|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Anotācija pētījumam** | | “Tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu ieviešanas iespēju izpēte un tehniskās specifikācijas sagatavošana risinājumu izstrādei un integrācijai VUGD” | |
|  | |  | |
| **Pētījuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti**  Mērķis – veikt izpēti par iespējām integrēt videi draudzīgu un energoefektīvu transportlīdzekļu (turpmāk - TL) izmantošanu Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta (turpmāk – VUGD) darbībā. Pētījuma veicēja uzdevums ir noskaidrot, kādas ir iespējas nodrošināt nepieciešamo tehnisko kapacitāti, lai saglabātu VUGD sniegto pakalpojumu pieejamību un kvalitāti, pielāgojot videi draudzīgus transportlīdzekļus atbilstoši VUGD specifikai.  Secinājumi par Eiropas Savienības fondu piesaisti: VUGD primāri ir jānodrošina savu funkciju izpilde un sekundāri – jāsamazina emisijas, bet ar samērīgām izmaksām. Emisiju samazināšanas nodrošināšanai ar samērīgām izmaksām, atbilstoši pētījuma rezultātiem – vieglo, apvidus un kravas automobiļu kategorijās par atbilstošiem ES Parlamenta un Padomes direktīvas noteikumiem ir elektro-automobiļi. Savukārt, attiecībā uz smagajiem kravas automobiļiem piemērojams atbrīvojums, kas iekļauts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1058 (2021. gada 24. jūnijs) par Eiropas Reģionālās attīstības fondu un Kohēzijas fondu.  Secinājumi, par VUGD piemērotākajiem TL veidiem:   * Segmentos vieglais automobilis bez piekabes un apvidus automobilis bez piekabes VUGD visatbilstošākais ir elektro automobilis. Tas ne tikai nodrošina VUGD operacionālo funkciju izpildi, bet arī ir atbilstošs Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/33/EK un tās 2019. gada grozījumu Direktīvas 2019/1161 nosacījumiem, jo ir uzskatāms par bezemisiju transportlīdzekli, emisijām esot 0 CO2g/km. * Segmentā apvidus automobilis ar piekabi 750+kg visatbilstošākais ir hibrīdautomobilis, ņemot vērā nepieciešamo jaudu piekabes vilkšanai. Tas ne tikai nodrošina VUGD operacionālo funkciju izpildi, bet arī ir atbilstošs Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/33/EK un grozījumu Direktīvas 2019/1161 nosacījumiem, jo tā izmešu daudzums ir CO2 – 0.5 g/km, NOx – 0.08g/km, HC + NOx 0.17g/km, P – 0.0045g/km. * Segmentos kravas furgons bez piekabes, kā arī kravas furgons ar piekabi 750+ kg visatbilstošākais ir elektro kravas furgons. Tas ne tikai nodrošina VUGD operacionālo funkciju izpildi, bet arī ir atbilstošs Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/33/EK un tās 2019. gada grozījumu Direktīvas 2019/1161 nosacījumiem, jo ir uzskatāms par bezemisiju transportlīdzekli, emisijām esot 0 CO2g/km. * Segmentā smagie kravas automobiļi visatbilstošākais ir kravas hibrīdautomobilis. Tas ne tikai nodrošina VUGD operacionālo funkciju izpildi, bet arī ir atbilstošs Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/33/EK un grozījumu Direktīvas 2019/1161 nosacījumiem, jo tā izmešu daudzums ir CO2 – 0.5 g/km, NOx – 0.08g/km, HC + NOx 0.17g/km, P – 0.0045g/km. | | | | **Research objective, tasks and main results of the study**  Objective – to conduct research on the possibilities of integrating the use of environmentally friendly and energy efficient vehicles in the activities of the State Fire and Rescue Service (hereafter - SFRS). The task of the researcher is to find out what are the possibilities to ensure the necessary technical capacity to maintain the availability and quality of services provided by the SFRS by adapting environmentally friendly vehicles in accordance with the specifics of the SFRS.  Conclusions on raising European Union funds: The SFRS must primarily ensure the performance of its functions and, secondarily, reduce emissions, but at a reasonable cost. In order to ensure emission reductions at a reasonable cost, according to the results of the study - in the categories of cars, off-road cars and trucks, electric cars are considered as relevant to provisions of the EU Parliament and Council Directive. Concerning heavy trucks - the exemption is applicable that is included in the Directive 2019/1161 of the European Parliament and of the Council (of 20 June, 2019) amending Directive 2009/33/EC and Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council (of 24 June, 2021) on the European Regional Development Fund and the Cohesion Fund.  