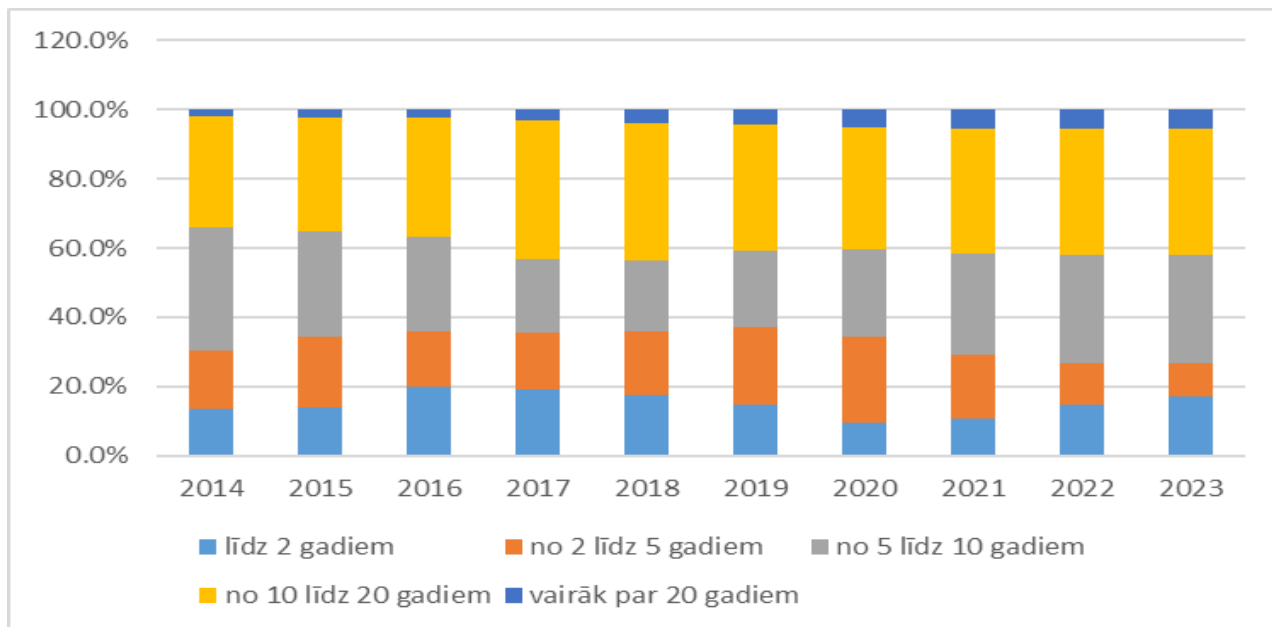


Datu avots: CSE COE

## 5. PIELIKUMS – KRAVAS AUTOTRANSPORTU ANALĪZE

Kravas segļu vilcēju autoparks Latvijā ir ievērojami jaunāks, jo 2023.gadā automašīnu īpatsvars, kas vecākas par 10.gadiem bija tikai 42.1% un automašīnas, kas vecākas par 20.gadiem bija tikai 5.5%. Jāatzīmē gan, ka automašīnu īpatsvars, kas vecāka spar 10.gadiem, ir palielinājies pēdējos 10.gados par 8 procenta punktiem.

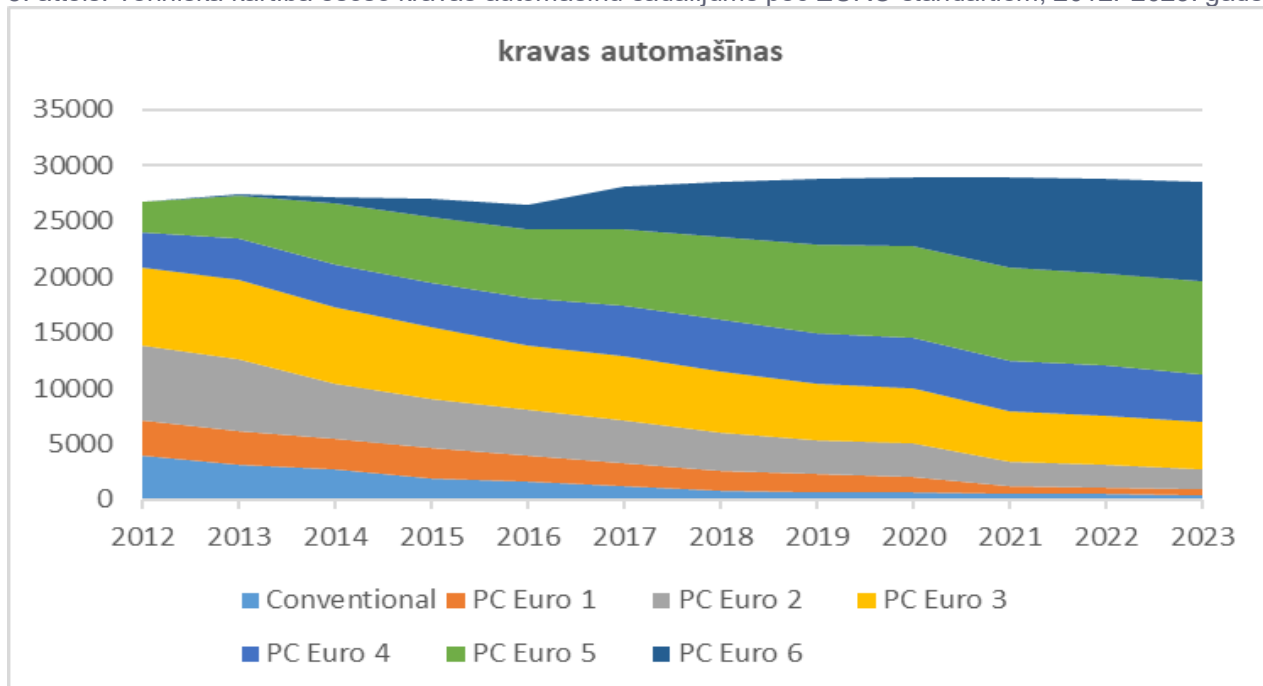
7. attēls. Kravas segļu vilcēju sadalījums pēc vecuma struktūras, 2014.-2023. gads



Datu avots: EUROSTAT dati

Sākot ar EURO VI standartu ievērojami samazinājās NOx un smalko putekļu daļiņu (PM 2.5) pieļaujamās normas. EURO V un EURO VI standartiem atbilstošu automašīnu īpatsvars ir pieaudzis no 11% 2012. gadā līdz 60% 2023. gadā. Pēdējiem augstākiem standartiem atbilstošu automašīnu vidējie NOx izmeši uz km ir vairākkārtīgi mazāki (dažām automašīnu grupām 10 un vairāk reizes mazāki) nekā EURO IV standartiem atbilstošām automašīnām).

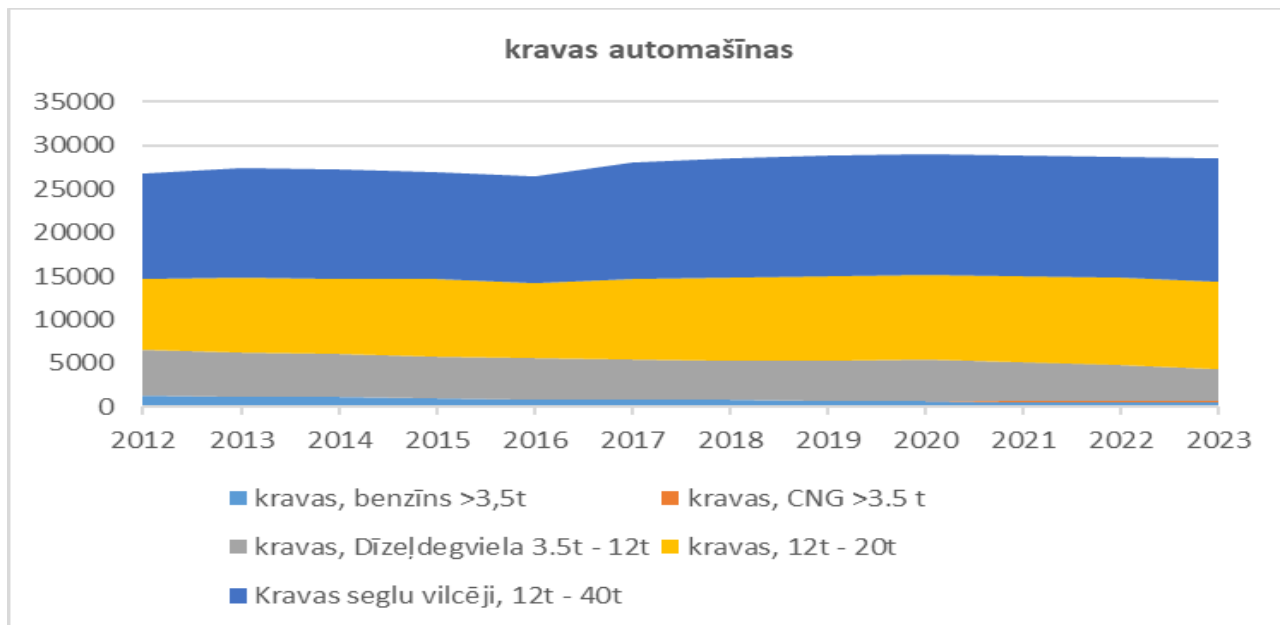
8. attēls. Tehniskā kārtībā esošo kravas automašīnu sadalījums pēc EURO standartiem, 2012.-2023. gads



Datu avots: Fizikālās enerģētikas institūta aprēķins, izmantojot CSDD datus

Kravas automašīnu kopējais skaits laika periodā 2012.–2023. gads ir palicis gandrīz nemainīgs, automašīnu skaits ir pieaudzis par apmēram 6%. Lielākais īpatsvars kravas automašīnu kopējā skaitā ir kravas seglu vilcējiem, 12t - 40t, kas veido apmēram 49% 2023.gadā. Tālāk seko kravas automašīnas ar pilno masu 12t – 20t (35%) un kravas automašīnas ar pilno masu 3.5t – 12t (16%).

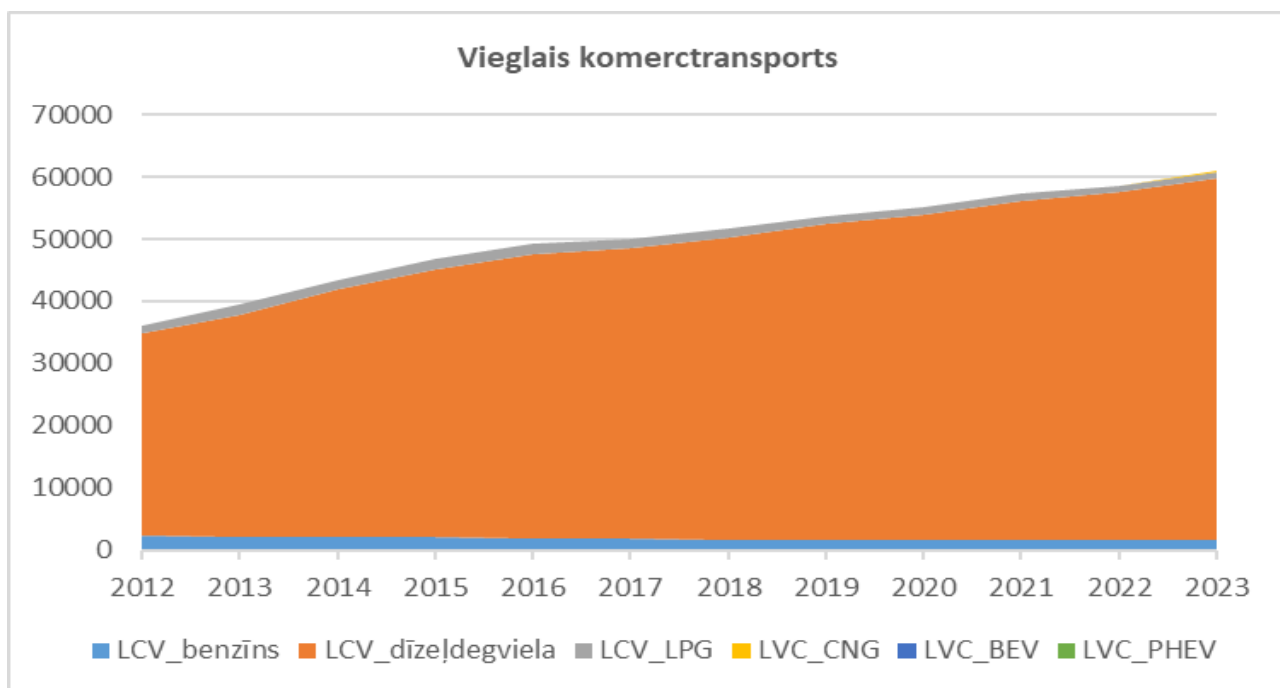
9. attēls. Tehniskā kārtībā esošo kravu automašīnu sadalījums pēc izmantotās degvielas un pilnās masas, 2012.-2023. gads



Datu avots: Fizikālās enerģētikas institūta aprēķins, izmantojot CSDD datus

Pēdējo 11 gadu laikā vieglā komerctransporta skaits ir pieaudzis apmēram par 68%. Apmēram 96% no vieglā komerctransporta automašīnām izmanto dīzeļdegvielu, bet benzīnu un LPG attiecīgi 2.5% un 1.5% no kopējā automašīnu skaita.

10. attēls. Tehniskā kārtībā esošās vieglā komerctransporta automašīnas pēc izmantotās degvielas veida, 2012 – 2023.gads

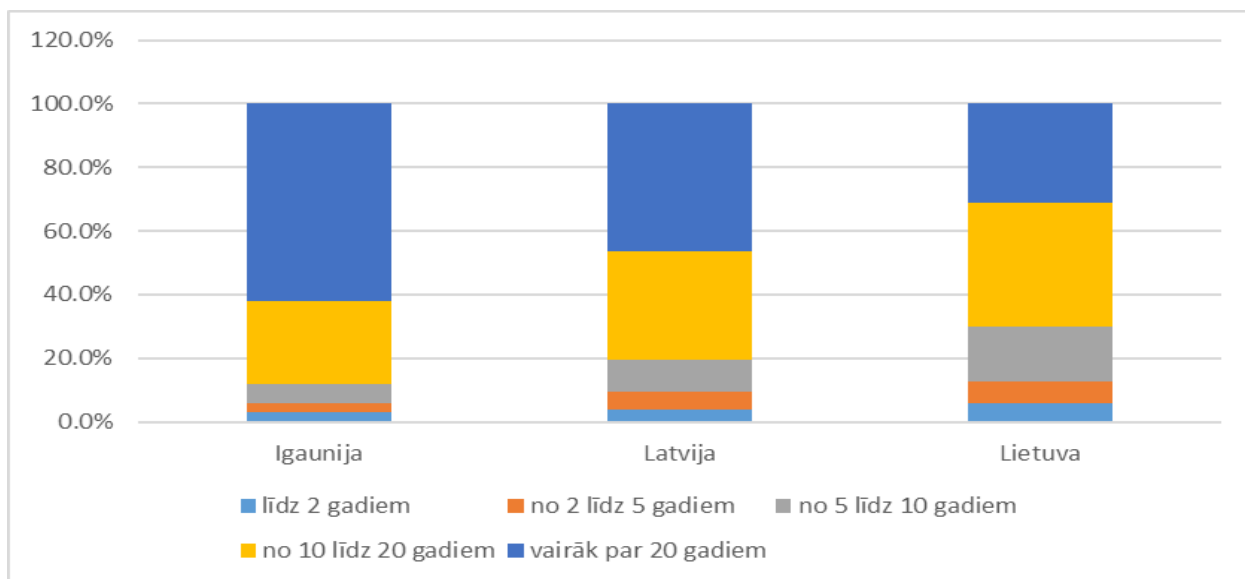


Datu avots: Fizikālās enerģētikas institūta aprēķins, izmantojot CSDD datus



## 6. PIELIKUMS – KRAVAS AUTOTRANSPORTA SALĪDZINĀJUMS AR KRAVAS AUTOTRANSPORTU CITĀS VALSTĪS

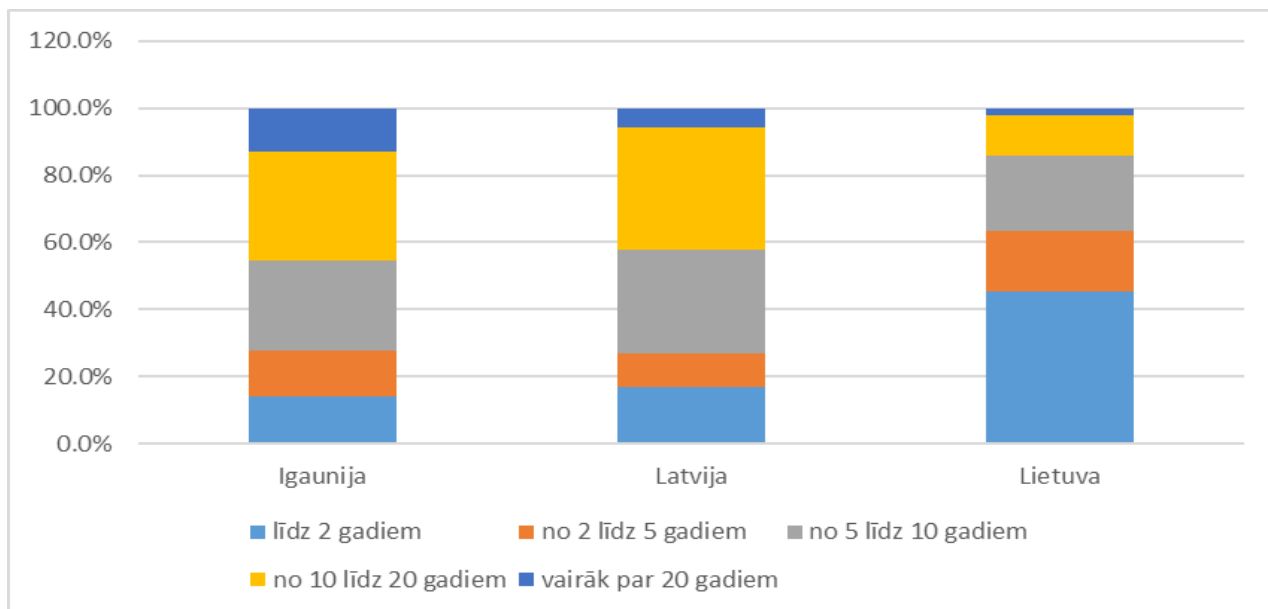
Ja salīdzinām ar kaimiņvalstīm kravas



Datu avots: EUROSTAT dati

Ja salīdzinām kravas segļu vilcējus pēc vecuma struktūras Baltijas valstīs 2023.gadā, tad ievērojami jaunāks autoparks ir Lietuvā, kur automašīnas, kas vecākas par 10.gadiem, sastāda apmēram 14.3% no kopējā skaita. Turpretim Igaunijā tas ir mazliet vecāks nekā Latvijā un automašīnas, kas vecākas par 10.gadiem, veido apmēram 45.5% no kopējā skaita.

11. attēls. Kravas segļu vilcējus, sadalījums pēc vecuma struktūras Baltijas valstīs 2023. gadā



Datu avots: EUROSTAT dati

## 7. PIELIKUMS – IEROBEŽOJUMI

Saskaņā ar veikto izpēti, vairākas OECD valstis ir ieviesušas stingrākus emisiju standartus un ierobežojošo regulējumu, lai veicinātu tīrāku tehnoloģiju izmantošanu.

### Ar fokusu uz resursu lietošanas ierobežojumiem

OECD valstīs nav vispārēja, tieša aizlieguma lietot dīzeļdegvielu vai radīt CO<sub>2</sub> emisijas.

Ar fokusu uz transporta lietotājiem. Viens no atzīstami efektīviem veidiem, kā samazināt kravu autopārvadājumu CO<sub>2</sub> emisijas, ir degvielas ekonomijas standartu ieviešana. Degvielas ekonomija ir mērījums, cik tālu transportlīdzeklis var nobraukt uz degvielas vienību, piemēram, kilometri uz litru (km/l) vai litri degvielas uz 100 km, un tas atspoguļo attiecību starp nobraukto attālumu un patērēto degvielu. Esošajiem degvielas ekonomijas standartiem ir atšķirīgas pieejas. Piemēram, Japānas un Ķīnas degvielas ekonomijas standarti smagajiem transportlīdzekļiem ietver dzinējus, piedziņas mehānismu, virsbūves aerodinamiku un riepas, savukārt ASV un Kanādas standartiem ir plašāka darbības joma.<sup>1</sup>

### Ar fokusu uz infrastruktūras lietošanu

Vācijā vairākas pilsētas (Hamburga, Frankfurte pie Mainas, Ezenes, Gelsenkirhenes, Kelnas un Bona) jau 2018-2019.gg. noteica aizliegumu braucieniem ar automašīnām, kas neatbilst Euro 6 standartam. Aizliegums attiecas uz noteiktajām ielām. Vācijas administratīvā tiesa ir atzinuši šādus lēmumus par leģitīmiem.<sup>2</sup>

Pēdējo gadu laikā Rīga ir ieviesusi vairākus būtiskus ierobežojumus kravas transportam, īpaši pilsētas centrā un blīvi apdzīvotās apkaimēs. Ierobežojumu mērķis ir uzlabot vides kvalitāti, mazināt sastrēgumus un veicināt pilsētvides ilgtspēju. Kravas transporta kustība abos virzienos ir aizliegta uz Akmens tilta, Krasta ielas posmā no Salu tilta līdz Ģenerāļa Radziņa krastmalai, no Ģ. Radziņa krastmalas līdz 13. janvāra ielai, 11. novembra krastmalas posmā no 13. janvāra ielas līdz Vanšu tiltam, kā arī Eksporta ielas posmā no Vanšu tilta līdz Hanzas ielai. No 2024.gada novembra kravas transportam ar kopējo masu virs 3,5 t ir aizliegta kustība arī vairākas apkaimēs.<sup>3</sup> Rīgas stratēģiskās attīstības plānojums paredz arī turpmāk pastiprināt ierobežojumus, bet gan saistībā ar citiem kompleksi risinājumiem.<sup>4</sup>

### Ar fokusu uz infrastruktūras pārvaldīšanu

Infrastruktūras pārvaldītājiem vērsti aizliegumi attiecībā uz smagajiem transportlīdzekļiem vai dīzeļdegvielas lietošanu OECD valstīs nav sastopami.

### Ar fokusu uz ārējo vidi

ES ir noteikusi **CO<sub>2</sub> emisiju standartus jauno smago transportlīdzekļu ražotājiem**, nosakot bezemisiju un mazemisiju smago transportlīdzekļu īpatsvaru kopējā autoparkā, kas kļūs arvien stingrāks nākamajos gadu desmitos: par 45% līdz 2030. gadam, par 65% līdz 2035. gadam un par 90% līdz 2040. gadam.<sup>5 6</sup>

<sup>1</sup> <https://www.globalfueleconomy.org/resources/gfei-working-paper-23>

<sup>2</sup> [https://www.theguardian.com/world/2018/may/23/hamburg-first-german-city-ban-older-diesel-cars-air-quality-pollution?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.theguardian.com/world/2018/may/23/hamburg-first-german-city-ban-older-diesel-cars-air-quality-pollution?utm_source=chatgpt.com)

<sup>3</sup> <https://www.riga.lv/lv/jaunums/rija-aizliedz-kravas-transporta-kustibu-cauri-pilsetas-centram>

<sup>4</sup> [https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/rtp2030/3\\_paskaidrojuma\\_raksts.pdf](https://www.rdpad.lv/wp-content/uploads/2017/10/rtp2030/3_paskaidrojuma_raksts.pdf)

<sup>5</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/heavy-duty-vehicles\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/heavy-duty-vehicles_en)

<sup>6</sup> <https://www.wolflubes.com/en-us/news/the-euro-vi-norms-what-you-should-know>

## 8. PIELIKUMS – SUBSĪDIJAS UN INVESTĪCIJAS

Subsīdijas un investīcijas ir visbiežāk sastopams atbalsta mehānisms

### Ar fokusu uz resursiem orientētas subsīdijas un investīcijas

Biodegviela, atjaunojamais dīzelis un cita no atjaunojamiem resursiem iegūta enerģija ir būtiski risinājumi smagā autotransporta emisiju samazināšanai, ko jau plaši izmanto vairākās valstīs.

Francija aktīvi veicina augstāku **biodīzeļdegvielas maisījumu daudzumu**, izmantojot finansiālus stimulus. Francijā ir divu veidu finansiālie stimuli:<sup>7</sup>

- Pie degvielas pārdošanas ar 100% biodīzeļdegvielas saturu (B100)<sup>8</sup> ģenerē biļeti, ko var tirgot tirgū, tādējādi radot peļņu, kas palīdz kompensēt cenu starpību starp dīzeļdegvielu un biodīzeļdegvielu.
- Kravas automašīnas, kas darbojas ar B100, var uzskaitīt 140% no kravas automašīnas iegādes vērtības uzņēmuma bilanci, radot ienākuma nodokļa ietaupījumus transporta uzņēmumam, kas iegulda šādā aprīkojumā.

**Ūdeņradis** tiek uzskatīts par vienu no ilgtspējas risinājumiem, bet līdz šim tīrā ūdeņraža attīstību galvenokārt finansēja ar valsts līdzekļiem:<sup>9</sup>

- **ASV** ir pieņēmusi **Inflācijas samazināšanas aktu** un izveidojusi **ūdeņraža centru** subsīdijas; kopējais ieguldījums pētniecībā, attīstībā un pilotprojektos pārsniedz **25 miljardus USD** (pēc dažiem aprēķiniem – daudz vairāk).
- **ES**, izmantojot IPCEI programmu un nacionālās iniciatīvas (Vācijā, Francijā, Itālijā, Nīderlandē, Dānijā), subsīdijas pārsniedz **50 miljardus USD**.
- **Kīna** ir paziņojusi par **22 miljardiem USD** lielu atbalstu.
- **Japāna** plāno rezervēt **113 miljardus USD** no publiskajiem un privātajiem avotiem.

**Kopumā visā pasaulē esošās un plānotās subsīdijas pārsniedz 100 miljardus USD.** Ņemot vērā, ka 1 miljona tonnu ūdeņraža ražošanai gadā ir nepieciešami aptuveni 30 miljardi USD, šis finansējums ļautu nodrošināt vairāk nekā **3 miljonus tonnu** gadā.

### Ar fokusu uz transporta īpašniekiem un lietotājiem

Šī stratēģiskā atbalsts mehānismu mērķis ir veicināt pāreju no lielākas emisijas uz mazāk emisiju transporta veidiem vai to kombinācijām. Šīs stratēģijas veicina modālu sadarbību, kopīgus transporta risinājumus un zemu emisiju tehnoloģiju integrāciju un transportlīdzekļu efektivitātes uzlabojumus piegādes ķēdēs.

ASV ir pieņemts Dīzeļa emisiju samazināšanas federāla likuma ietvars (Diesel Emissions Reduction Act, DERA), kas izveidots, lai samazinātu kaitīgo dīzeļmotoru izmešu daudzumu, īpaši koncentrējoties uz smago autotransportu un citu dīzeļdzinēju tehnoloģiju. Šī likuma ietvaros ir nodrošināta grantu programma, kas atbalsta:<sup>10</sup>

- esošu smago kravas automašīnu, autobusu, dzelzceļa un ostu aprīkojuma modernizāciju vai nomaiņu ar jaunām, mazāk piesārņojošām tehnoloģijām;
- uzlabojumu ieviešanu ar izmešu kontroles ierīcēm, piemēram, katalizatoriem, filtriem un citiem retrofit risinājumiem;
- jaunu, videi draudzīgāku transportlīdzekļu iegādi.

Grants tiek piešķirts projektiem, kas atrodas teritorijās ar augstu piesārņojuma līmeni (piem. Ņujorkā vai Kalifornijā) vai tajās, kur dzīvo jutīgas sabiedrības grupas (rezervāti).

Piemēram, uz DERA pamata **Kalifornijas štats** ir ieviesis HVIP (Hibrīdu un bezemisiju kravas automašīnu un autobusu kuponu stimulu programmu), kuras ietvaros tiek sniegts finansiāls atbalsts (kuponi) uzņēmumiem, kas iegādājas vai nomā bezemisiju vidējās un smagās kravas automašīnas (2b–8. klase) Kalifornijā. Šīs programmas ietvaros darbojas arī Inovatīvo mazo autoparku atbalsta programma (ISEF – *Innovative Small e-*

<sup>7</sup> [https://www.ewaba.eu/\\_uploads/resources/ewaba\\_heavy\\_duty\\_vehicle\\_brochure.pdf](https://www.ewaba.eu/_uploads/resources/ewaba_heavy_duty_vehicle_brochure.pdf)

<sup>8</sup> B100 aizstājēdegvielas degvielas efektivitāte ir līdzīga fosilā kurināmā dīzeļdegvielai, savukārt SEG ietaupījumu gaidas svārstās no 60% līdz 85% salīdzinājumā ar fosilo kurināmo.

<sup>9</sup> [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/02/scaling-hydrogen-financing-for-development\\_44818263/0287b22e-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/02/scaling-hydrogen-financing-for-development_44818263/0287b22e-en.pdf)

<sup>10</sup> <https://www.epa.gov/dera>

*Fleet*), kas nodrošina paaugstinātu (divkāršu) finansiālu atbalstu mazajiem autoparkiem un individuālajiem pārvadātājiem. Atbalsts paredzēts:<sup>11</sup>

- uzņēmumiem ar ne vairāk kā 20 transportlīdzekļiem un gada ieņēmumiem, kas nepārsniedz 15 miljonus ASV dolāru;
- publiskām iestādēm un nevalstiskām organizācijām ar līdz 20 transportlīdzekļiem, bez ienākumu ierobežojuma.

ISEF programma atbalsta arī alternatīvus transportlīdzekļu īpašumtiesību un piekļuves modeļus, tostarp:

- transportlīdzekļu koplietošanu (peer-to-peer),
- pilna servisa nomu (all-inclusive leasing),
- transportlīdzekli kā pakalpojumu (vehicle-as-a-service).

**Kanādas vidējo un smago nulles emisiju transportlīdzekļu (iMHZEV) stimulu programma** - Kanādas federālā valdība 2022. gadā ieviesa programmu, kas sedz aptuveni 50% no izmaksu starpības starp tradicionālo dīzeļa transportlīdzekli un nulles emisiju alternatīvu. Programmai tika piešķirti 547,5 miljoni dolāru četrus gadu periodam, un uzņēmumiem ir iespēja iegādāties vai nomāt jaunus transportlīdzekļus ar maksimālo atbalstu līdz 10 stimuliem vai 1 000 000 dolāru kalendārajā gadā.<sup>12</sup>

Eiropas Savienība ir ieviesusi jaunus noteikumus, lai veicinātu ieguldījumus bezemisiju un zemas emisijas transportlīdzekļu tehnoloģijās. 2019. gadā tika ieviesta tā sauktā **superkredītu sistēma**, kas atļāva ražotājiem saņemt papildu emisiju kredītus par katru reģistrēto bezemisiju transportlīdzekli. Šo sistēmu varēja izmantot līdz 2024. gada beigām. No 2025. līdz 2029. gadam superkredītus aizstās etalonu balstīta kreditēšanas sistēma, kurā ražotāji tiks vērtēti pēc to bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara salīdzinājumā ar noteiktu minimālo (etalona) līmeni. Ražotāji saņem atlīdzību vai sodu, pamatojoties uz to, cik lielā mērā viņu piedāvāto bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārsniedz vai atpaliek no noteiktā etalona.<sup>13</sup>

Sešpadsmit Eiropas valstis ir ieviesušas subsīdiu shēmas nulles emisiju kravas automobiļiem. Austrija, Vācija un Francija piedāvā visdāsnākās programmas, kas sedz 65-80% no cenu starpības starp nulles emisiju kravas automobiļiem un dīzeļa kravas automobiļiem.<sup>14</sup>

7. tabula. Smagā autotransporta finansēšanas programmu intensitāte ES, 2024.g.<sup>15 16</sup>

| VALSTS                           | ATBILSTĪBA                                                                                                                                                | SUBSĪDIJAS APJOMS                                                                |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Austrija</b>                  | Visi bezemisiju komerciālie transportlīdzekļi (N2 un N3)                                                                                                  | Līdz 80% no attiecīgā tiesību akta publicētā saraksta cenas                      |
| <b>Beļģija (tikai Flandrijā)</b> | Pilnībā elektriskie kravas automobiļi (N2 un N3) ar iegādes izmaksām līdz 400 000 eiro, ar ierobežojumu līdz diviem kravas automobiļiem vienam uzņēmumam  | 24% līdz 32% no iegādes izmaksām, atkarībā no uzņēmuma lieluma                   |
| <b>Horvātija</b>                 | Visi bezemisiju SKT (M2, M3, N2, N3)                                                                                                                      | Līdz €53,000                                                                     |
| <b>Somija</b>                    | Hibrīda furgoni un kravas automašīnas                                                                                                                     | €6,000 līdz €50,000                                                              |
| <b>Francija</b>                  | Bateriju SKT                                                                                                                                              | 2 100 SKT tiks finansēti no pieejamā budžeta                                     |
| <b>Īrija</b>                     | Visi bezemisiju SKT (M2, M3, N2, N3)                                                                                                                      | 30%–60% no izmaksu starpības ar bāzes dīzeļdzinēju, atkarībā no uzņēmuma lieluma |
| <b>Itālija</b>                   | N2 kategorijas transportlīdzekļi līdz 12 tonnām, ar nosacījumu, ka Euro 4 vai jaunāks transportlīdzeklis tiek nodots metāllūžņos                          | €14,000                                                                          |
| <b>Malta</b>                     | Atbilstība tiek noteikta, izskatot katru gadījumu atsevišķi                                                                                               | 40 % no pārdošanas cenas, kas nepārsniedz 70 000 eiro par transportlīdzekli      |
| <b>Nīderlande</b>                | Visi bezemisiju kravas automobiļi (N2, N3)                                                                                                                | Līdz 29% no pirkuma izmaksām jeb 115 200 eiro                                    |
| <b>Norvēģija</b>                 | Visi smagie transportlīdzekļi, kuru masa pārsniedz 4 250 kg, konkurence, pamatojoties uz sniegtā atbalsta apjomu par samazināto kilogramu CO <sub>2</sub> | Līdz 60% no izmaksu starpības, salīdzinot ar dīzeļdegvielu                       |

<sup>11</sup> <https://ww2.arb.ca.gov/resources/fact-sheets/innovative-small-e-fleet-pilot-program>

<sup>12</sup> <https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2022/07/minister-of-transport-announces-new-incentives-for-medium--and-heavy-duty-zero-emission-vehicles-program.html>

<sup>13</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/heavy-duty-vehicles\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/road-transport/heavy-duty-vehicles_en)

<sup>14</sup> <https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE-Briefing-2022-ZET-funding-FINAL.pdf>

<sup>15</sup> <https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE-Briefing-2022-ZET-funding-FINAL.pdf>

<sup>16</sup> <https://theicct.org/publication/race-to-zero-eu-hdv-market-development-q1-2024-june24/>

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Polija</b>        | Visi bezemisiju smagie kravas automobiļi (N2, N3)                                                                                                                                                                                               | 30% līdz 60% no pirkuma izmaksām, pamatojoties uz uzņēmuma lielumu, ar ierobežojumu no 88 000 EUR (N2) līdz 132 000 € (N3)                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Zviedrija</b>     | Elektriskie viegie kravas automobiļi un autobusi                                                                                                                                                                                                | Vieglajiem kravas automobiļiem līdz 30% no attiecināmajām izmaksām, nepārsniedzot ~ 4,550 €. Autobusiem 40% no starpības ar tuvāko dīzeļdegvielas autobusu privātajiem uzņēmumiem un 20% sabiedriskā transporta iestādēm                                                                                                       |
| <b>Lielbritānija</b> | Smagie kravas automobiļi (N2, N3), kas emitē vismaz par 50 % mazāk CO <sub>2</sub> nekā līdzvērtīgs Euro VI transportlīdzeklis un kuru nulles emisiju diapazons ir 60 km, kas attiecas tikai uz transportlīdzekļu modeļiem, ko reģistrējuši OEM | Līdz 29 000 eiro lieliem kravas automobiļiem (pieejamas 100 dotācijas), līdz 18 500 eiro vieglajiem kravas automobiļiem (pieejamas 100 dotācijas). Ja dotācijas ir izsmeltas vai klients ir pārsniedzis to ierobežojumu (attiecīgi 10 un 5), tad tiek piešķirta lielā furgona dotācija 5 800 eiro apmērā par transportlīdzekli |

### Ar fokusu uz infrastruktūras attīstību

Lai atbalstītu nulles emisiju transportlīdzekļu ieviešanu, tiek veikti ieguldījumi arī uzlādes un uzpildes infrastruktūrā.

**ASV Uzlādes un uzpildes infrastruktūras programmas ietvaros**, kas ir daļa no kravu koridoru stratēģijas, 2024. gadā ASV piešķir 521,19 miljonus dolāru 51 pieteikuma iesniedzējam, lai paplašinātu elektrisko transportlīdzekļu uzlādes pieejamību. Finansējums tika piešķirts pilsētu un lauku teritorijām 29 štatos, Kolumbijas apgabalā un astoņās cilšu kopienās, lai palīdzētu izvietot infrastruktūru kopienās un gar noteiktiem alternatīvās degvielas koridoriem.<sup>17</sup>

ES līdz 2030. gadam plānots izveidot blīvu, savstarpēji savienotu uzlādes un ūdeņraža uzpildes staciju tīklu, kas būs pieejams visā TEN-T tīklā. 2022.gada 25.novembrī Eiropas komisija apstiprināja programmu “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.–2027. gadam” ar vienu no prioritātēm “Ilgtspējīga TEN-T infrastruktūra”:

- Līdz 2025. gadam ES plāno izbūvēt aptuveni 1 miljonu publiski pieejamu uzlādes un degvielas uzpildes staciju, no kurām puse ir paredzēta smagajam transportam.
- Līdz 2030. gadam plānots sasniegt 3 miljonus uzlādes punktu un vismaz 1000 ūdeņraža uzpildes stacijas, kas nodrošinās pārrobežu savienojamību un atbalstīs vismaz 60 000 ūdeņraža kravas automobiļu uz ES ceļiem.
- ES investīcijas koncentrējas uz TEN-T transporta koridoriem, kur uzlādes un uzpildes stacijām jābūt pieejamām vismaz ik pēc 150 km, lai nodrošinātu efektīvu smagā transporta kustību visā Eiropā.

### Ar fokusu uz infrastruktūras pārvaldītājiem

Uz infrastruktūras pārvaldītājiem vērsti subsīdijas un investīcijas attiecībā uz smagajiem transportlīdzekļiem vai dīzeļdegvielas lietošanu OECD valstīs nav sastopami, bet tas var izplatīties, plašāk attīstoties “lietotājs maksā” praksei.

Šobrīd subsidēšanas mehānisms infrastruktūra pārvaldītāju maksu atlīdzināšanai no valsts ir paredzēts dzelzceļa infrastruktūrā, lai kompensētu tādas infrastruktūras maksājumus, kur princips “lietotājs maksā” nav realizēts.<sup>18</sup>

### Ar fokusu uz ārējo vidi

Subsīdijas un investīcijas pētniecībā ir būtisks instruments smagā autotransporta uzlabošanai, veicinot jaunu tehnoloģiju izstrādi un ieviešanu. Daudzos gadījumos finansējuma apjoms nav publiski izdalīts tikai smagajam transportam, bet ir daļa no plašākām klimata, transporta vai inovāciju programmām. Tabula ir uzskaitītas lielākas pētniecības platformas

8. tabula. Lielākas pētniecības platformas

<sup>17</sup> <https://driveelectric.gov/files/zef-corridor-strategy.pdf>

[https://www.fhwa.dot.gov/environment/cfi/grant\\_recipients/](https://www.fhwa.dot.gov/environment/cfi/grant_recipients/)

<sup>18</sup> <https://www.lm.lv/izveidots-konceptualais-zinojums-par-lidzsvarota-finansesanas-modela-nodrosinasana-iekaszemes-kravu-parvadajumos/>

| PLATFORMA /<br>PROGRAMMA                                    | FOKUSS UZ SMAGO TRANSPORTU                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | FINANSĒJUMA<br>AVOTI                     |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| <b>Decarbonising<br/>Transport Initiative</b> <sup>19</sup> | <b>Mērķis:</b> Atbalstīt transporta sektora dekarbonizāciju, tostarp smago autotransportu, ar datu analīzi, politikas dialogu, modelēšanu un labās prakses apmaiņu.<br><b>Darbības:</b> Sektoru pētījumi, nacionālie ceļi, politikas dialogi, progresu uzraudzība, CO <sub>2</sub> samazināšanas pasākumu katalogs.                                                                                                               | ITF CPB, valstis, EC, IKI, bankas, fondi |
| <b>DT Implement</b> <sup>20</sup>                           | <b>Mērķis:</b> Identificēt CO <sub>2</sub> emisiju samazināšanas iespējas trīs grūti dekarbonizējamās transporta veidos: aviācijā, kuģniecībā un smagajā autotransportā.<br><b>Darbības:</b> Trīs kopīgu interešu grupas (Common Interest Groups) ar 31 dalībvalsti, iesaistot valdības, industriju, pētniecību un NVO.                                                                                                           | Eiropas Komisija                         |
| <b>Horizon Europe:<br/>Cluster 5</b> <sup>21</sup>          | <b>Mērķis:</b> paātrināt divējādu zaļo un digitālo pārkārtošanos un ar to saistīto ekonomikas, rūpniecības un sabiedrības pārveidi, lai palīdzētu ES sasniegt klimata mērķus un palielinātu enerģētisko noturību.<br><b>Darbības:</b><br>- Starpnozaru risinājumi klimata pārkārtošanai (HORIZON-CL5-2024-D2-02)<br>- Droši, noturīgi transporta un viedās mobilitātes pakalpojumi pasažieriem un precēm (HORIZON-CL5-2024-D6-01) | Eiropas Komisija                         |

<sup>19</sup> <https://www.itf-oecd.org/decarbonising-transport>

<sup>20</sup> <https://www.itf-oecd.org/dtimplement>

<sup>21</sup> [https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/horizon-europe-eu1635-million-available-fund-green-smart-and-resilient-transport-and-mobility-2024-05-07\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/horizon-europe-eu1635-million-available-fund-green-smart-and-resilient-transport-and-mobility-2024-05-07_en)



## 9. PIELIKUMS – PUBLISKĀ UN PRIVĀTĀ PARTNERĪBA, SABIEDRĪBAS LĪDZDALĪBA

### Sabiedrības līdzdalība ar fokusu uz resursiem

Portugāle attīsta biodegvielu, piesaistot publiskās investīcijas: no **ES fondiem**, valsts budžeta un dažādiem klimata finansējuma mehānismiem finansējums nāk biodegvielas ražotņu modernizācijai, pētniecībai un jaunu tehnoloģiju ieviešanai (piemēram, **otrās un trešās paaudzes biodegvielām**, t.sk. no atkritumiem vai mikro alģēm). Finansējumu nedrīkst iekļaut atjaunojamās degvielas cenā, savukārt, biodegvielu attīstība ir iekļauta **Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā**, ka vienā no prioritārajām darbībām. Prio, lielākais biodegvielas ražotājs Portugālē, piedāvā divus atjaunojamo degvielu risinājumus smagajiem transportlīdzekļiem: <sup>22</sup>

- ECO dīzeļdegviela B15 – 15% biodegvielas.<sup>23</sup> Piegādāts vairāk nekā 60 transportlīdzekļiem no 6 uzņēmumiem 2020.-2022. Pārdoti vairāk nekā 3,4 miljoni litru + tieša piegāde vai piegāde degvielas uzpildes stacijām visā Portugālē. Ietekme uz vidi – B15 vs B7 lēsta, ka SEG emisiju samazinājums par 12,2 jeb 1400 tonnas CO<sub>2</sub>eq.
- ZERO biodīzeļdegviela, piegādātā atsevišķos projektos: Carris (autobusi), Portugāles Gaisa spēki (7 aprīkojums + 6 transportlīdzekļi), Cascais pašvaldībai (atkritumu kravas automašīnas). Eksperimentālā veidā ir atļauta divkārsa izmaksu uzskaitē B100 biodīzeļdegvielai.

### Resursu lietotāju partnerības

OECD valstīs arvien vairāk izmanto padomdevēju grupas (angl. val. – *advisory groups*), uzklausišanas procedūras, digitālās platformas un mērķtiecīgu informēšanu, lai nodrošinātu, ka smago kravas automobiļu īpašnieki un lietotāji tiek jēgpilni iesaistīti transporta politikas un infrastruktūras lēmumos.

Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (DG MOVE) vada vairākas ekspertu grupas, kas kalpo kā galvenie tehniskie un politiskie forumi transporta nozares jautājumu risināšanai ES līmenī, no tām galvenās:

- **Motor Vehicles Working Group (MVWG)** darbojas kopš 1970. gada un apvieno valstu iestāžu, industrijas un patērētāju organizāciju ekspertus, lai apspriestu normatīvos jautājumus, kas saistīti ar autotransportu. Grupas uzdevums ir palīdzēt Komisijai sagatavot deleģētos aktus un sniegt konsultācijas par tehniskajiem standartiem, tipa apstiprināšanu, piekļuvi datiem, savietojamību un citām ar transportlīdzekļiem saistītām tēmām.<sup>24</sup>
- **Sustainable Transport Forum (STF)** ir vadošā platforma alternatīvo degvielu, elektromobilitātes un ilgtspējīga transporta jautājumu risināšanai. Tajā darbojas dažādi apakšgrupu eksperti, kas izstrādā rekomendācijas, standartus un labās prakses piemērus infrastruktūras izvēšanai, datu apmaiņai un publiskā sektora atbalstam. Platformas pilnvarojums ir pagarināts līdz 2030. gadam, un tajā darbojas gan valstu, gan industrijas pārstāvji, kas tiek atlasīti atklātos konkursos.<sup>25</sup>

Vairākas valstīs ir ieviesuši speciālās digitālās platformas ilgtspējīga transporta atbalstīšanai, jo īpaši smago transportlīdzekļu lietotājiem, īpašniekiem un citām iesaistītajām pusēm. Šeit ir daži piemēri.

**Sustainable Heavy Goods Transport Platform (Vācija)**, ko koordinē Vācijas Enerģētikas aģentūra (Deutsche Energie-Agentur GmbH - DENA) ir federālā līmenī izveidota organizācija, kas veicina ilgtspējīgu, efektīvu un drošu energoapgādi un enerģētikas pāreju (Energiewende) Vācijā un starptautiski. Platforma apvieno ražotājus, loģistikas uzņēmumus, politikas veidotājus un citas ieinteresētās personas, lai paātrinātu klimata draudzīgu smago transportlīdzekļu un nepieciešamās degvielas uzpildes/uzlādes infrastruktūras paplašināšanu tirgū. Šim nolūkam tā **publicē analīzi, faktu lapas un paziņojumus** par ilgtspējīgu smago autotransportu, **rīko pasākumus un politiskas diskusijas, identificē regulatīvas, ekonomiskās un tehnoloģiskās problēmas** u.c. <sup>26</sup>

Tādas platformas kā DB Schenker Drive4Schenker, FreightAmigo un Girtēka ar publiski līdzdalību organizē ilgtspējīgo transporta plānošanu.<sup>27</sup>

<sup>22</sup> [https://www.ewaba.eu/\\_uploads/resources/ewaba\\_heavy\\_duty\\_vehicle\\_brochure.pdf](https://www.ewaba.eu/_uploads/resources/ewaba_heavy_duty_vehicle_brochure.pdf)

<sup>23</sup> Kopējais degvielas patēriņš samazināts par 5%, līdz pat 18% SEG emisiju samazinājums salīdzinājumā ar fosilo dīzeļdegvielu, ilgtermiņa apkopes izmaksu samazināšana.

<sup>24</sup> <https://www.eumonitor.nl/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vk66hypezym>

<sup>25</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/sustainable-transport-forum-stf\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/sustainable-transport-forum-stf_en)

<sup>26</sup> <https://www.dena.de/en/projects/the-sustainable-heavy-goods-transport-platform/>

<sup>27</sup> <https://www.freightamigo.com/blog/revolutionizing-freight-transport-how-digital-platforms-are-transforming-the-trucking-industry/>

<https://business.michelin.co.uk/blog/articles/online-freight-platforms-more-eco-responsible-road-transport>

<https://www.girtekagroup.com/driving-forward-how-digital-tools-are-transforming-the-role-of-hgv-drivers/>

- Reāllaika kravas saskaņošana, kas samazina tukšbraucienus.
- Maršruta optimizēšana, izmantojot mākslīgo intelektu un lielos datus.
- Automatizēta dokumentācija un digitalizēti procesi.
- Veiktspējas analīze, lai salīdzinātu degvielas patēriņa efektivitāti un emisijas. Nodrošina autovadītājiem reāllaika atsauksmes par degvielas patēriņu un ekoloģiskas braukšanas padomus.
- Integrācija ar alternatīvām degvielām (piemēram, HVO, elektromobilitāte) un emisiju izsekošana reāllaikā. Palīdz autovadītājiem uzlabot efektivitāti, nodrošinot izmērāmu CO<sub>2</sub> samazinājumu.
- Spēles un citi apmācības instrumentāriji autovadītājiem.

### Partnerības, kas integrē infrastuktūru, to pārvaldītājus, lietotājus un ārējo vidi (citus tautsaimniecības sektorus)

Nolūkā apvienot resursus, dalīt riskus un paātrināt atjaunīgas enerģijas risinājumu ieviešanu smagajiem transportlīdzekļiem ES ir nodibinātas vairākas multisektorālas partnerības. Šeit ir daži piemēri:

- **2Zero partnerība (ES):** publiskā un privātā sektora pētniecības un izstrādes partnerība bezemisiju autotransportam, atbalstot akumulatoru, ūdeņraža un alternatīvo degvielu projektus. Partneros EG VIAfor2Zero (industrija, pētniecība), Komisija, dalībvalstis. Finansēta no Horizon.<sup>28</sup>
- **European Clean Trucking Alliance (ECTA)** ir brīvprātīga alianse, kas apvieno lielākos kravu pārvadātājus un loģistikas uzņēmumus, ražotājus (transporta un enerģētikas), tīrās enerģijas un vides NVO. Galvenais mērķis ir izveidot ogļneitrāla smagā autotransporta sistēmu Eiropā. Alianse aktīvi iesaistās ES līmeņa likumdošanā, sniedzot priekšlikumus par kopējiem CO<sub>2</sub> emisiju standartiem smagajam transportam, ierosina stimulus un subsīdijas tīrāku kravas automobiļu iepirkumiem, u.c.<sup>29</sup>
- **Ūdeņraža padome** ir globāla, izpilddirektoru līmenī vadīta iniciatīva, kas apvieno 130+ vadošas enerģētikas, transporta, rūpniecības un investīciju uzņēmumus visā pasaulē, lai veicinātu tīra ūdeņraža lomu enerģētikas pārejā. Darbojas kopā ar valdībām, nevalstiskajām organizācijām, pētniecības centriem, lai izstrādātu starptautiskus standartus un veidotu atbalstošu regulējumu.<sup>30</sup>
- **ChargeUp Europe** apvieno uzlādes infrastruktūras pakalpojumu sniedzējus un autoparku operatorus, lai palielinātu lielaudas uzlādi elektriskajiem kravas automobiļiem visā Eiropā. Prasa skaidru un ambiciozu regulējumu Eiropas būvnormatīviem un infrastruktūras standartiem. Aicina uz vienotu regulējumu un pārrobežu pieeju infrastruktūras attīstībai, lai novērstu šaurās nacionālās pieejas šķēršļus.<sup>31</sup>
- **Bioenergy Europe** ir vadošā Eiropas bioenerģijas nozares asociācija, kas dibināta 1990. gadā. Tā apvieno aptuveni 40 nacionālās asociācijas, aptuveni 90–157 uzņēmumu, akadēmijas un pētniecības institūtus visā kontinentā.<sup>32</sup>

Pastāv arī vairākas reģionālas iniciatīvas, no kurām saistošs ir **BalticSeaH2**, kas ir Eiropā pirmais lielā mēroga, pārrobežu ūdeņraža ielejas projekts ap Baltijas jūras reģionu. Tas apvieno 40 partnerus no deviņām valstīm (Somija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Vācija, Dānija, Norvēģija, Zviedrija), izveidojot integrētu ūdeņraža ekonomiku, fokusējoties uz Somiju un Igauniju.<sup>33</sup>

BalticSeaH2 projekta ietvaros ir

- P2X Solutions Harjavalta zaļā ūdeņraža ražošanas rūpnīcas uzsākšana. 2025. gada februārī uzņēmums uzsāka komerciālu zaļā ūdeņraža ražošanu ar 20 MW jaudu, kļūstot par pirmo rūpnīcu Somijā, kas ir aprīkota ar elektrolīzes iekārtu, kas spēj ražot “zaļo” ūdeņradi.<sup>34</sup>
- Helen 3H2 ūdeņraža ražošanas rūpnīca Helsinkos, ar jaudu aptuveni 3 MW. Plānots uzsākt ražošanu 2026. gadā. Šis projekts apvienos četras nozares: elektrību, transportu, apkuri un ūdeņradi, un ražošanas procesā radītā atlikuma siltuma paaugstina kopējo energoefektivitāti līdz 90%.<sup>35</sup>

Projekts ir cieši saistīts ar citiem reģiona ūdeņraža infrastruktūras projektiem:

- **Baltic Sea Hydrogen Collector (BHC)** - jūras ūdeņraža cauruļvads, kas savienos Somiju, Zviedriju un Vāciju;<sup>36</sup>

<sup>28</sup> <https://www.2zeroemission.eu/>

<sup>29</sup> <https://clean-trucking.eu/>

<sup>30</sup> <https://hydrogencouncil.com/en/>

<sup>31</sup> <https://www.chargeupeurope.eu/>

<sup>32</sup> <https://bioenergyeurope.org/>

<sup>33</sup> <https://balticseah2valley.eu/>

<sup>34</sup> <https://p2x.fi/en/p2x-solutions-launches-commercial-operation-of-green-hydrogen-at-its-harjavalta-plant-as-the-first-one-in-finland/>

<sup>35</sup> <https://www.helen.fi/en/news/2022/Helens-first-hydrogen-plant-is-designed-by-Sweco>

<sup>36</sup> <https://balticseahydrogencollector.com/>



- ***Nordic-Baltic Hydrogen Corridor*** - 2500 km garš cauruļvads, kas spēs transportēt līdz 2,7 miljoniem tonnu ūdeņraža gadā līdz 2040. gadam;<sup>37</sup>

Latvija ir aktīvs BalticSeaH2 projekta dalībnieks, piedaloties gan kā viena no deviņām partneru valstīm, gan piedaloties *Nordic-Baltic Hydrogen Corridor* projektā caur Conexus Baltic Grid.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> <https://hydrogeneurope.eu/nordic-baltic-hydrogen-corridor-receives-eu-funding-support/>

<sup>38</sup> <https://investinestonia.com/nordic-baltic-hydrogen-corridor-secures-e6-8m-in-funding/>

## 10. PIELIKUMS – NOVĒROŠANA

**Novērošanas efekts** ir fundamentāla parādība dažādās zinātnes nozarēs, kas norāda, ka **novērošanas akts neizbēgami ietekmē novēroto sistēmu**. Valdības izmanto **politikas signālus**, lai ietekmētu sabiedrības uzskatus par sociālajiem standartiem.<sup>39</sup> Pētījumi liecina, ka šīs izmaiņas var būt ārkārtīgi nozīmīgas arī zemākā līmenī, piemēram, kravas autoparku pētījumos konstatēts līdz **64% samazinājums augsta riska drošības notikumos**, ieviešot monitoringa sistēmas.<sup>40</sup>

OECD valstis izmanto dažādas novērošanas sistēmas, lai nodrošinātu ilgtspēju visās ekonomiskajās, sociālajās un vides dimensijās. Šie mehānismi integrē standartizētus rādītājus, politikas novērtēšanas rīkus un uz datiem balstītas platformas, lai izsekotu progresu un informētu lēmumu pieņemšanu. Galvenās pieejas ietver:

- **Investīciju veicināšanas aģentūras** (*Investment Promotion Agency* - IPA) veic ilgtspējas izsekošanu pēc makroekonomiskiem rādītājiem, izsekojot piesaistīto investīciju apjomu, radītās darba vietas, projektu skaitu, investoru apmierinātību, nozares un reģionālo sadalījumu, kā arī ilgtspējas un darbības efektivitātes rādītājus. Turklāt, lielā daļa no nacionālo aģentūru, ka LIAA Latvijā piemēro iepriekšdefinētus rādītājus, jeb *Sustainability Scoring Mechanisms*.<sup>41</sup>
- Plašākā nozīmē ilgtspējību novēro ANO Ekonomikas un Sociālo lietu departamenta (*Department of Economic and Social Affairs* - DESA), kas mēra valsts atbilstību 17 Ilgtspējības attīstības mērķiem (angl. Sustainable Development Goals – SDG), kur katram ir definēti specifiski apakšmērķi ar sasniedzamiem rezultātiem, kopskaitā 169. Latvijā ir novērojami atsevišķo indikatoru mērījumu trūkumu, proti, Latvijā apkopo informāciju par 123 no 169 apakšmērķu mērījumiem. Mazākais aptvērums ir 13.mērķa (klimata darbības) un 11.mērķa (ilgtspējīgas pilsētas un sabiedrības), kur informācija ir pieejama tikai par 40% no mērķiem. Taču kopumā Latvijā ir pietiekoši labs stāvoklis SDG sasniegšanā, piem. Latvija jau ir sasniegusi 22 no 123 no SDG un, pamatojoties uz tendencēm, var tikt prognozēts, ka līdz 2030. gadam tiks sasniegti papildu 8 mērķi. Savukārt izaicinājumi ir saistīti ar augsto nevienlīdzības līmeni.<sup>42</sup>

Latvijā novērošana balstās **Stratēģiskā vides novērtēšanas** (SEA) direktīvā, kuru lieto, lai:<sup>43</sup>

- Identificētu kumulatīvos vides riskus (piemēram, emisijas, troksnis, zemes izmantošana), kas nevar tikt pilnībā novērtēti atsevišķu projektu līmenī.
- Integrētu vides apsvērumus stratēģiskajās izvēlēs, piemēram, transporta modeļu salīdzināšanā un starpvalstu transporta tīklu attīstību.
- Samazinātu konfliktu un kavēšanos projektos, ieviešot agru brīdinājumu sistēmu un konsultācijas.

DPSIR (Dzinējspēki–Spiediens–Stāvoklis–Ietekme–Reakcija) ir EEA apstiprināts modelis transporta vides ietekmes analīzei. Smagā transporta kontekstā tas tiek lietots šādi:

| ELEMENTS           | SATURS                                                                        | INDIKATORU PIEMĒRI                                                                                                                                                      |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Dzinējspēks</b> | Ekonomiskie/sabiedriskie faktori, kas virza pieprasījumu pēc smagā transporta | IKP pieaugums, loģistikas pieprasījums, tirdzniecības apjomi                                                                                                            |
| <b>Spiediens</b>   | Tiešā ietekme uz vidi                                                         | CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> emisijas; troksnis; degvielas patēriņš                                                                                                |
| <b>Stāvoklis</b>   | Vides parametru izmaiņas                                                      | Gaisa kvalitāte (NO <sub>2</sub> koncentrācijas), skaņas līmeņi, ekosistēmu degradācija                                                                                 |
| <b>Ietekme</b>     | Sekas sabiedrībai un ekoloģijai                                               | Veselības problēmas (elpas slimības), klimata pārmaiņas, bioloģiskās daudzveidības zudums                                                                               |
| <b>Reakcija</b>    | Politikas/tehnoloģiskie risinājumi                                            | Emisiju standarti: CO <sub>2</sub> normatīvi kravas autoparkam no 2030. gada (7,5–10% samazinājums); VECTO rīks: Emisiju aprēķini jauniem smagajiem transportlīdzekļiem |

Pamatojoties uz šo direktīvu Eiropas Vides aģentūra uzkrāj un publisko ražotāju datus par katra smagā transportlīdzekļa emisijām.<sup>44</sup> Kā arī ir izstrādāta CountEmissions – metodika, kas izmanto ISO 14083 standartu, lai aprēķinātu kopējās siltumnīcefekta gāzu emisijas transporta ķēdē.<sup>45</sup>

<sup>39</sup> <https://royalsocietypublishing.org/doi/full/10.1098/rstb.2023.0038>

<sup>40</sup> <https://www.truckinginfo.com/10187926/effectiveness-of-in-cab-coaching-for-trucking-fleets>

<sup>41</sup> [https://www.oecd.org/en/publications/monitoring-and-evaluation\\_82d55c1a-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/monitoring-and-evaluation_82d55c1a-en.html)

<sup>42</sup> Kukjans, I. (2025). *Nodokļu politikas izpēte un modelēšana globālo piegāžu ķēžu ilgtspējas nodrošināšanā* (promocijas darba projekts). Rīgas Tehniskā universitāte, Inženierekonomikas un vadības fakultāte.

<sup>43</sup> [https://environment.ec.europa.eu/law-and-governance/environmental-assessments/strategic-environmental-assessment\\_en](https://environment.ec.europa.eu/law-and-governance/environmental-assessments/strategic-environmental-assessment_en)

<sup>44</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en)

<sup>45</sup> <https://countemissions.com/>

*CountEmissions* ir ES līmeņa iniciatīva, kas izstrādāta, lai harmonizētu un standartizētu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķina metodiku visos transporta veidos; tās pamatmērķis ir padarīt emisiju datus balstītu salīdzinājumu starp dažādiem transporta piedāvājumiem vienkāršu, uzticamu un caurspīdīgu un:

- Nodrošināt vienotu aprēķinu principu (pamatā ISO 14083 standarts), lai transporta uzņēmumi un klienti varētu salīdzināt transporta pakalpojumu radītās emisijas ("*well-to-wheel*" pieeja).
- Veicināt uzvedības izmaiņas tirgū – sniedzot iespēju izdarīt ilgtspējīgākas izvēles un stimulēt uzņēmumus samazināt emisijas.
- Atbalstīt ES oglekļa ievedkorekcijas mehānismu (CBAM/OIM).

Metodikas radīs šādas iespējas:

- Ļauj transporta operatoriem un klientiem objektīvi salīdzināt emisijas dažādos maršrutos un transporta veidos, kas var tikt piemērots publiskajos iepirkumos, vai ilgtspējas pārskatos.
- Dod iespēju izmantot pieejamus primārus datus, tādiem transportlīdzekļiem, kas neatbilst atsauču vērtībām, ja tie ir veikuši inovatīvus uzlabojumus; bet ja tie nav pieejami, var izmantot arī sekundāros datus no ES centralizētās datubāzes.
- Mazajiem un vidējiem uzņēmumiem nav obligātas verifikācijas.

2025.gada oktobrī *CountEmissions* vēl nav pilnībā ieviesta kā obligāta regulatīvā prasība, bet likumdošanas process ir noslēguma stadijā (EU transporta un vides komitejas pārskatus apstiprinājušas un uzsāktas trīspusējās diskusijas ar Padomi).<sup>46</sup>

<sup>46</sup> <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/spotlight-JD%2023-24/file-measurement-of-transport-and-logistics-emissions>

## 11. PIELIKUMS – SANKCIJAS, NODOKĻI UN CITI OBLIGĀTIE MAKSĀJUMI

Nodokļi transporta nozarē ir būtisks instruments, lai risinātu vides problēmas, veicinātu ilgtspējīgu attīstību un ietekmētu patērētāju uzvedību. Projekta iesaistīto zinātnieku pētījumā tika konstatēts, ka dažādi transporta nodokļu veidi, tostarp oglekļa nodokļi, degvielas nodokļi un transportlīdzekļu nodokļi, var tikt iedalīti kategorijās, koncentrējoties uz (a) trim stratēģiskām pieejām - uzlabot, izvairīties un pārbīdes; b) nodokļu maksātāju grupām.<sup>47</sup>

9. tabula. Piemēri, kas balstīti uz principu "piesārņotājs maksā"

| NODOKĻU SUBJEKTS     | UZLABOŠANAS PASĀKUMI AR MĒRĶI UZLABOT TRANSPORTA VEIDU UN TEHNOLOĢIJU EFEKTIVITĀTI                                                                                               | IZVAIRĪŠANAS PASĀKUMI AR MĒRĶI SAMAZINĀT VAJADZĪBU PĒC BRAUCIENIEM            | PĀRBĪDES PASĀKUMI, KAS KONCENTRĒJAS UZ PĀREJU UZ ILGTSPĒJĪGĀKIEM TRANSPORTA VEIDIEM                      |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Transporta lietotāji | - Degvielas nodokļi<br>- Nodokļu kredīti                                                                                                                                         | - Vinjetes un distanču maksājumi par infrastruktūru<br>- Sastrēgumu maksas    | - Oglekļa nodokļi                                                                                        |
| Transporta īpašnieki | - Reģistrācijas vai pirkuma nodokļi<br>- Transportlīdzekļu utilizācijas un pārstrādes nodevas<br>- Transportlīdzekļu apmaiņas programmas (angl. valodā <i>scrappage scheme</i> ) | - Izmešu tirdzniecības sistēma (angl. valodā - <i>cap-and-trade systems</i> ) | - Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļi<br>- Obligātā apdrošināšana un citi nodrošinājuma instrumenti |

Vēsturiski transporta nodokļi ir izstrādāti, lai gūtu ieņēmumus un mazāk regulētu negatīvu ārējo ietekmi. Tas izriet no bažām par iespējamo negatīvo ietekmi uz ekonomisko izaugsmi. Turklāt konkurētspējas un oglekļa emisiju pārvirzes problēma joprojām ir būtisks šķērslis to plašākai starptautiskai īstenošanai. Tomēr lielākas problēmas nodokļu piemērošanai ir to pārvaldības fragmentēšana, kā arī atsaiste no radīta ietekmes pārvarēšanas (*pollution-mitigation nexus*), proti savākti līdzekļi neveido fondu no kurā tiktu atmaksātas attiecīgi lietotāja vai piesārņotāja radītā ietekme. Šeit ir īss pārskats par attiecīgajiem nodokļiem Latvijā salīdzinājumos ar Baltijas jūras reģiona valstīm.

Latvijā dīzeļdegvielas akcīzes nodoklis ir 0,414 EUR/l, kas ir **vidējs Baltijas un Ziemeļeiropas valstu vidū**, augstāks nekā Polijā, Lietuvā un Zviedrijā, bet zemāks nekā Dānijā, Somijā un Vācijā.<sup>48</sup> No 2018. līdz 2024. gadam dīzeļdegvielas akcīzes nodokļa ieņēmumi Latvijā ir pieauguši no 415 līdz 474 miljoniem eiro, demonstrējot vidēji stabilu kāpumu. Laikposmā no 2025. līdz 2028. gadam paredzams, ka **dīzeļdegvielas nodokļa ieņēmumi turpinās pieaugt**, sasniedzot 556 miljonus eiro, kas atspoguļo iespējamu **nemainīgu pieprasījumu vai nodokļu likmes korekcijas**.<sup>49</sup>

Eiropā nodokļu kredīti nav uzskatāmi par efektīvu līdzekli smagā autotransporta zaļināšanai.<sup>50</sup> Tomēr, to piemēro citās valstīs. Piemēram, ASV biodīzeļa un atjaunojamā dīzeļdegvielas (R99/B100) maisījumiem līdz 2024. gada beigām bija piemērojams federālais nodokļa kredīts (angļu val. *tax credit*) 1 USD apmērā par katru galonu, ja degviela tika izmantota vai pārdota kā kurināmais. Sākot ar 2025. gadu, šo fiksēto kredītu aizstās jauns nodokļu atvieglojums, kura apjoms būs atkarīgs no degvielas oglekļa intensitātes (*carbon intensity*, jeb CI). Degvielām ar augstāku emisiju samazinājuma efektivitāti kredīta apjoms var būt līdzvērtīgs iepriekšējam līmenim (t.i., līdz 1 USD par galonu). Šis jaunais stimulants attiecas tikai uz ASV ražotām biodegvielām, tādējādi mērķējot samazināt ārvalstu izejvielu izmantošanu.<sup>51</sup> Papildus federālajiem stimuliem, atsevišķos štatos – piemēram, Virdžīnijā, Aiovā un Kalifornijā – tiek piedāvāti vietējie nodokļu atvieglojumi, kas ražotājiem un maisījumu lietotājiem var sasniegt 0,01–0,055 USD par galonu. Tomēr jaunās sistēmas ieviešanu pavada nenoteiktība par aprēķinu metodiku un kritika no nozares dalībniekiem, kuri norāda, ka nodokļu atvieglojumi

<sup>47</sup> Kukjans, I., Jurgelane-Kaldava, I., & Juruss, M. (2025). *A blockchain-enabled taxation framework for implementing the polluter-pays principle in transportation* [Manuscript submitted for publication]. *Journal of Open Innovation: Technology, Market and Complexity*.

<sup>48</sup> [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/tedb/#/tax-details?taxId=121&versionDate=1735686000&isEuro=true&taxType=OTHER\\_DIRECT](https://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/#/tax-details?taxId=121&versionDate=1735686000&isEuro=true&taxType=OTHER_DIRECT)

<sup>49</sup> Satiksmes ministrijas NEKP darba grupas materiāli: DABAS RESURSU NODOKLIS UN KLIMATA NODOKĻI

<sup>50</sup> <https://www.transportenvironment.org/articles/position-paper-on-the-review-of-the-hdv-co2-standards>

<sup>51</sup> [https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2618405-tax-credit-delay-risks-growth-of-low-co2-fuels?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2618405-tax-credit-delay-risks-growth-of-low-co2-fuels?utm_source=chatgpt.com)

ne vienmēr sasniedz galapatērētājus. Vienlaikus notiek politiskas debates par iespēju daļēji piemērot nodokļu stimulus arī ārvalstīs ražotām biodegvielām, bet samazinātā apjomā.<sup>52</sup>

Eiropā piemēro vinjetes un distanču maksājumus, lai atlīdzinātu izmaksas par ceļu lietošanu. **Latvijā lieto autoceļu lietošanas nodevu (vinjete)** kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa pārsniedz 3000 kg (vai 3500 kg sastāvam). Nodeva attiecas uz valsts galveno un reģionālo autoceļu izmantošanu. Latvija 2022.gadā par 40 tonnas smagu, 5 asu, Euro VI kravas transportlīdzekli ar pneimatisko balstiekārtu bija nepieciešams maksāt **vidēji lielu 711 EUR gadā vinjetes maksājumu**. Un citās valstīs to piemērošana ievērojami atšķiras. Somijā vinješu nav, kompensējot to ar augstu ekspluatācijas nodokli. Zviedrija un Dānija – augsta vinjetes maksa (1250 EUR), kas norāda uz būtisku fiksēto izmaksu struktūru par infrastruktūras izmantošanu, bet to var izmantot vairākās valstīs vienlaikus. Igaunija – arī virs 1000 EUR (1000 EUR), bet Lietuva – līdzīga Latvijas struktūrai (753 EUR), tomēr kombinācijā ar augstāku ekspluatācijas nodokli.

Vairākas ES valstīs jau ir ieviesušas distanču maksājumus (angl. valodā - *tolls*), kas no 2030.gada būs saistošas visām ES valstīm. Turklāt vairākas valstīs ir uzsākta distanču maksājumu diferencēšana ar tarifiem atkarībā no CO<sub>2</sub> emisijām un nobraukuma.<sup>53</sup>

Eiropā vairākās lielpilsētās tiek piemērotas **sastrēgumu maksa** (angl. valodā – *congestion charges*), lai samazinātu satiksmes intensitāti, uzlabotu gaisa kvalitāti un finansētu sabiedriskā transporta infrastruktūru. **Londona** ir redzamākā sistēmā ar dienas maksu £15–£18 un atļaidēm elektriskajiem transportlīdzekļiem un kravas automašīnām, kas veic piegādes pilsētā.<sup>54</sup> **Stokholma** izmanto maksājumu par iebraukšanu/izbraukšanu no centra, kur tarifi mainās atkarībā no diennakts laika, bet **Milāna** piemēro vienotu maksu par iebraukšanu pilsētas centrā, kurā mērķis ir samazināt piesārņojumu. Arī citas pilsētas, piemēram, **Roma, Gēteborga, Oslo, Bergena, Valleta un Durhema**, ir ieviesušas līdzīgas shēmas, bieži vien koncentrējoties uz vēsturiskajiem centriem vai biznesa rajoniem, ar **atļaidēm zemu emisiju transportlīdzekļiem un vietējiem iedzīvotājiem**.<sup>55</sup>

Līdz 2024. gadam **23 Eiropas valstis** ir ieviesušas **oglekļa nodokli**, taču Latvijā šī pieeja tiek izmantota **ierobežotā apjomā**. Latvijā oglekļa nodoklis ir **15 €/t CO<sub>2</sub>**, kas ir **būtiski zemāks** par Eiropas vidējo rādītāju — **49,23 €/t**, un aptver vien **2 % no siltumnīcefekta gāzu emisijām**, padarot tā ietekmi uz klimata mērķiem minimālu. Salīdzinājumam **Zviedrija** piemēro pasaulē augstāko oglekļa nodokli — **~120 €/t**, ar plašu emisiju segumu, tai skaitā transportam un apkurei. **Vācija** 2021. gadā ieviesa pakāpeniski pieaugošu cenu transporta un apkures emisijām, sasniedzot **55 €/t līdz 2025. gadam**. **Somija un Francija** ir starp pirmajām valstīm, kas ieviesa šādu nodokli, un šobrīd piemēro **93 €/t** un **44,60 €/t** attiecīgi.<sup>56</sup>

Turklāt vairākas valstis, tostarp Latvija, ir daļa no **ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmas (EU ETS)**, kas aptver rūpniecību un enerģētiku, bet no **2027. gada** tiks attiecināta arī uz **transporta un ēku sektoriem**.<sup>57</sup>

Eiropas Savienībā **reģistrācijas un pirkuma nodokļi smagajiem kravas transportlīdzekļiem** būtiski atšķiras, atspoguļojot katras valsts **fiskālo politiku, vides mērķus un tirgus struktūru**. Latvijā piemērotā sistēma ir viena no vienkāršākajām, kamēr citās valstīs ir **kompleksāki, emisijās balstīti modeļi**. Latvijā līdz 2024.gadam piemēroja **fiksēta reģistrācijas maksu** €43,93 un dabas resursu nodokli €55, ka arī **PVN: 21%** no pirkuma cenas. Citur Eiropā **CO<sub>2</sub> un emisiju kritēriji** kļūst par galveno parametru aprēķina bāzi (Nīderlande, Spānija, Itālija) - **nulle emisiju transportlīdzekļiem** vairākās valstīs tiek piedāvātas **lielas nodokļu atlaides vai atbrīvojumi** (piemēram, Dānijā), kā arī **mainīgas formulas** aizvieto fiksētos maksājumus – ņem vērā dzinēja tilpumu, masu, degvielas patēriņu.<sup>58</sup>

Atsevišķās valstīs ES īsteno transportlīdzekļu apmaiņas programmas (angl. valodā – *scrappage scheme*). Spānijā darbojas vairāki **transportlīdzekļu norakstīšanas atbalsta mehānismi**, kas ietver arī **komerctransportu**, tai skaitā **vieglos un smagos kravas auto**. No 2025.gada ir paredzēta **līdz €9 000 subsidija nodokļu shēmā**, ja vecs HVC tiek norakstīts un aizstāts ar jaunu elektrotransportu.<sup>59</sup> Kipra piedāvā €2000 par vecā auto (≥15 gadi) nomaiņu pret jaunu.<sup>60</sup>

ES izmešu tirdzniecības sistēma (angl. valodā – *cap-and-trade*) sāks **darboties smagajam autotransportam no 2027. gada**. Tieši regulētie būs degvielas izplatītāji (uzpildes stacijas, vairumtirgotāji u.c.), kas piegādā

<sup>52</sup> [https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/us-senate-bill-would-shrink-tax-credit-biofuels-made-foreign-feedstocks-2025-06-16/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/us-senate-bill-would-shrink-tax-credit-biofuels-made-foreign-feedstocks-2025-06-16/?utm_source=chatgpt.com)

<sup>53</sup> <https://www.bmv.de/SharedDocs/EN/Articles/StV/Tolling-Scheme/hgv-tolling-scheme-2018.html>

<sup>54</sup> <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge>

<sup>55</sup> <http://smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/five-cities-congestion-pricing/28437/>

<sup>56</sup> <https://taxfoundation.org/data/all/eu/carbon-taxes-europe-2024/>

<sup>57</sup> <https://cepr.org/voxeu/columns/unequal-costs-carbon-pricing-european-regions>

<sup>58</sup> [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Tax\\_Guide\\_2022.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf)

<sup>59</sup> <https://english.news.cn/20250402/33ae813dc2b94060a415fb18a0e5cbf7/c.html>

<sup>60</sup> <https://in-cyprus.philenews.com/local/e3m-for-vehicle-scrappage-programme/>

dīzeļdegvielu, benzīnu un citus fosilos kurināmos smagajam autotransportam. **Smagā transporta uzņēmumi (īpašnieki, autoparki) netiks tieši regulēti** – viņu izmaksas palielināsies caur degvielas cenu sadārdzinājumu. Degvielas izplatītājiem būs jāpērk emisiju kvotas (atļaujas) par katru tonnu CO<sub>2</sub>, kas izdalās, pārdodot degvielu smagajam transportam. Kvotu cena veidosies biržā (prognozē sākot no 45–55 €/tonna CO<sub>2</sub>), kas tieši ietekmēs degvielas gala cenu. Kvotas tiks izsolītas – bez bezmaksas piešķiruma, tāpēc izmaksas pilnā apmērā tiks pārliktas uz degvielas pircējiem. Paredzams, ka degviela kļūs dārgāka, jo izplatītāji iekļaus kvotu izmaksas gala cenā, bet elektriskie, ūdeņraža un citi alternatīvie risinājumi kļūs izdevīgāki ilgtermiņā.<sup>61</sup>

Daļa no ETS2 ieņēmumiem tiks novirzīta Sociālajam klimata fondam, kas var atbalstīt uzņēmumus pārejā uz zaļāku transportu (piemēram, subsīdijas jauniem, tīriem smagajiem auto). Valstis var izstrādāt nacionālas atbalsta programmas autoparku modernizācijai. Turklāt, ja degvielai jau tiek piemērots līdzvērtīgs vai augstāks nacionālais **oglekļa nodoklis, valsts var līdz 2030. gadam atteikties no ETS2 piemērošanas šai degvielai**. Ja enerģijas cenas būtiski pieaug, ETS2 ieviešanu var atlikt līdz 2028. gadam.<sup>62</sup>

**Latvijā kravas automobiļiem** diferencē transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļi atkarībā no emisiju standarta (EURO) un masas. 2022.gadā par 40 tonnas smagu, 5 asu, Euro VI kravas transportlīdzekli ar pneimatisko balstiekārtu, Latvijā smago transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis (498 € gadā) ir salīdzinoši **zems, salīdzinot ar Ziemeļvalstīm**, piemēram, Zviedriju (1943 €) un Somiju (1460 €), taču ir **tuvs kaimiņvalstu līmenim**, piemēram, Lietuvā (654 €) un Igaunijā (515 €).

**Atbilstoši ES Direktīvai 2009/103/ES**, Latvijā **smagajiem transportlīdzekļiem ir obligāta civiltiesiskā apdrošināšana (OCTA)**, kas sedz personu bojājumus, īpašuma postījumus un tieši negadījumā radītu piesārņojumu (piemēram, degvielas noplūdi).<sup>63</sup> Minimālā atlīdzība Latvijā ir līdz 5,21 milj. EUR par negadījumu, kamēr citās ES valstīs, piemēram, Vācijā un Francijā, tās sasniedz līdz 15 milj. EUR.<sup>64</sup> Vides piesārņojums, kas nav tieši saistīts ar negadījumu, OCTA segumā nav iekļauts. OCTA tirgu Latvijā dominē trīs apdrošinātāji ar 54% tirgus daļu. Vidējās gada šos izmaksas kravas auto flotēm svārstās no 500 līdz 2000 EUR atkarībā no riska profila.<sup>65</sup>

<sup>61</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en)

<sup>62</sup> <https://www.sia-partners.com/en/insights/publications/navigating-evolving-eu-ets-what-can-transport-actors-expect>

<sup>63</sup> <https://www.cobx.org/sites/default/files/2024-09/GCB-Compendium-LV.pdf>

<sup>64</sup> <https://www.cobx.org/sites/default/files/2022-12/GCB-Compendium-LV.pdf>

<sup>65</sup> <https://e-journals.ku.lt/journal/RFDS/article/607/file/pdf>



## 12. PIELIKUMS – TIESĪBU ATZĪŠANA

### Tiesības brīvi izvēlēties resursus

Eiropas Savienībā transportlīdzekļu īpašniekiem, tostarp smago transportlīdzekļu vadītājiem, ir **tiesības izvēlēties jebkuru degvielu, kas ir saderīga ar viņu transportlīdzekli un atbilst normatīvajiem standartiem**. ES likumi degvielas izvēli tieši neierobežo, bet fokusējas uz informēšanu, standartiem, marķēšanu un emisiju mērķu noteikšanu. Direktīva 2014/94/ES nosaka, ka visās dalībvalstīs **jānodrošina skaidra un standartizēta degvielas marķēšana** gan uzpildes stacijās, gan transportlīdzekļos, ļaujot vieglāk izvēlēties piemērotu degvielu, piemēram, dīzeļdegvielu, benzīnu, bioloģisko degvielu, ūdeņradi vai elektroenerģiju.<sup>66</sup> Turklāt ES atbalsta alternatīvo degvielu atzīšanu, grozot, ik pa laiku, attiecīgus standartus.<sup>67</sup>

### Resursu lietotāju tiesību atzīšana

Eiropas Savienības Tiesa (EST) ir vairākas lietas, kas attiecās uz tirgus atvēršanu jaunajām tehnoloģijām. 2022. gadā EST nolēma, ka auto ražotājs Stellantis nedrīkst aizliegt servisiem ATU un Carglass piekļuvi izmešu reģistrācijas datiem. Ražotāja arguments par kibernetisko drošību tika noraidīts — **drošība nedrīkst bloķēt datu piekļuvi**. Šo tiesu spriedumu izmanto kā precedentu visās citās lietās, kas attiecas uz komercnoslēpuma atklāšanas tiesībām, ja tas kavē konkurenci. Proti, neatkarīgiem remontētājiem jābūt neierobežotai piekļuvei automašīnu diagnostikas datiem bez ražotāja noteiktiem šķēršļiem (piemēram, reģistrācijas vai abonēšanas maksām).<sup>68</sup>

### Infrastruktūras lietošanas tiesības

ES atbalsta alternatīvo degvielu infrastruktūras izvērsšanu (uzlādes punkti, ūdeņraža uzpilde utt.), nodrošinot, ka operatoriem ir praktiska piekļuve dažādām degvielas iespējām.<sup>69</sup>

### Ārējo tautsaimniecības sektoru tiesību atzīšana attiecība uz transporta sektoru

Austrijas lielākā biodīzeļdegvielas ražotāja *Münzer Bioindustrie* uzņēmuma kravas automobiļi darbojas ar B100 (tīru biodīzeļdegvielu) degvielu un sasniedz līdz pat 90% SEG emisiju ietaupījumu salīdzinājumā ar fosilo kurināmo. Austrijā nesen tika pieņemts jauns **likums, kas nosaka, ka visiem kravas automobiļiem, kas darbināmi ar 100 % biodegvielu, tiek uzskatīts, ka emisijas faktors ir vienāds ar dzelzceļu**. Ir atzīts, ka tas nav pietiekoši lai stimulētu pāreju un ir nepieciešami papildu stimuli, piemēram, nodokļu atvieglojumi, lai panāktu plašāku augstāku biodīzeļdegvielas maisījumu.<sup>70</sup>

<sup>66</sup> <https://www.acea.auto/press-release/fuel-labelling-information-to-help-consumers-and-operators-choose-right-fuel-now-published/>

<sup>67</sup> <https://hydrogeneurope.eu/heavy-duty-vehicle-regulation-includes-h2/>

<sup>68</sup> <https://www.loyensloeff.com/insights/news--events/news/european-court-of-justice-rules-on-access-to-vehicle-data/>

<sup>69</sup> <https://hydrogeneurope.eu/heavy-duty-vehicle-regulation-includes-h2/>

<sup>70</sup> [https://www.ewaba.eu/\\_uploads/resources/ewaba\\_heavy\\_duty\\_vehicle\\_brochure.pdf](https://www.ewaba.eu/_uploads/resources/ewaba_heavy_duty_vehicle_brochure.pdf)

## 13. PIELIKUMS – PĀRVALDĪBA

### Resursu pārvaldība

**ES degvielas un alternatīvo degvielu pārvaldība** balstās uz daudzslāņainu regulatīvo un sertifikācijas sistēmu, kas nodrošina ilgtspēju, izsekojamību un saskaņotu infrastruktūras attīstību visās dalībvalstīs. Pamatā ir nosaka Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula (AFIR) un atjaunojamo energoresursu direktīva (RED II un III).<sup>71</sup>

Dalībvalstis ievieš ES regulējumu nacionālajā līmenī, t.sk. pieņemot nacionālās politikas. Sertifikāciju var veikt gan nacionāli atzītas organizācijas, gan neatkarīgas, bieži vien trešo pušu organizācijas, ko atzinusi Eiropas Komisija, piemēram, RINA, ISCC EU vai 2BS, veic revīzijas un izsniedz ilgtspējas sertifikātus degvielai un izejvielām.<sup>72</sup> Centralizēta ES datubāzē izseko atjaunojamo energoresursu degvielas plūsmas, lai novērstu dubultu uzskaiti un atbalstītu pārbaudes un atbilstības procesus.<sup>73</sup>

### Latvijas atbildīgās iestādes

- **Ekonomikas ministrija** – izstrādā nacionālo politiku alternatīvo degvielu jomā, koordinē likumdošanas izstrādi un īstenošanu (**Transporta enerģētikas likums**, likums **par atbilstības novērtēšanu**).<sup>74</sup>
- **Latvijas Nacionālā akreditācijas birojs (LATAK)** – akreditē sertifikācijas un testēšanas institūcijas, kas darbojas degvielu un alternatīvo degvielu nozarē.<sup>75</sup>

### Resursu lietotāju pārvaldība

Visiem uzņēmumiem, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus ar transportlīdzekļiem virs 2,5 tonnām, jāsaņem **ES Kopienas licence** (derīgums vismaz 10 gadi). Prasības ietver vadītāja **profesionālo kompetenci** (vadītājs ar atbilstošu kvalifikāciju), **likviditātes novērtēšanu** (piem., 9000 EUR pirmajam auto, 5000 EUR katram nākamajam virs 3,5 t; 1800/900 EUR – 2,5–3,5 t auto), un **reputācijas novērtēšanu** (nav smagu pārkāpumu vai sodāmības). **Licences izmaksas ES svārstās** no 120 līdz 700 EUR. Atbildīgā institūcija katrā valstī pārbauda uzņēmuma dokumentus, nodrošina elektronisku informācijas apriti un regulāru uzraudzību.<sup>76</sup>

Latvijas atbildīgā institūcija – Autotransporta direkcija.

### Infrastruktūras pārvaldība

Alternatīvo degvielu resursu pārvaldība Eiropas Savienībā (ES) balstās uz jauno Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu (AFIR), kas stājās spēkā 2024. gada aprīlī. Šī regula nosaka skaidrus, saistošus mērķus dalībvalstīm, lai veicinātu alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību un pārvaldību visā ES teritorijā. Dalībvalstīm jānodrošina, ka uzlādes un uzpildes infrastruktūra tiek attīstīta proporcionāli reģistrēto transportlīdzekļu skaitam un atbilstoši TEN-T (Eiropas transporta tīkla) koridoru tehniskajām prasībām un standartiem, lai infrastruktūra būtu savietojama visā ES teritorijā, nodrošinot vienotu lietotāja pieredzi neatkarīgi no valsts.<sup>77</sup>

Ar TEN-T Regulu noteiktais pārvaldības modelis ir daudzslāņains un balstās uz skaidri definētām atbildībām starp Eiropas Komisiju, dalībvalstīm, Eiropas koordinatoriem un vairākiem infrastruktūras pārvaldītājiem.<sup>78</sup> **Pārvaldības pamatā deviņi Eiropas transporta koridori un divas horizontālās prioritātes** (ERTMS un Eiropas jūras telpa), kuriem ir iecelts Eiropas koordinators, kurš darbojas kā politikas virzītājs, uzrauga progresu, iesaista dalībvalstis un citus ieinteresētos, kā arī vada konsultatīvos forumus ar infrastruktūras pārvaldītājiem, pilsētām, reģioniem un citiem partneriem.<sup>79</sup>

Dalībvalstis atbild par TEN-T projektu īstenošanu savā teritorijā, t.sk. par atļauju izsniegšanu, investīciju plānošanu un sadarbību ar Eiropas koordinatoriem. **Īpaši nozīmīga ir vienas atbildīgās iestādes**

<sup>71</sup> <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/policymakers-and-public-authorities/european-policies-and-legislation>

<sup>72</sup> [https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes_en) <https://www.rina.org/en/biofuel-and-bioliquid-sustainability>

<https://www.iscc-system.org/certification/iscc-certification-schemes/iscc-eu/>

<sup>73</sup> [https://wikis.ec.europa.eu/spaces/UDBBIS/overview?mc\\_cid=8604d6c5a4&mc\\_eid=UNIQID](https://wikis.ec.europa.eu/spaces/UDBBIS/overview?mc_cid=8604d6c5a4&mc_eid=UNIQID)

<sup>74</sup> <https://www.em.gov.lv/lv/jaunums/piedavajam-jaunu-regulejumu-alternativo-degvielu-izmantosanas-veicinasanai-transporta>

<sup>75</sup> [https://ai.latak.gov.lv/index.php?option=com\\_institucijas&view=institucijas&type=S1&Itemid=112&lang=lv](https://ai.latak.gov.lv/index.php?option=com_institucijas&view=institucijas&type=S1&Itemid=112&lang=lv)

<sup>76</sup> <https://www.trans.eu/en/blog/tfc/eu-licence-application/>

<sup>77</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LV/legal-content/summary/deployment-of-alternative-fuels-infrastructure.html>

<sup>78</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)

<sup>79</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-governance\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/ten-t-governance_en)



**nozīmēšana lielajiem projektiem**, kā to paredz ES *Streamlining Directive*, kas paredzēta birokrātijas mazināšanai.<sup>80</sup> Par konkrētu dzelzceļa, ceļu vai citu transporta infrastruktūras objektu uzturēšanu un attīstību atbild nacionālie un reģionālie pārvaldītāji, kuriem jānodrošina drošības un kvalitātes standarti.

Pārvaldīšana notiek ka gan no augšas uz leju, gan no lejas uz augšu, kad katrai dalībvalstij jāizstrādā un jāiesniedz ES Komisijai nacionālais alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības plāns, kurā jāparedz infrastruktūras izvēšanas grafiks, investīciju apjoms un monitoringa mehānismi. Šajā plānā nav paredzēta vienotā pārvaldīšanas sistēma, bet ir noteikti vairāki esošie subjekti, kas ir atbildīgi par to ieviešanu: Latvijas valsts ceļi, Latvijas dzelzceļš, brīvostas un Liepājas speciālā ekonomiskā zona.<sup>81</sup>

### Ārējās vides pārvaldība

Intelektiskās transporta sistēmas (ITS) ir būtisks instruments smagā transporta dekarbonizācijai, apvienojot tehnoloģijas, datus un infrastruktūru, lai samazinātu degvielas patēriņu, emisijas un optimizētu loģistikas procesus. Oglekļa ietaupījumi var tikt panākti caur efektīvu maršrutizāciju un satiksmes pārvaldību, t.sk. reāllaika datu izmantošana, lai izvairītos no sastrēgumiem, samazinātu tukšgaitas nobraukumu un optimizētu kravu plūsmas. adaptīvo ceļazīmju sistēmas (VMS) un automatizēta incidentu noteikšana nodrošina dinamisku maršrutu korekciju.<sup>82</sup>

TEN-T koridoros ir paredzētas integrētas platformas elektrisko kravas automašīnu uzlādes plānošanai, bateriju pārvaldībai un enerģijas patēriņa uzraudzībai.<sup>83</sup> Viens no šādiem projektiem, **ERTICO, kas tiek īstenots partnerības ietvaros** koncentrējas uz ITS risinājumu ieviešanu smagajam transportam, uzsverot starpposma savietojamību, datu apmaiņu un viedās maršrutizācijas integrāciju ar elektrouzlādes tīkliem.<sup>84</sup> Citi projekti ir uzskaitīti specializētajā ALICE platformā<sup>85</sup>

Latvijas kontekstā ir bijuši vairāki pilotprojekti:

- SPOTLOG ieviesa CommitClimate simulatoru, kas pašvaldībām ļauj modelēt emisiju samazināšanas scenārijus un noteikt optimālos iejaukšanās punktus smagajam transportam.<sup>86</sup>
- **H2Latvia** pirmās ūdeņraža uzpildes stacijas pilotēšana Rīgā (H2Nodes) un lidostas "Rīga" plāni (BSR HyAirport).<sup>87</sup>

Citās valstīs īstenoti projekti ITS ieviešanai uzrada efektivitātes uzlabojumus būtiski samazinot degvielas patēriņu un emisijas. Piemēram, Merilendas Enerģētikas administrācija (MEA) administrēja Merilendas tukšgaitas samazināšanas tehnoloģiju granta programmu, kas nodrošināja grantus motorizētiem pārvaldītājiem kvalificētu tukšgaitas samazināšanas tehnoloģiju iegādei un uzstādīšanai uz ceļa 6. līdz 8. klases kravas automobiļiem, kas reģistrēti Merilandā. Tukšgaitas samazināšanas tehnoloģijām bija jābūt verificētām ASV Vides aizsardzības aģentūrā (EPA) vai Kalifornijas Gaisa resursu padomē (CARB), un piešķirumi bija ierobežoti līdz 50% no uzstādīšanas izmaksām, līdz 3500 dolāriem.<sup>88</sup>

<sup>80</sup> [https://www.eeuropa.org/uploads/2/9/5/2/29520055/guidelines\\_on\\_the\\_application\\_of\\_the\\_streamlining\\_directive\\_\\_1\\_.pdf](https://www.eeuropa.org/uploads/2/9/5/2/29520055/guidelines_on_the_application_of_the_streamlining_directive__1_.pdf)

<sup>81</sup> [https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal\\_acts/document\\_versions/f56248f5-5b95-405d-9b88-e449c41b5de3/download](https://tapportals.mk.gov.lv/attachments/legal_acts/document_versions/f56248f5-5b95-405d-9b88-e449c41b5de3/download)

<sup>82</sup> <https://www.innovationnewsnetwork.com/greening-the-fleet/572/>

<sup>83</sup> <https://www.etp-logistics.eu/wp-content/uploads/2025/05/European-initiatives-and-projects-Fernando-Liesa-ALICE-5May2025.pdf>

<sup>84</sup> <https://ertico.com/>

<sup>85</sup> <https://www.etp-logistics.eu/>

<sup>86</sup> <https://www.interregeurope.eu/spotlog/news-and-events/news/decarbonizing-transport-in-cesis>

<sup>87</sup> <https://interreg-baltic.eu/project-posts/hytruck/state-of-play-in-latvias-alternative-fuels-infrastructure-and-decarbonization-of-transport-sector/>

<sup>88</sup> <https://afdc.energy.gov/laws>

## 14. PIELIKUMS – DZELZCEĻA IZMANTOŠANA VIETĒJIEM KRAVU PĀRVADĀJUMIEM

Modālā pāreja no autotransporta uz dzelzceļa transportu kļūst par arvien aktuālāku risinājumu mūsdienu transporta politikā, ņemot vērā klimata izmaiņu izaicinājumus un pieaugošo kravu pārvadājumu apjomu. Lai sekmīgi īstenotu šo pāreju un izveidotu efektīvus multimodālos savienojumus, nepieciešams izpildīt vairākus būtiskus priekšnosacījumus.<sup>89</sup>

Dzelzceļa kravu transporta **konkurētspēja būtiski atkarīga no attāluma, kurā tiek veikti pārvadājumi**. Pētījumi uzrāda, ka dzelzceļa transportam kļūst ekonomiski izdevīgā konkurēt ar autotransportu tikai pēc noteikta distances sasniegšanas.<sup>90</sup> Ievērojot šos nosacījumus, kas būtībā ir saistīti ar sākotnējām un beigu operācijām un to izmaksām, Eiropas kontekstā galvenie distances sliekšņi ir noteikti 250-300 km.<sup>91</sup> Eiropas Komisija ir noteikusi mērķi pārcelt **30% no kravu pārvadājumiem, kas pārsniedz 300 km attālumu**, no autotransporta uz citiem transporta veidiem līdz 2030. gadam un palielināt šo daļu līdz 50% līdz 2050. gadam.<sup>92</sup> Šīs distances sliekšnis nav universāls un mainās atkarībā no reģiona īpašībām. Eiropā, augstākas tirgus blīvuma dēļ, rentabilitātes robeža atrodas ap 1050 km attālumu, savukārt ASV tā ir ap 1200 km. ASV tikai aptuveni 5% no intermodālo dzelzceļa pārvadājumu attiecas uz attālumiem, kas mazāki par 1200 km, kas uzsvēr autotransporta dominanci īsākajos maršrutos.<sup>93</sup>

Dzelzceļa transports **īpaši piemērots viendabīgu, liela apjoma kravu pārvadāšanai**.<sup>94</sup> Lielapjoma kravu pārvadājumi veido lielāko daļu no tonnāžas, ko pārved vairākus dzelzceļa kravu kompāniju. Viņi formē tā saucamus maršruta vilcienus (angl. valodā – *unit trains*), kas transportē maksimālā atļautā garuma vagonus ar vienu kravu veidu uz vienu galamērķi, ļaujot vagoniem apiet šķirošanas stacijas. Galvenie viendabīgu kravu veidi, kas piemēroti dzelzceļa transportam:<sup>95</sup>

- Ogles, rūda un citi minerāli;
- Labība (graudi; eļļas);
- Ķīmiskās vielas un naftas produkti;
- Būvmateriāli (smiltis, grants, cements).

ES ekonomiskajos apstākļos, kad šādiem nosacījumiem atbilst ļoti minimāli kravu pārvadājumi izmanto unitizāciju, kas ir multimodālo pārvadājumu priekšnosacījums, un paredz standartizētu iepakojuma vienību izmantošanu.<sup>96</sup> Galvenie intermodālo transporta vienību (ITU) veidi ir:

- **Standarta konteineri**. 2022. gadā konteineru pārvadājumu daļa no kopējiem dzelzceļa pārvadājumu snieguma ES bija 22,2%.
- **Swap body sistēmas**, kas ļauj transportēt dažādas kravas kastes ar to pašu puspiekabi. Šī sistēma atvieglo intermodālos pārvadājumus, jo kravas kastes var viegli pārvietot no vilciena vai kuģa uz automašīnu un otrādi.
- **Paceļāmās piekabes un Roll-on/Roll-off (RORO) sistēmas**, kas ļauj iekraut pilnībā iekrautas automašīnas tieši uz dzelzceļa vagoniem.

**Nākamā prasība ir multimodālo savienojumu infrastruktūras pieejamība**. Pastāv trīs galvenie intermodālo terminālu veidi:<sup>97</sup>

- **Ostu termināli** - vissarežģītākie termināli pēc satiksmes apjoma, piekļuves nosacījumiem un kapitālieguldījumu prasībām.
- **Dzelzceļa termināli** - savienoti ar ostu termināļiem sauszemes intermodālo ķēžu ietvaros (piem. Škirotava).
- **Sauszemes intermodālie centri** - funkcionē kā satelītermināli vai iekšzemes ostas, apkalpojot reģionālo teritoriju (piem. Duisburga).

<sup>89</sup> <https://www.itf-oecd.org/modal-shift-transport-trends> <https://www.sgpsudouest.fr/en/faq/wide-scale-modal-shift-rail-whats-stake-for-the-climate>

<sup>90</sup> <https://transportgeography.org/contents/chapter5/transportation-modes-modal-competition-modal-shift/modal-shift-principles/>

<sup>91</sup> [https://www.acea.auto/files/SAG\\_17.pdf](https://www.acea.auto/files/SAG_17.pdf)

<sup>92</sup> [https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/106845/08\\_RAIL\\_FREIGHT\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/106845/08_RAIL_FREIGHT_EN.pdf)

<sup>93</sup> <https://transportgeography.org/contents/chapter5/transportation-modes-modal-competition-modal-shift/distance-modal-choice-transport-cost/>

<sup>94</sup> [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5c614f7340f0b676c66a2620/fom\\_understanding\\_freight\\_transport\\_system.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5c614f7340f0b676c66a2620/fom_understanding_freight_transport_system.pdf)

<sup>95</sup> [https://www.up.com/customers/within-reach/unit\\_train/index.htm](https://www.up.com/customers/within-reach/unit_train/index.htm)

<sup>96</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/54806.pdf>

<sup>97</sup> <https://transportgeography.org/contents/chapter6/function-of-transport-terminals/types-intermodal-terminals/>

Intermodālajos terminālos ir nepieciešams specializēts aprīkojums:<sup>98</sup>

- Pacēlāji konteineru un piekabju celšanai uz dzelzceļa vagoniem un no tiem;
- Vārti vagonu uzskaitēi un gabarītu pārbaudei;
- Konteineru pārbaudes sistēmas;
- Šasiju un konteineru uzglabāšanas zonas
- Citas iekārtas, kas nav pieejamas visos terminālos un dzelzceļa mezglos.

Vilcienu kustības grafiku veido kalendārajam gadam, un pieteikumu procedūras sākas pirms astoņiem mēnešiem pirms kustības grafika spēkā stāšanās. Vilcieni pārvietojas kā vienības bez apturēšanās starp izcelsmes un galamērķa punktiem, kas ļauj intermodālajam transportam nodrošināt **prognozējamāku un ātrāku pakalpojumu** nekā tradicionālie dzelzceļa pārvadājumi. Tomēr tas rada **grūtības ārpusplāna pārvadājumiem**.<sup>99</sup>

Tomēr, multimodālie pārvadājumi nodrošina izmaksu ietaupījumus garajos attālumos. Ražotājs, kas atrodas tālu no lielas ostas, var kombinēt dzelzceļa un autotransportu, lai pārvietotu preces ekonomiski izdevīgāk nekā tikai pa ceļu. Dzelzceļš samazina degvielas patēriņu un izmaksas uz tonnu-kilometru, īpaši smagām kravām.<sup>100</sup>

Dzelzceļa kravu transports rada ievērojami mazāk oglekļa dioksīda emisiju nekā autotransports. Dzelzceļa transports emitē tikai ceturto daļu no CO<sub>2</sub> daudzuma, ko rada autotransports ekvivalentā braucienā. Tam ir arī vairāki citi ieguvumi salīdzinājumā ar autotransportu, satiksmes negadījumu, gaisa piesārņošanas un biznesa ētikas ziņā.<sup>101</sup>

Veiksmīgai modālajai pārejai no autotransporta uz dzelzceļa transportu nepieciešama vairāku faktoru saskaņota ievērošana. Distances sliekšnis 250-300 km ir kritisks ekonomiskās rentabilitātes nodrošināšanai, savukārt kravu viendabīgums un pareiza unitizācija ar konteineriem vai *swap body* sistēmām ir būtisks multimodālo savienojumu efektivitātei. Infrastruktūras attīstība, īpaši intermodālo terminālu funkcionalitāte, nosaka sistēmas iespējas uzņemt kravas uz dzelzceļa transportu.

<sup>98</sup> <https://www.plslogistics.com/blog/intermodal-101-the-quick-guide/>

<sup>99</sup> <https://www.lrn.lv/tiesibu-akti/jss/>

<sup>100</sup> <https://www.maersk.com/logistics-explained/transportation-and-freight/2024/09/06/intermodal-transportation>

<sup>101</sup> <https://www.lrn.lv/izveidots-konceptualais-zinojums-par-lidzsvarota-finansesanas-modela-nodrosinasana-iekaszemes-kravu-parvadajumos/>

## 15. PIELIKUMS – NOZARU PĒTĪJUMI

Aptaujas atvērtās atbildes par alternatīvo transporta tehnoloģiju efektivitāti un uzticamību atklāj šādas galvenās tendences:

- Ceļu transportlīdzekļi ar elektriskajām baterijām tiek kritizēti par **zemu nobraukuma attālumu, infrastruktūras trūkumu, augstām izmaksām un zemu uzticamību**, ko pastiprina **negatīvas atsauksmes nozares iekšienē** (bieža apkope, darbības traucējumi).
- Alternatīvās degšūnu tehnoloģijas tiek vērtētas līdzīgi – kā **neefektīvas, ar vāju atbalstu tirgū un nepietiekamu pieredzi lietošanā**, kā arī **neattīstītu lietoto transportlīdzekļu tirgu**.
- Iekšdedzes dzinēji ar zemu oglekļa emisiju un atjaunojamām degvielām izceļas ar **neprognozējamām degvielas cenām un zemu pieejamību**, tomēr tiek atzīti par potenciāli plānojamiem risinājumiem nākotnē.
- Dzelzceļa risinājumi (elektrība, degšūnas, alternatīvās degvielas) tiek uztverti kā strukturāli ierobežoti – **ar zemu maršrutu elastību, nepieciešamību pēc papildu aprīkojuma un nepieciešamību pēc pastāvīgas kravu plūsmas**, var tikt izskatīts RailBaltica kontekstā
- Gaisa dronu tehnoloģijas tiek **uzskatītas par potenciāli izmaksu ziņā efektīvām**, ja tiktu sakārtots regulējums, taču **uzticamība vēl nav pierādīta**.

### Organizatoriskais konteksts

Šajā sadaļā aplūkoti iekšējie organizatoriskie faktori, kas ietekmē ilgtspējīgu transporta risinājumu pieņemšanu.

Aptaujas dati rāda, ka galvenie faktori, kas ietekmē uzņēmumu lēmumus ieguldīt ilgtspējīgā transportā, ir sarakstīti šādā secībā:

- Eksploatācijas izmaksas un infrastruktūras pieejamība (augsta ietekme),
- Uzturēšanas kompetence (vidēja ietekme),
- Vides mērķi un klientu prasības (nozīme atšķirās),

Citi faktori netika minēti.

Aptaujas rezultāti liecina, ka **uzņēmumi nav izvirzījuši konkrētus ilgtspējas mērķus, kas saistīti ar loģistiku un transportu**.

Aptaujas dati liecina, ka uzņēmumā resursi ilgtspējīga transporta ieviešanai ir ierobežoti:

- Finansiālie resursi galvenokārt novērtēti kā zemi (1–2 līmenī),
- Cilvēciskie resursi ir nevienmērīgi pieejami (no 2 līdz 5 līmenī),
- Tehniskie resursi svārstās no ļoti zema līdz vidējam līmenim.

Uzņēmumu vadības kopumā atbalsta pāreju uz ilgtspējīgu transportu, taču bažijas par cenu pieaugumu. Ir notikušas diskusijas ar kravas automašīnu ražotājiem un ūdeņraža sistēmu piegādātājiem, taču pašlaik šie risinājumi nav izmaksu ziņā efektīvi. Neskatoties uz to, vadība ir apņēmīga un meklē iespējas. Tāpat uzņēmumi ir gatavi ieviest ilgtspējīgus risinājumus klientu prasību un stabila kravu plūsmas gadījumā.

### Vides konteksts

Šajā sadaļā galvenā uzmanība pievērsta ārējiem faktoriem, kas ietekmē pāreju uz ilgtspējīgiem transporta veidiem.

Uzņēmuma pāreju uz videi draudzīgu transportu **ietekmē galvenokārt elektrisko transportlīdzekļu iegādes subsīdijas un finanšu programmas**, kas tiek uzskatītas par būtiskām. Tomēr no valsts vai nozares puses **trūkst politikas atbalsta**, kas rada šķēršļus pārejai, un nozare vēl nav gatava pilnībā ieviest šīs tehnoloģijas. Šo atbalsta trūkumu uzņēmumi spēj daļēji kompensēt tikai, pateicoties klientu prasībām un atbalstam.

Galvenie ārējie izaicinājumi ilgtspējīgu transporta risinājumu ieviešanai uzņēmumā ir **degvielas pieejamība un uzpildes/infrastruktūras trūkums** (vērtējums 5 – ļoti būtiski), kā arī **augstas kopējās īpašumtiesību izmaksas** (vērtējums 3–5). Tehnoloģiju piegādātāju ekosistēma un klientu izpratne tiek vērtētas dažādi, bet kopumā zemākā līmenī. Citi faktori netika minēti.

Pašreiz uzņēmumiem **no ieinteresētajām pusēm – klientiem, investoriem un partneriem – nav būtiska spiediena** pāriet uz videi draudzīgu transportu. Zaļo transporta risinājumu izmantošana lielā mērā ir atkarīga no klientu pieprasījuma, un tikai daži klienti pēdējo divu gadu laikā ir interesējušies par emisiju apjoma aprēķiniem. Parasti tieši klienti sedz ilgtspējīgo risinājumu izmaksas, tāpēc spiediens nav ievērojams.

Uzņēmumi daļēji saņem tehnoloģisko atbalstu, piemēram, **no ūdeņraža infrastruktūras attīstības projektiem un kravas automašīnu ražotājiem** (elektriskie un LPG transportlīdzekļi). Tomēr pilnīgs atbalsts vēl nav nodrošināts, un pāreja uz zaļo transportu lielā mērā ir atkarīga no klientu pieprasījuma. Daļa uzņēmumu šobrīd tehnoloģisko atbalstu nesaņem.

### **Secinājumi:**

Alternatīvo risinājumu sākotnējā izpēte atklāj, ka Latvijā ilgtspējīgu transporta risinājumu ieviešana saskaras ar vairākiem būtiskiem izaicinājumiem.

**Tehnoloģiskais konteksts:** alternatīvās transporta tehnoloģijas ir zema integrācijas līmeņa:

- Elektriskie transportlīdzekļi un ūdeņraža dzinēji tiek vērtēti kā ar ierobežotu nobraukuma attālumu, augstām izmaksām un vāju infrastruktūru.
- Iekšdedzes dzinēji ar atjaunojamu degvielu tiek uzskatīti par potenciāli praktiskākiem risinājumiem, bet ir atkarīgi no degvielas pieejamības un cenu svārstībām.
- Dzelzceļa risinājumi ir ierobežoti ar maršrutu elastību un prasību pēc stabilas kravu plūsmas.
- Gaisa droni tiek vērtēti kā nākotnes iespēja, bet regulējuma un uzticamības izaicinājumi saglabājas.

### **Diskusijai par ieteikumiem:**

- Veicināt **infrastruktūras attīstību** (EV uzlādes, ūdeņraža uzpildes stacijas) TEN-T koridoros. Veicināt **multimodālu pieeju** – kombinēt dzelzceļa un alternatīvo degvielu transportu.
- Atbalstīt pētījumus un attīstību **transporta tehnoloģiju efektivitātes un nobraukuma palielināšanā**.
- Regulāri atjaunot un pilnveidot drošības standartus attiecībā uz jauno tehnoloģiju lietošanu.

**Organizatoriskais konteksts:** Uzņēmumu resursu pieejamība ilgtspējīgai pārejai ir ierobežota, īpaši finanšu jomā:

- Galvenie faktori, kas ietekmē lēmumus par ieguldījumiem, ir ekspluatācijas izmaksas un infrastruktūras pieejamība (augsta ietekme); uzturēšanas kompetence (vidēja ietekme); vides mērķi un klientu prasības (dažāda nozīme)
- Uzņēmumi vēl nav definējuši konkrētus ilgtspējas mērķus loģistikā.
- Vadība atbalsta pāreju uz ilgtspējīgu transportu, taču rūpējas par izmaksu pieaugumu un gaida attiecīgu klientu pieprasījumu.

### **Diskusijai par ieteikumiem:**

- Veidot **finanšu atbalsta un subsīdiju programmas** uzņēmumiem ilgtspējīgu transporta risinājumu ieviešanai.
- Attīstīt **apmācību programmas uzturēšanas un tehniskajai kompetencei**.
- Veicināt ciešāku sadarbību ar klientiem, lai veidotu **stabilu pieprasījumu** ilgtspējīgiem risinājumiem. Iedrošināt uzņēmumus **izvirzīt un definēt ilgtspējas mērķus** loģistikas jomā, integrējot tos stratēģiskajos plānos.

**Vides konteksts:** uzņēmumi neizjūt ilgtspējīgo risinājumu vajadzības:

- Uzņēmumi reaģē galvenokārt uz finansiāliem stimuliem, valsts un nozares atbalsta trūkums joprojām ir liela barjera ilgtspējīgai pārejai.
- Galvenie ārējie šķēršļi: degvielas un infrastruktūras pieejamība, augstas kopējās īpašumtiesību izmaksas.
- Pašreizējais spiediens no klientiem un investoriem pāriet uz zaļo transportu ir vājš un atkarīgs no klientu iniciatīvas.
- Tehnoloģiskais atbalsts ir pieejams tikai daļēji, lielā mērā balstās uz konkrētiem projektiem un ražotāju iniciatīvām.

### **Diskusijai par ieteikumiem:**

- Izstrādāt un ieviest **valsts līmeņa politikas un regulējumus**, kas atbalsta ilgtspējīgu transportu sistēmiski.
- Uzlabot **degvielas un uzpildes infrastruktūras pieejamību**, īpaši ūdeņraža un bio-degvielu jomā.
- Veicināt **iesaistīto pušu izpratni un informētību** par ilgtspējīgas loģistikas nozīmi.
- Veidot ilgtermiņa sadarbības platformas starp valdību, uzņēmumiem.

