

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums



Finansē Eiropas Savienības Strukturālo reformu atbalsta programma un izpilda KPMG un VVA sadarbībā ar Eiropas Komisijas Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorātu

SVARĪGS PAZIŅOJUMS:

Šajā dokumentā ietvertā informācija un uzskati ir dokumenta autora(-u) sagatavota informācija un pausti uzskati, kas var nesaskanēt ar Komisijas oficiālo viedokli. Komisija negarantē šajā dokumentā ietverto datu precizitāti. Ne Komisija, ne jebkura persona, kas rīkojas Komisijas vārdā, neuzņemsies atbildību par šajā ziņojumā ietvertās informācijas izmantošanu.

© Eiropas Savienība, 2021. Visas tiesības aizsargātas. Atsevišķas daļas ir licencētas ES uz konkrētiem nosacījumiem. Reproducēšana ir atļauta, norādot avotu.

Ilgspējīgas mobilitātes nodrošināšana
Gala ziņojums
Septembris 2021

Izmantotie termini

ATD	Autotransporta direkcija VSIA
CAPEX	Kapitāla izdevumi - <i>Capital expenditure</i>
DBFMO	Projektēšana, būvniecība, finansēšana, uzturēšana un ekspluatācija - <i>design, build, finance, maintain and operate</i>
DSRC	Specializētā šaura diapazona datu pārraide - <i>Dedicated Short Range Communication</i>
ESAO	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija
EETS	ES direktīva 2004/52/EK par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību
EEZ	Eiropas Ekonomikas zona
EM	Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija
ES	Eiropas Savienība
FM	Latvijas Republikas Finanšu ministrija
GNSS	Globālā satelītu navigācijas sistēma - <i>Global Navigation Satellite Systems</i>
HGV	Kravas transports – <i>heavy goods vehicle</i>
IT	Informācijas tehnoloģijas
KPI	Rezultatīvie rādītāji - <i>Key performance indicator</i>
LM	Latvijas Republikas Labklājības ministrija
MaaS	Mobilitāte kā pakalpojums – <i>Mobility as a Service</i>
MOVE ĢD	Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts
MP	Ministru prezidents
NAP	Nacionālais piekļuves punkts
NEKP	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns
NPV	Šī brīža tagadnes vērtība - <i>Net present value</i>

Ilgospējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

OBU	Kravas automobiļos uzstādītas ierīces – <i>on-board units</i>
OPEX	Darbības izdevumi – <i>operating expense</i>
Projekta īstenotājs	KPMG Baltics AS, VVA Brussels S.p.r.l, Dynamic University SIA
REFORM ĢD	Strukturālo reformu ģenerāldirektorāts
SDG	Sašķīdrinātā dabasgāze
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
SM	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija
VARAM	Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

Saturs

1	Projekta kopsavilkums	4
2	Pārskats par Projekta nodevumiem	6
2.1	Sākuma ziņojums	6
2.2	2a nodevums – Analītiskais pētījums par sabiedriskā transporta sistēmu	6
2.2.1	Galvenās aktivitātes un pielietotā metodoloģija	6
2.2.2	Galvenie secinājumi	7
2.3	2b nodevums – Rīcības plāns un rekomendācijas pilsētas un starppilsētu transporta integrēšanai vienā sabiedriskā transporta vadības sistēmā	8
2.3.1	Galvenās aktivitātes un pielietotās metodes	8
2.3.2	Galvenās rekomendācijas	9
2.4	3 nodevums – <i>Analītisks pētījums par efektīvām pārmaiņām autoparka struktūrā</i>	11
2.4.1	Galvenās aktivitātes un pielietotās metodes	11
2.4.2	Galvenie secinājumi	12
2.4.3	Galvenās rekomendācijas	13
2.5	4a nodevums – Analītiskais pētījums – tirgus izpēte par SDG un elektrības piegādes attīstību Latvijas jūras ostās	16
2.5.1	Galvenās aktivitātes un piemērotās metodes	16
2.5.2	Galvenie secinājumi	17
2.6	4b nodevums: Rīcības plāns SDG uzpildes punktu un elektrības piegādes attīstībai Latvijas jūras ostās	18
2.6.1	Galvenās aktivitātes un piemērotās metodes	19
2.6.2	Galvenās rekomendācijas	19
2.7	5 nodevums: Analītiskais pētījums par pāreju uz attālumā balstītu ceļu nodevu sistēmu	20
2.7.1	Galvenās aktivitātes un piemērotās metodes	20
2.7.2	Galvenie secinājumi un rekomendācijas	21
A	Pielikums – Ietekmes pušu saraksts, ar kurām tika organizētas konsultācijas Projekta ietvaros	26

Ilgospējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

1 Projekta kopsavilkums

Projektu "Ilgospējīgas mobilitātes nodrošināšana" (Projekts) laika posmā no 2020. gada septembra līdz 2021. gada septembrim īstenoja KPMG Baltics AS, VVA Brussels S.p.r.l and Dynamic University SIA (Projekta īstenoātājs). Projekts īstenots ar Eiropas Savienības (ES) Strukturālo reformu ģenerāldirektorāta atbalstu (REFORM ĢD) atbilstoši specifiskajam līgumam No. REFORM/SC2020/063, kas ir saskaņā ar pamatlīgumu No. SRSS/2018/01/FWC/002-06.

Projekta mērķis ir nodrošināt tehnisko palīdzību Latvijas Republikas Satiksmes ministrijai (SM) ilgospējīgas mobilitātes risinājumu ieviešanā.

Projekts norisinājās četrās fāzēs un ietvēra sešus nodevumus – ziņojumus (skat. Attēlu Nr. 1 zemāk).

Attēls Nr.1: Projekta fāzes un nodevumi

I fāze: Projekta sākums un sabiedriskās transporta sistēmas analīze	<u>1. nodevums:</u> Sākuma ziņojums <u>2.a nodevums:</u> Pētījums par sabiedriskā transporta sistēmu <u>2.b nodevums:</u> Rīcības plāns pilsētas un starppilsētu transporta integrēšanai vienotā sabiedriskā transporta vadības sistēmā	Sasniedzamais rezultāts Nr. 1: <i>Labāk integrēta sabiedriskā transporta sistēma Latvijā</i>
II fāze: Transportlīdzekļu parka struktūra, SDG un elektroenerģijas piegādes punktu attīstība jūras ostās	<u>3. nodevums:</u> Analītisks pētījums par nepieciešamajām efektīvajām izmaiņām transportlīdzekļu parka struktūrā <u>4.a nodevums:</u> Analītisks pētījums – tirgus izpēte – par SDG uzpildes punktu un elektroenerģijas piegādes attīstību Latvijas jūras ostās <u>4.b nodevums:</u> Rīcības plāns SDG uzpildes punktu attīstībai un elektroenerģijas piegādes attīstībai Latvijas jūras ostās	Sasniedzamais rezultāts Nr. 2: <i>Videi draudzīgāka transporta sistēma Latvijā</i>
III fāze: Attālumā balstīta ceļa nodevu sistēma	<u>5. nodevums:</u> Analītisks pētījums par pārejas iespējām uz attālumā balstītu autoceļu nodevu sistēmu	Sasniedzamais rezultāts Nr. 3: <i>Godīgāka transporta un transportlīdzekļu nodokļu sistēma Latvijā</i>
IV fāze: Gala ziņojums	<u>6. nodevums:</u> Gala ziņojums	

Ilgospējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

Četri Projekta ietvaros veiktie analītiskie pētījumi (2a, 3, 4a un 5 nodevumi) sniedza SM plašāku izpratni par esošo situāciju un izaicinājumiem, bet divos rīcības plānos (2b, 4b nodevumi) tika sniegtas rekomendācijas, kā risināt analītiskajos pētījumos 2a un 4a identificētos izaicinājumus. Rekomendācijas tika sniegtas arī 3 un 5 nodevumos.

Visā Projekta gaitā tika nodrošināta nepārtraukta koordinācija un komunikācija, tai skaitā:

- Ikmēneša Projekta vadības sanāksmes (ang. – *Steering Committee*), kurās piedalījās REFORM ĢD, SM un Projekta īstenotāja pārstāvji. Šo sanāksmju mērķis bija nodrošināt Projekta īstenošanu atbilstoši sākotnēji plānotajam, kā arī pārrunāt katru no ziņojumiem;
- SM un Projekta īstenotāja tehniskās sanāksmes pēc nepieciešamības (kopā organizētas 11 sanāksmes). Šo sanāksmju mērķis bija noskaidrot radušos jautājumus un neskaidrības par pieejamo informāciju vai metodoloģiju, kas izmantota analīzes ietvaros.

Turpmākās šī ziņojuma sadaļas sniedz informāciju par piemēroto metodoloģiju, galvenajiem secinājumiem un rekomendācijām katram no nodevumiem.

2 Pārskats par Projekta nodevumiem

2.1 Sākuma ziņojums

Projekta uzsākšanas fāzes mērķis bija definēt un aprakstīt Projektā izmantojamo metodoloģiju. Pirms Sākuma ziņojuma iesniegšanas tika organizētas divas sanāksmes:

- Projekta uzsākšanas tikšanās ar pārstāvjiem no REFORM ĢD un SM 2020. gada 3.septembrī. Tikšanās laikā Projekta īstenotāji prezentēja Projekta tvērumu un piedāvāto pieeju katra nodevuma izstrādei. Tikšanās dalībnieki dalījās ar savu redzējumu par katru no Projekta jomām, t.sk., sagaidāmajiem rezultātiem. Dalībnieki vienojās par sadarbības mehānismiem Projekta ietvaros (ikmēneša vadības sanāksmes un tehniskie zvani);
- Projekta prezentācija galvenajām ietekmes pusēm politikas plānošanas līmenī norisinājās 2020. gada 23. septembrī. Sanāksmē piedalījās nozaru ministriju pārstāvji – Ekonomikas ministrija (EM), Finanšu ministrija (FM), Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM), kā arī Labklājības ministrija (LM). Tikšanās mērķis bija iepazīstināt minētās institūcijas ar Projektu un tā plānoto norisi, lai nodrošinātu, ka nepieciešamie dati un informācija ir pieejama un pārstāvji ir gatavi piedalīties intervijās un darba grupās, kā arī lai iespēju robežās nodrošinātu Projekta rezultātu piemērojamību starpnozaru darbībā.

