

Informatīvais ziņojums par kravas autotransporta sektora ilgtspējas nodrošināšanas risinājumiem

1. Kopsavilkums, uzdevums un izstrādes pamatojums

Kravas autotransports Latvijā ir nozīmīga tautsaimniecības daļa, taču nozare sastopas ar vairākām strukturālām un tehnoloģiskām problēmām, kas kavē tās ilgtspējīgu attīstību. Autotransports veido 71,7% no transporta nozares kopējām SEG emisijām, kur smagais kravas transports – 27,1%.

Kravas autotransporta nozare Latvijā šobrīd atrodas būtisku izaicinājumu priekšā, kas saistīti gan ar nozares struktūru, gan ar tās tehnoloģisko un ekonomisko ilgtspēju. Sektors ir viens no lielākajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju avotiem valstī, un, ņemot vērā Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.–2030. gadam (turpmāk – NEKP) noteiktos mērķus, smagā transporta zaļināšanas pasākumi ir kļuvuši par kritisku priekšnoteikumu Latvijas klimatneitralitātes kursa īstenošanai. Vienlaikus nozare ir vērtējama kā ekonomiski nozīmīga – tajā darbojas vairāk nekā 4000 kravu pārvadātāju, galvenokārt mazie un vidējie uzņēmumi, kas nodrošina preču apriti gan iekšzemē, gan starptautiskajos tirgos. Tomēr sektora konkurētspēju un tā spēju pielāgoties Eiropas Savienības (turpmāk – ES) prasībām būtiski ierobežo novecojis autoparks, nepietiekama atbalsta sistēma un zema gatavība investēt videi draudzīgos risinājumos.

Raugoties nākotnē un ņemot vērā Eiropas Savienības klimata mērķus un kravas autotransporta sektora būtisko lomu tautsaimniecībā, ir būtiski savlaicīgi veidot koordinētus risinājumus ilgtspējīgas pārejas nodrošināšanai. Tīra transporta koridoru iniciatīva (*Clean Transport Corridor Initiative*) ir Eiropas Komisijas, dalībvalstu un nozares ieinteresēto pušu kopīga iniciatīva, kuras mērķis ir līdz 2030. gadam veicināt bezemisiju kravu autopārvadājumu attīstību galvenajos TEN-T koridoros, tostarp Ziemeļjūras–Baltijas un Skandināvijas–Vidusjūras koridoros. Iniciatīvas ietvaros izstrādātie ceļveži kalpo kā praktisks rīks, lai koordinētu un paātrinātu smago kravas transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izvēršanu, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu savietojamībai, trūkstošo posmu identificēšanai un informācijas apmaiņai. Ceļvežos noteikti galvenie rīcības virzieni elektroapgādes tīklu plānošanas un pieslēgumu nodrošināšanas, atļauju un teritoriju pieejamības, datu pārredzamības un digitalizācijas, kā arī finansējuma un investīciju risku mazināšanas jomās, tādējādi radot labvēlīgākus priekšnosacījumus ilgtspējīgai kravas autotransporta dekarbonizācijai un alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstībai Eiropas Savienībā.

Vienlaikus turpmākā kravas autotransporta sektora attīstība Eiropas Savienībā ir cieši saistīta ar normatīvā regulējuma pastiprināšanu, tostarp ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 14. maija Regulu (ES) 2024/1610¹, ar kuru tiek būtiski pastiprināti CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītāji jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem pēc 2030. gada un noteikta skaidra ilgtermiņa virzība uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Minētā regula paredz strauju bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu Savienības tirgū, vienlaikus uzsverot nepieciešamību pēc savlaicīgas un pietiekamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras attīstības, kā arī elektrotīklu jaudu plānošanas. Tādējādi regulējums veido būtisku politikas ietvaru, kas nosaka nepieciešamību dalībvalstīm jau savlaicīgi pielāgot nacionālos pasākumus, investīciju prioritātes un plānošanas instrumentus, lai nodrošinātu kravas autotransporta nozares konkurētspējīgu un ilgtspējīgu pāreju uz bezemisiju mobilitāti.

Latvijas kravas autoparks ir tehniski un morāli novecojis, un lielākā daļa transportlīdzekļu neatbilst jaunākajiem EURO emisiju standartiem. Bezemisiju un alternatīvo degvielu transportlīdzekļu īpatsvars ir ļoti zems, savukārt investīcijas to iegādē kavē augstās izmaksas un nepietiekamā infrastruktūra. Alternatīvo degvielu ekosistēma — gan elektrotransportlīdzekļu (turpmāk -ETL) ātrās uzlādes punkti, gan ūdeņraža vai biometāna uzpilde — attīstīta fragmentāri un ir acīmredzami nepietiekama, lai nodrošinātu komerciāli dzīvotspējīgu pāreju uz tīrākām tehnoloģijām, īpaši smagā transporta segmentā.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1610>

Vienlaikus pieaugošās ekspluatācijas izmaksas, tostarp degvielas cenas un nodokļu slogs, negatīvi ietekmē pārvadātāju konkurētspēju. Tas sevišķi skar mazus un vidējus uzņēmumus, kuriem trūkst piekļuves kapitālam un tehniskajai kapacitātei jaunu tehnoloģiju ieviešanai.

Informatīvais ziņojums ir izstrādāts, pamatojoties uz NEKP 3.1.1. pasākumā noteikto uzdevumu - izstrādāt smagā transporta zaļināšanas programmu. Lai nodrošinātu minētā uzdevuma kvalitatīvu izpildi, Satiksmes ministrija 2025. gadā pasūtīja pētījumu par kravas autotransporta sektora ilgtspējas nodrošināšanas risinājumiem².

Pētījumā tika analizēti kravas autotransporta sektora ilgtspējas risinājumi, īpaši akcentējot:

- kravas autotransporta kopējā autoparka atjaunošanas, modernizācijas un pārveides iespējas (tostarp transportlīdzekļu pārbūves risinājumi),
- iespējamās nodokļu politikas uzlabojumus, tai skaitā ierobežojumus un atbalsta instrumentus,
- nozares nepieciešamību mazināt ekspluatācijas izmaksas, veicinot pāreju uz videi draudzīgākām tehnoloģijām.

Pētījumā izvērtēti vairāki kravas autotransporta ilgtspējīgi attīstības scenāriji, tostarp:

- pāreja uz augstāku EURO emisijas klasi;
- pāreja uz alternatīvo degvielu vai bezemisiju kravas transportlīdzekļiem;
- citi pasākumi, piemēram, ekoloģiskā braukšana un atļautās slodzes palielināšana lieljaudas transportlīdzekļiem.

Pamatojoties uz simulācijas modelēšanas rezultātiem un nozares ekspertu aptaujām, veikta izmaksu-ieguvumu analīze, identificējot efektīvākos un resursu ziņā ilgtspējīgākos risinājumus. Pētījumā novērtētas arī šo risinājumu izmaksas un ietekme uz autopārvadātājiem, citiem ekonomikas dalībniekiem un mājāsaimniecībām. Ierosinātie pasākumi papildina jau esošās nodokļu politikas izmaiņas un atbalsta mehānismus, paredzot iespēju kompensēt ilgtspējīgo risinājumu augstākās ekspluatācijas izmaksas, tostarp ar subsīdiu palīdzību.

Pētījuma izstrādes gaitā organizētas diskusijas ar nozares pārstāvjiem, apzinot to aktualizētās problēmas, nepieciešamos uzlabojumus, kā arī redzējumu un priekšlikumus turpmākajiem pasākumiem kravas transporta ilgtspējas veicināšanai. Šī informatīvā ziņojuma uzdevums ir, balstoties uz identificētajām problēmām un pētījuma rezultātiem, noteikt risinājumus, kas veicinātu pakāpenisku un ekonomiski pamatotu kravas autotransporta sektora pārorientāciju uz videi draudzīgākiem risinājumiem. Tas ietver autoparka atjaunošanu, alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, nodokļu un atbalsta sistēmas pilnveidi, efektivitātes uzlabošanu, nodrošinot, ka Latvijas pārvadātāji saglabā konkurētspēju, vienlaikus virzoties uz klimata mērķu sasniegšanu.

2. Kravas autotransporta sektora raksturojums un nākotnes tendences

2.1. Nozares vispārējā attīstība

Latvijas kravas autotransporta nozare attīstās mēreni, turpinot pildīt būtisku lomu iekšzemes loģistikā. Nozari ietekmē dzelzceļa pārvadājumu kritums un ģeopolitiskās pārmaiņas, kas palielina autotransporta nozīmi kravu piegādē.

² Pētījums par kravas autotransporta sektora ilgtspējas nodrošināšanas risinājumiem - chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2026/01/SM_Kravas_transporta_ilgtspēja_03112025_Final.pdf

Autotransporta nozīme kravu pārvadājumos turpina pieaugt, īpaši iekšzemes segmentā. Tajā pašā laikā konkurētspēja arvien vairāk balstās uz kvalitatīvu infrastruktūru — drošām stāvvietām, moderniem loģistikas centriem un alternatīvo degvielu un uzlādes iespējām.

Pārvadātāju skaits Latvijā kopumā ir stabils, tomēr tirgū novērojams, ka samazinās mazo uzņēmumu īpatsvars un pieaug lielāku komersantu loma, kas spēj nodrošināt augstākiem kvalitātes un vides standartiem atbilstošus pakalpojumus.

Kopumā Latvijas auto kravu pārvadājumu sektors demonstrē noturību un pielāgošanās spējas, tomēr turpmākā attīstība būs atkarīga no ieguldījumiem infrastruktūrā, jauno tehnoloģiju ieviešanas un spējas integrēties ES kopējā transporta un enerģētikas telpā.

Pamatojoties uz Latvijas kravu pārvadājumu nozares uzņēmumu aptaujas datiem (LDTA, 2024), var secināt, ka lielākā daļa uzņēmumu pārvalda relatīvi plašus autoparkus — 70% norāda, ka tiem ir vismaz 10 kravas transportlīdzekļi. Autoparku vecuma struktūra liecina, ka vairāk nekā puse (51%) ekspluatē 5–10 gadus vecus transportlīdzekļus, savukārt 12% uzņēmumu joprojām izmanto tehniku, kas vecāka par 15 gadiem. Novērojams arī, ka lielāki uzņēmumi parasti uztur jaunāku transportu, kas varētu būt saistīts ar labākām investīciju iespējām un stratēģisku vēlmi uzlabot flotēs izmantotās tehnoloģijas.

Degvielas izvēle uzņēmumu autoparkos ir ļoti homogēna — 99% transportlīdzekļu darbojas ar dīzeļdegvielu, un 93% uzņēmumu izmanto tikai dīzeļdegvielu. Alternatīvie enerģijas avoti sastopami minimāli: elektroenerģiju izmanto aptuveni 2% uzņēmumu, un tikai 0,7% to dara pilnībā. CNG transportlīdzekļi nav reģistrēti vispār, un tikai daži uzņēmumi (4 gadījumi) apsver iespēju tos ieviest nākotnē. Šī situācija uzskatāmi parāda ļoti lēnu pāreju uz alternatīvām degvielām, kas ievērojami atpaliek no ES noteiktajām klimata ambīcijām.

Skatoties nākotnē, 64% uzņēmumu plāno atjaunot savu autoparku līdz 2030. gadam, tomēr plānotie ieguldījumi joprojām lielākoties ir saistīti ar dīzeļdegvielas transportu — 91% šādu uzņēmumu paredz iegādāties dīzeļauto. Alternatīvās piedziņas risinājumi tiek apsvērti ļoti piesardzīgi: elektriskie kravas auto — 5%, CNG — 4%, savukārt citi risinājumi (LPG, benzīns) veido tikai nenožīmīgu daļu. Tas liecina, ka autoparka modernizācija uz ilgtspējīgākiem risinājumiem pagaidām noris lēni un piesardzīgi.

Kaut gan interese par alternatīvajiem degvielas veidiem pakāpeniski pieaug, to ieviešanu būtiski kavē augstās izmaksas, ierobežotā uzlādes un uzpildes infrastruktūra un tirgus nenoteiktība. Tāpēc nozares attīstībai nākotnē īpaši nozīmīgs būs valsts un ES atbalsts, tostarp finansējuma instrumenti un infrastruktūras attīstība, kas varētu paātrināt elektrotransporta un citu alternatīvo tehnoloģiju integrāciju kravu pārvadājumu sektorā Latvijā.

2.2. Kravas autoparka struktūra un dinamika

2.2.1. Transportlīdzekļu skaits un tendences

Laika posmā no 2019. līdz 2025. gadam Latvijā novērojamas būtiskas izmaiņas kravas automobiļu skaita dinamikā atkarībā no to kategorijas.

- 2025. gadā kravas transportlīdzekļu skaits pārsniedzis 100 000 vienību.
- vieglo komercauto (N1) skaits pieaudzis par 21%;
- vidējo kravas auto (N2) skaits sarucis par vairāk nekā 33% (iemeslus skaita samazinājumam skatīt 3.2.3. apakšnodaļā);

- smago kravas auto (N3) segments saglabā stabilu pieaugumu.

Šie dati liecina par augošu pieprasījumu pēc vieglajiem komercauto un samazinātu interesi par vidējas klases kravas transportu kopumā ar augošu tendenci kravas automobiļu skaitā. Kravas transportlīdzekļu skaita dinamika 2019.–2025. gadā apkopota 1. tabulā.

1. tabula. Kravu automobiļu skaits

Kategorija	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kravas automobiļu skaits (N1)	57 128	59 272	60 675	63 005	65 188	67 472	69 366
Kravas automobiļu skaits (N2)	6 673	6 372	6 318	5 411	5 055	4 750	4 425
Kravas automobiļu skaits (N3)	25 365	25 621	25 484	25 424	25 912	26 242	26 478
Kopā	89 166	91 265	92 477	93 840	96 155	98 464	100 269

Datu avots: CSDD

2.2.2. Enerģijas avoti

Autoparks joprojām ir dominējoši dīzeļdegvielas balstīts — 2025.gadā ar dīzeļdegvielu darbināmu transportlīdzekļu skaits pieaudzis līdz 96 342 no 84 476 2019.gadā. Šī pieauguma temps ir stabils, un tas norāda uz tradicionālās degvielas saglabāto lomu kravu pārvadājumos, neskatoties uz ilgtspējas politikas uzsvāriem. Alternatīvo degvielu īpatsvars aug lēni: elektrisko kravas transportlīdzekļu skaits sasniedzis 291, CNG — 314. Elektromobilitātes īpatsvars joprojām ir simbolisks un būtiski atpaliek no ES klimata mērķu trajektorijas. Transportlīdzekļu ar benzīna dzinēju skaits turpina samazināties (no 3 068 līdz 2 288), līdzīgi kā arī sašķidrinātās naftas gāzes (LPG) lietojums (no 1 577 līdz 1 031). Kravas automobiļu enerģijas avotu sadalījums N1, N2 un N3 kategorijās apkopots 2. tabulā.

2. tabula. Kravu automobiļu enerģijas avoti (N1, N2, N3)

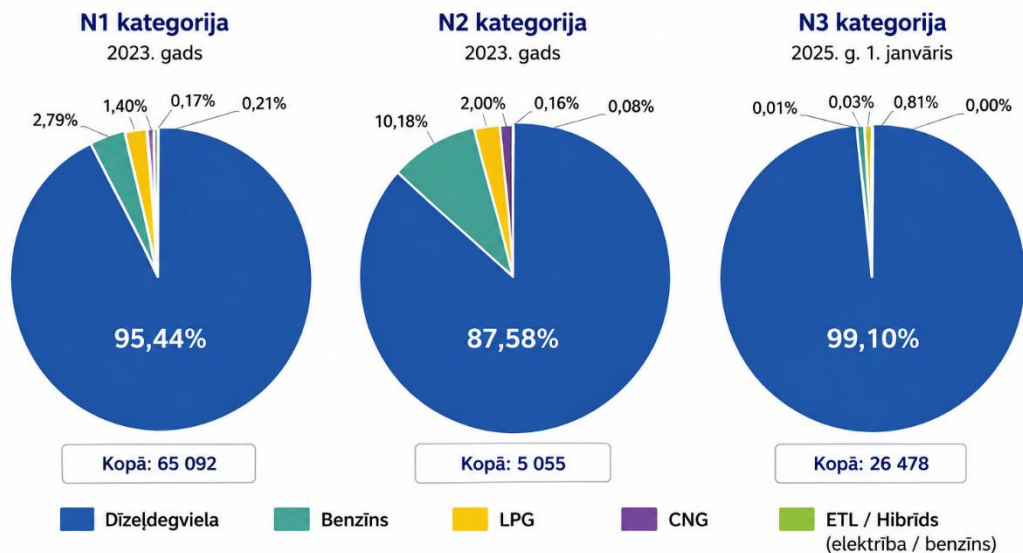
Enerģijas avots	2019	2020	2022	2023	2024	2025
Benzīns	3 068	2 828	2 429	2 323	2 300	2 288
Dīzeļdegviela	84 476	86 864	89 812	92 260	94 553	96 342
Elektrība	13	14	68	109	207	291
Elektrība un benzīns	0	0	1	1	2	2
Saspiestā gāze (CNG)	32	40	240	275	285	314
Sašķidrinātā gāze (LPG)	1 577	1 519	1 290	1 187	1 116	1 031
Elektrība un dīzeļdegviela	0	0	0	0	1	1
Kopā	89 166	91 265	93 840	96 155	98 464	100 269

Datu avots: CSDD

Kravas automobiļu enerģijas avotu raksturojums pa kategorijām apkopots 1. attēlā, kurā redzams, ka visās kategorijās dominē dīzeļdegviela, savukārt alternatīvo enerģijas avotu — elektroenerģijas, CNG, LPG un hibrīdu — īpatsvars saglabājas ļoti neliels. N1 kategorijā dīzeļdegviela veido 95,44%

autoparka, N2 kategorijā — 87,58%, bet N3 kategorijā — 99,10%. Attēls uzskatāmi ilustrē Latvijas kravas autoparka augsto atkarību no fosilā kurināmā un salīdzinoši zemo bezemisiju transportlīdzekļu izplatību.

1.attēls. Kravas automobiļu enerģijas avotu sadalījums Latvijā pa N1, N2 un N3 transportlīdzekļu kategorijām



Datu avots: SM

2.2.3. Emisiju klases un autoparka vecums

Laika periodā no 2019. līdz 2025. gadam Latvijā turpinājies pieaugt kravas automobiļu vidējais vecums visās kategorijās:

- vieglais komerctransports (N1) - vidējais vecums pieauga no 11,5 gadiem 2019. gadā līdz 12,6 gadiem 2025. gadā. Turpretī jauno automobiļu īpatsvars (līdz 5 gadiem) ir 17,7 % no kopējā īpatsvara un tas turpina nedaudz pieaugt pēdējos gados. Vecāko standartu (Euro 1–3) transportlīdzekļu skaits kopumā samazinās – Euro 3, kas bija dominējošs līdz 2015. gadam, līdz 2023. gadam zaudējis lielu daļu īpatsvara, savukārt Euro 1 pēc 2020. gada gandrīz pilnībā izzūd no autoparka. Euro 5 un Euro 6 standartiem atbilstošo automašīnu īpatsvars ir pieaudzis no 7% 2012.gadā līdz 47% 2023.gadā.
- N2 segments — no 13,0 2019.gadā līdz 11,3 gadiem 2025.gadā.³ N2 segmentā vidējais vecums periodā kopumā saglabājās svārstīgs. To var skaidrot ar pakāpenisku segmenta samazināšanos, uzņēmumu pārorientēšanos uz citu kategoriju transportlīdzekļiem un atsevišķu vecāku transportlīdzekļu izslēgšanu no autoparka. Pirmkārt, e-komercijas pieaugums palielina pieprasījumu pēc maza izmēra komerctransporta, un N1 īpatsvars kravu pārvadājumos pieaug, īpaši pilsētvidē un īsajos maršrutos. Tas rada situāciju, kur daļa uzņēmumu izvēlas N1 transportlīdzekļus, jo tie ir lētāki ekspluatācijā un iegādē, un tiem ir mazāk stingri emisiju un nodokļu sloga risinājumi. Otrkārt, N3 transportlīdzekļi nodrošina lielāko daļu kravu, jo tie ir piemēroti garajiem attālumiem un lieljaudas kravām. Lielākās kompānijas turpina investēt N3 segmentā, jo tas nodrošina lielāku atdevi un labāku efektivitāti uz tonnkilometru. Rezultātā daļa uzņēmumu pārorientējas no N2 uz N3 segmentu.

³ Pētījums par kravas autotransporta sektora ilgtspējas nodrošināšanas risinājumiem - chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2026/01/SM_Kravas_transporta_ilgtspeja_03112025_Final.pdf

- N3 segments - no 11,8 2019.gadā līdz 12,8 gadiem 2025.gadā.

Kravu transportlīdzekļu segmentā vecāko standartu (Euro 1–3) transportlīdzekļu skaits kopumā samazinās, savukārt Euro 1 pēc 2021. gada gandrīz pilnībā izzūd no autoparka. Euro 4 un Euro 5 joprojām veido stabilu daļu. Euro 6, kas kopš 2017. gada strauji audzis, tagad kļuvis par vienu no vadošajām kategorijām.

Kopumā Latvijas transportlīdzekļu autoparka vidējais vecums šajā periodā pieauga no 12,4 gadiem 2019. gadā līdz 13,2 gadiem 2025. gadā, savukārt kravas transportlīdzekļu (N1, N2, N3) vidējais vecums apkopots 3. tabulā..

3. tabula. Kravu automobiļu vidējais vecums

Kategorija	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Vidējais vecums (N1)	11.5	11.5	11.8	12.0	12.2	12.4	12.6
Vidējais vecums (N2)	13.0	11.1	12.6	14.9	12.9	13.3	11.3
Vidējais vecums (N3)	11.8	12.0	12.5	12.7	12.7	12.7	12.8
Kopējais rādītājs	12.1	11.5	12.3	13.2	12.6	12.8	12.2

Datu avots: CSDD

Kravas automobiļu vecuma struktūra Latvijā no 2019. līdz 2025. gadam liecina par pakāpenisku autoparka novecošanos. Transportlīdzekļu īpatsvars vecumā līdz 2 gadiem svārstījās no 8,8% 2019. gadā līdz 8,1% 2025. gadā, ar zemāko punktu 2022. gadā (6,8%). Grupā no 3 līdz 5 gadiem vērojams samazinājums no 12,4% līdz 9,9%. Savukārt 6–10 gadus vecu automobiļu īpatsvars pieauga no 17,9% 2019. gadā līdz 21,7% 2025. gadā. Vislielākā daļa autoparka joprojām ir 10–20 gadus veci transportlīdzekļi – šīs grupas īpatsvars svārstījās ap 42%, bet virs 20 gadiem vecu automobiļu īpatsvars pieauga no 16,2% līdz 18,4%. Šī tendence norāda uz lēnu autoparka atjaunošanos un pieaugošu vecāku transportlīdzekļu daļu. Kravas automobiļu vecuma struktūra atspoguļota 4. tabulā.

4. tabula. Kravu automobiļu vecuma grupas, %

Vecumu grupas	2019	2020	2022	2023	2024	2025
Līdz 2 gadiem	8.8%	8.6%	6.8%	7.8%	8.2%	8.1%
3-5 gadi	12.4%	12.7%	12.2%	10.5%	9.8%	9.9%
6-10 gadi	17.9%	20.0%	22.1%	21.9%	21.8%	21.7%
10-20 gadi	44.8%	41.9%	41.5%	42.2%	42.2%	41.9%
Virs 20 gadi	16.2%	16.4%	17.4%	17.6%	18.0%	18.4%

Datu avots: CSDD

2.3. Kravu autopārvadājumu apjomi

Pārvadātāju skaits kopumā stabils, taču tirgus konsolidējas — samazinās mazo uzņēmumu īpatsvars. 2023. gadā starptautisko pārvadātāju skaits sarucis līdz 4 737. Kopš 2022. gada atsevišķi iekšzemes licenču dati vairs netiek uzskaitīti, jo pārvadājumi tiek veikti ar starptautiskajām licencēm.

Lai gan pārvadāto kravu apjoms tonnās saglabājas stabils, kopējais kravu apgrozījums tkm sarūk, jo būtiski samazinājies vidēji veiktais pārvadājumu attālums starptautiskajos maršrutos:

- Kopējais kravu **apgrozījums** 2023. gadā (12 217 milj. tkm) bija zemākais pēdējo piecu gadu laikā, kas liecina par vispārēju pārvadājumu tirgus sarukumu.
- Pamatojoties uz Centrālās statistikas pārvaldes datiem par pārvadāto **kravas apjomu**, laika periodā no 2019. līdz 2023. gadam kopējais pārvadājumu apjoms Latvijā saglabājies salīdzinoši stabils, svārstoties ap 74–81 tūkst. tonnas, ar nelielu kritumu 2023. gadā līdz 80 681 tūkst. tonnas.

Vieglā komerctransporta sniegtie pakalpojumi veido apmēram tikai 2.1% no kopējā autotransporta pārvadājuma apgrozības (tkm) 2024.gadā.

2.3.1. Iekšzemes pārvadājumi

Iekšzemes kravu apgrozījums kopš 2019. gada pieaudzis līdz 3 176 milj. tkm 2023. gadā, norādot uz vietējās loģistikas stiprināšanos. Tāpat arī vērojams būtisks pieaugums pārvadāto kravu apjomā - no 55 764 tūkst. tonnām 2019. gadā līdz 265 830 tūkst. tonnām 2023. gadā, kas, visticamāk, norāda uz datu metodoloģijas maiņu vai būtiskām izmaiņām ekonomikā.

No 2019. gada (274 pārvadātāji) līdz 2021. gadam (221 pārvadātājs) vērojama pastāvīga lejupslīde attiecībā uz iekšzemes kravu pārvadātāju skaitu, bet no 2022. gada iekšzemes kravu pārvadātāju skaits ir nulles līmenī, kas skaidrojams ar to, ka iespējams, visi pārvadātāji, kuri veic iekšzemes kravu pārvadājumus, to dara, izmantojot starptautisko pārvadājumu licenci, kurai ir arī tiesības veikt iekšzemes pārvadājumus. Tā rezultātā atsevišķi dati par iekšzemes pārvadājumu licencēm vairs var netikt uzskaitīti, un statistika šajā sadaļā rāda nulli.

2.3.2. Starptautiskie pārvadājumi

Laika periodā no 2019. līdz 2022. gadam kravu pārvadātāju skaits, kuri veic starptautiskos pārvadājumus ar tiesībām uz iekšzemes pārvadājumiem, pakāpeniski pieauga – no 4 467 pārvadātājiem 2019. gadā līdz 4 853 pārvadātājiem 2022. gadā. Tomēr 2023. gadā šis skaits samazinājās līdz 4 737.

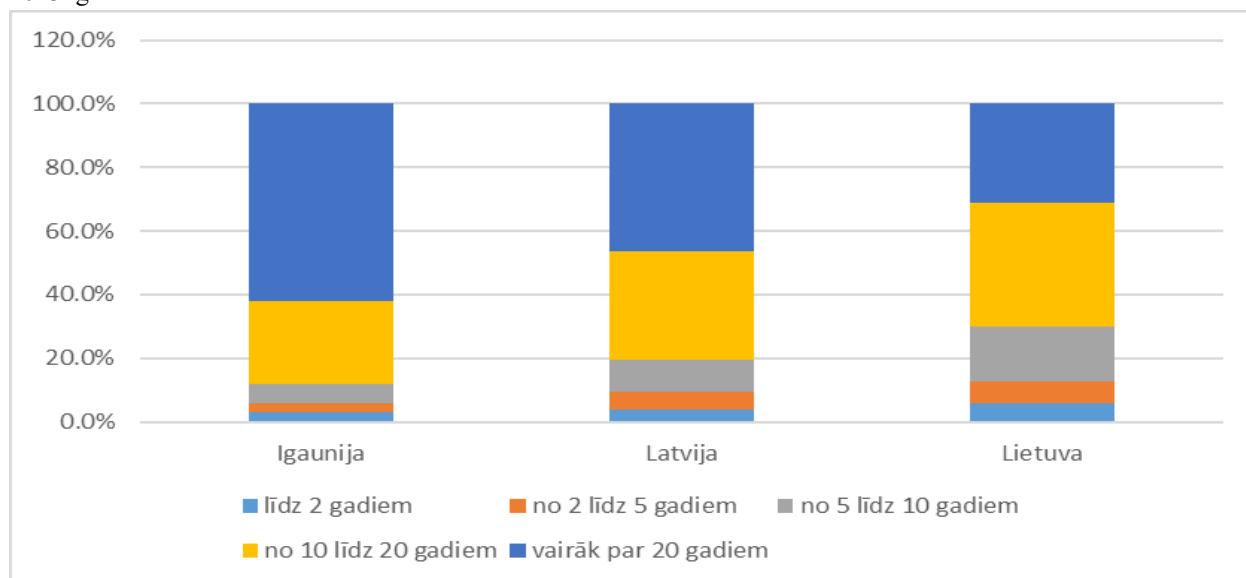
Starptautiskajos pārvadājumos ir vērojams kravu apgrozījuma samazinājums, īpaši izteikti 2023. gadā – no 11 415 milj. tkm 2019. gadā līdz 9 041 milj. tkm 2023. gadā. Kā arī novērojama lejupslīdoša tendence kravu apjomā - pārvadājumi ārvalstīs samazinājušies no 10 395 tūkst. tonnām 2019. gadā līdz 6 684 tūkst. tonnām 2023. gadā. Starptautisko pārvadājumu samazinājums, pretēji iekšzemes pārvadājumu kāpumam, var liecināt par izmaiņām loģistikas struktūrā, pieprasījumā vai ģeopolitiskajos apstākļos.

Kopumā Latvijas kravas autotransporta sektors demonstrē noturību, tomēr to raksturo novecojis autoparks un augsta atkarība no fosilā kurināmā. Lai veicinātu konkurētspēju un izpildītu ES klimata mērķus, nepieciešami būtiski ieguldījumi infrastruktūrā, tehnoloģijās un uzņēmumu atbalsta mehānismos.

2.4. Kravas autotransporta salīdzinājums ar citām valstīm

Salīdzinot ar kaimiņvalstu kravas transportlīdzekļu parkiem pēc vecuma struktūras, tad var secināt, ka Igaunijā ir mazliet lielāks vecāku automašīnu īpatsvars, bet Lietuvā mazāks nekā Latvijā. Igaunijā transportlīdzekļu īpatsvars, kas vecāki par 10 gadiem 2023.gadā bija 88%, bet Lietuvā - 70.3%. Kravas transportlīdzekļu vecuma struktūras salīdzinājums Baltijas valstīs atspoguļots 2. attēlā.

2. attēls. Kravas transportlīdzekļu, neieskaitot kravas segļu vilcējus, sadalījums pēc vecuma struktūras Baltijas valstīs 2023. gadā



Datu avots: EUROSTAT dati

2.4.1. Lietuvas pieredze bezemisiju kravas transportlīdzekļu atbalsta programmu īstenošanā

Izstrādājot atbalsta pasākumus bezemisiju smagā transporta ieviešanai Latvijā, ir lietderīgi ņemt vērā Lietuvas pieredzi, kura pēdējos gados īstenojusi vairākas atbalsta programmas elektrisko un ūdeņraža transportlīdzekļu iegādei, izmantojot gan Atveseļošanas un noturības mehānismu (RRF), gan Klimata pārmaiņu programmas finansējumu.

Lietuvā atbalsts tika nodrošināts juridiskām personām bezemisiju M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļu iegādei. Programmu ietvaros tika paredzēts atbalsts gan akumulatoru elektriskajiem transportlīdzekļiem (BEV), gan ūdeņraža degvielas elementu transportlīdzekļiem (FCEV), vienlaikus nodrošinot diferencētu atbalsta intensitāti atkarībā no transportlīdzekļu kategorijas. N3 kategorijas transportlīdzekļiem atbalsts sasniedza 50 000 euro par transportlīdzekli, bet M3 kategorijas autobusiem – 60 000 euro.

Programmu īstenošanas laikā Lietuva identificēja vairākus būtiskus faktoros, kas ietekmē tirgus dalībnieku interesi par bezemisiju transportlīdzekļu iegādi. Viens no galvenajiem secinājumiem ir tas, ka transportlīdzekļu iegādes izmaksas joprojām ir būtiski augstākas nekā tradicionālajiem dīzeļdegvielas transportlīdzekļiem, tādēļ atbalsta apmēram ir izšķiroša nozīme investīciju lēmumu pieņemšanā. Tāpat tirgus dalībnieki uzsvēruši nepieciešamību nodrošināt elastīgākus finansēšanas nosacījumus, tostarp iespēju efektīvāk izmantot līzingu finansējumu.

Pamatojoties uz programmu īstenošanas rezultātiem, Lietuva ir pieņēmusi lēmumu turpināt atbalsta pasākumus un plāno palielināt atbalsta apmēru līdz 100 000 euro par transportlīdzekli, kā arī paplašināt atbalstāmo tehnoloģiju loku, iekļaujot biometāna transportlīdzekļus. Vienlaikus tiek izstrādāti jauni atbalsta instrumenti, izmantojot Eiropas Savienības finansējuma iespējas.

Lietuvas pieredze apliecina, ka bezemisiju smagā transporta sektora attīstībai nepieciešama pietiekami ambicioza un tirgus situācijai atbilstoša atbalsta politika, kas vienlaikus ņem vērā transportlīdzekļu augstās iegādes izmaksas, finansēšanas pieejamību un infrastruktūras attīstības tempus. Izstrādājot Latvijas atbalsta programmu, lietderīgi ņemt vērā Lietuvas identificētās atziņas, īpaši attiecībā uz atbalsta intensitātes noteikšanu, finansēšanas nosacījumu elastību un tehnoloģiski neitrālu pieeju alternatīvo degvielu risinājumiem.

2.5. Elektrotransportlīdzekļu (ETL) un ūdeņraža (H₂) kravas transportlīdzekļu prognozes scenāriji

Ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2024/1610 noteiktos CO₂ emisiju samazināšanas mērķus lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kā arī Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulas (AFIR) prasības, sagaidāms pakāpenisks bezemisiju kravas transportlīdzekļu īpatsvara pieaugums Latvijas autoparkā. Vienlaikus jāņem vērā, ka 2025. gadā Latvijā bija reģistrēti tikai 291 elektriskais kravas transportlīdzeklis (N1–N3), kas veido aptuveni 0,3 % no kopējā kravas autoparka, savukārt ūdeņraža tehnoloģijas kravas transporta segmentā vēl nav komerciāli izplatītas. Jau pašlaik dabiskā autoparka atjaunošanās virza nozari uz EURO VI. Līdz ar to lielākais SEG samazinājuma potenciāls pēc 2030. gada būs pārejai no EURO VI uz ETL, ūdeņradi vai citiem bezemisiju risinājumiem.

Prognozes izstrādātas, balstoties uz:

- esošo kravas autoparka struktūru un attīstības tendencēm;
- EURO VI tehnoloģijas izplatības dinamiku Latvijā ⁴;
- AFIR infrastruktūras attīstības prasībām;
- Eiropas Komisijas CO₂ emisiju samazināšanas mērķiem smagajiem transportlīdzekļiem;
- nozares gatavību investēt bezemisiju tehnoloģijās;
- pieņēmumu, ka kopējais kravas transportlīdzekļu autoparks ilgtermiņā saglabājas salīdzinoši stabils.

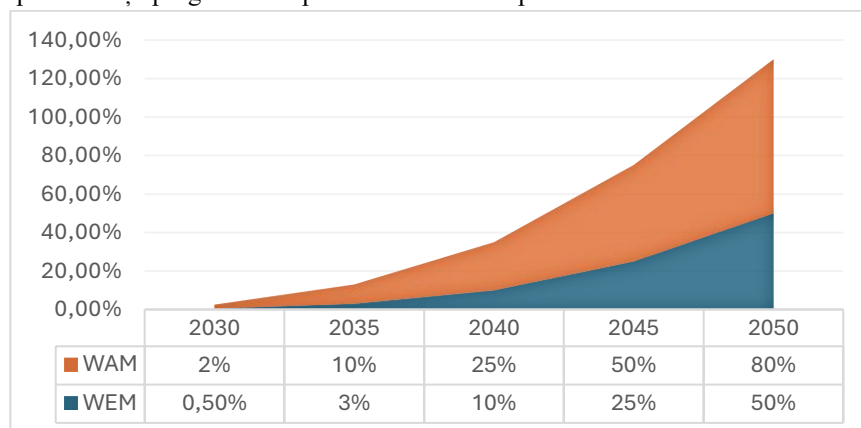
2.5.1. Elektrisko kravas transportlīdzekļu attīstības scenāriji

Pamata (WEM) scenārijā pieņemts, ka kravas transporta elektrifikācija notiek galvenokārt tirgus mehānismu ietekmē, bez būtiskiem papildu valsts atbalsta instrumentiem. Attīstību nosaka ES regulējums, transportlīdzekļu tehnoloģiju pilnveidošanās un pakāpeniska ekspluatācijas izmaksu samazināšanās.

Vienlaikus jāņem vērā, ka Tīro transportlīdzekļu koridora iniciatīvas (CTCI) ietvaros identificēti vairāki privātā sektora investīciju projekti, kuru īstenošana plānota no 2027. gada, paredzot lieljaudas uzlādes infrastruktūras izbūvi kravas transportlīdzekļiem TEN-T koridoros Latvijā. Minētās investīcijas veidos būtisku priekšnoteikumu bezemisiju kravas transportlīdzekļu izmantošanas pieaugumam un AFIR prasību izpildei.

Optimālajā (WAM) scenārijā pieņemts, ka papildus tiek īstenoti valsts atbalsta pasākumi bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, uzņēmumu uzlādes infrastruktūras izveidei, TEN-T koridoru elektrifikācijai un nodokļu stimuli videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanai.

3. attēls. Elektrotransportlīdzekļu prognozētais īpatsvars kravas autoparkā



Datu avots: SM

⁴ Skat. SM pētījuma “Pētījums par kravas autotransporta sektora ilgtspējas nodrošināšanas risinājumiem” 18. attēlu “Tehniskā kārtībā esošo kravas automašīnu sadalījums pēc EURO standartiem, 2012.–2023. gadā”

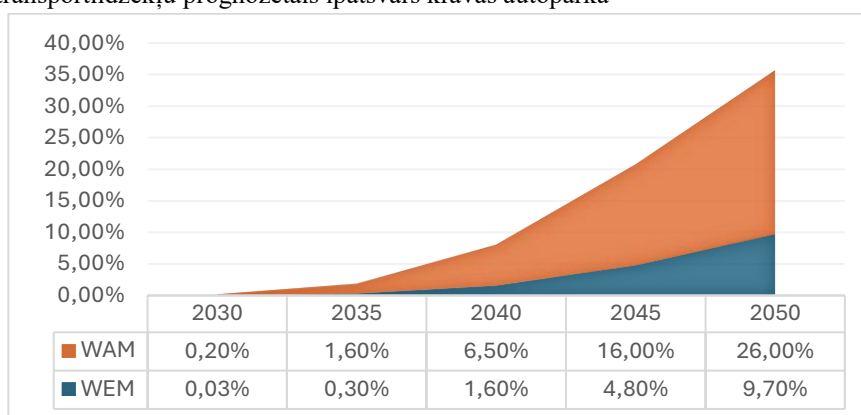
Saskaņā ar prognozēm elektrotansportlīdzekļi kļūs par dominējošo bezemisiju tehnoloģiju kravas transporta sektorā. Optimālajā scenārijā līdz 2050. gadam elektrisko kravas transportlīdzekļu īpatsvars var sasniegt aptuveni 80 % no kopējā autoparka.