## 16. PIELIKUMS – TEN-T REGULA

| Posms             | Informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Identifikācija | <p><b>Nosaukums:</b> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85</p> <p><b>Veids:</b> Eiropas Savienības regula</p> <p><b>Datums:</b> Pieņemta 2006. gada 15. martā</p> <p><b>Publikācija:</b> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 102, 11.4.2006., 1.–14. lpp.</p> <p><b>Spēkā stāšanās:</b> 2006. gada 11. aprīlis (atsevišķi panti – 2006. gada 1. maijs)</p> <p><b>Saite uz konsolidētu versiju:</b><br/> <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 2. Mērķis         | <p>Regula nosaka vadlīnijas TEN-T tīkla plānošanai, attīstīšanai un darbībai, īpaši uzsvērot ilgtspējīgu, multimodālu un augstas kvalitātes transporta infrastruktūru visā ES, tostarp smagā autotransporta zaļināšanas aspektus.</p> <p><b>Mērķis</b> ir nodrošināt efektīvu, drošu un videi draudzīgu transporta sistēmu, samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, veicināt alternatīvo degvielu pieejamību un atbalstīt Eiropas Zaļā kursa mērķus.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 3. Struktūra      | <p>Regula ir strukturēta nodaļās un pantos, kas aptver tīkla definīciju, specifiskas prasības infrastruktūrai, ilgtspējai, alternatīvajām degvielām un pārvaldībai, finansēšanu, kontroli un pārejas noteikumus.</p> <p>Atsaucas uz citām ES regulām, piemēram, Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu (AFIR), Eiropas Zaļo kursu, Parīzes nolīgumu un CO2 emisiju standartiem smagajam transportam</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 4. Normu saturs   | <p><b>Attiecināmās definīcijas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ilgtspējība:</b></li> <li>bezemisiju un mazemisiju mobilitātes veicināšana saskaņā ar attiecīgajiem Savienības CO2 emisiju samazināšanas mērķrādītājiem;</li> <li>ilgtspējīgāku transporta veidu plašāka izmantošana, jo īpaši turpinot Savienības mērķa attīstīt savstarpēji izmantojamu tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tīklu, citstarp ātrgaitas tīklu, un savstarpēji izmantojamu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu, uzticamu iekšējo ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas tīklu pasažieru un kravu pārvadājumiem Savienībā;</li> <li>labāka vides aizsardzība;</li> <li>negatīvās ārējās ietekmes samazināšana, tostarp tādas ietekmes samazināšana, kas saistīta ar vidi, klimatu, veselību, satiksmes pārslodzi un negadījumiem; minēto ietekmes samazinājumu panāk, piemēram, izmantojot ekoloģisku stimulu sistēmas; vai</li> <li>lielāka enerģētiskā drošība;</li> <li><b>kohēzija</b></li> <li>visu Savienības reģionu piekļūstamība un savienojamība, īpašu uzmanību pievēršot tālākajiem reģioniem un citiem attāliem, salu, perifēriem un kalnu reģioniem, kā arī mazapdzīvotiem apgabaliem;</li> <li>infrastruktūras kvalitātes atšķirību izlīdzināšana un visu transporta veidu digitālo sistēmu savstarpējās izmantojamības veicināšana ar pienācīgu tīkla jaudu starp reģioniem un dalībvalstīm;</li> <li>gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu efektīva koordinācija un starpsavienojumi starp tālsatiksmes transporta infrastruktūru un reģionālās un vietējās satiksmes transporta infrastruktūru nolūkā atvieglināt transporta pakalpojumus, tostarp pilsētu mezglos; vai</li> <li>transporta infrastruktūra, kas atspoguļo konkrētos apstākļus dažādās Savienības daļās un nodrošina visu Eiropas reģionu līdzsvarotu pārklājumu;</li> <li><b>efektivitāte, ko nodrošina:</b></li> <li>infrastruktūras sastrēgumposmu likvidēšana un trūkstošo savienojumu izveidošana gan transporta infrastruktūrā, gan infrastruktūras savienojuma punktos starp tiem dalībvalstu teritorijās un starp tām, jo īpaši pārrobežu posmos, un attiecīgā gadījumā savienošana ar Eiropas transporta tīklu trešās valstīs;</li> <li>sastrēgumposmu, tostarp digitalizācijas nepilnību, likvidēšana savstarpējas izmantojamības jomā;</li> <li>valstu, reģionālo un vietējo transporta tīklu savstarpēja izmantojamība;</li> <li>optimāla visu transporta veidu integrācija un starpsavienojumi, tostarp pilsētu mezglos;</li> <li>ekonomiski efektīva un kvalitatīva transporta izmantošanas veicināšana, sekmējot turpmāko ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju;</li> <li>efektīvāka jaunās un esošās ekspluatētās infrastruktūras izmantošana, piemēram, dzelzceļa nozarē;</li> <li>savstarpēji izmantojamu, novatorisku tehnoloģisku un funkcionālu koncepciju, un digitālo sistēmu izmaksefektīva piemērošana; vai</li> </ul> |



|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• labāka infrastruktūras darbu koordinācija starp dalībvalstīm pārrobežu projektu jomā;</li> <li>• <b>visiem lietotājiem pieejamu ieguvumu palielināšana, ko nodrošina:</b></li> <li>• pieklūstamība lietotājiem un viņu mobilitātes un transporta vajadzību apmierināšana, jo īpaši ņemot vērā to cilvēku vajadzības, kuri atrodas neaizsargātības situācijā, tostarp personu ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības, un to cilvēku vajadzības, kuri dzīvo nomaļos reģionos, tostarp tālākajos reģionos un citos attālos, lauku, salu, perifēros un kalnu reģionos, kā arī mazapdzīvotos apgabalos;</li> <li>• droši, aizsargāti un augstas kvalitātes standarti, tostarp pakalpojumu kvalitāte visiem lietotājiem, gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā;</li> <li>• atbalsts pieklūstam un cenas ziņā pieņemamu transporta pakalpojumu kvalitātei, efektivitātei un ilgtspējai;</li> <li>• tādas mobilitātes atbalstīšana, kas ir piemērota mainīgajam klimatam un noturīga pret dabiskiem apdraudējumiem un cilvēka izraisītām katastrofām, un veicina efektīvu un ātru neatliekamās palīdzības un glābšanas dienestu ieviešanu, tostarp attiecībā uz personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām;</li> <li>• infrastruktūras noturība, jo īpaši pārrobežu posmos;</li> <li>• alternatīvu transporta risinājumu piedāvājums tīkla traucējumu gadījumā, aptverot arī citus transporta veidus.</li> <li>• atbalsts aktīviem mobilitātes veidiem, uzlabojot saistītās infrastruktūras pieklūstamību un kvalitāti, tādējādi uzlabojot infrastruktūras aktīvo lietotāju drošību un veselību un veicinot minēto transporta veidu vidiskos ieguvumus.</li> <li>• atbalsts vienlaidu mobilitātei Savienībā; vai</li> <li>• tādas pienācīgas uzturēšanas nodrošināšana, kas paredzēta, lai esošajai infrastruktūrai nodrošinātu tādu pakalpojumu līmeni, kas ir piemērots satiksmes plūsmai, un augstu drošuma līmeni infrastruktūras ekspluatācijas laikā.</li> </ul> <p><b>Subjekti:</b> Dalībvalstis, pašvaldības, transporta uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, smagā autotransporta operatori.</p> <p><b>Tiesības/pienākumi:</b> Dalībvalstīm jānodrošina TEN-T tīkla infrastruktūras attīstība, tostarp alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes punktu izvietošana smagajam autotransportam (elektriķa, ūdeņradis u.c.), jāveicina pāreja uz zemu un nulles emisiju transportu. Regulā noteikta pakāpeniskā prasību piemērošana nosakot trīs tvērumus – pamattīkls, paplašinātais tīkls, vispārējais tīkls. Noteikti konkrēti tehniskie parametri uzlādes punktu biežumam, jaudai un piekļuvei.</p> <p><b>Sankcijas:</b> Netieši – ES fondu līdzekļu piešķiršanas nosacījumi, iespēja piemērot sankcijas par neizpildi, kontroles mehānismi.</p> <p><b>Normu veidi:</b> Pilnvarojumi dalībvalstīm attīstīt infrastruktūru, aizliegumi infrastruktūras neatbilstībai prasībām, tiesības transporta uzņēmumiem izmantot infrastruktūru, ir izveidota speciālā pārvaldības un uzraudzības institūcija <i>European Network Coordinator</i> kas veic monitoringu, regulāru ziņošanu, ES fondu līdzekļu piešķiršanu atkarībā no prasību izpildes.</p> |
| <b>5. Atbilstība</b>              | Regula ir tieši piemērojama un prioritāra pār nacionālajiem aktiem, atbilst Parīzes nolīgumam un saskaņota ar citiem ES klimata un transporta aktiem.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>6. Praktiskā piemērojamība</b> | <p>2024. gada 19. marts <b>MK noteikumi Nr. 178</b> par Eiropas transporta tīkla projektu atļauju piešķiršanas procedūru organizēšanu un uzraudzību, pārņem direktīvas 2021/1187 prasības ES TEN-T projektu pārrobežu atļauju un uzraudzības procedūrām</p> <p>2020. gada 17. jūlija <b>Ministru kabineta rīkojumu Nr.396</b> Satiksmes ministrija (SM) tika noteikta par atbildīgo institūciju, kas koordinē un organizē intelektisko transporta sistēmu politikas izstrādi un īstenošanu, savukārt LVC tika deleģēti izveidot un uzturēt transporta nozares informācijas nacionālo (valsts) piekļuves punktu "Transporta nozares informācijas nacionālā (valsts) sistēma" nodrošina Regulas 2024/1679 41. panta prasības attiecībā uz sabiedriskā transporta datu integrāciju TEN-T tīklā</p> <p>Lai izpildītu Regulas prasības par TEN-T pieejamības un infrastruktūras atbilstību, nacionālās teritorijas plānošanas funkcijas tiek koordinētas ar noteiktām pašvaldību kartēm un ceļu plāniem (piemēram, autoceļi uz pierobežu un TEN-T mezgliem)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>7. Ietekmes izvērtējums</b>    | <p><b>Ekonomiskā ietekme:</b> Veicina investīcijas infrastruktūrā, rada jaunas darba vietas, bet prasa būtiskus ieguldījumus no publiskā un privātā sektora.</p> <p><b>Sociālā ietekme:</b> Uzlabo gaisa kvalitāti, samazina trokšņu un klimata piesārņojumu, veicina sabiedrības veselību, bet pārejas periodā var radīt izaicinājumus transporta uzņēmumiem.</p> <p><b>Iespējamās problēmas:</b> Infrastruktūras izbūves temps, tehnoloģiskā gatavība, tirgus pieprasījums pēc nulles emisiju smagā transporta, investīciju atdeve, atšķirīga ieviešanas prakse dalībvalstīs.</p> <p><b>Sabiedrības grupas, kas tiks ietekmētas:</b> Transporta uzņēmumi, autovadītāji, infrastruktūras pārvaldītāji, pilsētu un lauku iedzīvotāji, alternatīvo degvielu ražotāji un piegādātāji.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>8. Secinājumi/priekšlikumi</b> | <p><b>Normu interpretācija un piemērošana praksē</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Galvenie izaicinājumi TEN-T regulas ieviešanā smagā autotransporta zaļināšanas kontekstā ir saistīti ar infrastruktūras attīstības tempu, izvēli un finansējumu</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |



|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smagā autotransporta pārejai uz alternatīvajām degvielām (elektrība, ūdeņradis) nepieciešama plaša un uzticama uzlādes/uzpildes infrastruktūra, kas daudzviet vēl nav izbūvēta pietiekamā apjomā.</li> <li>• Infrastruktūras izbūve prasa ievērojamus ieguldījumus no valsts un privātā sektora, kas var radīt finanšu slogu, īpaši saistībā ar to pārklāšanos un investīciju dubultošanos</li> <li>• Smagā autotransporta segmentā vēl nav pietiekami daudz komerciāli pieejamu un konkurētspējīgu nulles emisiju transportlīdzekļu, īpaši tālsatiksmes pārvadājumiem.</li> <li>• Uzņēmumi vilcinās investēt jaunus transportlīdzekļus, ja nav pārliecības par infrastruktūras pieejamību un tehnoloģiju ilgtspēju.</li> <li>• Jaunu prasību ieviešana nozīmē papildu atskaides, monitoringu un kontroli, kas palielina administratīvo slogu gan uzņēmumiem, gan valsts iestādēm.</li> <li>• Pārejas perioda izaicinājumi uzņēmumiem</li> <li>• Nepieciešama cieša koordinācija ar citām ES iniciatīvām (AFIR, Zaļais kurss, CO2 emisiju standarti), lai sasniegtu kopējos klimata mērķus un izvairītos no pretrunām vai dublēšanās.</li> <li>• Nenoteiktība transporta politikas prioritātēs</li> </ul> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### Pilsētu mezgli (angl. valodā – *urban nodes*)

Pilsētas mezgls TEN-T regulējumā tiek definēts kā pilsētas teritorija, kurā pasažieriem un kravai paredzētās Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūras elementi, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļi, lidostas, dzelzceļa stacijas, autoostas un multimodāli kravu termināļi, kas atrodas pilsētas teritorijā un ap to, ir savienoti ar citiem minētās infrastruktūras elementiem un reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru, tostarp infrastruktūru aktīvajiem transporta veidiem.

Latvijas pilsētas, kas ir pilsētas mezgli TEN-T regulējumā 2.pielikumā ir:

- Pamattīklā: Rīga;
- Visaptverošā tīklā: Daugavpils, Liepāja un Ventspils

Galvenie valsts pienākumi saistībā ar pilsētas mezgliem:

- Līdz 2027. gada 31. decembrim katram pilsētas mezglam ir jāizstrādā un jāievieš **ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns** (turpmāk – IPMP), kas ir dokuments stratēģiskai mobilitātes plānošanai, kura mērķis ir ilgtspējīgā veidā uzlabot pilsētu funkcionālo teritoriju, tostarp svārstātksmes zonu minētajā pilsētu teritorijā vai tās tuvumā, piekļūstamību un mobilitāti tajās cilvēku, uzņēmumu un preču pārvadājumu vajadzībām, jo īpaši labākas dzīves kvalitātes nolūkā.
- IPMP jāiekļauj **mērķi, mērķrādītāji un rādītāji**, tādi kā siltumnīcefekta gāzu emisijas, sastrēgumi, ceļu satiksmes negadījumi, dažādu transporta veidu izmantošana un piekļuve mobilitātes pakalpojumiem. Tā īstenošana ir jāuzrauga, kā arī jānodrošina to iesniegšanu Eiropas Komisijai.
- Attiecībā uz autotransportu, TEN-T regulas (ES) 2024/1679 V pielikuma ir izklāstītas šādas pamatnostādnes:
  - jāatbalsta bezemisiju un mazemisiju mobilitāte un tādas pilsētas transporta sistēmas ieviešana, kura palīdz uzlabot Eiropas transporta tīkla vispārējo darbību, jo īpaši attīstot infrastruktūru netraucētai bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu kustībai [:], kas sekmē “pirmās un pēdējās jūdzes” savienojumus, kā arī multimodālus kravu termināļus, kas apkalpo pilsētu mezglus.
  - jāveicina multimodālie pārvadājumi, integrējot dažādus transporta veidus un pasākumus, [:] kuru mērķis ir veicināt bezemisiju un mazemisiju mobilitāti, jo īpaši attiecībā uz pilsētu autoparka zaļināšanu, uzlabot pieejamību visiem lietotājiem un samazināt sastrēgumus, kā arī uzlabot ceļu satiksmes drošību.
  - jāietver darbības, ar ko mazina satiksmes pārslodzi, uzlabo ceļu satiksmes drošību un likvidē sastrēgumposmus, kas ietekmē satiksmes plūsmas Eiropas transporta tīklā.
  - integrēta pieeja, kas paredz ciešu sadarbību, koordināciju un apspriešanos starp dažādiem valdības līmeņiem un attiecīgajām iestādēm. Būtu jāiesaista arī iedzīvotāji, pilsoniskās sabiedrības pārstāvji un ekonomikas dalībnieki.

## 17. PIELIKUMS – REGULA PAR ALTERNATĪVO DEGVIELU INFRASTRUKTŪRAS IEVIEŠANU

| Posms             | Informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Identifikācija | <p><b>Nosaukums:</b> Regula (ES) 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvietojumu</p> <p><b>Veids:</b> Eiropas Parlamenta un Padomes regula</p> <p><b>Pieņemšanas datums:</b> 2023. gada 13. septembris</p> <p><b>Publikācija:</b> Oficiālais Vēstnesis ES L 234, 22.09.2023, 1.–47. lpp.</p> <p><b>Spēkā stāšanās:</b> 2023. gada 20. aprīlis (daži noteikumi – 2025.–2030. gadam)</p> <p><b>Tiesību akta versija:</b> <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj/?locale=LV">https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj/?locale=LV</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2. Mērķis         | <p><b>Galvenie mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uzlabot krustenisko savietojamību alternatīvo degvielu infrastruktūrā visā ES.</li> <li>Ieviest obligātus minimālos mērķus infrastruktūras izvietojumam smagajam transportam (elektrifikācija, ūdeņradis, LNG).</li> <li>Veicināt ES klimata mērķu sasniegšanu (Fit for 55, Zaļais kurss), samazinot CO<sub>2</sub> emisijas transportā.</li> </ul> <p><b>Saistība ar plānošanas dokumentiem:</b> Eiropas Zaļais kurss, Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija, Fit for 55 iniciatīva.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 3. Struktūra      | <p><b>Regulas galvenās sadaļas:</b> Elektrolādēšanas infrastruktūra smagajiem transportlīdzekļiem (3., 4. pants); Ūdeņraža uzpildes staciju izvietojuma prasības (5. pants); Jūras un iekšējo ūdensceļu ostu elektrifikācija (6., 7. pants); Nacionālo politikas pamatu izstrāde (14. pants); Datu atklātība un maksājumu standarti (5., 20. pants).</p> <p><b>Atsauces uz citiem aktiem:</b> Atceļ Direktīvu 2014/94/EK; Saistīta ar Regulām (ES) 2019/631 (CO<sub>2</sub> standarti) un 2019/1242 (smagā transporta emisijas).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 4. Normu saturs   | <p><b>Attiecināmās definīcijas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>“<b>alternatīvās degvielas</b>” ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās degvielas avotus transportlīdzekļu energoapgādē un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos raksturlielumus, tostarp: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) “bezemisiju transportlīdzekļiem, vilcieniem, peldlīdzekļiem vai gaisa kuģiem paredzētas alternatīvās degvielas”: elektroenerģija, ūdeņradis, amonjaks;</li> <li>b) “atjaunīgās degvielas”: biomasas degvielas, arī biogāze, un biodegviela, kā definēts attiecīgi Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 27., 28. un 33. punktā, no atjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela, tostarp amonjaks;</li> <li>c) “neatjaunīgās alternatīvās degvielas un pārejas posma fosilās degvielas” dabasgāze gāzveida agregātstāvoklī (saspiesta dabasgāze (CNG)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrināta dabasgāze (LNG)), sašķidrināta naftas gāze (LPG), no neatjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela.</li> </ul> </li> <li>“<b>elektrotransportlīdzeklis</b>” ir mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurš ietver vismaz vienu neperifēru elektrisku mašīnu kā enerģijas pārveidotāju ar atkārtoti uzlādējamu enerģijas akumulēšanas sistēmu, kuru var uzlādēt ārēji;</li> </ul> <p><b>Subjekti:</b> Dalībvalstis, Operatori un ģiapašnieki, Eiropas Komisija, Eiropas standartu organizācijas (CEN/CENELEC)</p> <p><b>Tiesības/pienākumi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrolādēšanas infrastruktūra: Līdz 2025. gadam: 1 400 kW jauda ik pēc 60 km TEN-T tīkla galvenajos maršrutos (4. pants). Līdz 2030. gadam: 3 600 kW jauda ik pēc 60 km TEN-T paplašinātā tīklā.</li> <li>Ūdeņraža infrastruktūra: Uzpildes stacijas ik pēc 200 km TEN-T kodamā tīklā līdz 2030. gadam (5. pants).</li> <li>Ostu elektrifikācija: Obligāta krasta elektroapgāde TEN-T ostās līdz 2030. gadam konteinerkuģiem un pasažieru kuģiem (6. pants).</li> </ul> <p><b>Sankcijas:</b><br/>Regulā nav tieši noteiktas sankcijas. Atbildība par ieviešanu uz dalībvalstīm (23. pants – uzraudzības mehānismi).</p> <p><b>Normu veidi:</b> Delegēšana sagatavot regulējošus standartus un koriģētos tehniskos standartus (Annex II), īstenošanas akts - nosaka tehniskos API, datu formātus, pārejas periodus, atskaišu procedūras, piemēram, regulu par datu kvalitāti un pieejamību</p> |
| 5. Atbilstība     | Regula ir tieši piemērojama un prioritāra pār nacionālajiem aktiem, atbilst Parīzes nolīgumam un saskaņota ar citiem ES klimata un transporta aktiem.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>6. Praktiskā<br/>piemērojamība</b>  | <p><b>Latvijas pienākumi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Izstrādāt <b>nacionālo politikas pamatu</b> līdz 2025. gada 14. oktobrim (14. pants).</li> <li>• Izvietot elektrolādēšanas punktus TEN-T tīklā: A1 (Rīga–Ērgļi), A2 (Rīga–Sigulda), A7 (Rīga–Bauska) un A10 (Rīga–Ventspils) maršrutos.</li> <li>• Elektrolādētājiem jāatbilst IEC 62196 standartiem (Pielikums II).</li> <li>• Jānodrošina bezkontakta maksājumi (piem., kartes) visos publiskajos lādēšanas punktos (5. pants).</li> <li>• Operators publisko reāllaika datus par punktu pieejamību (20. pants).</li> <li>• Dalībvalstis iesniedz divu gadu atskaides par progresu (15. pants).</li> <li>• Komisija veic mērķu sasnieguma novērtējumu līdz 2026. gada beigām (18. pants).</li> </ul> <p>Nacionālās kompetentās institūcijas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SAM (transporta nozares koordinācija).</li> <li>• KEM (klimata mērķu saskaņošana).</li> </ul> |
| <b>7. Ietekmes<br/>izvērtējums</b>     | <p><b>Vide:</b> Samazinās CO<sub>2</sub> emisijas smagajā transportā (līdz 3,77 milj. tonnu gadā).</p> <p><b>Ekonomika:</b> Stimulē investīcijas zaļajās tehnoloģijās (elektroauto ražotāji, enerģijas nozares). Un slogs uz budžetu - elektrotīkla modernizācija Latvijā prasīs &gt; 200 milj. EUR investīciju.</p> <p><b>Tehniskie riska faktori:</b> Nepietiekama elektrotīkla jauda reģionos (piem., Kurzemē).</p> <p><b>Sociālā ietekme svārstīga:</b> Jaunas darbavietas enerģētikas nozarē. Mazie transporta uzņēmumi var ciest no augstām modernizācijas izmaksām.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>8. Secinājumi/<br/>priekšlikumi</b> | <p><b>Normu interpretācija un piemērošana praksē</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

## 18. PIELIKUMS – REGULA PAR TRANSPORTLĪDZEKĻU VADĪŠANAS LAIKPOSMIEM

| Posms                      | Informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Identifikācija          | <p><b>Nosaukums:</b> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85</p> <p><b>Veids:</b> Eiropas Savienības regula</p> <p><b>Datums:</b> Pieņemta 2006. gada 15. martā</p> <p><b>Publikācija:</b> Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 102, 11.4.2006., 1.–14. lpp.</p> <p><b>Spēkā stāšanās:</b> 2006. gada 11. aprīlis (atsevišķi panti – 2006. gada 1. maijs)</p> <p><b>Tiesību akta versija:</b><br/><a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20241231">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0561-20241231</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 2. Mērķis                  | <p><b>Ko regulē:</b> Regula nosaka noteikumus par transportlīdzekļu vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem autotransporta nozarē, lai saskaņotu konkurences apstākļus, uzlabotu darba apstākļus un satiksmes drošību.</p> <p><b>Pamatojums:</b> Nepieciešamība pēc vienota regulējuma radās, lai novērstu atšķirības dalībvalstu tiesību aktos, kas varētu radīt nevienlīdzīgus konkurences apstākļus un apdraudēt vadītāju drošību un veselību.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 3. Struktūra               | <p>Regula ir strukturēta nodaļās, sākot ar ievada noteikumiem, sekojoši – pamatnoteikumi, izņēmumi, kontroles procedūras, noteikumi.</p> <p>Regula atsaucas uz citiem ES aktiem – Regulu (EEK) Nr. 3821/85, Regulu (EK) Nr. 2135/98, Direktīvu 2002/15/EK, AETR līgumu u.c.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 4. Normu saturs            | <p>Attiecināmas definīcijas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>“<b>autopārvadājums</b>” nozīmē jebkuru daļēji vai tikai pa publiski pieejamu ceļu veiktu braucienu ar transportlīdzekli – piekrautu vai nē – ko izmanto, lai pārvadātu pasažierus vai kravu;</li> <li>“<b>transportlīdzeklis</b>” nozīmē mehānisko transportlīdzekli, vilcēju, piekabi un puspiekabi, vai šo transportlīdzekļu kombināciju.</li> <li>“<b>mehāniskais transportlīdzeklis</b>” – jebkurš mehāniskais pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa autoceļu, bet kas nebrauc pa sliedēm, un ko izmanto pasažieru vai kravu pārvadāšanai,</li> <li>“<b>vilcējs</b>” – jebkurš mehāniskais pašgājējs transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa autoceļu, bet kas nebrauc pa sliedēm, un kas paredzēts piekabju, puspiekabju, agregātu vai mehānismu vilkšanai, stumšanai vai pārvietošanai,</li> <li>“<b>piekabe</b>” – jebkurš transportlīdzeklis, kas paredzēts savienošanai ar mehānisko transportlīdzekli vai vilcēju,</li> <li>“<b>puspiekabe</b>” – piekabe bez priekšējās ass, ko savieno tā, ka nozīmīgu tās svāra un tās kravas svāra daļu nes vilcējs vai mehāniskais transportlīdzeklis;</li> <li>“<b>transporta uzņēmums</b>” nozīmē jebkuru fizisku vai juridisku personu, jebkuru cilvēku asociāciju vai grupu, kas nav juridiska persona, vienalga vai peļņu gūstošu, vai nē, vai kādu oficiālu struktūru, kas vai nu ir juridiska persona, vai ir atkarīga no iestādes, kas ir juridiska persona, kas iesaistīta autopārvadājumos neatkarīgi no tā, vai tie ir komercpārvadājumi, vai pašpārvadājumi;</li> </ul> <p><b>Subjekti:</b> Regula attiecas uz autotransporta uzņēmumiem un transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic kravu un pasažieru pārvadājumus ar noteiktas kategorijas transportlīdzekļiem.</p> <p><b>Tiesības/pienākumi:</b> Nosaka maksimālo vadīšanas laiku, obligātos pārtraukumus, atpūtas laikposmus, uzņēmumu pienākumus darba organizācijā, atbildību par pārkāpumiem.</p> <p><b>Sankcijas:</b> Par pārkāpumiem paredzēti efektīvi, samērīgi, preventīvi un nediskriminējoši sodi, tostarp iespēja aizturēt transportlīdzekli, piemērot naudas sodus, anulēt licenci.</p> <p><b>Normu veidi:</b> Aizliegumi (piem., pārsniegt noteikto vadīšanas laiku), pilnvarojumi (valstīm noteikt izņēmumus), tiesības (vadītājiem uz atpūtu), pienākumi (uzņēmumiem nodrošināt normu ievērošanu).</p> |
| 5. Atbilstība              | <p>Regula ir tieši piemērojama visās ES dalībvalstīs un, ievērojot ES tiesību aktu hierarhiju, ir augstāka par nacionālajiem aktiem, kuriem jābūt saskaņotiem ar tās prasībām.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 6. Praktiskā piemērojamība | <p>Nacionālā implementācija ir Ceļu satiksmes likuma 31. pants, kur dotas atsauces uz Regulas 561/2006 normām deleģējot piemērošanu Ministru Kabinetam:</p> <p>1. <b>2007.gada 3.jūlija MK noteikumi Nr. 474</b> Transportlīdzekļu apkalpes locekļu darba laika organizēšanas, ievērošanas un uzskaites noteikumi, nosaka darba laika organizēšanu, ievērošanu un uzskaiti autovadītājiem saskaņā ar Regulas 561/2006 prasībām.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                   | <p>2. <b>2007.gada 24.aprīļa MK noteikumi Nr. 279</b> par izņēmumiem, kad nepiemēro Eiropas Parlamenta un Padomes 2006.gada 15.marta Regulu (ĒK) Nr.561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr.2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr.3820/85, nosaka izņēmumu piemērošanu Regulas 561/2006 noteikumiem — piemēram, uz lauksaimniecības, vēsturiskajiem un valsts iestāžu transportlīdzekļiem, kā arī pasta pakalpojumu nodrošinātājiem, īsajos maršrutos (&lt; 50 km) u.c.</p> <p>3. <b>2005.gada 1.novembra MK noteikumi Nr. 836</b> par transportlīdzekļa vadītāja darba un atpūtas laika uzskaites digitālās kontrolierīces (tahogrāfa) karšu izsniegšanu, anulēšanu un apturēšanu uz laiku, nosaka digitālo tahogrāfu karšu izsniegšanu un uzraudzību, pilnībā saskaņojot regulējumu ar Regulu (ES) Nr. 165/2014 (kas papildus groza Regulu 561/2006)</p> <p>4. <b>2020.gada 5.maijā MK noteikumi Nr. 263</b> Kārtība, kādā īsteno tahogrāfa inspicēšanas institūcijas (darbības) darbību un tās uzraudzību, un tahogrāfa darbības papildu pārbaudes veikšanas kārtība Regulē tahogrāfu inspicēšanas institūciju (darbības) darbību un kontroli saskaņā ar Regulas 165/2014 prasībām un šo Regulu saistošo Izpildes Regulu 2016/799</p>                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>7. Ietekmes izvērtējums</b>    | <p><b>Ekonomiskā ietekme:</b> Regula ietekmē transporta uzņēmumu darbību, var palielināt administratīvo slogu, bet arī veicina godīgu konkurenci un darba apstākļu uzlabošanu.</p> <p><b>Sociālā ietekme:</b> Uzlabo vadītāju darba un atpūtas apstākļus, veicina satiksmes drošību, pozitīvi ietekmē sabiedrību kopumā.</p> <p><b>Iespējamās problēmas:</b> Iespējamās grūtības normu interpretācijā, nepieciešamība pēc papildu apmācībām, atšķirīga piemērošanas prakse dalībvalstīs.</p> <p><b>Sabiedrības grupas, kas tiks ietekmētas:</b> Transporta uzņēmumi, autovadītāji, ekspeditori, loģistikas uzņēmumi, pasažieri, sabiedrība kopumā.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>8. Secinājumi/priekšlikumi</b> | <p><b>Normu interpretācija un piemērošana praksē:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pastāv atšķirīga regulas interpretācija un piemērošanas prakse starp dažādām uzraugošajām iestādēm un pat starp ES dalībvalstīm.</li> <li>Grūtības noteikt atšķirības starp dažādiem jēdzieniem, piemēram, "ikdienas braukšanas laiks", "pārtraukums", "ikdienas atpūtas laiks", "iknedēļas atpūtas laiks" u.c.</li> <li>Regulas prasību izpilde prasa ievērojamu administratīvo resursu ieguldījumu gan uzņēmumiem, gan kontrolējošajām iestādēm. Mazajiem un vidējiem uzņēmumiem īpaši apgrūtinot ir prasības par tahogrāfu lietošanu, datu uzglabāšanu un atskaišu sagatavošanu.</li> <li>Sodu piemērošanas kārtība Latvijā ir sarežģīta, jo par pārkāpumiem var sodīt gan uzņēmumu, gan vadītāju, bet praksē nereti ir neskaidrības par atbildības sadalījumu un kompetento iestādi (Valsts policija, pašvaldības policija, u.c.).</li> <li>Latvijā izņēmumu saraksts regulāri tiek atjaunināts, un uzņēmumiem jāseko līdzi izmaiņām, lai izvairītos no pārkāpumiem.</li> <li>2020.gadā ieviestie grozījumi nosakot prasību par transportlīdzekļu atgriešanos reģistrācijas valstī ik pēc 8 nedēļām, radīja papildu slogu Latvijas pārvadātājiem, īpaši tiem, kas darbojas tālos starptautiskos maršrutos. Šī prasība vēlāk tika atcelta, taču citas Mobilitātes pakotnes normas joprojām rada administratīvu un finansiālu slogu.</li> <li>Daļa prasību (piemēram, atpūtas laika pavadīšana ārpus transportlīdzekļa) ir grūti izpildāmas praksē un rada papildu izmaksas uzņēmumiem.</li> </ul> |

## 19. PIELIKUMS – ETS DIREKTĪVA

| Posms                      | Informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Identifikācija          | <p><b>Nosaukums:</b> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK par siltumnīcefekta gāzu emisiju kvotu tirdzniecības sistēmas izveidi Savienībā un Lēmumu (ES) 2015/1814 par tirgus stabilitātes rezervi Savienības emisiju kvotu tirdzniecības sistēmai</p> <p><b>Veids:</b> Eiropas Savienības direktīva (grozījumi)</p> <p><b>Datums:</b> Pieņemta 2023. gada 10. maijā</p> <p><b>Publikācija:</b> Oficiālais Vēstnesis L 130, 16.5.2023., 134.–202. lpp.</p> <p><b>Spēkā stāšanās:</b> 2023. gada 16. maijs (atsevišķām prasībām noteikti pārejas periodi)</p> <p><b>Tiesību akta versija:</b><br/><a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02023L0959-20230516">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02023L0959-20230516</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 2. Mērķis                  | <p>Direktīva groza ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) pamatdirektīvu, lai stiprinātu klimata mērķus, <b>paplašinātu ETS darbības jomu (iekļaujot jūras transportu, būvniecību, ceļu transportu u.c.)</b>, precizētu kvotu sadales, monitoringa un kontroles prasības, kā arī ievieš jaunu ETS2 sistēmu degvielas un kurināmā tirgotājiem.</p> <p><b>Galvenais mērķis</b> ir sasniegt ES Zaļā kursa un Parīzes nolīguma mērķus, samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55% līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 1990. gadu un virzītos uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 3. Struktūra               | <p><b>Direktīva sastāv no preambulas</b>, grozījumiem vairākos Direktīvas 2003/87/EK pantos un pielikumiem, kas precizē ETS darbības jomu, kvotu sadali, monitoringa prasības un jauno ETS2 sistēmu</p> <p><b>Atsauces uz citiem aktiem:</b> Atsauces uz Parīzes nolīgumu, ES Klimata aktu (Regula 2021/1119), Regulu 2015/757, Direktīvu 2018/410, Regulu 2018/1999 u.c.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 4. Normu saturs            | <p>Svarīgākas definīcijas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>“<b>emisijas</b>” ir siltumnīcas efektu izraisošo gāzu izplūde no kādas iekārtas avotiem vai tādu gāzu izplūde no gaisakuģa, kas veic kādu I pielikumā uzskaitīto aviācijas darbību, vai no kuģa, kas veic kādu I pielikumā uzskaitīto jūras transporta darbību, kas ir precizētas attiecībā uz konkrēto darbību, vai tādu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu izplūde, kas atbilst III pielikumā minētajai darbībai;</li> <li>“<b>degviela</b>” [:] ir jebkurš energoprodukts, kas minēts Direktīvas 2003/96/EK 2. panta 1. punktā, tostarp degvielas, kuras uzskaitītas minētās direktīvas I pielikuma A un C tabulā, kā arī visi citi lietošanai paredzēti produkti, ko pārdošanā piedāvā vai izmanto kā motordegvielu vai kurināmo, kā norādīts minētās Direktīvas 2. panta 3. punktā, tostarp elektroenerģijas ražošanai;</li> </ul> <p><b>Subjekti:</b> “regulētais subjekts ir jebkura fiziska vai juridiska persona, izņemot degvielu galapatērētājus, un kas iesaistīta III pielikumā minētā darbībā un pieder pie kādas no šīm kategorijām, secīgi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ja degviela iziet cauri [:] akcīzes preču noliktavai, regulētais subjekts ir [:] noliktavas turētājs, kas saskaņā ar minētās direktīvas 7. pantu ir atbildīgs par iekasējamā akcīzes nodokļa samaksu;</li> <li>[:] jebkura cita persona, kas [:] ir atbildīga par iekasējamā akcīzes nodokļa samaksu attiecībā uz šīs direktīvas IVa nodaļas aptvertajām degvielām;</li> <li>[:] jebkura cita persona, kas dalībvalsts relevantajām kompetentajām iestādēm ir jāreģistrē kā atbildīga par akcīzes nodokļa nomaksu, tostarp personas, kas ir atbrīvotas no akcīzes nodokļa maksāšanas, [:];</li> <li>[:] jebkura cita dalībvalsts iecelta persona;</li> <li>kā arī valsts institūcijas.</li> </ul> <p><b>Tiesības/pienākumi:</b> Subjektiem jāiegūst un jānodod emisiju kvotas, jāveic monitorings, jāiesniedz pārskati, jāievēro emisiju ierobežojumi, jāizpilda prasības par klimatneitralitātes plāniem, jāievēro jauni nosacījumi bezmaksas kvotu saņemšanai.</p> <p><b>Sankcijas:</b> Par prasību neizpildi – naudas sodi, darbības apturēšana, kvotu atņemšana, piekļuves liegšana atbalsta fondiem.</p> <p><b>Normu veidi:</b> Aizliegumi pārsniegt emisiju limitus bez kvotām, pilnvarojumi nacionālajām iestādēm, tiesības uz bezmaksas kvotām noteiktos gadījumos, monitorings, ziņošana, kvotu nodošana.</p> |
| 5. Atbilstība              | <p>Atbilst Parīzes nolīgumam, ANO Klimata konvencijai.</p> <p>Jātransponē Latvijas likumdošanā.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 6. Praktiskā piemērojamība | <p><b>Normu pārņemšana:</b></p> <p>Latvijā prasības tiek pārņemtas ar grozījumiem likumā “Par piesārņojumu” un jaunā “Klimata likuma” izstrādī.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>likumprojekts "Grozījumi likumā "Par piesārņojumu""</b>: <a href="https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/e700e58f-d269-40b7-a8b4-4bf487c7dd7d">https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/e700e58f-d269-40b7-a8b4-4bf487c7dd7d</a><br/>Pilnvaro grozīt definīcijas par emisijas kvotām un ETS, kā arī nostiprina noteikumus par ETS2 ieviešanu, atbilstoši Direktīvas 2023/959 prasībām</li> <li>• Likumprojekts: "Klimata likums"<br/><a href="https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9">https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9</a><br/>Atbilstoši ETS2, likumprojekts papildināts ar definīcijām "degviela", "kurināmais", "nodošana patēriņam" un "degvielas un kurināmā operators".<br/>Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021–2030 – ir papildināts, ņemot vērā ETS 2 sistēmas ieviešanu un kvotu rezerves pārvaldību saskaņā ar direktīvu.<br/>Nepieciešami Ministru kabineta noteikumi par emisiju monitoringu, kvotu sadali, atļauju izsniegšanu, degvielas operatoru reģistrāciju u.c..<br/><b>Kontrole un izpildes iespējas:</b> Valsts vides dienests (VVD) uzrauga emisiju monitoringu, kvotu sadali, atļauju izsniegšanu un ziņošanas prasību izpildi; Civilās aviācijas aģentūra – aviācijas sektorā; Enerģētikas un vides aģentūra – kopējā koordinācija.<br/><b>Problēmas:</b> Prasību transponēšana Latvijā kavēta, ierosinātas pārkāpumu procedūras, kas apdraud finansējuma pieejamību un rada riskus operatoriem.</li> </ul> |
| <b>7. Ietekmes izvērtējums</b> | <p><b>Ekonomiskā ietekme:</b> Palielina izmaksas uzņēmumiem kvotu iegādei, investīcijām tehnoloģijās, administratīvajam monitoringam; ilgtermiņā veicina zaļo investīciju pieaugumu un jaunu tirgu attīstību.</p> <p><b>Sociālā ietekme:</b> Uzlabo gaisa kvalitāti, veselību, veicina inovācijas, bet pārejas periodā var radīt izmaksu pieaugumu mājāsaimniecībām (degvielas, apkures cenas).</p> <p><b>Iespējamās problēmas:</b> Administratīvais slogs, neskaidrības normu interpretācijā, kavēta transponēšana, risks zaudēt ES fondu finansējumu (Sociālais klimata fonds, ETS2 izsoļu ieņēmumi).</p> <p><b>Sabiedrības grupas, kas tiks ietekmētas:</b> Rūpniecības uzņēmumi, enerģētikas sektors, transporta uzņēmumi, degvielas tirgotāji, mājāsaimniecības, valsts un pašvaldību institūcijas.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |



## 20. PIELIKUMS – REGULA PAR SOCIĀLO KLIMATA FONDU

| Posms                      | Informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Identifikācija          | <p><b>Nosaukums:</b> Regula (ES) 2023/955 par Sociālā klimata fonda izveidi un Regulas (ES) 2021/1060 grozījumiem.</p> <p><b>Veids:</b> Eiropas Parlamenta un Padomes regula.</p> <p><b>Pieņemšanas datums:</b> 2023. gada 10. maijs.</p> <p><b>Publikācija:</b> Oficiālais Vēstnesis L 130, 2023. gada 16. maijs.</p> <p><b>Spēkā stāšanās:</b> Stājas spēkā 2023. gada 5. jūnijā.</p> <p><b>Tiesību aktuālā versija:</b> <b>Konsolidētais teksts (ar grozījumiem līdz 2024. gada 30. jūnijam)</b><br/> <a href="https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/955/2024-06-30/eng">https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/955/2024-06-30/eng</a></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 2. Mērķis                  | <p><b>Galvenie mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Atbalstīt iedzīvotājus un mikrouzņēmumus, kurus skar ceļu transporta un ēku emisiju kvotu iekļaušana ES Emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS II).</li> <li>Samazināt sociālo nevienlīdzību, nodrošinot pieejamu siltumu, dzesēšanu un mobilitāti.</li> <li>Veicināt energoefektivitāti un atjaunojamo energoresursu izmantošanu.</li> </ul> <p><b>Saistība ar politikas dokumentiem:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ir daļa no ES "Fit for 55" paketes, kas tiecas samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 55% līdz 2030. gadam.</li> <li>Papildina Direktīvu (ES) 2023/1791 par energoefektivitāti.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 3. Struktūra               | <p><b>Galvenās nodaļas un saturs:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vispārīgie noteikumi (I nodaļa): Definē mērķus, darbības jomu un atslēgas jēdzienus (piemēram, "ievainojamie māsaimniecības").</li> <li>Sociālā klimata plāni (II nodaļa): Nosaka plānu iesniegšanas kārtību (termiņš: 2025. gada 30. jūnijs), konsultācijas ar sabiedrību un satura prasības.</li> <li>Fonda atbalsts (III nodaļa): Regulē finanšu piešķiršanas principus, atļautos pasākumus (piemēram, tiešā ienākumu atbalsta) un finansējuma avotus.</li> </ul> <p><b>Atsauces uz citiem aktiem:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groza Regulu (ES) 2021/1060 par ES fondiem.</li> <li>Saistīta ar Direktīvu (ES) 2023/1791 un Emisiju kvotu sistēmu (Direktīva 2003/87/EC).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 4. Normu saturs            | <p><b>Svarīgākas definīcijas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>"transporta nabadzība"</b> ir personu un māsaimniecību nespēja vai grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas vai tāda transporta piekļuves neesamība vai ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu;</li> <li><b>"mazaizsargāti transporta lietotāji"</b> ir personas un māsaimniecības, kuras skar transporta nabadzība, kā arī personas un māsaimniecības, tostarp tās ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, kuras būtiski skar autotransporta sektora siltumnīcefekta gāzu emisijas iekļaušanas Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā radītā ietekme uz cenām un kurām trūkst līdzekļu, lai iegādātos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus vai pārietu uz alternatīviem, ilgtspējīgiem transporta veidiem, tostarp sabiedrisko transportu;</li> </ul> <p><b>Atļautas darbības:</b> Nulles emisiju transporta līdzekļu iegāde.</p> <p><b>Tiesības un pienākumi:</b> Dalībvalstīm ir jāizstrādā Sociālā klimata plānu, nodrošināt atbalsta pārskaitīšanu iedzīvotājiem. Eiropas Komisijai: Izvērtēt un apstiprināt plānus, uzraudzīt fondu izmantošanu.</p> <p><b>Sankcijas:</b> Finansiāls atskaitījums no ES finansējuma, ja dalībvalsts neievēro noteikumus</p> |
| 5. Atbilstība              | Tieši piemērojams tiesību akts                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 6. Praktiskā piemērojamība | <p>Obligāti jāizstrādā Sociālais klimata plāns līdz 2025. gada 30. jūnijam, iekļaujot pasākumus emisiju samazināšanai un sociālajai atbalstam. Patlaban saskaņošanas procedūrā:<br/> <a href="https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c7df22fe-9562-40ea-b56a-c23e1af9eadc">https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c7df22fe-9562-40ea-b56a-c23e1af9eadc</a></p> <p><b>Atbildīgās institūcijas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ES līmenī: Eiropas Komisija (vērtē plānus), Eiropas Reģionu komiteja (konsultatīvā loma).</li> <li>Latvijā: Klimata un enerģētikas ministrija.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 7. Ietekmes izvērtējums    | <p><b>Ekonomiskā ietekme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fonds disponē ar 65 miljardiem eiro (2026–2032), papildinot ar dalībvalstu līdzfinansējumu. (Latvijā – 617.0milj)</li> <li>Gaidāms enerģijas un transporta izmaksu pieaugums ETS II dēļ, ko kompensēs fonds.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><b>Sociālā ietekme:</b> Samazina nabadzību, veicina "taisnīgu pāreju".</p> <p><b>Problēma:</b> Nepietiekams finansējums dažām valstīm, administratīvā slodze.</p> <p><b>Ietekmētās grupas:</b> Zemo ienākumu līmeņa māsaimniecības, lauku iedzīvotāji, mikrouzņēmumi.</p> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 21. PIELIKUMS – ES STRATĒGIJA PAR PIELĀGOŠANOS KLIMATA PĀRMAIŅĀM

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | ES stratēģija par pielāgošanos klimata pārmaiņām - Ceļā uz klimatnoturīgu Eiropu (2021)<br><a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2021:82:FIN">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2021:82:FIN</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>ES Zaļais kurss (<i>European Green Deal</i>)</li> <li>Eiropas Klimata likums (<i>European Climate Law</i>)</li> <li>Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija (<i>Sustainable and Smart Mobility Strategy</i>)</li> <li><i>Fit for 55</i> tiesību aktu pakotne</li> <li>TEN-T regula</li> <li>Kopernikus programma un Climate-ADAPT platforma</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Mērķi                         | Īstenot 2050. gada redzējumu par klimatnoturīgu Savienību, padarot adaptāciju viedāku, sistēmiskāku un ātrāku un pastiprinot starptautisko rīcību                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Rīcība                        | Transporta specifiskās rīcības: <ul style="list-style-type: none"> <li>Klimatizturīgas infrastruktūras izveide</li> <li>TEN-T koridoru un tīklu "karstāko punktu" identificēšana un klimata risku novērtēšana<sup>7</sup></li> <li>Kritiskās infrastruktūras standartu atjaunināšana sadarbībā ar Eiropas Standartizācijas organizācijām</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| KPI / mērījumi                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Min. 80 000 bezemisiju smago automašīnu ekspluatācijā</li> <li>Bezpapīru kravu autotransports</li> <li>Multimodāls transports TEN-T</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | Līdz 2030. Ir arī mērķu mērījumi 2050.gadām                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Iesaistītās puses             | <p>Izpildītājs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Eiropas Komisija</b> - stratēģijas koordinācija un īstenošana</li> <li><b>DG MOVE</b> (Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts) - transporta politikas īstenošana</li> <li><b>DG CLIMA</b> (Klimata rīcības ģenerāldirektorāts) - klimata politikas koordinācija</li> <li><b>Eiropas Vides aģentūra (EEA)</b> - Climate-ADAPT platformas pārvaldība</li> <li><b>Nacionālās valdības</b> - nacionālo pielāgošanās stratēģiju izstrāde un īstenošana</li> <li><b>Reģionālās un vietējās pārvaldes</b> - vietējo pielāgošanās pasākumu īstenošana</li> </ul> <p><b>Atbildīgais:</b> -</p> <p><b>Iesaistīts komunikācija:</b> -</p> <p><b>Informēts:</b> -</p> |
| Papildinājumi / komentāri     | <p>Klimatadaptācijas stratēģija nav fokusēta uz smagā transporta "zaļināšanu" tradicionālajā izpratnē (dekarbonizācija, emisiju samazināšana), bet gan uz transporta sistēmu pielāgošanu klimata pārmaiņām.</p> <p>Uzsvars ir uz infrastruktūras spēju izturēt klimata ekstrēmus un sistemātisku pieeju klimata risku identificēšanai un pārvaldībai.</p> <p>Klimatnoturīgas infrastruktūras investīcijas maksā aptuveni 3% vairāk, bet sniedz 1:4 izmaksu-ieguvumu attiecību, jo ES jau tagad zaudē virs 12 miljardus EUR gadā klimata radīto katastrofu dēļ.</p>                                                                                                                                                             |

## 22. PIELIKUMS – LATVIJAS ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA LĪDZ 2030. GADAM

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija 2030) <a href="https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspējīgas-attistibas-strategija">https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspējīgas-attistibas-strategija</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>ANO Ilgtspējīgas attīstības Rīcības plāns 21. gadsimtam</li> <li>ES Ilgtspējīgas attīstības stratēģija (2001/2006)</li> <li>Eiropas Komisijas ziņojums "Mūsu kopējā nākotne"</li> <li>Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Mērķi                         | Kravu transportēšanai pēc iespējas vairāk jāizmanto dzelzceļš un ostas, mazāk – autoceļi. Efektīva pierobežas teritoriju izmantošana tranzīta un transporta pakalpojumu nodrošināšanai, uzlabojot un atvieglojot robežas šķērsošanas procedūru, attīstot saistīto infrastruktūru un pakalpojumus.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Rīcība                        | Transporta specifiskās rīcības: <ul style="list-style-type: none"> <li>Ar fiskālām metodēm ierobežot neracionālu kravas transporta izmantošanu, kā arī veicināt kravas transporta ar mazāko piesārņojošo vielu emisiju uz pārvadātās kravas vienību un transporta līdzekļa masu izmantošanu</li> <li>Biodegvielai un biogāzei ir labas perspektīvas, lai nodrošinātu transportu ar enerģiju. Atjaunojamo energoresursu izmantošana transporta nozarē noteikti būs saistīta ar elektrodzinēju tehnoloģiju, iespējams, arī ūdeņraža dzinēju attīstību. Latvijai aktīvi jāiesaistās starptautiskajā sadarbībā, pētniecībā un zināšanu uzkrāšanā šajā jomā.</li> <li>Jāatbalsta pilotprojekti transporta infrastruktūras pielāgošanai vietēji saražotas biogāzes un biodegvielas izmantošanai.</li> <li>Jāīsteno pilotprojekti par daļēju vai pilnīgu autotransporta kustības ierobežošanu pilsētas daļās</li> </ul> |
| KPI / mērījumi                | n/a                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | n/a                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Iesaistītās puses             | <p><b>Izpildītājs :</b> Valsts pārvalde un pašvaldības</p> <p><b>Atbildīgais:</b><br/>Ilgtspējīgas attīstības padome<br/>Stratēģiskās analīzes grupa - īstenošanas monitorings</p> <p><b>Iesaistīts komunikācija:</b> Sabiedriskās organizācijas - līdzdalība politikas veidošanā</p> <p><b>Informēts:</b> Iedzīvotāji un mājsaimniecības</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Papildinājumi komentāri       | / LIAS 2030 nekoncentrējas specifiskā veidā uz smagā transporta zaļināšanas programmu, kā tas ir definēts mūsdienīgu kontekstā. Dokumenta izstrādes laikā (2008-2010) klimata politika un transporta dekarbonizācija nebija tik detalizētas kā šodien. Stratēģija fokusējas uz vispārēju transporta sistēmas ilgtspējību, nevis specifiskām kategorijām. Galvenais akcents uz enerģijas patēriņa samazināšanu, nevis bezemisiju tehnoloģijām. Biogāzes un biodegvielu izmantošana kā primārais zaļināšanas risinājums                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

## 23. PIELIKUMS – LATVIJAS NACIONĀLAIS ATTĪSTĪBAS PLĀNS

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam (NAP2027)<br><a href="https://likumi.lv/wwraksti/LIKUMI/NAP/NAP2027.PDF">https://likumi.lv/wwraksti/LIKUMI/NAP/NAP2027.PDF</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija2030)</li> <li>ANO Ilgtspējīgas attīstības mērķi</li> <li>Viedās specializācijas stratēģija (RIS3)</li> <li>Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Mērķi                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mazemisiņu un nulles emisiju transporta attīstība kā valsts globālās konkurētspējas mērķa</li> <li>Nulles emisiju transportlīdzekļu īpatsvara palielināšana visu transportlīdzekļu skaitā no 0,05% (2018) līdz 2% (2027)</li> <li>Atjaunojamo energoresursu īpatsvara palielināšana transportā no 2,56% (2017) līdz 5,85% (2027)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Rīcība                        | <p>Transporta sistēmas pilnveidošana:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transporta sistēmas uzlabošana, lai palielinātu videi draudzīgu transportlīdzekļu lietošanu</li> <li>Atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšana transportā</li> <li>Atbilstošas infrastruktūras veidošana nulles emisiju transportam</li> <li>Autoparka nomaiņas veicināšana uz videi draudzīgākām alternatīvām</li> </ul> <p>Zinātnes un inovāciju atbalsts:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Valsts un zinātnisko institūciju atbalsts atjaunojamo vai alternatīvo energoresursu plašākā izmantošanā virzībā uz nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošanu <u>1</u></li> <li>Viedās specializācijas stratēģijas īstenošana, kas ietver viedu enerģētiku un viedos materiālus</li> </ul> <p><b>Integrēta pieeja:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ilgtspējīgas mobilitātes projektu attīstība caur pilsētu un lauku kooperāciju</li> <li>Publiskā-privātā partnerība transporta infrastruktūras attīstībā</li> <li>Pieejamības nodrošināšana dažādām sociālajām grupām</li> </ul> |
| KPI / mērījumi                | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Nulles emisiju transportlīdzekļu īpatsvars:</b> no 0,05% (2018) līdz 0,5% (2024) un 2% (2027) no visiem transportlīdzekļiem</li> <li><b>Atjaunojamo energoresursu īpatsvars transportā:</b> no 2,56% (2017) līdz 4,69% (2024) un 5,85% (2027)</li> <li><b>Nominālais darba ražīgums:</b> palielināšana līdz 68% no ES27 vidējā līmeņa (2027)</li> <li><b>IKP uz 1 iedzīvotāju:</b> palielināšana līdz 80% no ES27 vidējā līmeņa (2027)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | <b>2027. gads</b> - visu stratēģisko mērķu sasniegšana. Starpnovērtējums 2024.g.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Iesaistītās puses             | <p><b>Izpildītājs :</b> Valsts pārvalde un pašvaldības</p> <p><b>Atbildīgais:</b><br/>Ilgtspējīgas attīstības padome<br/>Stratēģiskās analīzes grupa - īstenošanas monitorings</p> <p><b>Iesaistīts komunikācija:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zinātniskās institūcijas</li> <li>Privātais sektors - asociācijas</li> <li>Pašvaldības</li> </ul> <p><b>Informēts:</b> Iedzīvotāji un māsaimniecības</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Papildinājumi komentāri       | <p>NAP2027 nekoncentrējas specifiskā veidā uz smagā transporta zaļināšanas programmu kā atsevišķu pasākumu, bet gan integrē transporta dekarbonizāciju plašākā "zaļā kursa" kontekstā.</p> <p>NAP2027 uzsver, ka "mazemisiņu un nulles emisiju transportu kļūst par valsts globālās konkurētspējas mērķa", norādot uz ekonomiskajām iespējām, ko rada transporta zaļināšana.</p> <p>Dokuments īpaši akcentē "valsts un zinātnisko institūciju atbalsta" nozīmi atjaunojamo un alternatīvo energoresursu plašākā izmantošanā, norādot uz nepieciešamību pēc pētniecības un attīstības investīcijām.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

## 24. PIELIKUMS – TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam (TAP2027) <a href="https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam">https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (LIAS2030)</li> <li>Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam (NAP2027)</li> <li>Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam</li> <li>Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.–2030. gadam</li> <li>Eiropas Zaļais kurss (European Green Deal)</li> <li>TEN-T tīkla attīstības regulas</li> <li>Rail Baltica</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Mērķi                         | <p><b>Vispārīgie transporta zaļināšanas mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Integrētas transporta sistēmas izveidošana, kas nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku</li> <li>SEG emisiju samazināšana transportā, uzlabojot vides un gaisa kvalitāti</li> <li>Konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta un loģistikas sistēmas nodrošināšana</li> </ul> <p><b>Specifiskie mērķi, kas attiecas uz smago transportu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alternatīvo degvielu transportlīdzekļu īpatsvara palielināšana<sup>1</sup></li> <li>Dzelzceļa lomas paaugstināšana kravu pārvadājumos - pašlaik ar dzelzceļa transportu veikto pārvadājumu apjoma īpatsvars iekšzemes kravu pārvadājumos veido tikai 17% (pret autotransportu)</li> <li>Energoefektīvu, komodālu pārvadājumu un efektīvu, gudru, ilgtspējīgu risinājumu attīstība transporta un loģistikas pakalpojumu jomā</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Rīcība                        | <p><b>Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana, ieskaitot ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas</li> <li>Ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenāriju pētījuma veikšana Latvijā</li> </ul> <p><b>Dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstība:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dzelzceļa infrastruktūras un ritošā sastāva attīstība</li> <li>Līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšana maksas par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, lai veicinātu konkurētspēju iekšzemes kravu pārvadājumos</li> <li>Atsevišķu dzelzceļa tīkla posmu elektrifikācija un esošo līniju modernizācija</li> </ul> <p><b>Ostu elektrifikācija:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ostu pietātņu elektrifikācija un alternatīvu degvielu pieejamības nodrošināšana klimatneitralitātes mērķu sasniegšanai</li> </ul> <p><b>Transportlīdzekļu parku modernizācija:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu</li> </ul> |
| KPI / mērījumi                | <p><b>Kvantitatīvie rādītāji:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kopējais SEG emisiju (kt CO<sub>2</sub> ekvivalenta) samazinājums</li> <li>Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem samazinājums</li> <li>Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars no kopējā transportlīdzekļu skaita</li> <li>Ar dzelzceļa transportu veikto iekšzemes pārvadājumu apjoma (milioni tonnu km) īpatsvars kopējos iekšzemes kravu pārvadājumos</li> </ul> <p><b>Dzelzceļa attīstības rādītāji:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kravu apgrozījums dzelzceļa pārvadājumos</li> <li>Konteinerkravu apgrozījuma pieaugums dzelzceļā</li> <li>Elektrificēto un modernizēto dzelzceļa līniju garums</li> </ul> <p><b>Infrastruktūras rādītāji:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transporta infrastruktūras indekss</li> <li>Alternatīvo degvielu uzpildes staciju skaits</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | <p><b>Galvenais termiņš:</b> 2027. gads - visu TAP2027 mērķu sasniegšana</p> <p><b>Konkrēti termiņi alternatīvo degvielu attīstībai:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>31.12.2027. - Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība un uzturēšana</li> <li>31.12.2027. - Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai</li> <li>31.12.2027. - Ostu elektrifikācija un alternatīvo degvielu pieejamības nodrošināšana</li> </ul> <p><b>Starpposma novērtējums:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.10.2024. - TAP2027 īstenošanas starpposma izvērtējums</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Iesaistītās puses             | <p><b>Izpildītājs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) - dzelzceļa infrastruktūras attīstība</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• VAS "Latvijas Valsts ceļi" (LVC) - autoceļu infrastruktūra</li> <li>• Ostu pārvaldes - ostu elektrifikācija un alternatīvo degvielu nodrošināšana</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|                                  |  | <b>Atbildīgais:</b> Satiksmes ministrija - koordinējoša loma transporta politikas īstenošanā                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                                  |  | <b>Iesaistīts komunikācija:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pašvaldības - vietējās infrastruktūras attīstība un plānošana</li> <li>• Plānošanas reģioni - reģionālo transporta risinājumu koordinācija</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                  |  | <b>Informēts:</b> Privātais sektors - investīcijas un tehnoloģiju ieviešana                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Papildinājumi / komentāri</b> |  | <p>TAP2027 galvenās pieejas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uzsvars uz kravu pārvadājumu pārvirzīšanu no autoceļiem uz dzelzceļu, kas ir videi draudzīgāks risinājums. Dokumentā atzīmēts, ka dzelzceļa transports ir "viens no perspektīvākajiem, drošākajiem un videi draudzīgākajiem sauszemes transporta veidiem gan pasažieriem, gan kravām".</li> <li>• Fokuss uz alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, īpaši ūdeņraža, CNG, LNG un elektrības uzpildes stacijām, kas ir būtiski smagajam transportam.</li> </ul> <p>TAP2027 plāno izmantot "gan valsts, pašvaldību budžeta finansējumu un nacionālo līdzfinansējumu ES struktūrfondu finansējumu projektiem, gan piesaistīt ES finanšu vai citu finansējuma avotu līdzekļus un privāto kapitālu".</p> <p>TAP2027 ir cieši saistīts ar ES klimatneitralitātes mērķiem un TEN-T tīkla attīstību, nodrošinot, ka Latvijas transporta sistēma atbilst ES standartiem un prasībām</p> |



## 25. PIELIKUMS - TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDŅU NOVĒRTĒŠANA

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam pasākumu ietekmes uz CO <sub>2</sub> emisiju samazināšanu un klimata mērķu sasniegšanu transporta sektorā Latvijā novērtēšana <a href="https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2021/10/Transporta-attistibas-politika_PETIJUMS-1.pdf">https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2021/10/Transporta-attistibas-politika_PETIJUMS-1.pdf</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam (TAP2027)</li> <li>Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam (NEKP2030)</li> <li>Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija2030)</li> <li>Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam (NAP2027)</li> <li>Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.-2030. gadam</li> <li>Ekonomikas ministrijas makroekonomikas ilgtermiņa prognozes līdz 2050. gadam</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Mērķi                         | <p><b>Pētījuma galvenais mērķis</b> ir novērtēt TAP2027 plānoto pasākumu radītos SEG emisiju ietaupījumus un aprēķināt SEG emisiju prognozes transporta sektoram līdz 2030. gadam.</p> <p><b>Specifiskie mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kvantitatīvi novērtēt TAP2027 pasākumu ietekmi uz siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšanu transporta sektorā</li> <li>Aprēķināt papildinošos efektus uz gaisa piesārņojošām emisijām (NO<sub>x</sub> un PM<sub>2,5</sub>)</li> <li>Novērtēt TAP2027 devumu NEKP2030 klimata mērķu sasniegšanā</li> <li>Izstrādāt SEG emisiju prognozes transporta sektoram dažādos scenārijos</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Rīcība                        | Pētījums novērtē TAP2027 pasākumus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| KPI / mērījumi                | <p><b>SEG emisiju samazinājuma rādītāji:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SEG emisiju samazinājums pret 2018. gadu: 7,3% (2023), 8,7% (2027), 11,6% (2030)</li> <li>Kopējās novērstās SEG emisijas: 31,2 kt CO<sub>2</sub> ekv. (2023), 93,9 kt CO<sub>2</sub> ekv. (2027), 139,6 kt CO<sub>2</sub> ekv. (2030)</li> </ul> <p><b>Pasākumu pakotņu specifiskais devums:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pakotne (dzelzceļš): 14,5 kt CO<sub>2</sub> ekv. (2027), 19,5 kt CO<sub>2</sub> ekv. (2030)</li> <li>pakotne (sabiedriskais transports): 14,2 kt CO<sub>2</sub> ekv. (2027), 16,0 kt CO<sub>2</sub> ekv. (2030)</li> <li>pakotne (alternatīvās degvielas): 70% no kopējām novērstām SEG emisijām 2027. gadā, 75% - 2030. gadā</li> </ul> <p><b>Gaisa piesārņojuma samazinājums:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NO<sub>x</sub> emisiju samazinājums: 2,6% pret 2018. gadu</li> <li>PM<sub>2,5</sub> emisiju samazinājums: 2,4% pret 2018. gadu</li> </ul> <p><b>Mobilitātes rādītāji:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dzelzceļa kravas pārvadājumu īpatsvars palielināšana no 12% (2020) līdz 20% (2027)</li> <li>Pasažieru apgrozība reģionālās nozīmes vilcienu maršrutos: 887,9 milj. pkm (2027)</li> <li>Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars: vismaz 2% (2027)</li> </ul> |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | Galvenais termiņš: 2027. gads - visu TAP2027 mērķu sasniegšana                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Iesaistītās puses             | <p><b>Izpildītājs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>VZI "Fizikālās enerģētikas institūts"</li> </ul> <p><b>Atbildīgais:</b> Satiksmes ministrija - koordinējoša loma transporta politikas īstenošanā</p> <p><b>Iesaistīts komunikācija:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pašvaldības - vietējās infrastruktūras attīstība un plānošana</li> <li>Plānošanas reģioni - reģionālo transporta risinājumu koordinācija</li> </ul> <p><b>Informēts:</b> Privātais sektors - investīcijas un tehnoloģiju ieviešana</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Papildinājumi komentāri       | <p>Pētījums <b>neietver atsevišķu "Smagā transporta zaļināšanas programmu"</b> analīzi.</p> <p><b>Metodiskie ierobežojumi:</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pētījumā izmantotais MARKAL-Latvija modelis primāri fokusējas uz kopējām transporta sistēmas izmaiņām</li> <li>• Detalizēti kravas transporta sektora parametri nav atsevišķi analizēti</li> <li>• Modeļa paradigmas ir "ideāls tirgus" un "tehnoloģiju attīstības pārredzamība"</li> </ul> <p><b>Galvenās atziņas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Alternatīvo degvielu pakotne</b> ir visefektīvākais SEG emisiju samazināšanas instruments (75% no kopējā devuma līdz 2030. gadam)</li> <li>• <b>Dzelzceļa attīstība</b> seko kā otrais nozīmīgākais faktors, bet tās efektivitāte ir atkarīga no papildinošu pasākumu īstenošanas</li> <li>• <b>Jūtīguma analīze</b> parāda, ka pat 10% mazāks dzelzceļa pasažieru apgrozības pieaugums samazinātu kopējo efektu tikai par 4%</li> </ul> <p>Pētījums balstās uz ES līmeņa metodēm un standartiem, izmantojot COPERT 5 modeli un MARKAL/TIMES platformu, kas nodrošina salīdzināmību ar citām ES dalībvalstīm.</p> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 26. PIELIKUMS – VIDES POLITIKAS PAMATNOSTĀDNES

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Vides politikas pamatnostādnes 2021.–2027. gadam (VPP2027)<br><a href="https://likumi.lv/ta/id/335137-par-vides-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam">https://likumi.lv/ta/id/335137-par-vides-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam</li> <li>Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam</li> <li>Eiropas Zaļais kurss</li> <li>Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam</li> <li>Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam</li> <li>Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam</li> <li>Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.–2030. gadam</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Mērķi                         | <p>Neietver atsevišķu "Smagā transporta zaļināšanas programmu" kā konkrētu pasākumu, bet transporta zaļināšanas mērķi ir integrēti plašākajā klimata un vides politikas ietvarā:</p> <p><b>Vispārīgie klimata mērķi, kas skar transportu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Virzīties uz klimatneitralitāti un klimatnoturīgumu</li> <li>Samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas visos tautsaimniecības sektoros</li> <li>Samazināt gaisu piesārņojošo vielu emisijas transporta sektorā</li> <li>Samazināt piesārņojumu</li> </ul> <p><b>Specifiskie klimata mērķi VPP2027:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SEG emisiju samazināšana neatkarīgi no zemes izmantošanas, zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības (bez ZIZIMM) par 50% līdz 2030. gadam salīdzinot ar 1990. gadu</li> <li>CO<sub>2</sub> koncentrācijas stabilizācija atmosfērā</li> </ul> <p><b>Transporta kontekstā: Dokuments fokusējas galvenokārt uz vispārēju gaisa piesārņojuma samazināšanu transporta sektorā, nevis specifiskā veidā uz smagā transporta zaļināšanu.</b></p> |
| Rīcība                        | <p><b>Samazināt gaisu piesārņojošo vielu emisijas transporta sektorā:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pasākumi gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšanai no transporta sektorā</li> <li>Transporta sektora zaļināšana kā daļa no plašākas vides politikas</li> </ul> <p><b>Samazināt SEG emisijas visos tautsaimniecības sektoros:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ietver transporta sektora SEG emisiju samazināšanu kā daļu no starpnozaru pieejas</li> </ul> <p><b>Gaisa kvalitātes uzlabošana:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fokuss uz NOx, PM un citu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu no transporta</li> <li>Gaisa aizsardzības un trokšņa pārvaldības sistēmas pilnveidošana</li> </ul> <p><b>Klimata pielāgošanās:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mazināt transporta infrastruktūras ievainojamību pret klimata pārmaiņu ietekmēm</li> <li>Klimatnoturīgas transporta sistēmas attīstība</li> </ul>                                                                                                      |
| KPI / mērījumi                | <ul style="list-style-type: none"> <li>SEG emisiju samazinājums bez ZIZIMM par 50% līdz 2030. gadam (salīdzinot ar 1990. gadu)</li> <li>CO<sub>2</sub> atmosfēras koncentrācijas stabilizācija</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | <b>2027. gads</b> - VPP2027 ieviešanas periods                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Iesaistītās puses             | <p><b>Izpildītājs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Satiksmes ministrija (SM)</b> - transporta politikas īstenošana</li> <li><b>Ekonomikas ministrija (EM)</b> - ekonomiskie instrumenti</li> <li><b>Finanšu ministrija (FM)</b> - budžeta plānošana</li> </ul> <p><b>Atbildīgais:</b> Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM) - koordinējoša loma</p> <p><b>Iesaistīts komunikācija:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LVĢMC (Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs) - vides monitorings</li> <li>Pašvaldības - vietējās infrastruktūras attīstība un plānošana</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Plānošanas reģioni - reģionālo transporta risinājumu koordinācija</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|                                | <b>Informēts:</b> Privātais sektors                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Papildinājumi komentāri</b> | <p>VPP2027 nekoncentrējas specifiskā veidā uz smagā transporta zaļināšanas programmu. Dokuments pārstāv augsta līmeņa vides politikas ietvaru, kurā transporta zaļināšana ir integrēta plašākos vides un klimata mērķos.</p> <p>Galvenās pieejas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>VPP2027 balstās uz Eiropas Vides aģentūras cēloņu un seku modeli, kas ietver virzošos spēkus, slodzi, stāvokli, ietekmi un rīcību.</li> <li>Dokuments uzsver "saskaņotu vides politikas integrāciju visu nozaru politikās", kas nozīmē, ka transporta zaļināšana tiek koordinēta ar citām nozarēm.</li> <li>VPP2027 ir cieši saistītas ar ES Zaļo kursu, kas "aptver vairākas savstarpēji cieši saistītas jomas, tostarp klimatu, vidi, enerģētiku, transportu".</li> </ol> <p>Dokuments ietver ESAO ieteikumus, kas aicina "uzlabot zināšanu bāzi par pieejamām samazināšanas iespējām, jo īpaši lauksaimniecības un mežsaimniecības nozarēs" un "noteikt un kvantitatīvi novērtēt vietējā ražojuma biodegvielas izmantošanas labvēlīgo un nelabvēlīgo ietekmi".</p> <p>VPP2027 uzsver "zaļās budžetēšanas pieejas attīstību, lai, izmantojot valsts budžeta politikas rīkus, veicinātu vides mērķu sasniegšanu". Vides nodokļu ieņēmumi pakāpeniski pieaug.</p> |

## 27. PIELIKUMS – REĢIONĀLĀS POLITIKAS PAMATNOSTĀDNES

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.–2027. gadam (RPP2027)<br><a href="https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam">https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam</li> <li>Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.–2027. gadam</li> <li>Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam</li> <li>ES Pilsētprogramma (Urban Agenda for the EU)</li> <li>OECD rekomendācijas par efektīvām publiskajām investīcijām</li> <li>ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam</li> <li>ES fondu regulu piedāvājums integrētām investīcijām</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Mērķi                         | <p><b>RPP2027</b> neietver atsevišķu "Smagā transporta zaļināšanas programmu" kā konkrētu politikas virzienu. Dokumenta galvenais mērķis ir reģionālās attīstības atšķirību mazināšana, bet transporta zaļināšana ir pieminēta tikai kontekstā ar plašākiem ilgtspējības un mobilitātes uzlabošanas mērķiem:</p> <p><b>Vispārīgie reģionālās attīstības mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Visu reģionu ekonomiskā potenciāla attīstība un sociālekonomisko atšķirību mazināšana</li> <li>Reģionālā IKP starpības samazinājums - mazāk attīstīto plānošanas reģionu vidējais IKP uz vienu iedzīvotāju līmenis pret augstāk attīstīto plānošanas reģionu veido 55% (bāzes vērtība 2016.gadā - 47%)</li> </ul> <p><b>Transporta kontekstā minētie mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilitātes uzlabošana pakalpojumu sasniedzamībai</li> <li>Viedu risinājumu ieviešana, kas samazina ietekmi uz vidi</li> <li>Pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras attīstība</li> </ul> |
| Rīcība                        | <p>RPP2027 paredz ierobežotu rīcību, kas netieši varētu skart transporta zaļināšanu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>"Samazinās ietekmi uz vidi un izmantos informācijas un komunikācijas tehnoloģiju sniegtās iespējas"</li> <li>"inovatīvi mobilitātes risinājumi, piemēram, bezpilota lidaparāti kravu pārvadājumiem, automašīnu koplietošanas risinājumi, transporta pakalpojumi pēc pieprasījuma, elektromobilitāte u.c."</li> </ul> <p>Pašvaldību ceļu un ielu infrastruktūras attīstība</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| KPI / mērījumi                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Reģionālā IKP starpība: no 47% (2016) līdz 55% (2027)</li> <li>Darba algas plānošanas reģionos: no 73% (2016) līdz 89% (2027)</li> <li>Privāto investīciju piesaiste: no 31% (2016) līdz 45% (2027)</li> <li>Pašvaldību pakalpojumu efektivitāte: 10% izmaksu samazinājums uz klientu</li> <li>Pašvaldības pakalpojumu pieejamība: 10% klientu pieaugums</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | <b>2027. gads - RPP2027 darbības periods</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Iesaistītās puses             | <p><b>Izpildītājs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plānošanas reģioni</b> - reģionālā mēroga projektu īstenošana</li> <li><b>Pašvaldības</b> - vietējā līmeņa investīciju īstenošana</li> </ul> <p><b>Atbildīgais: Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)</b> - koordinējoša loma reģionālās politikas īstenošanā</p> <p><b>Iesaistīts komunikācija: Satiksmes ministrija (SaM)</b> - transporta jautājumu koordinācija (minēta kā konsultētā puse pamatnostādņu izstrādē)</p> <p><b>Informēts:</b> Privātais sektors - investīcijas un tehnoloģiju ieviešana</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Papildinājumi / komentāri     | <p>RPP2027 praktiskā neizskata smagā transporta zaļināšanas programmu kā atsevišķu politikas virzienu. Dokumenta fokuss ir uz reģionālo attīstību un atšķirību mazināšanu, nevis specifiskā veidā uz transporta dekarbonizāciju.</p> <p>Teritoriālā pieeja: 70% finansējuma pašvaldībām konkursa kārtībā, 30% reģionālā mēroga projektiem. No kopējā 2,187 miljardu EUR finansējuma nav iespējams identificēt konkrētu daļu, kas būtu veltīta smagā transporta zaļināšanai, jo documents fokusējas uz vispārēju reģionālo attīstību. IKP diferencēts finansējums: Latgales reģions saņem 27% no finansējuma (zemākais IKP), Rīgas reģions - 11%.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

## 28. PIELIKUMS – LATVIJAS ATVESEĻOŠANĀS UN NOTURĪBAS MEHĀNISMA PLĀNS

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāns 2021.-2026<br><a href="https://likumi.lv/ta/id/322858-par-latvijas-atveselosanas-un-noturibas-mehanisma-planu">https://likumi.lv/ta/id/322858-par-latvijas-atveselosanas-un-noturibas-mehanisma-planu</a>                                                                                                                                                                                                                        |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030. gadam</li> <li>Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027. gadam</li> <li>Latvijas Noturības stratēģija COVID-19 krīzes radīto seku mazināšanai</li> <li>Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam</li> <li>ES Zaļais kurss un Fit for 55 pakete</li> </ul>                                                                                                |
| Mērķi                         | KOMPONENTE NR.1: KLIMATA PĀRMAIŅAS UN VIDES ILGTSPĒJA: Mazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas un palielināt CO2 piesaisti, veicinot pāreju uz atjaunojamiem energoresursiem, investējot ilgtspējīgos transporta risinājumos pakalpojumu sasniedzamības uzlabošanai, t.sk. administratīvi teritoriālās reformas kontekstā, kā arī uzlabojot energoefektivitāti dzīvojamās ēkās un uzņēmējdarbībā un veicinot katastrofu pārvaldības pasākumus un pielāgošanos klimata pārmaiņām. |
| Rīcība                        | Galvenās rīcības programmā ietver: <ul style="list-style-type: none"> <li>Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana (pasažieru transports)</li> <li>Infrastruktūras izveide kontroles dienestu funkciju īstenošanai Kundziņsalā (ģenerālas kravas novirzīšana uz Kundziņsalu)</li> </ul>                                                                                                                                                                                |
| KPI / mērījumi                | <ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub> ekvivalenta samazinājums: 36,241 t gadā<sup>1</sup></li> <li>Primārās enerģijas patēriņa samazinājums: 49,814 MWh/gadā</li> </ul> Nav attiecināmi uz smagā kravu transporta zaļināšanu                                                                                                                                                                                                                                         |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | N/A                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Iesaistītās puses             | <b>Izpildītājs : Ministru kabinets</b> - plāna apstiprināšana; <b>Ministrijas</b><br><b>Atbildīgais: Finanšu ministrija</b> - ANM plāna koordinācija<br><b>Iesaistīts komunikācija:</b> N/A<br><b>Informēts:</b> N/A                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Papildinājumi komentāri       | <b>Pašreizējā situācija:</b><br>ANM plāns primāri fokusējas uz <b>pasažieru transporta</b> zaļināšanu, nevis uz smagā transporta (kravas pārvadājumu) dekarbonizāciju.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

## 29. PIELIKUMS – NACIONĀLAIS ENERĢĒTIKAS UN KLIMATA PLĀNS 2021.-2030. GADAM

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam<br><a href="https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-20212030gadam">https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-20212030gadam</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam</li> <li>Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam</li> <li>Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Mērķi                         | <p>Pasākuma "Smagā transporta zaļināšanas programma" mērķis ir veicināt kravas autotransporta sektora dekarbonizāciju un ilgtspējas nodrošināšanu, veicinot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Autoparka atjaunošanu ar bezemisiju vai zemu emisiju transportlīdzekļiem</li> <li>SEG emisiju samazināšanu transporta sektorā</li> <li>Atjaunīgās enerģijas īpatsvara palielināšanu transportā</li> <li>Transporta sektora elektrifikāciju un alternatīvo degvielu izmantošanas veicināšanu</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Rīcība                        | <p>Galvenās rīcības programmā ietver:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Nodokļu politikas attīstība</b> - transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un autoceļu lietošanas nodevas lielāka diferencēšana starp "Euro 6" un zemāku standartu kravas automašīnām<sup>4</sup></li> <li><b>Atbalsta programmas</b> izstrāde transportlīdzekļu nomaiņai, fokusējoties uz kravas transportlīdzekļiem un komersantiem</li> <li><b>Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība</b> ar uzpildes punktu izveidošanu</li> <li><b>Publisko iepirkumu regulējums</b> - kravas pārvadājumi publiskajos būvniecības un ceļu būves iepirkumos tikai ar vismaz "Euro 6" emisijas standarta kravas automašīnām</li> <li><b>Zemo emisiju zonu ieviešana</b> pilsētās</li> </ul>                                        |
| KPI / mērījumi                | <ul style="list-style-type: none"> <li>SEG emisiju apjoms (kt CO<sub>2</sub> ekv.)</li> <li>SEG emisiju intensitātes samazinājums transportā (%)</li> <li>AE īpatsvars transportā (%)</li> <li>Moderno biodegvielu / biogāzes īpatsvars transportā (%)</li> <li>RFNBO (Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgā degviela vai kurināmais (piemēram, ūdeņradis) īpatsvars transportā (%)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | <p>Sasniedzamā rezultāta termiņš</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>2030. gads</b> - galvenie klimata mērķi un AE īpatsvara sasniegšana</li> <li><b>2027. gads</b> - pasākumu izvērtēšana un aktualizācija</li> <li><b>2025. gads</b> - starpposma novērtējums un korekcijas</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Iesaistītās puses             | <p><b>Izpildītājs :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Klimata un enerģētikas ministrija (KEM) - koordinējoša loma</li> <li>Satiksmes ministrija (SM) - transporta politikas īstenošana</li> <li>Finanšu ministrija (FM) - nodokļu politika</li> <li>Ekonomikas ministrija - ekonomiskie instrumenti</li> </ul> <p><b>Atbildīgais:</b> Nacionālā enerģētikas un klimata padome (NEKP2030)</p> <p><b>Iesaistīts komunikācija:</b> NEKP2030 subjekti</p> <p><b>Informēts:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plānošanas reģioni un pašvaldības</li> <li>Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija</li> <li>Privātā sektora uzņēmumi - kravas pārvadātāji un transporta pakalpojumu sniedzēji</li> <li>Autotransporta asociācijas</li> <li>Uzlādes infrastruktūras attīstītāji</li> </ul> |
| Papildinājumi komentāri       | <b>Pašreizējā situācija:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |



|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>No visām transporta radītajām emisijām autotransports rada 71,7% siltumnīcefekta gāzu emisijas, no kurām 60,6% ir vieglo automašīnu radītās emisijas, bet 27,1% tiek radītas tieši ar smagajām kravas automašīnām.<sup>102</sup></li> <li>Lielākā daļa zaļināšanas finansējuma ir atvēlēta sabiedriskā transporta un veloceļu infrastruktūrai.<sup>103</sup></li> </ul> <p><b>Galvenie izaicinājumi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ierobežots finansējums un atbalsta programmu trūkums smagajam komerctransportam. <b>Finansējuma avoti:</b> ES struktūrfondi un Modernizācijas fonds; Emisiju kvotu izsoles ieņēmumi; Valsts budžeta līdzekļi; Privātās investīcijas un zaļās obligācijas</li> <li>Nepieciešamas būtiskas investīcijas uzlādes infrastruktūras attīstībā</li> <li>Sabiedrības un uzņēmumu paradumu maiņas nepieciešamība</li> <li>Tehnoloģisko risinājumu pieejamība un to ekonomiskā dzīvotspēja</li> </ul> <p><b>Potenciālie risinājumi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Norway Grants atbalsta ArtuPower projektu, kas var aizvietot līdz 70% dīzeļdegvielas smagajam transportam<sup>104</sup></li> <li>Latvijas potenciāls biometāna ražošanai sasniedz līdz pat 4 TWh gadā – aptuveni pusi no valsts dabasgāzes patēriņa<sup>105</sup></li> </ul> <p>Programma ir cieši saistīta ar ES Zaļā kursa mērķiem un Fit for 55 paketi, veicinot Latvijas virzību uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam.</p> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>102</sup> <https://www.autoasociacija.lv/jaunumi/params/post/4603644/nepieciešams-stingraks-regulejums-autotransporta-segmenta-radito-emisiju-sa>

<sup>103</sup> <https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/ar-atveselosanas-fonda-finansejumu-turpinas-transporta-sistemas-zalinasana-rigas-areala-un-sakaru-tikla-attistiba-visa-latvija>

<sup>104</sup> <https://eeagrants.org/news/green-innovation-heavy-duty-vehicles-latvia>

<sup>105</sup> <https://www.virsi.lv/lv/par-mums/medijiem/biometana-potencials-latvija-no-mitiem-pie-realitates>