Pēc šīm sanāksmēm tika atjaunota sākotnējā piedāvājumā ietvertā Projekta pieeja un metodoloģija, noteikti Projekta uzraudzības un rezultātu indikatori, un sagatavots Sākuma ziņojums. Tā gala versija iesniegta REFORM ĢD un SM 2020. gada 24. septembrī.

2.2 2a nodevums – Analītiskais pētījums par sabiedriskā transporta sistēmu

Pētījuma mērķis bija analizēt esošo sabiedriskā transporta sistēmu Latvijā, kas kalpotu par pamatu nākamajā Projekta posmā sniedzamajām rekomendācijām par to, kā integrēt dažādus segmentus vienā transporta plānošanas sistēmā, lai nodrošinātu vieglu (angl.- *seamless*) pārvietošanos visā valsts teritorijā. Pētījuma gala versija REFORM ĢD un SM iesniegta 2020. gada 8. decembrī.

2.2.1 Galvenās aktivitātes un pielietotā metodoloģija

Lai gūtu visaptverošu izpratni par sabiedriskā transporta sistēmu veidojošajiem elementiem, tika piemērota KPMG *Six Design Layers* metodika. Tās ietvaros tika ievākti dati sešās jomās:

- *Funkcionālais process* sabiedriskā transporta plānošanai, tai skaitā lēmumu pieņemšanai, plānošanas un infrastruktūras attīstības nodrošināšanai;

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- *Cilvēki* – galvenās plānošanā un izpildē iesaistītās institūcijas;
- *Pakalpojuma sniegšanas modelis* pasākumi sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanai;
- *Tehnoloģija* – dažādos sabiedriskā transporta organizācijas posmos izmantotās IT sistēmas;
- *Dati* – sabiedriskā transporta organizēšanā izmantotās datu kopas, fokusējoties uz lēmumu pieņemšanas līmeni;
- *Pārvaldība* – galveno normatīvo aktu identificēšana un analīze (likumi, regulas, politikas plānošanas dokumenti), kas nosaka un ietekmē pakalpojuma sniegšanu.

Augstākminētās jomas tika analizētas, veicot literatūras analīzi, salīdzinošo analīzi par sabiedriskā transporta organizēšanu 10 izvēlētajās Latvijas pilsētās, konsultācijas ar 31 ietekmes pusi, darba grupas un tiešsaistes aptauju.

Apkopojot iegūto informāciju, tika veikta analīze par sabiedriskā transporta un mikromobilitātes jomām un sabiedriskā transporta organizēšanu 10 izvēlētajās Latvijas pilsētās. Tika ievākti dati par pilsētas, vietējā un starppilsētu nozīmes sabiedriskā transporta tīkliem, izveidotas visaptverošas transporta organizācijas kartes šajās pilsētās, noteikti dažādu transporta veidu savienojuma mezgli utt.

2.2.2 Galvenie secinājumi

Pētījuma veikšanas brīdī **sabiedriskā transporta sistēmā pastāv divu līmeņu pieeja. Valsts līmenī** (reģionālās, starppilsētu un vietējās nozīmes transports) un **republikas pilsētu līmenī**¹ (pilsētas transports – izņemot Ogrī, kur līdz šim ir bijis tikai vietējās nozīmes transports) sabiedriskais transports tiek organizēts atsevišķi. Šī pati pieeja attiecas uz mikromobilitātes plānošanu un organizēšanu. Tādējādi nepastāv **pietiekama saikne starp pilsētas un starppilsētu sabiedriskā transporta organizēšanu, kā arī mikromobilitātes integrāciju sabiedriskā transporta sistēmā.**

Dalītās plānošanas rezultātā starppilsētu un pilsētu transporta infrastruktūras nereti ir nesavietojamas. Praksē tas nozīmē nekonsekventu sabiedriskā transporta pieejamību un kvalitāti pilsētās un uz valsts ceļiem, piemēram, dzelzceļa un pilsētu infrastruktūra nav pietiekami salāgota un tādējādi nenodrošina vieglu pārvietošanos.

Tāpat pastāv **ievērojami mobilitātes ierobežojumi cilvēkiem ar īpašām vajadzībām**, kuriem patlaban iepriekš jārezervē sabiedriskais transports atsevišķi katram transporta veidam (dažos gadījumos pat 72 h pirms brauciena). Šiem cilvēkiem nākas saskarties arī ar fiziskās infrastruktūras ierobežojumiem, piemēram, nepietiekamu savietojamību starp speciālo infrastruktūru pieturvietās un infrastruktūru ārpus tām.

Analītiskā pētījuma ietvaros tiek identificēts, ka **sabiedriskā transporta un mikromobilitātes plānošanā un organizācijā nepietiekami tiek iegūti un izmantoti dati**, t.sk., IT risinājumi un sistēmas, ar kuru starpniecību datus varētu iegūt un analizēt.

¹ Saskaņā ar Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumu līdz 2021. gada 30. jūnijam Daugavpils, Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Rīga, Valmiera, Ventspils; un pēc šī datuma arī Ogre. Pēc 2021. gada 30. jūnija "republikas pilsētas" kļūs par "valstspilsētām"

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

Nemot vērā, ka nav formāli noteiktu prasību pilsētas nozīmes transporta datu ieguvei un uzturēšanai, pilsētas pašas nosaka datu ievākšanas apjomu un formātu, kā rezultātā ir grūtības konsolidēt šāda veida informāciju nacionāla līmeņa pētījumam vai analīzei lēmumu pieņemšanas nolūkiem.

Galvenais trūkums mikromobilitātes jomā ir infrastruktūras nepietiekamība un pārtrauktība (velojoslas). Sasaistē ar iepriekšminētajiem trūkumiem transporta plānošanā un organizēšanā par infrastruktūras attīstību ir atbildīgs zemes īpašnieks vai pārvaldītājs. No tā izriet, ka pašvaldības attīsta infrastruktūru savas teritorijas robežās, taču tā nereti neturpinās un ir atšķirīga no infrastruktūras uz valsts ceļiem, un otrādi. Šiem diviem līmeņiem – pilsētas un valsts – nav noteikts skaidrs sadarbības mehānisms un kopīgi principi mikromobilitātes attīstībai. VSIA Latvijas Valsts ceļi ir izstrādājuši daudzgadu veloinfrastruktūras attīstības plānu, kas potenciāli paplašinās velotīklu uz valsts ceļiem. Tomēr šim plānam vajadzētu tikt koordinētam ar pašvaldībām, lai nodrošinātu lielāku kopējo ietekmi uz mikromobilitātes attīstību Latvijā.

Rekomendācijas, kā novērst identificētos trūkumus un izaicinājumus tiek piedāvātas 2b ziņojumā.

2.3 2b nodevums – Rīcības plāns un rekomendācijas pilsētas un starppilsētu transporta integrēšanai vienā sabiedriskā transporta vadības sistēmā

Atbilstoši analītiskā pētījuma (2a nodevums) rezultātiem tika izstrādāts rīcības plāns, izvirzot rekomendācijas visaptverošas pieejas izveidei, kur mobilitāte tiek sekmēta, nodrošinot integrētu plānošanu un organizāciju, kā arī skaidri nosakot sadarbības mehānismus starp dažādu mobilitātes veidu (t.sk., sabiedriskā transporta) plānotājiem. Tostarp rīcības plāns ietver rekomendācijas velojoslu un citu infrastruktūras elementu, kas pamatā savienojas ar sabiedriskā transporta maršrutiem un galapunktiem, attīstības sekmēšanai. Ziņojuma gala versija iesniegta REFORM ĢD un SM 2021. gada 2. martā.

2.3.1 Galvenās aktivitātes un pielietotās metodes

Rekomendācijas tika izvirzītas, balstoties uz analītiskā pētījuma (2a) rezultātiem un izmantojot šādas metodes:

- Literatūras izpēte par ilgtspējīgas mobilitātes organizēšanas teorētisko ietvaru, t.sk., apkopota informācija par transporta lietotāju perspektīvas komponentēm, kā arī principi un labas prakses piemēri integrētai un uz lietotāja vajadzībām centrētai sabiedriskā transporta organizēšanas praksei (salīdzinājumā ar esošo institucionālo perspektīvu sabiedriskā transporta plānošanā);
- Gadījumu analīze par mikromobilitātes integrāciju transporta sistēmā Nīderlandē un Dānijā, galveno identificēto veiksmes faktoru apkopojums;
- Literatūras izpēte par digitālajiem risinājumiem mobilitātes plānošanā un organizēšanā Latvijā, attīstot risinājumu Mobilitāte kā pakalpojums (MaaS);

Ilgspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- Konsultācijas ar ietekmes pusēm, darba grupas ar nevalstiskajām organizācijām un politikas plānotājiem par piedāvātajām rekomendācijām;
- Izvērtējums par divām metodoloģijām, ar kuru palīdzību aprēķināt multimodālu savienojumu izveides ietekmi uz CO₂ samazinājumu – EN 16258:2012 un TEEMP, ar mērķi noteikt atbilstošāko metodoloģiju Latvijai.