2.5.2. Ūdeņraža kravas transportlīdzekļu attīstības scenāriji

Ūdeņraža tehnoloģiju attīstība Latvijā paredzama lēnāka nekā elektrifikācija, jo nepieciešami būtiski ieguldījumi ūdeņraža ražošanas, uzglabāšanas un uzpildes infrastruktūrā. Vienlaikus ūdeņradim var būt būtiska loma tālsatiksmes pārvadājumos un augstas noslodzes N3 segmentā, kur akumulatoru tehnoloģijām saglabājas noteikti tehniski ierobežojumi.

Pamata (WEM) scenārijā pieņemts, ka ūdeņraža tehnoloģijas attīstās galvenokārt atsevišķos pilotprojektos un nišas segmentos, savukārt optimālajā (WAM) scenārijā tiek nodrošināts mērķēts atbalsts ūdeņraža uzpildes infrastruktūras attīstībai un transportlīdzekļu iegādei.

4. attēls. Ūdeņraža transportlīdzekļu prognozētais īpatsvars kravas autoparkā



Datu avots: SM

Prognozes liecina, ka ūdeņraža tehnoloģijas, visticamāk, saglabās nišas lomu salīdzinājumā ar elektrotansportu, tomēr optimālajā scenārijā līdz 2050. gadam tās varētu veidot aptuveni ceturto daļu no kravas autoparka. Lielākais potenciāls sagaidāms starptautiskajos un tālsatiksmes pārvadājumos, kur būtiska ir liela nobraukuma rezerve un īss uzpildes laiks.

Kopumā prognozes norāda, ka Latvijas kravas transporta sektora dekarbonizācijas galvenais virziens ilgtermiņā būs elektrifikācija, savukārt ūdeņradis var kalpot kā papildinoša tehnoloģija specifiskos smagā transporta segmentos. Optimālā scenārija īstenošanai izšķiroša nozīme būs AFIR prasību savlaicīgai izpildei, elektroapgādes jaudu pieejamībai TEN-T koridoros, kā arī valsts atbalsta instrumentiem bezemisiju transportlīdzekļu un saistītās infrastruktūras ieviešanai.

3. Konceptuālie risinājumi

Bāzes scenārijs, kas paredz, ka kravas autotransporta (N1, N2, N3) parka attīstība notiek bez valsts vai ES līmeņa atbalsta pasākumiem, balstoties tikai uz tirgus mehānismiem, ES spēkā esošo normatīvo regulējumu un globālām tendencēm. Valsts atbalsta mehānismi netiek piemēroti. Nav modālas pārneses.

Šajā scenārijā pie lēniem bezemisiju automašīnu skaita ikgadējiem pieauguma tempiem līdz 2030. gadam, SEG emisijas samazinās par 7,3% pret 2023. gadu. Periodā otrajā pusē bezemisiju automašīnu skaits pieaug straujāk un periodā beigās 2035. gadā SEG emisijas ir par 17,7% mazāk nekā 2023. gadā. N1 grupas automašīnas vidēji veido 30 – 35.3% no kopējām kravas automašīnu radītām SEG emisijām bāzes scenārijā.

Optimālais scenārijs paredz, ka kravas autotransporta (N1, N2, N3) parka attīstība notiek ar mērķtiecīgiem atbalsta un ierobežojošiem pasākumiem, kas veicina pāreju uz videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem, ieviešot gan ES, gan nacionāla līmeņa politikas instrumentus. Tiek ņemtas vērā gan ES regulatīvās prasības, gan globālās tirgus tendences, īpaši attiecībā uz dekarbonizāciju un tehnoloģisko inovāciju ieviešanu. Galvenie pasākumi, kas izriet no ieinteresēto pušu aptaujas ir:

- Nodokļu un finanšu stimuli: jau ieviestā transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa diferencēšana atbilstoši EURO emisiju klasei, un piemērojot būtiski zemākas likmes bezemisiju un zemu emisiju kravas transportlīdzekļiem; atbrīvojumi vai samazinātas ceļu nodevas (*vignette*) bezemisiju un zemu emisiju transportlīdzekļiem, sinhronizējot ar Eiropas Komisijas priekšlikumu, kas paredz atbrīvojumus līdz 2031. gadam.⁵
- Iegādes subsīdijas vai līdzfinansējums bezemisiju (elektriskajiem, ūdeņraža) transportlīdzekļa, alternatīvās degvielas uzpildes vai uzlādes infrastruktūras iegādei vai izveidošanai, 30%*⁶ no atbilstošās iegādes vai izveidošanas vērtības, bet ne vairāk kā 50 tūkst. EUR vienai vienībai, kas ir vidējās šāda tipa atbalsts ES (skat. 8.pielikumu).
- Alternatīvo degvielu uzpildes un uzlādes infrastruktūras attīstība (elektrouzlādes stacijas, ūdeņraža uzpildes punkti), šajā scenārijā paredzēts saskaņā ar TEN-T tīkla attīstības prasībām. Investīcijas intermodālo termināļu un loģistikas centru attīstībā pie galvenajām ostām un transporta koridoriem.
- Ierobežojošie pasākumi: pakāpeniska piekļuves ierobežošana pilsētu centriem un noteiktām teritorijām smagajiem transportlīdzekļiem ar augstiem izmešiem (LEZ/ZEZ zonas). Pakāpeniska prasība par pakāpenisku bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara palielināšanu autoparkā, sekojot ES prasībām (piemēram, 43% samazinājums līdz 2030. gadam, 90% līdz 2040. gadam).⁷
- Atbalsts modālai maiņai un intermodalitātei: Kombinēto pārvadājumu (auto–dzelzceļš–osta) atbalsta programmas, piemēram, Zaļā pārmija projekts, kas veicina kravu pārvietošanu no ceļiem uz dzelzceļu, paredz “prioritārās maršrutēšanas” principa ieviešanu – noteikt autoceļus, kurus paralēli apkalpo dzelzceļa līnijas, un šajos posmos piemērot paaugstinātas ceļu lietošanas nodevas transportlīdzekļiem ar noteiktiem tehniskajiem parametriem, vienlaikus nosakot īpašus tarifus konteineru un kontreileru pārvadājumiem ar dzelzceļa transportu, tādējādi izlīdzinot piekļuves nosacījumus starp pārvadājumu veidiem.⁸ Unitizācijas veicināšana, atbilstoši kombinēta transporta direktīvas priekšlikumam.⁹
- Nefiskālie pasākumi: Turpināt vadītāju apmācības programmas, sniedzot atbalstu efektīvai braukšanai (angl. valodā – *eco-driving*). Digitālo loģistikas risinājumu ieviešanas atbalsts sadarbībā ar Ekonomikas ministriju (maršrutu optimizācija, kravu konsolidācija). Atbalsts pētniecībai un pilotprojektiem alternatīvo degvielu un transporta tehnoloģiju jomā.

Optimālajā scenārijā pieņēmumi paredz, ka bezemisiju automašīnu skaita ikgadējie pieauguma tempi ir augstāki nekā bāzes scenārijā par apmēram 2% punktiem. Tā rezultātā optimistiskajā scenārijā 2030. gadā SEG emisijas no kravas automašīnām ir par 14,6% mazākas nekā 2023. gadā. Perioda otrajā pusē (2031. – 2035. gads) saglabājas augsti bezemisiju automašīnu skaita pieauguma tempi un 2035. gadā SEG emisijas ir par 33,3% mazākas nekā 2023. gadā. Politikas īstenošana, kas vērsta uz bezemisiju automašīnu skaita straujāku palielināšanu ļauj optimistiskajā scenārijā samazināt SEG emisijas pret

⁵ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-proposes-toll-exemptions-boost-demand-zero-emission-lorries-and-buses-2025-06-27_en

⁶ Šeit un turpmāk ar * ir atzīmēti pieņēmumi, kas koriģēti atbilstoši fokusa grupas rezultātiem

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:32024R1610>

⁸ <https://www.lm.lv/izveidots-konceptualais-zinojums-par-lidzsvartu-finansesanas-modela-nodrosinasana-iekaszemes-kravu-parvadajumos/>

⁹ <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-second-review-of-the-combined-transport-directive?sid=9101>

bāzes scenāriju 2030. un 2035. gadā attiecīgi par 7,8% un 19,0%. N1 grupas automašīnas vidēji veido 30 – 35.6% no kopējām kravas automašīnu radītām SEG emisijām optimistiskajā scenārijā.

Maksimālais scenārijs paredz straujāku un radikālāku pāreju uz bezemisiju un ilgtspējīgu kravas transportu Latvijā, kā tas ir optimālajā scenārijā, izmantojot plašu politikas instrumentu klāstu:

- Nodokļu politika: akcīzes nodokļa palielināšana līdz līmenim kad fosilā degvielas mazumtirdzniecības cena paaugstinās, par 30%, CO₂ balstītas ceļu nodevas, būtiskā ekspluatācijas nodokļa celšana un atbrīvojumi bezemisiju transportam.
- Iegādes subsīdijas vai līdzfinansējums bezemisiju (elektriskajiem, ūdeņraža) transportlīdzekļa, alternatīvās degvielas uzpildes vai uzlādes infrastruktūras iegādei vai izveidošanai, 50% no atbilstošās iegādes vai izveidošanas vērtības, bet ne vairāk kā 100 tūkst. EUR vienai vienībai, kas ir nedaudz zemāk par augstāku šāda tipa atbalstu ES (skat. 8.pielikumu). Atbalsta attiecināšana arī uz autonomas kompānijām. Līzinga izmaksu bezemisiju transporta līdzekļiem dubultā norakstīšana izmaksās, pielīdzinot tādā veidā iegādes nosacījumu nodokļa režīmu, kur uzņēmuma ienākumu nodokli nepiemēro uz reinvestētu peļņu, līzinga nosacījumu nodokļu režīmam, kur šādā iespēja ir ierobežota.
- Aizliegumi un ierobežojumi: Pakāpenisks aizliegums izmantot iekšdedzes dzinēju transportu noteiktām kravām un pilsētu centros, masas un kravu veida ierobežojumi. Skaidrā nostāja par politiku ilgtermiņā, piemēram: 2040. gada – aizliegums noteiktām kravu transportam visā valstī. pilnīga pāreja uz bezemisiju transportu līdz 2050. gadam.
- Pilno pasākumu klāsta īstenošana modālajai maiņai. Investīcijas dzelzceļa elektrifikācija vai BEMU uzlādē, intermodālo termināļu un loģistikas centru attīstība.

Pamata scenārijā kravu apgrozījums svārstās no 10 355 milj. tonnkilometriem 2027. gadā līdz maksimālajai vērtībai 11 014 milj. tonnkilometriem 2033. gadā, bet 2035. gadā sasniedz 10 798 milj. tonnkilometrus, mērenās IKP izaugsmes ietekmes rezultātā. Pamata scenārijā autoparka apjoms pieaug no 106 068 transportlīdzekļiem 2026. gadā līdz 127 263 transportlīdzekļiem 2030. gadā, bet pēc tam pakāpeniski samazinās līdz 115 594 transportlīdzekļiem 2035. gadā (pieņemot paātrinātas norakstīšanas programmu).

Visstraujākie bezemisiju automašīnu skaita pieauguma tempi tiek paredzēti maksimālajā scenārijā. Plānoto politiku ietekmē bezemisiju automašīnu skaita vidējie pieauguma tempi ir par apmēram 4,5% punktiem augstāki nekā bāzes scenārijā. Papildus tam šajā scenārijā tiek īstenota arī nozīmīgāka kravu pārvešana no autotransporta uz dzelzceļu nekā optimālajā scenārijā. Aprēķinātās SEG emisijas 2030. gadā ir par 20% mazāk nekā 2023. gadā, bet 2035. gadā par 51% mazāk nekā 2023. gadā. Ja salīdzinām aprēķinātās SEG emisijas pret bāzes scenāriju 2030. un 2025. gadā, tad tās ir attiecīgi par 13,7% un 41,6% mazāk. N1 grupas automašīnas vidēji veido 30 – 34.8% no kopējām kravas automašīnu radītām SEG emisijām optimistiskajā scenārijā.

Optimālajā un maksimālajā scenārijā kravu apgrozījums ir zemāks salīdzinājumā ar pamata scenāriju, svārstoties no 10 355 milj. tonnkilometriem 2027. gadā līdz 10 059 milj. tonnkilometriem (optimālais) un 9 321 milj. tonnkilometriem (maksimālais) 2035. gadā, modālās pārvešanas ietekmes rezultātā. Šīs ietekmes rezultātā optimālajā un maksimālajā scenārijā autoparka vajadzības samazinās straujāk, sasniedzot attiecīgi 113 234 un 113 608 transportlīdzekļus 2035. gadā.

Optimālais scenārijs ir vēlamais risinājums kravas transporta sektora ilgtspējas nodrošināšanai Latvijā, jo piedāvā līdzsvaru starp vides mērķiem un ekonomisko uzņēmumu dzīvotspēju. 5–7 gadu periods ir atbilstošs optimālā scenārija pakāpeniskai ieviešanai, nodrošinot uzņēmumiem pietiekamu laiku pielāgošanās investīcijām.

4. Pamatojums optimālā scenārija izvēlei

Optimālā scenārija izvēle balstīta uz nepieciešamību nodrošināt līdzsvaru starp vides mērķu sasniegšanu, nozares konkurētspējas saglabāšanu un sabiedrības ekonomisko labklājību. Analīze un

nozares pārstāvju viedokļi apliecina, ka tieši pakāpeniska, bet mērķtiecīga pāreja uz ilgtspējīgākiem transporta risinājumiem ir visreālāk īstenojamā un ekonomiski pamatotā pieeja.

Pirmkārt, optimālais scenārijs nodrošina pietiekami ambiciozu SEG emisiju samazinājuma trajektoriju, vienlaikus izvairoties no pārmērīga finansiālā sloga uzņēmumiem. Maksimāli straujas dekarbonizācijas gadījumā būtu būtiski jāpalielina ieguldījumi jaunos transportlīdzekļos un infrastruktūrā, kas īpaši mazajiem un vidējiem pārvadātājiem radītu samērīguma problēmas un varētu ietekmēt tirgus stabilitāti. Pakāpenisks temps ļauj saglabāt uzņēmumu konkurētspēju un vienlaikus veikt nepieciešamos ieguldījumus tehnoloģiskajā atjaunē.

Otrkārt, aptaujāto uzņēmumu un ekspertu viedokļi konsekventi norāda uz infrastruktūras gatavības trūkumu kā galveno ierobežojumu straujākai transformācijai. Gan uzlādes jaudu, gan alternatīvo degvielu pieejamība šobrīd nav pietiekama, lai īstenotu agresīvu bezemisiju tehnoloģiju ieviešanu visās N kategorijās. Optimālais scenārijs paredz reālistisku attīstības tempu, kas atbilst infrastruktūras izbūves iespējām un tirgus briedumam.

Treškārt, nozares aptauja rāda, ka lielākā daļa uzņēmumu tieši optimālo scenāriju uzskata par ilgtspējīgāko. Pārvadātāji uzsver, ka galvenie riski saistīti ar strauju izmaksu kāpumu un tehnoloģisko nenoteiktību, savukārt pakāpeniska pieeja ļauj mazināt finansiālo spiedienu un piemēroties regulējuma prasībām, nezaudējot konkurētspēju Baltijas reģionā.

Ceturtkārt, šis scenārijs ir vislabāk saskaņojams ar valsts fiskālajām iespējām un ES politikas ietvaru. Tas ļauj izmantot publisko finansējumu mērķtiecīgi — prioritāri infrastruktūras attīstībai un atbalstam segmentiem, kuriem pāreja uz jauniem risinājumiem ir visdārgākā. Tāpat tas nodrošina saskaņotību ar TEN-T, AFIR un NEKP2030 prasībām, izvairoties no pārsteidzīgas un resursietilpīgas rīcības.

Kopumā optimālais scenārijs piedāvā sabalansētu, praktiski īstenojamu un ekonomiski pamatotu ceļu uz ilgtspējīgu kravas autotransporta sektoru. Tas nodrošina stabilas investīciju iespējas, paredzamu regulējumu un uzņēmumu spēju adaptēties. Vienlaikus uzlādes infrastruktūras pieejamība ir viens no būtiskākajiem priekšnoteikumiem bezemisiju kravas transportlīdzekļu ieviešanai. Nepietiekami attīstīta uzlādes infrastruktūra un ierobežotas elektroapgādes jaudas šobrīd būtiski kavē uzņēmumu gatavību investēt elektrificētā kravas autoparkā. Tādēļ kravas transporta zaļināšanas pasākumi paredzami kombinēti ar atbalstu uzlādes infrastruktūras ierīkošanai uzņēmumu autobāzēs (remonta un apkopes vietās, ilgtermiņa stāvvietās), nodrošinot praktisku transportlīdzekļu ekspluatāciju un mazinot sākotnējās investīciju izmaksas.

5. Pasākumi

5.1. Rīcības virziens: Autoparka atjaunošana un modernizācija

5.1.1. Tiešās subsīdijas alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegādei

Subsīdijas autoparka un saistīto ierīču atjaunošanai un modernizācijai, tādējādi mazinot ilgtspējīga autotransporta palielinātas ekspluatācijas izmaksas un mazinot ietekmi uz augsti atkarīgiem no transporta cenām apstrādes rūpniecības, būvniecības un lauksaimniecības nozares.

Provizorisks subsīdijas tiks attiecināmas uz 5% N3 kategorijas transportlīdzekļiem ar vidējo intensitāti 50 tūkst. EUR (20–40% no iegādes vērtības atkarībā no tehnoloģijas).

Iegādes subsīdijas vai līdzfinansējums bezemisiju (elektriskajiem, ūdeņraža) transportlīdzekļa, alternatīvās degvielas uzpildes vai uzlādes infrastruktūras iegādei vai izveidošanai, 30% no atbilstošās iegādes vai izveidošanas vērtības, bet ne vairāk kā 50 tūkst. EUR vienai vienībai, kas ir vidējās šāda tipa atbalsts ES. Ņemot vērā, ka uzlādes infrastruktūras pieejamība ir būtisks priekšnoteikums bezemisiju kravas transportlīdzekļu ekspluatācijai, atbalsta programma paredzama kombinēti ar

atbalstu uzlādes infrastruktūras ierīkošanai uzņēmumu autobāzēs (remonta un apkopes vietās, ilgtermiņa stāvvietās).

Autoparka atjaunošana – 75 milj. EUR subsīdijas ~1500 vienībām (5% N3), kombinēta programma ar veco auto norakstīšanu un EURO6 prasību valsts iepirkumos no 2027. gada.

Kombinēto programmu, kas veicinātu veco transportlīdzekļu norakstīšanu un nodrošinātu jaunu transportlīdzekļu iegādi: Piedāvāt subsīdijas tikai pie vecā transportlīdzekļa norakstīšanas.

Darbības rezultāts: 3,5% autoparka pāreja uz zemu emisiju līdz 2030.

Rezultatīvais rādītājs: Subsīdijas izsniegtas 1500 vienībām

5.1.2. Atbalsts pētniecībai transporta tehnoloģiju jomā

Lai veicinātu kravas autotransporta sektora ilgtspējīgu attīstību un paātrinātu bezemisiju tehnoloģiju ieviešanu, nepieciešams nodrošināt mērķētu atbalstu pētniecības un attīstības projektiem transporta tehnoloģiju jomā. Atbalsts paredzēts jaunu transportlīdzekļu tehnoloģiju, alternatīvo energoresursu, enerģijas uzkrāšanas risinājumu, digitālo loģistikas sistēmu, autonomo transporta risinājumu un transporta infrastruktūras inovāciju izstrādei, testēšanai un pilotprojektu īstenošanai. Pasākums veicinās sadarbību starp zinātniskajām institūcijām, augstākās izglītības iestādēm un komersantiem, sekmējot inovāciju pārnesei uz tautsaimniecību un palielinot Latvijas transporta nozares konkurētspēju ilgtermiņā.

Darbības rezultāts: Jaunu tehnoloģiju ieviešana ražošanā.

Rezultatīvais rādītājs: 5 granti gadā; emisiju samazinājums par 5%.

5.2. Rīcības virziens: Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība

5.2.1. Investīcijas uzlādes un H₂ uzpildes infrastruktūrā, loģistikas centros un uzņēmumu autobāzēs

Alternatīvo degvielu uzpildes un uzlādes infrastruktūras attīstība (elektrouzlādes stacijas, ūdeņraža uzpildes punkti), šajā scenārijā paredzēts saskaņā ar TEN-T tīkla attīstības prasībām. Investīcijas intermodālo termināļu un loģistikas centru attīstībā pie galvenajām ostām un transporta koridoriem.

Darbības rezultāts: 50+ uzlādes/uzpildes punkti izveidoti

Rezultatīvais rādītājs: Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO₂ ekv.

5.2.2. PPP investīciju projekti ilgtspējīgā infrastruktūrā

Skaidri izteikt PPP piedāvājumus, uzskatāmi parādot mērķus, risku sadalīšanu un tiesību aktu projektus kopprojektu īstenošanai, īpaši infrastruktūras attīstības projektos.

Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Finanšu ministriju izstrādāt PPP politiku, kas nosaka mērķus kravu autopārvešanas dekarbonizācijai, izvērtē atbilstošo PPP modeli (līgumisko vai institucionālo), identificēt prioritāros transporta segmentus un sagatavot projekta koncepcijas ziņojumu, kurā tiek definēta problēma (emisiju līmenis, autoparka novecošana, publiskā finansējuma trūkums), formulēti projekta mērķi (piem., CO₂ emisiju samazinājums, bezemisiju kravas auto ieviešana), veikts sākotnējais izmaksu novērtējums un finansēšanas avotu identifikācija, kā arī izvērtēta projekta piemērotība PPP modelim. PPP var tikt piemērots atklātas pieejas uzlādes vai uzpildes infrastruktūrai. Formalizēt publiski–privātās partnerības (PPP) piedāvājumus.

Darbības rezultāts: 5 PPP vai sabiedrības līdzdalībā balstīti projekti;

Rezultatīvais rādītājs: infrastruktūras pieejamība palielināta par 30%.

5.3. Rīcības virziens: Digitālā transformācija un datu integrācija

5.3.1. IT platformas CO₂ emisiju un atbilstošu nodokļu stimulu uzskaitē

Ieviest vienotu transporta nodokļu plānošanas un monitoringa platformu (piemēram, blokķēdes balstītu, lai novērstu institucionālo sadrumstalotību un uzraudzītu ekspluatācijas izmaksas).

Nepieciešams izveidot IT platformas CO₂ emisiju uzskaitē un analīzei, padarot procesu vienkāršu un pieejamu. Kā arī saistīt emisiju samazināšanas mērķus ar finanšu instrumentiem, piemēram, subsīdijām un nodokļu atvieglojumiem.

Ieviest vienotu transporta nodokļu plānošanas un monitoringa platformu, kas novērstu risku, ka transporta nodokļu institucionālo sadrumstalotības dēļ, var rasties vairāku, transporta un emisiju nodokļu iesaistītu, institūciju (SM, FM un KEM) atsevišķi atbalstāmo iniciatīvu kopēju efektu, kas noved pie nepanesama slogu transporta uzņēmumiem, mazinot to konkurētspēju. Kā piemēru var minēt blokķēdes balstītu rīka prototipu. Platformā varētu arī uzraudzīt atjaunīgo risinājumu kopējo ekspluatācijas izmaksu pamatelementus, ar nolūku laicīgi ieviest kompensējošus elementus.

Darbības rezultāts: Datu apmaiņas standarti ieviesti

Rezultatīvais rādītājs: Emisiju uzskaitē pieejama 100% uzņēmumiem; samazinājums par 5%.

5.3.2. CountEmissions metodikas ieviešana un SDG rādītāju uzlabošana

Ieviest CountEmissions metodiku. Sadarbībā ar CSB uzlabot SDG rādītāju segumu Izveidot transporta ilgtspējas indikatoru sistēmu un to regulāro analīzi.

Darbības rezultāts: Transporta ilgtspējas indikatoru sistēma izveidota

Rezultatīvais rādītājs: Regulāra analīze; SDG 11. un 13. mērķu segums 90%.

5.4. Rīcības virziens: Normatīvā un finanšu vide

5.4.1. Plānotas nodokļu politikas īstenošana un saskaņošana Baltijas valstīs

Baltijas valstīm jāīsteno vienota pieeja, kas nodrošinātu saskaņotu regulējumu un konkurētspējīgus apstākļus reģionā, piemēram, akcīzes nodokļa palielināšana par 30% būtu pamatojama tikai tad, ja tā tiktu ieviesta vienlaikus visās Baltijas valstīs, jo pašreizējā situācijā degvielas uzpilde nereti notiek kaimiņvalstīs pierobežas reģionos, kas rada nevienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Vienlaikus Baltijas valstu līmenī būtiski nodrošināt koordinētu pieeju arī attiecībā uz CO₂ emisijās balstītu transportlīdzekļu nodokļu diferenciāciju, autoceļu lietošanas maksām un iespējamiem atbalsta mehānismiem bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanai. Saskaņota pieeja mazinātu konkurences kropļojumu riskus reģionā, novērstu pārvadājumu un degvielas uzpildes pārorientēšanos uz kaimiņvalstīm zemāku izmaksu dēļ, kā arī nodrošinātu uzņēmumiem lielāku investīciju paredzamību attiecībā uz autoparka atjaunošanu un pāreju uz videi draudzīgākām tehnoloģijām.

Ir būtiski izveidot vienādus nosacījumus Baltijas valstīs, ideālā gadījumā saskaņojot tos ar Eiropas un Skandināvijas standartiem, tādējādi veicinot reģionālo konkurētspēju un harmonizāciju.

Darbības rezultāts: Progresīvas likmes zememisiju transportam.

Rezultatīvais rādītājs: Nodokļu ieņēmumi reinvestēti zaļajā fondā.

5.4.2. ETS2 ieviešana un kvotu mehānisms

Direktīva (ES) 2023/959, kas groza ETS sistēmu no 2027. gada, ievieš būtiskas izmaiņas smagā transporta sektorā. Degvielas piegādātājiem būs jāiegādājas emisijas kvotas, kas palielinās degvielas izmaksas. Šīs izmaksas tiks pārceltas uz transporta uzņēmumiem. Autotransporta iekļaušana emisiju kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS) radīs papildu ekonomisko stimulu samazināt SEG emisijas, samazinot fosilo degvielas pieejamību.

Darbības rezultāts: Ieņēmumi Zaļā autoparka fondā

Rezultatīvais rādītājs: 40 milj. EUR reinvestēti

5.4.3. Valsts un pašvaldību iepirkumi paredz pakāpenisku pāreju uz zaļiem iepirkumiem

Valsts iepirkumu prasību pielāgošana ilgtspējas mērķiem.

Ierobežojumi un publisko iepirkumu stimuli: pašvaldību transporta un transporta pakalpojumu iepirkumos prasība 25% līdz 2030.gadam un 50% līdz 2040.gadam bezemisiju transportam.

Valsts sektoram, veicot transportlīdzekļu un transporta pakalpojumu iegādi, jānodrošina noteikts bezemisiju vienību procents katrā transportlīdzekļu kategorijā, tādējādi veicinot videi draudzīgu tehnoloģiju integrāciju. Valsts un pašvaldību iepirkumu konkursos jādefinē konkrētas prasības attiecībā uz degvielu veidiem un transportlīdzekļu klasēm, lai garantētu vienotu standartu ievērošanu. Jāņem vērā, ka jauno, videi draudzīgo degvielu izmantošana rada augstākas izmaksas, kuras galu galā sedz iedzīvotāji, tādēļ ir svarīgi rūpīgi izvērtēt ekonomisko ietekmi.

Noteikt, ka valsts un pašvaldību iepirkumos kravu pārvadājumiem drīkst izmantot tikai EURO6 klases transportlīdzekļus, no 2027. gada, ar pārejas periodu (piemēram, 1–2 gadi) maziem uzņēmumiem, lai pielāgotos.

Darbības rezultāts: Pakāpeniska neilgtspējīga transporta ierobežošana.

Rezultatīvais rādītājs: Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO₂ ekv.

5.4.4. Ieviest CO₂ emisiju balstītu nodokļu diferenciāciju un sagatavoties nodokļu paaugstināšanai saistībā ar distanču maksājumiem un oglekļa nodokli/ETS

Īstermiņa mērķi (2025-2027)- Nodokļu politikas reforma: Izvērtēt “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” principos balstītu nodokļu sistēmu.

Vidēja termiņa mērķi (2027-2030) - Nodokļu politikas reforma: ieviest “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā” principos balstītu nodokļu sistēmu.

Skaidri definēt lietotājs maksā un piesārņotājs maksā principus, nodrošinot nodokļu ieņēmumu saikni ar lietotāju un piesārņotāju ietekmes mazināšanas pasākumiem.

Nodokļu politikas izmaiņas:

- Emisiju ekvivalentā balstīti nodokļi: Progresīvs akcīzes, dabas resursu nodoklis, kā arī autoceļu lietošanas nodeva atkarībā no emisiju līmeņa.

- Malus/Bonus sistēma vecāku/jaunāku transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļiem;

- Nodokļu un finanšu stimuli: jau ieviestā transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa diferenciācija atbilstoši EURO emisiju klasei, un piemērojot būtiski zemākas likmes bezemisiju un zemu emisiju kravas transportlīdzekļiem; atbrīvojumi vai samazinātas ceļu nodevas (vignette) bezemisiju un zemu emisiju transportlīdzekļiem, sinhronizējot ar Eiropas Komisijas priekšlikumu, kas paredz atbrīvojumus līdz 2031. gadam.

- Jaunu reģistrāciju virzīšana uz bezemisiju transportu, piemēram, reģistrācijas nodokļa ieviešana ICE un atbrīvošana BEV un citiem bezemisiju (zemas emisiju) transportlīdzekļiem.

Nodokļu un finanšu stimuli būtu jāpiemēro, ņemot vērā risinājumus, kas uzlabo transporta efektivitāti un vienlaikus samazina ietekmi uz apkārtējo vidi, piemēram, atbalstot biodegvielu izmantošanu, kas kompensētu fosilās degvielas augstākas izmaksas.

Darbības rezultāts: Nodokļu institucionālā reforma, "lietotājs maksā" principa definēšana.

Rezultatīvais rādītājs: Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO₂ ekv.

5.5. Rīcības virziens: Sociālekonomiskā noturība un konkurētspēja

5.5.1. Eco-driving apmācības un publiskās informēšanas kampaņas

Vadītāju apmācības programmas un atbalsts efektīvai braukšanai (angl. valodā – eco-driving).

Nepieciešams veidot plašas sabiedrības informēšanas kampaņas, lai palielinātu uzticēšanos ilgtspējīgām tehnoloģijām, kā arī integrēt ilgtspējīga transporta tehnoloģiju apmācības profesionālās izglītības programmās. Plašāka informācija par tehnoloģijām, kas attīstās mašīnbūves nozarē, lai veicinātu informētību un inovāciju adopciju transporta sektorā. Organizēt kampaņas, lai izglītotu autopārvadātājus par EURO6 priekšrocībām (zemākas emisijas, degvielas ekonomija ilgtermiņā), piedāvājot bezmaksas konsultācijas un apmācības par finansēšanas iespējām.

Organizēt kampaņas, lai izglītotu autopārvadātājus par EURO6 priekšrocībām (zemākas emisijas, degvielas ekonomija ilgtermiņā), piedāvājot bezmaksas konsultācijas un apmācības par finansēšanas iespējām.

- Veicināt nozarē informācijas izplatīšanu par smagā transporta zaļināšanas iespējām, tostarp NEKP Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupā apspriesto un mērķtiecīgi apkopoto informāciju, kā arī nodrošināt sadarbību ar starptautiskiem projektiem un Latvijas pētniecības iestādēm.

Darbības rezultāts: 50% mērķa grupas apmācīti.

Rezultatīvais rādītājs: Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO₂ ekv.

6. Pasākumu kopsavilkums

Informatīvajā ziņojumā paredzēto pasākumu kopsavilkums apkopots 5. tabulā.

5. tabula. Kravas autotransporta sektora ilgtspējas nodrošināšanas pasākumu kopsavilkums

Nr. p.k.	Pasākums	Darbības rezultāts	Rezultatīvais rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgās institūcijas	Izpildes termiņš***
1. Rīcības virziens: Autoparka atjaunošana un modernizācija						
1.1	Tiešās subsīdijas alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegādei	3,5% autoparka pāreja uz zemu emisiju līdz 2030.	Subsīdijas izsniegtas 1500 vienībām	FM; EM; KEM	SM	X. gada 2. pusgads – X+4. gada 1. pusgads.
1.2	Atbalsts pētniecībai transporta tehnoloģiju jomā (grantu zaļajām inovācijām – īpaši saistībā ar alternatīvo degvielu pētīšanu Latvijas ziemas apstākļos	Jaunu tehnoloģiju ieviešana ražošanā.	5 granti gadā; emisiju samazinājums par 5%.	EM, LIAA	SM, KEM	X+1. gada 1. pusgads – X+9. gada 2. pusgads.
2. Rīcības virziens: Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība						
2.1	Investīcijas uzlādes un H ₂ uzpildes infrastruktūrā, loģistikas centros un uzņēmumu autobāzēs	50+ uzlādes/uzpildes punkti izveidoti	Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO ₂ ekv.	FM; EM	SM	X. gada 2. pusgads – X+2. gada 1. pusgads.
2.2	PPP investīciju projekti ilgtspējīgā infrastruktūrā. Partnerību veidošana, publiskās apspriešanas.	5 PPP vai sabiedrības līdzdalībā balstīti projekti;	infrastruktūras pieejamība palielināta par 30%.	EM	SM, FM	X+1. gada 2. pusgads – X+4. gada 2. pusgads.
3. Rīcības virziens Digitālā transformācija un datu integrācija						
3.1	IT platformas CO ₂ emisiju un atbilstošu nodokļu stimulu uzskaitē.	Datu apmaiņas standarti ieviesti.	Emisiju uzskaitē pieejama 100% uzņēmumiem; samazinājums par 5%.	SM	VARAM, KEM	X+1. gada 1. pusgads – X+1. gada 2. pusgads.

3.2	CountEmissions metodikas ieviešana un SDG rādītāju uzlabošana.	Transporta ilgtspējas indikatoru sistēma izveidota	Regulāra analīze; SDG 11. un 13. mērķu segums 90%.	KEM	SM, CSB	X+1. gada 2. pusgads – X+2. gada 1. pusgads.
-----	--	--	--	-----	---------	--

4. Rīcības virziens | Normatīvā un finanšu vide.

4.1	Plānotas nodokļu politikas īstenošana un saskaņošana Baltijas valstīs	Progresīvas likmes zememisiņu transportam.	Nodokļu ieņēmumi reinvestēti zaļajā fondā.	FM	SM, KEM	X. gada 1. pusgads – X+1. gada 1. pusgads.
4.2	ETS2 ieviešana un kvotu mehānisms.	Ieņēmumi Zaļā autoparka fondā.	40 milj. EUR reinvestēti	KEM	FM, SM	X+2. gada 2. pusgads – X+4. gada 1. pusgads.
4.3	Valsts un pašvaldību iepirkumi paredz pakāpenisku pāreju uz zaļiem iepirkumiem	Pakāpeniska neilgtspējīga transporta ierobežošana.	Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO ₂ ekv.	SM	Pašvaldības, VARAM	X+1. gada 1. pusgads – X+2. gada 2. pusgads.
4.4.	Ieviest CO ₂ emisiju balstītu nodokļu diferenciāciju un sagatavoties nodokļu paaugstināšanai saistībā ar distanču maksājumiem un oglekļa nodokli/ETS.	Nodokļu institucionālā reforma, "lietotājs maksā" principa definēšana.	Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO ₂ ekv.	FM; SM; KEM	VID	X. gada 1. pusgads – X. gada 2. pusgads.

5. Rīcības virziens | Sociālekonomiskā noturība un konkurētspēja.

5.1	Eco-driving apmācības un publiskās informēšanas kampaņas.	50% mērķa grupas apmācīti.	Kopējās novērstās emisijas 211 kt CO ₂ ekv.	SM	EM, Latvijas Darba devēju konfederācija	X. gada 2. pusgads – X+9. gada 2. pusgads.
-----	---	----------------------------	--	----	---	--

*** - X ir plāna ieviešanas gads

7. Kopsavilkums par nepieciešamo valsts un pašvaldību budžeta finansējumu

Rīcības plāna priekšlikumu ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu apkopots 6. tabulā.

6. tabula. Ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetu

Nr. p.k.	Pasākums	Aptuvenā summa (EUR)	Finansējuma avots	Piezīmes
1. Rīcības virziens: Autoparka atjaunošana un modernizācija				
1.2	Tiešās subsīdijas alternatīvo degvielu transportlīdzekļu iegādei	75 000 000	ES fondi, Valsts budžets – NEKP 3.1.1.6. programma	1500 vienības x 50 000 EUR; 5% N3 kategorijas transportlīdzekļi
1.3	Atbalsts pētniecībai transporta tehnoloģiju jomā	2 500 000	ES pētniecības fondi, Klimata fonds	5 granti gadā x 50 000 EUR x 10 gadi
2. Rīcības virziens: Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība				
2.1	Investīcijas uzlādes un H ₂ uzpildes infrastruktūrā	40 000 000	ES fondi (TEN-T, AFIR), Valsts budžets	50+ punkti x 800 000 EUR vidēji
2.2	PPP investīciju projekti ilgtspējīgā infrastruktūrā	25 000 000	ES PPP iniciatīvas, Privātie investori	5 projekti x 5 000 000 EUR
3. Rīcības virziens: Digitālā transformācija un datu integrācija				
3.1	IT platformas CO ₂ emisiju un nodokļu uzskaitēi	800 000	Valsts budžets, ES digitālie fondi	Platformas izstrāde un ieviešana

3.2	<i>CountEmissions</i> metodikas ieviešana un SDG rādītāju uzlabošana	500 000	Klimata fonds, CSB budžets	Analīzes sistēmas izveide un uzturēšana
-----	--	---------	----------------------------	---

4. Rīcības virziens: Intermodālas pārvadājumu sistēmas attīstība

4.1	Investīcijas intermodālajos termināļos un unitizācijas veicināšana	30 000 000	ES fondi (TEN-T), VAS "Latvijas dzelzceļš"	Termināļu būvniecība un aprīkojums
4.2	Kombinēto pārvadājumu atbalsta programmas	n/a		

5. Rīcības virziens: Normatīvā un finanšu vide

5.1	Plānotas nodokļu politikas īstenošana un saskaņošana Baltijas valstīs	n/a		
5.2	ETS2 ieviešana un kvotu mehānisms	n/a		
5.3	Valsts un pašvaldību iepirkumu pāreja uz zaļiem iepirkumiem	n/a		
5.4	CO ₂ emisiju balstītu nodokļu diferenciācija	n/a		

6. Rīcības virziens: Sociālekonomiskā noturība un konkurētspēja

6.1	<i>Eco-driving</i> apmācības un publiskās informēšanas kampaņas	500 000	Nacionālais budžets, ES kampaņu fondi	50% mērķa grupas apmācība
-----	---	---------	---------------------------------------	---------------------------

Satiksmes ministrs

R. Kozlovskis

Tabakurska 67028051
viktorija.tabakurska@sam.gov.lv