## 30. PIELIKUMS – GAISA PIESĀRŅOJUMA SAMAZINĀŠANAS RĪCĪBAS PLĀNS

| Identifikators                | Analīzes informācija                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dokumenta nosaukums un saite  | Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plāns 2020.–2030. gadam<br><a href="https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam">https://likumi.lv/ta/id/314078-par-gaisa-piesarnojuma-samazinanas-ricibas-planu-2020-2030-gadam</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Saistīts dokuments            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Direktīva 2016/2284 par valstu gaisa piesārņojuma ierobežošanas rīcības plāniem</li> <li>Likums "Par piesārņojumu"</li> <li>MK noteikumi Nr. 614 "Kopējo gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas un uzskaites noteikumi"</li> <li>ES Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu</li> <li>Programma "Tīru gaisu Eiropā"</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Mērķi                         | <p><b>Vispārīgie mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ES līmenī noteikto gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķu 2020., 2025. un 2030. gadam izpilde</li> <li>Gaisa piesārņojuma radītās negatīvās ietekmes uz vidi un cilvēku veselību samazināšana</li> <li>SEG emisiju samazināšana un inovāciju veicināšana ekotehnoloģiju jomā</li> </ul> <p><b>Transporta specifiskās emisiju samazināšanas prasības:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>NOx emisiju samazinājums transporta sektorā, kas veido 43% no kopējām NOx emisijām</li> <li>Daļiņu PM2,5 emisiju samazinājums, kur transporta sektors rada ievērojamu daļu</li> <li>Dīzeļdegvielu patērējošo automašīnu negatīvās ietekmes mazināšana</li> </ul>                                                                                                                                                                                       |
| Rīcība                        | <p><b>Galvenās rīcības transporta sektorā:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alternatīvo degvielu plašāka izmantošana (CNG, LNG, hibrīdtransportlīdzekļi, elektrotransportlīdzekļi)</li> <li>Euro 6 un Euro 6+ standartu transportlīdzekļu plašāka izmantošana</li> <li>Dzelzceļa elektrifikācijas pasākumi</li> <li>Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība</li> </ul> <p><b>Rīgas specifiskās rīcības:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zemās emisiju zonas izveidošana Rīgas pilsētā</li> <li>Individuālo sadedzināšanas iekārtu nomaina uz ekodesign prasībām atbilstošām</li> </ul> <p><b>Fiskālie instrumenti:</b> Akcīzes nodoklis un Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis efektīvāku un tīrāku automašīnu veicināšanai</p>                                                                                                                                                                       |
| KPI / mērījumi                | <p><b>NOx emisiju rādītāji:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bāzes scenārijā prognozētās NOx emisijas pārsniedz 2030. gada mērķus par 13,4%</li> <li>Ar papildu pasākumiem: NOx emisiju samazinājums transportā līdz 2030. gadam par 24,2%</li> <li>Scenārijā ar papildu pasākumiem 2030. gada mērķi tiek sasniegti</li> </ul> <p><b>PM2,5 emisiju rādītāji:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bāzes scenārijā 2030. gada emisijas par 8,1% lielākas nekā noteiktais mērķis</li> <li>Transporta sektorā PM2,5 emisiju samazinājums par 24,2% līdz 2030. gadam</li> </ul> <p><b>Vispārīgie emisiju mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>SO2: emisiju mērķi tiek izpildīti (prognozes par 4% mazākas nekā mērķis)</li> <li>NMGOS: emisiju mērķi tiek izpildīti (prognozes par 4,3% mazākas nekā mērķis)</li> <li>NH3: nepieciešams papildu pasākumi (prognozes pārsniedz mērķus par 19,6%)</li> </ul> |
| Sasniedzamā rezultāta termiņš | <p><b>Galvenais termiņš: 2030. gads</b> - gaisa piesārņojuma emisiju mērķu sasniegšana</p> <p><b>Starpposma mērķi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>2020. gads:</b> Pirmie emisiju samazināšanas mērķi</li> <li><b>2025. gads:</b> Starpposma emisiju mērķi</li> </ul> <p><b>Uzraudzības termiņi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>2023. gada 1. decembris:</b> Informatīvs ziņojums par plāna izpildi 2020.-2022. gadā</li> <li><b>Vismaz reizi četros gados:</b> Plāna aktualizēšana</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Iesaistītās puses             | Galvenās atbildīgās institūcijas:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM)</b> - koordinējoša loma</li> <li>• <b>Satiksmes ministrija</b> - transporta politikas īstenošana</li> <li>• <b>Finanšu ministrija</b> - nodokļu politikas instrumenti</li> <li>• <b>Ekonomikas ministrija</b> - ekonomiskie instrumenti</li> </ul> <p><b>Izpildes institūcijas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"</b> - transportlīdzekļu reģistrācijas kontrole</li> <li>• <b>Valsts policija</b> - kontroles pasākumi</li> <li>• <b>VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs"</b> - monitorings</li> </ul> <p><b>Iesaistītās puses: Pašvaldības un Rīgas plānošanas reģions</b> - reģionālā koordinācija</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Papildinājumi komentāri</b> / | <p>Dokuments aplūko transporta sektoru kopumā kā vienu no galvenajiem gaisa piesārņojuma avotiem.</p> <p><b>Galvenās transporta problēmas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dīzeļdegvielu dominance:</b> Pēdējos septiņos gados dīzeļdzinēju automašīnu daļa kopējā pasažieru automašīnu skaitā pieaugusi par 22,7%, un lielākā daļa no šīm automašīnām ir zemākas klases nekā EURO4.</li> <li>• <b>NOx emisiju izaicinājums:</b> 2010. gadā dīzeļdegvielu izmantojošo automašīnu vidējais NOx emisiju faktors bija 0,85 g/km, bet 2017. gadā tas pieauga līdz 1,03 g/km.</li> <li>• <b>Mobilo avotu ietekme Rīgā:</b> Autotransporta kustība, autobusu kustība un dīzeļvilcienu kustība Rīgas pilsētas robežās rada 97,5% no kopējām benz(a)pirēna emisijām un 68,5% no kopējām NO2 emisijām.</li> </ul> <p><b>Galvenās rīcības transporta zaļināšanai:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība:</b> ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas</li> <li>• <b>Tehnoloģiju modernizācija:</b> Euro 6+ standartu transportlīdzekļu veicināšana</li> </ul> <p>Dokumentā atzīmēts, ka dēļ diskusijām par ES fondu finansējumu 2021.-2027. gada plānošanas periodā, daudzi pasākumi ir "indikatīvi" un to īstenošanai nav konkrēti noteikti finansējuma avoti. Plāns izstrādāts atbilstoši ES Direktīvai 2016/2284 un ietver Latvijas saistības attiecībā uz pārrobežu piesārņojuma samazināšanu. Latvijā ienākošais pārrobežu piesārņojums veido 70%-90% no kopējās depozīcijas.</p> |

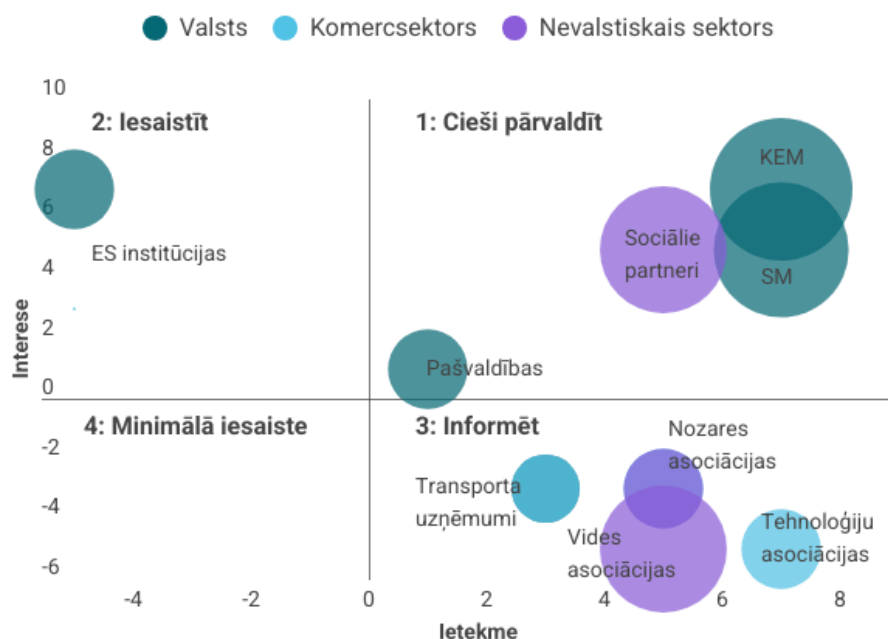
## 31. PIELIKUMS – IESAISTĪTO PUŠU ANKETĒŠANA

### Ieinteresēto pušu kartēšana

Veiksmīga smago kravu pārvadājumu zaļināšanas projekta īstenošana Latvijā prasa koordinētu pieeju. Projekta ieinteresēto pušu analīze identificēja 25 galvenās ieinteresētās puses, kas sadalītas četrās kategorijās, atbilstoši vispārpieņemtajai ietekmes/intereses kartēšanas metodoloģijai (angļu valodā – *stakeholder mapping*). Kartēšanā izmantots matricveida novērtējums, kas ļauj precīzi noteikt gan katras puses interešu pakāpi, gan potenciālo ietekmi uz projekta mērķiem.

Pēc saskaņošanas ar Pasūtītāju anketa tika nosūtīta 18 respondentiem, saņemtas 14 atbildes.

12.attēls. Ieinteresēto pušu kartēšanas rezultāti



Ieinteresēto personu saraksts iegūts no plānošanas dokumentiem. Ietekmi un ieinteresētību vērtēja zinātnieku grupa, katru faktoru subjektīvi novērtējot pēc 7 punktu Likerta skalas, kur **-7** apzīmē ļoti zemu līmeni, **0** – neitrālu vērtējumu un **+7** – ļoti augstu līmeni. Attēlā **apļa lielums ataino kopējo ieinteresētības un ietekmes novērtējumu** (šo divu rādītāju summu), savukārt atrašanās vieta asīs norāda attiecīgi ietekmes un ieinteresētības vērtējumu katram analizētajam faktoram.

### Augsta prioritāte jeb cieša pārvaldība

Augsta prioritāte ierādāma valdības institūcijām un galvenajiem tirgus dalībniekiem, ar kuriem nepieciešama regulāra koordinācija un lēmumu saskaņošana.

- **Klimata un enerģētikas ministrija (KEM)** - Galvenā atbildīgā institūcija par NEKP2030 īstenošanu un klimata politikas veidošanu.
- **Satiksmes ministrija (SM)** - Atbildīga par transporta politiku un regulējumu, koordinē transporta zaļināšanas reformas.
- **Sociālie partneri** (Latvijas Darba devēju konfederācija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera) - Pārstāv darba devēju un darbinieku intereses transporta nozarē. Šie partneri piedalās Nacionālajā trīspusējā sadarbības padomē kopā ar valdības pārstāvjiem, nodrošinot sociālo dialogu nacionālā līmenī, kā arī turpmāk saskaņos piedāvātās politikas.
- **Pašvaldības** (Rīgas plānošanas reģions, Vidzemes plānošanas reģions) - Atbildīgas par vietējo infrastruktūru un teritoriju plānošanu.

### Vidēja prioritāte jeb regulāra informēšana

Vidēja prioritāte sociālajiem partneriem un finansētājiem, ar kuriem nepieciešama strukturēta informācijas apmaiņa un konsultācijas.

- **Transporta uzņēmumi** (autotransporta uzņēmumi tiks aptaujāti par gataviem risinājumiem) - Galvenie projekta īstenotāji, kuru iesaiste ir kritiska tehnoloģiju ieviešanai.
- **Nozares asociācijas** (Latvija Loģistikas asociācija, Latvijas nacionālā kravas ekspeditoru un loģistikas asociācija, Latvijas Auto, Auto Asociācija, Latvijas biogāzes asociācija) - Pārstāv transporta uzņēmumu intereses un koordinē nozares attīstību.
- **Vides asociācijas** (Latvijas ilgtspējas klasteris, biedrība "Latvijas klimata neitralitātes klasteris 2050) - Veicina sabiedrības informētību par vides jautājumiem, formē izpratni par klimata politiku nepieciešamību un virzieniem.
- **Ekonomikas ministrija (EM)** - Atbildīga par uzņēmējdarbības atbalsta mehānismiem un ekonomisko politiku.
- **Finansētāji** (atsevišķā aptauja) - Nodrošina nepieciešamo finansējumu projektu īstenošanai.

### Vidēja prioritāte (Aktīva iesaiste)

- **Eiropas Savienības institūcijas** - Nosaka direktīvas un regulējumu, ko Latvijai jāievieš, nodrošina finansējumu.

\*Papildus tika aptaujāts VAS "Latvijas dzelzceļš" lai noskaidroti pārbīdes uz dzelzceļu iespējas.

## "Smagā transporta autoparka emisiju samazināšanas un ilgtspējas programma" – Iesaistīto pušu anketa

Lai nodrošinātu Latvijas Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.–2030. gadam 3.1.1.5. pasākuma "Smagā transporta zaiņāšanas programma" (turpmāk – Programma)\* atbilstību Latvijas plānošanas dokumentiem un iesaistīto pušu vajadzībām, lūdzu, aizpildiet šo anketu.

Programmas mērķis ir veicināt ilgtspējīgus risinājumus smagā transporta autoparkam, tostarp akcentējot kopējā autoparka atjaunošanu, pilnveidošanu un pārveidošanas iespējas (piemēram, transportlīdzekļu pārbūvi), lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un veicinātu pāreju uz videi draudzīgākām tehnoloģijām. Tāpat

Programma paredz izvērtēt iespējamās izmaiņas nodokļu politikā, tostarp potenciālos ierobežojumus un atbalsta mehānismus ar mērķi veicināt videi draudzīgāku un ar zemākām emisijām saistītu autoparka attīstību.

Jūsu atbildes palīdzēs integrēt Jūsu skatījumu Programmas izstrādē un īstenošanā.

\*Programmas tvērumš attiecas uz lielās noslodzes ceļu transportlīdzekļiem, kas atbilst N1, N2 un N3 kategorijām, virs 3,5t.

\*Norāda nepieciešamo jautājumu

1. Organizācijas nosaukums \*

Jūsu atbilde

2. Kontaktpersona (vārds, amats, e-pasts, tālrunis)

Jūsu atbilde

3. Vai, Jūsaprāt, zemāk minētie ārējās vides faktori šobrīd nodrošina pietiekamus \* nosacījumus ilgtspējīgām pārmaiņām smagā transporta autoparkā bez valsts atbalsta?

Šajā jautājumā aicinām Jūs novērtēt, vai ārējās vides faktori – strukturēti atbilstoši PESTLE analīzes pieejai (polītiskie, ekonomiskie, sociālie, tehnoloģiskie, tiesiskie un vides aspekti) – rada iekšējās sistēmiskās barjeras, kas kavē tirgus vadītas (t. i., bez valsts papildu iejaukšanās, atbalsta vai stimulu mehānismiem) ilgtspējīgas pārmaiņas smagā transporta autoparka atjaunošanā un dekarbonizācijā.

|                                                                                                                                                      | Neattiecās            | Esošie<br>nosacījumi ir<br>pietiekoši | Jānovērš šķēršļi<br>esošo nosacījumu<br>piemērošanai | Obligāti<br>iekļaujamās<br>jaunas rīcības |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Politiskie – mērķu formulējuma skaidrība, politiskās virzības atbilstība nacionālajiem un ES stratēģiskajiem dokumentiem.                            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                 | <input type="radio"/>                                | <input type="radio"/>                     |
| Ekonomiskie – pieejamie vai nepieciešamie finanšu un atbalsta instrumenti pārejai uz ilgtspējīgu smago transportu.                                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                 | <input type="radio"/>                                | <input type="radio"/>                     |
| Sociālie – sabiedrības un nozares uzticēšanās jaunajām tehnoloģijām, darbinieku pieejamība un gatavība strādāt ar ilgtspējīgiem transportlīdzekļiem. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                 | <input type="radio"/>                                | <input type="radio"/>                     |
| Tehnoloģiskie – piemērotu tehnoloģiju pieejamība tirgū, infrastruktūras gatavība (piemēram, uzlādes vai uzpildes tīkls).                             | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                 | <input type="radio"/>                                | <input type="radio"/>                     |
| Likumdošanas – spēkā esošo normatīvo aktu atbilstība Programmas mērķiem, to pietiekamība un īstenošanas mehānismi.                                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                 | <input type="radio"/>                                | <input type="radio"/>                     |
| Vides – vides mērķrādītāju (piemēram, CO <sub>2</sub> emisiju samazinājuma) sasniedzamība un noteikto mērķu adekvātums.                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                 | <input type="radio"/>                                | <input type="radio"/>                     |

4. Ja uz iepriekšējā jautājuma kādām no opcijām esat atbildējis/-usi ar **“Jānovērš šķēršļi esošo nosacījumu piemērošanai”** vai **“Obligāti iekļaujamās jaunas rīcības”**, lūdzam sniegt plašāku Jūsu organizācijas viedokli par attiecīgajiem rīcības virzieniem.

Lūdzam sniegt komentārus par jomām, kurās esošā rīcība ir nepietiekama vai pretrunīga, kā arī ieteikumus par nepieciešamajām izmaiņām vai papildinājumiem, ko iekļaut Programmā.

Jūsu atbilde

5. Lūdzu, novērtējiet Jūsu pārstāvētas organizācijas pozīciju attiecībā uz zemāk minētajām **smagā transporta ilgtspējīgajām tehnoloģijām**. \*

Pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO<sub>2</sub> emisiju normām jauniem smagajiem transportlīdzekļiem, kā arī citām saistošām politikas un likumdošanas nostādņēm, ir noteikta nepieciešamība veicināt pāreju uz videi draudzīgākām smagā transporta tehnoloģijām. **Lai nodrošinātu, ka Programma atbilst šīm prasībām un vienlaikus fokusējas uz prioritārajiem risinājumiem**, vēlamies iegūt Jūsu organizācijas vērtējumu un nostāju attiecībā uz dažādām ilgtspējīgajām tehnoloģijām, kuras varētu tikt iekļautas programmā.

|                                                                                                                     | Nav viedokļa             | Dalēji atbalstām         | Neatbalstām              | Pilnībā atbalstām        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Pārēja uz augstāku EURO klasi, kas būtiski samazina emisijas                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Elektriskās kravas automašīnas                                                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ūdeņraža kravas automašīnas                                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kravas automašīnas, kas izmanto biodeģvielu                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kravas automašīnas, kas izmanto sintētisko un parafīna degvielu                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kravas automašīnas, kas izmanto dabasgāzi (ieskaitot biometānu) – saspiestā dabasgāze (CNG)                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kravas automašīnas, kas izmanto sašķidrīnāto dabasgāzi (LNG)                                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kravas automašīnas, kas izmanto sašķidrīnāto naftas gāzi (LPG)                                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kravu novirzīšana uz dzelzceļiem                                                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kravu pārvadājumi ar vairākiem transporta veidiem vienā loģistikā ķēdē, ES Kombinētā transporta direktīvas izpratnē | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

6. Ja uz iepriekšējā jautājuma kādām no opcijām esat atbildējis/-usi ar **"Dalēji atbalstām"** vai **"Neatbalstām"**, lūdzam sniegt plašāku Jūsu organizācijas viedokli par attiecīgajiem rīcības virzieniem.

Eiropas Savienības kopējā nostāja ir veicināt plašu alternatīvo tehnoloģiju klāstu smagā transporta zaļināšanā, lai nodrošinātu maksimālu izvēli un pielāgošanos dažādām vajadzībām un apstākļiem. Tomēr plaša dažādošana nozīmē, ka pieejamie finansiālie atbalsta resursi tiek sadalīti starp vairākām tehnoloģijām, kas samazina iespējas nodrošināt pietiekamu atbalstu katrai atsevišķai alternatīvai. Tāpēc ir īpaši svarīgi identificēt tehnoloģijas, kuras, pēc Jūsu vērtējuma, nav pietiekami efektīvas vai piemērotas, lai tās atbalstu ierobežotu līdz minimālam apjomam, tā **nodrošinot resursu koncentrēšanu prioritārajiem risinājumiem**.

Jūsu atbilde



Lūdzu sniedziet Jūsu organizācijas **nostāju par nodokļu politikas attīstības virzieniem**, lai stimulētu autoparka nomaīņu un stiprinātu "piesārņotājs maksā" principa piemērošanu. \*

Latvijā jau darbojas dažādi nodokļi un nodevas, kas netieši atbalsta "piesārņotājs maksā" principu, piemēram, vinjetes, akcīzes nodoklis un transporta nodeva. Taču, saskaņā ar priekšizpēti, uzņēmumi, kas izvēlējušies ilgtspējīgu stratēģiju, nereti izjūt šo stimulu nepietiekamību un sadrumstalotību. Lūdzam Jūsu viedokli par Programmā iekļaujamām nodokļu politikas iniciatīvām, lai uzlabotu autoparka nomaīņas atbalstu un veicinātu ātrāku to nomaīņu.

Jūsu atbilde

7. Lūdzu sniedziet Jūsu organizācijas nostāju par **atbalsta programmas transportlīdzekļu nomaīnai**. \*

Priekšizpētē identificēti šādi **politikas ietekmes mehānismi**: ierobežojumi, subsīdijas, partnerība, monitorings, sankcijas, tiesību atzīšana un pārvaldība; un to **iesaistes fokusi**: resurss, lietotāji, infrastruktūra, pārvaldītāji un ārējā vide. Lūdzam Jūsu viedokli, kuri mehānismi vislabāk iedarbojas uz konkrētiem fokusi, lai nodrošinātu ilgtspējīgus risinājumus smagajam autotransportam.

|                                                                                                                                                                                                                                                               | Resurss –<br>atjaunīgās<br>enerģijas<br>degviela<br>vai izmeši | Resursa lietotāji –<br>transportlīdzekļu<br>īpašnieki un<br>lietotāji | Infrastruktūra –<br>valsts un<br>pašvaldību<br>ceļi, uzlādes<br>un uzpildes<br>stacijas | Infrastruktūras<br>pārvaldītāji –<br>auto un<br>dzelzceļa<br>infrastruktūras,<br><a href="#">t.sk.</a> uzlādes un<br>uzpildes staciju<br>un citu saistītu<br>apkalpes vietu<br>apsaimniekotāji | Ārējā vide –<br>mašīnbūve,<br>pētniecība<br>u.c.<br>transporta<br>nozarei ārēji<br>ekonomikas<br>sektori |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ierobežojumi –<br>noteikumi, kas<br>aizliedz vai<br>ierobežo fosilās<br>degvielas<br>lietošanu, tai skaitā<br>transportlīdzekļiem<br>un infrastruktūrai                                                                                                       | <input type="checkbox"/>                                       | <input type="checkbox"/>                                              | <input type="checkbox"/>                                                                | <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/>                                                                                 |
| Subsīdijas un<br>investīcijas –<br>nosacījumi, kas<br>atvieglo piekļuvi<br>atjaunīgās<br>degvielas<br>lietošanai vai tās<br>infrastruktūrai,<br>samazinot<br>operatīvās (OPEX)<br>vai kapitāla<br>(CAPEX) izmaksas                                            | <input type="checkbox"/>                                       | <input type="checkbox"/>                                              | <input type="checkbox"/>                                                                | <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/>                                                                                 |
| Publiskā un privātā<br>partnerība, kā arī<br>sabiedriskā<br>līdzdalība –<br>formāla sadarbība<br>starp valsts<br>sektoru un<br>privātiem<br>uzņēmumiem vai<br>sabiedrību, ar<br>mērķi kopīgi risināt<br>uzdevumus, dalot<br>riskus, atbildību un<br>ieguvumus | <input type="checkbox"/>                                       | <input type="checkbox"/>                                              | <input type="checkbox"/>                                                                | <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/>                                                                                 |
| Monitorings –<br>mērķtiecīga<br>sociālo un fizisko<br>procesu<br>novērošana,<br>saskaņā ar<br>noteiktiem<br>nosacījumiem un<br>skaidru atbildību                                                                                                              | <input type="checkbox"/>                                       | <input type="checkbox"/>                                              | <input type="checkbox"/>                                                                | <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                       | <input type="checkbox"/>                                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                              |                          |                          |                          |                          |                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Sankcijas un<br>nodokļi – obligāti<br>maksājumi vai<br>ekonomiski stimuli,<br>ko nosaka valdības<br>vai starptautiskas<br>organizācijas, lai<br>ietekmētu<br>uzvedību vai segtu<br>sabiedriskos<br>izdevumus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Tiesību atzīšana –<br>oficiāla konkrētu<br>indivīdu, grupu vai<br>organizāciju<br>tiesību atzīšana ar<br>likumiem, tiesu<br>nolēmumiem vai<br>citām juridiskām<br>formām                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Pārvaldība –<br>kompetentu<br>iestāžu<br>nodrošināta<br>satiksmes<br>organizācija,<br>uzraudzība,<br>konfliktu<br>risināšana un<br>līdzīgas pārvaldes<br>funkcijas                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

8. Ja uz iepriekšējā jautājuma Jūsu organizācijai ir **konkrētas nostājas, viedokļi** \*  
**vai komentāri**, lūdzam tos sniegt pēc iespējas plašākā un detalizētākā formā.

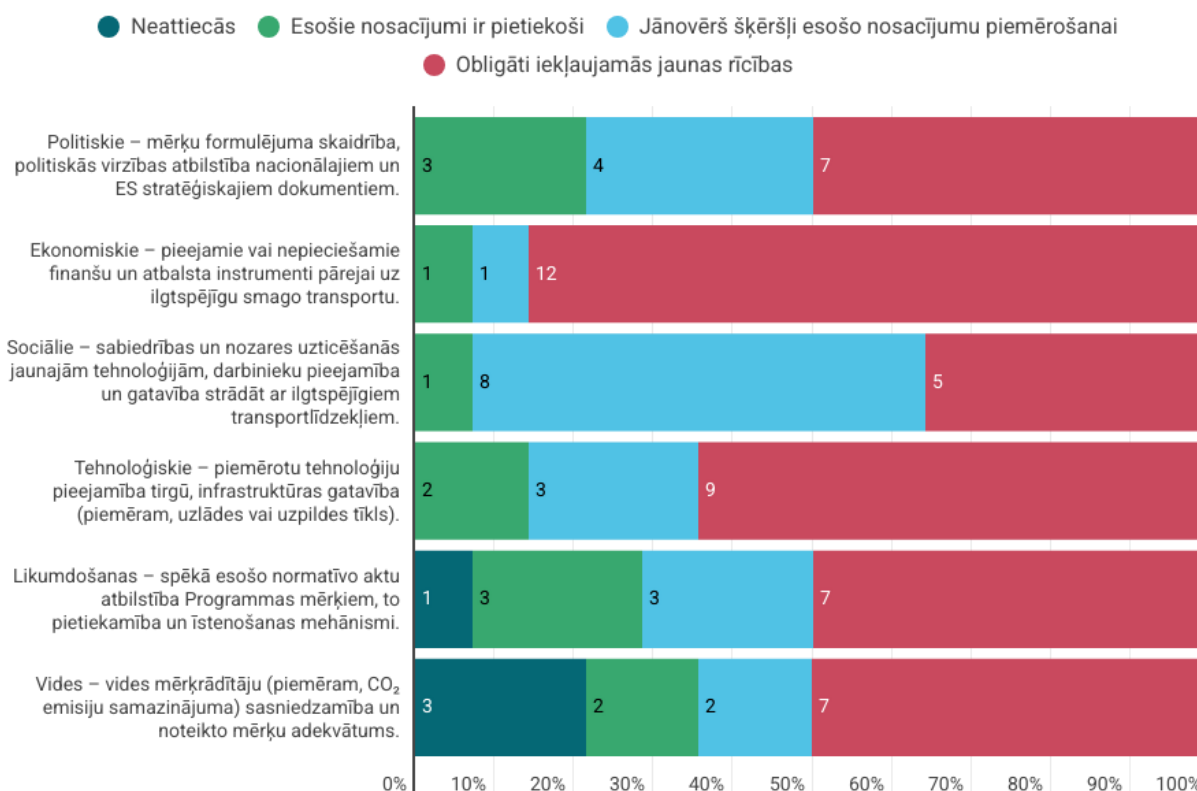
Jūsu papildu skaidrojumi palīdzēs labāk izprast organizācijas pozīciju un nodrošinās pamatotību turpmākajām diskusijām. Ja iespējams, lūdzam arī **norādīt atsaucē uz pausto viedokli, piemēram, mediju publikācijās, organizācijas mājaslapā vai citos publiski pieejamos avotos.**

Jūsu atbilde

9. Sniedziet viedokli par tādiem aspektiem, kas **netika skarti aptaujā**, bet būtu svarīgi ievērot izstrādājot Programmu.

Jūsu atbilde

**3) Vai zemāk minētie ārējās vides faktori šobrīd nodrošina pietiekamus nosacījumus ilgtspējīgām pārmaiņām smagā transporta autoparkā bez valsts atbalsta?**



Rezultāti norāda, ka aptaujātas personas ir vienprātis par nepieciešamību iekļaut jaunas rīcības lieljaudas transporta ilgtspējīgām pārmaiņām, t.sk. dominē viedoklis pat nepieciešamība pēc obligāti ieviešamām finanšu un atbalsta instrumentiem (12 gadījumi), kā arī rīcībām tehnoloģiskajā sfērā, piemēram uzlādes un uzpildes tīkla paplašināšanā (9 gadījumi).

#### 4) Ja uz iepriekšējo jautājumu atbildējāt “Jānovērš šķēršļi” vai “Nepieciešamas jaunas rīcības”, lūdzu, sniedziet detalizētu organizācijas viedokli. (11 atbildes)

##### Politiskie aspekti:

- Respondenti norāda uz neviennozīmīgu politisko izpratni par ilgtspējīga transporta mērķiem, kas rada neskaidrības stratēģiskajā plānošanā.
- Trūkst konkrētas stratēģijas kravu pārvadājumu pārorientācijai uz dzelzceļu, kas ir būtiski emisiju samazināšanai. Īpaši LDz uzsvēr nepieciešamību pēc skaidriem, saskaņotiem politikas mērķiem, kas atbalstītu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un ilgtspējīga transporta ieviešanu.
- Daži respondenti kritizē politiskās gribas trūkumu virzīt stingrus tiesību aktus, kas veicinātu transporta enerģijas un resursu efektivitāti.

**Praktiskās rekomendācijas:** (1) Izstrādāt skaidru nacionālo stratēģiju, kas saskaņota ar ES direktīvām, tostarp konkrētus mērķus kravu pārvadājumu pārorientācijai uz dzelzceļu; (2) Veicināt starpministriju sadarbību, lai novērstu pretrunas politikas īstenošanā.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas vairāk uzsvēr stratēģisko saskaņotību ar ES mērķiem un politiskās gribas trūkumu, kamēr citi respondenti koncentrējas uz praktiskiem šķēršļiem, piemēram, neskaidru mērķu formulēšanu un vietējās politikas koordinācijas trūkumu. Ministrijas retāk izceļ dzelzceļa lomu, salīdzinot ar LDz un plānošanas reģioniem, kuri to uzsvēr kā prioritāti.

##### Ekonomiskie aspekti:

- Valsts subsīdiju trūkums vai to nepietiekamā pieejamība ir galvenais šķērslis ilgtspējīga smagā transporta attīstībai.
- Respondenti ierosina ieviest nodokļu atvieglojumus, piemēram, peļņas nodokļa atlaides, lai stimulētu investīcijas ilgtspējīgās tehnoloģijās.
- LDz uzsvēr nepieciešamību pēc mērķtiecīgas valsts līdzdalības dzelzceļa infrastruktūras izveidē un uzturēšanā, kas nodrošinātu mēroga ekonomiju liela apjoma kravu pārvadājumiem.

- Daži respondenti norāda uz Finanšu ministrijas pretestību finansēšanas programmām, kas rada nesaskaņotu valsts politiku.

**Praktiskās rekomendācijas:** (1) Izveidot mērķtiecīgu subsīdiju programmu ilgtspējīgiem transportlīdzekļiem un infrastruktūrai; (2) Ieviest nodokļu atvieglojumus uzņēmumiem, kas investē zaļajās tehnoloģijās; (3) Nodrošināt valsts un ES fondu līdzekļu koordinētu izmantošanu.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas vairāk kritizē starpresoru pretrunas, kamēr citi respondenti koncentrējas uz praktiskiem risinājumiem, piemēram, nodokļu atvieglojumiem un subsīdijām. Citi respondenti izceļ dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas nozīmi, ko ministrijas mazāk akcentē.

#### **Sociālie aspekti:**

- Sabiedrības un nozares neuzticēšanās jaunajām tehnoloģijām (piemēram, elektriskajiem un ūdeņraža transportlīdzekļiem) ir saistīta ar bažām par izmaksām un uzticamību.
- Trūkst informēšanas kampaņu, kas veicinātu izpratni par ilgtspējīga transporta priekšrocībām, īpaši attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem.
- Respondenti norāda uz nepieciešamību apmācīt smagā transporta vadītājus darbam ar jaunajām tehnoloģijām.

**Praktiskās rekomendācijas:** (1) Izveidot plašas sabiedrības informēšanas kampaņas, lai palielinātu uzticēšanos ilgtspējīgām tehnoloģijām; (2) Integrēt ilgtspējīga transporta tehnoloģiju apmācības profesionālās izglītības programmās.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Publiskais sektors vērš mazāku uzmanību šim faktoram. LDz, plānošanas reģioni un asociācijas izceļ nepieciešamību pēc plašām informēšanas kampaņām un motivējošiem mehānismiem, lai veicinātu uzticēšanos ilgtspējīgām tehnoloģijām.

#### **Tehnoloģiskie aspekti:**

- Smagā transporta infrastruktūra, tostarp uzlādes stacijas un zaļā ūdeņraža uzpildes tīkls, ir nepietiekami attīstīta, kavējot tehnoloģiju ieviešanu.
- Respondenti izsaka bažas par tehnoloģiju izmaksām un uzticamību, kas rada piesardzīgu attieksmi pret elektrisko un ūdeņraža transportu.
- LDz izceļ nepieciešamību pēc integrēta zaļā ūdeņraža tīkla, kas būtu daļa no kopējā elektrifikācijas plāna.

**Praktiskās rekomendācijas:** (1) Investēt uzlādes un H<sub>2</sub> uzpildes infrastruktūras attīstībā, prioritizējot reģionus ar augstu kravu plūsmu. (2) Veicināt publiskā un privātā sektora sadarbību infrastruktūras izveidē.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas koncentrējas uz vispārīgu infrastruktūras attīstības nepieciešamību, kamēr citi respondenti piedāvā specifiskākus risinājumus, piemēram, H<sub>2</sub> tīkla integrāciju un dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanu. LDz un plānošanas reģioni uzsver dzelzceļa lomu, kas ministriju atbildēs ir mazāk izteikta.

#### **Likumdošanas aspekti:**

- Normatīvie akti nav pietiekami saskaņoti ar ilgtspējīga transporta mērķiem, kas kavē dekarbonizācijas iniciatīvas.
- Trūkst regulējumu, kas aktīvi motivētu uzņēmumus investēt zaļajās tehnoloģijās.
- Respondenti norāda uz nepieciešamību pēc skaidrākas un stingrākas likumdošanas, kas atbalstītu ilgtspējīgu transportu.

**Praktiskās rekomendācijas:** (1) Harmonizēt normatīvos aktus ar ES dekarbonizācijas mērķiem; (2) Izveidot regulatīvos stimulus, piemēram, atvieglojumus uzņēmumiem, kas pāriet uz bezemisiju tehnoloģijām.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas koncentrējas uz normatīvo aktu saskaņošanu ar ES mērķiem, kamēr citi respondenti piedāvā praktiskākus risinājumus, piemēram, nodokļu atvieglojumus un dzelzceļa atbalsta mehānismus.

#### **Vides aspekti:**

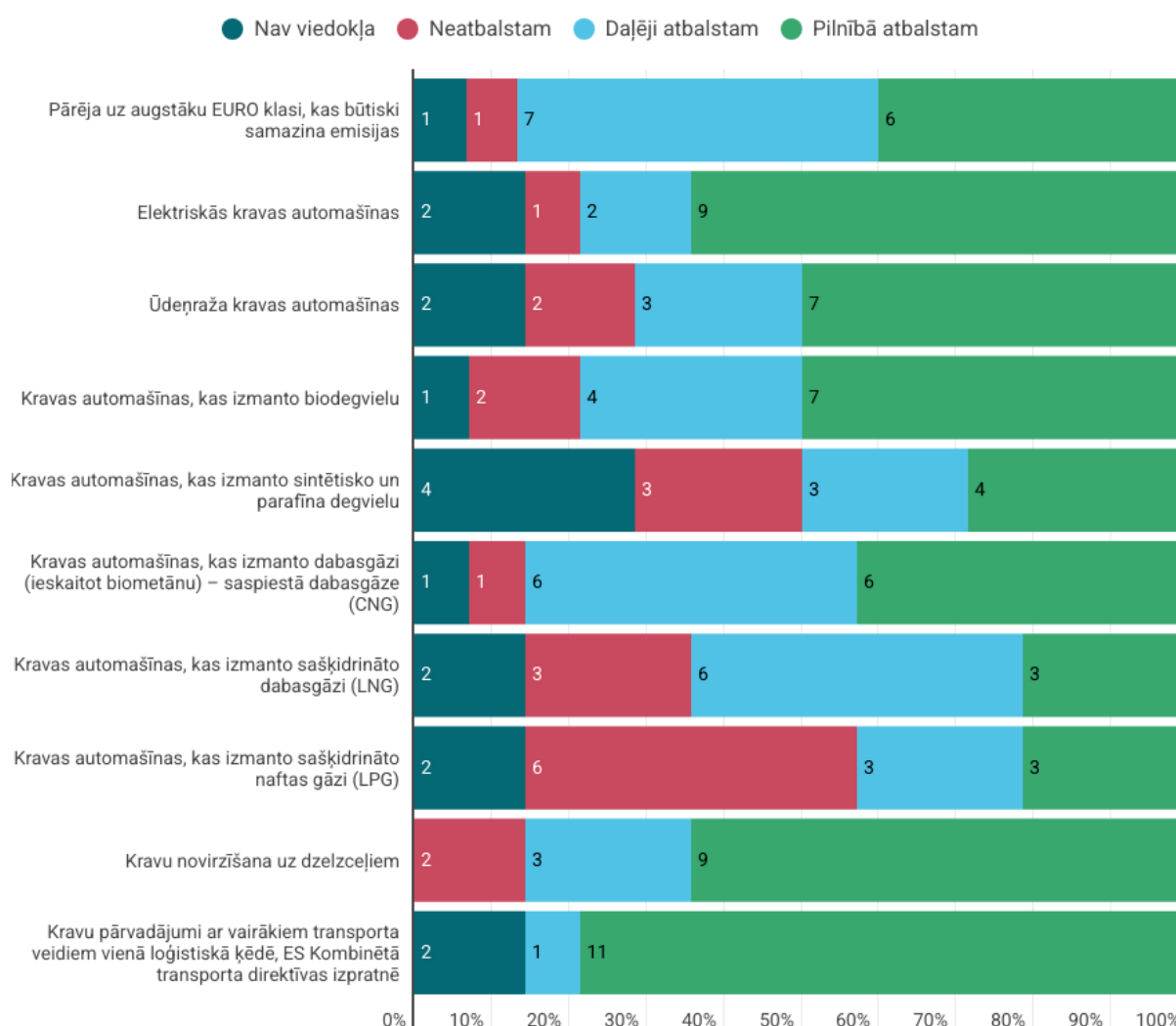
- Vides mērķi, tostarp CO<sub>2</sub> emisiju samazināšana, nav sadalīti detalizētos pasākumos, kas rada neskaidrību un īstenošanas grūtības.
- Transporta sektorā trūkst ekspertīzes, lai precīzi novērtētu atsevišķu pasākumu ietekmi uz emisiju samazināšanu.

- Respondenti ierosina izstrādāt IT rīkus vienkāršai CO<sub>2</sub> datu ievadei un apstrādei.
- LDz uzsver, ka vides mērķi jāsaista ar konkrētiem finanšu mehānismiem un skaidru atbildības sadalījumu.

**Praktiskās rekomendācijas:** (1) Izveidot IT platformas CO<sub>2</sub> emisiju uzskaiti un analīzei, padarot procesu vienkāršu un pieejamu. (2) Saistīt emisiju samazināšanas mērķus ar finanšu instrumentiem, piemēram, subsīdijām un nodokļu atvieglojumiem.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas koncentrējas uz sistēmiskām problēmām, tādām kā ekspertīzes trūkums, kamēr citi respondenti piedāvā konkrētākus risinājumus, piemēram, IT platformas un finanšu stimulus. (2) Privātā sektora respondenti biežāk uzsver dzelzceļa lomu emisiju samazināšanā, ko ministrijas mazāk akcentē.

## 5. Organizāciju nostāja par ilgtspējīgām smagā transporta tehnoloģijām.



Aptaujas dati norāda, ka visaugstākais pilnīga atbalsta īpatsvars vērojams elektrokravas automašīnām un kravu novirzīšanai uz dzelzceļu pilnībā vai kombinējot ar citiem risinājumiem (9-11 no 14 respondentiem), savukārt viszemākais atbalsts ir kravas automašīnām, kas izmanto sašķidrināto dabasgāzi (LNG) un sašķidrināto naftas gāzi (LPG) (katram par no 14 respondentiem, turklāt LPG ir vislielākais negatīvo atsauksmju skaits).

6) Ja uz iepriekšējā jautājuma kādām no opcijām esat atbildējis/-usi ar “Daļēji atbalstām” vai “Neatbalstām”, lūdzam sniegt plašāku Jūsu organizācijas viedokli par attiecīgajiem rīcības virzieniem. (10 atbildes)

**Pāreja uz augstāku EURO klasi:**

Plašs atbalsts kā praktisks un tūlītēji īstenojams solis emisiju samazināšanai, jo EURO normu uzlabošana neprasa būtiskas tehnoloģiskas izmaiņas. Tomēr daži respondenti izsaka bažas par atbalsta sniegšanu šādai tehnoloģijai, kurai nav potenciālās nākotnes.

**Praktiskā rekomendācija:** Izveidot mērķtiecīgas subsīdijas vai kredītu programmas EURO klases transportlīdzekļu iegādei, lai mazinātu finansiālo slogu.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas ir piesardzīgākas, uzsverot bezemisiju tehnoloģiju prioritāti, kamēr citi respondenti atbalsta EURO klasi kā pārejas risinājumu.

### **Elektriskās kravas automašīnas**

**Detalizēta analīze:** Elektrifikācija tiek uzskatīta par galveno ilgtermiņa risinājumu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai, taču tās ieviešanu kavē nepietiekama uzlādes infrastruktūra un augstas sākotnējās izmaksas. Respondenti uzsver nepieciešamību pēc valsts atbalsta infrastruktūras attīstībai.

**Praktiskā rekomendācija:** Prioritizēt uzlādes staciju tīkla izveidi galvenajos transporta koridoros un loģistikas centros.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas vairāk koncentrējas uz stratēģisko nozīmi, kamēr citi respondenti izceļ praktiskos izaicinājumus, piemēram, uzlādes tīkla trūkumu.

### **Ūdeņraža kravas automašīnas**

Pozitīvs skatījums, taču piesardzība saistīta ar tehnoloģiju gatavību, augstām izmaksām un H<sub>2</sub> uzpildes infrastruktūras trūkumu. Respondenti uzsver, ka zaļais ūdeņradis ir nākotnes degviela, bet nepieciešama integrācija ar elektrifikācijas stratēģiju, kā arī pārejas tehnoloģijas, līdz ūdeņraža tehnoloģiju ieviešanu praktiskajā lietojumā.

**Praktiskā rekomendācija:** Izstrādāt nacionālu H<sub>2</sub> infrastruktūras attīstības plānu, iesaistot privāto sektoru.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas uzsver ilgtermiņa potenciālu, kamēr citi respondenti koncentrējas uz tūlītējiem praktiskiem šķēršļiem.

### **Biodegviela, sintētiskās degvielas, CNG, LNG, LPG**

Biodegviela tiek uzskatīta par pārejas risinājumu, taču pastāv bažas par resursu pieejamību un ilgtspēju ilgtermiņā. Respondenti norāda uz nepieciešamību saskaņot biodegvielu izmantošanu ar ES atjaunīgās enerģijas direktīvām. Sintētiskā degviela un LNG tiek uzskatīta par pārejas alternatīvu, taču to izmantošanu ierobežo augstas izmaksas un ierobežota pieejamība. Respondenti aicina uz pakāpenisku ieviešanu, ņemot vērā tehnoloģiju attīstības stadiju. CNG ziņā atbalsts galvenokārt attiecas uz biometānu, kas tiek uzskatīts par ilgtspējīgu alternatīvu fosilajai gāzei. Respondenti norāda, ka CNG ir dzīvotspējīgs pārejas risinājums, bet nepieciešama skaidra atjaunīgo resursu izmantošana.

**Praktiskā rekomendācija:** (1) Veicināt biodegvielu ražošanu no vietējiem atjaunīgiem resursiem, nodrošinot to pieejamību. (2) Atbalstīt pētniecību un pilotprojektus sintētisko degvielu ražošanai, lai samazinātu izmaksas. (3) Veicināt biometāna ražošanu un uzpildes infrastruktūras attīstību un izvairīties no fosilā LPG finansēšanas.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Ministrijas ir stingrākas pret fosilajām degvielām, uzsverot atjaunīgās alternatīvas, kamēr citi respondenti pieļauj pārejas degvielas.

### **Kravu pārorientācija uz dzelzceļu un intermodālie pārvadājumi**

Spēcīgs atbalsts dzelzceļa pārvadājumiem un visaugstākais atbalsts intermodāliem pārvadājumiem kā videi draudzīgam un efektīvam risinājumam, taču respondenti norāda uz pašreizējās infrastruktūras nepietiekamību, neattīstītām pārvadājumu tehnoloģijām un nepieciešamību pēc valsts investīcijām.

**Praktiskā rekomendācija:** (1) Palielināt investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā un izveidot politiku, kas veicina kravu pārorientāciju. (2) Izveidot atbalsta programmas intermodālo pārvadājumu attīstībai, tostarp subsīdētās infrastruktūras un loģistikas risinājumus.

**Publiskā un privātā sektora atšķirības:** Privātā sektora respondenti un LDz, uzsver dzelzceļa lomu un infrastruktūras investīciju steidzamību, kamēr ministrijas koncentrējas uz vispārēju ilgtspējību, dzelzceļu nepieminot.

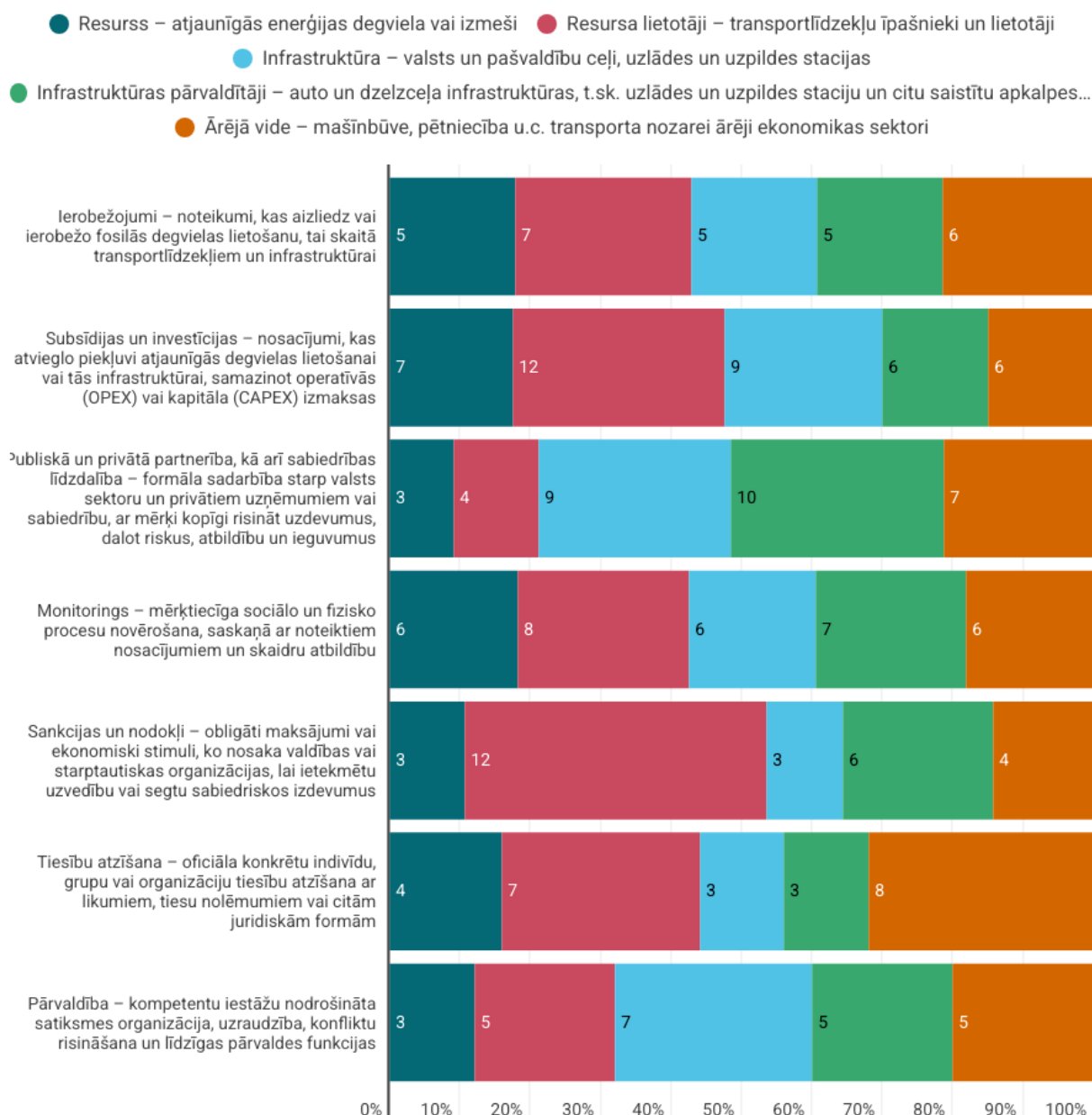
**Organizāciju nostāja par nodokļu politikas attīstības virzieniem, lai stimulētu autoparka nomaiņu un stiprinātu "piesārņotājs maksā" principu.**

- Respondenti kopumā atbalsta **pāreju uz CO<sub>2</sub> emisijās balstītu nodokļu aprēķinu**, ieviešot progresīvu likmi smagajiem transportlīdzekļiem ar augstāku emisiju un samazinātas likmes zemāku emisiju transportlīdzekļiem, kā arī paredzot atlaides bezemisiju transportam. Vairākkārt uzsvēta nepieciešamība daļu akcīzes nodokļa ieņēmumu novirzīt transporta infrastruktūras un uzlādes tīkla attīstībai, īpaši reģionos, kā arī nodrošināt, ka visi nodokļos iegūtie līdzekļi tiek izmantoti transporta sektora dekarbonizācijas mērķiem.
- Tika norādīts, ka nodokļu politikai jāveicina kravu pārorientācija uz dzelzceļu, nodrošinot godīgu konkurenci starp transporta veidiem un padarot dzelzceļa pārvadājumus ekonomiski konkurētspējīgus ar autotransportu. Vienlaikus nepieciešama pakāpeniska ieviešana ar pietiekamu pielāgošanās periodu, lai uzņēmēji un sabiedrība spētu reaģēt uz jaunajām prasībām.
- Respondenti kritizēja pašreizējo stimulu sistēmu kā formālu un mazefektīvu, kā arī pauda bažas, ka nodokļu celšana pašreizējos ekonomiskajos apstākļos varētu būt problemātiska. Tika uzsvēta nepieciešamība pēc skaidras un mērķtiecīgas nodokļu un nodevu politikas, sasaistot to ar ES fondu instrumentiem un ievērojot principu “piesārņotājs maksā”, kuru līdz šim politiķi nav apšaubījuši.

Nozares pārstāvji, ierosina krasi diferencēt autoceļu lietošanas nodevu un transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokli, būtiski palielinot tos EURO 0–EURO 5 transportlīdzekļiem un saglabājot vai samazinot likmes EURO 6 klasei. Tāpat tiek ierosināts pārskatīt publisko iepirkumu regulējumu, nosakot prasību, lai iepirkumos izmantotie transportlīdzekļi būtu vismaz EURO 6 līmenī, jo praksē ceļu būvē vēl tiek izmantoti arī EURO 0–EURO 4 klases transportlīdzekļi.

**7. Lūdzu sniegt Jūsu organizācijas nostāju par atbalsta programmas transportlīdzekļu nomaiņai.**





Diagrammas analīze norāda, uz dažādiem viedokļiem par atbalsta programmu fokusu. Galvenās tendences, ko var pamanīt:

- Finanšu instrumentāriju: subsidijas/investīcijas, kā arī nodokļus biežāk saista ar transporta kompānijām - resursa lietotājiem (pa 12 pozitīvām atzīmēm)
- Publiskā un privātā partnerība visbiežāk tiek sasaistīta ar infrastruktūru un infrastruktūras pārvaldītājiem (attieci 9 un 10 pozitīvas atzīmes).
- Tiesību atzīšana biežāk tiek sasaistīta ar ārējo vidi, ietekmējot mašīnbūvniecības sektoru.

**8. Ja uz iepriekšējā jautājuma Jūsu organizācijai ir konkrētas nostājas, viedokļi vai komentāri, lūdzam tos sniegt pēc iespējas plašākā un detalizētākā formā.**

- **CO<sub>2</sub> balstīta nodokļu sistēma:** Pāriet uz nodokļu aprēķiniem, kas balstīti uz reālajām CO<sub>2</sub> emisijām, lai atspoguļotu transportlīdzekļu ietekmi uz vidi. Ieviest progresīvu nodokļu likmi: augstāku smagajiem transportlīdzekļiem ar lielākām emisijām, zemāku – ar mazākām emisijām. Novirzīt daļu akcīzes nodokļa ieņēmumu uzlādes infrastruktūras attīstībai, īpaši Latvijas reģionos.
- **Dzelzceļa veicināšana:** Nodokļu politikai jāveicina kravu pārorientācija uz dzelzceļu, padarot to ekonomiski konkurētspējīgu salīdzinājumā ar autotransportu. Nodrošināt godīgu konkurenci starp transporta veidiem, samazinot dzelzceļa pārvaldījumu relatīvās izmaksas.

- **Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļiem:** Pastiprināt atbalstu elektriskajiem un ūdeņraža transportlīdzekļiem, tostarp nodrošinot piekļuvi kredītiem to iegādei. Izveidot stimulus, piemēram, nodokļu atlaides, uzņēmumiem, kas investē bezemisiju tehnoloģijās.
- **Pakāpeniska ieviešana:** Nepieciešama pakāpeniska pieeja, lai uzņēmumi varētu pielāgoties jaunajām prasībām. Nodokļu celšana pašreizējos ekonomiskajos apstākļos būtu problemātiska maziem un vidējiem uzņēmumiem.

**Citi komentāri:** Galvenais fokuss subsīdijām un investīcijām ir privātā uzlādes/uzpildes infrastruktūra. Laicīgi saskaņot nodokļu politiku ar gaidāmajām ES Enerģijas nodokļu direktīvas izmaiņām, lai veicinātu bezemisiju transporta enerģijas izmantošanu ar skaidrām, progresīvām likmēm, kas stimulē pāreju uz zememisiju transportlīdzekļiem.

## 32. PIELIKUMS – SOCIĀLEKONOMISKĀS VIDES NOVĒRTĒŠANA

Makroekonomiskās ietekmes izvērtējuma pamatā ir jaunākais Latvijas Bankas makroekonomisko prognožu pārskats 2025 | jūnijs.<sup>106</sup>

### **Ekonomiskās aktivitātes dinamika**

2024. gadā Latvijas IKP samazinājās par 0,4%, bet 2025. gadā prognozēta pieauguma atjaunošanās par 1,2% (lēna atveseļošanās), 2026. gadā – 2,8% (straujāka izaugsme) un 2027. gadā – 3,2% (stabila izaugsme). Šī lēnāka izaugsme atspoguļo ārējo šoku un ģeopolitiskās nenoteiktības ietekmi, kas tieši ietekmē arī kravu pārvadājumu apjomu, īpaši starptautiskajos maršrutos.<sup>107</sup>

Inflācija: 2025. gadā 3,4%, pēc tam pakāpeniski samazināsies līdz 2,1% (2026) un 2,8% (2027).<sup>108</sup>

2024. gadā investīcijas saruka par 6,8%, bet 2025. gadā paredzēts tikai neliels kāpums (+0,1%), ar būtiskāku atjaunošanos 2026.–2027. gadā (5,4% un 4,9%). Investīciju vājums kavē jaunu loģistikas un transporta infrastruktūras projektu attīstību, kas nozīmē lēnāku autoparka atjaunošanos un jaudu paplašināšanu.

2024. gadā eksports samazinājās par 1,6%, bet 2025.–2027. gadā prognozēts pieaugums (2,2–2,9% gadā). Importa kāpums būs nedaudz straujāks, kas nozīmē potenciāli augstāku izejvielu un preču plūsmu caur Latvijas transporta koridoriem.

### **Ārējās vides un ģeopolitiskie riski**

ASV ieviestie tarifi un augstā nenoteiktība globālajā tirdzniecībā kavē ārējā pieprasījuma attīstību. Tas īpaši ietekmē tranzīta un starptautisko kravu plūsmu caur Latviju, jo eksporta iespējas uz galvenajiem partnervalstīm (Vācija, Zviedrija, Lielbritānija) ir vājinātas.

Galveno partnervalstu izaugsme uzrāda dažādu dinamiku: Lietuva saglabā augstu izaugsmes tempu (IKP +2,8% 2025. gadā), kas pozitīvi ietekmē kravu plūsmu reģionā. Savukārt Vācijā un Zviedrijā prognozēta stagnācija vai pat kritums, kas samazina pieprasījumu pēc Latvijas pārvadājumu pakalpojumiem.

### **Iekšējie ekonomiskie faktori**

Inflācijas prognoze 2025. gadam ir 3,4%, 2026. gadā – 2,1%. Augošās izmaksas (īpaši degvielai, darbaspēkam un pakalpojumiem) palielina transporta pakalpojumu cenas un var samazināt pieprasījumu pēc pārvadājumiem, īpaši vietējā tirgū.

Bezdarba līmenis saglabājas ap 6,9–6,5% (2025–2027), bet algu pieaugums ir noturīgs (ap 6% gadā). Tas nozīmē, ka transporta nozarei būs jāsaskaras ar augošām darbaspēka izmaksām, kas var mazināt konkurētspēju, īpaši mazo un vidējo uzņēmumu segmentā.

Lai gan Eiropas Centrālā banka samazina bāzes procentu likmes, uzņēmumu kreditēšanas nosacījumi joprojām ir piesardzīgi, kas ierobežo jaunu investīciju iespējas autoparka un infrastruktūras modernizācijā.<sup>109</sup>

### **Fiskālā politika un publiskās investīcijas**

Budžeta deficīts prognozēts ap 3% no IKP, valsts parāds tuvojas 50% no IKP. Tas ierobežo valsts iespējas būtiski palielināt investīcijas transporta infrastruktūrā vai sniegt nozīmīgu atbalstu nozares zaļināšanai.

Lielāks valsts finansējums aizsardzībai nozīmē mazāk resursu transporta infrastruktūras attīstībai, kas var radīt konkurenci par investīcijām starp nozarēm.

### **Demogrāfiskie faktori**

Saskaņā ar pieejamajiem datiem un dažādu organizāciju izstrādātajām prognozēm, Latvija saskaras ar būtisku demogrāfisko izaicinājumu - iedzīvotāju skaita strauju samazināšanos un sabiedrības novecošanos. Pašreizējais iedzīvotāju skaits (2025. gada sākumā): 1,857 milj.<sup>110</sup> Latvijas Ekonomikas ministrija paredz iedzīvotāju skaita samazinājumu līdz 1,744 miljonus 2030. gadā, bet 2040. gadā - 1,599 miljonus.<sup>111</sup>

<sup>106</sup> [https://datnes.latvijasbanka.lv/MPP/MPP\\_2025\\_junijs.pdf](https://datnes.latvijasbanka.lv/MPP/MPP_2025_junijs.pdf)

<sup>107</sup> <https://www.bank.lv/en/news-and-events/news-and-articles/news/17258-macroeconomic-forecasts-june-2025?template=centenary>

<sup>108</sup> <https://www.bank.lv/en/news-and-events/news-and-articles/news/17258-macroeconomic-forecasts-june-2025?template=centenary>

<sup>109</sup> <https://www.ecb.europa.eu/press/pr/date/2025/html/ecb.pr250414~7e01e7da70.en.html>

<sup>110</sup> <https://stat.gov.lv/en/statistics-themes/population/population/press-releases/22900-number-population-latvia-2024>

<sup>111</sup> [https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2023/01/1\\_ATR-iedzivotaji-1.pdf](https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2023/01/1_ATR-iedzivotaji-1.pdf)

2024. gadā 63% Latvijas iedzīvotāju bija darbspējas vecumā (15-64 gadi), 15,1% bija bērni līdz 14 gadu vecumam, un 21,9% bija seniori vecumā no 65 gadiem. Vidējais iedzīvotāju vecums Latvijā ir 43,5 gadi.<sup>112</sup>

Migrācijas saldo Latvijā ir negatīvs kopš 1989. gada. Taču 2023. gadā pirmo reizi kopš 1990. gada atbraucēju bija vairāk nekā aizbraucēju (neskaitot Ukrainas bēgļus), ko galvenokārt ietekmēja 8,2 tūkstoši remigrantu un 4,4 tūkstoši Ukrainas kara bēgļu. 2025. gada sākumā Latvijā dzīvoja 25,7 tūkstoši Ukrainas kara bēgļu.<sup>113</sup>

Apdzīvotības blīvums Latvijā – aptuveni 29,6 iedzīvotāji uz km<sup>2</sup>,<sup>114</sup> ar stipro urbanizāciju Rīgas metropoles areālā.

### **Nodarbinātības un labklājības rādītāji**

Nodarbinātības līmenis (2023): 71,4%. Aktīvo darba tirgus dalībnieku skaits: Vairāk nekā 1 miljons. Bezdarba līmenis 2025.gadā prognozēts, ka saglabāsies ap 6,9%, ar nelielu uzlabošanos līdz 6,5% 2027.gadā.<sup>115</sup>

IKP uz vienu iedzīvotāju (2022): 20,600 EUR (41,8% zemāks nekā ES vidēji).<sup>116</sup>

<sup>112</sup> <https://stat.gov.lv/en/statistics-themes/population/population/press-releases/22900-number-population-latvia-2024>

<sup>113</sup> <https://stat.gov.lv/en/statistics-themes/population/population/press-releases/22900-number-population-latvia-2024>

<sup>114</sup> <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/lva/latvia/population-density>

<sup>115</sup> <https://www.bank.lv/en/news-and-events/news-and-articles/news/17258-macroeconomic-forecasts-june-2025?template=centenary>

<sup>116</sup> [https://eures.europa.eu/living-and-working/labour-market-information-europe/labour-market-information-latvia\\_en?prefLang=fr](https://eures.europa.eu/living-and-working/labour-market-information-europe/labour-market-information-latvia_en?prefLang=fr)

### 33. PIELIKUMS – TEHNOLOĢIJAS VIRZĪTĀJI UN ŠĶERŠĻI

Šajā pielikumā ir apkopota informācija par degvielas, dzinēju un infrastruktūras tehnoloģiju progresu, kas turpmāk tika apvienota kopējā lietderības (angl. valodā – *value-for-money*) koeficientā.

Tālsatiksmes 40 t lieljaudas automašīnai, ja vien nav piezīmes balstoties uz pētnieku grupas pētījumu,<sup>117</sup> pamatojoties uz politiskajām atskaitēm un ENGIE, H2Haul Consortium, SINTEF projektu materiāliem.<sup>118</sup>

10. tabula HFCT, BET un ICE galveno tehnoloģisko parametru salīdzinājums

| Parametrs                                               | HFCTs                                                                                                | BETs                                                                                                                                    | ICE                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tipisks enerģijas patēriņš reālos apstākļos 2023-24     | 960 – 1020 MJ/100 km<br>8.0-8.5 kg H <sub>2</sub> /100 km                                            | 360–468 MJ/100 km<br>100-130 kWh/100 km                                                                                                 | 1217–1360 MJ/100 km<br>34-38 L dīzelis/100 km                                                                                                                   |
| Prognozētā efektivitāte 2030. gadam                     | 6.0-6.5 kg H <sub>2</sub> /100 km<br>Ar nākamās paaudzes stekiem un hibrīdiem                        | 90-120 kWh/100 km<br>Kad transmisijas, riepu un gaisvadu paketes nobriest                                                               | ~32 L/100 km<br>jo tikai daļēji dzinēja un gaisa paketes ieguvumi                                                                                               |
| Pašreizējais vienas tvertnes / vienas uzlādes diapazons | 600-1 000 km (40-80 kg baka H <sub>2</sub> uz 350-700 bar)                                           | 300-500 km ar 540-1 000 kWh paketi                                                                                                      | 1 000–1 600 km (typ. 700 L baka)                                                                                                                                |
| Prognozēts 2025-30                                      | >1 000 km 700-bar kravas automobiļi, kas nodoti ekspluatācijā 2026–29                                | 600 km modeļi 2025. gadā un ≥700 km pēc 2030. gada ar jaunu akumulatora blīvumu                                                         | Diapazons nemainīgs                                                                                                                                             |
| Enerģijas uzpildes laiks                                | Augstas plūsmas 700 bāru protokols: 100 kg ≤10 minūtēs pilnai tālsatiksmes uzpildei                  | CCS 350 kW: 1-2 h - Megavatu uzlādes sistēma 750-1 000 kW: 20-80% 30-45 min                                                             | 5-10 min (dīzeļdegvielas sūknis)                                                                                                                                |
| Infrastruktūras statuss (ES)                            | <20 kravas automašīnu HRS šodien; AFIR līdz 2030. gadam nosaka 700 bāru stacijas ik pēc 200 km;      | 600+ publiskie >350 kW punkti līdz 2025. gadam; AFIR līdz 2030. gadam TEN-T ik pēc 60 km ir nepieciešami 1 MW mezgli                    | Nobriedis tīkls; 45% samazinājums 2030. gadā salīdzinājumā ar 2019. gadu, jo tiks ierobežota jauna dīzeļdegvielas pārdošana                                     |
| Tehnoloģiju uzlabošanas dinamika (2015-2030)            | 4-5% gadā <sup>-1</sup> samazinās H <sub>2</sub> /100 km, uzlabojoties efektivitātei un hibrizācijai | Enerģijas patēriņa samazinājums par 3-4% gadā <sup>-1</sup> sagaidāms no spēka agregāta, aero un tehnoloģiju un reģeneratīvās piedziņas | CO <sub>2</sub> /degvielas samazinājums sasniedza ~0,5% gadā <sup>-1</sup> ; Euro VI jau ir maksimāli palielinājis pēcapstrādi — turpmāks pieaugums ir peticīgs |

Tālsatiksmes 40 t lieljaudas automašīnai, ja vien nav piezīmes balstoties uz pētnieku grupas pētījumu,<sup>119</sup> pamatojoties uz politiskajām atskaitēm un mājaslapu fleeteurope.com and tolls.eu<sup>120</sup>

11. tabula. HFCT, BET un ICE galveno ekonomisko parametru salīdzinājums

| Parametrs | HFCTs | BETs | ICE |
|-----------|-------|------|-----|
|-----------|-------|------|-----|

<sup>117</sup> Kotlars, A., Hudenko, J., Jurgelane-Kaldava, I., Kukjans, I., Gailis, M., Batenko, A. (2025) Applying the Technology-Organization-Environment Framework to Hydrogen Fuel Cell Adoption in Small States (applied for publication, preprint available: <https://osf.io/z7xmc>)

<sup>118</sup> Le Corguillé, J., Hacker, F., Dolinga, T.: Real-world data analysis of battery electric trucks  
Basma, H., & Rodríguez, F. (2023, January). The European heavy-duty vehicle market until 2040: Analysis of decarbonization pathways (ICCT White Paper). International Council on Clean Transportation. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2023/01/hdv-europe-decarb-costs-jan23.pdf>

Schneider, J., Teichert, O., Zähringer, M., Balke, G., Lienkamp, M.: The novel Megawatt Charging System standard: Impact on battery size and cell requirements for battery-electric long-haul trucks. *eTransp.* **17**, 100253 (2023). <https://doi.org/10.1016/j.etrans.2023.100253>

Shoman W, Yeh S, Sprei F, Plötz P, Speth D. Battery electric long haul trucks in Europe: Public charging, energy, and power requirements. Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2023;121:103825. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103825>

Basma H, Zhou Y, Rodríguez F. EU heavy duty vehicles — fuels, electric and fuel cell HDVs in Europe. International Council on Clean Transportation. 2022 Sep 14. <https://theicct.org/publication/eu-hvs-fuels-evs-fuel-cell-hdvs-europe-sep22/>

<sup>119</sup> Kotlars, A., Hudenko, J., Jurgelane-Kaldava, I., Kukjans, I., Gailis, M., Batenko, A. (2025) Applying the Technology-Organization-Environment Framework to Hydrogen Fuel Cell Adoption in Small States (applied for publication, preprint available: <https://osf.io/z7xmc>)

<sup>120</sup> Shoman W, Yeh S, Sprei F, Plötz P, Speth D. Battery electric long haul trucks in Europe: Public charging, energy, and power requirements. Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2023;121:103825. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103825>  
Hildermeier J, Jahn A. The power of moving loads: Cost analysis of megawatt charging in Europe. Regulatory Assistance Project (RAP). 2024 Feb 1. <https://www.raponline.org/wp-content/uploads/2024/01/rap-jahn-hildermeier-cost-analysis-megawatt-charging-2024-feb.pdf>

International Energy Agency. Northwest European hydrogen monitor 2024: Executive summary. 2024. <https://www.iea.org/reports/northwest-european-hydrogen-monitor-2024/executive-summary>

|                                                                        |                                                               |                                         |                                           |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------|
| Pašreizējās kravas automašīnas sākotnējās iegādes izmaksas, tūkst. EUR | 225-325                                                       | 250-450                                 | 70-150                                    |
| Prognozētās kravas automašīnas sākotnējās iegādes izmaksas, tūkst.     | 200-280                                                       | 183-300                                 | 87-159                                    |
| Kravas automašīnu apkope izmaksā tūkst. EUR gadā                       | ~35                                                           | 6-9                                     | ~13                                       |
| Degvielas izmaksas                                                     | 11.0-13.9<br>par kg<br>88-111 EUR/100km                       | 0.12-0.30<br>par kWh<br>12-39 EUR/100km | 1.30-1.70<br>par litru<br>46-61 EUR/100km |
| Ekspluatācijas laiks                                                   | vienādi visiem:<br>15-18 gadi jeb 1,02-1,49 miljoni kilometru |                                         |                                           |
| Atlikušās vērtības saglabāšana pēc 5 gadiem, %                         | 30                                                            | 60                                      | 30                                        |

Tālsatiksmes 40 t lieljaudas automašīnai, ja vien nav piezīmes balstoties uz pētnieku grupas pētījumu,<sup>121</sup> pamatojoties uz politiskajām atskaitēm un ENGIE, H2Haul Consortium, SINTEF projektu materiāliem<sup>122</sup>

12. tabula. HFCT, BET un ICE galveno ieviešanas parametru salīdzinājums

| Parametrs                                             | HFCTs                                                                                                                                                                                                            | BETs                                                                                                                                                                                                             | ICE                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Degvielas ražošana gadā un prognozes                  | 10,8 miljoni tonnu, no kuriem tīrs ūdeņradis ir tikai 0,9 % no Eiropas ražošanas jaudas. Ziemeļrietumu Eiropa, potenciāli sasniedzot 7 miljonus tonnu zemu emisiju ūdeņraža līdz 2030. gadam gadā.               | 333 GW saules enerģijas un 204 GW vēja enerģijas ražošanas, paredzams, ka līdz 2030. gadam strauji attīstīsies līdz 600–740 GW saules enerģijai un 450–510 GW vēja enerģijai                                     | Paredzams, ka līdz 2025. gadam ES divkāršosies 180 miljoni tonnu, pārejot no tradicionālās dīzeļdegvielas, daudzām pārstrādes rūpnīcām, lai ražotu biodegvielu, sasniedzot ~4,3 miljonus tonnu. |
| Kravas automašīnu ražošana                            | Ražošana galvenokārt notiek izmēģinājuma mērogā ar tikai dažiem simtiem transportlīdzekļu uz ceļiem. Prognozes liecina, ka līdz 2030. gadam Eiropā darbosies vairāk nekā 45 000 smago ūdeņraža kravas automašīnu | Akumulatoru elementu ražošanas jauda ir 190 GWh gadā septiņās vietās, ar potenciālu paplašināšanos līdz 280 GWh nākamajos gados. Līdz 2030. gadam Eiropa plāno saražot gandrīz 2 000 GWh akumulatoru jaudas gadā | 32 automobiļu montāžas, dzinēju un akumulatoru ražošanas rūpnīcas, kas īpaši būvē lielas noslodzes kravas automašīnas                                                                           |
| Uzlādes vai degvielas uzpildes infrastruktūra ES      | Mazāk nekā 180*<br>Paredzamais AFIR** mērķis ≥ 300 līdz 2025. gadam un 1 000 līdz 2030. gadam, viens ik pēc 200 km TEN-T                                                                                         | ~300<br>Paredzams, ka pieaugs līdz vairāk nekā 100 000<br>2 000 uzstādīti saskaņā ar AFIF; 2024. gadā noslēgti līgumi par vēl 1 540 × 350 kW un 530 × ≥ 1 MW                                                     | ~137 500<br>Gaida samazināšanos                                                                                                                                                                 |
| Uzlādes vai degvielas uzpildes infrastruktūra Latvijā | 0 publiskās HRS;<br>HyTruck koncepcija paredz pirmās ražotnes Rīgā un Valmierā 2027. gada nodošanai ekspluatācijā                                                                                                | 13                                                                                                                                                                                                               | ~480 mazumtirdzniecības laukumi; tīkls tiek uzskatīts par piesātinātu                                                                                                                           |

\* Faktiskais kravas automašīnām piemēroto HRS skaits ir mazāks par kopējo HRS, jo lielākā daļa pašreizējo staciju atbalsta vieglos automobiļus, nevis lielas noslodzes transportlīdzekļus

\*\* ES Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula

<sup>121</sup> Kotlars, A., Hudenko, J., Jurgelane-Kaldava, I., Kukjans, I., Gailis, M., Batenko, A. (2025) Applying the Technology-Organization-Environment Framework to Hydrogen Fuel Cell Adoption in Small States (applied for publication, preprint available: <https://osf.io/z7xmc>)

<sup>122</sup> 1. FuelsEurope. Statistical Report 2024 [PDF]. FuelsEurope. 2024 Jul 10. [https://www.fuelseurope.eu/uploads/files/modules/documents/file/1720625866\\_wYHsmFngHw7SRIHTsw9QYNUN3kiBCaFQa14xSLs0.pdf](https://www.fuelseurope.eu/uploads/files/modules/documents/file/1720625866_wYHsmFngHw7SRIHTsw9QYNUN3kiBCaFQa14xSLs0.pdf)

Concawe. Study on the potential evolution of refining and liquid fuels production in Europe. Concawe. 2025. <https://www.concawe.eu/wp-content/uploads/Study-on-the-potential-evolution-of-Refining-and-Liquid-Fuels-production-in-Europe-.pdf>

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH. Market Analysis Update Q2 2024. [https://www.ipcei-batteries.eu/fileadmin/Images/accompanying-research/publications/2024-05-BZF\\_Kurzinfo\\_Marktanalyse\\_Q2\\_engl.pdf](https://www.ipcei-batteries.eu/fileadmin/Images/accompanying-research/publications/2024-05-BZF_Kurzinfo_Marktanalyse_Q2_engl.pdf)

Transport & Environment. Europe's automotive industry at a crossroads. 2025 Jul 8. <https://www.transportenvironment.org/articles/europes-automotive-industry-at-a-crossroads>

Ananda S, Mulholland E, Musa A. Race to zero: European heavy duty vehicle market development quarterly (January–December 2023) (ID 125). International Council on Clean Transportation. 2024 Mar. [https://www.theicct.org/wp-content/uploads/2024/03/ID-125-%E2%80%93-EU-R2Z-2023\\_final-1.pdf](https://www.theicct.org/wp-content/uploads/2024/03/ID-125-%E2%80%93-EU-R2Z-2023_final-1.pdf)

International Road Transport Union, Transport Intelligence, Uppl. European road freight rate development benchmark Q4 2024. IRU. 2025 Feb 3. <https://www.iru.org/intelligence/road-transport-intelligence/european-road-freight-rate-development-benchmark-q4-2024>

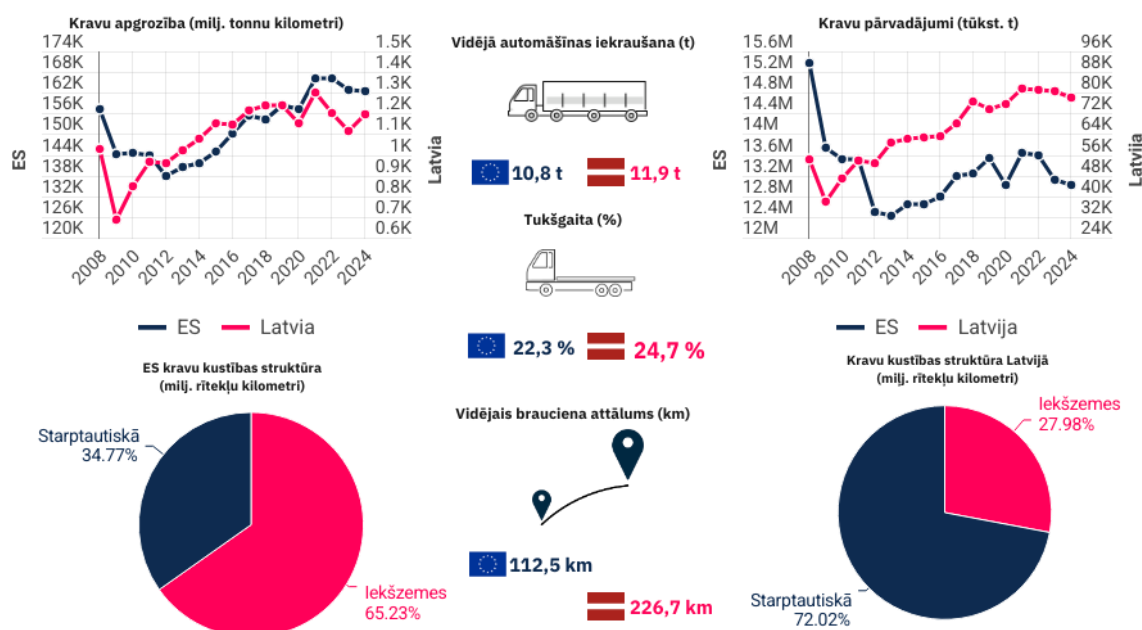


## 34. PIELIKUMS – ORGANIZĀCIJU VIRZĪTĀJI UN ŠĶERŠĻI

Ūdeņraža tehnoloģiju ieviešanai ir nepieciešami atbilstoši uzņēmējdarbības modeļi, spēcīgi finansēšanas mehānismi un riska dalīšanas stratēģijas, lai risinātu augstās sākotnējās izmaksas un piegādes ķēdes sarežģītību, kas aplūkota šajā sadaļā.

1. attēlā parādīti statistikas dati, kas iegūti no Eurostat [road\_go\_ta\_tot] un apkopoti ar projekta grupu<sup>123</sup>, kas sniedz ieskatu kravu autopārvadājumu ilgtermiņa tendencēs Eiropas Savienībā (ES-27) un Latvijā laikposmā no 2008. līdz 2024. gadam, kas uzskatāmi parāda ES un Latvijas kravu kustības atšķirības.

13. attēls. Kravu pārvadājumu rādītāji Latvijā salīdzinājumā ar ES-27



ES-27 kopējais kravu pārvadājumu apjoms pa autocelļiem samazinājās no aptuveni 15,4 miljardiem tonnu 2008. gadā līdz 13,0 miljardiem tonnu 2024. gadā, un, neraugoties uz mērenu pēckrīzes izaugsmi, kravu pārvadājumu apjomi nav atgriezušies pirms 2010. gada līmenī. Lielākā daļa braucienų ES-27 ir koncentrēti iekšzemes transportā (65,2 %), bet starptautiskie pārvadājumi veido 34,8 %. Turpretī Latvija ir uzrādījusi stabilu izaugsmi, palielinoties no 54,5 miljoniem tonnu 2008. gadā līdz 78,1 miljoniem tonnu 2024. gadā, kas ir gandrīz 44% pieaugums, kur dominē starptautiskie pārvadājumi (72,0%), bet tikai 28,0% ir nacionālie. Ņemot vērā Latvijas lielo lomu pārrobežu pārvadājumos, Latvijā ir daudz garāks vidējais pārvadājums – 226,7 km vienā braucienā, salīdzinot ar tikai 112,5 km ES-27. No otras puses, Latvijā ir arī nedaudz lielāks tukšgaitas īpatsvars – 24,7% salīdzinājumā ar 22,3% ES-27. **Latvijai, laicīgi nepārkārtojot savu autoparku uz atbilstošo partnervalstu regulējamam, pastāv risks zaudēt nozīmīgi eksportspējas potenciālu.**

Patlaban Polija ir līdere ar 20 % no ES kravu autopārvadājumiem, tai seko Vācija (15 %), Spānija (15 %), Francija (9 %) un Itālija (8 %). Šīs piecas valstis veido 67 % no kopējā ES kravu autopārvadājumu apjoma.

13. tabulā atspoguļota publiskā finansējuma pieejamība Latvijā.

<sup>123</sup> Kotlars, A., Hudenko, J., Jurgelane-Kaldava, I., Kukjans, I., Gailis, M., Batenko, A. (2025) Applying the Technology-Organization-Environment Framework to Hydrogen Fuel Cell Adoption in Small States (applied for publication, preprint available: <https://osf.io/z7xmc>)



13. tabula. Publiskā finansējuma pieejamība HFCT, BET un ICE,<sup>124</sup> projekta grupas apkopojums<sup>125</sup>

| Reģions | HFCTs                                                                                                                                                                      | BETs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ICE                                                                                                                                          |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Latvia  | Nav pirkuma dotācijas; izmēģinājuma konkursos 2025. gadā līdzfinansēs pirmās publiskās H <sub>2</sub> stacijas un kravas automašīnas HyTruck/Vidzemes iniciatīvu ietvaros. | - Valsts iegādes subsīdija tika piešķirta N1 kategorijai, bet specifiskā fokusa uz to.<br>- Pilnīgs atbrīvojums no reģistrācijas nodokļa un ikgadējā transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa transportlīdzekļiem, kuru emisijas < 50 g CO <sub>2</sub> /km <sup>2</sup> .<br>- Vietējās priekšrocības: bezmaksas autostāvvietā Rīgā un Liepājā un piekļuve autobusu joslām galvenajos koridoros. | Nav subsīdiju: no 2025. gada kravas automobiļiem iebraucot no trešajām valstīm nevar pārsniegt 200 l ieviestās dīzeļdegvielas bez nodokļiem. |
| EU      | Valstij specifiskas CAPEX dotācijas, kas sedz 20-80% no transportlīdzekļa vai stacijas izmaksām                                                                            | Divpadsmit dalībvalstis maksā tiešās iegādes prēmijas par bezemisiju smagajiem transportlīdzekļiem.                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Nav ES vai valsts iegādes stimulu; tā vietā pastiprināt CO <sub>2</sub> balstītas nodevas un degvielas akcīzes nodokli                       |

**Privātās finanses.** Eiropas Investīciju bankas (EIB) finansējums ietver ievērojamus zaļos aizdevumus, kas atvieglo piekļuvi kapitālam zaļajiem projektiem. Latvijā Atvērto infrastruktūras un noturības mehānisms (ANM) nodrošina 1,8 miljardus EUR, no kuriem 827 miljoni EUR ir paredzēti klimata iniciatīvām, galvenokārt piešķirot tos pilsētu infrastruktūrai un sabiedriskā transporta noturībai. Privātās investīcijas 2024.–2026. gadam atbalstīja Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta dotāciju 5,5 miljonu EUR apmērā, kas paredzētas 216 lieljaudas (150–350 kW) kravas automobiļiem gatavu lādētāju ieviešanai 55 TEN-T vietās Baltijas reģionā. Novērojumi par citiem finansēšanas instrumentiem ir pieejami 14. tabulā.

14. tabula. Aizdevumi, procentu likmju atbalsts un citi finansēšanas instrumenti,<sup>126</sup> projekta grupas apkopojums<sup>127</sup>

| Reģions | Līzings                                                                                                                                                                          | Publiski atbalstīti zaļie aizdevumi                                                                                                                                                                      | Ar nodokļiem atskaitāmais kapitāls                                                                                                 |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Latvija | Komerbankas piemēro standarta uzņēmējdarbības aizdevumu likmes, kas sasaistītas ar EURIBOR; Nav valsts atbalstīta koncesijas aizdevuma vai garantijas kravas automašīnu iegādei. | Latvijas autoparku operatori var izmantot EIB pamataizdevumus ar vietējo banku starpniecību, taču nav ieviests īpašs valsts mehānisms (Finanšu ministrijas atbilde uz EAFO aptauju, 2025. gada aprīlis). | Standarta nolietojums; nav PVN atlaides. Latvijas likumdošana paredz uzņēmumu ienākuma nodokļa samazinājumu par reinvestēto peļņu. |
| EU      | Uzņēmumu aizņēmumu saliktās izmaksas.                                                                                                                                            | EIB, EIF un valstu attīstību veicinošas bankas piedāvā ilgtermiņa aizdevumus (līdz 15 gadiem) bezemisiju kravas automobiļiem un infrastruktūrai; procenti 25-75 bp zem tirgus.                           | 17 dalībvalstīs atļauta paātrināta >350 kW HDV lādētāju amortizācija; PVN nulles likme publiskajai uzlādei 4 valstīs.              |

15. tabulā apkopoti partnerības pasākumi novēroto degvielu ieviešanā lielas noslodzes kravu pārvadājumos visā Latvijā un Eiropas Savienībā

<sup>124</sup> ACEA (European Automobile Manufacturers' Association). (2024). Zero-emission commercial vehicles: Tax benefits and purchase incentives 2024 [PDF]. [https://www.acea.auto/files/Zero-emission-commercial-vehicles-Tax-benefits-purchase-incentives\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/Zero-emission-commercial-vehicles-Tax-benefits-purchase-incentives_2024.pdf)

<sup>125</sup> Kotlars, A., Hudenko, J., Jurgelane-Kaldava, I., Kukjans, I., Gailis, M., Batenko, A. (2025) Applying the Technology-Organization-Environment Framework to Hydrogen Fuel Cell Adoption in Small States (applied for publication, preprint available: <https://osf.io/z7xmc>)

<sup>126</sup> ACEA (European Automobile Manufacturers' Association). (2024). Zero-emission commercial vehicles: Tax benefits and purchase incentives 2024 [PDF]. [https://www.acea.auto/files/Zero-emission-commercial-vehicles-Tax-benefits-purchase-incentives\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/Zero-emission-commercial-vehicles-Tax-benefits-purchase-incentives_2024.pdf)

European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency. Alternative fuels: €422 million of EU funding to boost zero-emission mobility. CINEA. 2025 Feb 6. [https://www.cinea.ec.europa.eu/news-events/news/alternative-fuels-eu422-million-eu-funding-boost-zero-emission-mobility-2025-02-06\\_en](https://www.cinea.ec.europa.eu/news-events/news/alternative-fuels-eu422-million-eu-funding-boost-zero-emission-mobility-2025-02-06_en)

European Alternative Fuels Observatory. Latvia – road transport: overview of alternative fuel vehicles, infrastructure, incentives and legislation. European Commission (DG MOVE). 2025 Jul 15 [cited 2025 Jul 18]. Available from: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/latvia>

European Central Bank. MFI interest rate statistics [Internet]. 2025 May 6. Available from: <https://www.ecb.europa.eu/press/stats/mfi/html/index.en.html>

<sup>127</sup> Kotlars, A., Hudenko, J., Jurgelane-Kaldava, I., Kukjans, I., Gailis, M., Batenko, A. (2025) Applying the Technology-Organization-Environment Framework to Hydrogen Fuel Cell Adoption in Small States (applied for publication, preprint available: <https://osf.io/z7xmc>)

15. tabula. Partnerības pasākumi HFCT, BET un ICE,<sup>128</sup> projekta grupas apkopojums<sup>129</sup>

| Partnerība                       | HFCTs                                                                  | BETs                                                                                                    | ICE                                                               |
|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Lielākie projekti un iniciatīvas | BalticSeaH2, HyTruck, H2Accelerate TRUCKS, Eiropas ūdeņraža mugurkauls | Elektrum Drive (daļa no AS "Latvenergo"); Scania partnerība                                             | Rīgas ostas degvielas ražotne, Bio-Venta, Neste - Biofuel Express |
| Mērķis                           | Ūdeņraža uzpildes stacijas, TEN-T koridors                             | Augstas veiktspējas uzlādes stacijas (1,700+) un partnerības Latvijā elektrokravas transportlīdzekļiem. | Biodīzeļdegvielas/HVO/SAF ražošana, izplatīšanas uzlabojumi       |

<sup>128</sup> Interreg Baltic Sea Region. (n.d.). HyTruck: Developing a transnational network of hydrogen refuelling stations for trucks. <https://interreg-baltic.eu/project/hytruck/>  
Clean Hydrogen Partnership. How the Clean Hydrogen Partnership is driving the transition to a clean hydrogen economy [Internet]. 2023 Jul 27. Available from: [https://www.clean-hydrogen.europa.eu/media/news/how-clean-hydrogen-partnership-driving-transition-clean-hydrogen-economy-2023-07-27\\_en](https://www.clean-hydrogen.europa.eu/media/news/how-clean-hydrogen-partnership-driving-transition-clean-hydrogen-economy-2023-07-27_en)

<sup>129</sup> Kotlars, A., Hudenko, J., Jurgelane-Kaldava, I., Kukjans, I., Gailis, M., Batenko, A. (2025) Applying the Technology-Organization-Environment Framework to Hydrogen Fuel Cell Adoption in Small States (applied for publication, preprint available: <https://osf.io/z7xmc>)

## **35. PIELIKUMS – TOE FAKTORU AHP APVIENOŠANA**

---

EXCEL fails: 36\_Pielikums\_TOE\_FAKTORU\_AHP\_APVIENOSANA ar sešām darba lapām

## **36. PIELIKUMS – MODELĒŠANAS KODS R VALODĀ**

---

Skatīt pievienoto failu

## 37. PIELIKUMS – FOKUSGRUPAS JAUTĀJUMI UN RAKSTURĪGĀKU ATBILŽU APKOPOJUMS

### 1. SCENĀRIJU IZVĒRTĒJUMS UN KONKURĒTSPĒJAS ASPEKTI

1.1. Kuru no trim scenārijiem Jūs uzskatāt par visvairāk taisnīgu konkurētspējas aspektā starp dažāda izmēra transporta uzņēmumiem (lielie autoparki vai mazie operatori)?

- A) Minimālais (tikai ES regulējums, EURO 6 prasības)
- B) Optimālais (50k EUR subsīdijas infrastruktūras izveidei vai transportlīdzekļa iegādei, zemo emisiju zonas (LEZ))
- C) Maksimālais (100k EUR subsīdijas, ETS2 un citu instrumentu ietekmē un plānošanas dokumentu noteiktie aizliegumi)

Galvenie secinājumi: Lielākā daļa respondentu (6 no 9) atbalsta B variantu (Optimālo scenāriju), 1 respondents atbalsta A variantu, un 2 norāda, ka izvēle ir atkarīga no uzņēmuma segmenta.

Raksturīgākās atziņas: *"valsts sektoram iegādājoties transportlīdzekļus jāievēro noteikts procents bezemisiju vienības katrā transportlīdzekļa kategorijā"; "jādiferencē subsīdiju apjoms atkarībā no transportlīdzekļa kategorijas, kā arī iespējams no iegādes cenas"; "B līdzīgs ir Lietuvā un konkurētspējas nodrošināšanai nepieciešami līdzīgi apstākļi"; "valsts pašvaldību iepirkumu konkursa [.] tiek noteiktas konkrētas prasības degvielām un auto klasēm"; "jāņem vērā, ka jauno degvielu izmantošana ir dārgāka [.] un par to galā maksā iedzīvotājs."; "šobrīd nav mašīnu [N3], kas atbilstu TEN nosacījumiem"; "subsīdiju naudai vajadzētu būt no ES fondiem"*

*Ietekme uz modelēšanu – diferencēt subsīdiju apjomu.*

1.2. Kā Jūs vērtējat Optimālā un Maksimālā scenārija modālo pārnesei uz dzelzceļu (15% un 30%)? Kā tas ietekmētu Jūsu uzņēmuma darbību? Kuras kravas un maršruti būtu piemēroti pārvirzīšanai no sauszemes uz dzelzceļu?

Galvenie secinājumi: No 6 respondentu viedokļiem, visi pozitīvi vērtē dzelzceļa potenciālu starptautiskajos pārvadājumos, bet skeptiski izsakās par iespējām to veikt iekšzemes pārvadājumiem.

Raksturīgākās atziņas: *"Iekšējiem - nē, jo tas ir laikietilpīgi un sadārdzina pakalpojumu. Starptautiskajos pārvadājumos-jā"; "Dzelzceļš būs risinājums kravas automobiļu vadītāju trūkuma situācijā un tas varētu arī samazināt negadījumus uz ceļiem"; "Tas ir iespējams, bet ne visās nozarēs, un dzelzceļam būtu ļoti jāiespringst pie savas darbības efektivitātes celšanas, [.]"; "Var tikt pārnesti garajos pārvadājumos un īstenojot kombinēto pārvadājumu nosacījumus"; "liels jautājums ir par vagonu pieejamību"*

*Ietekme uz modelēšanu – vēl vairāk ierobežot modālo pārnesei, attiecinot tikai uz starptautiskiem pārvadājumiem*

1.3. Vai Maksimālajā scenārijā 30% akcīzes pieaugums, ETS2 un citu instrumentu ietekmē un plānošanas dokumentu noteiktie aizliegumi varētu apdraudēt Latvijas transporta uzņēmumu konkurētspēju pret kaimiņvalstu operatoriem? Kā to mazināt?

Galvenie secinājumi: Vienbalsīgs viedoklis, ka Maksimālais scenārijs apdraudētu Latvijas transporta uzņēmumu konkurētspēju.

Raksturīgākās atziņas: *"Baltijai ir jābūt vienotai politikai"; "Neredzu iespēju ieviest maksimālo scenāriju [budžeta ierobežojumu dēļ], bet ja izdodas, tad noteikti."; "30% akcīzes nodokļa celšana, attaisnojama tikai ja tas ir visās Baltijas valstīs, jo jau tagad mēdz pildīties kaimiņvalstīs pierobežā"*

### 2. TEHNISKĀ UN FINANSIĀLĀ ĪSTENOJAMĪBA

2.1. Kurš scenārijs būtu vieglāk īstenojams Jūsu uzņēmumā tehniskajā un finansiālajā ziņā? Kādi galvenie šķēršļi būtu katrā scenārijā?

- A) Minimālais: tikai EURO 6 prasības
- B) Optimālais: (50k EUR subsīdijas, LEZ zonas)
- C) Maksimālais: (100k EUR subsīdijas, ETS2 un citu instrumentu ietekmē un plānošanas dokumentu noteiktie aizliegumi)

Galvenie secinājumi: No 9 respondentiem, 6 norādīja B scenāriju kā vieglāk īstenojamu, 2 norādīja A scenāriju, un 1 atzīmēja specifiskus sektora apsvērumus.

Raksturīgākas atziņas: *"B, ļautu izvērtēt lielāku bezemisiju transporta iegādi nekā minimālais"; "[Jāņem vērā augstās veiktspējas lādēšanas iekārtu pieejamību] Pieņemot ka mūsu uzņēmums nomainīs 20% no auto uz bezemisiju, mūsu gadījumā tie ir 120 transportlīdzekļi, mums ir jāveido sava uzlādes infrastruktūra pie katra no bāzes punktiem."; "Nodokļu atvieglojumiem ir maza kopējā ietekme"; "Jāņem vērā CNG kravas mašīnas"; "Esam testējuši smago elektroauto [:], nav skaidras tā nākotnes uzturēšanas izmaksas, uzlādes iespējas un darbība ziemas sezonā"; "Dodiet saprātīgu laiku jaunu politiku ieviešanai!"*

Ietekme uz modelēšanu – palielināt winner-take-over koeficientus

2.2. Vai Jums šķiet ticami pielāgoties katrā no scenāriju prasībām un kādi nosacījumi to būtiski ietekmē (attiecīgā infrastruktūra, kravu nosūtītāju prasības, u.c.)?

Galvenie atklājumi: Respondenti identificēja trīs galvenās nosacījumu grupas: (1) infrastruktūra, (2) reģionālā saskaņotība, (3) likumdošanas skaidrība.

Raksturīgākas atziņas: *"Vienādi nosacījumi Baltijas valstīs ideāli Eiropā/Skandināvijā."; "Uzpildes punktu pieejamība ir kritiska"; "ZEZ prasības - ja laicīgi izziņotas, ir pieņemamas"; "Svarīgi, lai komersantu reālās iespējas ieviest jaunus degvielu veidus vai augstākas eiro klases, tiek ņemtas vērā arī klientu iepirkumu prasībās"; "B scenārijā vajag skaidru likumdošanu un infrastruktūru"; "C scenārijam ir pārāk liels slogs uz transporta nozari."; "Nav skaidra autoceļu nodokļa piemērošanas nosacījumi"*

2.3. Kādas neminētas, nefiskālās atbalsta programmas būtu nepieciešamas, lai atvieglotu pāreju uz zaļākām tehnoloģijām? (piemēram, apmācības, līzings nosacījumi, u.c.)

Galvenie secinājumi: Respondenti identificēja apmācības, informācijas atbalstu, līzings pieejamību un likumdošanas skaidrību kā svarīgākos nefiskālos atbalsta mehānismus.

Raksturīgākās atziņas: *"Valsts sektoram iepirkumos jābūt pieprasījumam pēc zaļā transporta"; "Skaidra likumdošana ilgtspējas pārskatu uzraudzībā, lai nebūtu zaļmaldināšana un ir reāls pieprasījums pēc ilgtspējīga transporta"; "Informatīvais atbalsts, kā labāk un pareizāk darīt, lai izpildītu šīs prasības."; "Veicināt loģistikas risinājumus, lai mašīnas nestāvētu rindās pie ostām, platformas tukšo pārbraucienu mazināšanai"; "Vairāk informācijas par to kādas tehnoloģijas attīstās mašīnbūves nozarē"*

### 3. ILGTERMIŅA KONKURĒTSPĒJA UN INOVĀCIJAS

3.1. Lūdzu komentējiet projekta grupā izstrādātus pieņēmumus un prognozes attiecībā uz jaunu tehnoloģiju ienākšanu. Apsveriet scenāriju ieteikumu ietekmi! scenārijs?

Nav noraidījumu pieņēmumiem, mutiski atbalsta, iesaka izvērtēt atsevišķi vērtēt iekšzemes un st/t pārvadājumus.

3.2. Vai ir ticams jauno tehnoloģiju ienākšana scenārijs? Kurš no scenārijiem saglabātu Latvijas transporta uzņēmumu konkurētspēju ilgtermiņā (2050.g.)?

Galvenie secinājumi: No 4 atbildēm, 1 skaidrs atbalsts B scenārijam, bet pārējie uzsvēra kontekstuālos faktorus un reģionālās koordinācijas nepieciešamību.

Raksturīgākās atziņas: *"Mums šīs jāskatās kontekstā ar pārējo Eiropas valstu ieviestajām transporta sektora ilgtspējas prasībām"; "Baltijas valstīm ir jābūt vienotiem noteikumiem un attīstībai."*

3.3. Vai Maksimālais scenārijs ar straujām izmaiņām (akcīzes nodokļa palielināšana līdz līmenim, kad fosilā degvielas mazumtirdzniecības cena paaugstinās par 30%, aizliegumi 2040.g., ceļa nodevas u.c.) varētu stimulēt inovācijas vai drīzāk radītu maksātnespējas/likvidācijas procesus mazajiem operatoriem? Kā to varētu novērst?

Galvenie secinājumi: Visi respondenti norādīja, ka Maksimālais scenārijs drīzāk radīs mazāko uzņēmumu maksātnespēju, nevis stimulēs inovācijas.

Raksturīgākās atziņas: *"Inovācijām arī vajag naudu, tāpēc šis scenārijs nabadzīgai valstij nav optimāls, jo nav sākuma kapitāla, mazie izzudīs, lielie augs, kas nozīmē samazināsies konkurence, kas būs problēma."; "Maksimālais scenārijs visticamāk bremzēs uzņēmumu attīstību. Potenciāli šis scenārijs varētu būt drauds mazāku uzņēmumu pastāvēšanai."; "Straujas izmaiņas veicinās mazajiem uzņēmumiem stagnāciju vai maksātnespējas." "Sastrēguma maksas varbūt netaisnīgas attiecībā uz uzņēmumiem, kas atrodas "nepareizās vietās""*

### 4. RESPONDENTU OPTIMĀLĀ SCENĀRIJA VĪZIJA

4.1. Aprakstiet, Jūsaprāt, optimālu scenāriju Latvijas kravas transporta attīstībai.

Galvenie secinājumi: Respondenti vienoti par pakāpenisku, līdzsvarotu pieeju ar uzsvaru uz infrastruktūras attīstību un reģionālo koordināciju.

Raksturīgākās atziņas: *"Optimāli būtu ieņēumus no ierobežojošajiem pasākumiem novirzīt infrastruktūras attīstībai"; "nodokļu un finanšu stimulus piemērojot, ņemt vērā arī ieviestos [:] risinājumus, kas veicina efektīvāku transporta izmantošanu, vienlaicīgi samazinot ietekmi uz apkārtējo vidi."; "...modernu, videi draudzīgu un digitalizētu infrastruktūru, kas savieno galvenos loģistikas centrus ar efektīvu multimodālo pārvadājumu sistēmu"; "50k subsīdijas infrastruktūras attīstībai un transportlīdzekļu iegādei, ceļu nodevas atkarībā no CO2 emisiju daudzuma, degvielā fosilās degviela dārgāka, jo kompensē biodegvielu"; "Jāseko līdzī jaunā degvielu cenai – tā lai jaunākas tehnoloģijas nav dārgākas kā fosilās"; "Būt atvērtiem inovācijām: sezonālā braukšana ar superlielas noslodzes automašīnām"*

4.2. Kādi faktori, Jūsaprāt, īpaši jāņem vērā vērtējot Latvijas transporta uzņēmumu konkurētspēju?

Galvenie secinājumi: Respondenti identificēja piecus kritiskos faktoros: (1) darbaspēks, (2) infrastruktūra, (3) politikas stabilitāte, (4) digitalizācija, (5) starptautiskā piekļuve.

Raksturīgākās atziņas: *"Skaidra un stabila politika attiecībā uz transporta nozari ietekmējošiem faktoriem - nodokļi, darbaspēks, infrastruktūra"; "būtiski ņemt vērā darbaspēka pieejamību un izmaksas, infrastruktūras kvalitāti, kā arī regulējuma un nodokļu vides stabilitāti. Tāpat svarīga ir piekļuve starptautiskajiem tirgiem, digitalizācijas līmenis un spēja pielāgoties ilgtspējas prasībām"; "Darbaspēkam - imigrācijas politika, infrastruktūra attiecībā uz alternatīvajām degvielām, ceļu kvalitāti, norēķinu veids un laiks par ceļu nodevām, diskusijas ar nozari pirms lēmumu pieņemšanas."*

4.3. Cik ātri, Jūsaprāt, Latvijā varētu tikt ieviests Optimālais scenārijs bez būtiskiem konkurētspējas zaudējumiem?

Galvenie secinājumi: Viedokļi par Optimālā scenārija ieviešanas laiku svārstās no 1 gada līdz 10 gadiem, ar vidējo vērtējumu 5-7 gadi.

Raksturīgākās atziņas: *"Nepieciešama skaidrība kā arī laicīga komunikācija par nākamo 5-7 gadu noteikumiem"; "jauno automašīnu piegāde min. 9-12 mēn."; "Optimālo reāli varētu ieviest kaut kādos 5–7 gados. Tas būtu pietiekami, lai paspētu pielāgoties un neviens nepaliktu uz pauzes." "Optimālā scenārija ieviešana kravu pārvadājumiem Latvijā varētu prasīt 5–10 gadus, ja tiek nodrošināta konsekventa valsts politika, investīcijas infrastruktūrā un starptautiska sadarbība"; "20% no izmešiem rodas saistībā ar infrastruktūras kvalitāti"*

Ietekme uz modelēšanu – ieviešana sākot ar 2027-2029?? gadu īstenošanas horizonts 7 gadi (proti 2035.g)



## **38. PIELIKUMS – EUROMOD IZVADDATI**

---

MS Excel fails

## 39. PIELIKUMS – SATIKSMES MINISTRIJAS UN FINANŠU MINISTRIJAS APTAUJAS REZULTĀTI

Tiesību aktu ietekmes novērtēšanai tika aptaujātas Finanšu un Satiksmes ministrijas atbildīgās personas; turpinājumā – transporta nodokļu analīze un aptaujas rezultāti par iespējamo attīstību Latvijā.

### AKCĪZES NODOKLIS DEGVIELAI

Pašreizējā situācija un plānotās izmaiņas: Akcīzes nodoklis degvielai, t.sk., svinu nesaturošajam benzīnam, dīzeļdegvielai, sašķidrinātai naftas gāzei. Paredzēts paaugstināt akcīzi, attiecinot papildus maksu arī uz CO<sub>2</sub> izmešu komponenti, proti 2025. gadā 10 eiro par 1 tonnu CO<sub>2</sub> paaugstināt 2026. gadā 20 eiro par 1 tonnu CO<sub>2</sub>.

Finanšu ministrija (FM) sniedz precīzas prognozes par CO<sub>2</sub> komponentes ietekmi: Akcīzes nodokļa palielināšana degvielām, ņemot vērā CO<sub>2</sub> komponenti, uz visiem degvielas patērētājiem veidoja šādu ietekmi, ieskaitot PVN:

- Svinu nesaturošam benzīnam: +2,8 euro centi uz litru 2025. un 2026.gadā;
- Dīzeļdegvielai: +3,2 euro centi uz litru 2025. un 2026.gadā;
- Lauksaimnieku dīzeļdegvielai: +0,5 euro centi uz litru 2025. un 2026.gadā;
- Naftas gāzei (LPG): +1,9 euro centi uz litru 2025. un 2026.gadā;
- Dabāsgāzei (CNG): +3,2 euro centi uz kg 2025.gadā un +18 euro centi uz kg 2026.gadā;
- Nebioloģiskās izcelsmes degvielai un ūdeņradim nodokļu piemērošana sāksies ne ātrāk par 2028.g. (Enerģijas nodokļu direktīvas grozījumu spēkā stāšanās).

No KEM ir saņemti priekšlikumi akcīzes nodokļa likmju pārskatīšanai saistībā ar ETS2 (Direktīva 2003/87/EK).

Finanšu ministrija, izstrādājot priekšlikumus par akcīzes nodokļa likmēm degvielām, ņem vērā arī kaimiņvalstīs piemērojamās nodokļu likmes, kā arī ieplānotās izmaiņas tajās. Uz ziņojuma sastādīšanas brīdi FM vērtējumā - nesaskatām būtisku konkurences pasliktināšanos starp Baltijas valstīm, jo ar 2025.gadu arī Lietuva uzsāka strauju akcīzes nodokļa palielināšanu degvielām, kā arī Igaunija turpinās pakāpenisku nodokļa likmju paaugstināšanu gan dīzeļdegvielai, gan benzīnam.

SM nesniedza viedokli.

### ELEKTROENERĢIJAS NODOKLIS

**Elektroenerģijas nodoklis**, šobrīd tiek piemērots gala patērētājam par piegādātu elektroenerģiju, tostarp arī transportā. Atbrīvojumi piemēroti sabiedriskā transporta pilsētas pārvadājumiem un ar dzelzceļa transportu.

FM pozīcija: "Iespējamā nodokļa pārskatīšana varētu tikt realizēta tikai pēc grozījumu Enerģijas nodokļu direktīvā stāšanās spēkā, t.i., ne ātrāk kā 2028.gadā."

SM "Ņemot vērā elektrifikācijas nozīmi emisiju samazināšanā, uzskatām, ka ir būtiski veidot nodokļu sistēmu, kas veicina dzelzceļa elektrifikācijas tālāku attīstību un plašāku izmantošanu."

### TRANSPORTLĪDZEKĻA EKSPLUATĀCIJAS NODOKLIS (TEN)

**Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis (TEN)** attiecas uz visiem reģistrētajiem transportlīdzekļiem (izņemumi: traktortehnika, piekabes līdz 3,5t, tramvaji, mopēdi, velosipēdi). Tiek diferencēts pēc izmešu daudzuma.

SM detalizēti skaidro TEN principus un norāda, ka neplāno izmaiņas:

"Piesārņotājs maksā" princips: "TEN apmērs ir atkarīgs no automobiļa CO<sub>2</sub> izmešu daudzuma g/km, bet vecākiem automobiļiem, par kuriem nav CO<sub>2</sub> informācijas - summa tiek aprēķināta, ņemot vērā kombināciju: pilna masa, motora tilpums, motora jauda."

Vides ilgtspēja: "Atbrīvojums no TEN ir elektroauto." "Ja kravas automobilis vai piekabe (puspiekabe) piedalījies kombinētajā pārvadājumā pa dzelzceļu Latvijas teritorijā, tad TEN par šādiem transportlīdzekļiem tiek atmaksāts proporcionāli dienām, kas kalendārā gada laikā pavadītas kombinētajā pārvadājumā pa dzelzceļu Latvijas teritorijā."

FM: "Atbilstoši likumam šobrīd piemērojamās TEN likmes ir uzskatāmas par progresīvām, t.i., jo vairāk CO<sub>2</sub> izmešu, jo augstāks ikgadējā TEN apmērs tiem vieglajiem automobiļiem, kuri pirmo reizi reģistrēti sākot no 01.01.2009. Atvieglojumus un atbrīvojumus neplāno. Reģistrācijas nodevu neplāno, bet var apsvērt (to ievieša Igaunijā) un tādu piemēroja līdz 31.12.2016".

SM: "Ir bijušās diskusijas par reģistrācijas nodevas ieviešanu, kas būtu viens no pasākumiem veco transportlīdzekļu ieviešanas samazināšanai, bet konkrēts lēmums vēl nav pieņemts".

## **AUTOCEĻU LIETOŠANAS NODEVA**

**Autoceļu lietošanas nodeva (vinjetes)**, attiecas uz kravas transportlīdzekļiem (>3,000kg) un to sastāviem, kam pilnā masa ir ≥3,500kg. Diferencēta pēc EURO klases, nav attiecināta uz visiem ceļiem, laika bāzētā. Prasība aizvietot ES plāno virzību uz CO<sub>2</sub> bāzētu nodevu sistēmām, un distances bāzētu maksājumu.

FM – nesniedza atbildi.

SM ir iesniedzis grozījumus "Autoceļu lietošanas nodevu likumā" būs spēkā no 2026. gada, paaugstinot autoceļu lietošanas nodevas likmes, un atbrīvojot no tā bezemisiju transportlīdzekļus. Grozījumi izstrādāti, lai: 1) motivētu pārvadātājus mazināt smagā transporta intensitāti uz galvenajiem tranzīta maršrutiem – attiecinās arī uz apvedceļiem, ka arī uz ostu piekļuves ceļiem un robežšķērsošanas vietām; 2) nodrošinās taisnīgāku līdzdalību infrastruktūras izmaksu segšanā -- jo lielāka transportlīdzekļa radītā slodze uz autoceļiem, jo lielākam jābūt attiecīgajam maksājumam."

SM ir iesniedzis jaunu "Ceļu nodevu likumu" projektu, piemēros ar 2030. gada 1. janvāra (nodeva par nobraukto attālumu). Nodokļa objekts: "Ceļu infrastruktūras nodevu maksā par mehāniska transportlīdzekļa ar četriem vai vairāk riteņiem vai transportlīdzekļu sastāva, kas paredzēti vai tiek izmantoti pasažieru vai kravas pārvadāšanai pa ceļiem, nobraukto attālumu pa valsts galveno vai reģionālo autoceļu."

Trīs komponentu sistēma:

Ceļu infrastruktūras lietošanas maksājums, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas, kas rodas saistībā ar ceļu infrastruktūras būvniecību, uzturēšanu, darbību un attīstību.

Maksājums par satiksmes sastrēgumiem, ko uzliek transportlīdzekļiem, lai atgūtu izmaksas, kuras rodas saistībā ar satiksmes sastrēgumiem, un lai samazinātu satiksmes sastrēgumus.

Maksājums par ārējām izmaksām ir maksājums, ko iekasē, lai atgūtu izmaksas saistībā ar vienu vai vairākiem šādiem aspektiem: 1) satiksmes radītu gaisa piesārņojumu; 2) satiksmes radītu trokšņa piesārņojumu; 3) satiksmes radītām CO<sub>2</sub> emisijām."

Likumprojekts paredz arī ielu nodevas: "Pašvaldībām būs tiesības ieviest ielu nodevu - nodevu par ielu (izņemot tranzīta ielas) lietošanu ar M, N, O kategorijas transportlīdzekļiem un traktortehniku."

Ieviešanas nosacījumi: "Pašvaldības domei būs tiesības pašvaldības administratīvajā teritorijā uzlikt ielu nodevu, jeb pašvaldības nodevu, kas jāmaksā par ielu lietošanu, šādos gadījumos: 1) ja pašvaldības teritorijā gaisa piesārņojuma līmenis pārsniedz gaisa kvalitātes normatīvus un galvenais pārsnieguma iemesls ir transportlīdzekļu radītais gaisa piesārņojums; 2) lai veicinātu ielu atbildīgu lietošanu, transporta radītā piesārņojuma samazināšanu un videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanu."

## **DABAS RESURSU NODOKLIS**

Dabas resursu nodoklis, kas attiecas uz – dabas resursu izmantošanu, emisijām, atkritumu apglabāšanu, videi kaitīgām precēm, arī transportlīdzekļu pirmreizējo reģistrāciju un utilizāciju. Tiek piemērots arī par emitēto CO<sub>2</sub> Eiropas Savienības (ES) emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS), kur patlaban nav iekļauta autotransporta sistēma.

FM – nesniedza atbildi.

## **MINISTRIJU STRATĒGISKIE UZSTĀDĪJUMI**

Finanšu ministrija "pārskatot ar transportu saistītos nodokļus (akcīzes nodoklis, transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis (TEN) un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis (UVTN)), nodrošināt stabilus valsts budžeta ieņēmumus no piemērojamajiem nodokļiem. Vienlaikus tiek piemērot dažādus TEN atbrīvojumus un atvieglojumus mazaizsargātākajām sabiedrības grupām (personām ar invaliditāti, daudzbērnu ģimenēm), savukārt princips "piesāņotājs maksā" tieši ir attiecināms uz akcīzes nodokli par degvielām vai kurināmo."

Satiksmes ministrija "Būtiski, lai nodokļu izmaiņas atbilstu ES Zaļā kursa mērķiem un vienlaikus veicinātu pārorientēšanos uz videi draudzīgiem transporta veidiem, t.sk. dzelzceļu kā alternatīvu kravu un pasažieru pārvadājumos."

## 40. PIELIKUMS – APRĒĶINĀTĀS SEG EMISIJAS ALTERNATĪVAJIEM SCENĀRIJIEM

16. tabula. SEG kravas transports, kt CO2 ekv.

| Gads | Bāze | Optimālais | Maksimālais | Bāze_biodegvielas |
|------|------|------------|-------------|-------------------|
| 2023 | 1347 | 1347       | 1347        | 1347              |
| 2025 | 1342 | 1342       | 1342        | 1342              |
| 2026 | 1352 | 1353       | 1354        | 1352              |
| 2027 | 1283 | 1283       | 1282        | 1195              |
| 2028 | 1323 | 1249       | 1237        | 1232              |
| 2029 | 1289 | 1211       | 1174        | 1201              |
| 2030 | 1248 | 1150       | 1077        | 1162              |
| 2031 | 1239 | 1120       | 1013        | 1154              |
| 2032 | 1185 | 1044       | 914         | 1103              |
| 2033 | 1190 | 1022       | 841         | 1108              |
| 2034 | 1108 | 933        | 724         | 1032              |
| 2035 | 1109 | 898        | 648         | 1033              |

Datu avots: pētījuma modelēšanas rezultāts

17. tabula. SEG kravas transports Bāzes scenārijs, kt CO2 ekv.

| Gads | N1  | N2&N3 |
|------|-----|-------|
| 2023 | 420 | 927   |
| 2025 | 407 | 935   |
| 2026 | 420 | 932   |
| 2027 | 383 | 900   |
| 2028 | 413 | 909   |
| 2029 | 405 | 884   |
| 2030 | 408 | 840   |
| 2031 | 413 | 826   |
| 2032 | 401 | 784   |
| 2033 | 409 | 781   |
| 2034 | 389 | 719   |
| 2035 | 392 | 716   |

Datu avots: pētījuma modelēšanas rezultāts

18. tabula. SEG kravas transports Optimālais scenārijs, kt CO2 ekv.

| Gads | N1  | N2&N3 |
|------|-----|-------|
| 2023 | 420 | 927   |
| 2025 | 407 | 935   |
| 2026 | 419 | 935   |
| 2027 | 381 | 902   |
| 2028 | 409 | 840   |
| 2029 | 399 | 812   |
| 2030 | 392 | 759   |
| 2031 | 388 | 732   |
| 2032 | 363 | 681   |
| 2033 | 361 | 661   |
| 2034 | 331 | 603   |
| 2035 | 321 | 577   |

Datu avots: pētījuma modelēšanas rezultāts

19. tabula. SEG kravas transports Maksimālais scenārijs, kt CO2 ekv.

| Gads | N1 | N2&N3 |
|------|----|-------|
|------|----|-------|

|      |     |     |
|------|-----|-----|
| 2023 | 420 | 927 |
| 2025 | 407 | 935 |
| 2026 | 419 | 935 |
| 2027 | 381 | 901 |
| 2028 | 404 | 833 |
| 2029 | 387 | 788 |
| 2030 | 367 | 710 |
| 2031 | 354 | 659 |
| 2032 | 317 | 596 |
| 2033 | 293 | 549 |
| 2034 | 252 | 472 |
| 2035 | 224 | 424 |

Datu avots: pētījuma modelēšanas rezultāts

20. tabula. Aprēķinātais SEG emisiju samazinājums alternatīvos scenārijos pret bāzes scenāriju 2030. un 2035.gadā, kt CO<sub>2</sub> ekv.

| Gads | Optimālais | Maksimālais | Bāze_biodegvielas |
|------|------------|-------------|-------------------|
| 2030 | 97.5       | 171.1       | 85.7              |
| 2035 | 210.7      | 461.1       | 76.1              |

Datu avots: pētījuma modelēšanas rezultāts