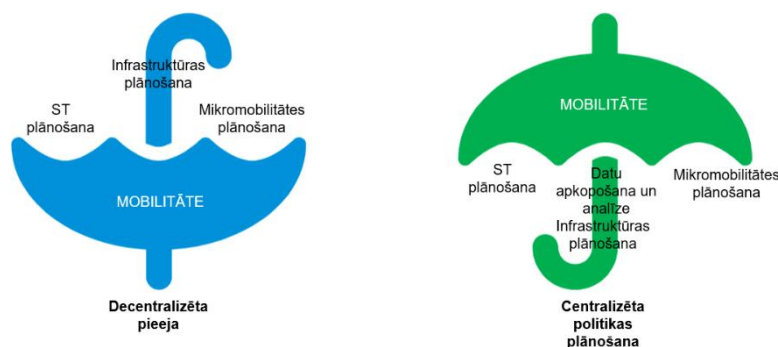
2.3.2 Galvenās rekomendācijas

Rīcības plāns ietver rekomendācijas lietotāju perspektīvas ieviešanai transporta plānošanā un organizēšanā tādās jomās kā (a) konkurētspējīgs brauciena laiks, (b) pieejamība un (c) viegla izmantošana. Lai novērstu analītiskajā pētījumā (2a) identificētos trūkumus, rekomendācijas piedāvātas gan pārvaldības, gan izpildes līmenī.

2.3.2.1 Pārvaldība

Piedāvātas izmaiņas patlaban decentralizētajā pārvaldības modelī. Projekta īstenotājs piedāvā izveidot vienotu mobilitātes funkciju SM ietvaros, kas būtu atbildīga par mobilitātes plānošanu un, ievērojot transporta lietotāja perspektīvu, par plānošanu un prasību definēšanu trīs jomās: (a) sabiedriskā transporta nodrošināšana, (b) sabiedriskā transporta un mikromobilitātes infrastruktūras plānošana un ieviešana, un (c) datu ieguve un analīze. Jaunizveidotā funkcija būtu galvenais koordinators sabiedriskā transporta procesu nodrošināšanai, t.sk., komunikācijai ar ietekmes pusēm. Šim nolūkam rekomendēts izveidot Mobilitātes konsultatīvo padomi, kuras pamatā ir esošā Sabiedriskā transporta padome, taču tā tiek paplašināta un tai tiek piešķirtas plašākas funkcijas, kas ietver ne tikai sabiedriskā transporta maršrutu un tīkla plānošanu, bet arī mikromobilitāti, infrastruktūru un sabiedriskā transporta pieejamības jautājumus. Mobilitātes konsultatīvās padomes sanāksmju rezultāti ar SM starpniecību tiktu tālāk novirzīti izpildinstitūcijām – Autotransporta direkcijai (ATD), valsts infrastruktūras pārvaldītājiem, plānošanas reģioniem un republikas pilsētām (valstspilsētām).

Attēls Nr.1: Decentralizētas un centralizētas politikas plānošanas pieejas



Projekta īstenotājs secina, ka izmaiņas esošajā pārvaldības modelī, centralizējot mobilitātes plānošanu (skat. attēlu augstāk), sekmētu efektīvāku sadarbību starp valsts institūcijām un pašvaldībām un ļautu samazināt vai atrisināt vairumu analītiskajā pētījumā (2a) identificēto trūkumu:

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- Sabiedriskā transporta un mikromobilitātes infrastruktūras nesavietojamību risinātu integrēta infrastruktūras plānošana un kopīgu standartu izveide;
- Datu un digitālo risinājumu trūkuma risināšanai sabiedriskā transporta un mikromobilitātes plānošanā nepieciešams, lai SM definētu prasības vienotai datu ieguvei un analīzei, kas būtu saistošas visiem transporta sistēmas dalībniekiem. Šo trūkumu potenciāli novērsīs Nacionālā piekļuves punkta (NAP) izveide atbilstoši ES Regulai 2017/1926, kas nosaka prasības pēc vienas pieejas apkopot noteiktus transporta datus (datubāzē, datu noliktavā, mājaslapā u.c.), kā arī nodrošināt šīs informācijas publisku pieejamību. Projekta īstenotājs saskaņā ar NAP izveidi kā potenciālu risinājumu identificētajam datu un digitālo risinājumu trūkumam;
- Mobilitātes plānošanas funkcijas un Mobilitātes konsultatīvās padomes īstenotā integrētā plānošana mazinās nesaskaņotību starp pilsētas un starppilsētu sabiedrisko transportu ;
- Sabiedriskā transporta pieejamību uzlabos integrēta plānošanu, kas sekmēs speciālās infrastruktūras savietojamību.

2.3.2.2 Digitālie risinājumi

Rekomendācijas digitālajiem risinājumiem transporta plānošanā un organizācijā ir vērstas uz privātā sektora, konkrēti, IT sektora, iesaistes veicināšanu. Rīcības plāns piedāvā nodalīt atbildības sfēras starp publisko sektoru (transporta plānošana un nodrošināšana) un privāto sektoru (mobilitātes aplikāciju un platformu izveide publiskai izmantošanai). Kā viens no piedāvātajiem variantiem rīcības plānā ir MaaS. Secināts, ka MaaS ieviešana radītu vairākus ieguvumus, tostarp sekmētu vieglas un efektīvas transporta informācijas un cilvēku plūsmas nodrošināšanu, mobilitāti “no durvīm līdz durvīm” un augstāku pakalpojuma līmeni, salīdzinot ar privātas automašīnas izmantošanu. **Kritiski svarīgs faktors MaaS ieviešanai ir mobilitātes datu pieejamība par sabiedrisko transportu, mikromobilitātes iespējām, koplietošanas auto, taksometriem utt.** Tikai minēto datu pieejamības gadījumā var tikt ieviests MaaS (sasaiste ar NAP ieviešanu). Lai mudinātu privātos uzņēmumus attīstīt mobilitātes risinājumus, Projekta īstenotājs piedāvā publiskajam sektoram uzsākt MaaS koordināciju, lai tālāk to nodotu privātajam sektoram.

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

2.3.2.3 Mikromobilitātes un sabiedriskā transporta integrācija

Rīcības plāns sniedz rekomendācijas **mikromobilitātes integrācijai sabiedriskā transporta sistēmā**. Atbilstoši Nīderlandes un Dānijas gadījumu analīzes rezultātiem un literatūras izpētei par labās prakses piemēriem, definēti vairāki faktori, kas sekmētu ciešāku abu transporta veidu integrāciju Latvijā. Šo faktoru apkopojums ir atainots attēlā zemāk un aptver gan infrastruktūras, gan informācijas pieejamību, mikromobilitātes prioritizēšanu attiecībā pret citiem transporta veidiem, kur tas iespējams, un šī transporta veida popularizēšanu.



Nodevuma noslēgumā Projekta īstenotājs izstrādāja vadlīnijas multimodālu savienojumu izveides ietekmes uz CO₂ emisijām aprēķinam, secinot, ka EN 16258:2012 metodoloģija ir piemērotāka kopējo siltumnīcefekta gāzu (SEG) aprēķināšanai pasažieru transportā, t.sk., konkrētiem transporta maršrutiem un veidiem, savukārt TEEMP rīki ir noderīgi dažādu plānoto projektu izvērtēšanai kā daļa no projekta apstiprināšanai nepieciešamās informācijas, nosakot to vides ietekmi.

2.4 3 nodevums – Analītisks pētījums par efektīvām pārmaiņām autoparka struktūrā

Sasaistē ar ambicioziem ES līmeņa klimata mērķiem transporta sektora transformācija ir kritiski svarīga, lai nodrošinātu atbilstību izvirzītajām prasībām un sasniegtu šos mērķus. Viens no būtiskiem soļiem ir pāreja uz videi draudzīgāku autoparka struktūru. Atbilstoši tam analītiskā pētījuma mērķis bija analizēt esošo situāciju Latvijā – autoparka struktūru, alternatīvu degvielu izmantošanu, normatīvās prasības utt., – kā arī sniegt atbalstu turpmākās politikas veidošanai, lai sekmētu pāreju uz videi draudzīgāku transportlīdzekļu lietošanu. Ziņojuma gala versija REFORM ĢD un SM iesniegta 2021. gada 6. aprīlī.

2.4.1 Galvenās aktivitātes un pielietotās metodes

Analītiskais pētījums, kas ietvēra arī rekomendācijas, tika veidots, balstoties uz šādām aktivitātēm un pielietotajām metodēm:

- Literatūras izpēte par alternatīvām degvielām un to izmantošanu, Eiropas auto ražošanas nozares pārskats, alternatīvu degvielu izmantošana Latvijā (degvielas patēriņš, reģistrētie transportlīdzekļi u.c.);

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- Izvērtējums par normatīvajiem un politikas plānošanas dokumentiem nacionālā un ES mērogā, kas saistīti ar transporta sektora attīstību un alternatīvu degvielu izmantošanu, kā arī infrastruktūru;
- Igaunijas, Lietuvas un Slovēnijas Nacionālo enerģētikas un klimata plānu gadījumu analīze, tostarp informācijas apkopojums par minēto valstu progresu, īstenojot plānos noteiktās aktivitātes, un tā rezultātā sasniegtajām izmaiņām autoparka struktūrā, kā arī citu ES valstu labās prakses piemēri;
- Latvijas autoparka struktūras izaicinājumu identificēšana ;
- Konsultācijas ar ietekmes pusēm (23 intervijas) un darba grupa ar transporta sektora politikas veidotājiem un īstenotājiem;
- Rekomendācijas identificēto trūkumu un izaicinājumu risināšanai un potenciālie atbalsta mehānismi ar alternatīvām degvielām darbināmu transportlīdzekļu plašākai ieviešanai Latvijā, t.sk., rekomendācijas finanšu stimuliem, infrastruktūras attīstībai un stratēģiskās komunikācijas aktivitātēm.

2.4.2 Galvenie secinājumi

Pētījuma izstrādes brīdi tiek secināts, ka dīzeļdegviela ir visbiežāk izmantotais degvielas veids Latvijā visās transportlīdzekļu grupās. Atbilstoši CSDD mājaslapā pieejamajai informācijai alternatīvi darbināmu transportlīdzekļu daļa no kopējā transportlīdzekļu parka ir zema – 2021. gada janvārī elektriski vieglie automobiļi veidoja tikai 0.16% no kopējā autoparka.

Būtisks izaicinājums ir arī transportlīdzekļu vecums – 2021. gada janvārī vidējais vieglo auto vecums Latvijā bija 14,4 gadi, kas liecina par ievērojamu ietekmi uz vidi. Tāpat secināts, ka lielāko daļu transporta emisiju rada vieglie auto (59%²).

Tika identificēti trūkumi pārvaldības modelī, no kuriem būtiskākais ir **koordinācijas trūkums starp nacionālā līmenī izvirzītajiem klimata un vides mērķiem un aktivitātēm, t.sk., ar ilgtspējīgas transporta sistēmas izveidi**. Ir apstiprināti vairāki politikas plānošanas dokumenti, kuri skar klimata mērķus, taču tie nav pietiekamā mērā saistīti savā starpā, un par to izpildi ir atbildīgas dažādas institūcijas. SM ir atbildīga par transporta sektora attīstību un mērķu noteikšanu, VARAM - par klimata aktivitātēm ar mērķi samazināt SEG emisijas, EM - par enerģijas sektora attīstību, kas ietver arī alternatīvo degvielu segmentu, savukārt FM izvērtē citu ministriju iesniegtos finansējuma pieprasījumus dažādu aktivitāšu veikšanai, mērķus atbalstošas nodokļu politikas iniciatīvas u.c. Atbilstoši FM paustajam klimata aktivitāšu finansējuma pieprasījumi ne vienmēr ir pietiekami izvērsti un pamatoti. Kopumā tiek secināts, ka nepastāv efektīvi sadarbības mehānismi starp iesaistītajām institūcijām.

Likumsakarīgi konstatēts **prioritāšu trūkums alternatīvu degvielu un atbilstošās infrastruktūras attīstībai**. Konsultāciju ar ietekmes pusēm laikā tika identificēts, ka dažādiem politikas plānotājiem ir atšķirīga izpratne un redzējums alternatīvo degvielu jautājumā (kuru degvielu attīstību un kādiem transportlīdzekļu segmentiem atbalstīt). Ņemot vērā, ka **trūkst integrētas un datus balstītas lēmumu pieņemšanas pieejas**,

² LVĢMC SEG inventarizācijas dati (2018. gada inventarizācija)

Ilgstspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

politikas aktivitātes attiecībā uz alternatīvu degvielu popularizēšanu netiek prioritizēti, identificējot efektīvākās pieejas to sasniegšanai.

Politikas plānošanas dokumenti paredz sasaisti ar ES līmeņa klimata mērķiem, tomēr tajos trūkst skaidri definētu aktivitāšu, kā sasniegt šos mērķus. Ir noteiktas prasības publiskā un privātā sektora dalībniekiem (pamatā attiecībā uz transportlīdzekļu un degvielas iepirkumiem), tomēr nav noteikti no tām izrietoši atbalsta mehānismi. Tas attiecas arī uz infrastruktūras attīstību, kur valsts nav definējusi stratēģiju vai mehānismus, kā attīstīt esošo alternatīvo degvielu uzpildes/uzlādes tīklu ārpus nacionālā elektroauto uzlādes tīkla, kura izbūvi plānots pabeigt 2021.gada nogalē, uzstādot kopumā 139 ātrās uzlādes stacijas visā Latvijā.³ Neraugoties uz to, esošais elektroauto uzlādes tīkls nav pietiekams, lai sekmētu plašu iedzīvotāju un uzņēmumu pāreju uz elektrisko mobilitāti.

2.4.3 Galvenās rekomendācijas

2.4.3.1 Pārvaldība

Atbilstoši augstākminētajiem secinājumiem pārvaldības jomā un uzlabotu klimata aktivitāšu koordinēšanu transporta sektorā, Projekta īstenotājs piedāvā aktivizēt jau esošu, taču uz nodevuma izstrādes brīdi neaktīvu koordinācijas formātu – Nacionālo enerģētikas un klimata padomi (izveidota atbilstoši 2019.gada 3.decembra MK Noteikumiem Nr. 609). Tās ietvaros Projekta īstenotājs piedāvā nodrošināt šādu sadarbības mehānismu:

- **Apakšpadome**, kuras sastāvā ir dažādas ietekmes puses (valsts iestādes, privātas un nevalstiskas organizācijas), sniedz Ģenerālpadomei detalizētu jaunāko informāciju par īstenoto pasākumu statusu, sasniegtajām izmaiņām, kā arī turpmāk piedāvātajiem atbalsta un citiem mehānismiem, lai sasniegtu noteiktos un Latvijai saistošos klimata mērķus;
- **Ģenerālpadome**, kurā darbojas lēmumu pieņēmēji (Ministru prezidents (MP), astoņu ministriju pārstāvji un sociālie partneri), izskata Apakšpadomes sniegtos priekšlikumus, uzrauga plānošanas dokumentos noteikto pasākumu īstenošanu un informē Ministru kabinetu par lēmumiem attiecībā uz nepieciešamajām izmaiņām vai grozījumiem noteiktajos plānos un pasākumos.

Tāpat iespējams organizēt papildus nozaru darba grupas pēc nepieciešamības, lai izstrādātu detalizētus priekšlikumus, analizētu esošo situāciju, modelētu nākotnes scenārijus utt.

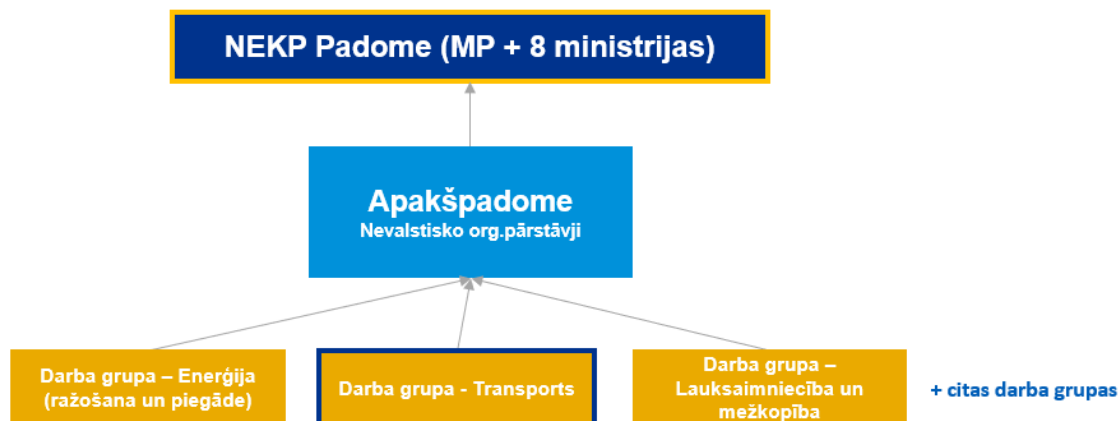
Padomes piedāvātā struktūra attēlota zemāk.

³ [TURPINĀS ELEKTRISKO TRANSPORTLĪDZEKĻU UZLĀDES TĪKLA IZVEIDOŠANA \(e-transport.org\)](https://e-transport.org)

Ilgspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021



Piedāvātā pārvaldības modeļa ieguvumi ir (a) centralizētāka, pārredzamāka lēmumu pieņemšana un pasākumu koordinēšana; (b) strukturētāka un uz datiem balstīta elastīga pieeja, lai sasniegtu definētos mērķus un nodrošinātu regulāru procesa uzraudzību; (c) pastiprināta sabiedrības un nozaru iesaiste.

Projekta īstenotājs apzinās, ka SM nav vienpersoniski atbildīga par Padomes darbu tās esošajā formātā, tomēr ziņojumā tiek piedāvāts, ka SM virza piedāvātās pārmaiņas Padomes darbības struktūrā (attēls augstāk) izskatīšana EM, kas savukārt ir atbildīga par Padomes darba organizēšanu un priekšlikumu sniegšanu tās darbības pilnveidei.

2.4.3.2 Alternatīvās degvielas

Izvērtējot potenciālās alternatīvo degvielu prioritātes Latvijā, tika apsvērti vairāki faktori: (a) ietekme uz SEG emisiju samazinājumu, īpaši sasaistē ar sabiedrības veselību pilsētvidē, (b) ekonomiskie faktori (automašīnu iegādes un to uzturēšanas izmaksas), (c) tehniskie faktori (tehnoloģiju gatavība, pieejamība tirgū). Tā rezultātā tika **piedāvātas šādas prioritātes**:



Bezemisiju transportlīdzekļi pilsētā (vieglie auto, komerc transports, sabiedriskais transports)

Mazemisiju transportlīdzekļi ārpus pilsētas (kravas un smagie auto)

Jebkura atbalsta iniciatīva izvērtējama saskaņā ar šīm prioritātēm. Projekta īstenotājs ziņojumā aplūkoja arī ūdeņraža tehnoloģijas perspektīvas, tomēr, ņemot vērā, ka tehnoloģija ir agrīnā attīstības un izpētes stadijā un tajā veicamas apjomīgas investīcijas, ūdeņraža tehnoloģijas izmantošana Latvijā netiek uzskatīta par iespējamu īsā un vidējā termiņā. Neraugoties uz to, atbildīgajām ministrijām būtu jāseko līdzi ūdeņraža attīstībai,

Ilgspējīgas mobilitātes nodrošināšana

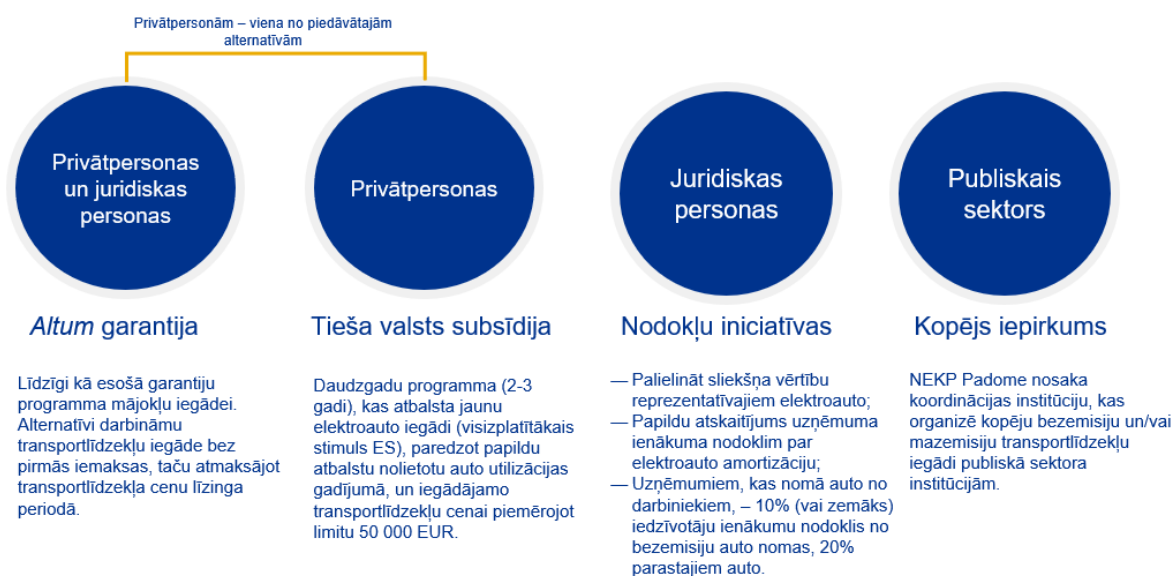
Gala ziņojums

Septembris 2021

Eiropas Komisijas noteiktajām prasībām un potenciālajiem atbalsta mehānismiem ūdeņraža un citu alternatīvu degvielu ieviešanai.

2.4.3.3 Atbalsta mehānismi un iniciatīvas

Lai sekmētu pāreju uz mazemisiju un bezemisiju mobilitāti Latvijā, nepieciešams ieviest atbilstošus sabiedrības lēmumus stimulējošus atbalsta mehānismus. Apkopojums par ziņojumā piedāvātajām iniciatīvām indivīdiem, privātajam un publiskajam sektoram atainots zemāk.



Savukārt, lai sekmētu alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, t.sk., ar privātā sektora iesaisti, nepieciešams īstenot skaidru stratēģisku pieeju valsts līmenī. Ziņojumā piedāvātas vairākas iniciatīvas, lai panāktu esošā uzlādes/uzpildes tīkla attīstību, kā arī uzlabotu infrastruktūras lietotāju pieredzi:

- Sadarbības mehānisma izveide starp sabiedrību, pašvaldību un elektrouzlādes punktu ieviesējiem. Šāds mehānisms ļautu iedzīvotājiem ziņot pašvaldībai par vietām, kur nepieciešams izveidot uzlādes punktus, un pašvaldībām organizēt papildu iedzīvotāju aptaujas, lai apkopotu informāciju par potenciālo pieprasījumu un informētu uzlādes punktu ieviesējus;
- Ieviest/pilnveidot normatīvo regulējumu, kas prioritizē un atvieglo atļaujas iegūšanu elektrouzlādes punkta izveidei, t.sk., optimizējot atļaujas iegūšanas procesu;
- Sekmēt šobrīd atsevišķo uzlādes maksājumu sistēmu integrāciju vienotā, lietotājiem draudzīgā sistēmā.

Ziņojuma noslēgumā sniegtas rekomendācijas īstermiņa un ilgtermiņa stratēģiskās komunikācijas aktivitāšu veikšanai, lai paaugstinātu sabiedrības izpratni par

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

ieguvumiem, kas izriet no alternatīvo transportlīdzekļu izmantošanas (piemēram, paaugstinot izpratni par kopējo auto lietošanas izmaksu jēdzienu pretstatā vienreizējai pirkuma cenai).

Ziņojumā sniegtas papildu rekomendācijas, lai sekmētu SEG emisiju samazinājumu ceļu transportā, piemēram, auto utilizācijas iniciatīva novecojošiem auto, emisiju mērījumi uz ceļa, ko ieviest sadarbībā ar Iekšlietu ministriju, zemo emisiju zonu izveide pilsētas centrā u.c.

2.5 4a nodevums – Analītiskais pētījums – tirgus izpēte par SDG un elektrības piegādes attīstību Latvijas jūras ostās

Lai veicinātu alternatīvo degvielu izmantošanu dažādos transporta segmentos, t.sk., kuģu satiksmē, tika veikts izvērtējums par ekonomisko pamatojumu attīstīt alternatīvas degvielas infrastruktūru Latvijas jūras ostās. Pētījuma mērķis bija identificēt tirgus nepieciešamību pēc investīcijām SDG bunkurēšanas un elektrības piegādes infrastruktūrā Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās. Ziņojuma gala versija REFORM ĢD un SM tika iesniegta 2021. gada 13.septembrī.

2.5.1 Galvenās aktivitātes un piemērotās metodes

Pētījuma ietvaros tika veikta padziļināta analīze par (1) SDG bunkurēšanas iespēju nodrošināšanu un (2) elektrības piegādes nodrošināšanu kuģiem Latvijas jūras ostās, izvērtējot Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu potenciālās iespējas un ieguvumus un ietverot šādus aspektus:

1. SDG:

- Analīze par pašreizējām un nākotnes SDG bunkurēšanas iespējām Baltijas jūrā;
- Analīze par globālo SDG tirgu, t.sk., nākotnes prognozēm;
- Esošās situācijas izvērtējums un pieprasījuma pēc SDG kā kuģu degvielas noteikšana Latvijas jūras ostās sasaistē ar ES Direktīvas 2014/94/EU par Alternatīvu degvielu infrastruktūras ieviešanu prasībām;
- Analīze par iespējām piegādāt SDG no esošiem SDG termināļiem un uzpildes punktiem Baltijas jūras reģionā;
- Tehniskā, vides un izdevumu-ieguvumu analīze par iespējām un vajadzību izbūvēt SDG uzpildes punktus Latvijas jūras ostās – Rīgā, Liepājā un Ventspilī.

2. Krasta elektroenerģijas piegāde:

- Apkopojums par piemēroto praksi elektrības piegādes ostā nodrošināšanai Tallinas, Helsinku un Hamburgas ostās;

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- Izvērtējums par tirgus un tehniskajām prasībām, lai nodrošinātu elektrības piegādi ostās;
- Izdevumu-ieguvumu analīze par elektrības piegādes ieviešanu Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās.

Augstākminētā analīze tika veikta, balstoties uz literatūras izpēti un intervijām ar ietekmes pusēm, kas ļāva apstiprināt literatūras analīzē iegūto informāciju. Tika organizētas 12 intervijas ar dažādām ietekmes pusēm Latvijā un citās Eiropas valstīs (Itālija, Zviedrija, Norvēģija), lai apkopotu informāciju par labo praksi.

2.5.2 Galvenie secinājumi

2.5.2.1 SDG bunkurēšana

Pētījuma veikšanas brīdī Latvijas ostās pietāj neliels kuģu skaits, kas izmanto SDG kā degvielu: 12 reizu mēnesī Rīgas ostā un vidēji 3 reizes gadā Ventspils ostā. Šie kuģi nepieprasa iespēju veikt SDG uzpildi minētajās ostās, kas norāda uz to, ka analīzes veikšanas brīdī **Latvijā nav pieprasījuma pēc SDG kā kuģu degvielām**. Turklāt kuģu operatoriem uzpildes ostas maiņa ir saistīta ar ievērojamu loģistiku un līgumu pārslēgšanu, un to maršrutus biežāk nosaka kravu/pasažieru plūsma, nevis uzpildes infrastruktūras pieejamība. Ņemot vērā minētos aspektus un to, ka Baltijas jūras reģionā ir pietiekams SDG uzpildes punktu nodrošinājums, **netiek prognozētas ievērojamas izmaiņas SDG kā kuģošanas degvielas pieprasījumā Latvijā tuvākajos gados**.

Balstoties uz analizētajām alternatīvām SDG uzpildes ieviešanai Latvijā, tika secināts, ka **jebkura veida SDG uzpildes nodrošināšana Latvijā jāveic sadarbībā ar esošajiem SDG termināliem un uzpildes punktiem kaimiņvalstu ostās**. To iespējams īstenot bez bunkurēšanas operatoru papildu investīcijām, kas ir atbilstošs risinājums, ņemot vērā zemo pieprasījumu. Izdevumu-ieguvumu analīze apstiprināja to, ka SDG uzpildes punktu attīstība Latvijas ostās nav izdevīga nedz no finansiālā, nedz sociāli ekonomiskā viedokļa. SDG uzpildes nodrošināšanas paredzamā vides ietekme ir zema, ņemot vērā, ka kuģi, kas izmanto SDG kā degvielu, rada līdzvērtīgus vides ieguvumus arī gadījumos, kad uzpildās citviet.

Saskaņā ar ES Direktīvu 2014/94/EU par Alternatīvu degvielu infrastruktūras ieviešanu dalībvalstīm jānodrošina pietiekams daudzums SDG uzpildes punktu, lai sekmētu kuģu brīvu kustību TEN-T pamattīklā. Balstoties uz veikto analīzi, Projekta īstenotājs secina, ka **analīzes veikšanas brīdī Latvija atbilst direktīvas nosacījumiem par SDG uzpildes punktu nodrošināšanu**. Secinājums tiek balstīts uz faktu, ka Latvijai tuvumā ir izveidoti vairāki aktīvi SDG uzpildes punkti. No tā izriet, ka kuģi, kas izmanto SDG kā degvielu, var brīvi pārvietoties TEN-T pamattīklā šajā reģionā.

2.5.2.2 Elektrības piegāde ostās

Analīzes ietvaros secināts, ka trijās lielākajās Latvijas jūras ostās jau ir pietātnes, kas ir aprīkotas ar elektrības piegādi, taču to jaudas kapacitāte var nebūt piemērota lieliem

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

kuģiem. No tā izriet, ka **Latvija daļēji izpilda ES Direktīvas 2014/94/EU prasības attiecībā uz elektrības piegādes nodrošināšanu ostās, kas nosaka, ka krasta elektroenerģijas piegāde būtu jānodrošina prioritāri TEN-T pamattīkla ostās un citās ostās, ja vien nav pieprasījuma un izmaksas nav samērīgas pret ieguvumiem.**

Izpētes rezultātā secināts, ka elektrības piegādes attīstība citās analizēto ostu pietātnēs ir pievilcīga investīcija no finanšu un vides ietekmes viedokļa. Lai sasniegtu optimālu rezultātu, būtiska ir **elektrības piegādes attīstība tieši prāmju un kruīza kuģu pietātnēs**, kas radītu lielāku finanšu un vides ieguvumu: prāmju skaits un tādējādi arī paredzamais elektrības patēriņš Latvijas jūras ostās ir samērā liels (no 327 reizēm Rīgas ostā līdz pat 570 reizēm Ventspils ostā gadā), savukārt kruīza kuģi patērē visvairāk elektrības pietauvojoties (atkarībā no kuģa izmēra tiek patērēts vidēji 11 000 MWh). Vēl jo vairāk, abi norādītie kuģu veidi pārvadā pasažierus, kas nozīmē, ka vides ieguvumi plašākai sabiedrībai ir lielāki nekā attiecībā uz kuģiem, kuri primāri pārvadā kravas. Konteineru kuģu pietātnes būtu vēlams aprīkot ar elektrības piegādi tieši Rīgas ostā, balstoties uz regulāro konteineru kuģu plūsmu (vidēji 646 reizes gadā), kas radītu ievērojamus finanšu un ekonomiskos ieguvumus visām ietekmes pusēm (bunkurēšanas operatori, kuģošanas uzņēmumi, sabiedrība) izņemot ostu pārvaldēm, sasniedzot patieso tagadnes vērtību (ang.-*net present value* – NPV⁴) 11,5 miljoni EUR. Ieguvumi ietver degvielas ietaupījumu, samazinātu ostas maksu kuģošanas uzņēmumiem, kas izmanto krasta elektrības pieslēgumu, kā arī emisiju samazinājumu ostas teritorijā.

Tiek konstatēts, ka elektrības piegādes attīstība ostās rezultēsies negatīvā NPV ostas pārvaldēm, kas liecina par nepieciešamību pēc papildu investīcijām un finanšu atbalsta. Zemāk apkopoti trīs piedāvātie atbalsta varianti:

- Piemērot nodokļu atlaides elektrībai, ko iegādājas osta, sasaistē ar ES direktīvu par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (ang.-*Energy Tax Directive*);
- Subsīdijas nepieciešamā aprīkojuma uzstādīšanai un pārvaldībai. Iespējams piešķirt nacionālā vai ES līmenī, kas atkarīgs no atbalsta programmas nosacījumiem konkrētajā brīdī;
- Iesaistīt privāto sektoru infrastruktūras attīstības finansēšanā vai nodrošināt izdevīgus aizņēmumu nosacījumus ostu pārvaldēm.

2.6 4b nodevums: Rīcības plāns SDG uzpildes punktu un elektrības piegādes attīstībai Latvijas jūras ostās

Balstoties uz analīzes rezultātiem par SDG un elektrības piegādes attīstību Latvijas jūras ostās, kas apkopoti 4a nodevumā, tika izstrādāts rīcības plāns. Plānā apkopota informācija par finansējuma avotiem SDG uzpildes staciju un elektrības piegādes attīstībai Latvijas jūras ostās, kā arī rīcības plāns Direktīvas 2014/94/EU ieviešanai (Alternatīvu degvielu infrastruktūras ieviešana), t.sk., rekomendācijas nepieciešamajām

⁴ Izmaksu-ieguvumu analīze veikta 30 gadu periodam

Ilgospējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

izmaiņām Latvijas tiesību aktos. Ziņojuma gala versija (kopā ar 4a) REFORM ĢD un SM iesniegta 2021.gada 13.septembrī.

2.6.1 Galvenās aktivitātes un piemērotās metodes

Rīcības plāns un tajā piedāvātās rekomendācijas balstītas uz:

- Galvenajiem analītiskā ziņojuma 4a secinājumiem;
- Projekta īstenotāja ekspertu vērtējumu;
- Uzrunāto ietekmes pušu sniegto atgriezenisko saiti;
- Četrām papildu intervijām: ar Eiropas Komisijas mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta (MOVE ĢD)pārstāvi un trim ostām vai par to pārvaldību atbildīgajām institūcijām, kas intervijā ar Eiropas Komisiju tika minētas kā labas prakses piemēri– Itālijas Ilgtspējīgas infrastruktūras un transporta ministrija, Gēteborgas osta (Zviedrija) un Kristiānijas osta (Norvēģija).

2.6.2 Galvenās rekomendācijas

Nodevumā secināts, ka Latvija atbilst prasībām, kas noteiktas Alternatīvu degvielu infrastruktūras ieviešanas direktīvā, un tā turpinās atbilst prasībām līdz direktīvas ieviešanas beigām (t.i., 2025.gadam). Ņemot vērā, ka direktīva rīcības plāna izstrādes laikā tiek pārskatīta un tiek sagaidītas stingrākas prasības noteiktās jomās, kā arī ņemot vērā to, ka nosacījumi un prasības transporta ilgtspējības uzlabošanā nepārtraukti attīstās, vienlaikus ņemot vērā gan ekspertu, gan sabiedrības atbalstu šai attīstībai, Latvijai jau tagad ieteicams sākt noteiktu darbību veikšanu. Sagatavotais rīcības plāns ietver priekšlikumus veicamajiem pasākumiem un to īstenošanai praksē. Īstenojot darbības, kuru mērķis ir uzlabot jūras ostu ilgtspējīgu mobilitāti, tiktu sniegts ieguldījums Latvijas klimata mērķu sasniegšanā, vēl vairāk pietuvinot tos ES mērķiem un uzlabojot valsts vides un tās iedzīvotāju dzīves kvalitāti kopumā.

Rīcības plānā piedāvāts 12 rekomendāciju kopums piecās jomās:

0. Sagatavošanās aktivitātes pirms jaunās Alternatīvu degvielu infrastruktūras ieviešanas direktīvas apstiprināšanas

- 0.1: Sekot līdzi Alternatīvu degvielu infrastruktūras ieviešanas direktīvas izstrādes procesam un sniegt ieguldījumu tās prasību definēšanā.
- 0.2: Apzināt iespējas finansēt elektrības piegādes projektus ostās. Rīcības plānā piedāvātie varianti: i) valsts subsīdijas elektrības piegādes infrastruktūrai; ii) nodokļu atvieglojumi sasaistē ar ES direktīvu par nodokļu piemērošanu energoproduktiem un elektroenerģijai vai sarunas ar elektrības piegādātājiem par atšķirīgu tarifu noteikšanu augstas jaudas klientiem (ostu pārvaldes); iii) privātā sektora iesaiste elektrības piegādes infrastruktūras finansēšanā.

1. Alternatīvu degvielu tendenču apzināšana

- 1.1: Sekot līdzi SDG pieprasījumam kuģniecībā

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- 1.2: Sekot līdzi citu alternatīvu degvielu attīstībai (amonjaks, ūdeņradis, citas sintētiskas degvielas)
- 1.3: Izvērtēt drošības un enerģijas drošības aspektus

2. Elektrības piegādes infrastruktūras plānošana un ieviešana

- 2.1: Pētīt iespēju ieviest mobilos elektrības piegādes punktus
- 2.2: Organizēt iepirkumu par tehniskās izpētes pētījumiem
- 2.3: Uzsākt investīcijas elektrības piegādē tur, kur tās šobrīd ir izdevīgas, piemēram, prāmju un kruīza kuģu piestātnēs

3. Informatīvas kampaņas

- 3.1: Izstrādāt un ieviest risinājumu kopā ar EM, lai rastu iespējas samazināt elektrības cenu
- 3.2: Paaugstināt dažādu ietekmes pušu izpratni par finansējuma piesaistes iespējām
- 3.3: Izstrādāt direktīvas ieviešanas plānu ostu pārvaldēm

4. Tīklošanās un partnerības

- 4.1: Sekot līdzi SDG bunkurēšanas līgumiem ar kaimiņvalstu ostām

2.7 5 nodevums: Analītiskais pētījums par pāreju uz attālumā balstītu ceļu nodevu sistēmu

Pētījuma mērķis bija analizēt iespēju pārveidot esošo transportlīdzekļu nodokļu sistēmu un ieviest attālumā balstītu ceļu nodevu sistēmu, piemērojot “piesārņotājs maksā” principu. Ziņojuma gala versija REFORM ĢD un SM iesniegta 2021. gada 28. jūnijā.

2.7.1 Galvenās aktivitātes un piemērotās metodes

Pētījuma galvenais mērķis bija izprast esošos izaicinājumus pārejai uz attālumā balstītu ceļu nodevu sistēmu Latvijā. Pētījums, kas ietvēra arī rekomendācijas, tika veikts, balstoties uz šādām metodēm un aktivitātēm:

- Literatūras izpēte par nodevu iekasēšanu kravas automobiļiem (ang.-*heavy goods vehicles* – HGV) un vieglajiem transportlīdzekļiem ES-27 valstīs un īstenotās pieejas ieviešanas praksi (elektroniskā nodevu iekasēšana/brīvplūsma, fiziskās barjeras, vinjetes), koncentrējoties uz (1) attālumā balstītu ceļu nodevu sistēmu, (2) brīvplūsmas pieejas piemēriem, (3) valstīm, kas pārgājušas no laika balstītas uz attālumā balstītu pieeju;
- Labas prakses piemēri⁵ no citām ES valstīm (daudzkritēriju analīzes rezultātā izvēlēti piemēri);

⁵ All of the best practices explored apply the ‘user pays’ principle in the design of toll prices, taking into account infrastructure costs, and use revenues collected to finance the road network construction, operation and maintenance.

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- Tehnoloģisko iespēju analīze (ES direktīvas 2004/52/EK prasība par ceļu lietotāju nodevas elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību – EETS direktīva);
- Apkopojums par esošās nodevu sistēmas Latvijā funkcionēšanu un rezultātiem (lai noteiktu sākumpunktu pārejai uz attālumā balstītu ceļu nodevu sistēmu);
- Iespējamo alternatīvu finanšu analīze, kas ietver stratēģiskos faktorus. Analīzes ietvaros izvērtēta noteiktu ietekmes pušu perspektīva: (1) pakalpojuma sniedzēji (Latvijas publiskās institūcijas, ceļu infrastruktūras pārvaldītāji, nodevu iekasētāji), (2) gala lietotāji (transporta un loģistikas operatori, piegādātāji, autovadītāji), (3) sabiedrība.
- Secinājumi un rekomendācijas piemērotākajai ceļu nodevu sistēmai Latvijā.

Augstākminētie uzdevumi tika veikti, pamatojoties uz literatūras analīzi un intervijām ar ietekmes pusēm, kas ļāva apstiprināt gūtos secinājumus. Intervijas tika organizētas ar 11 ietekmes pusēm Latvijas un ES dalībvalstu līmenī (labās prakses piemēri).

2.7.2 Galvenie secinājumi un rekomendācijas

Eiropas Komisijas direktīvas 1999/62/EK pārskatīšanas mērķis ir panākt, ka CO₂ emisiju samazināšanas nolūkā arvien vairāk tiek izmantoti principi “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”. Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (ESAO, ang. - OECD) ir noteikusi, ka principam “piesārņotājs maksā” jābūt vispārpieņemtai praksei, “saskaņā ar kuru piesārņotājam jāsedz piesārņojuma samazināšanas pasākumu izmaksas atkarībā no sabiedrībai nodarītā kaitējuma apmēra vai piesārņojuma pieļaujamā līmeņa (standarta) pārsniegšanas⁶, kamēr princips “lietotājs maksā” ir “principa “piesārņotājs maksā” variācija, kas pieprasa dabas resursu izmantotājam segt ar dabas resursu izmantošanu saistītās izmaksas”. Mērķis ir pakāpeniski pārtraukt laikā balstītas nodevu iekasēšanas sistēmas izmantošanu par labu attālumā balstītām nodevu iekasēšanas shēmām - sākotnēji smagajiem auto un autobusiem (2023. gads) un ar laiku arī vieglajiem transportlīdzekļiem (2027. gads).⁷

Papildus pašreizējā stāvokļa saglabāšanai (t.i., vinjetes sistēmas saglabāšana uz nenoteiktu laiku) pētījuma ietvaros apsvērti šādi varianti attālumā balstītas ceļa lietošanas nodevas ieviešanai Latvijā, variējot (I) to transportlīdzekļu tvērumu, par kuru izmantošanu tiek iekasēta nodeva:

- 1) nodevu maksā par kravas transportlīdzekļiem (HGV), kuru pilna masa ir lielāka par 3 tonnām (kā noteikts Autoceļu lietošanas nodevas likumā);
- 2) nodevu maksā par kravas transportlīdzekļiem, kuru pilna masa ir lielāka par 3,5 tonnām (ieviešot grozījumus spēkā esošajā Autoceļu lietošanas nodevas likumā);

⁶ <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=2074>

⁷ Šis ierosinājums joprojām tiek apspriests un ir iekļauts Komisijas 2020. gada darba programmā. (III pielikums, Eiropas Zaļais kurss, prioritārie, vēl nepieņemtie ierosinājumi)

Avots: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-resilient-energy-union-with-a-climate-change-policy/file-jd-eurovignette-directive-revision>

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

3) nodevu maksā par visiem transportlīdzekļiem, tostarp vieglajiem automobiļiem (kas nozīmē, ka jāgroza spēkā esošais Autoceļu lietošanas nodevas likums, kā arī, iespējams, jāpārskata visa nodokļu sistēma);

un (II) tehnoloģijas, kas noteiktas Direktīvā 2004/52/EK (direktīva par Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu (EETS) savstarpēju izmantojamību Kopienā)⁸:

- 1) mikroviļņu tehnoloģija (ang.-*Dedicated Short Range Communication* – DSRC) (specializētā šaura diapazona datu pārraide);
- 2) satelītpozicionēšana (ieteicamais risinājums – ang.-*Global Navigation Satellite Systems* – GNSS) (globālā satelītu navigācijas sistēma).

Pētījuma gaitā tika ņemti vērā vairāki apsvērumi attiecībā uz pāreju uz attālumā balstītu ceļa nodevu sistēmu Latvijā, tostarp:

- Citu ES dalībvalstu prakse⁹ (valstis izvēlētas, pamatojoties uz daudzkritēriju analīzi)¹⁰;
- Tehnoloģisko variantu analīze (noteikta EETS direktīvā);
- Izpratne par pašreizējās vinješu sistēmas darbību un rezultātiem (lai noteiktu sākumpunktu attālumā balstītas ceļu lietošanas nodevas ieviešanai).

Iespējamo alternatīvu finanšu analīze (dažādu ceļa nodevu sistēmu darbības novērtējums) ietver stratēģiskos faktorus (izvērtējums par vispiemērotāko nodevu sistēmu no tehniskā, likumdošanas un stratēģisko apsvērumu skatpunkta, ņemot vērā Latvijas specifiku).

Tabulā zemāk apkopoti analīzes rezultāti par dažādu ceļa nodevu sistēmu piemērošanu Latvijā, balstoties uz finanšu un stratēģisko faktoru analīzi.

Tabula Nr. 1: Dažādas ceļu nodevu sistēmas un pētījuma rezultāti

Variants	Stratēģisko faktoru izvērtējuma rezultāts	Finanšu analīzes rezultāts		
		<i>Pakalpojuma sniedzēja perspektīva</i>	<i>Galalietotāja perspektīva</i>	<i>Sabiedrības perspektīva</i>
Līdzšinējā stāvokļa saglabāšana (laikā)				Visizdevīgākais variants*

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32004L0052>

⁹ Visās izpētītajās labajās praksēs nodevas izstrādē tiek izmantots princips "lietotājs maksā", ņemot vērā infrastruktūras izmaksas, un iekasētie ieņēmumi tiek izmantoti, lai finansētu ceļu tīklu būvniecību, ekspluatāciju un uzturēšanu.

¹⁰ Tika izstrādāta un izmantota daudzkritēriju analīze (MCA), lai izvēlētos labākās prakses un labāko atbilstību Latvijas vietējam kontekstam (piemēram, ceļu tīkla specifika) un līdzsvarotu tehnoloģiskās ieviešanas atspoguļojumu, kā rezultātā tika veikta šāda (TOP 5) izvēle:

Austrija (DSRC)
Čehija (GNSS)
Slovākija (GNSS)
Slovēnija (DSRC)
Portugāle (DSRC)

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

balstīta nodeva/vinjete)				
DSRC ieviešana: HGV>3 t				
DSRC ieviešana: HGV>3,5 t			Visizdevīgākais variants	
DSRC ieviešana: Visi transportlīdzekļi				
GNSS ieviešana: HGV>3 t	Visizdevīgākais variants			
GNSS ieviešana: HGV>3,5 t				
GNSS ieviešana: Visi transportlīdzekļi		Visizdevīgākais variants		

Tādējādi, izvēloties starp diviem iepriekšminētajiem tehnoloģiskajiem variantiem brīvas plūsmas nodevu iekasēšanas sistēmai (DSRC vai **GNSS**) secināts, ka GNSS ir labāk piemērota vietējam kontekstam, ņemot vērā tās elastību¹¹ un mērogojamību (kā arī ievērojami mazāku nepieciešamo infrastruktūru uz ceļiem vai virs tiem).

Ņemot vērā stratēģiskos/politikas apsvērumus, kā arī ietekmi uz vidi, pašreizējās vinješu sistēmas saglabāšana ilgtermiņā nostādīs Latviju neizdevīgā situācijā. Pamatojoties uz ES labās prakses piemēriem, laikā balstītas vinjetes tiek uzskatītas par mazāk efektīvām, ja ir jārisina sastrēgumu, transporta efektivitātes un tīrāku transportlīdzekļu izmantošanas jautājumi, jo vinješu izmantošana nemazina transportlīdzekļu nobraukumu. Tomēr no darbības viedokļa tās ir ievērojami vieglāk un lētāk ieviest un uzturēt (t.i., zemas ekspluatācijas izmaksas). Daudzkritēriju analīze, kas veikta, novērtējot stratēģiskos faktorus, liecina, ka neatkarīgi no dažādu ceļu lietošanas nodevu iekasēšanas scenāriju finanšu analīzes **visizdevīgāk jaunu pieeju piemērot smagajiem auto (HGV) virs 3 t, izmantojot GNSS.**

Tomēr ierosinājumā par direktīvas grozīšanu ir atzīts, ka jebkurai pārejai uz attālumā balstītu sistēmu ir jābūt ilgtspējīgai/realizējamai¹² no ekonomiskā un finansiālā viedokļa. Šajā ziņā dažādu ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas scenāriju finanšu analīze¹³ liecina, ka nodevu iekasēšana tikai no pašreizējiem vinješu lietotājiem (t.i., transportlīdzekļi, kas pārsniedz 3,0 tonnas) no finansiālā viedokļa nav ilgtspējīga. Ierobežojot lietotāju tvērumu, rezultāts kļūst vēl nelabvēlīgāks. **Tāpēc vienīgā rentablā iespēja ir piemērot**

¹¹ Piemēram, modernizējot programmatūru, Slovērijā sistēmas darbības tīkls tika paplašināts 7,5 reizes, savukārt DSRC ieviešanai būtu nepieciešams ierīkot papildu kontrolpunktus. Avots: <https://www.gsc-europa.eu/news/gsa-promotes-gnss-for-road-user-charging-3>

¹² <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13827-2020-INIT/en/pdf>

¹³ Pieņēmumi ietver:

Termiņu: izmaiņas ir pārbaudītas 15 gadu laikā.

Investīcijas un izmaksas: tika prognozēts, ka 2023. un 2024. gads būs tie gadi, kuros būs visvairāk kapitālizdevumu (Capex).

Ieņēmumi: ieņēmumu plūsma sākas 2024. gadā un turpinās visā izvērtēšanas periodā (2035. gads).

Turklāt tika definēts cenu noteikšanas modelis, kas arī ietekmē uzrādītos rezultātus.

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

nodokli visiem ceļu satiksmes dalībniekiem (tostarp vieglajiem automobiļiem), ko varētu būt sarežģīti īstenot (starp pašreizējām brīvas plūsmas attālumā balstītām nodevu iekasēšanas sistēmām ES neviena valsts (izņemot Portugāli) to nepiemēro vieglajiem automobiļiem). Tas būtu saistīts arī ar nepieciešamību pārskatīt visu nodokļu sistēmu (būtisku ekonomisku blakusefektu dēļ gan pamatojoties uz citu valstu pieredzi, gan vietējā kontekstā, piemēram, spēkā esošajiem nodokļiem attiecībā uz vieglajiem automobiļiem, tostarp ekspluatācijas¹⁴ un degvielas nodokli¹⁵, kā arī alternatīvās mobilitātes pieejamību pašreizējiem transporta lietotājiem).

Tika izpētīts iespējamais scenārijs, kurā ieņēmumus no esošā transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa izmantotu, lai subsidētu ievērojamos kapitāla izdevumus (CAPEX) un darbības izdevumus (OPEX), kas rodas, ieviešot attālumā balstītu ceļu nodevu sistēmu (to apjoms atkarīgs no pakalpojumu līguma un iepirkuma struktūras). Tā vietā, lai šīs izmaksas pilnībā segtu publiskais sektors, daļu no šīm izmaksām iespējams finansēt, veidojot sadarbību ar privāto sektoru.

Taisnīgākas un pārredzamākas **attālumā balstītas ceļu nodokļu sistēmas ieviešanas izdošanos sekmētu nodokļu pārskatīšana un saskaņotas ilgtermiņa stratēģijas noteikšana transporta nozarei**. Visbeidzot, uz GNSS balstītas elektroniskās nodevu iekasēšanas sistēmas ieviešana būtu jāvērtē kontekstā ar plašākiem attīstības pasākumiem un tendencēm transporta nozarē un politikā, ieskaitot kopīgu pakalpojumu attīstību, mobilitāti kā pakalpojumu (MaaS), kā arī e-mobilitātes tendences (neuzskatot šo risinājumu tikai par esošās vinjetes tiešu aizstāšanu).

Tādēļ tiek ieteikts **izvērtēt iespēju pārskatīt visu transportlīdzekļu nodokļu sistēmu**, pirms tiek ieviesta attālumā balstīta ceļu lietošanas nodevu iekasēšanas sistēma (īpaši, ja tā maina transportlīdzekļu tvērumu, uz kuriem attiecas šī nodeva). Tas palīdzētu risināt potenciālās galalietotāju problēmas un nodrošinātu veiksmīgu pāreju uz sistēmu, kas sniegtu vispārēju labumu.

Tomēr, ja tiek pieņemts lēmums turpināt attālumā balstītas sistēmas ieviešanu, **attiecībā uz iepirkumiem** nodevumā ieteikts, ka:

- Izvēlētajam pakalpojumam sniedzējam jāizstrādā un jāizveido nodevu iekasēšanas sistēma (tostarp atbilstības nodrošināšanas un nodevu iekasēšanas ierīces). Iesakām noslēgt DBFMO līgumu (ang.-*design, build, finance, maintain and operate* – projektēšana, būvniecība, finansēšana, uzturēšana un ekspluatācija). Šai sistēmai jābūt pieejamai visiem potenciālajiem nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas piegādātājiem Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ), ja vien tie atbilst iepriekšnoteiktu kritēriju kopumam. Tādējādi sistēma tiks veidota saskaņā ar Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu atbilstoši ES tiesību aktu prasībām;

¹⁴ Visiem transportlīdzekļiem tiek piemērots ikgadējais transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis (kas kopš 2017. gada ietver CO₂ komponenti transportlīdzekļiem, kuri pirmo reizi reģistrēti pēc 2009. gada) neatkarīgi no to izmantošanas veida. Avots: https://www.fm.gov.lv/en/s/taxes/vehicle_operating_tax/

¹⁵ Latvija piemēro vispārēju akcīzes nodokli fosilajam degvielām (benzīns, dīzeļdegviela un gāze), lai gan dažiem darbības veidiem ir piemērotas samazinātas nodokļu likmes vai atbrīvojumi (atbrīvojums attiecas uz lauksaimniecības transportlīdzekļos izmantoto dīzeļdegvielu), daļēji realizējot principus "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā".

Ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

- Iesakām izpētīt piemērotākos pakalpojumu sniedzējus un uzaicināt tos piedalīties iepirkumā, lai nodrošinātu, ka iepirkumā piedalās pietiekami daudz pretendentu. Lai nodrošinātu precīzus datus (jo īpaši, izmantojot GNSS), jānosaka konkrēti tehniskie rādītāji un prasības kravas automobiļos uzstādītām ierīcēm (ang.-*on-board units* - OBU). Šādu nodevu iekasēšanas sistēmas maiņu jākoordinē un jākontrolē valsts iestādei. Saskaņojot savu darbību ar SM, šī iestāde būs atbildīga par nepieciešamo tehnisko prasību noteikšanu un oficiālo komunikāciju ar visiem ieinteresētajiem pakalpojumu sniedzējiem;
- Attiecībā uz konkrētiem elementiem pakalpojumu sniedzējs nosaka **maksas noteikšanas modeli**, pamatojoties uz iepirkuma posmā definētu provizorisku pieeju;
- Pamatojoties uz neseno Lietuvas pieredzi, būtu jāapsver iespēja **optimizēt CAPEX un OPEX** (piemēram, viedtālrunu aplikāciju izmantošana OBU vietā, konkrēta maršruta caurlaide, esošās infrastruktūras uzskaitē);
- Izmantot iespēju vairākās jomās – pakalpojumu līmenis, turpmākā integrācija, konsultācijas par ieviešanu – sadarboties ar citām valstīm (piemēram, Lietuva un Slovēnija), kas nesen ieviesušas vai modernizējušas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas;
- Izpētīt iespēju ieviest **reģionālu nodevu iekasēšanas sistēmu, kuras pamatā ir kopīga tehnoloģiju platforma** ar Igauniju.



Ilgspējīgas mobilitātes nodrošināšana

Gala ziņojums

Septembris 2021

A Pielikums – Ietekmes pušu saraksts, ar kurām tika organizētas konsultācijas Projekta ietvaros

2a un 2b nodevumi	3 nodevums	4a un 4b nodevumi	5 nodevums
AS CATA	AS Citadele	AS Sadales tīkls	AS Latvijas valsts meži
AS Daugavpils satiksme	AS Latvenargo	Eiropas Komisijas MOVE GD	ASFINAG MAUT SERVICE GMBH
AS Latvijas Valsts ceļi	AS Latvijas Gāze	Itālija (Ministry of Sustainable Infrastructure and Transport)	DARS d.d./ DarsGo
AS Liepājas autobusu parks	AS SEB banka	Klaipēdos Nafta	EFKON GmbH
AS Nordeka	AS Swedbanka	Lipājas brīvostas pārvalde	Kapsch TrafficCom AG
AS Pasažieru vilciens	AS Virši A	Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija	Latvijas Nacionālā kravas ekspeditoru un loģistikas asociācija
AS Rēzeknes autobusu parks	Ārvalstu investoru padome - Zaļās ekonomikas darba grupa	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija	VSIA Latvijas Valsts ceļi
AS Talsu autotransports	Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija	Port of Gothenburg	Lithuanian Ministry of Transport
Invalidu un viņu draugu apvienība	Latvijas Ūdeņraža asociācija	Port of Gothenburg (Sweden)	VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija
Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācija "Sustento"	Latvijas Mobilitātes asociācija	Port of Kristiansand (Norway)	VSIA Autotransporta direkcija
Latvijas Riteņbraucēju asociācija	Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija	Rīgas brīvostas pārvalde	Satellit NV & T-Systems International GmbH
Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija	Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija	SIA Ventspils nafta	SIA BALTIC LOGISTIC SOLUTIONS
Latvijas Republikas Satiksmes ministrija	Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija	SIA VK tranzīts	SIA SCHWENK Latvija
Ogres pašvaldība	Latvijas Republikas Finanšu ministrija	Ventspils brīvostas pārvalde	Valsts ieņēmumu dienests
Republikas pilsētas	Latvijas Republikas Satiksmes ministrija		
Rīgas plānošanas reģions	VAS Ceļu satiksmes drošības direkcija		
VSIA Autotransporta direkcija	SIA Circle K		
SIA Daugavpils autobusu parks	SIA Jelgavas autobusu parks		
SIA Dautrans	SIA Rīgas satiksme		
SIA Dobeles Autobusu parks	SIA Ventspils reiss		
SIA Galss-Buss	Biedrība Auto asociācija		
SIA Jēkabpils Autobusu parks	Latvijas Pašvaldību savienība		
SIA Jelgavas Autobusu parks	Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība		
SIA Jūrmalas autobusu satiksme			
SIA Liepājas tramvajs			
SIA Rēzeknes Satiksme			
SIA Rīgas Satiksme			
SIA Sabiedriskais autobuss / B-Bus			
SIA Ventspils reiss			
SIA VTU Valmiera			
Latvijas Pašvaldību savienība			
Apvienība "Pilsēta cilvēkiem"			
Zemgales plānošanas reģions			