Conclusions on the most suitable kinds of vehicles for SFRS:   * In both segments – light vehicle without a trailer and SUV (sport utility vehicle) without a trailer an electric car would be the most appropriate for the SFRS. It not only ensures the performance of the SFRS operational functions, but also complies with the provisions of Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council and its amending Directive 2019/1161 (of 2019), as it is considered a zero-emission vehicle with emissions of 0 CO2g / km. * In the segment, SUV (sport utility vehicle) with a trailer of 750 + kg the hybrid car is the most suitable, taking into account the required power to tow a trailer. It not only ensures the performance of the SFRS operational functions, but also complies with the provisions of Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council and amending Directive 2019/1161, as it emits CO2 - 0.5 g / km, NOx - 0.08g / km, HC + NOx 0.17g / km, P - 0.0045g / km. * In both segments – a cargo van without a trailer and a cargo van with a trailer 750+ kg, the most suitable is the electric cargo van. It not only ensures the performance of the SFRS operational functions, but also complies with the provisions of Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council and its amending Directive 2019/1161 (of 2019), as it is considered a zero-emission vehicle with emissions of 0 CO2g / km. * In the segment of heavy trucks, the most suitable is the hybrid truck. It not only ensures the performance of the SFRS operational functions, but also complies with the provisions of Directive 2009/33/EC of the European Parliament and of the Council and amending Directive 2019/1161, as it emits CO2 - 0.5 g / km, NOx - 0.08g / km, HC + NOx 0.17g / km, P - 0.0045g / km. | |
| **Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas** | | | | * Esošās situācijas izpēte – VUGD TL tehniskā stāvokļa un nolietojamības pakāpes analīze; autoparka analīze saistībā ar izmešu daudzumu un uzturēšanas un remonta izmaksām, TL oglekļa pēdas nospieduma (carbon footprint) analīze par Latvijas reģioniem, ES likumdošanas ietvara apkopojums. * Videi draudzīgu ugunsdzēsības kravas un vieglo automobiļu iespējamie veidi un to atbilstība VUGD darba specifikai. * Videi draudzīgu ugunsdzēsības kravas un vieglo automobiļu integrēšanas iespējas VUGD. | |
| **Pētījuma pasūtītājs** | | | | Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests | |
| **Pētījuma īstenotājs** | | | | SIA “PricewaterhouseCoopers” | |
| **Pētījuma īstenošanas gads** | | | | 2021 | |
| **Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots** | | | | Pētījuma finansēšanas summa – EUR 52 032,42.  Finansēšanas avots – pētījums veikts Eiropas Komisijas Civilās aizsardzības finanšu instrumenta projekta “Priekšizpēte par labākās prakses veicināšanu un kapacitātes palielināšanu Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestā, ECHO/SUB/2020/TRACK1/831688” ietvaros (projekta kopējais budžets - 266 200 EUR) | |
| **Pētījuma klasifikācija\*** | | | | Kompleksi analītiski pētījumi un izstrādes | |
| **Politikas joma, nozare\*\*** | | | | Politikas joma: Iekšlietu politika,  Politikas nozare: Glābšana un civilā aizsardzība. | |
| **Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums** | | | |  | |
| **Pētījuma mērķa grupa/-as** | | | |  | |
| **Pētījumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida:** | | | |  | |
|  | | 1) tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze | | tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze | |
|  | | 2) statistikas datu analīze | | -- | |
|  | | 3) esošo pētījumu datu sekundārā analīze | | -- | |
|  | | 4) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze | | padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze | |
|  | | 5) fokusa grupu diskusiju veikšana un analīze | | -- | |
|  | | 6) gadījumu izpēte | | -- | |
|  | | 7) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze | | -- | |
|  | | 8) citas metodes (norādīt, kādas) | | VUGD iekšējo datu analīze | |
| **Kvantitatīvās pētījuma metodes** (ja attiecināms): | | | | -- | |
|  | | 1) aptaujas izlases metode | | -- | |
|  | | 2) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits | | -- | |
| **Kvalitatīvās pētījuma metodes** (ja attiecināms): | | | | Intervijas ar Latvijas un ārvalstu ekspertiem – nozares un autonozares pārstāvjiem (ražotāji un izplatītāji) | |
|  | | 1) padziļināto/ekspertu interviju skaits | | 14 daļēji strukturētas/padziļinātās intervijas, 6 sarakstes | |
| **Izmantotās analīzes grupas (griezumi)** | | | |  | |
| **Pētījuma pasūtītāja kontaktinformācija** | | | | VUGD Tehniskā dienesta pārvaldes Speciālo aizsarglīdzekļu nodaļas priekšnieks Ģirts Sirsniņš (tālr.: 67075806, mob.: 27893458, e-pasts: [girts.sirsnins@vugd.gov.lv](mailto:girts.sirsnins@vugd.gov.lv)) | |
| **Pētījuma autori\*\*\* (autortiesību subjekti)** | | | | Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests | |