



Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē

Rīga 2026



Latvijas Republikas
Valsts kontrole

Revīzijas ziņojums

“Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē”

Datums skatāms dokumenta paraksta laika zīmogā un dokumenta numurs teksta failā.

Lietderības revīzija “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē”

Revīzija veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 01.07.2024. revīzijas grafiku Nr. 2.4.1–63/2024.

Revīzijas ziņojums stājas spēkā Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta lēmuma par revīzijas ziņojuma apstiprināšanu spēkā stāšanās brīdī.

Vāka noformējumā izmantots attēls, kas veidots ar *ChatGPT (OpenAI)* palīdzību, 2025. gads.

Cienījamie lasītāji!



Valsts kontrole jau vairākās revīzijās ir vērtējusi Latvijas progresu klimata mērķu sasniegšanā, analizējot gan politikas plānošanu, gan ar to saistītos izaicinājumus un potenciālās izmaksas. Viena no sarežģītākajām jomām

klimata mērķu sasniegšanā Latvijā ir transporta nozare, kas rada gandrīz trešdaļu no valsts SEG emisijām. Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā paredzēts, ka transporta nozares pasākumu īstenošanai līdz 2030. gadam nepieciešami gandrīz 2,9 miljardi *euro*. Tādēļ šajā revīzijā vērtējam, vai ir radīti priekšnosacījumi šo mērķu sasniegšanai – vai ir skaidri noteikta atbildība, sasniedzamie rezultāti un pasākumi, kā arī tiem piesaistīts nepieciešamais finansējums. Revīzijā sagatavots arī starpziņojums par pašvaldību elektroautobusu pasākuma īstenošanas lietderību.

Šajā revīzijā secināts, ka transporta nozares klimata mērķu sasniegšana Latvijā nav pietiekami mērķtiecīga – atbildība par saistīto politiku plānošanu, koordināciju un ieviešanas instrumentiem ir sadrumstalota, daļai pasākumu nav izvērtēta to ietekme un efektivitāte mērķu sasniegšanā, bet vairākos gadījumos finansējums no plānotajiem emisiju samazināšanas pasākumiem ir pārdalīts citām vajadzībām, nevērtējot šādu lēmumu ietekmi uz klimata mērķiem. Kopš 2026. gada koordinācija uzticēta Satiksmes ministrijai, tomēr politikas plānošana un praktiskie instrumenti joprojām ir sadalīti starp vairākām institūcijām. Tas apgrūtina efektīvu klimata politikas īstenošanu.

Tuvākajos gados būtiskas pārmaiņas gaidāmas arī degvielas jomā, kas skars visus Latvijas iedzīvotājus. Degvielas cenas līdz 2030. gadam potenciāli pieaugs saistībā ar jauno emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu, kā arī prasībām degvielas piegādātājiem samazināt SEG emisiju intensitāti un palielināt atjaunīgo degvielu īpatsvaru transportā. Tieši šie pasākumi plānoti kā galvenais instruments klimata mērķu sasniegšanai

transporta nozarē, taču to kopējā ietekme uz degvielas cenām šobrīd nav skaidri aplēšama. Lai gan šīs ietekmes mazināšanai Latvijai ir pieejams Sociālā klimata fonda finansējums, līdz šim nav skaidri definēts transporta nabadzības jēdziens un nav paredzēti pietiekami mērķēts atbalsts iedzīvotājiem, kurus pārmaiņas skars visvairāk.

Revīzijā konstatējam arī, ka valsts atbalsta politika elektroauto attīstībai nav skaidri definēta. Nav noteikti kritēriji un termiņi atbalsta pārskatīšanai, nav skaidra redzējuma par valsts uzlādes tīkla attīstību un nākotni, kā arī būtu pārvērtējama hibrīdauto atbalsta lietderība.

Pamatojoties uz revīzijas secinājumiem sniegti deviņi ieteikumi. Tos ieviešot, klimata mērķu sasniegšanai transporta jomā tiks īstenoti izmaksu efektīvi pasākumi. Tāpat paredzēts izveidot atbalsta sistēmu transporta nabadzības skarto iedzīvotāju aizsardzībai pret degvielas sadārdzinājumu, noteikt vienotu un paredzamu elektroauto atbalsta politiku, kā arī ekonomiski pamatotu valsts uzlādes tīkla darbību.

Pateicamies par ieguldījumu revīzijas tapšanā revidējamām vienībām – Satiksmes ministrijai, Klimata un enerģētikas ministrijai un VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”. Paldies arī institūcijām un organizācijām, kas sniedza informāciju un viedokļus – SIA “Vides investīciju fonds”, SIA “Rīgas satiksme”, Fizikālās enerģētikas institūtam, AS “Attīstības finanšu institūcija Altum”, Labklājības ministrijai, VAS “Latvenergo” un SIA “Eleport”, biedrībai “Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija”, biedrībai “Zaļā brīvība”, biedrībai “Auto Asociācija”, apvienībai “Pilsēta cilvēkiem”, autopārvadātāju asociācijai “Latvijas auto” un biedrībai “Latvijas Pašvaldību savienība”. Īpašs paldies ārējiem ekspertiem Jānim Brizgam un Mārtiņam Knitem par ieguldījumu degvielas politikas jautājumu analīzē.

Cieņā

departamenta direktors Mārtiņš Āboliņš

Saturs

| | |
|--|----|
| Kopsavilkums | 6 |
| Īsumā par klimata mērķiem transporta nozarē | 12 |
| Revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi | 14 |
| 1. Vai Latvijā ir radīti priekšnosacījumi klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē? | 14 |
| 1.1. Vai ir noteikts atbildīgais, sasniedzamie rezultāti un pasākumi mērķu sasniegšanai?..... | 14 |
| 1.2. Vai pasākumiem ir pieejamas investīcijas un finansējums tiek apgūts savlaicīgi?..... | 24 |
| Ieteikumi | 30 |
| 2. Vai Latvija ir gatava izmaiņām degvielas jomā, vienlaikus aizsargājot mazaizsargātos iedzīvotājus no degvielas cenu kāpuma? | 31 |
| 2.1. Vai ir savlaicīgi veiktas izmaiņas normatīvajā regulējumā, lai pārņemtu ES prasības? | 32 |
| 2.2. Vai ir atbalsta pasākumi, lai veicinātu biodegvielas apjoma palielināšanu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību? | 38 |
| 2.3. Vai ir izvērtēta plānoto izmaiņu ietekme uz mazaizsargātām personu grupām un paredzēts mērķēts atbalsts?..... | 43 |
| Ieteikumi | 52 |
| 3. Vai atbalsta mehānismi elektroauto skaita palielināšanai ir produktīvi un sasniedz visas iedzīvotāju grupas? | 53 |
| 3.1. Vai ir skaidra valsts atbalsta politika elektroauto jomā?..... | 53 |
| 3.2. Vai valsts politika sasniedz sociāli mazaizsargātas personu grupas? | 60 |
| Ieteikums | 65 |
| 4. Vai valsts elektroauto uzlādes infrastruktūru plāno mērķtiecīgi un izveidotā infrastruktūra tiek pārvaldīta produktīvi un ekonomiski? | 67 |
| 4.1. Vai ir skaidra valsts politika elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstībā? | 67 |
| 4.2. Vai valsts izveidotais elektroauto uzlādes tīkls tiek pārvaldīts produktīvi un ekonomiski? ... | 71 |
| Ieteikumi | 88 |
| Informācija par revīziju | 89 |
| Vērtēšanas kritēriji..... | 92 |
| 1. pielikums. NEKP pasākumu risku sadalījums | 99 |

| | |
|--|-----|
| 2. pielikums. Latvijas Sociālā klimata fonda plāna 2026.–2032. gadam ietvertu transporta pasākumu izvērtējums | 101 |
| 3. pielikums. E-mobi tīkla lietošanas noslodzes intensitāte (uzlādes minūtes 01.01.2020. – 01.09.2025.)..... | 103 |
| 4. pielikums. Ar uzlādes pakalpojuma nodrošināšanu saistīto izdevumu struktūra* un segums tarifa fiksētajā daļā (2022.–2025. gads) | 104 |
| Saīsinājumi, termini un skaidrojumi | 105 |
| Atsauces..... | 107 |

Kopsavilkums

Galvenie secinājumi

Klimata mērķus transporta nozarē iespējams sasniegt tikai tad, ja ierobežotos publiskos resursus mērķtiecīgi novirza pasākumiem ar augstu izmaksu efektivitāti un pierādāmu ietekmi. Revīzijā secināts, ka trūkst koordinētas un mērķtiecīgas politikas, lai šādu pieeju ieviestu praksē. Finansējot dārgus un mazefektīvus pasākumus un neieviešot sistemātiskus un izmaksu ziņā pamatotus risinājumus, radīts būtisks risks neefektīvam publisko līdzekļu izlietojumam, un tas apdraud klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē līdz 2030. gadam.

Padziļināti analizējot elektroauto atbalsta jomu, kā arī ar to saistītās uzlādes infrastruktūras izveidi un uzturēšanu, konstatēts: lai gan šai jomai ilgstoši novirzīts būtisks finansējums, trūkst vienota un skaidri definēta ilgtermiņa stratēģiskā redzējuma. Vērtējot valsts gatavību izmaiņām degvielas jomā, secināts, ka Eiropas Savienības prasības ieviestas novēloti un valsts līdz šim nav veicinājusi šīs jomas pārkārtošanos.

Lai gan paredzamais izmaksu pieaugums transporta nozarē īpaši skars sociāli mazaizsargātās iedzīvotāju grupas, līdz šim nav ieviesti mērķēti pasākumi, kas nodrošinātu sociāli taisnīgu pāreju un mazinātu transporta nabadzību.

Latvija 2024. gadā aktualizēja Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.–2030. gadam (turpmāk – NEKP), lai sasniegtu Eiropas Savienības (turpmāk – ES) 2020. gadā apstiprinātos paaugstinātos klimata mērķrādītājus (*Fit for 55*). Viens no lielākajiem izaicinājumiem mērķu sasniegšanai Latvijā ir transporta nozare, kas saražo aptuveni 31 % siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju. Autotransports veido pārliecinoši lielāko daļu no kopējām SEG emisijām transporta nozarē. Būtiskas izmaiņas transporta nozarē saistībā ar SEG emisiju samazināšanu ir noteiktas arī ES tiesību aktos, kas ir saistoši Latvijai. Par šo prasību neievērošanu var tikt piemērotas sankcijas.

Revīzijā vērtēts, vai Latvijā ir radīti priekšnosacījumi klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē, nosakot atbildīgos, sasniedzamos rezultātus, pasākumus un piesaistot tiem nepieciešamo finansējumu. Iesaistīto institūciju darbības revīzijā vērtētas četrās jomās – degvielas politikas izmaiņas, elektroauto atbalsta programmas, elektroauto uzlādes tīkls un pašvaldību elektroautobusu pasākums. Par pēdējo tika sagatavots revīzijas starpziņojums¹.

❖ Jāpārskata mērķu sasniegšanai plānotie pasākumi un sasniedzamie rezultatīvie rādītāji, lai atlikušajā periodā līdz 2030. gadam prioritāri īstenotu tos pasākumus, kas būtiski veicina mērķu sasniegšanu un ir izmaksu efektīvākie.

Lai sasniegtu NEKP izvirzītos mērķus līdz 2030. gadam, transporta nozarē ir paredzēti kopumā 35 pasākumi, sniedzot ieguldījumu transporta dekarbonizācijā. Plānotie pasākumi aptver dažādas jomas, tostarp dzelzceļa un sabiedriskā transporta elektrifikāciju, vieglo elektroauto skaita palielināšanu,

tranzīta koridoru attīstību, mikromobilitātes infrastruktūras attīstību, sabiedriskā transporta pēc pieprasījuma ieviešanu, kā arī citus pasākumus. Vienlaikus nav skaidri noteikts, uz ko valsts galvenokārt vēlas koncentrēties vai īstenot kā prioritāti.

Revīzijā konstatēts, ka 66 % pasākumu (vai pasākumu grupu) nav aprēķināta ietekme uz SEG emisiju samazināšanu un atsevišķiem pasākumiem nav skaidrs rezultatīvo rādītāju pamatojums. Tas norāda uz nepietiekamu pamatojumu šo pasākumu lietderībai izvirzīto mērķu sasniegšanā. Vienlaikus NEKP nav iekļauti tādi pasākumi, kas faktiski jau valstī tiek īstenoti un sniedz ieguldījumu izvirzīto mērķu sasniegšanai. Piemēram, revīzijā vērtētais Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas (turpmāk – VARAM) atbildībā esošais pašvaldību elektroautobusu pasākums, par ko sagatavots starpziņojums².

Vērtējot izmaksu efektivitāti tiem pasākumiem, kuriem ietekme ir aprēķināta, konstatēts, ka tā ir ļoti atšķirīga – robežās no 277 777 *euro*/t CO₂ ekv./gadā pasākumam atjaunīgās enerģijas vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaita palielināšanai līdz pat 3 909 090 *euro*/t CO₂ ekv./gadā mikromobilitātes infrastruktūras un bezemisiju rīku palielināšanas pasākumam. Iemesls: pasākumu plānošanas laikā netika vērtēta to izmaksu efektivitāte, lai gan bija paredzēts to darīt.

Attiecībā uz pasākumu īstenošanas progresu revīzijā konstatēts, ka laikā, kad līdz NEKP mērķa termiņam ir atlikuši vien četri gadi, atbildīgās institūcijas 69 % pasākumu novērtē ar augstu vai vidēji augstu izpildes risku. Tas apliecina nepieciešamību atlikušajā periodā pārskatīt NEKP iekļauto un koncentrēties uz prioritāro.

❖ **Finansējums nav pietiekams visu plānoto pasākumu īstenošanai. Svarīgi ir izvērtēt esošo līdzekļu pārdali uz citiem pasākumiem, kā arī analizēt šādu darbību ietekmi uz izvirzīto mērķu sasniegšanu.**

Kopējais NEKP aplēstais nepieciešamais finansējums transporta nozares pasākumu īstenošanai ir aptuveni 2,9 mljrd. *euro*, no kura šobrīd identificēts finansējuma segums mazāk nekā pusei jeb 41 %. Vienlaikus 11 pasākumiem ir norādīts, ka tie ir īstenojami esošā budžeta ietvaros. Vismaz divi no tiem radīs sadārdzinājumu un papildu izmaksas iedzīvotājiem – saistībā ar degvielas jomā ieviešamo SEG intensitātes samazinājuma pienākumu un nodokļu politikā ieviešamo “piesārņotājs maksā” principu. Revidentu vērtējumā, atbildīgajām institūcijām ir jāvērtē šī izmaksu slogu ietekme uz dažādām iedzīvotāju grupām un jādomā par kompensējošiem mehānismiem, lai ar pasākuma ieviešanu saistīto slogu nepārliktu uz iedzīvotājiem.

Ierobežotais finansējums, kas sākotnēji bija paredzēts vairākiem NEKP pasākumiem SEG emisiju samazināšanai transporta nozarē, ir pārdalīts citām vajadzībām. No tām būtiskākās pārdales vairāk nekā 100 milj. *euro* – *Rail Baltica* projekta vajadzībām. *Rail Baltica* projekts nav ietverts NEKP, kā arī, ņemot vērā tā īstenošanas periodu, tam nebūs ietekmes uz 2030. gadam izvirzīto mērķu sasniegšanu. Papildus citām vajadzībām ir pārdalīts arī elektroauto (ETL) lieljaudas uzlādes tīkla izveidei piešķirtais finansējums, kā arī vairākas pārdales ir bijušas bateriju vilcienu (turpmāk – *BEMU*) projekta īstenošanai. Lai gan bateriju vilcieniem finansējums ir rasts no citiem avotiem, tomēr pārdales ir ietekmējušas tā īstenošanu paredzētajā termiņā, līdz ar to tas nesniegs pilnvērtīgu NEKP aprēķināto ietekmi.

Revidentu vērtējumā, turpmāk pārdalot NEKP pasākumiem paredzēto finansējumu, būtu rūpīgi jāizvērtē šādas pārdales ietekme uz NEKP mērķu sasniegšanu un savlaicīgi jāizstrādā atbilstoši

kompensējoši mehānismi. Jāņem vērā, ka NEKP mērķu neizpilde, kā arī ES regulējumā noteikto saistību nepildīšana var radīt valstij sankciju risku.

- ❖ Būtiskas izmaiņas gaidāmas degvielas jomā, kas saistītas ar dažādu ES prasību ieviešanu, lai veicinātu SEG emisiju samazinājumu. Latvija vēl nav gatava to praktiskajai ieviešanai un no tām izrietošā atbalsta sniegšanai sociāli mazaizsargātām iedzīvotāju grupām.

Lai sasniegtu klimata mērķus, būtiskas izmaiņas ir nepieciešamas transporta enerģijas jomā, jo tā pašlaik galvenokārt balstās uz fosilo degvielu kā galveno enerģijas avotu. Būtiskākās izmaiņas būs saistītas gan ar ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas ēku, autotransporta un papildu sektoros (ETS 2) stāšanos spēkā no 2028. gada, gan SEG emisiju intensitātes samazinājuma pienākumu degvielas piegādātājiem.

Minētais SEG emisiju intensitātes samazinājuma pienākums ir ietverts NEKP kā viens no transporta nozares 35 pasākumiem, kas veido 86 % no plānotā SEG emisiju ietaupījuma transporta nozarē.

Latvija novēloti, bet ir pieņēmusi galvenās ES noteiktās izmaiņas normatīvajā regulējumā, lai ieviestu iepriekš minētās prasības. Tomēr revīzijā secināts, ka pastāv neskaidrība par to praktisko ieviešanu, kā arī, tā kā regulējuma pārņemšana kavējas, pastāv sankciju risks. Lai sasniegtu normatīvajā regulējumā izvirzītos mērķus, ir jāveicina biodegvielu un alternatīvo degvielu attīstība Latvijā, kas līdz šim nav pietiekami koordinēta un stratēģiski virzīta.

Iepriekš minētajām izmaiņām būs ietekme uz degvielas cenām, kuru apmērs nav skaidri aplēsts. Nav izstrādāti pietiekami un mērķēti atbalsta mehānismi sociāli mazaizsargātām grupām šīs ietekmes mazināšanai. Lai gan tieši šim mērķim – mazināt sociālo ietekmi no ETS 2 stāšanās spēkā – Latvijai ir pieejams finansējums no Sociālā klimata fonda, revidentu vērtējumā, Latvijas paredzētie pasākumi nenodrošinās pietiekamu ietekmi uz transporta nabadzības jautājumiem un nesniegs tiešu atbalstu “cenu šoka” segšanai mazaizsargātajām mājsaimniecībām, tādējādi nodrošinot taisnīgu pāreju.

- ❖ Elektroauto atbalsta jomā ir jāizveido skaidra valsts politika, nosakot sasniedzamos rezultātus atbalsta pasākumiem, vērtējot to finansiālo ietekmi un paredzot nosacījumus atbalsta pārskatīšanai un mazināšanai. Līdzšinējie atbalsta mehānismi primāri bija vērsti uz personām ar vidēji augstu un augstu ienākumu līmeni.

Pēdējos piecos gados elektroauto skaits Latvijā ir pieaudzis 21 reizi – no 658 līdz gandrīz 14 tūkst. 2025. gada beigās. To īpatsvars no kopējā skaita ir 1,7 %. Viens no faktoriem, kas ir veicinājis pieaugumu, ir vairāku gadu laikā sniegtais valsts atbalsts elektroauto iegādei, kā arī dažādi citi atbalsta pasākumi un finansiālie atvieglojumi, kas nodrošināti no valsts un pašvaldību budžetiem šo transportlīdzekļu īpašniekiem. Revīzijā aplēsts, ka pēdējos piecos gados šie atbalsta mehānismi bijuši 37 milj. *euro* apmērā. Līdz 2030. gadam NEKP paredzētās investīcijas elektroauto skaita palielināšanai ir 600 milj. *euro* (t. sk., privātais finansējums). Savukārt Latvijas enerģētikas stratēģija paredz, ka bāzes scenārijā to proporcija auto skaitā līdz 2050. gadam pieaugs līdz 35 %.

Revīzijā secināts, ka valsts atbalsta politika elektroauto jomā nav skaidri definēta, tai skaitā nav paredzēti nosacījumi un termiņi atbalsta pārskatīšanai un mazināšanai, pamatojoties uz iepriekš noteiktiem kritērijiem, kas ietvertu tirgus attīstības rādītājus un izmaksu apsvērumus. Citu valstu prakse liecina, ka ar laiku atbalsta pasākumi tiek mazināti, kā arī būtu pārvērtējama valsts atbalsta hibrīdauto iegādei efektivitāte.

Revidētajā periodā atbalsta programmas elektroauto iegādei tika administrētas divās valsts kapitālsabiedrībās – SIA “Vides investīciju fonds” un AS “Attīstības finanšu institūcija Altum” – ar atšķirīgu pieteikšanās, uzraudzības un datu uzskaites pieeju. Lai nodrošinātu vienotu atbalsta pasākumu pārvaldību un efektīvu ietekmes izvērtēšanu, būtu lietderīgi nākotnē atbalsta programmas, kas ir pieejamas plašam juridisko un fizisko personu lokam, administrēt vienā institūcijā.

Lai gan valsts un pašvaldības ir veikušas būtiskus ieguldījumus, līdz šim valsts atbalsta politika primāri bija vērsta uz personām ar vidēji augstu un augstu ienākumu līmeni, nevis sociāli mazaizsargātām personu grupām.

- ❖ Lai plānotās izmaiņas papildus negatīvi neietekmētu personas, kuras atrodas nabadzības vai sociālās atstumtības riskā, valsts atbalsta mehānismi prioritāri jāvirza šai iedzīvotāju grupai, tādējādi panākot sociāli taisnīgu pāreju.

Ar klimata mērķu sasniegšanu transporta jomā saistītais izmaksu pieaugums var nesamērīgi ietekmēt sociāli mazaizsargātas iedzīvotāju grupas. Tādēļ transporta nabadzības jautājums ir nozīmīgs, lai nodrošinātu sociāli taisnīgu pāreju.

Latvija ir apņēmusies³ radīt skaidru un stabilu regulatīvo vidi, kas veicinās ne tikai emisiju samazināšanu, bet arī sociāli taisnīgu un iekļaujošu pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku. Revidentu ieskatā, šāda apņemšanās ir īpaši būtiska, jo starp visām ES dalībvalstīm Latvijā 2024. gadā bija sestais augstākais nabadzības vai sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju īpatsvars.

Lai veicinātu sociāli taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, pievērsties sociālajai ietekmei, ko rada ETS 2 ieviešana, ES ir izveidots Sociālais klimata fonds. No fonda Latvijai transporta jomā paredzētais finansējums ir aptuveni 217 milj. *euro* septiņu pieteikto pasākumu īstenošanai.

Lai gan Latvijas Sociālā klimata fonda plānā 2026.–2032. gadam iekļautie pasākumi sniedz ieguldījumu transporta dekarbonizācijā, revidenti skeptiski vērtē to mērķētību un paredzamo tiešo ietekmi uz sociāli mazaizsargātajām grupām. Latvija nav izvēlējusies plānā iekļaut pagaidu tiešā ienākuma atbalsta veidu, kas, ekspertu vērtējumā, ir atbilstošākais instruments degvielas pieauguma “cenu šoka” mazināšanai. Vienlaikus ir iekļauts pasākums bateriju vilcienu iegādei, kura ietekme uz minētajām grupām ir pakārtota.

Viens no Latvijas iecerētajiem pasākumiem paredz mainīt Latvijas līdzšinējo pieeju elektroauto iegādes atbalsta jomā, sniedzot atbalstu sociāli mazaizsargātām personu grupām. Tomēr revidenti saredz riskus tā praktiskajā īstenošanā, lai tas atbilstu faktiskajām mērķgrupas vajadzībām un finansiālajām iespējām.

Kopumā vērtējot transporta nabadzības jautājumus, secināts, ka Latvijā vēl nav radīta skaidra metodoloģiskā sistēma, ko ar to saprotam, un radīti konkrēti indikatori, kā varam mērīt to dinamiku, tai skaitā novērtēt valsts sniegtā atbalsta ietekmi uz šo personu grupu.

- ❖ Satiksmes ministrijai elektroauto uzlādes infrastruktūra jāplāno mērķtiecīgāk un jānodrošina, ka jau izveidotā infrastruktūra tiek pārvaldīta produktīvāk, samazinot valsts budžeta dotāciju tās uzturēšanai.

Sākotnēji valstij bija redzējums un tika izveidoti pamati elektroauto uzlādes tīkla attīstībai. Tomēr laikā, kad tirgus visstraujāk attīstījās, politikas pēctecība šajā jomā netika nodrošināta. Lai gan 2024. gada beigās ir sagatavots jauns dokuments, kas skar šo jomu, tas veidots kā valsts politikas

regulējuma projekts iesniegšanai Eiropas Komisijā un nenosaka skaidru nacionālo attīstības ietvaru, kā arī tajā trūkst datu, prognožu un koordinācijas mehānismu starp valsts un privāto sektoru.

Lai veicinātu elektroauto izmantošanu, 2021. gadā pa visu Latvijas teritoriju tika izveidots valsts uzlādes tīkls, kura izveidošanu un uzturēšanu Satiksmes ministrija ir deleģējusi VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – CSDD). Lai nodrošinātu minētā uzlādes tīkla darbību, valsts 2020.–2024. gadā segusi CSDD uzlādes pakalpojuma sniegšanas rezultātā radušos 2,37 milj. *euro* zaudējumus.

Revīzijā secināts, ka valsts izveidotā uzlādes tīkla pārvaldībā trūkst saiknes starp izmaksām, noslodzi un ieņēmumiem, turklāt finanšu plānošana tiek veikta bez skaidriem snieguma kritērijiem. Deleģēšanas līgums nav pielāgots ekspluatācijas posmam, bet tarifu politika neveicina izmaksu caurskatāmību.

Revīzijā konstatēts, ka finanšu plānošanas un pašizmaksas aprēķinu nepilnību dēļ valsts budžetam piecu gadu laikā radīts vismaz 722 tūkst. *euro* finansiālais slogs, kura pamatotību nav iespējams pilnībā novērtēt. To ietekmējušas vairākas nepilnības, tostarp izmaksu attiecināšanas pieeja, kas neļauj noteikt ar uzlādes tīkla uzturēšanu saistīto faktisko izmaksu apmēru, kā arī tas, ka tarifa mainīgajā daļā nav pilnībā iekļauta elektroenerģijas gala cena.

❖ Ir izveidotas iesaistīto institūciju sadarbības un koordinācijas platformas un noteikts viens atbildīgais koordinators. Tomēr jāpilnveido ikdienas uzraudzība, izveidoto rīku funkcionalitāte, kā arī jāvienojas par skaidrākiem ministriju sadarbības mehānismiem konkrētu jomu politiku īstenošanas līmenī.

Sadarbība starp iesaistītajām ministrijām noris dažādās darba grupās, kuras skata klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē. No 2026. gada panākts progress atbildības sadalījumā šai horizontālajai jomai, kā galveno koordinatoru nosakot Satiksmes ministriju.

Ņemot vērā iepriekš minēto darba grupu plašo sastāvu (41 dalībnieks) un sanāksšanas biežumu, ir būtiski papildus uzlabot ikdienas uzraudzībā izveidotos rīkus, tajā ievadot plašāku informāciju par NEKP pasākumu izpildes progresu, lai tādējādi veicinātu regulāru un mērķētu uzraudzību pār klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē.

Lai gan Satiksmes ministrija ir gan koordinējošā institūcija, gan arī atbildīgā institūcija par vairākām mērķu sasniegšanai būtiskām jomām, tomēr tās rīcībā ne vienmēr ir instrumenti to praktiskā ieviešanā. Piemēram, elektroauto atbalsta jomā privātpersonām un komersantiem līdz šim valsts atbalsta programmas ir bijušas Klimata un enerģētikas ministrijas un Ekonomikas ministrijas atbildībā. Attiecībā uz alternatīvās degvielas infrastruktūras jomu – lai gan Satiksmes ministrija ir atbildīgā, būtisks spēlētājs ETL uzlādes tīkla attīstībā ir AS “Latvenergo”, kuras valsts kapitāla daļu turētājs ir Ekonomikas ministrija. Savukārt par transporta enerģiju atbildīga ir Klimata un enerģētikas ministrija un būtisku lomu tās praktiskās ieviešanā ir valsts nodokļu politikai, kas veido būtisku daļu no degvielas cenām, un šī politika ir Finanšu ministrijas pārziņā. Klimata un enerģētikas ministrijas atbildībā ir pieejamie klimata finanšu instrumenti, kuru mērķis ir mazināt klimata pārmaiņas.

Lai sasniegtu klimata mērķus transporta jomā, būtiska ir šo visu iesaistīto institūciju efektīva sadarbība konkrētu jautājumu virzīšanā.

Būtiskākie ieteikumi

Pamatojoties uz revīzijas secinājumiem, sniegti deviņi ieteikumi Satiksmes ministrijai, Klimata un enerģētikas ministrijai un CSDD. Ir sagaidāms, ka, ieviešot ieteikumus:

- ✓ NEKP tiks iekļauti izmaksu efektīvi pasākumi, kas sniedz ietekmi uz izvirzīto mērķu sasniegšanu transporta nozarē;
- ✓ tiks uzlabota institūciju savstarpējā koordinācija, jo īpaši transporta enerģijas jomā un ar to saistītās nodokļu politikas, elektroauto atbalsta jomās un alternatīvās degvielas infrastruktūras jomā;
- ✓ pārdaļot finansējumu no NEKP iekļautiem pasākumiem, tiks vērtēta ietekme uz mērķu sasniegšanu un savlaicīgi rasti kompensējošie mehānismi;
- ✓ tiks ieviesti atbalsta mehānismi, lai veicinātu modernās biodegvielas un alternatīvu degvielu attīstības politiku Latvijā;
- ✓ tiks izveidota vienota valsts politika elektroauto skaita palielināšanas jomā un to uzlādes infrastruktūra tiks plānota mērķtiecīgi un balstīsies uz datiem;
- ✓ tiks ieviesti risinājumi, kā nodrošināt taisnīgu parēju, sniedzot mērķētu atbalstu sociāli mazaizsargātām personu grupām;
- ✓ tiks samazināts valsts budžeta dotācijas apmērs CSDD uzturētajam elektroauto uzlādes tīklam.

Jautājums par degvielas cenu pieaugumu saistīto negatīvās sociālekonomiskās ietekmes uz transporta nabadzības skarto mājsaimniecību labklājību pārsniedz vienas revidējamās vienības kompetenci. Tāpēc Valsts kontrole vērsīsies Ministru kabinetā par nepieciešamību rast risinājumu, kā ieviest kopēju valsts atbalsta sistēmu, iespējams, pielāgojot jau esošo valsts sistēmu, kas paredz sniegt atbalstu enerģētiskās nabadzības skartajām mājsaimniecībām. Valsts kontrole aicinās vērtēt arī ES fondu finansējuma pārdales un to ietekmi uz NEKP mērķu sasniegšanu.

Revīzijas ziņojuma struktūra

Ievadā sniegta informācija par revīziju un to, kāpēc ir sagatavots šis ziņojums, bet revidentu konstatējumi un secinājumi sadalīti četrās nodaļās:

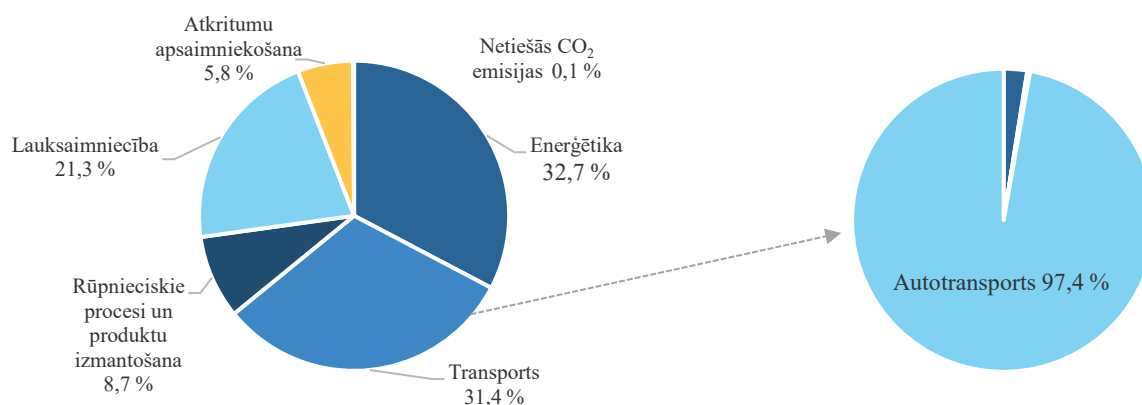
- ✓ pirmajā nodaļā ir par priekšnosacījumiem klimata mērķu sasniegšanai, tostarp par atbildīgajiem, pasākumiem, sasniedzamajiem rezultātiem un pieejamo finansējumu;
- ✓ otrajā nodaļā ir par Latvijas gatavību izmaiņām degvielas jomā, pasākumiem, lai veicinātu biodegvielas apjoma palielināšanu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību, kā arī plānoto izmaiņu ietekme uz mazaizsargātām personu grupām un tām paredzēto atbalstu;
- ✓ trešajā nodaļā ir par valsts politiku elektroauto atbalsta jomā un to, vai tā pietiekami sasniedz visas iedzīvotāju grupas;
- ✓ ceturtajā nodaļā ir sniegts vērtējums par valsts politiku elektroauto uzlādes infrastruktūras jomā un to, vai valsts izveidotais uzlādes tīkls tiek pārvaldīts efektīvi.

Sadaļā “Informācija par revīziju” ir norādīts revīzijas mērķis, juridiskais pamatojums, atbildība, apjoms, revīzijas metodes. Sadaļā “Vērtēšanas kritēriji” ir revidentu atbildes un novērtējums noteiktajiem revīzijas kritērijiem.

Īsumā par klimata mērķiem transporta nozarē

Eiropas Savienības (turpmāk – ES) ilgtermiņa politiku klimata pārmaiņu samazināšanai nosaka 2019. gada vienošanās⁴ par mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Secīgi saistošs mērķis ir ietverts Eiropas Klimata aktā⁵, kas nozīmē, ka siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisijām jābūt līdzsvarā ar to piesaisti. Mērķis līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti Latvijai ir saistošs.

Viens no lielākajiem izaicinājumiem mērķu sasniegšanai Latvijā ir transporta nozare, kas saražo apmēram 31,4 % SEG emisiju⁶. Autotransports veido pārliecinoši lielāko daļu no kopējām SEG emisijām transporta nozarē. 2023. gadā autotransporta emisijas bija 97,4 %⁷ no kopējā emisiju daudzuma transporta sektorā (skatīt 1. attēlu).



1. attēls. SEG emisiju sadalījums pa nozarēm⁸ un transporta sektora apakškategorijām⁹ 2023. gadā (%)

2020. gada nogalē tika apstiprināts vērienīgāks ES klimata mērķrādītājs – līdz 2030. gadam panākt neto iekšzemes samazinājumu SEG emisijām vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Latvijai tas nozīmē samazināt ES Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā neietverto darbību (turpmāk – ne-ETS) SEG emisijas nevis par iepriekš plānotajiem 6 %¹⁰, bet par 17 %¹¹. Transporta sektors ietilpst ne-ETS darbībās.

Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns¹² 2021.–2030. gadam (turpmāk – NEKP) ir ilgtermiņa enerģētikas un klimata politikas plānošanas dokuments un izstrādāts pēc vienotā ES regulējuma¹³, kura mērķis ir nodrošināt ES dalībvalstu uzņemto saistību izpildi kontekstā ar ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Parīzes nolīgumu¹⁴.

Ņemot vērā ES pārskatītos un paaugstinātos mērķrādītājus līdz 2030. gadam, iepriekš izstrādātais NEKP 2024. gadā aktualizēts. Tajā pirmo reizi ir noteikti arī sektorālie mērķi transporta nozarei un ietverti trīs galvenie rīcībpolitikas virzieni to sasniegšanai:

- ✓ dzelzceļa transporta nozīmes stiprināšana;
- ✓ sabiedriskā transporta pieejamības un kvalitātes uzlabošana;
- ✓ autoparka atjaunošana ar zemu emisiju vai bezemisiju transporta līdzekļiem un pakāpeniska autoparka vidējā vecuma samazināšana.

Vairums no NEKP no ietvertajiem sasniedzamajiem rādītājiem noteikti ES prasībās. Informācija par galvenajiem transporta nozares mērķiem klimata jomā apkopota 1. tabulā.

1. tabula

Līdz 2030. gadam ar klimata mērķiem sasniedzamie rādītāji transporta nozarē¹⁵

| Mērķis | Faktiskais rādītājs 2022. gadā | Mērķa vērtība 2030. gadam | Politikas plānošanas dokuments | Normatīvais akts |
|---|--------------------------------|---|--|---|
| I SEG emisiju samazināšanas mērķi | | | | |
| Kopējais ne-ETS darbību* SEG emisiju mērķis un apjoms | | | NEKP | Regula 2018/842 ¹⁶ |
| <i>% pret 2005.g.</i> | -1,9 | -17 | | |
| <i>kt CO₂ ekv</i> | 8 436 | 7 136 | | |
| Transporta sektora SEG emisiju izmaiņas | | | NEKP | - |
| <i>% pret 2005.g.</i> | +1,0 | -21,2 | | |
| <i>kt CO₂ ekv.</i> | 3137,1 | 2446,5 | | |
| SEG emisiju intensitātes samazinājums transportā (%) | 2,2 ¹⁷ | 15 | NEKP | Direktīva 2018/2001 ¹⁸ Direktīva 2023/2413 ¹⁹ Transporta enerģijas likums ²⁰ |
| II Atjaunīgās enerģijas īpatsvara mērķi (%) | | | | |
| Atjaunīgās enerģijas īpatsvars transportā | 3,1 | 29 | NEKP | Direktīva 2023/2413 ²¹ |
| Moderno biodegvielu un biogāzes īpatsvars transportā | 0,9 | 5,5 | NEKP | Direktīva 2018/2001 ²² Direktīva 2023/2413 ²³ Transporta enerģijas likums ²⁴ |
| Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgā degviela vai kurināmais (piemēram, ūdeņradis) īpatsvars transportā ²⁵ | 0 | 1 | NEKP | Direktīva 2018/2001 ²⁶ Direktīva 2023/2413 ²⁷ Transporta enerģijas likums ²⁸ |
| III Papildu specifiskais rādītājs | | | | |
| Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā (%) ²⁹ | 0,5 (01.01.2026. - 1,6) | 2027. gadam – vismaz 2 2030. gadam - nav | Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam | - |
| * Ne ETS ir iekļautas SEG emisijas no – transporta, lauksaimniecības, atkritumu apsaimniekošanas, enerģētikas un rūpniecisko procesu un produktu izmantošanas sektoriem, kas nav ietverti ES ETS. | | | | |

Kā izaicinājumi minēto transporta sektora mērķu sasniegšanai NEKP ir norādīti – vecu transportlīdzekļu īpatsvars; zems iedzīvotāju blīvums un augsts lauku reģiona iedzīvotāju īpatsvars; sabiedriskā elektrotransporta un hibrīda transporta sistēmu attīstības risinājumu trūkums lauku reģionos, kā arī izaicinājumi “pārcelt” pasažierus un kravas no autotransporta uz dzelzceļu³⁰.

Revīzijas secinājumi, konstatējumi un ieteikumi

1. Vai Latvijā ir radīti priekšnosacījumi klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē?

Ir izveidotas iesaistīto institūciju sadarbības un koordinācijas platformas, kurās skata klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē. No 2026. gada panākts progress atbildības sadalījumā, šai horizontālajai jomai kā galveno koordinatoru nosakot Satiksmes ministriju. Tomēr tā efektivitāti vēl nevar novērtēt, jo tas vēl nav sācis pilnvērtīgi darboties. Mērķu sasniegšanai noteiktajiem pasākumiem un sasniedzamajiem rezultātiem revīzijā ir konstatēti trūkumi, kas saistīti ar finansējuma nepietiekamību, finansējuma pārdalīšanu, kavētiem pasākumu izpildes termiņiem.

Lielai daļai jeb 66 % pasākumu (vai pasākumu grupu) nav aprēķināta ietekme uz SEG emisiju samazināšanu, un atsevišķiem transporta nozares pasākumiem nav skaidrs rezultātīvo rādītāju pamatojums, kas raisa bažas par to lietderību un izmaksu efektivitāti. Atbildīgās institūcijas 69 % pasākumu novērtē ar augstu vai vidēji augstu izpildes risku³¹.

Mērķu sasniegšanai pieejamie ierobežotie finanšu resursi netiek savlaicīgi un plānveidīgi izlietoti, kā arī tiek pārdalīti pasākumiem, kuriem nav paredzama tieša ietekme uz SEG emisiju samazināšanu transporta jomā līdz 2030. gadam.

Attiecībā uz enerģētikas politiku Valsts kontrole 2024. gadā secināja³² – būtiski neuzlabojot pārvaldību, tai skaitā, nenodrošinot efektīvu plānoto aktivitāšu izpildes un rādītāju sasniegšanas uzraudzību un nesniedzot skaidru redzējumu par prioritāri veicamajiem pasākumiem un to finansēšanas avotiem, NEKP noteiktie mērķi 2030. gadam netiks sasniegti. Šajā revīzijā vērtēti priekšnosacījumi mērķu sasniegšanai transporta nozarē.

1.1. Vai ir noteikts atbildīgais, sasniedzamie rezultāti un pasākumi mērķu sasniegšanai?

Atbildības sadalījums starp ministrijām

Lai nodrošinātu SEG emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanu transporta nozarē, jābūt noteiktiem atbildīgajiem, sasniedzamajiem rezultātiem un pasākumiem.

Ar klimata mērķu sasniegšanu saistīti jautājumi transporta sektorā ir horizontāla joma, kurā ir iesaistītas vairākas institūcijas (skatīt 2. attēlu). Tāpēc būtisks priekšnosacījums ir skaidrs atbildības sadalījums starp šīm institūcijām, kā arī efektīvi sadarbības mehānismi.

Būtiskākās politikas veidošanā iesaistītās institūcijas kopš 2023. gada ir divas – Satiksmes ministrija un Klimata un enerģētikas ministrija³³. Faktiskajā politikas īstenošanā ir iesaistītas vēl arī citas institūcijas.



2. attēls. Klimata mērķu sasniegšanā transporta nozarē iesaistītās institūcijas

Galvenā koordinējošā platforma klimata jautājumos ir **Nacionālā enerģētikas un klimata padome**³⁴, kuru vada Ministru prezidents. Padome izveidota, lai nodrošinātu koordinētu, integrētu un ilgtspējīgu valsts politiku enerģētikas un klimata jautājumu risināšanai. Tomēr Valsts kontroles 19.12.2024. revīzijas ziņojumā par enerģētikas politikas pārvaldību³⁵ ir izteikta kritika par tās darbību, norādot:

Tā kā Padomes uzdevumi 2022., 2023. gadā un 2024. gada trijos ceturkšņos nav veikti, kopumā revīzijā secināts, ka efektīva enerģētikas un klimata politikas veidošana un uzraudzība Latvijā revīzijas periodā nav nodrošināta un ir nepieciešams to nodrošināt atbilstoši plānotajam.

Nacionālā enerģētikas un klimata padome ir izveidojusi vairākas darba grupas, un transporta nozarē divas svarīgākās no tām ir minētas turpmāk.

- ❖ **Ilgspējīgas mobilitātes darba grupa**³⁶ izveidota 2022. gadā. To vada un sekretariāta funkcijas nodrošina Satiksmes ministrija, un tajā ietilpst arī citu ministriju³⁷ un nevalstiskā sektora pārstāvji, kā arī uzņēmumi un valsts kapitālsabiedrības. Saskaņā ar aktuālāko rīkojumu darba grupā ir 41 pārstāvis. Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas primārais izveides mērķis bija

noteikt prioritātes un potenciālos rīcības virzienus transporta jomā, kā arī identificēt nepieciešamās izmaiņas nacionālajā likumdošanā, lai transporta sektors sniegtu ieguldījumu NEKP, kā arī modelēšanas rezultātu analīze klimata mērķu sasniegšanai transporta sektorā, balstoties uz ekspertu³⁸ sniegtajiem datiem. Šobrīd darba grupai ir šādi uzdevumi³⁹:

- ✓ vērtēt NEKP īstenošanas progresu un nepieciešamības gadījumā izstrādāt papildu politikas un pasākumus, lai nodrošinātu NEKP noteikto mērķu sasniegšanu;
 - ✓ izskatīt iebildumus un priekšlikumus, kas saņemti par NEKP, un lemt par to iestrādāšanu;
 - ✓ veicināt starpinstitūciju sadarbību, lai sniegtu atbalstu tiem NEKP transporta jomas pasākumiem, kas ir pašvaldību atbildībā;
 - ✓ nodrošināt iespēju sniegt atskaites par NEKP transporta sektora pasākumu īstenošanu ministrijām, pašvaldībām un citām institūcijām, kam saskaņā ar NEKP noteikta atbildība par minētajiem pasākumiem.
- ❖ Nacionālās un klimata padomes enerģētikas un klimata ekspertu darba grupai⁴⁰ (saukta arī par **Modelēšanas darba grupu**), lai izvērtētu enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanas iespēju un plāna projektā iekļauto pasākumu ekonomisko ietekmi, ir jāizstrādā vienotas datu un pieņemumu sistēmas; jāprognozē sociāli ekonomiskās ietekmes par tirgus struktūru izmaiņām; jāanalizē un jāmodelē pārējo darba grupu piedāvāto pasākumu ietekmes uz kopējiem enerģētikas un klimata mērķiem; jāanalizē modelēšanas rezultāti, scenāriji un ieviešanas pasākumi, kā arī jāanalizē finanšu plūsmas.

Kopējai starpministriju klimata politikas koordinācijai kopš 2021. gada darbojas arī **starpministriju darba grupa**⁴¹. Tā izveidota, lai nodrošinātu vienotu nozaru ministriju stratēģisko redzējumu un saskaņotu prioritātes virzībā uz klimatneitralitātes un klimatnoturības nodrošināšanu 2050. gadā. Lai nodrošinātu regulāru darba grupas sēžu sasaukšanas kārtību un aktualizētu darba grupas sastāvu un mērķi, 2025. gada beigās ir pieņemti grozījumi⁴², darba grupas sastāvā iekļaujot visas nozaru ministrijas, nosakot sēžu sasaukšanas regularitāti, kā arī nosakot pienākums darba grupas pārstāvjiem ziņot par NEKP pasākumu izpildes progresu un priekšlikumiem klimata politikas jomā.

Lai vērtētu NEKP īstenošanas progresu, Klimata un enerģētikas ministrija 2025. gadā izveidoja **Vadības rīku**, kurā iesaistītās ministrijas sniedz informāciju par to kompetencē esošo pasākumu izpildes progresu. Satiksmes ministrija ievada un aktualizē informāciju par transporta nozares pasākumiem.

- ✓ Vadības rīkā norāda pasākumu atbildīgo, līdzatbildīgo, izpildes termiņu, izpildes statusu (nav iesākts, izpildē, kavēts, zaudējis aktualitāti, izpildīts), kā arī izpildes risku. Izpildes risku novērtē, ņemot vērā pasākuma savlaicīgumu un pilnvērtīgu izpildi. Zem katra pasākuma norāda apakšpasākumus jeb galvenās aktivitātes, kas jāveic, lai izpildītu NEKP pasākumu, piemēram, projekta izstrāde, Ministru kabineta noteikumu izstrāde u. tml.⁴³
- ✓ Revidentu ieskatā, Vadības rīks vēl ir izstrādes stadijā un nesatur pilnīgu informāciju par pasākumu rezultatīvo rādītāju izpildi. Izpildes progress šobrīd tiek vērtēts nevis pret rezultatīvā rādītāja izpildi, bet pret pasākumiem un apakšpasākumiem. Tas kopumā apgrūtina pilnvērtīgu pasākumu izpildes progressa novērtēšanu un turpmāko darbību koordinēšanu.

Klimata un enerģētikas ministrija revīzijā norādīja⁴⁴ uz vairākiem izaicinājumiem un problēmām sadarbībā starp iesaistītajām pusēm, kas ietekmē politikas plānošanu un īstenošanu. Piemēram, būtu uzlabojama sadarbība gan ar Zemkopības ministriju, gan būtu jāstiprina sadarbība ar Finanšu ministriju. Ministrijas ieskatā, trūkst arī formālu mehānismu sadarbībai ar nozares asociācijām, jo sarunas bieži notiek neformāli.

Uz iespējamām problēmām esošajā funkciju sadalījumā norādīja arī vairākas revīzijā uzrunātās nevalstiskā sektora organizācijas⁴⁵:

- ✓ ministrijas strādā sadrumstaloti un kādam ir jāuzņemas vadība par procesu, tai skaitā jāvērtē riski par iespējamām soda naudām par dažādu mērķu un rādītāju nesasniegšanu;
- ✓ Finanšu ministrijai ir jāuzņemas atbildība par klimata jomas finansējumu;
- ✓ ir jautājumi, kas paliek ārpus ministriju kompetences, – nav skaidrs, pie kuras ministrijas vērsties par mikromobilitātes jautājumiem;
- ✓ ministriju iespējas ietekmēt citas ministrijas ir ierobežotas;
- ✓ problēmas atbildības sadalījumā par elektroauto iegādes atbalsta programmām – vairāku ministriju iesaiste rada apjukumu atbalsta saņēmējiem.

Revidentu ieskatā, jo īpaši būtiska ir institūciju sadarbība transporta enerģijas jautājumos, Latvijā ieviešot ES direktīvas⁴⁶ un ETS 2 nepieciešamos mehānismus. Revīzijā piesaistītie eksperti ir identificējuši⁴⁷, ka starpinstitucionālā sadarbība joprojām ir vāja. Lai gan Klimata un enerģētikas ministrija ir atbildīgā iestāde par transporta enerģijas politiku, citas ministrijas iesaistās fragmentāri un bez kopīga rīcības koordinācijas mehānisma. Satiksmes ministrija saredz savu lomu galvenokārt likumprojektu saskaņošanā, bet norāda, ka pilnīga atbildības sadale par ES prasību atjaunīgajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanā un ETS 2 ieviešanu joprojām ir neskaidra. Arī citas ministrijas darbojas savas kompetences ietvaros, taču nav mehānisma, kas nodrošinātu konsekventu lēmumu pieņemšanu un savlaicīgu politikas izpildi. Šo jautājumu koordinācijai ir padomes un dažādas darba grupas, tomēr praksē tās nepilda rīcībpolitikas koordinācijas funkciju – tās drīzāk kalpo kā konsultatīvi forumi bez izpildvaras, skaidriem uzdevumiem, regulāra darba cikla un kopīgas datu pārvaldības. Rezultātā netiek veikta pilnīga ietekmes analīze un trūkst vienotas izpratnes par atbildības sadalījumu ETS 2, ES prasību atjaunīgajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanā un Transporta enerģijas likuma ieviešanā.

Ekspertu vērtējumā, arī elektrotransporta un biodegvielu infrastruktūras pārvaldība ir fragmentēta, bez koordinēta politikas ietvara un Latvija ievērojami atpaliek no Lietuvas un Igaunijas, kur šie jautājumi risināti ar skaidru valsts iesaisti un investīciju atbalstu.⁴⁸

Revidenti secina, ka nepietiekama koordinācija var radīt risku, ka NEKP pasākumi netiks īstenoti un mērķi netiks sasniegti. Horizontālās politikas jomās ir iesaistītas vairākas ministrijas, tāpēc efektīva koordinācija ir būtiska, lai nodrošinātu politikas saskaņotību, novērstu pretrunas, efektīvi izmantotu resursus un integrēti risinātu kompleksus jautājumus.

Iesaistīto institūciju faktiskā koordinācija klimata mērķu sasniegšanā revīzijā tika padziļināti izvērtēta trijās jomās – degvielas politikas izmaiņas, elektroauto atbalsta programmas un elektroauto uzlādes tīkls. Par šīm jomām sniegts vērtējums revīzijas ziņojuma attiecīgajās nodaļās.

Sadarbība starp iesaistītajām ministrijām noris dažādās darba grupās. Tomēr, ņemot vērā darba grupu plašo sastāvu (pat 41 dalībnieks) un sanāksšanas biežumu, ir būtiski papildus uzlabot ikdienas uzraudzībā izveidotos rīkus, tajos ievadot plašāku informāciju par NEKP pasākumu izpildes progresu. Tas veicinātu regulāru un mērķētu uzraudzību pār klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē. Ņemot vērā dažādu transporta jomā paredzamo sadārdzinājumu ietekmi uz sociāli mazaizsargātām iedzīvotāju grupām, šie jautājumi būtu padziļinātāk jāvērtē izveidoto sadarbības platformu ietvaros.

Satiksmes ministrijas koordinējošā loma un kapacitāte

Kopš 2021. gada izstrādē esošajā likumprojektā “Klimata likums”⁴⁹, kas aizstāts ar Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likumu (spēkā no 12.12.2025.), noteikts⁵⁰, ka Satiksmes ministrija turpmāk koordinēs klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē. Sadarbības ministrijas būs Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija, Klimata un enerģētikas ministrija, Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija un Zemkopības ministrija.

Satiksmes ministrijas koordinējošā loma paredz nodrošināt rīcībpolitiku un pasākumus, kas veicina SEG emisiju samazināšanas un oglekļa dioksīda piesaistes sektorālo mērķu izpildi. Satiksmes ministrija kopā ar sadarbības ministrijām⁵¹:

- ✓ izstrādā priekšlikumus NEKP iekļaujamām rīcībpolitikām un pasākumiem;
- ✓ atbilstoši kompetencei nosaka finansējumu pasākumu īstenošanai;
- ✓ atbilstoši kompetencei nodrošina rīcībpolitiku un pasākumu īstenošanu;
- ✓ izvērtē īstenoto pasākumu efektivitāti.

Lai īstenotu koordinējošo lomu, Satiksmes ministrija 2026. gadā veica izmaiņas tās struktūrā, izveidojot Mobilitātes un pārnozaru departamentu ar Starpnozaru koordinācijas nodaļu, kurā ir četras amata vietas. Viens no minētās nodaļas uzdevumiem: izstrādāt un koordinēt ministrijas pārziņā esošo nozaru valsts politiku klimata jautājumos, kas neietilpst citu ministrijas struktūrvienību kompetencē.

Revidentu vērtējumā, lai gan Satiksmes ministrija turpmāk būs koordinējošā institūcija, gan arī ir atbildīgā institūcija par vairākām būtiskām jomām, tomēr tās rīcībā ne vienmēr ir instrumenti, to praktiskā ieviešanā. Piemēram, elektroauto atbalsta jomā privātpersonām un komersantiem līdz šim valsts atbalsta programmas ir bijušas Klimata un enerģētikas ministrijas un Ekonomikas ministrijas atbildībā. Arī attiecībā uz alternatīvās degvielas infrastruktūras jomu – lai gan Satiksmes ministrija ir atbildīgā, būtisks spēlētājs ETL uzlādes tīkla attīstībā ir AS “Latvenergo”, kuras valsts kapitāla daļu turētājs ir Ekonomikas ministrija. Savukārt par transporta enerģiju un degvielas jomu atbildīga ir Klimata un enerģētikas ministrija un būtisku lomu tās praktiskās ieviešanā ir valsts nodokļu politikai, kas veido būtisku daļu no degvielas cenas, un šī politika ir Finanšu ministrijas pārziņā.

NEKP pasākumi mērķu sasniegšanai un to fokuss

Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, NEKP transporta nozares dekarbonizācijas virzienam ir noteikti 35 pasākumi un 45 sasniedzamie rezultatīvie rādītāji. Šos pasākumus galvenokārt iniciēja iepriekš minētā

Satiksmes ministrijas vadītā Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupa. Revīzijā konstatēts, ka visi Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas iniciētie pasākumi faktiski tika iekļauti NEKP. Nav konstatēti tādi pasākumi, kuri, apzinoties noteiktās prioritātes vai to ietekmi uz mērķu sasniegšanu, būtu atstāti ārpus NEKP.

NEKP attiecībā uz transporta nozari tika iekļauti arī tādi pasākumi⁵², kas nebija šīs darba grupas iniciēti. Piemēram, finansējuma ziņā vienu no būtiskākajiem pasākumiem ar kopējām aplēstajām investīcijām 600 milj. *euro* (t. sk., privātais finansējums) bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaita palielināšanai iniciēja un plānā iekļāva Klimata un enerģētikas ministrija. Satiksmes ministrija intervijā norādīja, ka tās nostāja ir konceptuāli cita – samazināt privātā auto skaitu, lai sabiedriskais transports būtu prioritāte⁵³.

Klimata un enerģētikas ministrija norādīja⁵⁴, ka bez iepriekš minētajiem 35 pasākumiem vēl ministriju pārziņā faktiski tiek īstenoti tādi pasākumi, kuru nosaukumā ir ietverti klimata mērķi, bet tie nav iekļauti NEKP, piemēram, VARAM administrētā programma, kas sniedza atbalstu pašvaldībām iegādāties bezemisiju skolēnu autobusus. Par minēto pasākumu revīzijā Valsts kontrole sagatavoja starpziņojumu “Vai pašvaldību elektroautobusu pasākums īstenots lietderīgi?”⁵⁵.

Kopumā transporta jomā viens no būtiskākajiem pasākumiem ir transporta enerģijas atjaunīgo energoresursu īpatsvara palielināšana⁵⁶, kuram aprēķināta būtiskākā ietekme uz mērķu sasniegšanu (skatīt plašāk nodaļā “Vai Latvija ir gatava izmaiņām degvielas jomā, vienlaikus aizsargājot mazaizsargātos iedzīvotājus no degvielas cenu kāpuma?”). Atbilstoši NEKP līdz 2030. gadam ir plānots palielināt atjaunīgo enerģiju transportā līdz 29 % (faktiskā vērtība 2024. gadā bija 8,78 %).

Lai veiksmīgi ieviestu NEKP pasākumus transporta sektorā, jānosaka skaidri un pamatoti rezultatīvie rādītāji. Tāpēc revīzijā vērtēti transporta jomas 35 pasākumiem izvirzītie rezultatīvie rādītāji. Konstatēts, ka deviņiem pasākumiem noteiktās vērtības nav skaidri izsekojamas. To pamato turpmāk minētais.

- ✓ Diviem pasākumiem⁵⁷ attiecībā uz vidējas un lielas noslodzes atjaunīgās enerģijas transportlīdzekļu skaita palielināšanu un bezemisiju mikromobilitātes rīku skaita palielināšanu rezultatīvo rādītāju noteica Klimata un enerģētikas ministrija. Tā revidentiem nesniedza konkrētu pamatojumu rādītāju noteikšanai, norādot⁵⁸, ka tie ir pamatoti ar ministrijas ekspertu vērtējumiem. Tāpēc nevar izvērtēt šo rādītāju pamatojumu.
- ✓ Pasākuma⁵⁹ par bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaita palielināšanu mērķvērtības dubultošanu Klimata un enerģētikas ministrija skaidroja ar izmaiņām ES direktīvas⁶⁰ prasībās palielināt AER no 14 % līdz 29 % un nepieciešamību palielināt pasākumu ambiciozitāti, lai tie dotu vērā ņemamu ieguldījumu klimata mērķu sasniegšanā⁶¹.
- ✓ Pasākuma par komercpārvaldījumu pāreju uz bezemisiju autoparku⁶² Satiksmes ministrijas sniegtais rezultatīvā rādītāja pamatojums, revidentu ieskatā, nav pietiekams un nesniedz skaidru priekšstatu par pasākuma ieviešanu, kā arī līdz šim veiktās darbības mērķētas uz taksometriem un kravas transportu⁶³, nevis uz visu komerctransporta segmentu.
- ✓ Pasākumam⁶⁴ par Rīgas pašvaldības īstenotu “dienu bez auto” nav noteikts rezultatīvais rādītājs. Tas ir aizgūts no Eiropas Komisijas izglītojošas kampaņas, un to īsteno arī citās Latvijas pilsētās⁶⁵.

- ✓ Pasākumam⁶⁶ par veco transportlīdzekļu norakstīšanu rezultatīvā rādītāja vērtība ir noteikta šaurāk un attiecas tikai uz vieglajiem transportlīdzekļiem, lai gan Satiksmes ministrija atzīst, ka šī ir aktuāla problēma arī kravas transportlīdzekļu segmentā. Satiksmes ministrija ir iecerējusi aktivitātes⁶⁷, lai veicinātu šī rezultatīvā rādītāja sasniegšanu, tomēr, revidentu ieskatā, tas ir ambiciozs un sarežģīti sasniedzams, jo praksē tas nozīmētu aptuveni 16 055⁶⁸ transportlīdzekļu norakstīšanu līdz 2030. gadam. Līdz šim no EKII īstenotās aktivitātes, lai veicinātu transportlīdzekļu norakstīšanu, nav bijušas plaši izmantotas: no 2022. līdz 2025. gadam, sniedzot atbalstu⁶⁹, ir norakstīti 855 transportlīdzekļi⁷⁰. Turpinot līdzvērtīgu tempu (213 auto gadā), līdz 2030. gadam kopā būs norakstīti 1923 auto, kas ir aptuveni astoņas reizes mazāk par mērķa sasniegšanai nepieciešamo.
- ✓ Diviem pasākumiem atbalsta sniegšanā pašvaldībām metāna un ūdeņraža sabiedriskā transporta transportlīdzekļu iegādei radītāji ir noteikti indikatīvi⁷¹, kā arī Satiksmes ministrijas rīcībā šobrīd nav finanšu instrumentu 50 metāna un 20 ūdeņraža autobusu iegādei.
- ✓ Pasākuma mikromobilitātes infrastruktūras attīstīšanai rezultatīvos rādītājus Satiksmes ministrija skaidroja⁷² ar to, ka tie ir indikatīvi un atspoguļo politisko ietvaru, kā arī ar to, ka NEKP iekļautie pasākumi palīdzēs piesaistīt privātos investorus.

Revīzijā ir konstatēti pasākumi ar augstu neizpildes risku, jo pasākuma īstenošanai nav paredzēts finansējuma vai finansējums ir pārdalīts citiem mērķiem (skatīt plašāk nodaļā “[Vai pasākumiem ir pieejamas investīcijas un finansējums tiek apgūts savlaicīgi?](#)”).

Apkopojums par revidentu identificētajiem riskiem NEKP iekļautajos transporta jomas pasākumos ir norādīts 2. tabulā un izvērsti revīzijas ziņojuma 1. pielikumā.

2. tabula

NEKP 35 transporta jomas pasākumu risku sadalījums

| | Nav iekļautas investīcijas | Nav noteikta ietekme | Neskaidrs rezultatīvā rādītāja pamatojums | Finansējums pārdalīts | Kavēts izpildes termiņš |
|--|----------------------------|----------------------|---|-----------------------|-------------------------|
| NEKP transporta dekarbonizācijas pasākumu skaits | 12 | 23 | 9 | 2 | 3 |

Kopumā izvērtējot NEKP iekļautos transporta nozares pasākumus, revidenti konstatēja, ka tie ir bez skaidra galvenā fokusa. NEKP ietverti pasākumi, ar kuriem vienlaikus paredzēts gan sniegt atbalstu privātā autoparka nomaīņai un attīstīt ceļu infrastruktūru, gan “zaļināt” sabiedrisko transportu un veicināt iedzīvotāju pārsēšanos uz to. Arī revīzijā uzrunātie nevalstiskā sektora pārstāvji⁷³ norādīja uz fokusa trūkumu.

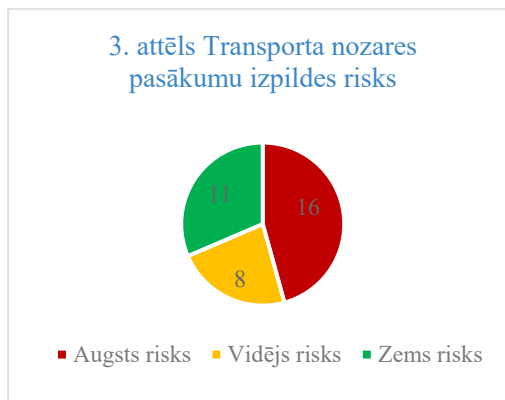
Iesaistītās ministrijas pauda atšķirīgus viedokļus par pasākumu prioritātēm. Tas liecina, ka trūkst vienota, skaidri definēta galvenā virziena un prioritāšu. Lai gan Satiksmes ministrija norādīja, ka sabiedriskajam transportam būtu jābūt prioritāram, finansējuma sadalījums liecina, ka lielākais atbalsts ir privātā bezemisiju automobiļu iegādei.

Tā kā finansējums ir ierobežots, revidentu ieskatā, šāda pasākumu daudzveidība bez skaidra fokusa un prioritātēm mazina iespēju, ka pieejamie finanšu resursi tiks izmantoti efektīvi.

Lai novērtētu NEKP pasākumu izpildes progresu, analizēta informācija, kas 04.02.2026. ievadīta Vadības rīkā. Konstatēts, ka 16 no 35 jeb 46 % transporta nozares pasākumu ir ar augstu izpildes risku, bet 8 jeb 23 % ar vidēji augstu izpildes risku⁷⁴ (skatīt 3. attēlu).

11 pasākumi jeb 31 % nav iesākti, bet septiņiem jeb 20 % pasākumu nav ievadīti dati par to izpildi. Trīs pasākumi ir izpildīti, no kuriem vienam pasākumam vēl nav sasniegts rezultatīvais rādītājs. Pasākumu izpildes termiņi ir kavēti tādiem pasākumiem kā bateriju elektrovilcienu iegāde un ikgadēja SEG emisiju intensitātes samazinājumu pienākuma noteikšana degvielas piegādātājiem, kas atbilstoši NEKP noteiktajam izpildes termiņam sākotnēji bija jāīsteno līdz 2024. gadam.

Vadības rīkā pasākuma izpildes risks tiek noteikts pret pasākuma un apakšpasākuma izpildi, nevis pret pasākuma rezultatīvā rādītāja sasniegšanu, tāpēc nevar objektīvi novērtēt pasākuma izpildes progresu.



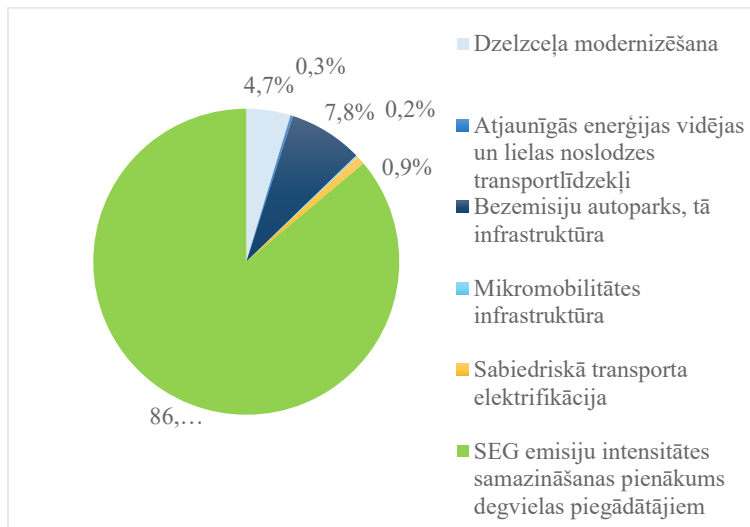
NEKP ietvertajiem transporta nozares pasākumiem SEG emisiju samazināšanai nav skaidra galvenā virziena, kas sekmēs emisiju samazināšanu transporta sektorā. Transporta nozares pasākumu progress un izpilde liecina: ir augsts risks, ka transporta nozares klimata mērķi līdz 2030. gadam netiks sasniegti.

Pasākumu ietekme un izmaksu efektivitāte

NEKP iekļauto transporta nozares pasākumu SEG emisiju samazinājums ir noteikts NEKP pielikumā – stratēģiskajā ietekmes uz vidi novērtējumā. Tajā norādīts, ka, veicot visas pasākumu īstenošanai nepieciešamās darbības, SEG emisiju ietaupījums sasniegtu 670 000 t⁷⁵.

Revīzijā konstatēts, ka ne visiem 35 NEKP iekļautajiem pasākumiem ir ietekme uz SEG emisiju samazināšanu, lai gan sākotnēji bija plānots iekļaut plānā tikai tādus pasākumus, kam ir aprēķināta ietekme uz klimata pārmaiņām. Ietekme ir noteikta tikai 34 % jeb 12 pasākumiem, kas nozīmē, ka 66 % pasākumu ietekme uz mērķu sasniegšanu nav noteikta.

No NEKP plānotā SEG emisiju ietaupījuma transporta nozarē 86 % veido tikai viens no 35 pasākumiem – SEG emisiju intensitātes samazinājuma pienākums degvielas piegādātājiem (skatīt 4. attēlu). Pārējie 11 pasākumi, kas kopā dod atlikušos 14 % no SEG emisiju ietaupījuma, ir saistīti ar dzelzceļa modernizēšanu, mikromobilitātes infrastruktūras attīstīšanu, sabiedriskā transporta elektrificēšanu, bezemisiju autoparka un tā infrastruktūras attīstību un atjaunīgās enerģijas vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaita palielināšanu.



| Pasākumi | Nepieciešamās investīcijas milj. euro | Iezīmētās investīcijas milj. euro |
|--|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Dzelzceļa modernizēšana | 945,55 | 859,05 |
| Sabiedriskā transporta elektrifikācija | 416,50 | 221,40 |
| Bezemisiju autoparks, tā infrastruktūra | 637,76 | 61,16 |
| Mikromobilitātes infrastruktūra | 430 | 61 |
| AE vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļi | 50 | 0 |
| SEG emisiju intensitātes samazināšana | Esošā budžeta ietvaros | |

4. attēls. Transporta sektora pasākumi, kas veicina SEG emisiju ietaupījumu⁷⁶

Viens no Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas uzdevumiem⁷⁷ bija noteikt prioritātes un potenciālos rīcības virzienus transporta jomā, kā arī identificēt nepieciešamās izmaiņas nacionālajos tiesību aktos, lai transporta sektors sniegtu ieguldījumu NEKP. Turklāt darba grupai bija jānodrošina modelēšanas rezultātu analīze klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē, balstoties uz Enerģētikas un klimata ekspertu darba grupas sniegtajiem datiem.

Revīzijā noskaidrots⁷⁸, ka Satiksmes ministrijas rīcībā nav dokumentu, kas apliecinātu, vai un kā tās vadītās Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas iniciētie NEKP iekļautie pasākumi ietekmē klimata mērķu sasniegšanu.

Darba grupā netika pilnvērtīgi izskatītas prognozes, jo nebija Klimata un enerģētikas ministrijas atbildībā esošās Modelēšanas darba grupas sagatavotu prognožu, ko ņemt vērā. Satiksmes ministrija atzīst, ka šādi ietekmes novērtējuma un prognožu dati būtu svarīgi, lai novērtētu un uzraudzītu pasākumu izpildi un saprastu, kuriem pasākumiem ir lielākā ietekme.

Minēto apliecina Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas protokolos iekļautais – no 2022. līdz 2025. gada decembrim ir notikušas 12 sanāksmes. No tām tikai divās⁷⁹ daļēji un vispārīgi tika vērtēta pasākumu ietekme uz klimata mērķu sasniegšanu, neskatot konkrētas ietekmes aplēses.

Kā norādīts iepriekš, pasākumu ietekmi aprēķināja un modelēja Klimata un enerģētikas ministrijas pārziņā esošā Modelēšanas darba grupa. Lai gan darba grupas nolikums⁸⁰ paredz publicēt darba grupas protokolus, visas darba grupas sanāksmes netika protokolētas, tāpēc revīzijā nebija iespējams izsekot darba grupas konstatējumiem un aprēķiniem. Klimata un enerģētikas ministrija skaidroja⁸¹, ka modelēšanas darba grupas formāts ir ekspertu profesionālas diskusijas, kuras nav lietderīgi protokolēt resursu ietilpības dēļ.

Pasākumu ietekmes modelēšanā un nacionālā SEG inventarizācijas ziņojumu sagatavošanā transporta sektoram tika iesaistīts valsts zinātniskais institūts “Fizikālās enerģētikas institūts”⁸² (turpmāk – FEI⁸³),

kas pasākumu ietekmes modelēšanu veica tā rīcībā esošajā TIMES modelī. FEI revīzijā norādīja, ka modelēšanas process ir sarežģīts un laikietilpīgs. TIMES modelim nepieciešama pastāvīga datu kalibrācija un pilnveidošana. Pasākumu ietekmes modelēšana tiek balstīta uz dažādām prognozēm un pieņēmumiem, kas revīzijā netika pārvērtēta.

Revīzijā NEKP transporta nozares pasākumiem, kuriem ir noteikts SEG emisiju ietaupījums un aplēstas nepieciešamās investīcijas, tika aprēķināta izmaksu efektivitāte. No 35 pasākumiem, kas iekļauti NEKP, izmaksu efektivitāti ir iespējams noteikt septiņiem pasākumiem (t. sk. divām pasākuma kopām) jeb 20 % (skatīt 3. tabulu). Izmaksu efektivitāte aprēķināta kā attiecība starp pasākuma īstenošanai nepieciešamajām investīcijām un NEKP periodā sasniegto SEG emisiju ietaupījumu gadā. Ņemot vērā, ka vairāku pasākumu īstenošanas termiņš ir 2030. gads, un bateriju vilcienu iegādei pat 2032. gads – tie nesniegs NEKP plānoto SEG emisiju samazinājumu līdz 2030.gadam.

3. tabula

NEKP transporta pasākumu izmaksu efektivitāte NEKP periodā no 2021. līdz 2030. gadam

| Nosaukums | NEKP izpildes termiņš | Aktuālais izpildes termiņš (gads) ⁸⁴ | Nepieciešamās investīcijas, euro | SEG emisiju ietaupījums (t) | Izmaksu efektivitāte, euro/t CO ₂ ekv./gadā |
|--|-----------------------|---|----------------------------------|-----------------------------|--|
| 3.1.1.1 Modernizēt un zaļināt dzelzceļa infrastruktūru, t. sk. atbalsta programmu ietvaros | 2029 | 2026 | 945 550 000 | 31 300 | 302 092,65 |
| 3.1.1.2 Nodrošināt jaunu elektrovilcienu un jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegādi, t. sk. atbalsta programmu ietvaros (BEMU vilcieni) | 2024 | 2032 | | | |
| 3.1.1.3 Izveidot modernizētu, piekļūstamu dzelzceļa pasažieru infrastruktūru | 2029 | 2029 | | | |
| 3.1.1.6 Palielināt atjaunīgās enerģijas (AE) vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu | 2030 | 2030 | 50 000 000 | 1 800 | 277 777,78 |
| 3.1.1.12 Palielināt bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu | 2030 | 2030 | 430 000 000 | 1 100 | 3 909 090,91 |
| 3.1.1.13 Attīstīt mikromobilitātes infrastruktūru | 2030 | 2030 | | | |
| 3.1.1.16 Elektrificēt sabiedrisko transportu un uzlabot sabiedriskā transporta elektroenerģijas infrastruktūru | 2027 | 2027 | 416 500 000 | 6 300 | 661 111,11 |
| Kopā | | | 1 842 050 000 | 40 500 | |
| Vidējās izmaksas (euro) 1 t SEG emisiju ietaupījumam gadā | | | | 454 827,16 | |

NEKP transporta pasākumu izmaksu efektivitāte ir robežās no 277 777 euro/t CO₂ ekv./gadā pasākumam atjaunīgās enerģijas vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaita palielināšanai līdz 3 909 090 euro/t CO₂ ekv./gadā mikromobilitātes infrastruktūras attīstīšanai un bezemisiju rīku palielināšanas pasākumam.

Mikromobilitātes infrastruktūras pasākumiem ir aplēstas lielas nepieciešamās investīcijas 430 milj. euro, kas apmēra ziņā ir līdzvērtīgas NEKP pasākumu dzelzceļa infrastruktūras modernizēšanai un zaļināšanai aplēstajām investīcijām 434,45 milj. euro un sabiedriskā transporta elektrifikācijai aplēstajām nepieciešamajām investīcijām 416,5 milj. euro. Mikromobilitātes

infrastruktūras attīstīšanai plānots izveidot gājēju infrastruktūru, veloinfrastruktūru un dažādu mikromobilitātes rīku infrastruktūru, tai skaitā novietņu izbūvi.

Satiksmes ministrija, modelējot potenciālos pasākumus, aicināja Klimata un enerģētikas ministriju⁸⁵ tos vērtēt kompleksi, tas ir, izmaksas pret emisiju samazinājumiem, lai kopējā pasākuma ietvarā identificētu un iekļautu visefektīvākos pasākumus. Tomēr NEKP ir ietverti pasākumi ar ļoti augstām izmaksām attiecībā pret to efektivitātes rādītājiem.

Revidentu ieskatā, ierobežotu finanšu resursu apstākļos būtu lietderīgi fokusēties uz pasākumiem, kam ir vislielākā izmaksu efektivitāte un ietekme uz SEG emisiju samazināšanu. To paredz arī valsts attīstības plānošanā noteiktais finansiālo iespēju princips – izvērtēt esošos un vidējā termiņā prognozētos resursus un piedāvāt efektīvākos risinājumus attiecībā uz nosprausto mērķu sasniegšanai nepieciešamajām izmaksām⁸⁶.

NEKP transporta nozares pasākumu plānošanas gaitā netika pilnvērtīgi vērtēta pasākumu ietekme uz SEG emisiju samazinājuma mērķu sasniegšanu, lai NEKP tiktu iekļauti izmaksu efektīvākie pasākumi. Nav izsekojams NEKP izstrādes laikā veiktais izvērtējums par pasākumu ietekmi. NEKP iekļautajiem pasākumiem ir augstas izmaksas, salīdzinot ar to pienesumu mērķu sasniegšanā.

1.2. Vai pasākumiem ir pieejamas investīcijas un finansējums tiek apgūts savlaicīgi?

Pasākumu ieviešanai nepieciešamais finansējums un tā avoti

NEKP klimata mērķu sasniegšanai transporta sektorā kopumā ir paredzēti 35 pasākumi, no tiem 24 pasākumiem nepieciešamas investīcijas 2,942 mljrd. *euro*. NEKP ir ieplānots finansējums 1,203 mljrd. *euro*, kas ir aptuveni 41 % no nepieciešamā finansējuma (skatīt 5. attēlu).



5. attēls Finansējums NEKP transporta sektoram izvirzītajiem pasākumiem

Ņemot vērā pasākumu sadrumstaloto finansēšanu, finansējuma pārdales un to, ka daļa pasākumu joprojām tiek īstenoti, nav iespējams precīzi noteikt to izmaksas un sadalījumu pa finansējuma avotiem. Līdz ar to nav iespējams gūt pilnvērtīgu priekšstatu par jau veiktajām un vēl nepieciešamajām investīcijām NEKP paredzēto transporta nozares pasākumu īstenošanai.

Revidentu vērtējumā, minētā informācija būtu iekļaujama Vadības rīkā, tādējādi nodrošinot centralizētu, caurskatāmu un savlaicīgi aktualizējamu informāciju par visu pasākumu finanšu plūsmām, to progresu un nepieciešamajām investīcijām. Finanšu plūsmu analīze, lai izvērtētu enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanas iespēju, ir arī viens no Nacionālās enerģētikas un klimata padomes enerģētikas un klimata ekspertu darba grupas uzdevumiem⁸⁷. Šāda pieeja ļautu efektīvāk plānot resursus un savlaicīgi pamanīt riskus, kas var ietekmēt NEKP transporta nozares pasākumu īstenošanu. Tādējādi arī mazinātos riski investīciju projektu īstenošanas aizkavēšanai, kas savukārt var būtiski palielināt to kopējās izmaksas⁸⁸.

Šis aspekts ir būtisks, jo finansējums ir no dažādiem avotiem – nacionālais, pašvaldību un starptautiskais, tostarp publiskais, privātais un alternatīvais finansējums. Tādēļ ir jānodrošina finansējuma plūsmu caurskatāmība un koordinēta pieeja investīciju plānošanai.

Citās valstīs lielākā daļa investīciju galvenokārt ir no privātā sektora, savukārt publiskais finansējums sedz aptuveni trešdaļu no kopējā investīciju apmēra⁸⁹.

Privāto investīciju piesaistes veicināšana, finansējuma izlietošanas prioritāšu noteikšana un rīcībpolitikas finansējuma avotu identificēšana ir Nacionālās enerģētikas un klimata padomes uzdevumi⁹⁰. Tomēr revīzijā konstatēts, ka padome neiesaistās jautājumos, kas saistīti ar šīs politikas finansēšanu. To apliecina fakts, ka, neraugoties uz NEKP ietvertajiem pasākumiem, kuru īstenošanu ierobežo finansējuma trūkums, finansējumu pārdala pasākumiem un aktivitātēm, kas nav iekļautas NEKP. Pārdales tiek veiktas bez Nacionālās enerģētikas un klimata padomes iesaistes, pamatojoties uz Ministru kabineta lēmumiem.

NEKP transporta nozares pasākumu īstenošanai nepieciešamais finansējums būtiski pārsniedz šobrīd ieplānotos resursus. Tāpēc, lai sasniegtu mērķus, ir gan jāuzlabo finansējuma plānošana, gan jāstiprina privāto investīciju piesaiste. Tā kā Nacionālā enerģētikas un klimata padome šobrīd nav aktīva⁹¹, Satiksmes ministrijai un Klimata un enerģētikas ministrijai ir aktīvāk jāiesaistās minēto jautājumu risināšanā transporta nozarē. Būtiska loma finansējuma jautājumā ir Klimata un enerģētikas ministrijai, kura ir atbildīgā ministrija par Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likumā minētajiem klimata pārmaiņu finanšu instrumentiem, kuru mērķis ir mazināt klimata pārmaiņas un nodrošināt pielāgošanos tām. Šie instrumenti ir – Sociālais klimata fonds, Emisiju kvotu izolēšanas instruments un Modernizācijas fonds.

Finansējuma pārdales no SEG emisiju samazināšanas pasākumiem

Revīzijā konstatēts, ka NEKP ierobežotais finansējums, kas sākotnēji bija paredzēts vairākiem pasākumiem⁹² SEG emisiju samazināšanai transporta nozarē, ir pārdalīts citām vajadzībām gan transporta jomā, gan ārpus tās, tostarp pasākumiem, kas nav iekļauti NEKP.

Vairāku to pasākumu, kuriem veikta līdzekļu pārdale, ietekmi uz klimata mērķu sasniegšanu nav iespējams precīzi izvērtēt, jo aprēķinātais iespējamais SEG emisiju ietaupījums attiecas nevis uz specifisku pasākumu, bet gan uz plašāku investīciju kopumu, kas apvieno vairākus pasākumus.

Daļā gadījumu pārdales no pasākumiem, kas veicina klimata mērķu sasniegšanu, veiktas *Rail Baltica* projektam, piemēram:

- ✓ 74,4 milj. *euro* no bezemisijas dzelzceļa infrastruktūras attīstības projekta un 40,22 milj. *euro* no neatkarīgas sabiedriskā transporta līnijas un ar to saistītās veloinfrastruktūras izbūves projekta⁹³ pārdalīti būvdarbu pabeigšanai un Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas dienvidu daļā;
- ✓ no pasākumiem alternatīvās degvielas infrastruktūras izveidošanai, attīstībai un uzturēšanai *Rail Baltica* projektam pārdalīti 219 332 *euro*⁹⁴.

Satiksmes ministrijas ieskatā, *Rail Baltica* projekts tiešā veidā veicinās SEG emisiju samazināšanu un gaisa kvalitātes uzlabošanu, jo tiks veiktas investīcijas transporta sektora infrastruktūrā, tādējādi arī pozitīvi ietekmējot zaļo dimensiju un palīdzot sasniegt vides mērķus⁹⁵.

Revidentu vērtējumā, lai gan ilgtermiņā ir paredzama *Rail Baltica* ietekme uz SEG emisiju samazinājumu, tas nav ietverts NEKP un nav sagaidāms projekta pienesums SEG emisiju samazināšanā NEKP periodā – līdz 2030. gadam.

Klimata un enerģētikas ministrija norādīja: ja Satiksmes ministrija atteiksies no NEKP pasākumiem, tas ietekmēs klimata mērķu sasniegšanu. Tas var rezultēties ar to, ka valstij būs jāpērk emisiju kvotas vai attiecībā uz atjaunīgo energoresursu un energoefektivitātes mērķiem Eiropas Komisija var vērsties tiesā pret valsti un lemt par soda naudu, kas valstij būs jāmaksā, līdz mērķis tiks sasniegts. Klimata un enerģētikas ministrijas vērtējumā⁹⁶, protokollēmumos, ar ko tiek pārdalīts finansējums no NEKP pasākumiem, būtu jāiekļauj norādes par finansējuma pārdales ietekmi uz klimata mērķu sasniegšanu. Vienlaicīgi Satiksmes ministrija norādīja, ka tai nav Klimata un enerģētikas ministrijas aprēķini par pasākumu ietekmi, lai varētu izvērtēt finansējuma pārdaļu ietekmi uz NEKP mērķu sasniegšanu.

Šobrīd vairākos gadījumos nav iespējams pilnībā un objektīvi novērtēt pārdales ietekmi uz klimata mērķu sasniegšanu, jo pašreizējā metodoloģija neļauj skaidri nodalīt katra atsevišķa pasākuma tiešo ieguldījumu SEG emisiju samazināšanā. Tas sarežģī gan plānošanas, gan uzraudzības procesu un rada risku, ka pārdales var mazināt klimata mērķu izpildes efektivitāti vai pārskatāmību. Arī Eiropas Komisija ir norādījusi, ka NEKP trūkst pietiekamas informācijas, tādēļ nav iespējams pilnvērtīgi izvērtēt pasākumu paredzamo ietekmi uz klimata mērķu sasniegšanu⁹⁷.

Revīzijā konstatēts, ka, pārdalot finansējumu no NEKP ielānotajiem pasākumiem un investīcijām, netiek vērtēta iespējamā mērķu neizpilde vai paredzēti kompensējoši mehānismi, kas ierobežota finansējuma apstākļos ļautu sasniegt klimata mērķus citos veidos. Turpmāk ziņojumā sniegts detalizētāks pārskats par revīzijā identificētajām finansējuma pārdaļēm gan no NEKP, gan ANM pasākumiem, kam būtu jāsniedz ieguldījums SEG emisiju mazināšanā.

Pārdales no ETL uzlādes iekārtām

NEKP ir ietverts pasākums, kas paredz palielināt uzlādes staciju/punktu skaitu, tādējādi veicinot valsts publiskās elektroauto uzlādes infrastruktūras (ETL) attīstību⁹⁸. Pasākumā paredzēts līdz 2030. gadam izstrādāt pētījumu uzlādes punktu izvietojumam un izbūvēt 300 lieljaudas uzlādes punktus. Paredzētais Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums – 32,1 milj. *euro*.

2024. gada decembrī par 199 785 *euro* tika veikts pētījums par esošajām un plānotajām elektrouzlādes stacijām un drošajiem stāvlaukumiem TEN-T tīklā, sniedzot rekomendācijas to optimālajam izvietojumam nākotnē.

Īsi pēc tam, 31.01.2025., Satiksmes ministrija informēja Finanšu ministriju⁹⁹, ka finansējums (32,1 milj. *euro*) tiks pārdalīts civilās aizsardzības pasākumiem un lielo ostu publiskās infrastruktūras attīstībai. Lai gan Satiksmes ministrija¹⁰⁰ ir norādījusi uz iespēju rast finansējumu Klimata un enerģētikas ministrijas programmās, šobrīd nav skaidrības par konkrēta finansējuma nodrošinājumu un minētā pasākuma turpmāku īstenošanu.

Nav iespējams novērtēt konkrētu pārdales ietekmi uz NEKP ietverto mērķu sasniegšanu, jo minētais pasākuma ietekme ir aprēķināta kopā ar vēl trim citiem pasākumiem un veido 52 500 t SEG emisiju samazinājumu.

Metrobusa projekta finansējuma pārdale

Klimata mērķu sasniegšanai ANM paredzēta reforma Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšanai, kuras mērķis ir veicināt pārvietošanās paradumu maiņu un mazināt transporta negatīvo ietekmi uz vidi. Viena no reformas investīcijām paredz ātrgaitas sabiedriskā transporta līnijas izbūvi (turpmāk – Metrobusa projekts).

Pasākuma īstenošanas noteikumi Ministru kabinetā tika atbalstīti 16.01.2024.¹⁰¹, paredzot par 40,22 milj. *euro*¹⁰² līdz 31.05.2026. izbūvēt no autosatiksmes atdalītu, neatkarīgu ātrgaitas sabiedriskā transporta līniju un ar to saistītu velosipēdu un gājēju ceļu infrastruktūru maršrutā Rīgas centrs–Dreiliņi.

Tomēr divas nedēļas vēlāk (t. i., 31.01.2024.) Metrobusa projekts vairs netika virzīts īstenošanai un, ņemot vērā augsto risku projektu pabeigt noteiktajā termiņā un būtisku izmaksu pieaugumu, Satiksmes ministrija ierosināja Metrobusa finansējumu novirzīt *Rail Baltica* Rīgas Centrālās stacijas dienvidu daļas būvdarbu pabeigšanai. Latvijas lielo pilsētu asociācija norādīja¹⁰³, ka Metrobusa projekts netika tālāk virzīts, jo jau 22.01.2024. valdības koalīcijas sanāksmē un 23.01.2024. ES fondu tematiskās komitejas sēdē tika lemts par minētā projekta finansējuma pārvirzīšanu *Rail Baltica* projekta izdevumu segšanai.

18.02.2025. Ministru kabinets atbalstīja¹⁰⁴ Satiksmes ministrijas priekšlikumu Metrobusa projekta finansējumu pārdalīt Rīgas Centrālās stacijas posma izbūvei.

Revīzijā noskaidrots, ka Metrobusa projektā ir izlietoti¹⁰⁵ Rīgas pašvaldības budžeta līdzekļi 2,79 milj. *euro* – nekustamo īpašumu atsavināšanai un projektēšanai¹⁰⁶. Projekta neturpināšana var radīt risku, ka šie ieguldījumi netiek izmantoti atbilstoši to sākotnēji noteiktajam mērķim, tādējādi samazinot ieguldīto līdzekļu lietderību.

Bateriju elektrovilcienu projekta pārdales un finansējuma apguve

NEKP ir ietverts pasākums¹⁰⁷, kas paredzēja līdz 2024. gadam iegādāties bateriju vilcienu¹⁰⁸. To iegāde tika plānota arī no ANM finansējuma. Revīzijā konstatēts, ka pasākuma īstenošanai finansējums ir pārdalīts vairākkārt, kas samazina plānoto SEG emisiju samazinājumu tuvākajos gados un līdz ar to kavē NEKP mērķu sasniegšanu līdz 2030. gadam.

Finansējums pārdalīts gan tāpēc, ka bija jārod papildu līdzekļi *Rail Baltica* projektam, gan tāpēc, ka kavējās projekta īstenošana.

Satiksmes ministrija norādīja, ka vilcienu ritošā sastāva iegādes process ir sarežģīts, ko līdz šim ir īstenojis tikai AS “Pasažieru vilciens”, kā arī bateriju vilcienu iegāde līdz šim Latvijā nav veikta. Neskatoties uz iepriekš minēto, Satiksmes ministrija ANM plānā ietverto septiņu bateriju elektrovilcienu iegādi deleģēja¹⁰⁹ VSIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk – ATD). Šāds ministrijas politiskās vadības lēmums tika pamatots ar apstākli, ka AS “Pasažieru vilciens” valsts pasūtījuma līgums beidzās 2024. gada beigās¹¹⁰.

Iepirkuma uzticēšana ATD tika pamatota ar ATD pieredzi, reputāciju, pieejamajiem resursiem un personāla kvalifikāciju. Revīzijā identificēts, ka ATD nebija nedz pieredzes līdzvērtīgu projektu realizācijā, jo īpaši dzelzceļa jomā, nedz kompetences un kapacitātes, ko intervijā atzina arī pati ATD. Tāpēc bija jāpiesaista ārējie eksperti.

Satiksmes ministrija organizēja iepirkumu bateriju elektrovilcienu tehniskās specifikācijas izstrādei. Revīzijā konstatēts, ka tehniskās specifikācijas izstrāde kavējās aptuveni astoņus mēnešus un ATD savlaicīgi nevarēja uzsākt iepirkuma otro kārtu, kā arī ATD iepirkuma komisija sadarbībā ar konsultantiem/ekspertiem ieguldīja būtiskus resursus minētās dokumentācijas precizēšanai.

Gandrīz 11 mēnešus pēc tam, kad ATD izsludināja iepirkumu bateriju elektrovilcienu iegādei, Ministru kabinets atbalstīja¹¹¹ vismaz septiņu bateriju elektrovilcienu iegādi. ANM finansējums vilcienu iegādei tika noteikts 74,4 milj. *euro*. Tomēr jau pusgadu vēlāk Satiksmes ministrija rosināja¹¹² grozījumus, kas paredz aizstāt septiņu bateriju elektrovilcienu iegādi ar tiem paredzētas uzlādes infrastruktūras izveidi. Grozījumi pamatoti ar to, ka vilcienu iegādei ir vajadzīgs ilgāks laiks, nekā sākotnēji plānots. Lai arī finansējums bateriju vilcienu projektam tika pārdalīts, lai izveidotu tiem paredzētu uzlādes infrastruktūru, vilcienu iepirkums netika pārtraukts.

05.06.2024. VAS “Latvijas dzelzceļš” izsludināja iepirkumu bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveidei, bet 30.07.2024. ar valdes lēmumu iepirkuma procedūra tika pārtraukta, pamatojot to ar nepieciešamību veikt būtiskas izmaiņas iepirkuma procedūras dokumentos un pastāvošajiem riskiem darbu izpildes īstenošanai noteiktajā termiņā. 02.09.2024. Satiksmes ministrija rosināja¹¹³ finansējumu pārdaļīt *Rail Baltica* projektam - Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas dienvidu daļas investīcijas īstenošanai.

12.07.2024. stājās spēkā aktualizētais NEKP, kurā tika paredzēta deviņu bateriju elektrovilcienu iegāde, kam nepieciešams finansējums 196,4 milj. *euro*¹¹⁴, t. i., 21,8 milj. *euro* par vienu vilcienu salīdzinājumā ar plānotajiem 10,6 milj. *euro* ANM plānā.

2025. gadā tika rasts finansējums bateriju elektrovilcienu iegādei, pārdaļot ES fondu finansējumu:

- ✓ 94,08 milj. *euro* no pasākuma dzelzceļa transporta attīstības un energoefektivitātes uzlabošanai sabiedriskajos pasažieru pārvadājumos;
- ✓ 10,52 milj. *euro* no ieguldījumiem TEN-T tīkla autoceļu drošībā un vides pieklūstamībā¹¹⁵ *BEMU* uzlādes infrastruktūras izveidei.

02.07.2025. stājās spēkā Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032.gadam, kas paredzēts mazaizsargātu transporta lietotāju atbalstam ETS 2 ieviešanas kontekstā. Plānā iekļauta 23,6 milj. *euro* investīcija divu bateriju elektrovilcienu iegādei un 16 milj. *euro* sešu uzlādes staciju izveidei¹¹⁶.

09.09.2025. apstiprinātie Ministru kabineta noteikumu grozījumi¹¹⁷ paredz Kohēzijas fonda finansējumu vismaz deviņu bateriju elektrovilcienu iegādei, ar to saistītajām aktivitātēm, inženierpakalpojumiem, uzlādes infrastruktūrai un projekta vadībai.

11.12.2025. ATD noslēdza līgums par deviņu bateriju elektrovilcienu iegādi 89,41 milj. *euro* (bez PVN) apmērā. Bateriju elektrovilcienu piegāde no Kohēzijas fonda plānota līdz 2029. gadam, bet divu bateriju elektrovilcienu iegādi un tiem paredzētas infrastruktūras izveidi no Sociālā klimata fonda aktivitātes plānots uzsākt 2026. gadā un īstenot līdz 2032. gadam.

Revidentu vērtējumā, minētā NEKP pasākuma plānošana nav bijusi pietiekami pārdomāta, savlaicīga un prognozējama. Ņemot vērā iespējamo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu konkurencei, bateriju vilcienu iepirkums tika deleģēts ATD, kurai juridiskais ietvars ļauj šādu darbību veikt. Tomēr tai nebija pieredzes vilcienu iepirkumos, tādējādi palielinot risku, ka iepirkuma process nebūs kvalitatīvs un netiks īstenots noteiktajā termiņā.

Pasākuma finansēšana plānota no dažādiem ES fondiem, tāpēc projekta pārvaldība ir sarežģīta. Finansējuma pārdales liecina par nepietiekamu stratēģisko konsekvenci, kas ierobežo iespējas pasākumu īstenot savlaicīgi, sasniedzot tam NEKP aprēķināto ietekmi līdz 2030. gadam.

Klimata mērķu sasniegšanai ir izveidota Nacionālā enerģētikas un klimata padome un vairākas darba grupas, kurām noteikti uzdevumi finansējuma plānošanā un prioritāšu noteikšanā. Tomēr praksē lēmumi par finansējuma pārdalēm tiek pieņemti ārpus šīs padomes un darba grupām. NEKP pasākumu īstenošanai paredzētā finansējuma novirzīšana *Rail Baltica* projekta finanšu vajadzību segšanai mazina riskus konkrētā projekta īstenošanā, taču vienlaikus palielina risku, ka klimata mērķi netiks sasniegti, un ar to izpildi saistīto seku iestāšanās iespējamību.

Ieteikumi

Satiksmes ministrijai un Klimata un enerģētikas ministrijai sadarbībā ar citām nozaru ministrijām nodrošināt, ka NEKP ir ietverti izmaksu efektīvi pasākumi, kuri veicina izvirzīto mērķu sasniegšanu.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikuma ieviešanas rezultātā NEKP tiks pārskatīts, tajā tiks iekļauti izmaksu efektīvi pasākumi (vai pasākumu grupas) ar tiešu ietekmi SEG emisiju samazināšanā, kā arī pasākumu rezultatīvie rādītāji būs objektīvi pamatoti, prioritāro pasākumu ieviešanai būs iepļānots finansējums. Tiks apzināti NEKP neiekļautie valstī īstenotie pasākumi transporta nozarē, kas sniedz ieguldījumu SEG emisiju samazināšanā. Tiks nodrošināta pilnvērtīga pasākumu izpildes progresa novērtēšana, uzlabojot Vadības rīka funkcionalitāti un datu ievades kvalitāti.

Satiksmes ministrijai un Klimata un enerģētikas ministrijai nodrošināt, ka, veicot finansējuma pārdales no NEKP pasākumiem, netiek ietekmēta klimata mērķu sasniegšana.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikuma ieviešanas rezultātā tiks novērsts risks, ka NEKP iepļānotais finansējums tiek novirzīts pasākumiem, kas neveicina SEG emisiju samazināšanu transporta nozarē līdz 2030. gadam, neradot tiem atbilstošus kompensējošos mehānismus.

2. Vai Latvija ir gatava izmaiņām degvielas jomā, vienlaikus aizsargājot mazaizsargātos iedzīvotājus no degvielas cenu kāpuma?

Lai sasniegtu klimata mērķus, būtiskas izmaiņas ir nepieciešamas transporta enerģijas jomā, kas šobrīd galvenokārt balstās uz fosilo degvielu kā galveno enerģijas avotu. Latvija novēloti, bet ir pieņēmusi galvenās ES noteiktās izmaiņas normatīvajā regulējumā šajā jomā. Tomēr revīzijā secināts, ka pastāv neskaidrība par to praktisko ieviešanu, kā arī, tā kā regulējuma pārņemšana kavējas, pastāv sankciju risks.

Lai sasniegtu normatīvajā regulējumā izvirzītos mērķus, ir jāveicina biodegvielu un alternatīvo degvielu attīstība Latvijā, kas līdz šim nav pietiekami koordinēta un stratēģiski virzīta.

Iepriekš minētās izmaiņas ietekmēs degvielas cenas. Nav izstrādāti pietiekami un mērķēti atbalsta mehānismi sociāli mazaizsargātām grupām šīs ietekmes mazināšanai.

Viens no galvenajiem NEKP iekļautajiem pasākumiem SEG emisiju samazināšanai transporta jomā ir SEG emisiju intensitātes samazinājuma pienākuma noteikšana degvielas piegādātājiem. No visiem 35 NEKP transporta nozares pasākumiem minētais pasākums veido 86 % aprēķinātās kopējās ietekmes.

Degvielas jomā gaidāmas vairākas būtiskas izmaiņas:

- ✓ ES prasības¹¹⁸ valstij noteikt SEG emisiju intensitātes samazinājuma pienākumu degvielas piegādātājiem un sasniegt atjaunīgās enerģijas īpatsvaru enerģijas galapatēriņā transporta nozarē;
- ✓ ETS 2 stāšanās spēkā no 2028. gada¹¹⁹, aptverot arī transporta sektora radītās emisijas, kā rezultātā degvielas cenā tiks iekļautas CO₂ izmaksas;
- ✓ kopš 2024. gada piemērojamā ES Alternatīvās degvielas infrastruktūras regula¹²⁰, kas paredz alternatīvās degvielas infrastruktūras tīkla izveidi, īpaši TEN-T tīklā, un nosaka minimālās prasības uzlādes un uzpildes punktiem, lietošanas ērtībai un dalībvalstu progresa uzraudzībai.

Dažādi ar minēto prasību pārņemšanu un ieviešanu saistīti pasākumi ir ietverti NEKP. Minētie pasākumi ir gan Satiksmes ministrijas kā par alternatīvo degvielu infrastruktūras nozari atbildīgās ministrijas pārziņā, gan Klimata un enerģētikas ministrijas kā par enerģētikas politiku atbildīgās ministrijas pārziņā.

Revīzijā ar pieaicinātā ārējā eksperta atbalstu vērtēts, vai Latvija ir gatava izmaiņām degvielas jomā un degvielas cenas pieaugumam, tai skaitā, vai ir paredzēti mērķēti atbalsta mehānismi mazaizsargātākajām iedzīvotāju grupām.

2.1. Vai ir savlaicīgi veiktas izmaiņas normatīvajā regulējumā, lai pārņemtu ES prasības?

Transporta sektors Latvijā rada vislielākās SEG emisijas. 2023. gadā tas radījis 31,4 % no kopējām SEG emisijām¹²¹, visvairāk – autotransports. Turklāt atjaunīgo energoresursu (AER), tai skaitā biodegvielas, biometāna, atjaunīgās elektroenerģijas, īpatsvars transporta jomā Latvijā ir salīdzinoši zems: 2023. gadā 1,36 %, bet 2024. gadā 8,78 % AER īpatsvars galapatēriņā¹²² (ES vidēji 2024. gadā – 11,2)¹²³

Būtiskākās ES prasības, kas Latvijai ir jāpārņem nacionālajā regulējumā, ir saistītas ar atjaunīgo energoresursu (AER) palielināšanu transporta nozarē jeb RED II un RED III prasību ieviešanu. Tās paredz līdz 2030. gadam panākt, lai:

- ✓ transporta nozarei piegādāto atjaunīgo degvielu un atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas daudzums ir tāds, kā rezultātā:
 - tiek sasniegts atjaunojamās enerģijas īpatsvars enerģijas galapatēriņā transporta nozarē vismaz 29 % apmērā;
 - vai tiek sasniegts SEG emisiju intensitātes samazinājums vismaz 14,5 % apmērā;
- ✓ moderno biodegvielu un biogāzes¹²⁴ un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu apvienotais īpatsvars transporta nozarei piegādātajā enerģijā ir vismaz 5,5 %, no kuriem nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu īpatsvars ir vismaz 1 %.

Latvija ES prasības par AER palielināšanu ir pārņēmusi Transporta enerģijas likumā¹²⁵ (spēkā no 01.01.2026.), bet ETS 2 normas pārņemtas, veicot grozījumus likumā “Par piesārņojumu”¹²⁶ (spēkā no 18.10.2025.). Minētās prasības tika pārņemtas novēloti (skatīt 4. tabulu).

4. tabula

Eiropas Savienības prasību pārņemšanas datumi

| Eiropas Savienības normatīvais akts | ES prasību pārņemšanas termiņš | Latvijas faktiskais pārņemšanas datums |
|--|--------------------------------|---|
| Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959 (10.05.2023.), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību. (ETS 2 ieviešana) | 30.06.2024. | 09.10.2025. likums “Grozījumi likumā “Par piesārņojumu”” |
| Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (11.12.2018.) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu. (RED II) | 30.06.2021. | 27.11.2025. Transporta enerģijas likums |
| Eiropas Parlamenta un Padomes 18.10.2023. Direktīva (ES) 2023/2413, ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652. (RED III) | 21.05.2026. | 27.11.2025. Transporta enerģijas likums |

Transporta enerģijas likuma pieņemšana Latvijā ir bijis ilgstošs process. Pirmo reizi likums tika virzīts jau 2017. gadā, lai transponētu Atjaunojamo energoresursu direktīvas (RED I) prasības transporta sektorā, taču tā virzība vairākas reizes apstājās Ministru kabinetā vai Saeimā. Kopumā izstrādātas

vismaz četras likuma redakcijas. Jaunākā redakcija, kas stājās spēkā 01.01.2026., transponē RED III prasības (transponēšanas termiņš – 21.05.2025.) un nosaka SEG emisiju samazināšanas mērķus transporta enerģijā degvielas piegādātājiem līdz 2030. gadam. Ziņošana par šo mērķu izpildi būs jāuzsāk no 2031. gada, savukārt ar likuma īstenošanu saistītie Ministru kabineta noteikumi saskaņā ar Klimata un enerģētikas ministrijas sniegto informāciju starpministriju saskaņošanā ir kopš 2024. gada un ar nozari tiek apspriesti jau kopš 2021. gada.

Savukārt ES ETS 2 prasības Latvijā tika pārņemtas ar grozījumiem likumā “Par piesārņojumu”. Sākotnēji tās bija plānots iekļaut Klimata likumā, ko Ministru kabinets apstiprināja 01.10.2024., taču Saeima 09.01.2025. par tā tālāku virzību nenobalsoja. Tādēļ 2025. gada februārī tika uzsākta grozījumu izstrāde likumā “Par piesārņojumu”, kas pēc komisiju darba un priekšlikumu sagatavošanas tika pieņemti Saeimā 09.10.2025.

ETS 2 regulējums attiecas uz degvielas un kurināmā operatoriem, savukārt Transporta enerģijas likums regulē degvielas piegādātāju pienākumus transporta sektorā, tādēļ abu regulējumu īstenošanai paredzēta virkne Ministru kabineta noteikumu, kas nepieciešami likumos noteikto normu praktiskai ieviešanai. Tas rada neskaidrības degvielas piegādātājiem un biodegvielas ražotājiem.

Arī Klimata un enerģētikas ministrija revīzijā atzina, ka gatavība ir daļēja un fragmentēta – normatīvie procesi ir uzsākti, taču nav izveidota pilnvērtīga institucionālā sistēma un daļa otrā līmeņa regulējums (Ministru kabineta noteikumi) vēl tiek izstrādāti. Ministrija bez jau iepriekš minēto Ministru kabineta noteikumu izstrādes identificē vēl vairākus priekšnosacījumus, kas vēl jāveic:

- ✓ IT sistēmu un uzraudzības kapacitātes izveide emisiju uzskaites un tirgus uzraudzībai;
- ✓ starpinstitucionālas koordinācijas mehānisma stiprināšana starp ministrijām, jo pašreiz sadarbība pārsvarā notiek neformāli;

skaidru finanšu plānu ETS 2 un RED II un RED III īstenošana, tai skaitā emisiju kvotu ieņēmumu un Sociālā klimata fonda izmantošanas sadali.

Ņemot vērā iepriekš minēto, revīzijā piesaistītais eksperts secināja, ka Latvijas tiesiskā un institucionālā gatavība RED III un ETS 2 ieviešanai ir nepilnīga, kā arī starpinstitucionālā koordinācija un politikas plānošana ir sadrumstalota un fragmentāra. Tādējādi kavējas arī direktīvu integrēta ieviešana, kas var liegt Latvijai līdz 2030. gadam sasniegt NEKP nosprausto mērķi transporta SEG emisijas samazinājumam transporta nozarē.

Ekspertu vērtējumā, Latvijai trūkst integrēta un skaidra redzējuma par kopējo transporta dekarbonizācijas ceļu, izmantojot RED III piedāvātās iespējas un instrumentus. Lai gan NEKP un Transporta enerģijas likums paredz SEG emisiju samazinājumu un alternatīvo degvielu izmantošanas pieaugumu, nav izstrādāta skaidra ceļakarte šo mērķu sasniegšanā. Nav veikta ekonomiskā, sociālā un tehnoloģiskā analīze par SEG emisiju intensitātes samazinājumu degvielā, elektrotransportu, biometānu, sabiedrisko transportu, aktīvo mobilitāti un teritorijas plānošanu kopējā transporta un enerģētikas jomu tvērumā. Rezultātā Latvijai nav kopējas, ar finansējumu nodrošinātas stratēģijas, kas sasaista degvielas politiku ar plašāku mobilitātes transformāciju. Tas rada risku, ka Latvija nespēs praktiski īstenot RED III un ETS 2 izvirzītos mērķus un mazināt sociālo spriedzi.

Eksperti norāda, ka finansējuma un plānošanas nepietiekamība apdraud gan infrastruktūras attīstību, gan sociālo taisnīgumu pārejas procesā. ETS 2 un RED ieviešanai paredzētie resursi (Sociālā klimata

fonda 617 milj. euro un ETS 2 izsoļu ieņēmumi) nav mērķtiecīgi strukturēti – nav noteikts, kādā proporcijā tie tiks novirzīti sabiedrības atbalstam, infrastruktūras uzlabošanai vai investīcijām alternatīvajām degvielām. Elektrotransporta un biodegvielu infrastruktūras pārvaldība notiek fragmentēti, bez koordinēta politikas ietvara.

Vērtējot nozares gatavību ieviest minētās prasības, revīzijā konstatēts, ka nozare nav pietiekami sagatavota praktiskai RED III un ETS 2 ieviešanai. Lai gan nozares pārstāvji atzīst nepieciešamību pakāpeniski samazināt SEG emisijas un virzīties uz atjaunīgām degvielām, iespējas to īstenot praksē ir ierobežotas normatīvās nenoteiktības, investīciju trūkuma, nepietiekamas infrastruktūras un neskaidras nodokļu politikas dēļ. Ambiciozie mērķi aprūtinā uzņēmumu spēju pielāgoties, radot risku gan konkurētspējai, gan degvielas cenu stabilitātei.

Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija 17.10.2025. sarunā ar Valsts kontroli norādīja:

Nozarē valda augsta nenoteiktība. No degvielas tirgotāju skatu punkta būtiskākais ir prognozējams ieviešanas grafiks – vismaz gadu iepriekš jābūt zināmiem prasību termiņiem un kritērijiem. Finansiāli Latvija šobrīd nav gatava RED III un ETS 2 sistēmu praktiskai ieviešanai, jo trūkst ne tikai valsts atbalsta instrumentu, bet arī skaidra izpratnes sadalījuma ministriju līmenī.

Revīzijā uzrunātās degvielas tirgotāju un biodegvielu ražotāju asociācijas kā vienu no būtiskākajiem aspektiem norādīja tieši visaptveroša novērtējuma trūkumu par potenciālo degvielas cenu sadārdzinājumu un tam sekojošu rīcības plānu, kā mazināt ETS 2 un RED III radīto degvielas sadārdzinājumu, lai nodrošinātu ekonomiski līdzsvarotu pāreju. Tas ir būtiski, jo iespējamais degvielas cenu pieaugums ietekmēs ne tikai degvielas produktu izmaksas, bet arī ar citas nozares – pārtikas mazumtirdzniecību, pārvadājumus u. c. jomas, kur izmanto transportu un degvielu. Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas ieskatā, ir jāveicina nozares pastāvīga dialoga veidošana ar Finanšu ministriju par nodokļu politikas pielāgošanu, pievēršot uzmanību akcīzes samazinājumiem biodegvielām, t. sk. naftas produktiem ar pievienotu biodegvielu, un investīciju atbalstu infrastruktūrai.

Klimata un enerģētikas ministrijas sniedza viedoklis¹²⁷:

Transporta enerģijas likumā noteiktais siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes samazināšanas pienākums un pakāpeniska atjaunīgās transporta enerģijas īpatsvara palielināšana būtiski mazina ETS 2 radīto ietekmi uz transporta enerģijas (degvielas) gala cenu. Likums paredz, ka degvielas piegādātāji jau no 2026. gada uzsāk sava transporta enerģijas portfeļa zaļināšanu, savukārt no 2030. gada jāpanāk vismaz 16 % siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes samazinājums, kas veicina straujāku pāreju uz modernajām biodegvielām, biometānu, elektroenerģiju un citām atjaunīgām degvielām. Palielinot atjaunīgo transporta enerģijas īpatsvaru degvielas piegādātāja portfeli, attiecīgi samazinās fosilās degvielas apjoms, kas nākotnē tiek aplikts ar ETS 2 kvotām, līdz ar to mazinot degvielas piegādātāja izmaksas par ETS kvotu pirkšanu un tiešo ETS 2 ietekmi uz transporta enerģijas gala cenu. ETS 2 mehānisms būtībā stimulē atteikšanos no fosilās degvielas un veicina lielāku atjaunīgās transporta enerģijas izmantošanu, kas tieši samazina nododamo ETS 2 kvotu apjomu un līdz ar to – arī cenu pieauguma riskus.

Revīzijā piesaistītais eksperts secinājis, ka pastāv augsts sociāli ekonomiskās ietekmes risks, ja netiks izveidots mērķēta atbalsta mehānisms degvielas cenu pieauguma ietekmei uz zemo un vidējo

ienākumu mąjsaimniecībām (plašāk skatīt nodaļā “[Vai izvērtēta plānoto izmaiņu ietekme uz mazaizsargātām personu grupām un paredzēts mērķēts atbalsts?](#)”).

Papildu dimensiju rada ES klimata politikas attīstība, tostarp jaunais 2040. gada klimata mērķis – 90 % emisiju samazinājums salīdzinājumā ar 1990. gadu. Vienlaikus ir paredzēts pakāpenisks ETS 2 ieviešanas grafiks: emisijas kvotu tirdzniecība sāksies 2027. gadā, savukārt pirmā emisijas kvotu nodošana paredzēta 2029. gadā. Jau no 2025. gada degvielas un kurināmā operatoriem jāuzsāk monitoringa un ziņošanas pienākumu izpilde, lai sagatavotu sistēmas praktisko darbību. Sociālais klimata fonds sāks darboties 2026. gadā, lai mazinātu pārejas sociālās sekas, savukārt ES līmenī tiek pilnveidoti tirgus stabilizācijas instrumenti, tostarp Tirgus stabilitātes rezerves mehānisms, kas noteiktos apstākļos ļauj emisiju kvotu tirgū iepludināt papildu kvotas cenu svārstību mazināšanai.

Papildu sagatavošanās periods dod iespēju gan dalībvalstīm, gan operatoriem izveidot nepieciešamās monitoringa un datu pārvaldības procedūras, kā arī izstrādāt mehānismus, kas ļauj precīzi nodalīt degvielas un kurināmā apjomus, kas tiek patērēti ETS 2 sektoros. Tomēr analītiskie pētījumi par ETS 2 ietekmi norāda, ka pat ar pakāpenisku ieviešanu emisiju kvotu cenas un ar tām saistītās izmaksas var kļūt nozīmīgs faktors transporta enerģijas tirgū, īpaši pēc 2027.–2029. gada perioda. Tas nozīmē, ka dalībvalstīm joprojām ir svarīgi savlaicīgi īstenot emisiju samazināšanas pasākumus – piemēram, investīcijas sabiedriskajā transportā, elektrotransportā un alternatīvajās degvielās –, lai mazinātu potenciālo izmaksu pieauguma riskus un nodrošinātu pakāpenisku pāreju transporta sektorā.

Sekas laicīgu ES prasību neieviešanas gadījumā

Revīzijā konstatēts, ka Latvija jau šobrīd saskaras ar nozīmīgām sekām saistībā ar Eiropas Savienības prasību savlaicīgu nepārņemšanu. Pret Latviju jau iepriekš bijušas ierosinātas pārkāpuma procedūras par Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (turpmāk – ETS 1) un ETS 2 direktīvu nepārņemšanu. Lai gan tās vairs nav aktīvas, ja process būtu turpinājies, potenciālās sankcijas kavētas pārņemšanas dēļ sasniegtu aptuveni 26 milj. *euro*¹²⁸.

Pret Latviju 05.12.2025. bija aktīva ierosināta pārkāpuma procedūra¹²⁹, jo RED II jeb Atjaunojamo energoresursu direktīva nebija pārņemta līdz noteiktajam termiņam – 30.06.2021. Nepilnības skāra vairākas būtiskas jomas: izcelsmes apliecinājumu sistēmas izveidi un darbību, biodegvielu un biomasas ilgtspējas kritērijus, SEG emisiju ietaupījuma un verifikācijas sistēmas, atjaunīgo energoresursu prasības transportā (tostarp modernās biodegvielas īpatsvaru), kā arī administratīvos procesus, piemēram, atļauju izsniegšanas vienkāršošanu. Klimata un enerģētikas ministrija 11.03.2026. informēja Valsts kontroli, ka ir ziņojusi Eiropas Komisijai par RED II pilnīgu transponēšanu.

Ja situācija netiktu novērsta, Eiropas Komisija var vērsties Eiropas Savienības Tiesā, kur Latvijai draud gan ikdienas, gan vienreizējas finansiālas sankcijas, spiediens paātrināt pārņemšanu un reputācijas pasliktināšanās enerģētikas un klimata politikas īstenošanā. Par RED II prasību kavēšanu, ja pārņemšana netiek pabeigta līdz tiesvedības noslēgumam, kopējais iespējamais sankciju apmērs saskaņā ar Klimata un enerģētikas ministrijas aprēķiniem¹³⁰ var sasniegt 122,6 milj. *euro*.

Līdzīgas sekas varētu iestāties, ja kavēsies arī ETS 2 un RED III prasību ieviešana. RED III direktīvas pārņemšanas termiņš bija 21.05.2025., un kavēšanās gadījumā Latvijai var tikt piemērots sods kopumā līdz 262,6 tūkst. *euro* par katru kavējuma dienu. Lai gan regulējums¹³¹ ar novēlošanos Latvijā tika pieņemts 27.11.2025., to praktiskai ieviešanai jāpieņem vēl vairāki saistoši normatīvie akti. Revīzijā

piesaistītais eksperts norāda: ja to sagatavošana un ieviešana kavēsies, Latvija riskē nenasniegt savu ne-ETS mērķi – 17 % emisiju samazinājumu līdz 2030. gadam (attiecināms ne tikai uz transporta sektoru) un tai nāktos iegādāties emisiju vienības par aptuveni 28,4 milj. *euro* (pie cenas 65 *euro/t*).

Baltijas valstu pieredze ES prasību pārņemšanā

Atjaunojamo energoresursu direktīvu (RED II un RED III) un ETS 2 ieviešana ES norit nevienmērīgi. Lai gan RED II dalībvalstīm bija jāpārņem jau līdz 30.06.2021., vairāku valstu progress joprojām ir nepietiekams. Eiropas Komisija 2024.–2025. gadā atkārtoti norādīja Beļģijai, Igaunijai, Latvijai un Rumānijai uz RED II nepilnīgu ieviešanu.

Revīzijā piesaistītais eksperts apkopoja pārējo Baltijas valstu pieredzi minēto ES prasību pārņemšanā.



Lietuva ir pārņēmusi ES prasības nacionālajā regulējumā, aktīvi ieviešot tās jau 2023.–2024. gadā. Tā ir pieņēmusi Alternatīvo degvielu likumu un sekundāros noteikumus, kas nosaka obligātu atjaunīgo degvielu īpatsvaru, progresīvu SEG intensitātes mērķi un atbalsta shēmas biometāna ražošanai un tā izmantošanai sabiedriskajā transportā.

Biodegvielām ir noteikti ilgtspējības kritēriji, izveidota izcelsmes apliecinājumu sistēma, kā arī ir noteikti pienākumi degvielu tirgotājiem nodrošināt modernās biodegvielas īpatsvara pieaugumu transportā¹³². Lietuvā darbojas valsts atbalsta programmas biometāna ražotājiem, tiek būvēta uzpildes infrastruktūra un sabiedriskajā transportā biometāns tiek izmantots kā pamata AER degviela¹³³. Eksperta vērtējumā, kopumā šie elementi veido mērķtiecīgu politikas ietvaru un Lietuva virzās uz RED III mērķu sasniegšanu.

Arī ETS 2 ieviešanā Lietuva ir sasniegusi visvairāk – tai ir izstrādāts SKF tiešā ienākumu atbalsts un valdība neatbalsta ETS 2 atlikšanu, uzskatot tirgus signālus par būtiskiem dekarbonizācijas tempam.



Igaunijā ES atjaunīgās enerģijas un klimata politikas prasību ieviešana ir sarežģīta un līdzīga kā Latvijā (arī pret Igauniju uzsākta pārkāpuma procedūra par RED II laicīgu nepārņemšanu). Tomēr biometāna ražošana un infrastruktūra Igaunijā ir izstrādāta un integrēta arī sabiedriskajā transportā, tam ir izstrādātas valsts atbalsta subsīdijas un ir izveidota ražošanas garantiju sistēma, kas piesaista investīcijas¹³⁴. Investoriem Igaunija ir izveidojusi biometāna ražošanas atbalsta sistēmu, kas ietver subsīdijas, garantētā iepirkuma mehānismus un ražošanas garantiju režīmu, kas sekmē tirgus izaugsmi un investīciju drošību.

Igaunijas valdība RED III pārņemšanas procesā kopumā virzās uz priekšu, taču vairākās jomās joprojām ir neskaidrības. Attiecībā uz ETS 2 Igaunijas pozīcija ir īpaši piesardzīga. Kopā ar Poliju, Bulgāriju un Slovākiju tā 2024.–2025. gadā aktīvi atbalstīja ETS 2 ieviešanas atlikšanu līdz 2028. gadam, norādot uz pieaugošo enerģētisko un sociālekonomisko nenoteiktību. Lai gan politiski Igaunija atbalsta atlikšanas iniciatīvu, tomēr praktiskās gatavības ziņā – it īpaši infrastruktūras un administratīvās kapacitātes līmenī – valstij ir salīdzinoši labvēlīgāka situācija nekā Latvijai. *Bankwatch/E3G* analizē tiek uzsvērts, ka Igaunijā renovācijas pasākumi un zema izmešu transporta risinājumi jau šobrīd tiek integrēti plašākā investīciju plūsmā, tātad Igaunijā ir augstāka gatavība ETS 2 prasību ieviešanai vidējā termiņā.

Nodokļu politikas gatavība

Saskaņā ar Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas aprēķiniem Latvijā aptuveni 50–55 % no degvielas cenas veido nodokļi, tāpēc būtisku izmaiņu gadījumā ir atbilstoši jāpārskata uz to attiecināmā nodokļu politika.

Izvērtējuma nepieciešamību nosaka arī divi NEKP iekļautie pasākumi, par kuriem atbildīgas ir Finanšu ministrija un Klimata un enerģētikas ministrija.

Pirmais pasākums ir par transporta iekļaušanu ETS 2 sistēmā un no tā izrietošām izmaksām – izvērtēt iespēju noteikt ierobežojumus, kādā apjomā degvielas galapatēriņa cenā var iekļaut “jaunā ETS” izmaksas. Minētā pasākuma ietvaros jānosaka, ka izmaksas par emisijas kvotu, lai nosegtu degvielas piegādātāju CO₂ emisiju apjomu, iegādi var iekļaut transporta enerģijas cenā tikai noteiktā apjomā, nevis pilnībā novirzīt uz galapatērētājiem, iekļaujot transporta enerģijas cenā. Tādējādi ETS 2 un degvielas un kurināmā operatori tiks mudināti veikt SEG emisiju samazināšanas pasākumus, lai samazinātu emisijas kvotu iegādes izmaksas.

Revīzijā konstatēts: lai gan ETS 2 sistēmai būtu jāstājas spēkā 2027. gadā (šobrīd panākta vienošanās par atlikšanu līdz 2028. gadam), izvērtējums vēl nav veikts. Finanšu ministrija norādīja¹³⁵, ka šis jautājums ir Klimata un enerģētikas ministrijas kompetencē. Finanšu ministrija ir līdzatbildīgā institūcija un ir gatava sniegt savu ieguldījumu izvērtējumā atbilstoši savai kompetencei, tiklīdz Klimata un enerģētikas ministrija uzsāks minēto izvērtējumu.

Otrs pasākums paredz veikt izvērtējumu par akcīzes nodokļa piemērošanas nosacījumiem degvielu un biodegvielu maisījumam. Nodokļu politikas pamatnostādņēs būtu jāizvērtē iespēja noteikt iespējami zemākās akcīzes nodokļa likmes biometānam un biodegvielām, t. i., gan biodegvielai, kas tiek realizēta atsevišķi, gan biodegvielai, kas tiek piejaukta fosilajai degvielai. Tā tiktu mainīta sistēmu, kur akcīzes nodoklis tiek piemērots visam degvielas apjomam neatkarīgi no piejauktā biodegvielas apjoma.

Finanšu ministrija revīzijā norādīja, ka jau šobrīd biodegvielai, kas pilnībā iegūta no biomasas, un parafinizētai dīzeļdegvielai, kas iegūta no biomasas (turpmāk – B100), kopš 01.02.2021. tiek piemērota zemāka akcīzes nodokļa likme nekā fosilajai dīzeļdegvielai. 2025. gadā ir palielināta akcīzes nodokļa likme fosilajai dīzeļdegvielai, un to ir paredzēts paaugstināt arī 2026. gadā. B100 akcīzes nodokļa likme netika paaugstināta. Savukārt biometāns šobrīd nav ar akcīzes nodokli apliekams produkts¹³⁶. Lai pēc iespējas labāk varētu izmantot biodegvielu, t. sk. biometāna un biodegvielu saturošus maisījumus, ES līmenī ir jāpieņem grozījumi Enerģijas nodokļu direktīvā¹³⁷, kas paredzēs zemākas nodokļu likmes biodegvielai un biodegvielu maisījumiem. Šobrīd dalībvalstis vēl nevar vienoties par galīgajiem grozījumiem, lai gan ir sagaidāms, ka direktīva varētu stāties spēkā 2030. gadā.

Nodokļu politika, īpaši akcīzes nodokļa, ir viens no galvenajiem nacionālajiem rīkiem, kas ir Latvijas rīcībā, lai mazinātu ar degvielas cenu pieaugumu saistīto ietekmi, un kas izriet no ETS 2 un atjaunīgās enerģijas piejaukuma prasībām. Tomēr šobrīd šajā jomā vēl nav izstrādāta skaidra un mērķtiecīga politika.

2.2. Vai ir atbalsta pasākumi, lai veicinātu biodegvielas apjoma palielināšanu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību?

Lai transporta sektorā sasniegtu izvirzītos klimata mērķus, ir jāveicina biodegvielu attīstība. Lai izpildītu iepriekš minētās ES prasības, Latvijai līdz 2030. gadam ir jāpanāk būtisks biodegvielas ražošanas palielinājums un jāievieš modernās – otrās un trešās paaudzes – biodegviela (piemēram, biometāna, *HVO*¹³⁸ un biogāzes formā).

Salīdzinot atjaunīgās enerģijas īpatsvara rādītājus transporta enerģijā, secināts, ka Latvijā tas ir zems – 2022. gadā tas sasniedza tikai 3,1 % (ES vidēji 10 %), 2024. gadā – 8,8 % (ES vidēji 11,2 %) ¹³⁹.

Revīzijā piesaistītā eksperta vērtējumā, valsts politika šajā jomā ir bijusi fragmentāra un bez būtiska finansiāla atbalsta mehānisma, ko pamato turpmāk minētais.

Latvijas biodegvielu ražošanas sektors šobrīd ir ierobežots un strukturāli atpaliek no reģiona valstīm. Latvija ir gandrīz pilnībā importējoša valsts degvielu tirgū, un Latvijā vietējā biodegvielu ražošana tiek uzskatīta par nenozīmīgu tirgus nišu, nevis stratēģisku virzienu enerģētiskās drošības un klimata mērķu sasniegšanai. Arī Klimata un enerģētikas ministrija revīzijā atzina, ka valsts politika modernās biodegvielas ražošanai nav definēta un tirgus apstākļi līdz šim nav veicinājuši šādu ražotņu izveidi. Vienlaikus revīzijas noslēgumā ministrija vērsa uzmanību, ka nesen Latvijā ir uzsākta vismaz divu *HVO* projektu attīstība.

Ekspertu vērtējumā, šī pieeja kontrastē ar Lietuvas un Igaunijas rīcību, kur valdības pēdējos gados ir ieviesušas mērķtiecīgas valsts atbalsta programmas (kapitāla subsīdijas, iepirkuma prēmijas, obligātās kvotas, sabiedriskā transporta prasības), kas dažu gadu laikā radījušas strauju biometāna un *HVO* tirgus izaugsmi.

- ✓ Igaunijā atbalsta programma paredzēja subsīdijas biometāna ražošanai un tā lietošanai tā, lai gala lietotājs maksātu līdzīgu cenu kā par dabasgāzi¹⁴⁰.
- ✓ Lietuva līdz 2030. gadam īsteno valsts subsīdiju shēmu par 90 milj. *euro*, kas sedz daļu bioetānola un biodīzeļdegvielas ražošanas izmaksu, nodrošinot ražotājiem līdz 46 *euro/t* atbalstu un 5 % peļņas griestus, lai uzturētu vietējās biodegvielas ražošanu un sasniegtu RED transporta mērķus¹⁴¹.

Latvijas biodegvielas tirgu raksturo zems vietējās ražošanas apjoms un augsts importa īpatsvars. Lielākais biodegvielas ražotājs Latvijā ir Bio-Venta, kas ražo pirmās paaudzes biodīzeļdegvielu, kuras izmantošanai RED III nosaka stingrus ierobežojumus. *HVO* un citas modernās biodegvielas Latvijā šobrīd netiek ražotas.

2023. gadā Latvija vienīgā no ES dalībvalstīm ziņoja par dīzeļdegvielas pārdošanu ar 0 % biodegvielas piejaukumu. Tāpat Latvija bija starp piecām ES valstīm (kopā ar Austriju, Lietuvu, Maltu un Slovākiju), kur kopumā 422 milj. litru benzīna tika pārdoti bez jebkāda biodegvielas piejaukuma¹⁴².

Zemais biodegvielas īpatsvars skaidrojams ar to, ka no 01.07.2022. līdz 31.12.2023. Latvijā tika atcelts obligātais biodegvielas piejaukums degvielai¹⁴³. Šis lēmums tika pieņemts kā īstermiņa inflācijas mazināšanas pasākums, taču praksē tas deaktivizēja līdzšinējo biodegvielu tirgus mehānismu.

Latvijas Biogāzes asociācijas vērtējumā, Latvijai ir ievērojams potenciāls biometāna ražošanā, jo ir plaši pieejamas izejvielas no lauksaimniecības un pārtikas rūpniecības:

Biometāns šobrīd ir izmaksu ziņā izdevīgākā biodegviela Latvijā, tomēr tās praktiska izmantošana ir minimāla, ja nav uzpildes staciju vai tīkla pieslēgumu. Šobrīd tā ir nerealizēta niša.

Satiksmes ministrijas ieskatā, esošais dabasgāzes uzpildes staciju tīkls (7 stacijas un 500 transportlīdzekļi) šobrīd ir pietiekams un biometāna attīstības problēmas saistītas ar sertifikācijas un regulējuma sistēmu, nevis infrastruktūru. Ja vien biometāns nekļūst konkurētspējīgs tirgus apstākļos, ministrijas ieskatā, valsts iesaiste infrastruktūras veicināšanā nav nepieciešama.

Revīzijā piesaistītais eksperts par biodegvielu attīstību Latvijā izdarīja vairākus secinājumus.

- ✓ Biodegvielu ražošanas attīstība Latvijā stagnē un modernās tehnoloģijas praktiski nav ieviestas. Vietējā ražošana tradicionāli balstās galvenokārt uz biodīzeļdegvielu, taču pēdējos gados parādās arī pirmās modernāku biodegvielu iniciatīvas, piemēram, 2025. gada beigās Latvijā bija 11 biometāna ražotnes un veidojās pirmie biodegvielu (*HVO* un atkritumu degvielu) projekti. Taču Latvija joprojām ir biodegvielu importētājvalsts un nacionālie resursi joprojām pilnībā netiek izmantoti pievienotās vērtības radīšanai. Pirmie atbalsta pasākumi ir apstiprināti 2025. gada nogalē.
- ✓ Trūkst skaidras politikas un investīciju drošības biodegvielu sektorā. Esošie pasākumi ir fragmentāri un trūkst integrēta politikas ietvara, kas skaidri definētu biodegvielu, biometāna vai citu atjaunīgo degvielu lomu transporta dekarbonizācijā, attīstības prioritātes un nepieciešamos investīciju nosacījumus. Rezultātā Latvija atpaliek no reģiona valstīm biodegvielu integrācijas un enerģētiskās drošības ziņā.

Valsts politika biodegvielas attīstībai

Politikas plānošanas dokumentos ir minēta biodegvielas nozīme, bet iztrūkst konkrēti mērķēti un finansēti pasākumi ražošanas, infrastruktūras vai inovāciju attīstībai. Revīzijā piesaistītā eksperta analīze liecina, ka biodegvielu attīstība Latvijā ir sistemātiski nepietiekami integrēta politikas dokumentos – visos galvenajos līmeņos (stratēģiskajā, taktiskajā un īstenošanas) ir būtiskas nepilnības un nav izveidots skaidrs, koordinēts politikas ietvars, kas nodrošinātu vietējās biodegvielas nozares izaugsmi.

- ✓ NEKP biodegviela norādīta kā viens no instrumentiem emisiju samazināšanai transportā, tomēr biodegvielu attīstība pieminēta vispārīgi, bez konkrētiem uzdevumiem vietējo ražošanas jaudu veidošanai, uzpildes infrastruktūras attīstībai, *HVO* tirgus attīstībai. Modernajām biodegvielām, modernajām biomasas degvielām un RFNBO izmantošanai Latvijā ir noteikti mērķi NEKP un Transporta enerģijas likumā, tomēr eksperta vērtējumā šo mērķu sasniegšanai vēl nav pilnībā izstrādāts detalizēts ieviešanas ietvars ar skaidri definētu finansējuma instrumentu kopumu un investīciju ceļvedi, kas ļautu sistemātiski attīstīt šo tehnoloģiju izmantošanu transporta sektorā.
- ✓ Transporta enerģijas likums ir galvenais instruments RED II un RED III pārņemšanai, kas nosaka SEG emisiju intensitātes samazināšanas mērķus. Tomēr tas neparedz skaidru pāreju uz modernajām biodegvielām; ražošanas jaudu atbalstu, vietējo resursu mobilizāciju (atkritumi,

notekūdeņi, kūtsmēsli), uzglabāšanas vai uzpildes infrastruktūras izveidi; neintegrē biometāna tirgus izveidi, lai gan tas tiek uzskatīts par vienu no izmaksu ziņā efektīvākajiem risinājumiem transportā. Tā kā valstī nav izstrādāta vienota stratēģija biodegvielas tirgus attīstībai, minētais likums galvenokārt kalpo kā normatīvs ietvars patēriņa mērķiem, bez ekonomiskas stratēģijas vietējai ražošanai.

- ✓ Nacionālās industriālās politikas pamatnostādņēs¹⁴⁴ un Ilgtspējīgas attīstības stratēģijā biodegvielas pieminētas tikai vispārīgi. Nav sektora rīcības plāna vai skaidra redzējuma par biodegvielu industrijas attīstību; biodegvielu tirgus nav norādīts kā eksporta potenciāls, lai gan ir pieejami ievērojami vietējie bioresursi, kā arī trūkst specializācijas jomu (piemēram, biometāns no lauksaimniecības atlikumiem), kas citās valstīs ir stratēģijas pamats.

Satiksmes ministrija revīzijā uzsvēra, ka tās atbildība vairāk attiecas uz elektrifikāciju un infrastruktūru, kamēr biodegvielu attīstība ir Klimata un enerģētikas ministrijas un Ekonomikas ministrijas kompetence.

Ņemot vērā iepriekš minēto, revīzijā piesaistītais eksperts secināja, ka biodegvielu un alternatīvo degvielu attīstība Latvijā nav politiski koordinēta vai stratēģiski virzīta. Instrukcionālā sadale un pasīvā pieeja kavē attīstību. Satiksmes ministrija uzskata, ka biometāna un *HVO* attīstība ir enerģētikas jautājums, Klimata un enerģētikas ministrija – ka tas ir tirgus mehānisms, bet Ekonomikas ministrija – ka nepieciešama ekonomiskā dzīvotspēja. Šī sadrumstalotība rada atbildības vakuumu un kavē mērķtiecīgu rīcību biodegvielu ražošanas un infrastruktūras jomā.

Valsts atbalsta instrumenti

2020.–2025. gadā Latvijā pirmo reizi ir ieviesti atbalsta pasākumi biometāna ražošanai un infrastruktūrai ar ES fondu atbalstu. Tomēr šie pasākumi ir ierobežoti un selektīvi, galveno uzmanību vēršot uz biometāna integrāciju esošajā dabasgāzes infrastruktūrā, nevis uz plašāku biodegvielas tirgus attīstību transportā.

Bez atbrīvojuma no akcīzes nodokļa piemērošanas¹⁴⁵, šobrīd biometāna ražošanas un infrastruktūras attīstības izveidē darbojas vēl divi galvenie valsts atbalsta instrumenti.

- ✓ **Atbalsta programma biometāna attīrīšanas iekārtu, pārvades un uzpildes infrastruktūras izveidei**¹⁴⁶. Programma paredz līdzfinansējumu biometāna ražošanas un attīrīšanas iekārtu, pārvades tīklu, uzpildes staciju un biometāna transportlīdzekļu iegādei. Tās mērķis ir palielināt vietējās ražošanas kapacitāti un nodrošināt tirgus piekļuvi biometānam, t. sk. transporta un rūpniecības vajadzībām. Tomēr, ņemot vērā Latvijas potenciāli lielo izejvielu bāzi un biometāna konkurētspējīgās izmaksas, programmas apmērs (21,5 milj. *euro*) ir pieticīgs salīdzinājumā ar reālo sektoru vajadzībām un Baltijas kaimiņvalstu atbalsta līmeni.
- ✓ **Atbalsts biometāna ievades punktu izveidei dabasgāzes sistēmā**¹⁴⁷. Pasākums paredz reģionāla ievades tīkla izveidi, kas ļautu vietēji ražotu biometānu ievadīt esošajā dabasgāzes tīklā. Tas tiek pozicionēts kā solis dabasgāzes sistēmas “zaļināšanai”, saglabājot infrastruktūras izmantojamību ilgtermiņā. 2025. gada jūlijā Džūkstē tika atklāts pirmais publiski pieejamais biometāna ievades punkts Latvijā, kas ļauj biometāna ražotājiem bez tieša pieslēguma pārvades sistēmai nogādāt biometānu kopējā tīklā.

Nav paredzēts līdzvērtīgs atbalsts citiem modernajiem biodegvielu veidiem (piem., *HVO* vai e-degvielām), kuru attīstība citās ES valstīs notiek daudz straujāk. Nav nevienas komerciālas *HVO* ražotnes, nav valsts atbalsta uzglabāšanas vai loģistikas infrastruktūrai un tirgus pilnībā balstās uz importu. Šī situācija rada strukturālu plaisu starp pieprasījumu un piedāvājumu – degvielas tirgotāji nespēj nodrošināt augstāku *HVO* vai biometāna piejaukumu bez būtiska cenu kāpuma, savukārt investori izvairās no projektiem nenoteiktības dēļ.

Lai gan minētie atbalsta pasākumi paver iespējas biometāna tirgus attīstībai, tā joprojām ir sektorāli koncentrēta pieeja, kur atbalsts tiek virzīts esošās dabasgāzes infrastruktūras pielāgošanai, nevis plašākai enerģētikas transformācijai, un dos tikai nelielu atbalstu transporta dekarbonizācijai.

Revīzijā piesaistītais eksperts secināja, ka Latvijā ir uzsākta biometāna atbalsta programma, taču tā ir šaura un pārejas rakstura. Pasākumi ir orientēti uz esošās gāzes infrastruktūras “zaļināšanu”, nevis uz jaunu, dekarbonizētu enerģijas un transporta sistēmu veidošanu. Atbalsta trūkums citām alternatīvajām degvielām un nepietiekama koordinācija kavē enerģētikas transformāciju.

Baltijas valstu un Ziemeļvalstu pieredze

Revīzijā piesaistītais eksperts skatīja pārējo Baltijas valstu pieredzi valsts atbalsta politikā un identificēja, ka, atšķirībā no Latvijas, Lietuva un Igaunija pēdējos gados ir ieviesušas visaptverošus politikas un finanšu atbalsta pasākumus, lai veicinātu biometāna un modernās biodegvielas attīstību.



Lietuva pēdējos gados ieviesusi visaptverošu politikas ietvaru biodegvielu un biometāna attīstībai, kas apvieno ražošanas, patēriņa un infrastruktūras atbalstu vienotā sistēmā. No 2023. gada tiek īstenota 15 miljonu *euro* valsts programma, kas paredz tiešu finansējumu biometāna un citu atjaunojamo degvielu ražošanas jaudu izveidei un modernizācijai.

Lietuvā centrālā ir ražošanas atbalsta programma¹⁴⁸, kas ir iepriekšējās biodīzeļdegvielas un bioetanolā atbalsta shēmas¹⁴⁹ turpinājums līdz 2030. gadam. Tā paredz darbības atbalstu bioetanolā un biodīzeļdegvielas ražotājiem – sedz daļu starpības starp ilgtspējīgas biodegvielas un fosilās degvielas izmaksām ar mērķi nodrošināt pietiekamu vietējo piedevu apjomu, lai sasniegtu RED II un RED III un Lietuvas Alternatīvo degvielu likuma mērķus transportā.

Lietuvas politika uzsver vietējo resursu izmantošanu – biometāns un biodīzelis tiek ražoti no lauksaimniecības blakusproduktiem, kūsmēsliem un notekūdeņu dūņām, veicinot aprites ekonomiku un mazinot atkarību no importa¹⁵⁰. No 2024. gada Lietuvā tiek attīstīts biometāna uzpildes staciju tīkls ar valsts līdzfinansējumu, kas tiek integrēts elektromobilitātes tīklā, veidojot tehnoloģiski neitrālu pāreju uz zemu emisiju transportu. Tiek mērķtiecīgi sasaistīta biodegvielu ražošana ar transporta sektoru, nodrošinot stabilu pieprasījumu gan ar subsīdijām, gan fiskālajiem stimuliem. Transporta uzņēmumiem un pašvaldībām tiek piešķirts valsts atbalsts, pārejot uz biometānu vai BIO-CNG, savukārt dzelzceļa sektorā valsts maksā piemaksas par katru iepirkto biometāna vienību, tādējādi padarot šīs degvielas konkurētspējīgas.¹⁵¹ Papildu motivāciju nodrošina arī nodokļu atvieglojumi, tostarp samazināta akcīze biometānam, kas ļauj to cenai konkurēt ar fosilo CNG¹⁵². Lietuva vienlaikus nosaka redzamus mērķus biodegvielu izmantošanai.

Lietuva īsteno plašu biometāna un BIO-CNG infrastruktūras izbūves programmu ar valsts līdzfinansējumu¹⁵³. Paralēli tiek attīstīti arī biometāna ievades punkti dabasgāzes sistēmā, kā arī nodrošināta šo risinājumu integrācija elektromobilitātes infrastruktūrā, veidojot tehnoloģiski neitrālu

un mērogojamu dekarbonizācijas ceļu. Lietuvas pieeju bieži min kā reģiona paraugpraksi, jo tā spēj vienotā sistēmā apvienot publisko investīciju piesaisti ražošanas jaudām, pieprasījuma radīšanu un infrastruktūras attīstību. Regulāras valsts atbalsta shēmas nodrošina stabilitāti ražotājiem, savukārt subsīdijas, sabiedriskie iepirkumi un dzelzceļa piemaksas veicina tirgus izplešanos. Infrastruktūra tiek plānota stratēģiski un ar skaidru valsts iesaisti.



Igaunija tiek uzskatīta par Baltijas līderi biometāna izmantošanā, īpaši sabiedriskā transporta sektorā. Jau kopš 2018. gada tiek īstenota nacionāla biometāna programma¹⁵⁴, kas paredz tiešu finansiālu atbalstu ražotājiem un patērētājiem, infrastruktūras līdzfinansējumu jaunu uzpildes staciju izveidei, nodokļu atvieglojumus *HVO* un biometāna lietotājiem. Vienlaikus būtiska nozīme bija arī regulatīvajiem instrumentiem – Igaunija savlaicīgi noteica ambiciozu atjaunīgās enerģijas mērķi transportā līdz 2020. gadam un paredzēja salīdzinoši augstas soda sankcijas par tā neizpildi. Šāds regulējums radīja skaidru pieprasījuma signālu tirgum un veicināja biometāna un biodegvielu izmantošanas pieaugumu transportā.

Igaunijā nav tiešas ekspluatācijas subsīdijas biodegvielu maisījumiem, bet darbojas vairākas shēmas, kas veicina uz biomasu un zemoglekļa degvielām balstītas tehnoloģijas attīstību. RRF investīciju shēma¹⁵⁵ ar 9,4 milj. *euro* budžetu atbalsta lauksaimniecības un mežsaimniecības uzņēmumu ieguldījumus atlikumu un blakusproduktu pārstrādē biogāzē, bioenerģijā, biomateriālos un ķīmikālijās, tādējādi stiprinot tehnoloģisko un izejvielu bāzi biometāna un citu uz biomasas balstītu degvielu izmantošanai arī transportā vidējā termiņā¹⁵⁶. Papildus Igaunija piedalās *IPCEI Hy2Tech* udeņraža vērtību ķēdē, kas paredz atbalstu udeņraža ražošanas, uzglabāšanas un izmantošanas projektiem, tostarp mobilitātes risinājumos, un ilgtermiņā var radīt alternatīvu bezoglekļa degvielas piedāvājumu smagajam transportam¹⁵⁷. Šīs programmas rezultātā vairāk nekā 50 % Tallinas, Tartu un Pērnavas autobusu tiek darbināti ar biometānu vai CNG, ievērojami samazinot gaisa piesārņojumu pilsētās. Valsts nodrošināja līdz 50 % līdzfinansējumu biometāna uzpildes tīkla izveidei sadarbībā ar ES Kohēzijas fondu. Šobrīd Igaunijā darbojas plašs Bio-CNG un biometāna uzpildes staciju tīkls, kas aptver lielākās pilsētas un reģionālos centrus.

Igaunijas valdība ir ieviesusi arī nodokļu atvieglojumus un investīciju stimulus uzņēmumiem, kas pāriet uz videi draudzīgu transportu – piemēram, atbrīvojumu no transportlīdzekļu nodokļa vai samazinātas nodevas biometāna ražotnēm¹⁵⁸. Igaunijas prakse pierāda, ka savlaicīga politiskā koordinācija, finansiāls atbalsts un skaidra stratēģija var nodrošināt gan efektīvu pāreju uz zemu emisiju transportu, gan iedzīvotāju atbalstu.

Ņemot vērā iepriekš minēto, revīzijā piesaistītais eksperts secināja, ka Latvija būtiski atpaliek no kaimiņvalstīm biodegvielu politikas īstenošanā. Biometāna un *HVO* integrācija Baltijas kaimiņvalstīs pierāda valsts atbalsta efektivitāti. Ar subsīdijām, investīcijām un nodokļu atvieglojumiem kaimiņvalstis nodrošina tirgus izaugsmi un emisiju samazinājumu, kamēr Latvijā tirgus ir atkarīgs no importa un stagnē.

Zviedrija un Norvēģija bieži tiek minētas kā piemēri valstīm, kas veido diversificētu un tehnoloģiski atvērtu transporta dekarbonizācijas politiku, kur līdzās elektrotransportam tiek atbalstīta arī biometāna un citu atjaunīgo degvielu izmantošana.



Zviedrijā pieeja balstās galvenokārt uz ilgtermiņa nodokļu atvieglojumiem biogāzei un biometānam, jo tie jau kopš 2003. gada ir atbrīvoti no enerģijas un CO₂ nodokļa. EK 2024. gadā apstiprināja šīs nodokļu atlaides līdz 2030. gadam kā ilgtermiņa valsts atbalsta

saskaņotas shēmas turpinājumu¹⁵⁹. Tas atjaunīgās gāzes transportam padara konkurētspējīgas salīdzinājumā ar fosilo CNG un dīzeli un nodrošina stabilu tirgus pieprasījumu¹⁶⁰. Zviedrijā valsts politika tieši stimulē biometāna ražošanu un izmantošanu transportā, tostarp ar investīciju programmām biogāzes modernizācijai, biometāna kustīgajiem konteineriem un transporta sektora izmantošanai¹⁶¹. Šajās programmās tiek atzīmēts, ka biometāns un elektroenerģija tiek uzskatīti par savstarpēji papildinošiem risinājumiem, nevis konkurējošām tehnoloģijām.



Norvēģija demonstrē vienu no konsekventākajām bezemisiju transporta politikas sistēmām pasaulē, kur ilgstoši tiek piemēroti pilni atbrīvojumi no PVN, reģistrācijas nodokļa un autoceļu maksām nulles emisiju transportlīdzekļiem. Šie atvieglojumi ir devuši spēcīgu signālu tirgum un veicinājuši tehnoloģiski neitrālu pāreju – valsts atbalsts ļauj tirgum izvēlēties optimālos risinājumus, tostarp potenciāli biometānu un ūdeņradi, kad tiek attīstīta atbilstoša infrastruktūra¹⁶². Norvēģijas bioenerģijas stratēģijas dokumentos tiek arī norādīts, ka biogāze un biometāns ir būtiski atjaunīgās enerģijas komponenti, un valstī darbojas investīciju programma biogāzes projektiem lauksaimniecībā¹⁶³. Vienlaikus jāņem vērā, ka Norvēģija nav ES dalībvalsts, un uz to neattiecas viss ES regulējums, īpaši nodokļu politikas jomā. Tomēr Norvēģijas pieredze ilustrē, ka konsekventa un ilgtermiņā stabila politikas pieeja – apvienojot fiskālos stimulus ar investīcijām infrastruktūrā un bioenerģijas attīstības programmām, tostarp biogāzes projektiem lauksaimniecībā – var būtiski paātrināt transporta dekarbonizāciju.

Latvijā nav ieviesti pietiekami atbalsta pasākumi, lai veicinātu biodegvielas apjoma palielināšanu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību. Trūkst skaidras valsts politikas šajā jautājumā, un tas kavē jomas attīstību.

2.3. Vai ir izvērtēta plānoto izmaiņu ietekme uz mazaizsargātām personu grupām un paredzēts mērķēts atbalsts?

Par potenciālo degvielas cenas sadārdzinājumu un riskiem mazaizsargātām personu grupām

ETS 2 un RED direktīvas degvielas tirgotājiem uzliek pienākumu fosilās degvielas īpatsvara samazināšanā, kas būtiski ietekmēs degvielas cenas visā ES. Līdz ar to pastāv augsts risks, ka degvielas sadārdzinājums Latvijā ievērojami ietekmēs transporta nabadzībā esošās mājsaimniecības.

ETS 2 un RED kopā veido vienu no nozīmīgākajām politikas kombinācijām, kas ietekmēs degvielas cenas un transporta izmaksas visā Eiropā, tostarp Latvijā. Abas iniciatīvas ir savstarpēji saistītas – ETS 2 nosaka cenu oglekļa emisijām, savukārt RED III prasa pakāpeniski palielināt atjaunojamo degvielu īpatsvaru transportā. Rezultātā degvielas tirgus tiek pārveidots divos virzienos – fosilo degvielu sadārdzinājums ar oglekļa cenu un atjaunojamo degvielu izmaksu iekļaušana gala cenās.

Degvielas cenu kāpumu rada vairāki faktori. ETS 2 ietvaros degvielas un kurināmā operatoram būs jāpērk emisiju kvotas atbilstoši CO₂ daudzumam, kas rodas no patēriņam nodotās fosilās degvielas un kurināmā, kuru patērē ETS 2 tvēruma sektoros (ETS 2 darbības jomās). Šo kvotu izmaksas vismaz daļēji tiks pārceltas uz patērētājiem, līdz ar to degvielas cenas pieaugs. Savukārt RED III uzliek

pieņēmumu palielināt biodegvielu piejaukumu, tai skaitā modernās biodegvielas (*HVO*, biometāns), kuru ražošanas izmaksas ir augstākas. Līdz ar to arī šī prasība veicina gala cenu pieaugumu. Pieaugums būs atkarīgs no izejvielu pieejamības, ražošanas tehnoloģijām, kvotu tirgus dinamikas un valsts īstenotās atbalsta politikas.

Šajā ziņā ir veikti vairāki pētījumi dažādās ES valstīs, arī Latvijā. Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam degvielas cenu pieaugumu prognozē 0,09 līdz 0,19 *euro/l* apjomā, atkarībā no ETS 2 emisijas kvotu cenas – 30 un 60 *euro/tCO₂*. Tas norāda uz ETS 2 emisiju kvotu cenas potenciālo ietekmi uz transporta degvielu cenu. Tomēr jāņem vērā, ka ETS 2 paredz mehānismus degvielas cenu šoka mazināšanai. Neskatoties uz šiem stabilizācijas mehānismiem, dažādu pētījumu sniegtās prognozes par emisiju kvotu sagaidāmo cenu pēc 2030. gada ievērojami atšķiras.

Revīzijā piesaistītā eksperta vērtējumā, kombinētā ETS 2 un Transporta enerģijas likuma ietekme uz degvielas cenām Latvijā līdz 2030. gadam varētu būt ap 0,15–0,25 *euro/l*.

Revīzijā piesaistītais eksperts norāda:

ETS 2 un RED prasību ieviešana ir cieši savstarpēji saistīta, un degvielas cenu svārstības būs atkarīgas no vairāku savstarpēji iedarbīgu tirgus, politikas un tehnoloģisko faktoru kombinācijas. Viena no galvenajām ietekmēm būs alternatīvo degvielu attīstības temps – jo straujāk tiks paplašināta biometāna, HVO un elektrotransporta infrastruktūra, jo lielāka būs konkurence ar fosilajām degvielām un līdz ar to mazāks kopējais cenu pieauguma spiediens. Pretēji, ja šī attīstība kavēsies, pieprasījums pēc tradicionālajām degvielām saglabāsies augsts un ETS 2 noteiktā oglekļa cena vēl vairāk paātrinās degvielas sadārdzinājumu.

Viens no galvenajiem riskiem saistībā ar paredzamajām cenu svārstībām un degvielas sadārdzinājumu ir sociālā nevienlīdzība – lielākā slodze uz mazaizsargātām mājsaimniecībām, vientuļajiem senioriem un lauku iedzīvotājiem.

- ✓ Pētījumi¹⁶⁴ liecina, ka ETS 2 rada izteikti regresīvu sociālo efektu – proti, zemu ienākumu mājsaimniecības maksā proporcionāli lielāku daļu savu ienākumu par oglekļa izmaksām. Līdz ar to degvielas cenu pieaugums nesamērīgi ietekmē maznodrošinātos iedzīvotājus, īpaši tos, kas atrodas gan enerģētiskajā, gan transporta nabadzībā vienlaikus. Latvijā tas nozīmētu, ka ETS 2 varētu padziļināt jau esošās problēmas ar transporta nabadzību, kas koncentrējas lauku teritorijās un perifērijā, kur sabiedriskais transports ir ierobežots.
- ✓ Baltijas valstis, t. sk. Latvija, ir starp visneaizsargātākajām ES dalībvalstīm. Īpaši apdraudētas ir vientuļās personas un vientuļie vecāki ar bērniem, kuru enerģijas izmaksas uz vienu nodarbināto pēc ETS 2 ieviešanas varētu būt par 30–50 % lielākas nekā pāru mājsaimniecībām ar līdzīgiem ienākumiem¹⁶⁵.

Saskaņā ar *Eurostat* datiem un ekspertu¹⁶⁶ aprēķiniem 50,9 % vientuļo cilvēku un pat 67,4 % vientuļo senioru Latvijā dzīvo ar ienākumiem zem nabadzības riska sliekšņa – šī ir visneaizsargātākā sabiedrības daļa. Īpaši ievainojami ir vientuļie vecāki ar bērniem – apmēram 37 % šādu mājsaimniecību ir nabadzības riskā. Ģimenes ar bērniem un daudzpersonu mājsaimniecības kopumā ir labāk aizsargātas, taču arī tās izjūt spiedienu inflācijas un degvielas cenu kāpuma apstākļos, īpaši, ja dzīvo ārpus lielajām pilsētām un ir atkarīgas no privātā transporta¹⁶⁷.

Šie dati apliecina, ka ETS 2 un Transporta enerģijas likuma ieviešana bez mērķēta atbalsta var palielināt transporta nabadzības risku, īpaši vientuļajiem cilvēkiem un vientuļajiem vecākiem reģionos. Līdz ar to būtu vajadzīgs atbalsts tieši visvairāk skartajām sociālajām grupām. Vācijas vides aģentūras pētījums¹⁶⁸ arī apliecina, ka vismaz 30 % no ETS 2 ieņēmumiem būtu jānovirza tiešam ienākumu atbalstam vai mērķētiem pasākumiem, lai mazinātu sociālo slogu.

5. tabula

Transporta nabadzību raksturojošie rādītāji Latvijā¹⁶⁹

| Konteksta rādītāji ¹⁷⁰ | Rādītāju skaidrojums saskaņā ar Regulu 2023/955 ¹⁷¹ | Cilvēku skaits |
|---|--|------------------------|
| Mazaizsargāti transporta lietotāji | Personas un mājsaimniecības, kuras skar transporta nabadzība, kā arī personas un mājsaimniecības, tostarp tās ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, kuras būtiski skar autotransporta sektora siltumnīcefekta gāzu emisijas iekļaušanas ETS Direktīvas ¹⁷² darbības jomā radītā ietekme uz cenām un kurām trūkst līdzekļu, lai iegādātos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus vai pārietu uz alternatīviem, ilgtspējīgiem transporta veidiem, tostarp sabiedrisko transportu. | 246 200 ¹⁷³ |
| Transporta nabadzības skartas mājsaimniecības | Transporta nabadzība ir personu un mājsaimniecību nespēja vai grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas vai tāda transporta piekļuves neesamība vai ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu | 243 000 ¹⁷⁴ |
| Mazaizsargāti mikrouzņēmumi | Mikrouzņēmumi, kurus būtiski skar ēku vai autotransporta sektoru siltumnīcefekta gāzu emisijas iekļaušanas ETS Direktīvas ¹⁷⁵ darbības jomā radītā ietekme uz cenām un kuriem savas darbības vajadzībām trūkst līdzekļu, lai vai nu attiecīgi renovētu ēku, kurā tie atrodas, vai iegādātos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus, vai pārietu uz alternatīviem, ilgtspējīgiem transporta veidiem, tostarp sabiedrisko transportu. | 4350 ¹⁷⁶ |

Par Sociālā klimata fonda plānā paredzēto atbalstu un mērķētību

Lai mazinātu ETS 2 ieviešanas sociālo ietekmi, transporta un ēku sektorā ES ir izveidots Sociālais klimata fonds. Fonda mērķis ir veicināt sociāli taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, pievēršoties sociālajai ietekmei, ko rada minētajos divos sektoros radīto SEG emisijas iekļaušana ETS sistēmā.

Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam¹⁷⁷ (turpmāk – Latvijas Sociālā klimata fonda plāns) nosaka, kā no šī fonda Latvijai piešķirtais finansējums tiks izmantots, lai atbalstītu iedzīvotājus un mikrouzņēmumus ar zemākiem ienākumiem un nodrošinātu sociāli taisnīgu pāreju.

Ministru kabinetā Latvijas Sociālā klimata fonda plāns apstiprināts 02.07.2025., to paredzot pēc tam iesniegt Eiropas Komisijā un veikt nepieciešamos precizējumus līdz par plānu tiek saņemts pozitīvs Eiropas Komisijas novērtējums.

Klimata un enerģētikas ministrija informēja, ka precizētā plāna versija iesniegta Eiropas Komisijā 02.03.2026. Līdz revīzijas ziņojuma apstiprināšanas brīdim vēl tiek gaidīts novērtējums par to.

Saskaņā ar aktuālāko plāna versiju no plānā kopējā pieejamā finansējuma – 617 milj. *euro*, ieskaitot 25 % nacionālo līdzfinansējumu, – aptuveni 226,77 milj. *euro* paredzēts astoņiem transporta jomas pasākumiem (skatīt 6. tabulu).

Latvijas Sociālā klimata fonda plāna 2026.–2032. gadam transporta sektora pasākumi

| Ministru kabinetā 02.07.2025. apstiprinātā versija | | Eiropas Komisijai 02.03.2026. iesniegtā precizētā versija (<i>saskaņošanā</i>) | |
|--|--------------------|--|--------------------|
| Pasākums/investīcija | Kopā, euro | Pasākums/investīcija | Kopā, euro |
| Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos | 36 560 299 | Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos | 36 560 299 |
| | | Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai | 0 |
| Atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem | 28 087 604 | Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem | 4 800 000 |
| | | Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem | 23 287 604 |
| Atbalsts elektromobiļu iegādei mazaizsargātajām mājāsaimniecībām | 70 000 000 | Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem | 70 000 000 |
| Mikromobilitātes attīstība | 26 000 000 | - | - |
| Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātām grupām | 15 000 000 | Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem | 15 000 000 |
| Piekļūstamības uzlabošana dzelzceļa stacijās | 1 530 000 | Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un, pieturas punktos | 1 530 000 |
| Atbalsts bateriju elektrovilcieniem | 39 600 000 | Atbalsts bateriju elektrovilcieniem | 75 600 000 |
| | 216 777 903 | | 226 777 903 |

Revīzijā novērtējums veikts pret revīzijas laikā spēkā esošo Ministru kabineta 02.07.2025. apstiprināto Latvijas Sociālā klimata fonda plāna versiju.

Revīzijā piesaistītais eksperts veica izvērtējumu, vai Latvijas Sociālā klimata fonda plānā:

- ✓ ietvertie rezultatīvie rādītāji un mērķrādītāji ļaus novērtēt izvērsto mērķu sasniegšanu un sniegt mērķētu atbalstu, lai aizsargātu mazaizsargātos transporta lietotājus;
- ✓ iekļautie septiņi transporta nozares pasākumi sniedz tiešu un mērķētu ietekmi, lai aizsargātu mazaizsargātos transporta lietotājus.

Mērķrādītāju un rezultatīvo rādītāju atbilstība

Konstatēts, ka Latvijas Sociālā klimata fonda plānā ietvertie mērķrādītāji pārsvarā attiecas uz aktivitāšu (*output*) līmeni, nevis uz rezultātu (*outcome*) vai ietekmes (*impact*) līmeni. Lielākā daļa indikatoru apraksta fiziskus ieguvumus – uzbūvēto infrastruktūras objektu vai iegādāto transportlīdzekļu skaitu – , bet neļauj novērtēt, kā šie pasākumi ietekmē iedzīvotāju pieejamību, mobilitāti vai dzīves kvalitāti. Kaut arī rādītāji kvantitatīvi atspoguļo projekta izpildes progresu, tie nenodrošina sasaisti ar sociālo taisnīgumu, transporta nabadzības mazināšanu un klimatneitralitātes mērķiem.

Atbildīgās ministrijas nav definējušas transporta nabadzības indikatoru sistēmu, nav arī izveidota datubāze, kas ļautu mērīt dinamiku. Arī Labklājības ministrija intervijā uzsvēra, ka pašreizējie Latvijas Sociālā klimata fonda plānā iekļautie rādītāji ir pārāk vispārīgi un kvantitatīvi, tie nespēj kvalitatīvi

atspoguļot klimata mērķu sasniegšanu vai transporta nabadzības mazināšanu. Latvijā trūkst nacionālas transporta nabadzības definīcijas. Eiropas (*Eurostat*) rādītāji tiek uzskatīti par virspusējiem un neatbilstošiem Latvijas situācijai, jo tie balstās uz iedzīvotāju aptaujām, nevis administratīviem datiem. Labklājības ministrijas ieskatā, ir jāizstrādā nacionāli rādītāji. Latvijas Sociālā klimata fonda plāns tika izstrādāts ļoti īsā termiņā, kas ierobežoja iespējas veikt padziļinātu datu analīzi un izstrādāt pietiekami mērķētus pasākumus sociāli mazaizsargāto iedzīvotāju grupu atbalstam transporta pieejamības jomā..

Datu un rādītāju trūkums nozīmē, ka nav iespējams novērtēt, vai:

- ✓ mazaizsargātām grupām uzlabojas transporta pieejamība;
- ✓ samazinās transporta izmaksu īpatsvars mājsaimniecību budžetā;
- ✓ pasākumi samazina iedzīvotāju atkarību no personīgajiem automobiļiem.

Pašreizējie rādītāji atspoguļo ieguldījumu apmēru, bet ne rezultātus par iedzīvotāju mobilitāti vai mazaizsargāto grupu piekļuvi transportam. Šobrīd vienīgais ietekmes līmeņa novērtēšanas mēģinājums ir CO₂ emisiju samazinājuma rādītājs, taču tas ir tehnisks, nevis sociāli nozīmīgs indikators un to nevar tieši sasaistīt ar nabadzības vai pieejamības uzlabojumiem.

Revīzijā secināts, ka Latvijas Sociālā klimata fonda plāna mērķrādītāju sistēma ir vērsta uz pasākumu rezultātu vērtēšanu un atspoguļo infrastruktūras un ieguldījumu apmēru, nevis sabiedrības ieguvumus vai ietekmi uz transporta pieejamību, sociālo taisnīgumu un emisiju mazināšanu. Latvijā kopumā trūkst nacionāli noteiktu rādītāju transporta nabadzības un pieejamības mērīšanai, kā arī datu vākšanas sistēmas, kas ļautu objektīvi analizēt pasākumu efektivitātes ietekmi uz mazaizsargātajām grupām.

Transporta nozares pasākumu izvērtējums

Kā viens no Sociālā klimata fonda mērķiem¹⁷⁸ ir noteikts atbalstīt mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargātus mikrouzņēmumus un mazaizsargātus transporta lietotājus, sniedzot pagaidu tiešu ienākumu atbalstu un īstenojot pasākumus un investīcijas, ar kuriem plānots paplašināt bezemisiju un mazemisiju mobilitātes un transporta pieejamību. Tā ietvaros pieejamo atbalstu var iedalīt divās lielās grupās:

- ✓ tiešais ienākumu atbalsts;
- ✓ atbalsta pasākumi.



Eksperta vērtējumā, no Regulā¹⁷⁹ iekļautā ir secināms, ka “cenu šoka” jeb transporta izmaksu samazināšana tiešā veidā atteicas tikai uz tiešu ienākumu atbalstu, bet investīcijas un pasākumi attiecas uz atbalstu pārejai uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti.

Revīzijā konstatēts, ka Latvijas plāna izstrādes dokumentos¹⁸⁰ ir minēts **pagaidu tiešais ienākumu atbalsts** kā atbalsts maznodrošinātām personām transporta izdevumu atlīdzināšanai, tomēr tas netika padziļināti vērtēts, jo iesaistītās puses sākotnēji norādīja, ka to neīstēnos.¹⁸¹

Klimata un enerģētikas ministrijas argumentācija¹⁸² par pagaidu tiešā ienākuma atbalsta neiekļaušanu attiecībā uz transporta sektoru galvenokārt saistīta ar to, ka šādas atbalsta sistēmas izveide un

administrēšana, lai sniegtu atbalstu mazaizsargātajām mājsaimniecībām un mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, prasīs būtiskus finanšu un cilvēkresursus. Ekspertu vērtējumā, šāda argumentācija nav pietiekami pamatota, jo pastāv iespēja tiešo ienākumu atbalstu ietvert valstī jau esošajā atbalsta sistēmā par sociālās jomas pabalstu piešķiršanu un izmaksāšanu transporta izdevumu kompensēšanai, nevis veidot jaunu sistēmu tā administrēšanai. Būtu ieteicams atkārtoti izvērtēt pagaidu tiešā ienākuma atbalsta īstenošanu Latvijā vismaz ierobežotam mazaizsargāto personu lokam.

Secināms, ka, atsakoties no tiešo ienākumu atbalsta instrumenta, Latvijas Sociālā klimata fonda plānā netiek paredzēti mērķorientēti pasākumi mazaizsargātajiem iedzīvotājiem gadījumā, ja degvielas “cenu šoks” iestājas. Tāpēc, ja pārskatot, secināts, ka to tomēr nav iespējams iekļaut plānā, būtu izvērtējams, vai šo atbalstu nav iespējams sniegt citos veidos. Piemēram, tiešo ienākumu atbalstu paredzēt no ETS 2 ieņēmumiem vai modificēt esošos atbalsta mehānismus labklājības politikas ietvaros.

Ekspertu vērtējumā, ņemot vērā iepriekš norādīto par degvielas cenu izmaiņu nenoteiktību, pragmatiski būtu veikt izvērtējumu, pie kāda degvielas cenu kāpuma un cik īsā periodā ietekme uz mazaizsargātajiem iedzīvotājiem vai to grupām kļūst būtiska. Tad preventīvi jāizstrādā plāns operatīviem pasākumiem, ja šie riski iestājas. Šajā plānā būtu jāietver optimālie pasākumi un finansējuma avoti vai to alternatīvas.

Turpmāk analizēti Latvijas Sociālā klimata fonda plānā (Ministru kabineta 02.07.2025. apstiprinātajā versijā) ietvertie [atbalsta pasākumi](#) – cik lielā mērā tie sniedz tiešu un mērķētu ietekmi, lai atbalstītu mazaizsargātos transporta lietotājus pārejā uz alternatīvo transportu un degvielu. Paralēli arī vērtēts, vai kādi no pasākumiem aizsargātu mazaizsargātos transporta lietotājus no potenciālā “cenu šoka”.

Eksperti kvantitatīvi apkopoja pasākuma vērtējumus un secināja, ka efektivitāte mērķa grupu sasniegšanā un efektivitāte transporta dekarbonizācijā ir vidēja un augsta (detalizēts apkopojums par pasākumu novērtējumu pieejams revīzijas ziņojuma [2. pielikums. Latvijas Sociālā klimata fonda plāna 2026.–2032. gadam ietvertu transporta pasākumu izvērtējums](#)).

Vienlaikus būtiskai daļai pasākumu ietekme ir neskaidra bez papildu informācijas un padziļinātas vērtēšanas par SEG emisiju potenciālo samazinājumu mērķa grupā. Līdzīga situācija ir ar produktivitāti, kas raksturo, vai pasākumi ir efektīvākais veids mērķa grupas transporta dekarbonizācijai. Turpmāk minētas pasākumu būtiskākās problēmas vai neskaidrības.

1. Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos

Plānā nav skaidra raksturojuma pakalpojuma maksai. Noteikts, ka pamatā pakalpojums būs maksas, bet nav norādes par to, kāda ir paredzamā transporta izmaksu pieejamība cenu ziņā. Nav norādes, vai un kurām grupām tas būs bez maksas. Pakalpojums nodrošinās transportu tikai līdz tuvākajam sabiedriskā transporta maršrutam, nevis līdz galamērķim. Pakalpojuma kapitālieguldījumi un izmaksas tiek prognozētas relatīvi augstas. Labklājības ministrijas ieskatā netika apzināta mērķa grupa, līdz ar to nav skaidrs, vai šis pakalpojums atbildīs cilvēku reālajām vajadzībām un vai tas tiks izmantots. Ministrija pauž kritiku, ka sākotnēji to nebija paredzēts pielāgot cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem.

2. Atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei sociālo un veselības pakalpojumu sniedzējiem

No Plānā minētajiem virzieniem izriet, ka intervences loģika aplūkojama divos virzienos. Pirmkārt, ETS 2 ietekmē palielinoties transporta izmaksām, pastāv risks, ka samazināsies sociālo pakalpojumu sniedzēju un ģimenes ārstu mājas vizīšu skaits, un tas liks mazaizsargātajiem klientiem biežāk pašiem izmantot transporta pakalpojumus. Īstenojot pasākumu, klientu papildu braucieni tiek netieši aizstāti ar bezemisiju vai mazemisiju transportu, ko lieto sociālo pakalpojumu sniedzēji un ģimenes ārsti. Ekspertu vērtējumā, pasākuma efekts tikai netiešā veidā atbilst Regulas norādēm par atbalstāmajiem pasākumiem. Aplūkojot intervences loģiku Regulas kontekstā, pastāv risks, ka ETS 2 radītā cenu pieauguma dēļ nesamazināsies vizīšu skaits. Īpaši augsts risks ir ģimenes ārstu kategorijā. Saskaņā ar publisko informāciju un ekspertu aprēķiniem ETS 2 ietekme pie 0,40 *euro/l* degvielas cenu pieauguma vidēji veidotu 2 % no ģimenes ārstu ieņēmumiem, kuru lielāko daļu veido atalgojums.¹⁸³ Vidējais ietekmes apmērs neliecina, ka tas novestu pie tik būtiska ģimenes ārstu vizīšu samazinājuma, kas proporcionāli radītu būtisku transporta izmaksu pieaugumu mērķa grupā.

Otrkārt, intervences loģikas dimensija saistīta ar citu mērķa grupu – mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem, kas šajā gadījumā ir ģimenes ārsti. Pasākums tiešā veidā būtiski atbalsta šīs mērķa grupas pāreju uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem. Tomēr, ekspertu vērtējumā, būtu jāpārvērtē, vai ģimenes ārsti ir prioritārā mikrouzņēmumu grupa, kam ETS 2 ieviešana radīs būtisku negatīvu ietekmi. Vidējais valsts segtais ģimenes ārsta bruto atalgojums lēšams ap 2400 *euro*¹⁸⁴. Kombinācijā ar iepriekš minēto aprēķinu par 2 % kopējo izmaksu pieaugumu, būtu vēlams analizē balstīts pamatojums tieši šo mikrouzņēmumu atbalstam. Plāna īstenošanas efektivitāte atkarīga no tā, cik mērķorientēti atbalsts tiks sniegts tiem, kuriem degvielas sadārdzinājums pamatoti samazinās transportēšanas un vizīšu skaitu.

Līdz ar to efektivitāte, transporta nabadzības mazināšanā atbalstot sociālo pakalpojumu sniedzēju un ģimenes ārstu pāreju uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti, vērtējama drīzāk kā zema. Savukārt efektivitāte transporta dekarbonizācijā vērtējama kā augsta relatīvi lielā bezemisiju un mazemisiju transporta iegādes dēļ, ņemot vērā, ka šis transports tiks noslogots samērā intensīvi. Tomēr atbilstošāk būtu, ja šim pasākumam atrastu citus finansējuma avotus un līdzekļus novirzītu fokusētāk uz mazaizsargātajām grupām.

3. Atbalsts elektromobiļu iegādei mazaizsargātajām māsaimniecībām

Ieteicams modificēt atbalstu, lai tas būtu pieejamāks mazāk aizsargātajām transporta lietotāju mērķa grupām, paplašinot Plāna pasākuma tehnisko transporta izvēļu loku un padarot elastīgāku atbalsta mehānismu dažādām darījumu formām. Pasākuma novērtējums un plašāka informācija sniegta revīzijas ziņojuma 3.2. sadaļā “Vai valsts politika sasniedz sociāli mazaizsargātas personu grupas?”.

4. Mikromobilitātes attīstība

Efektivitāte, transporta nabadzības mazināšanā pārejot uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti, kā arī efektivitāte transporta dekarbonizācijā vērtējama kā vidēja, jo grūti precīzi prognozēt elektrisko velosipēdu lietošanas apstākļus un paradumu maiņas mērogu. Tomēr izmaksu ziņā šāda alternatīva noteikti vērtējama kā pieejamāka nekā elektroauto iegāde. Plānojot pasākumu un atbalsta noteikumus, būtiski padziļināti izpētīt potenciālo ietekmi uz mērķa grupu un specifiskus lietojamības aspektus.

5. Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātām grupām

Plānā nav izklāstītā intervences loģikas ķēde. Nav datu vai norādes par potenciālo apmēru pārejai no fosilās degvielas transporta uz pārvietošanos ar tehnisko palīglīdzekli. Nav skaidra proporcija – cik lielā mērā pasākums aizvietos esošo mobilitātes veidu vai vienkārši dos iespēju mērķa grupai īstenot palielinātu mobilitāti. Pasākuma plānam svarīgi nodrošināt precīzu vērtējumu. Proti, kāda ietekme būs pārejai no fosilās degvielas transporta uz bezemisiju transportu, kā arī apmēru, kādā mērķa grupa tiks atvieglota no ETS 2 radītā degvielas cenu sadārdzinājuma. Ja ietekme vērtējama kā nebūtiska, ieteicams apsvērt pasākuma finansēšanu no citu politikas instrumentu finanšu avotiem.

Efektivitāte, transporta nabadzības mazināšanā pārejot uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti, kā arī efektivitāte transporta dekarbonizācijā vērtējama kā neskaidra.

6. Pieklūstamības uzlabošana dzelzceļa stacijās

Pasākums iekļauj divas apakšinvestīcijas: 1) mūsdienīgu mobilo vai stacionāro pacelāju nodrošināšana dzelzceļa infrastruktūrā; 2) segtu velonovietņu izveide stacijās, pieturas punktos. Tās orientētas uz dažādām mērķa grupām, tādēļ intervences loģika vērtējama atsevišķi.

Mūsdienīgu mobilo vai stacionāro pacelāju nodrošināšana dzelzceļa infrastruktūrā – Sociālā klimata fonda Regulas kontekstā būtu būtiski novērtēt, cik lielā mērā pieklūstamības uzlabošana reģionālajās stacijās veicinās atteikšanos no personīgā transporta.

Segtu velonovietņu izveide stacijās, pieturas punktos – efektivitāte, transporta nabadzības mazināšanā pārejot uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti, kā arī efektivitāte transporta dekarbonizācijā vērtējama kā vidēja, bet atkarīga no līmeņa, kādā tiek ņemtas vērā specifiskās mērķa grupu vajadzības velosipēdu lietošanā, lai nokļūtu līdz vilciena stacijai.

7. Atbalsts bateriju elektrovilcieniem

No pasākuma aprakstā iekļautajiem datiem izriet, ka pasākums galvenokārt vērsts uz sabiedrību kopumā un tikai par 21 % attiecināms uz mērķa grupu (mazaizsargātām mājsaimniecībām).

Kopumā secināms, ka atsevišķi pasākumi var mazināt degvielas cenu kāpuma ietekmi, atsakoties no fosilās degvielas transportā, tomēr tas būs atkarīgs no pasākuma īstenošanas detaļām. Izvērtējot pasākumus un revīzijās laikā saņemtos ministriju skaidrojumus, secināms, ka nav vienotas izpratnes par Sociālā klimata fonda lomu.

- ✓ Investīciju un pasākumu uzdevums nav mazināt transporta nabadzību pašu par sevi vai atvieglot ETS 2 radīto cenu šoku. Primārais uzdevums ir palīdzēt mazaizsargātajiem transporta lietotājiem kopā ar pārējiem virzīties uz pamata mērķi – dekarbonizāciju un pāreju uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti un transportu.
- ✓ Savukārt ETS 2 radītā cenu šoka atvieglošanai Sociālā klimata fonda Regula paredz atsevišķu atbalsta mehānismu – tiešu ienākumu atbalstu. Latvijā šī tiešā atbalsta alternatīva netika izvēlēta.

Revīzijā konstatēts, ka Latvijas Sociālā klimata fonda plānā izstrādes gaitā vairāki sākotnēji piedāvātie pasākumi tika izslēgti, jo to ietekme uz sociāli mazaizsargātajām grupām netika uzskatīta par pietiekami tiešu vai izmērāmu. Piemēram, dzelzceļa vagonu labiekārtošana tika noraidīta, jo tā vairāk

uzlabo vispārējo transporta kvalitāti, nevis mērķtiecīgi palīdz zemu ienākumu grupām, kurām pieejamības un izmaksu problēmas ir primāras. Pretēji tam bateriju vilcienu iegāde tika saglabāta kā atbilstošs pasākums, jo tā ļauj elektrificēt un dekarbonizēt vilcienu satiksmi reģionos, kuros nav elektrovilcienu infrastruktūras, tādējādi nodrošinot piekļuvi sabiedriskajam transportam arī attālākās teritorijās un samazinot atkarību no fosilā kurināmā.

Iesaistītās puses Regulas prasības interpretē dažādi, un Plānā atbalsts mazaizsargātajiem iedzīvotājiem tiek interpretēts plašāk, nekā noteikts Regulā. Tāpēc ir apgrūtināti gan salīdzināt dažādus pasākumus, gan vienoti mērīt Sociālā klimata fonda rezultātus. Piemēram, sabiedriskā transporta, kā arī velo infrastruktūras pasākumi plānoti plašākai mērķa grupai. Taču pasākumu aprakstos nav pamatots, vai un kā tie nodrošina Regulas prasību, lai tie galvenokārt būtu vērsti uz mazaizsargātām māsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem vai mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Revīzijā piesaistītie eksperti secinājuši turpmāk uzskaitīto.

- ✓ Kopumā Latvijas Sociālā klimata fonda plānā transporta pasākumi sniedz ieguldījumu ilgtermiņa dekarbonizācijā, taču to efektivitāte transporta nabadzības mazināšanā ir ierobežota. Plānā paredzētie pasākumi galvenokārt vērsti uz infrastruktūras un tehnoloģisko kapacitāšu uzlabošanu, nevis uz tiešu atbalstu iedzīvotāju mobilitātes pieejamībai.
- ✓ Lai gan šie ieguldījumi veicina emisiju samazinājumu ilgtermiņā, tie nesniedz tūlītēju atvieglojumu iedzīvotājiem, kurus visvairāk skars ETS 2 radītais degvielas cenu kāpums. Trūkst mērķētu mehānismu, kas tieši samazinātu transporta izdevumu slogu mazaizsargātām grupām. Netiek paredzētas pagaidu tiešais ienākumu atbalsts, ko pieļauj Sociālā klimata fonda Regula¹⁸⁵.

Pasākumi veicina dekarbonizāciju, tomēr transporta nabadzības mazināšanai nepieciešami papildu risinājumi. Lai nodrošinātu sabiedrības noturību un sociālo taisnīgumu pārejas procesā, plāns būtu jāpapildina ar tiešiem, īstermiņa atbalsta instrumentiem, kas mazinātu degvielas cenu ietekmi uz mazaizsargātajām māsaimniecībām un nodrošinātu taisnīgu pāreju, vai valstij jārod alternatīvi risinājumi, kā sniegt nepieciešamo atbalstu ar citiem instrumentiem.

Citu valstu prakse

Dalībvalstis Sociālā klimata fonda plānus sagatavoja un iesniedza 2025. gada vidū, tādēļ apkopojums un analīze par valstu izvēlētajiem pasākumiem vēl nav publiski pieejams. Tomēr ir pieejams pārskats par priekšlikumiem tehniskā atbalsta ietvaros,¹⁸⁶ kuru saņēma deviņas¹⁸⁷ ES dalībvalstis, t. sk. Latvija.

Revīzijā konstatēts, ka Latvijas Sociālā klimata fonda plāns konceptuāli ir līdzīgs citu ES dalībvalstu pieejai, tomēr tajā trūkst mērķēta atbalsta mazaizsargātajām grupām.

Tā kā Latvija nav izvēlējusies īstenot pagaidu tiešā ienākuma atbalstu, ekspertu vērtējumā, neskatoties uz Latvijas plānā izvēlēto pasākumu konceptuālo saskaņu ar tehniskā instrumenta rezultātiem pārējās dalībvalstīs, pastāv risks, cik lielā mērā Latvijas plānā izvēlēto pasākumu formāts mērķorientēts uz

mazaizsargātiem transporta lietotājiem, kurus zaļās pārkārtošanās laikā nesamērīgi skar augstākas enerģijas un transporta izmaksas, kā tas noteikts Fonda mērķī.

Ekspertu vērtējumā, tiešs atbalsts un skaidri noteiktas mērķgrupas ir būtiski sociālā efekta mazināšanai.

Latvijas Sociālā klimata fonda plānā konceptuāli ir līdzīgs citu ES dalībvalstu pieejai, tomēr tajā trūkst mērķēta atbalsta mazaizsargātajām grupām. Latvija nav paredzējusi pagaidu tiešu ienākumu atbalstu zemu ienākumu un lauku reģionu mājsaimniecībām, lai kompensētu degvielas cenu kāpumu. Tas samazina plāna sociālo mērķtiecību un ietekmi uz Sociālā klimata fonda pamatprincipiem par taisnīgu pāreju.

Ieteikumi

Klimata un enerģētikas ministrijai sadarbībā ar Satiksmes ministriju nodrošināt ES prasību savlaicīgu ieviešanu degvielas izmaiņu jomā saistībā ar atjaunīgo energoresursu īpatsvara palielināšanu, nodrošinot skaidru valsts virzienu.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikumu ieviešanas rezultātā tiks pieņemti Transporta enerģijas likumam pakārtotie Ministru kabineta noteikumi, nodrošinot iespēju nozarei savlaicīgi sagatavoties to ieviešanai; kā arī tiks panākta institucionālā gatavība RED III un ETS 2 ieviešanas uzraudzībai ar skaidru galveno virzienu, atbildības sadalījumu un kopīgu datu apmaiņu.

Klimata un enerģētikas ministrijai sadarbībā ar Satiksmes ministriju un citām nozaru ministrijām ieviest koordinētu modernās biodegvielas un alternatīvo degvielu attīstības politiku, kas apvieno fiskālos stimulus, investīcijas un skaidrus mērķrādītājus tās integrācijai transporta sistēmā.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikumu ieviešanas rezultātā būs skaidra valsts stratēģija un atbalsta mehānismi, kā veicināt modernās biodegvielas attīstības politiku Latvijā, sasniedzot RED III un NEKP mērķus.

Klimata un enerģētikas ministrijai un Satiksmes ministrijai, sadarbojoties ar Labklājības ministriju un citām nozaru ministrijām, izstrādāt un nodrošināt atbalsta risinājumus degvielas sadārdzinājuma segšanai transporta nabadzības skartajām mazaizsargātajām iedzīvotāju grupām.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikumu ieviešanas rezultātā tiks izstrādāta un īstenota mērķēta, uz datiem, ienākumu izvērtējumu un transporta pakalpojuma pieejamības izvērtējamu balstīta atbalsta sistēma, sniedzot savlaicīgu atbalstu transporta nabadzības skartajām mazaizsargātajām iedzīvotāju grupām degvielas sadārdzinājuma ietekmes mazināšanai.

3. Vai atbalsta mehānismi elektroauto skaita palielināšanai ir produktīvi un sasniedz visas iedzīvotāju grupas?

Valsts atbalsta politika un sasniedzamie rezultāti elektroauto jomā nav skaidri definēti, tai skaitā, nav paredzēti nosacījumi un termiņi atbalsta pārskatīšanai un mazināšanai, pamatojoties uz iepriekš noteiktiem kritērijiem, kas ietvertu tirgus attīstības rādītājus un izmaksu apsvērumus. Tāpēc nav iespējams pilnvērtīgi novērtēt esošo pasākumu produktivitāti. Pēdējos piecos gados elektroauto iegādes atbalsta programmās ir izlietots aptuveni 31 milj. *euro*, bet citi valsts un pašvaldības atbalsta mehānismi ir izmaksājuši vairāk nekā 6 milj. *euro*. Līdz 2030. gadam NEKP aplēstās investīcijas elektroauto skaita palielināšanai ir 600 milj. *euro* (t. sk. privātais finansējums).

Lai gan valsts un pašvaldības ir veikušas būtiskus ieguldījumus, līdz šim valsts atbalsta politika nav bijusi mērķēta uz sociāli mazaizsargātām personu grupām. 2026. gadā ir paredzēts ieviest šai grupai mērķētu atbalstu, tomēr revidenti saredz riskus tā praktiskā īstenošanā, lai tas atbilstu mērķgrupas vajadzībām un iespējām.

Atbalsta programmas elektroauto iegādei administrē vairākas institūcijas. Vienotas atbalsta pasākumu pārvaldības nodrošināšanai un šo pasākumu ietekmes efektīvai izvērtēšanai būtu lietderīgi nākotnē visas atbalsta programmas, kas ir pieejamas plašam juridisko un fizisko personu lokam, administrēt vienā institūcijā.

3.1. Vai ir skaidra valsts atbalsta politika elektroauto jomā?

Valsts politika elektroauto jomā

Elektroauto skaita palielināšana Latvijā ir viens no galvenajiem valsts politikas virzieniem transporta sektora dekarbonizācijā. Lai to veicinātu, jau kopš 2022. gada valsts sniedz atbalstu elektroauto iegādei, kā arī ir ieviesti dažādi valsts un pašvaldību finansiāli vai citu veidu atvieglojumi to lietotājiem. No 2020. gada sākuma līdz 2025. gada beigām vieglo elektroauto skaits Latvijā ir pieaudzis aptuveni 21 reizi – no 658 līdz gandrīz 14 tūkst. elektroauto.

Latvijas enerģētikas stratēģija¹⁸⁸ paredz, ka līdz 2050. gadam elektroauto proporcija kopējā auto skaitā Latvijā ievērojami palielinās – bāzes scenārijā līdz 35 %, bet optimistiskajā scenārijā līdz 40 %.

NEKP ir paredzēts līdz 2030. gadam turpināt īstenot esošās un ieviest jaunas atbalsta programmas bezemisiju transportlīdzekļu iegādei privātpersonām, komersantiem un publiskajām institūcijām, tostarp pašvaldībām un to kapitālsabiedrībām. Lai līdz 2030. gadam palielinātu minēto transportlīdzekļu skaitu par 20 tūkstošiem, vajadzīgi 600 milj. *euro* (t. sk. privātās investīcijas).

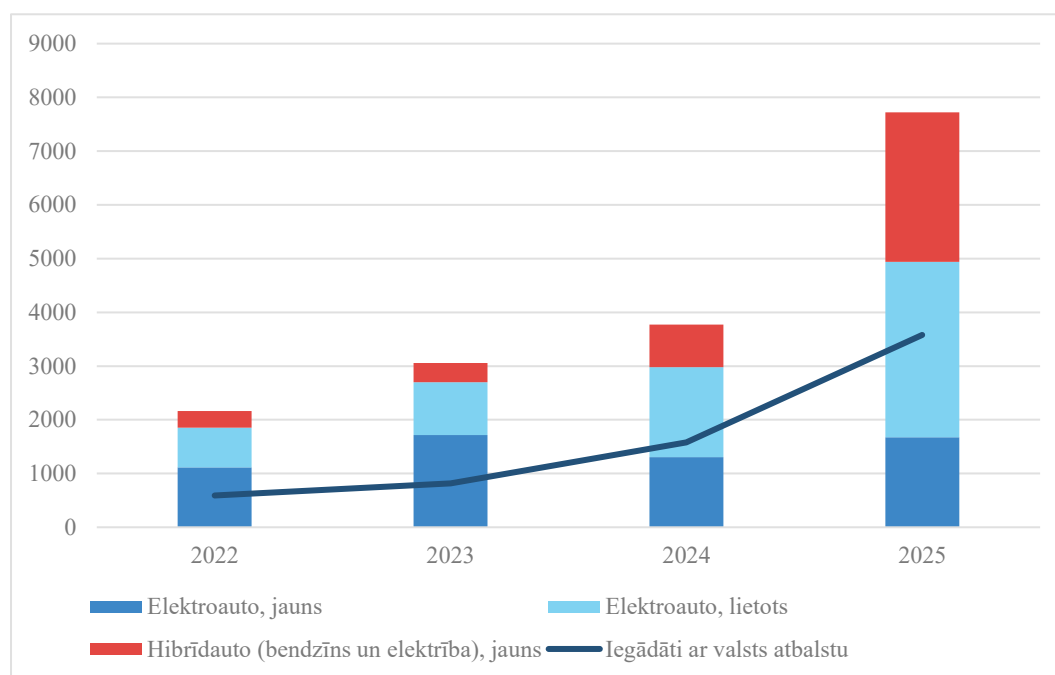
Revidenti aplēsa¹⁸⁹, ka šāds elektroauto skaita pieaugums līdz 2030. gadam palielinātu to proporciju kopējā automobiļu skaitā līdz aptuveni 3,8 %.

NEKP paredzēti arī citi ar ETL iegādi saistīti pasākumi, tostarp programmas vidējas un lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu iegādei komersantiem un publiskajam sektoram, kā arī komercpārvadājumu pārejas uz bezemisiju autoparku veicināšana.

Revīzijā konstatēts, ka elektroauto atbalsta politikas īstenošanā līdz šim iesaistītas vairākas ministrijas – Klimata un enerģētikas ministrija, Ekonomikas ministrija, Satiksmes ministrija un Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija – un to kapitālsabiedrības.

Ir izveidoti vairāki elektroauto iegādes atbalsta pasākumi, kas tiek finansēti no dažādiem finanšu avotiem – Modernizācijas fonda (MF), Atvēršanas un noturības mehānisma (ANM), Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta (EKII) u. c.

Revīzijā aplēsts, ka kopā dažādās atbalsta programmās revidētajā periodā valsts ir sniegusi vismaz aptuveni 31 milj. *euro* atbalstu. No datiem secināms, ka valsts sniegtais atbalsts jaunu un lietotu elektroauto, kā arī jaunu ārēji lādējamu hibrīdauto iegādei ir veicinājis šo transportlīdzekļu skaita pieaugumu. (skatīt 6. attēlu).



6. attēls. Reģistrēto elektroauto un hibrīdauto skaits 2022.–2025. gadā un valsts atbalsts to iegādei¹⁹⁰

2025. gadā būtiski pieaudzis ārēji lādējamu hibrīdauto skaits. Kopā visā EKII programmas laikā ar atbalstu iegādāti 1713 hibrīdauto, kopējais EKII finansējums šo transportlīdzekļu iegādei ir bijis 8,3 milj. *euro*¹⁹¹.

Revīzijā konstatēts, ka ir veikti novērtējumi par minēto hibrīdauto nepietiekamo ietekmi uz paredzēto emisiju samazināšanas potenciālu un ir valstis, kas pārtraukušas atbalstu šī transportlīdzekļa veida iegādei.

- ✓ Saskaņā ar Eiropas Komisijas 2024. gadā veikto novērtējumu¹⁹² *plug-in* hibrīda elektroauto (PHEV) reālās braukšanas apstākļos radītās CO₂ emisijas vidēji ir 3,5 reizes augstākas nekā laboratorijas testos noteiktās vērtības. Tas liecina, ka šie transportlīdzekļi pašlaik nerada paredzēto emisiju samazināšanas potenciālu, galvenokārt tādēļ, ka tie netiek pietiekami regulāri uzlādēti un izmantoti pilnībā elektriskajā režīmā, kā tas tiek pieņemts normatīvajos aprēķinos.
- ✓ Vācijā 2023. gadā tika pārtraukts ārēji lādējamo hibrīdauto iegādes atbalsts, balstoties uz informāciju, ka valsts subsīdijas *plug-in* hibrīda automašīnu iegādei nepalīdzēja klimata mērķu sasniegšanai, bet tika izmantotas galvenokārt lielu un smagu auto pirkšanai, kuri reti tiek uzlādēti un reti brauc īstā elektriskajā režīmā. Rezultātā šo automašīnu ietekme uz emisiju samazināšanu ir niecīga¹⁹³. Lietuvā un Igaunijā nav pieejams valsts atbalsts ārēji lādējamu hibrīdauto iegādei¹⁹⁴.

Arī Satiksmes ministrija revīzijā puda viedokli¹⁹⁵, ka ir pievērsusi uzmanību nepieciešamībai izvērtēt ārēji lādējamo hibrīdautomobiļu (*plug-in*) iegādes atbalsta lietderību, tā apmēru un ietekmi uz noteikto politikas mērķu sasniegšanu.

Revīzijā konstatēts, ka valsts atbalsta pasākumi netiek īstenoti vienoti un koordinēti, jo dažādie atbalsta instrumenti darbojas atsevišķi, bez centralizētas uzraudzības vai kopēja koordinācijas mehānisma. Nav izstrādāta vienota politika, kas sasaistītu elektroauto iegādes atbalstu ar uzlādes infrastruktūras attīstību un fiskālajiem stimuliem.

Lai gan minētā joma institucionāli ir Satiksmes ministrijas atbildībā un tā revīzijā norādīja, ka līdz šim aktīvi iesaistījusies tās veidošanā, tomēr praksē finanšu instrumenti, ar kuriem ir sniegts atbalsts elektroauto iegādei, ir bijuši citām ministrijām. Piemēram, atbalsta programmu privātpersonām kopš 2022. gada īsteno Klimata un enerģētikas ministrija, kas nodrošina finanšu instrumenta nosacījumu un konkursa nolikuma izstrādi, savukārt programmas administrēšanas funkcijas ar līgumu deleģētas tās pārraudzībā esošajai kapitālsabiedrībai – VSIA “Vides investīciju fonds”. Tomēr revīzijā Klimata un enerģētikas ministrija sniedza atbildi, ka nav iesaistīta valsts kopējās atbalsta sistēmas elektroauto īpašniekiem veidošanā un novērtēšanā, jo tāda kompetence nav noteikta ministrijas nolikumā.

Aktuālajos politikas plānošanas dokumentos vairs nav noteikti kritēriji vai mehānismi atbalsta intensitātes pārskatīšanai. Tas ir pretrunā ar agrāko pieeju – piemēram, Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.–2020. gadam¹⁹⁶, kurā bija paredzēta pakāpeniska atbalsta intensitātes samazināšana, ņemot vērā tirgus attīstību un cenu starpības mazināšanos starp elektroauto un iekšdedzes dzinēju transportlīdzekļiem.

Turpretī vairākās Eiropas valstīs, tostarp Baltijas reģionā, pēdējos gados ir ieviesta vai saglabāta prakse noteikt skaidrus termiņus un kritērijus atbalsta intensitātes samazināšanai, balstoties uz tirgus attīstības dinamiku.



Lietuvā valsts noteiktais elektroauto iegādes atbalsts ir ierobežots līdz 2026. gada beigām vai līdz pieejamo līdzekļu izlietojumam, paredzot, ka turpmāk tiks izvērtēta nepieciešamība turpināt programmu, ņemot vērā elektroauto cenas un tirgus pieprasījumu.



Igaunijā valsts elektroauto iegādes atbalsts ir pārtraukts, jo valdība ir izvērtējusi, ka tirgus ir pietiekami nobriedis un transportlīdzekļu cenas vairs neattaisno tiešu subsīdiu turpināšanu. Valsts politika šobrīd koncentrējas uz netiešiem atbalsta instrumentiem, tostarp nodokļu atvieglojumiem un uzlādes infrastruktūras attīstību¹⁹⁷.

Līdzīga prakse novērojama arī citās Eiropas valstīs. Saskaņā ar Eiropas Automobiļu ražotāju asociācijas 2025. gada pārskatu¹⁹⁸ vairākās dalībvalstīs tiešās piršanas subsīdijas elektroauto ir pakāpeniski samazinātas vai pilnībā pārtrauktas, aizstājot tās ar nodokļu atvieglojumiem un mērķētākiem stimuliem. Tā ir pāreja no vispārēja finanšu atbalsta mehānisma uz tirgus un fiskālajiem instrumentiem, kas veicina elektrotransporta attīstību ar mazāku budžeta ietekmi.

Par atbalsta programmām elektroauto iegādei un administrēšanā iesaistītajām institūcijām

Revidētajā periodā elektroauto iegādes valsts atbalsta programmas, kas mērķētas plašam fizisko un juridisko personu lokam, administrēja divas institūcijas – SIA “Vides investīciju fonds” (turpmāk – Vides investīciju fonds) un AS “Attīstības finanšu institūcija Altum” (turpmāk – Altum) (skatīt 7. tabulu):

- ✓ Altum īsteno Atveseļošanas un noturības mehānisma (ANM) atbalsta programmu¹⁹⁹;
- ✓ Vides investīciju fonds īsteno Emisijas kvotu izolēšanas instrumenta (EKII)²⁰⁰ un Modernizācijas fonda (MF)²⁰¹ atbalsta programmas.

7. tabula

Elektroauto iegādes atbalsta programmu administrēšanā iesaistītās institūcijas, to sniegtais atbalsta veids un apmērs (2020. - 2025. gads)

| Atbildīgā institūcija un programmas finansējuma avots | Finanšu instruments | Atbalsītāis transportlīdzeklis | Mērķgrupa | Pieejamais finansējums, euro | Apgūtais finansējums, euro |
|---|-------------------------------|---|--|------------------------------|----------------------------|
| Vides investīciju fonds EKII (no 2021. g.) | Grants | jauns/lietots jauns ārēji lādējams hibrīdauto | fiziskas personas | 30 000 000 | 29 800 250 ²⁰² |
| Altum ANM (no 2022. g.) | Garantija ar kapitāla atlaidi | jauns | komersanti | 5 000 000* | 686 263 |
| Vides investīciju fonds MF (no 2024. g.) | Grants | jauns/lietots | pašvaldības, valsts iestādes, komersanti | 5 000 000 | 806 935 |
| Kopā | | | | | 31 293 448 |

*Saskaņā ar 2024. gada Ministru kabineta grozījumu anotāciju²⁰³ bezemisiju transportlīdzekļu iegādei paredzēts finansējums 5 milj. euro, tomēr šī summa vēlākajos normatīvajos aktos vairs netiek atsevišķi nodalīta.

Revīzijā konstatēts, ka elektroauto iegādes atbalsta programmas tiek īstenotas vairākās institūcijās bez vienota koordinācijas un uzraudzības ietvara. Lai gan katra programma tiek finansēta no atšķirīgiem avotiem – ANM, EKII un MF – visu šo pasākumu rezultāts ir vienāds, t. i., iegādāti elektroauto, kas

veicina pāreju uz klimatneitrālu mobilitāti. Atšķirīgā pieeja administrēšanai, datu uzskaitēi un snieguma pārraudzībai kavē iespēju nodrošināt salīdzināmus rezultātus un izvērtēt kopējo atbalsta pasākumu ietekmi.

- ✓ Vides investīciju fonds administrē EKII un MF programmas, kurās tiek piešķirts tiešs grantu finansējums plašākam mērķgrupu lokam – fiziskām personām, pašvaldībām, valsts iestādēm un komersantiem. Šīm programmām ir standartizēta pieteikumu un uzraudzības kārtība, kas nodrošina plašāku atbalsta pieejamību un salīdzinoši mazāku administratīvo noslodzi uz vienu projektu. Uz 30.09.2025. šīs programmas personāla izdevumi kopumā bija 187 tūkst. *euro*, no kuriem EKII programmas administrēšanas izmaksas bija 180 tūkst. *euro*, bet MF – 7,8 tūkst. *euro*²⁰⁴.
- ✓ Altum, īstenojot ANM programmu, nodrošina finanšu instrumentu ar kapitāla atlaidi komersantiem elektroauto iegādei. Programma vērsta uz vienu mērķgrupu – uzņēmējdarbības sektoru, un tās administrēšana ietver individuālu projektu izvērtēšanu, kredītriska analīzi un atbilstības uzraudzību atbilstoši ES fondu regulējumam. Revīzijā konstatēts, ka uz 30.09.2025. programmas īstenošanā iesaistītā personāla izdevumi sasniedza 81,6 tūkst. *euro*²⁰⁵. Programmas rezultātā noslēgti 102 garantijas līgumi ar 40 komersantiem, tādējādi nodrošinot garantiju atbalstu 102 automobiļu iegādei, kopējā garantiju summa – 686 tūkst. *euro*. Atbalsts piešķirts galvenokārt mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, un vairāki komersanti saņēmuši vairāk nekā vienu garantiju.

Altum minētās ANM atbalsta programmas²⁰⁶ ietvaros komersanti var pieteikties arī citiem energoefektivitātes palielināšanas atbalsta pasākumiem (piemēram, ēku energoefektivitātes atbalstam). Tomēr no iepriekš minētajiem 40 komersantiem, kuri Altum programmas ietvaros noslēdza līgumu elektroauto iegādei, lielākā daļa, jeb 34 komersanti noslēdza līgumu tikai šī atbalsta saņemšanai attiecībā uz elektroauto. Tas nozīmē, ka ANM programmas ietvaros sniegtais atbalsts komersantiem faktiski tika izmantots elektroauto iegādei kā atsevišķs atbalsta instruments. Līdz ar to var secināt, ka daļa komersantu atbalstu tikai šim mērķim teorētiski varētu saņemt arī VIF.

Ņemot vērā iepriekš minēto, elektroauto iegādes atbalsta pasākumu administrēšanā ir konstatējama institucionāla sadrumstalotība, jo līdzvērtīgas funkcijas attiecībā uz atbalsts sniegšanu komersantiem paralēli īstenoja divas valsts institūcijas. Atbalsta programmu pārvaldība, tostarp pieteikumu pieņemšana, vērtēšana un uzraudzība, tiek organizēta atšķirīgās kārtībās, kas palielina administratīvo slogu valsts pārvaldē un apgrūtina vienotas datu uzskaites nodrošināšanu, kā arī atbalsta pasākumu kopējās ietekmes izvērtēšanu elektroauto atbalsta jomā.

Valsts pārvaldes iekārtas likums²⁰⁷ nosaka, ka valsts pārvaldi organizē pēc iespējas efektīvi. Proti, valsts pārvaldes institucionālo sistēmu pastāvīgi pārbauda un, ja nepieciešams, pilnveido, izvērtējot arī funkciju apjomu, nepieciešamību un koncentrācijas pakāpi, normatīvā regulējuma apjomu, detalizāciju u. c. Efektivitātes princips prasa arī novērst funkciju dublēšanos gan starp vairākām iestādēm, gan vienas iestādes ietvaros²⁰⁸. Ja vairākas institūcijas veic pēc būtības vienādas darbības, izpildot vienu un to pašu funkciju, lai gan šādu funkciju var īstenot arī tikai viena institūcija, tā ir viena no neefektīvas valsts pārvaldes pazīmēm.

Ņemot vērā iepriekš minēto, revidentu ieskatā, būtu jāizvērtē iespēja nodrošināt koordinētāku elektroauto iegādes atbalsta programmu pārvaldību, lai programmas, kas paredzētas plašam juridisku

un fizisku personu lokam, nākotnē administrētu viena institūcija vai kapitālsabiedrība. Tas mazinātu administratīvo sadrumstalotību, nodrošināt vienotāku pieeju atbalsta nosacījumiem un efektīvāku resursu izmantošanu.

Par atbalsta mehānismiem elektroauto īpašniekiem

Latvijā, lai veicinātu elektroauto skaita pieaugumu, papildus iegādes atbalsta programmām tiek piedāvāti arī nodokļu, autostāvvietu izmantošanas un citu veidu atvieglojumi elektroauto īpašniekiem, kas samazina to lietotājiem izmaksas. Šie atvieglojumi izriet gan no valsts līmeņa normatīvā regulējuma, gan no atsevišķu pašvaldību pieņemtajiem lēmumiem.

Valstī līdz šim vienkopus nav apkopti dati par elektroauto īpašniekiem sniegto atbalsta apmēru, tāpēc revidenti šādas aplēses veica par revidējamo periodu. Aprēķini veikti par tiem atbalsta mehānismiem, kuru apmēru bija iespējams kvantitatīvi noteikt, balstoties uz pieejamajiem datiem. Saskaņā ar CSDD datiem 01.01.2026. Latvijā ir reģistrēti 13,9 tūkst. vieglie elektroauto²⁰⁹.

Valsts elektroauto lietotājiem piedāvā dažādus atvieglojumus, tai skaitā bezmaksas pirmreizējo transportlīdzekļu reģistrāciju²¹⁰ un bezmaksas numura zīmes piešķiršanu²¹¹. Papildus, reģistrējot jaunu elektroauto, tā īpašniekam nav jāmaksā reģistrācijas un reģistrācijas apliecības izmaksas nodeva²¹². Kopumā no 2020. gada līdz 2025. gada beigām Latvijā reģistrēti 16 tūkst. jauni vai lietoti dažāda veida bezemisiju transportlīdzekļi (kravas, vieglie, autobusi, motocikli, tricikli, kvadracikli un mopēdi), kuriem piemēroti iepriekš minētie valsts atvieglojumi²¹³.

No 2020. gada līdz 2025. gada beigām kopā valsts segtie atvieglojumi par transportlīdzekļa pirmo reģistrāciju Latvijā, reģistrācijas apliecību un valsts reģistrācijas numuru aplēsti 652 441²¹⁴ euro apmērā (skatīt 8. tabulu).

8. tabula

Atvieglojumi elektroauto lietotājiem Latvijā

| Gads | Valsts sniegtie atvieglojumi <i>(elektroauto pirmā reģistrācija, reģistrācijas apliecība, numura zīme)</i> | | Pašvaldību sniegtie atvieglojumi, euro | | | |
|-------------|---|----------------|--|---|---|------------------|
| | Reģistrēto elektroauto skaits | Izmaksas, euro | Liepāja ²¹⁵ <i>(stāvvietu izmantošana)</i> | Jūrmala ²¹⁶ <i>(iebraukšanas maksa)</i> | Rīga ²¹⁷ <i>(stāvvietu izmantošana)</i> | Kopā |
| 2020 | 943 | 36 959 | 357 | 48 384 | 87 310 | 173 953 |
| 2021 | 1 310 | 53 828 | 663 | 73 800 | 148 064 | 277 665 |
| 2022 | 2 200 | 74 367 | 1 173 | 141 738 | 327 618 | 547 096 |
| 2023 | 3 023 | 124 695 | 2 091 | 203 223 | 623 628 | 956 660 |
| 2024 | 3 311 | 136 533 | 3 519 | 562 395 | 1 037 133 | 1 742 891 |
| 2025 | 5 458 | 226 059 | 5 100 | 649 704 | 1 456 764 | 2 343 085 |
| Kopā | 16 245 | 652 441 | 12 903 | 1 679 244 | 3 680 517 | 6 041 350 |

Būtisks atbalsts elektroauto lietotājiem tiek sniegts no pašvaldību budžeta. Tiesības lietot konkrētās valstspilsētas maksas autostāvvietu bez maksas elektroauto īpašniekiem noteiktas Rīgas un Liepājas valstspilsētas saistošajos noteikumos²¹⁸. Savukārt bezmaksas iebrukšana elektroauto īpašniekiem ir Jūrmalas valstspilsētā²¹⁹.

Revīzijā aplēsts, ka pašvaldību sniegtais atbalsts no 2020. gada līdz 2025. gadam ir vairāk nekā 5 milj. *euro* (skatīt 8. tabulu). Lielākais finansiālais atbalsts elektroauto lietotājiem ir gūstams Rīgas pašvaldībā, kur elektroauto lietotāji var bez maksas novietot savu automašīnu Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” maksas stāvvietās un izmantot sabiedriskā transporta joslas (finansiāli nav aprēķināms).

- ✓ Visbiežāk elektroauto lietotāji izvēlas tieši R stāvvietas zonu, kas atrodas Vecrīgā un kurā maksa par pirmo stundu ir 5 *euro*, bet katra nākamā – 8 *euro*, 2025. gadā no novietotajām automašīnām 68,5 % bija elektroauto.
- ✓ Kopējie revidentu aplēstie iespējamie negūtie ieņēmumi no elektroauto autostāvvietu izmantošanas SIA “Rīgas satiksme” stāvvietās 2025. gadā sasniedza 1,5 milj. *euro*, savukārt kopējais negūto ieņēmumu apmērs no 2020. gada līdz 2025. gadam varētu sasniegt 3,7 milj. *euro*.

No 2020 gada līdz 2025. gadam šīs izmaksas ir augušas 15,5 reizes (no 136 tūkst. *euro* 2020. gadā līdz 2,1 milj. *euro* 2025. gadā). Tā kā elektroauto skaits strauji pieaug, nākotnē šī summa varētu būt vēl lielāka.

Finansiāli neaprēķināmais faktors jeb sabiedriskā transporta joslu izmantošana elektroauto vajadzībām, kā revīzijā norādīja SIA “Rīgas satiksme”, nav radījusi negatīvas tendences sabiedriskā transporta kustībā²²⁰.

Latvijā nav skaidri noteikts, kad un vai šie valsts un pašvaldību atbalsta mehānismi tiks pārtraukti, kā arī dati par sniegto atbalstu netiek sistemātiski apkopoti. Vairākās valstīs atbalsta mehānismi ir mainīti, elektroauto skaitam sasniedzot noteiktu robežu.



Piemēram, Norvēģijā²²¹ elektroauto tiek piemērots par 20 % samazināts uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodoklis. Šis atvieglojums ir pakāpeniski samazināts – no 2018. līdz 2021. gadam nodokļa atlaide bija 40 %, bet, sākot ar 2022. gadu, tā tika samazināta līdz 20 %.



Lietuvā no 2026. gada elektroauto īpašniekiem ir 75 % atlaide ceļu nodoklim līdzšinējo 100 % vietā²²². Saskaņā ar Viļņas pilsētas pašvaldības noteikumiem elektroauto ar tam īpaši izsniegtu atļauju stāvvietās pirmā stunda ir bez maksas, taču par otro un katru nākamo ir jāmaksā atbilstošs tarifs (3,50 *euro* un 4 *euro*)²²³. Turklāt Lietuvā, tāpat kā daudzās Eiropas pilsētās, stāvvietā pie publiskās uzlādes stacijas ir bez maksas tikai uzlādes laikā, ja to nosaka attiecīga ceļa zīme vai vietējie noteikumi²²⁴. Latvijā SIA “Rīgas satiksme” un Liepājas autostāvvietās stāvēšana elektroauto ir bez maksas neierobežotu laiku.



Igaunijā Tallinas pašvaldības tīmekļvietnē norādīts, ka elektroauto var stāvēt publiskajās maksas zonās pilsētas centrā bez maksas, ja tiem ir attiecīga atļauja, ko izsniedz Tallinas Transporta departaments²²⁵. Saskaņā ar Tallinas domes plāniem no 01.07.2025. bezmaksas stāvvietas privilēģijas elektroauto varēs izmantot tikai Tallinas iedzīvotāji ar reģistrētu dzīvesvietu pilsētā, bet pārējiem būs jāmaksā atbilstoši attiecīgās zonas²²⁶ tarifam. Rīgā visi iepriekšminētie atvieglojumi ir pieejami visiem elektroauto īpašniekiem, neatkarīgi no stāvēšanas ilguma vai dzīvesvietas deklarācijas.

Lai gan valstī jau ilgstoši tiek piemēroti dažādi atbalsta mehānismi elektroauto īpašniekiem, nav skaidri definēts šo atbalsta pasākumu sasniedzamie rezultāti un priekšnosacījumi to izbeigšanai. Nav izveidota vienota uzskaites sistēma, kas ļautu apkopot kopējās ar šo atbalstu saistītās izmaksas un to ietekmi uz valsts budžetu, kas apgrūtinā atbalsta efektivitātes izvērtēšanu un pamatotu lēmumu pieņemšanu par šo pasākumu turpmāku piemērošanu, pārskatīšanu vai izbeigšanu.

3.2. Vai valsts politika sasniedz sociāli mazaizsargātas personu grupas?

Viens no būtiskiem valsts atbalsta politikas aspektiem elektrotransporta jomā ir tās spēja sasniegt plašu sabiedrības loku, tostarp sociāli mazaizsargātas personu grupas, kurām jo īpaši nepieciešams atbalsts laikā, kad transporta jomā paredzētās izmaiņas radīs dzīves sadārdzinājumu.

Jau revīzijas ziņojuma 2.3. nodaļā "[Vai izvērtēta plānoto izmaiņu ietekme uz mazaizsargātām personu grupām un paredzēts mērķēts atbalsts?](#)" norādīts, ka saskaņā ar Latvijas Sociālā klimata fonda plānā²²⁷ iekļautajām aplēsēm Latvijā mazaizsargātu transporta lietotāju skaits ir 246 200²²⁸, bet transporta nabadzības skarto mājsaimniecību skaits – 243 000²²⁹.

Saskaņā ar 2024. gada Iedzīvotāju materiālās un sociālās nenodrošinātības rādītājiem²³⁰ – 10 % iedzīvotāju naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties lietot savām vajadzībām vieglo automašīnu un 46 % nevarēja segt pēkšņus neparedzētus izdevumus²³¹ no pašu līdzekļiem.

Lai gan Latvijā uz 1000 iedzīvotājiem ir 424 automašīnas²³², kas ir zemākais rādītājs ES, tieši dīzeļdzinēju automašīnu skaits Latvijā procentuāli ir visaugstākais ES dalībvalstu vidū – 65,4 %²³³. Atbilstoši²³⁴ CSDD 01.01.2025. datiem Latvijā vidējais B kategorijas auto vecums ir 13,2 gadi, un 2024. gada nogalē veiktajā pētījumā²³⁵ ir norādīts, ka 64 % Latvijas iedzīvotāju neplāno iegādāties auto tuvāko piecu gadu laikā.

Revīzijā vērtēts, vai valsts atbalsta programmās elektroauto iegādei ieviestie mehānismi ir pietiekami, lai varētu aizsniegt arī sociāli mazaizsargātas personu grupas. Primāri vērtēti atbalsta mehānismi personām un mājsaimniecībām ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem un personām ar invaliditāti.

Ņemot vērā elektroauto iegādes cenu un valsts sniegto atbalstu tā iegādei, jāsecina, ka līdz šim valsts atbalsta politika elektroauto iegādei faktiski bija aizsniiedzama fiziskām personām ar vidēji augstu vai augstu ienākumu līmeni. To apliecina arī līdz šim ar valsts atbalstu privātpersonu iegādāto auto modeļi, to iegādes cenas un vidējie ikmēneša līzings maksājumi (skatīt 9. tabulu).

9. tabula

Ar Emisiju kvotu izsolīšanas instrumenta (EKII) atbalstu iegādātie populārākie transportlīdzekļu modeļi²³⁶

| Modelis | Nobraukums ar vienu uzlādi, km | Pārdoto jauno transportlīdzekļu skaits | Vidējā cena ¹ | Vidējais mēneša maksājums, euro | | Pārdoto lietoto transportlīdzekļu skaits |
|--------------------------------|--------------------------------|--|--------------------------|---------------------------------|------------------------------------|--|
| | | | | Finanšu līzings ²³⁷ | Operatīvais līzings ²³⁸ | |
| Tesla Model 3 | 448-614 | 55 | 25 967 | 469 | 324 | 390 |
| Nissan Leaf | 270-385 | 180 | 19 543 | 329 | 220 | 221 |
| Volkswagen Tayron (hibrīdauto) | 123-145 | 338 | 41 829 | 816 | 582 | 0 |
| Škoda Kodiaq (hibrīdauto) | 110 | 325 | 35 514 | 678 | 479 | 0 |
| Audi E-tron | 283-375 | 62 | 35 049 | 667 | 472 | 256 |
| Volkswagen Tiguan (hibrīdauto) | 55-150 | 283 | 39 905 | 774 | 551 | 0 |
| Hyundai Kona | 305-484 | 90 | 23 471 | 415 | 283 | 169 |
| Hyundai Ioniq | 250-481 | 122 | 33 386 | 631 | 445 | 75 |
| Tesla Model Y | 507-533 | 90 | 42 687 | 834 | 596 | 88 |
| BMW i3 | 285-365 | 10 | 20 171 | 342 | 230 | 163 |
| GWM Ora Funky Cat | 310-420 | 167 | 24 887 | 445 | 306 | 6 |

Ņemot vērā citu valstu pieredzi un sabiedrības kritiku par atbalsta piešķiršanu arī luksusa klases elektroauto iegādei, no 08.05.2025. tika samazināta elektroauto maksimāli pieļaujamā pārdošanas cena atbalsta programmas ietvaros²³⁹.

Aplūkojot valstī definētās sociāli mazaizsargātās personu grupas²⁴⁰, konstatēts, ka līdz šim no EKII finansētā valsts atbalsta programmā kā īpaša mērķgrupa bija izceltas personas ar Goda ģimenes karti.

Goda ģimenes karte tiek piešķirta²⁴¹ personām, kuru aprūpē vai ģimenē ir trīs un vairāk bērnu, vai ģimenē ir bērns ar invaliditāti vai pilngadīga persona, kura nav sasniegusi 24 gadu vecumu, ja tai ir noteikta I vai II invaliditātes grupa. Dati par Goda ģimeņu skaitu Latvijā nav publiski pieejami, tomēr 2025. gada sākumā Latvijā bija 41,4 tūkst. mājsaimniecības ar trīs vai vairāk bērniem²⁴².

Speciāls atbalsts Goda ģimenēm ieviests 2024. gada vidū²⁴³ (EKII atbalsta programma elektroauto iegādei ir no 2021. gada). Goda ģimenēm piešķir paaugstinātu atbalsta likmi elektroauto iegādei, kas atkarīga no tā, vai auto ir jauns vai lietots, un no sēdvietu skaita. Atbalstu piešķir arī jauna ārēji lādējama hibrīdauto iegādei. No aktuālās statistikas²⁴⁴ secināms, ka atbalstu aptuveni gada laikā saņēma 1281 Goda ģimene un tās atbalstu visvairāk izmantoja lietotu elektroauto iegādei (jauni elektroauto – 272; lietoti elektroauto – 637; ārēji lādējami hibrīdauto – 372).

VIF administrētās EKII atbalsta programmas normatīvajā regulējumā līdz 2025. gada augustam, nebija ietverti citi specifiski nosacījumi vai kritēriji attiecībā uz iedzīvotāju ienākumu līmeni saistībā ar atbalsta piešķiršanu konkrēti personām un mājsaimniecībām ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem.

Latvijas Sociālā klimata fonda plānā paredzētais atbalsts

Vērtējot nākotnē iespējamos atbalsta mehānismus elektroauto iegādei sociāli mazaizsargātām personu grupām, revīzijā ir identificēts, ka tāds ir paredzēts Latvijas Sociālā klimata fonda plānā.

Revīzijas laikā novērtējums tika veikts, ņemot vērā Ministru kabineta 02.07.2025. apstiprinātā Latvijas Sociālā klimata fonda plāna versijā iekļautā pasākuma aprakstu. Vienlaikus attiecīgās ziņojuma vietās sniegta informācija par iespējamām izmaiņām precizētajā Eiropas Komisijā 02.03.2026. iesniegtajā versijā.

Plānā iekļauts pasākums “Atbalsts elektromobiļu iegādei mazaizsargātajām mājāsaimniecībām”²⁴⁵. Pasākuma mērķis ir mazaizsargātām mājāsaimniecībām, kuras ir transporta nabadzībā un kuras ir īpaši mazaizsargātas pret ETS 2 ieviešanu, sniegt atbalstu elektroauto iegādei, izmantojot “sociālo” līzingu. Tas izstrādāts, lai nodrošinātu cenu un izmaksu ziņā pieejamu bezemisiju transportlīdzekļu iegādi vai nomu ar izpirkuma tiesībām (finanšu vai operatīvais līzings) iedzīvotājiem, kuri ir visvairāk pakļauti enerģētiskās un transporta nabadzības riskam un kuri, piemēram, pēc esošiem nosacījumiem nevar saņemt līzinga pakalpojumu elektromobiļu transportlīdzekļa iegādei²⁴⁶.

Vēl nav skaidra konkrēta minēta pasākuma mērķgrupa un veids, kā tā tiks aizsniegta.

- ✓ Pasākums paredzēts sociāli mazaizsargātām mājāsaimniecībām, kuras ir transporta nabadzībā, tomēr no plāna nav skaidrs, kā tieši tās tiks noteiktas, tajā skaitā tādas, kuras skar konkrēti transporta nabadzība, jo Plāna izstrādē ir izmantota 2015. gada statistika²⁴⁷, nevis apzināts konkrēts iespējamo personu loks un to raksturojošie rādītāji. Proti, rādītāji, ko piemērot, izvērtējot atbalsta piešķiršanu (piemēram, ienākumu līmenis vai rādītājs, kas liecina, ka persona nevar piekļūt būtiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā tās dzīvesvietu).

Arī Eiropas Komisija ir vērsusi uzmanību²⁴⁸, ka sākotnējā plāna versijā konkrētajai investīcijai nav korekti noteikta mērķgrupa – mazaizsargātas saimniecības būtu jāaizstāj ar transporta nabadzības skartajiem un skaidri jānosaka, pēc kādiem kritērijiem/indikatoriem Latvijā var konstatēt transporta nabadzības skartu personu.

Klimata un enerģētikas ministrija bija apņēmusies šādu detalizētāku mērķgrupas skaidrojumu izstrādāt gan Latvijas Sociālā klimata fonda plānā, gan tā regulējošos Ministru kabineta noteikumos.

Revidentu vērtējumā, tas varētu būt apgrūtināsi, jo valstī nav šādas kopējas metodoloģijas. Sarunā²⁴⁹ Labklājības ministrijas pārstāve norādīja: Latvijā pēc aktuālākajiem statistikas datiem nav zināms, konkrēti kuras sociālās grupas ir visvairāk transporta nabadzības skartās, un ar esošajiem rādītājiem nepietiek, lai vērtētu ietekmi uz sociālajām grupām. Būtu nepieciešami jauni Latvijā nacionāli noteikti rādītāji, kuri būtu noteikti pēc reālās situācijas apzināšanas. Lai minētos nacionālos rādītājus varētu izstrādāt, vispirms ir jāizstrādā transporta nabadzības definīcija un tad atbilstoši definīcijai ir jānosaka piemērots rādītāju kopums.

- ✓ Nav skaidrs, kā mērķgrupa tiks sasniegta. Ierasti personu ienākumu līmeni novērtē un tām atbalstu sniedz pašvaldību sociālie dienesti, kuru rīcībā ir arī dati un informācijas sistēmas atbalsta administrēšanai. Atbildīgā ministrija par pasākuma īstenošanu noteikta Klimata un enerģētikas ministrija, un pasākuma aprakstā nav norādīts, ka tā administrēšanā būtu jāiesaista sociālie dienesti.

Revidenti, iepazīstoties ar Plāna precizēto versiju, kas 02.03.2026. iesniegta saskaņošanai Eiropas Komisijai, konstatē, ka tajā ir veikti precizējumi, mērķgrupu precizējot uz “mazaizsargātiem transporta lietotājiem”, kā arī aprakstā ietverot detalizētāku informāciju. Noteikts, ka atbalsts būs pieejams teritorijās, kurās transporta nabadzības indekss ir virs 1,5 (ieskaitot), aprakstīts kā tiks vērtēti personas ienākumi u.c. Tomēr, iepazīstoties ar indeksa aprēķināšanas metodoloģiju un tajā izmantotajiem datiem, revidentu vērtējumā iepriekš minētie riski joprojām pilnvērtīgi nav atrisināti.

Kopējais paredzētais pasākuma finansējums ir 70 milj. *euro*. Saskaņā ar pasākuma aplēsēm plānots atbalstīt aptuveni 7 000 mājsaimniecību, kas veido apmēram 3 % no pasākuma mērķgrupas (Latvijas Sociālā klimata fonda plānā norādītais transporta nabadzības skarto mājsaimniecību skaits – 243 000). Revidentu vērtējumā, lai pasākums sasniegtu tā mērķi un varētu novērtēt tā ietekmi, ir būtiski, ka tā regulējošajos noteikumos bez kvantitatīviem radītājiem par atbalstīto personu skaitu tiktu iekļauts arī kāds kvalitatīvais rezultatīvais radītājs, kas raksturo pasākuma ietekmi uz tā mērķgrupu (t. i., mazaizsargātiem transporta lietotājiem vai transporta nabadzības skartajām personām).

Plāna precizētajā versijā, kas 02.03.2026. iesniegta saskaņošanai Eiropas Komisijā atbalsta saņēmēju skaits samazināts uz 4000 mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, ņemot vērā atbalsta likmes diferenciaciju un papildus aprīkojuma un pakalpojumu iegādes ietveršanu investīcijas tvērumā.

Pasākuma aprakstā ir norādīts, ka līdz šim EKII atbalsta programmā jauna elektromobiļa vidējā iegādes cena bāzes komplektācijā bez PVN un papildu aprīkojuma ir 36 518 *euro*, lietota elektromobiļa vidējā cena – 22 499 *euro* un ārēji lādējamā hibrīdauto cena – 40 722 *euro*. Lai gan ministrija ir paredzējusi, ka šajā pasākumā varētu iegādāties lētākos elektroauto modeļus, kas bāzes komplektācijā var izmaksāt arī no 14 500 *euro*, revidentu vērtējumā, arī šīs lētākās iegādes summas varētu neatbilst Latvijas sociālekonomiskajai situācijai. Minētajam lētākā modeļa auto finanšu līzings maksājums bija 216 *euro*, bet operatīvā līzings – 136 *euro*)²⁵⁰.

Saskaņā ar Eiropas Komisijas ieteikumu²⁵¹, viena no transporta nabadzības definīcijas dimensijām ir ekonomiskā pieejamība: personu un mājsaimniecību spēja atļauties privāto vai sabiedrisko transportu. Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes veikto apsekojumu par 2024. gadu²⁵² Latvijā 10 % iedzīvotāju nevarēja atļauties savām vajadzībām lietot vieglo auto. No personām, kas atrodas zem nabadzības riska sliekšņa, atļauties savām vajadzībām lietot vieglo auto nevarēja aptuveni 19 %. Tas nozīmē, ka šai mērķgrupai būs nepieciešami citi atbalsta pasākumi.

Investīcija tiks balstīta uz principu, ka valsts uzņemas “iestāšanās” maksu līzings sistēmā, kamēr mājsaimniecības maksā saprātīgu ikmēneša līzings maksu (indikatīvais apmērs varētu būt 75–150 *euro*/mēnesī) par elektroauto. Tomēr, revidentu vērtējumā, Latvijā lielai daļai investīcijas mērķgrupas arī šāds paredzamais līzings maksājums varētu nebūtu iespējams.

Saskaņā ar Latvijas Mājsaimniecības budžeta apsekojumu²⁵³ mājsaimniecības transporta izdevumiem tērē aptuveni 14,6 % no ienākumiem. Tas nozīmē, lai paredzētais līzings maksājums (75–150 *euro* mēnesī) nepārsniegtu 14,6 % no personas ienākumiem, tiem būtu jābūt 514 – 1027 *euro* apmērā. Šāds minimālais ienākumu sliekšnis pārsniedz citus valstī esošos lielumus, kad tiek novērtēts personas ienākumu līmenis vai kad tai, balstoties uz tās ienākuma līmeni, tiek sniegts valsts vai pašvaldības sociālais atbalsts:

- nabadzības riska sliekšnis²⁵⁴ – 641 *euro*;

- maksimālais pieļaujamais maznodrošinātas personas ienākumu sliekšnis²⁵⁵ – 680 *euro*;
- trūcīgās mājsaimniecības ienākumu sliekšnis²⁵⁶ – 425 *euro*.

Latvijā 2023. gadā nabadzības riskam²⁵⁷ bija pakļauti 449 tūkst. jeb 24,3 % iedzīvotāju. Šajā grupā visvairāk ir tieši vienas personas mājsaimniecības un viens pieaugušais ar apgādībā esošiem bērniem. Tas nozīmē, ka galvenais ienākuma avots šīm mājsaimniecībām ir tikai vienas personas ienākumi.

Elektroauto ekspluatācijas laikā ar transporta enerģiju saistītās ikdienas izmaksas ir zemākas nekā ar fosilo degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem. Tomēr vērtējot personas iespējas iegādāties elektroauto, būtu jāņem vērā arī citi aspekti – uzlādes iespējas, automašīnas nolietojums un otrreizējā tirgus vērtība, ekspluatācijas (tai skaitā KASKO) izmaksas, remonta pieejamība dažādos reģionos u. c. Īpaši tāpēc, ka šī atbalsta programma plāno sasniegt plašāku mērķgrupu loku, tai skaitā reģionos.

Ņemot vērā, ka uzlādes pieejamība ir būtisks priekšnosacījums elektroauto izmantošanai, par pasākuma īstenošanu atbildīgajai Klimata un enerģētikas ministrijai būtu nepieciešams apzināt potenciālās mērķgrupas dzīvesvietu izvietojumu un to piekļuvi uzlādes infrastruktūrai. Tai skaitā sadarbībā ar Satiksmes ministriju jāveicina lēnās uzlādes iespēju attīstīšana, t. sk. pie daudzdzīvokļu namiem, kas ir viens no NEKP ietvertajiem pasākumiem (vismaz 3000 uzlādes punkti)²⁵⁸. Pagaidām tā izpilde novērtēta ar augstu risku. Arī publiskā uzlādes infrastruktūra galvenokārt visplašāk pieejama ir tieši Rīgā un Pierīgā (skatīt nodaļu [“Vai valsts elektroauto uzlādes infrastruktūru plāno mērķtiecīgi un izveidotā infrastruktūra tiek izmantota produktīvi?”](#))

Klimata un enerģētikas ministrija atzinusi, ka būtiska loma šī pasākuma īstenošanā ir līzinga kompānijām, ar kurām jāvienojas par konkrētu piedāvājumu, kas ļautu sasniegt attiecīgo mērķa grupu ar pielāgotām, zemākām prasībām nekā tipiskos gadījumos. Līdz 2025. gada novembra beigām²⁵⁹ detalizētākas sarunas ar līzinga kompānijām par minēto atbalsta programmu vēl nebija notikušas, tāpēc revīzijā nevar novērtēt šo sarunu rezultātu un līzinga kompāniju gatavību iesaistīties.

Līdzīgs pasākums, koncentrējoties uz mājsaimniecībām ar zemākiem ienākumiem, ir īstenots Francijā²⁶⁰, kur atbalsts elektroauto iegādei ir atkarīgs no ienākumiem, bet atbalsts iedzīvotājiem ar augstiem ienākumiem tika samazinātas vai atcelts. Lai gan tur piešķirtais atbalsta apmērs ir bijis līdzīgs Latvijā līdz šim no EKII piešķirtajam, kā arī elektroauto cenas būtiski neatšķiras ES, tomēr personu ienākumi Francijā ir augstāki nekā Latvijā. Francijā mājsaimniecības ar neto mēneša ienākumiem līdz 1280 *euro*/mēnesī saņem maksimālo prēmiju 7000 *euro*, bet Latvijā 1280 *euro* ir tuvu vidējai²⁶¹ neto algai valstī un nav uzskatāmi par zemiem ienākumiem. Francijā personas ar neto mēneša ienākumiem virs 2180 *euro* saņem mazāko 2000 *euro* atbalstu.

Revīzijā piesaistīto ekspertu vērtējumā²⁶² (*vērtējums sniegts par Ministru kabinetā 02.07.2025. apstiprinātājā Plāna versijā ietvertu pasākuma aprakstu*), pasākums atbilst Sociālā klimata fonda Regulas²⁶³ norādēm par atbalstāmajiem pasākumiem un tā atbilstība mērķim vērtējama kā augsta. Tomēr būtu ieteicams modificēt atbalstu, lai tas būtu pieejamāks mazāk aizsargātajām transporta lietotāju mērķa grupām, paplašinot Plāna pasākuma tehnisko transporta izvēļu loku un padarot elastīgāku atbalsta mehānismu dažādām darījumu formām.

- ✓ Būtiski atbilstoši mērķa grupas vajadzībām nodrošināt atbalstu lietotu auto iegādei. Lai gan Latvijas tirgū pieejami lietoti elektroauto no 3000 *euro*, to iespējamā nobraukuma distance ir ap 100 km, kas ir būtisks ierobežojošais faktors Plānā minētajai prioritārajai mazaizsargāto transporta lietotāju mērķa grupai – reģionu iedzīvotājiem ar zemu pieejamību publiskajam

transportam. Ierobežojumi saistīti gan ar nobraucamajām distancēm, gan pieejamo publisko uzlādes infrastruktūru reģionos.

- ✓ Mazaizsargātajiem transporta lietotājiem svarīgas būtu alternatīvas tehnoloģijas. Lai lietotu 100 % biometānu, auto jāuzstāda tradicionālā CNG iekārta. Tirgus cenas ir no 2000 *euro* vecākiem un tehniski vienkāršākiem automobiļiem. Par aptuveni 4000 *euro* pieejami arī lietoti automobiļi ar oriģinālām, rūpnīcā uzstādītām CNG iekārtām²⁶⁴.
- ✓ Specifisks ierobežojums zemāko cenu automobiļu atbalstā ir prasība sadarboties tikai ar autorizētiem dīleriem. Ņemot vērā zemās transporta līdzekļa izmaksas, ar krāpšanos saistīto risku ietekme nav vērtējama kā būtiska un teorētiski ir novēršama ar papildu elementiem pieteikumu vērtēšanas procesā, kur iesaistītas arī līzinga kompānijas.
- ✓ Izmaksu ziņā mazāk kapitāla ieguldījumus prasītu ikdienas pāreja uz 100 % biodīzeļdegvielu, kad tas tehniski iespējams. *HVO*, kas pielietojams lielākajā daļā dīzeļmotoru, šobrīd dažās uzpildes stacijās pieejams par aptuveni 2,2 *euro/l*. Alternatīvs īstermiņa risinājums būtu segt cenu starpību ar fosilo dīzeļdegvielu mazaizsargātajiem transporta lietotājiem. Tas nodrošinātu, ka pieaug pieprasījums pēc *HVO*, un radītu ilgtermiņā cenas pazemināšanos un tā pieejamību. Taču šāda atbalsta mehānisma lietderība un efektivitāte būtu izvērtējama un strukturējama atsevišķi.

Papildus iepriekš minētajam, revidentu vērtējumā, daļā sabiedrības joprojām pastāv nepietiekama izpratne un mīti par elektroauto. Līdz ar to līdztekus valsts finansiālajam atbalstam to iegādei būtu jāīsteno arī mērķtiecīgas un sistemātiskas sabiedrības informēšanas un izglītošanas aktivitātes.

Pasākumam ir ierobežots finansējums, tas indikatīvi skars tikai aptuveni 3 % no apzinātās mērķgrupas un termiņš noteikts līdz 2032. gadam, tāpēc atbildīgajām ministrijām būtu savlaicīgi jārod risinājums, kā transporta nabadzībai pakļauto iedzīvotāju mērķgrupu un to pāreju uz videi draudzīgāku transportu atbalstīt arī pēc šī pasākuma beigām.

Valsts politika, sniedzot atbalstu elektroauto iegādē, līdz šim nav bijusi vērsta uz sociāli mazaizsargātām personu grupām. Lai gan ir paredzēts 2026. gadā ieviest Sociālā klimata fonda finansētu risinājumu, kas būtu mērķēts uz šo grupu, revidenti saskata riskus tā sekmīgā un mērķētā īstenošanā. Riskus svarīgi novērst, izstrādājot detalizētākus pasākuma īstenošanas nosacījumus. Tā kā plānotais atbalsta mehānisms indikatīvi sniegs atbalstu tikai 3 % no apzinātās mērķgrupas un uz laiku, atbildīgajām ministrijām laikus jārod visaptveroši un ilgtermiņa risinājumi, kā atbalstīt pārējo mērķgrupu un kā novērtēt sniegtā atbalsta efektivitāti.

Ieteikums

Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Klimata un enerģētikas ministriju nodrošināt vienotu un paredzamu elektroauto atbalsta politiku.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikumu ieviešanas rezultātā tiks nodrošināta vienota datu uzskaitē un ietekmes analīze ar skaidru un pārredzamu atbalsta pasākumu pārskatīšanas kārtību. Tiks izvērtēta iespēja elektroauto iegādes atbalstu administrēt vienā institūcijā.

Klimata un enerģētikas ministrijai sadarbībā ar citām nozaru ministrijām nodrošināt, ka privātpersonām sniegtais atbalsts elektroauto iegādei primāri aizsniedz mazaizsargātos transporta lietotājus.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikuma ieviešanas rezultātā tiks apzinātas grupas un personas, kurām sniegt atbalstu elektroauto iegādei, ņemot vērā to vajadzības. Tiks izvērtēti Sociālā klimata fonda plānā ietvertā pasākuma mērķētība, kā arī izveidoti alternatīvie uz izmaksu efektivitāti balstīti mehānismi, kā sniegt atbalstu pārējai mērķgrupai. Tiks izveidoti radītāji, kas ļauj novērtēt sniegtā atbalsta ietekmi uz transporta nabadzības skartajām personu grupām.

4. Vai valsts elektroauto uzlādes infrastruktūru plāno mērķtiecīgi un izveidotā infrastruktūra tiek pārvaldīta produktīvi un ekonomiski?

Sākotnēji valstij bija redzējums un tika izveidoti pamati elektroauto uzlādes tīkla attīstībai. Tomēr laikā, kad tirgus visstraujāk attīstījās, valsts politikas pēctecība šajā jomā netika pilnvērtīgi nodrošināta. Lai gan 2024. gada beigās ir sagatavots jauns dokuments, kas skar šo jomu, tomēr tas veidots kā valsts politikas regulējuma projekts iesniegšanai Eiropas Komisijā. Tas nenosaka skaidru nacionālo attīstības ietvaru un tajā trūkst pilnvērtīgu datu, prognožu un koordinācijas mehānismu starp valsts un privāto sektoru.

Lai nodrošinātu valsts izveidotā elektroauto uzlādes tīkla darbību, valsts 2020.–2025. gadā segusi CSDD uzlādes pakalpojuma sniegšanas rezultātā radušos 2,37 milj. *euro* zaudējumus. Revīzijā secināts, ka uzlādes tīkla pārvaldībā trūkst saiknes starp izmaksām, noslodzi un ieņēmumiem, finansējums tiek plānots bez skaidriem snieguma kritērijiem.

Deleģēšanas līgums nav pielāgots ekspluatācijas posmam, bet tarifu politika neveicina izmaksu caurskatāmību. Šo nepilnību rezultātā valsts budžetam piecu gadu laikā radīts finansiālais slogs vismaz 722 tūkst. *euro*²⁶⁵, kas saistīts ar izmaksu attiecināšanas pieeju, kas neļauj noteikt ar uzlādes tīkla uzturēšanu saistīto faktisko izmaksu apmēru, kā arī tas, ka tarifa mainīgajā daļā nav pilnībā iekļauta elektroenerģijas gala cena.

4.1. Vai ir skaidra valsts politika elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstībā?

Viens no priekšnoteikumiem transporta sektora dekarbonizācijai ir elektroauto plašāka izmantošana, kas savukārt prasa attīstīt atbilstošu uzlādes infrastruktūru. Uzlādes infrastruktūras attīstības vajadzība izriet gan no ES prasībām²⁶⁶, gan no NEKP²⁶⁷ noteiktajiem transporta sektora dekarbonizācijas mērķiem, kas jāsasniedz līdz 2030. gadam. NEKP transporta jomai ir paredzēts savstarpēji saistītu pasākumu kopums, kas vērsts gan uz bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu, gan alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, tai skaitā arī elektroauto uzlādes infrastruktūru.

Satiksmes ministrijas nolikumā²⁶⁸ ir noteikta funkcija veidot un īstenot valsts politiku transporta nozarē, tostarp alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības jomā. Līdz ar to ministrijas atbildībā esošajā vidēja termiņa politikas plānošanas dokumentā – Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam²⁶⁹ – ir mērķis veicināt elektroauto un tiem paredzētās uzlādes infrastruktūras attīstību kā vienu no priekšnoteikumiem ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanai. Šī mērķa īstenošanai ministrijai ir jānodrošina uzlādes tīkla attīstības stratēģiskā plānošana, jādefinē prioritātes un sagaidāmie rezultāti, kā arī jānosaka finansēšanas pieeja, lai veicinātu saskaņotu valsts un privāto investīciju virzību.

Valsts politika šajā jomā pirmo reizi aprakstīta 2014. gadā apstiprinātajā Elektromobilitātes attīstības plānā 2014.–2016. gadam²⁷⁰. Plānā noteikti valsts iesaistes virzieni elektrotransporta ieviešanā un uzlādes infrastruktūras attīstībā. Plāns bija pamats publiskās uzlādes infrastruktūras izveides uzsākšanā.

Turpmākā ETL attīstība tika iekļauta Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.–2020. gadam²⁷¹, kas aptvēra plašāku alternatīvo degvielu loku, tostarp elektroenerģiju, saspiesto un sašķidrināto dabasgāzi, biometānu un biodegvielas.

Revīzijā konstatēts, ka, lai gan attiecīgajā periodā bija spēkā horizontāli politikas plānošanas dokumenti, tostarp Nacionālais enerģētikas un klimata plāns un Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam, kas aptvēra transporta un klimata politikas jomu kopumā, sākot no 2021. gada valstī nav bijis spēkā esoša nozares specifiska politikas plānošanas dokumenta, kas noteiktu elektroauto (ETL) uzlādes tīkla attīstības stratēģiskos mērķus, prioritātes un finansēšanas kārtību. No 2021. līdz 2024. gadam Latvijā novērots straujš ETL skaita pieaugums (skatīt 6. attēlu). Šī tendence, revidentu ieskatā, vēl vairāk akcentēja nepieciešamību pēc Satiksmes ministrijas skaidra redzējuma un stratēģiskas pieejas uzlādes infrastruktūras attīstībā, tajā skaitā koordinēta mehānisma valsts un privāto investīciju saskaņošanā.

Satiksmes ministrija 2024. gada beigās izstrādāja un iesniedza Ministru kabinetā “Latvijas alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības stratēģiju 2023. – 2027. gadam” (Stratēģija), kuru Ministru kabinets 2025. gada martā pieņēma zināšanai un uzdeva iesniegt Eiropas Komisijā rekomendāciju sniegšanai Stratēģija ir sagatavota kā politikas ietvars, lai nodrošinātu ES Regulas par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvērsanu²⁷² (AFIR) prasību ieviešanu un noteiktu valsts rīcības virzienus alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstībai atbilstoši ES klimata un mobilitātes politikas mērķiem.

Revīzijas laikā Stratēģija vēl nebija apstiprināta. Satiksmes ministrija 2025. gada nogalē saņēma Eiropas Komisijas rekomendācijas par Stratēģijas projektu. Pēc precizējumu pabeigšanas plānots sasaukt Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupu, kas lems par turpmāko Stratēģijas virzības grafiku, tostarp par dokumenta formātu un iesniegšanu izskatīšanai valdībā²⁷³.

Revīzijā konstatēts, ka Stratēģija kalpo galvenokārt kā AFIR regulas īstenošanas instruments, nevis kā pilnvērtīgs nacionālā līmeņa politikas plānošanas dokuments uzlādes infrastruktūras attīstībai. Proti, tā nenosaka valsts redzējumu par publiskās uzlādes infrastruktūras turpmāko attīstību, tās integrāciju ar privātā sektora tīkliem un finansēšanas principiem.

Revīzijā, analizējot Stratēģijas ietvaru un saturu, konstatēts, ka tā nenodrošina uz datiem un analīzi balstītu pamatu ETL uzlādes infrastruktūras plānošanai, jo:



nav ietverta ETL pieprasījuma prognoze vai scenāriji līdz 2030. gadam²⁷⁴, vienīgais plānošanas orientieris ir AFIR regulā noteiktie minimālie mērķrādītāji, kas neatbilstoši Latvijai iekšējo tirgus dinamiku;



nav veikta esošā tīkla noslodzes un pietiekamības analīze, lai gan CSDD kā valsts tīkla uzturētājam šie dati ir pieejami pilnā apjomā;



nav analizēti lietotāju uzlādes paradumi un teritoriālā diferenciacija, lai noteiktu publiskās uzlādes nozīmīgumu salīdzinājumā ar mājas un darbavietas uzlādi;



nav izstrādāts reģionālo vajadzību modelis, tostarp ģeotelpiskā (GIS) analīze par TEN-T koridoru 60 km kritērija izpildi;



nav izstrādāts ekonomiski pamatots attīstības ietvars ar alternatīviem attīstības scenārijiem un izmaksu un ieguvumu analīzi, ļaujot pamatot publiskā finansējuma apmēru un investīciju prioritātes;



nav vērtēta privāto operatoru attīstība un nav definēts koordinācijas mehānisms starp valsts un privāto sektoru, kas nodrošinātu investīciju saskaņotību, tirgus līdzsvaru un efektīvu AFIR mērķu izpildi;



nav izstrādāts pārejas modelis pēc esošā valsts (e-mobi) tīkla darbības perioda beigām – nav skaidrots, kā valsts plāno rīkoties ar publiski izveidoto tīklu pēc 2027. gada, proti, vai tas tiks uzturēts, pārveidots vai integrēts privātajā tirgū.

Revīzijā Satiksmes ministrija informēja, ka tiek vērtēti valsts izveidotā elektroauto uzlādes tīkla turpmākās pārvaldības risinājumi, tostarp iespēja nodot (pārdot) šo infrastruktūru privātajam sektoram. Tomēr revīzijā konstatēts, ka šāda rīcība nav izvērtēta politikas plānošanas dokumentos, nav analizēta kopsakarā ar AFIR prasību izpildi, publiskās intereses nodrošināšanu reģionos un valsts budžeta ilgtermiņa saistībām, kā arī nav noteikti kritēriji, pie kādiem šāds risinājums būtu uzskatāms par pamatotu.

Satiksmes ministrija revidentiem skaidroja, ka atsevišķu jaunu politikas plānošanas dokumentu izstrāde šobrīd nav nepieciešama²⁷⁵, jo tirgus attīstība notiek dabiski un komersanti paši nodrošina infrastruktūras izveidi. Ministrijas ieskatā, valsts iejaukšanās vai papildu stratēģiskais regulējums nav vajadzīgs, jo privātais sektors nodrošina uzlādes pakalpojumus, savukārt efektīvākā uzlāde notiek māsaimniecībās vai autoparkos nakts laikā.

Šāda pieeja liecina, ka politikas īstenotāju skatījums un revīzijā vērtētais stratēģiskais ietvars atšķiras. Proti, ministrija paļaujas uz tirgus pašregulāciju, kamēr Stratēģijā nav paredzēti mehānismi valsts un privātā sektora sadarbībai vai koordinētai attīstības uzraudzībai.

Revīzijā konstatēts, ka, lai gan Satiksmes ministrijas rīcībā ir Nacionālais piekļuves punkts (NPP) kā centrālais datu avots informācijai par ETL uzlādes infrastruktūru, praksē nav vienoti dati, kas apvienotu informāciju par visiem tirgus dalībniekiem, to tīklu ģeogrāfisko izvietojumu, jaudām un pieejamību. Līdz ar to ministrija nevar pilnvērtīgi nodrošināt koordinētu uzlādes infrastruktūras attīstības plānošanu un uzraudzību valsts līmenī, tostarp saskaņotu valsts un privāto uzlādes tīklu attīstību.

Saskaņā ar ministrijas sniegto informāciju²⁷⁶ datu iegūšanai un analīzei tiek izmantoti vairāki atšķirīgi avoti:

- ✓ CSDD uzturētā e-mobi tīkla dati;
- ✓ CSDD transportlīdzekļu reģistra statistika;
- ✓ VSIA “Latvijas Valsts ceļi” veiktais pētījums par TEN-T tīklu;
- ✓ privāto operatoru sniegtā informācija;
- ✓ Nacionālā piekļuves punkta (NPP) un Identifikācijas reģistrācijas organizācijas (IDRO) dati.

Revidentu vērtējumā, datu avotu fragmentācija kavē visaptverošu, uz datiem balstītu analīzi un apgrūtina pamatotu lēmumu pieņemšanu par tīkla attīstības vajadzībām un investīciju prioritātēm. Revīzijā konstatēts, ka NPP darbība ir ierobežota, jo Latvijā kavējas IDRO²⁷⁷ ieviešana²⁷⁸, kas bija

saistīta ar Transporta enerģijas likuma pieņemšanas kavēšanos. IDRO nodrošina operatoru un uzlādes punktu viennozīmīgu identifikāciju, kas ir priekšnoteikums datu pilnvērtīgai apkopošanai un publiskošanai NPP. VSIA “Latvijas Valsts ceļi” jau faktiski īsteno IDRO funkciju, taču tīmekļvietnē²⁷⁹, kurā paredzēts izvietot informāciju, nav publiski pieejams saraksts ar izsniegtajiem ID kodiem. Līdz ar to nav iespējams pārlicināties, vai identifikācijas process aptver visus publiski pieejamos operatorus, kā to paredz AFIR prasības²⁸⁰.

Revīzijā Satiksmes ministrija informēja, ka dati NPP tiks nodoti pēc IDRO funkcijas pilnīgas ieviešanas. Taču šāda secīga pieeja neatbilst normatīvajam regulējumam, kas paredz abu mehānismu paralēlu darbību – IDRO nodrošina operatoru identifikāciju, savukārt NPP datu publiskošanu un pārredzamību. Šobrīd NPP kartē redzami uzlādes punkti nav sasaistīti ar IDRO kodiem, tādēļ nav iespējams pārlicināties par operatoru identifikācijas procesa pilnīgumu un datu atbilstību AFIR regulas prasībām.

Revīzijā konstatētais liecina, ka vienotas datu pārvaldības sistēmas trūkums ierobežo Satiksmes ministrijas spēju veikt visaptverošu un uz faktiem balstītu uzlādes tīkla analīzi, apgrūtina valsts un privāto operatoru tīklu koordinētu plānošanu un rada risku, ka AFIR regula netiks ieviesta noteiktajā termiņā.

Par lieljaudas uzlādes tīkla attīstību

Lieljaudas ETL uzlādes tīkla attīstība Latvijā izriet no Eiropas Savienības Regulas par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (AFIR). Regula nosaka dalībvalstīm konkrētus mērķus publiski pieejamu uzlādes punktu izvēršanai līdz 2030. gadam. Šo mērķu īstenošana ir ietverta arī NEKP un Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības stratēģijā (turpmāk – Stratēģija), kas ir nacionālais ietvars AFIR prasību izpildei.

Lai sasniegtu Stratēģijā paredzētos mērķus lieljaudas ETL uzlādes tīkla attīstībai, Stratēģijā ir iekļauts paredzamais finansējuma apmērs un tā avots. Tomēr publiskās ETL lieljaudas uzlādes infrastruktūras attīstībai finansējums nav nodrošināts. Revīzijā, analizējot Satiksmes ministrijas sniegto informāciju²⁸¹, konstatēts, ka 2024.–2025. gadā publiskās ETL lieljaudas uzlādes infrastruktūrai paredzētais finansējums ir pārdalīts uz citiem transporta nozares pasākumiem, savukārt publiskās ETL lieljaudas uzlādes infrastruktūras izbūve un modernizācija vairs nav noteikta kā finansējama prioritāte. Saskaņā ar Kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gada vidusposma grozījumiem pasākumam²⁸² paredzētais finansējums ir samazināts līdz nullei. Šis finansējuma avots bija vienīgais ES fondu instruments, kas nodrošināja publiskās lieljaudas uzlādes infrastruktūras attīstību valstī atbilstoši AFIR prasībām.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes ministrija nav izstrādājusi skaidru redzējumu par Stratēģijā noteikto pasākumu finansēšanu. Tāpēc nav iespējams uzsākt vai turpināt pasākumus, kas nepieciešami AFIR prasību izpildei attiecībā uz lieljaudas uzlādes punktu izbūvi TEN-T pamattīklā līdz 2025. gadam un visaptverošajā tīklā līdz 2027. gadam.

Revīzijā secināts, ka Satiksmes ministrija kā transporta nozares politikas veidotāja nav izveidojusi skaidru publiskās uzlādes infrastruktūras attīstības pārvaldības ietvaru. Lai gan ministrijai ir noteikta atbildība par politikas virzību, praksē nav nodrošināta koordinēta pieeja atbildības īstenošanai, snieguma uzraudzībai un publiskā un privātā sektora infrastruktūras savstarpējās papildinātības izvērtēšanai, kā arī nav noteikts skaidrs un ilgtspējīgs finansējuma mehānisms Stratēģijā paredzēto pasākumu īstenošanai. Tā kā nav vienotas datu pārvaldības sistēmas, nav iespējams objektīvi novērtēt AFIR prasību izpildi noteiktajos termiņos. Rezultātā publiskās ETL uzlādes infrastruktūras attīstība vērtējama kā paaugstināta riska joma.

4.2. Vai valsts izveidotais elektroauto uzlādes tīkls tiek pārvaldīts produktīvi un ekonomiski?

Elektromobilitāte Latvijā veidojas kā būtiska transporta nozares attīstības sastāvdaļa, kuras mērķis ir samazināt SEG emisijas, stiprināt enerģētisko neatkarību un veicināt videi draudzīgas mobilitātes risinājumus. Šo mērķu īstenošanai valstī tika uzsākta publiskās ETL uzlādes infrastruktūras attīstība.

2012. gada nogalē²⁸³ Ministru kabinetā tika atbalstīts piedāvātais risinājums elektromobilitātes ieviešanai Latvijā un noteikts, ka Satiksmes ministrija ir atbildīgā un kompetentā institūcija elektromobilitātes politikas, stratēģijas un izvirzīto mērķu īstenošanai. Tā ietvaros Satiksmes ministrija izstrādāja Elektromobilitātes attīstības plānu 2014.–2016. gadam, kurā iezīmēja valsts politikas sākumpunktu elektromobilitātes jomā.

Ņemot vērā Elektromobilitātes attīstības plānā 2014.–2016. gadam²⁸⁴ paredzēto, tika izveidots valsts elektroauto uzlādes tīkls, kura mērķis ir veicināt elektrotransportlīdzekļu izmantošanu. Tika definēta divu līmeņu infrastruktūras koncepcija.

- ✓ Nacionālā līmeņa tīkls – vienota, atvērta tipa ātrās uzlādes staciju sistēma, kas aptvertu TEN-T ceļus un apdzīvotas vietas ar vairāk nekā 5000 iedzīvotājiem.
- ✓ Vietējā līmeņa infrastruktūra – papildinājums nacionālajam tīklam, lai nodrošinātu uzlādes iespējas lietotājiem pilsētās un reģionālajās teritorijās. To plānoja attīstīt sadarbībā ar pašvaldībām un komersantiem, izvietojot uzlādes punktus pie pašvaldību stāvvietām, publiskām ēkām un tirdzniecības vietām.

Pamatojoties uz šo koncepciju, ar ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu tika īstenots projekts un līdz 2021. gada beigām tika izbūvētas 139 uzlādes stacijas. Tās izvietotas, prioritāri aptverot TEN-T tīkla posmus un lielākās apdzīvotās vietas visā Latvijas teritorijā. Izveidotā valsts tīkla pārklājumu revīzijā atzinīgi novērtēja privātie komersanti²⁸⁵, salīdzinot to ar sistēmas mugurkaulu jeb bāzes slāni, kas ļāvis attīstīt elektromobilitāti visā valstī. Valsts elektroauto uzlādes infrastruktūrā ir ātrās un lēnās uzlādes punkti. Tīkls nodrošina centralizētu piekļuvi un iespēju uzlādēt elektroauto visā valstī, izmantojot vienotu identifikācijas un norēķinu sistēmu (e-mobi).



7. attēls. Nacionālais elektroauto uzlādes tīkls²⁸⁶

Valsts uzlādes tīklu izveidoja un uztur CSDD saskaņā ar Satiksmes ministrijas noslēgto Deleģēšanas līgumu²⁸⁷, nodrošinot tīkla darbību un pieejamību visā valstī. Kopš 2018. gada valsts uzlādes tīkls tiek līdzfinansēts tikai no valsts budžeta. Finansējums ir paredzēts tikai infrastruktūras uzturēšanai, nevis attīstībai vai modernizācijai. Tātad valsts stratēģija ir ierobežota, vērsta uz esošās infrastruktūras uzturēšanu, nevis attīstību.

Revīzijā konstatēts, ka Satiksmes ministrija nav izveidojusi efektīvu uzraudzības mehānismu, lai valsts un privātā sektora ieguldījumus varētu plānot saskaņoti, kā arī nav vienotu datu un pārskatu sistēmu tīkla attīstības monitorēšanai. Šādas koordinācijas trūkums rada risku, ka kopējā infrastruktūra tiks attīstīta fragmentēti un bez skaidra stratēģiskā virziena.

Vērtējot esošo situāciju, jāņem vērā, ka valsts uzlādes tīkls tika izbūvēts, pirms stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (AFIR), kas nosaka jaunas prasības attiecībā uz lieljaudas uzlādes punktu jaudām un maksimālo attālumu starp tiem. Vienlaikus tirgū strauji attīstās privātie elektroauto uzlādes operatori, kuru infrastruktūra tehniskajos risinājumos un jaudās atšķiras no valsts tīkla. Attiecīgi, revidentu ieskatā, pašreizējā valsts tīkla attīstības pieeja vairs neatbilst mainīgajam tirgum un turpmāk būtiski ir nodrošināt, lai risinājumi būtu savietojami ar privātā sektora infrastruktūru, tostarp pielāgojot risinājumus AFIR prasībām un lietotāju pieprasījumam.

Deleģēšanas līguma atbilstība ETL tīkla ekspluatācijas posmam

CSDD uztur publisko ETL uzlādes tīklu saskaņā ar Deleģēšanas līgumu, kas noslēgts 2016. gadā ar Satiksmes ministriju. Līgums pēdējo reizi grozīts 2019. gadā.

Līguma saturs ir veidots projekta ieviešanas fāzē un nav pielāgots ekspluatācijas posmam, lai gan tas ir pilnībā nodots ekspluatācijā 2021. gada nogalē. Saskaņā ar līgumu CSDD:

- ✓ veic uzlādes infrastruktūras izveidi un tehnisko uzturēšanu;

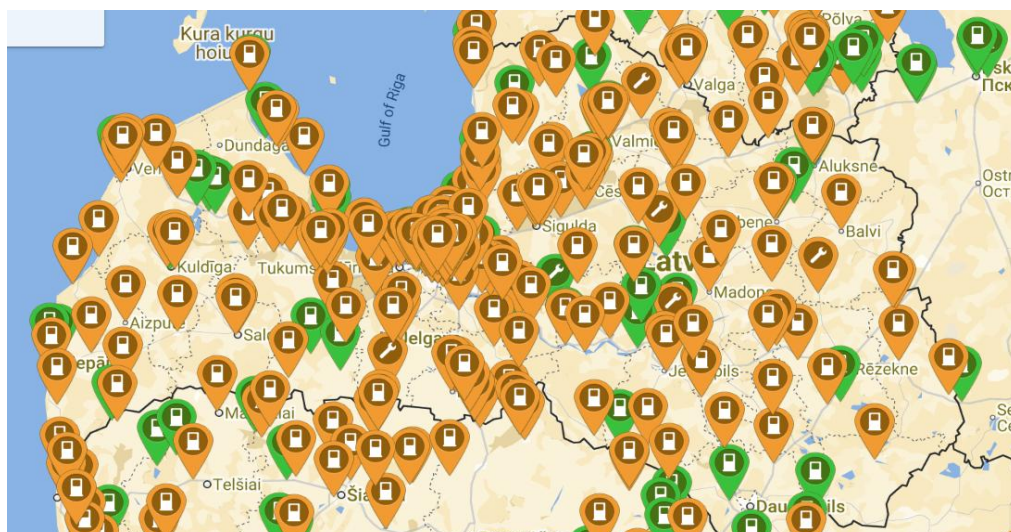
- ✓ gūst ieņēmumus no uzlādes pakalpojuma;
- ✓ saņem valsts finansējumu uzturēšanas izmaksu segšanai, ja ieņēmumi tās nenosedz;
- ✓ nodrošina projekta ilgtspēju vismaz piecus gadus pēc tā pabeigšanas.

Revīzijā konstatēts, ka Deleģēšanas līguma un tā pielikumu²⁸⁸ saturs neatbilst šī brīža ETL tīkla ekspluatācijas posma vajadzībām, jo tajā saglabātas projekta ieviešanas prasības, kas vairs nav aktuālas. Satiksmes ministrija nav aktualizējusi līgumu, lai gan ir būtiskas izmaiņas tīkla noslodzē un ekonomiskajos apstākļos. Esošais līgums joprojām ir balstīts uz finanšu uzskaiti, nevis uz sniegumu orientētu pārvaldību. Proti, atskaitēs norādīti faktiski izlietotie līdzekļi, taču netiek vērtēta saikne starp izmaksām, noslodzi un pakalpojuma efektivitāti. Finansēšanas modelis nav saistīts ar pakalpojuma veiktspēju, piemēram, izmaksām par kWh, staciju noslodzi vai tīkla pieejamību, un neparedz faktiskās ekspluatācijas datu analīzi vai izmaksu vai ieņēmumu korekcijas atbilstoši tīkla lietojuma dinamikai. Rezultātā valsts kompensē CSDD uzlādes tīkla uzturēšanas izdevumus, izmantojot metodiku, kura neatbilst faktiskajai ekspluatācijas situācijai. Šāda pieeja ierobežo iespējas nodrošināt efektīvu un uz rezultātiem balstītu publisko investīciju pārvaldību elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūrā.

Produktivitātes izvērtējums

Pašlaik publiskā ETL uzlādes infrastruktūra Latvijā pilda atšķirīgas funkcijas atkarībā no teritorijas un tirgus attīstības pakāpes. Rīgā un Pierīgā uzlādes pakalpojumus arvien lielākā mērā nodrošina privātie operatori. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju²⁸⁹ Rīgā ir pieejamas aptuveni 265 uzlādes stacijas un Pierīgā vēl aptuveni 50 uzlādes stacijas. Savukārt reģionos CSDD uzturētais publiskais uzlādes tīkls daudzviet ir vienīgais uzlādes variants. Piemēram, tādās Latvijas pilsētās kā Krāslava, Aizpute un Rūjiena. Vērtējot situāciju reģionos, konstatēts, ka elektrotransportlīdzekļu uzlādes tīkls ir vismazāk attīstīts Latgales reģionā, Vidzemes ziemeļu daļā (īpaši Krievijas pierobežā) un Kurzemes centrālajā daļā. Tāpēc publiskā uzlādes tīkla izmantošanas intensitāti un ekonomisko atdevi nevar vērtēt vienveidīgi visās teritorijās.

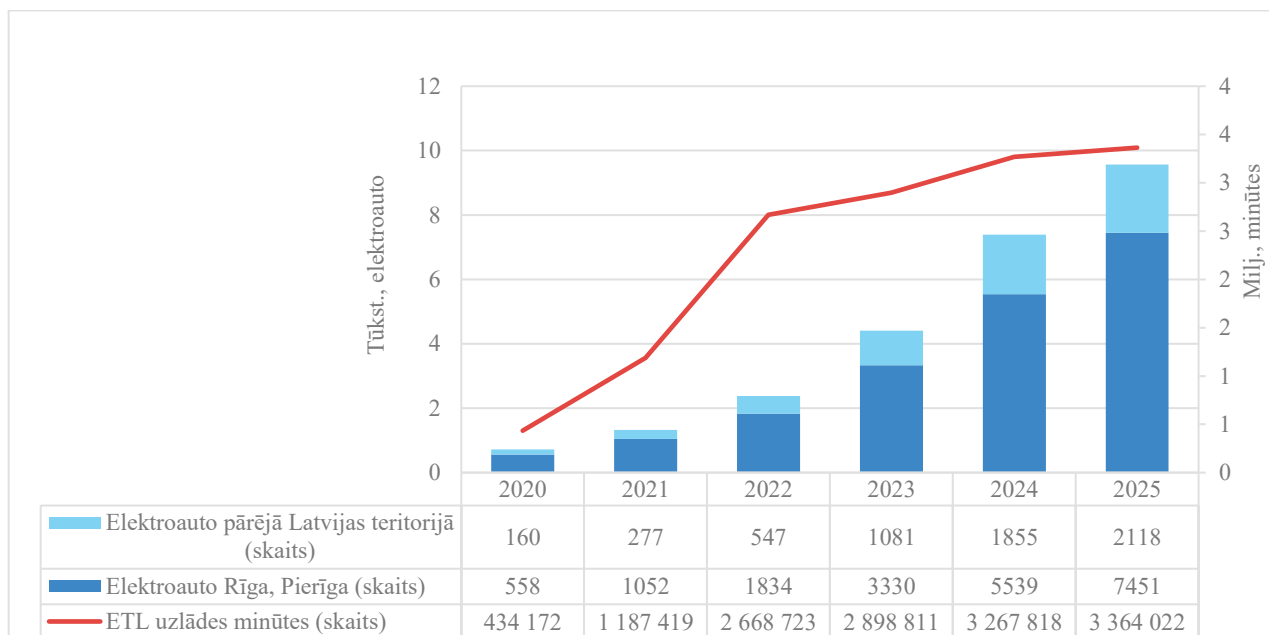
Lai gan valstī ir izveidots NPP, pašlaik tajā nav pieejami pilnīgi un visaptveroši dati par publisko ETL uzlādes infrastruktūru. Tāpēc revīzijā izmantota publiski pieejamā informācija no privātas tirgus platformas *PlugShare*, kas apkopo datus par publiski pieejamām elektrotransportlīdzekļu uzlādes vietām neatkarīgi no operatora veida. Izmantojot šo informāciju, identificētas kopumā aptuveni 464 publiski pieejamas ETL uzlādes vietas Latvijas teritorijā, tostarp valsts, privāto operatoru un valsts kapitālsabiedrību attīstītā infrastruktūra. Tas ļāva revīzijā iegūt pārskatāmu priekšstatu par kopējo uzlādes infrastruktūras telpisko sadalījumu un tirgus piesātinājumu dažādās teritorijās.



8. attēls. *Plugshare* vietnē norādītā pieejamā ETL uzlādes infrastruktūra (provizoriski 464 uzlādes vietas, zaļie punkti – publiskās uzlādes vietas, brūnā – augstas jaudas uzlādes iespēja Latvijā)

Iegūtie dati izmantoti, lai salīdzinātu publiskā ETL uzlādes tīkla izvietojumu ar kopējo tirgus attīstību un apzinātu teritorijas, kurās publiskais tīkls darbojas konkurences apstākļos ar augstu privāto operatoru klātbūtni, kā arī teritorijas, kur publiskais tīkls saglabā būtisku lomu mobilitātes nepārtrauktības nodrošināšanā. Lai izvērtētu, vai publiskais elektrotransportlīdzekļu uzlādes tīkls tiek izmantots atbilstoši tā lomai dažādos tirgus apstākļos un ir saglabāts līdzsvars starp augstas noslodzes teritorijām un valsts mēroga pārklājuma nodrošināšanu, revīzijā tika analizēts uzlādes staciju izvietojums un valsts izveidotā ETL tīkla faktiskā noslodze. Analīzes mērķis ir noteikt, vai tīkla attīstība ir sabalansēta starp intensīvas lietošanas zonām un reģioniem, kur jānodrošina mobilitāte visā valsts teritorijā.

Kopumā, vērtējot revīzijā iegūtos datus par elektroauto uzlādes tīkla noslodzi, konstatēts, ka uzlādes minūšu skaits no 2020. līdz 2025. gadam ir pieaudzis 7,8 reizes. Tātad ir būtiski pieaugusi publiskās infrastruktūras izmantošanas intensitāte (skatīt 9. attēlu) un ir palielinājies elektroauto lietotāju skaits.



9. attēls. ETL skaita un valsts ETL tīkla uzlāžu minūšu pieauguma dinamika

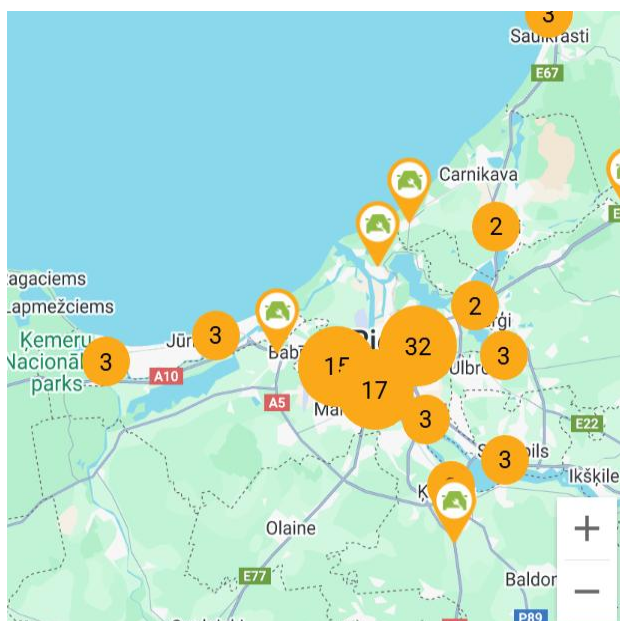
Reģionos staciju izvietojums ir vienmērīgs, bet lietojums ievērojami atšķiras. Atsevišķos reģionos noslodze ir zema un infrastruktūras izmantošana nenodrošina ekonomiski pamatotu darbību (skatīt [3. pielikums. E-mobi tīkla lietošanas noslodzes intensitāte minūtēs \(CSDD iesniegtie dati par laika periodu\)](#)).

Kā apliecina revīzijā iegūtie dati par ETL uzlādes tīkla lietojuma intensitāti, staciju noslodze valstī būtiski atšķiras atkarībā no to ģeogrāfiskās atrašanās vietas un reģionālās mobilitātes intensitātes.

- ✓ Top 10 augstākās noslodzes stacijas ir Rīgā, kā arī divos reģionālajos centros – Kuldīgā un Siguldā, kur fiksēts lielākais uzlādes minūšu skaits (no 211 līdz 473 tūkst. minūtēm).
- ✓ Savukārt viszemākā noslodze konstatēta Bērzpilī, Zilupē un Priekulē, kur uzlādes minūšu skaits ir vismazākais visā tīklā (no 3,6 līdz 8 tūkst. minūtēm). Piemēram, Zilupē 2024. gadā martā un novembrī ir bijušas pa vienai uzlādei mēnesī.
- ✓ Vidēji zema noslodze ir Nīcgalē, Ezerē un Kārsavā, kur uzlādes intensitāte saglabājas zema: no 8,2 līdz 8,7 tūkst. minūtēm. Savukārt augstāka lietojuma intensitāte zemās noslodzes grupā ir Virešos, Alojā, Rucavā un Maltā: no 10 līdz 12 tūkst. minūtēm. Šajās vietās fiksēts pakāpenisks uzlādes minūšu pieaugums 2020.–2025. gadā, taču lietojuma apjoms joprojām ir ierobežots un neuzrāda būtisku noslodzes pieaugumu ilgtermiņā.

Kopumā revīzijā konstatētais liecina, ka publiskā ETL uzlādes tīkla izmantošana nav vienmērīga un atšķiras atkarībā no reģionālās ekonomiskās aktivitātes, satiksmes intensitātes un tirgus attīstības pakāpes.

Rīgā un Pierīgā uzlādes pakalpojuma tirgū ir attīstīta konkurence, ar vairākiem pakalpojumu sniedzējiem, tostarp privātajiem operatoriem un valsts kapitālsabiedrības AS “Latvenergo” attīstīto “Elektrum” uzlādes infrastruktūru, kas arī ir valstij piederoša publiskā infrastruktūra un darbojas tirgus apstākļos (skatīt 10. attēlu “Elektrum tīkls Rīgas un Pierīgas reģionā”). Savukārt reģionos CSDD un tā izveidotais publiskais tīkls bieži ir vienīgais uzlādes pakalpojuma sniedzējs, kas nodrošina valsts teritorijas pārklājumu un mobilitātes nepārtrauktību.



10. attēls. *Elektrum* tīkls Rīgas un Pierīgas reģionā

Lai gan Rīgā un Pierīgā konkurence ir augsta, publiskā ETL tīkla attīstība netiek izvērtēta kopsakarā ar privātā sektora un valsts AS “Latvenergo” attīstību un investīcijām. Revīzijā konstatēts, ka publiskā un privātā uzlādes infrastruktūra vairākos gadījumos ir izvietota tuvu viena otrai, kas atklāj politikas koordinācijas trūkumu starp atbildīgajām iestādēm un valsts kapitālsabiedrībām. Nav izveidots mehānisms, kas nodrošinātu vienotu pieeju uzlādes tīkla plānošanai un valsts līdzdalības optimizēšanai atbilstoši tirgus attīstības tendencēm.

Vienlaikus citu operatoru attīstības virzieni apliecina²⁹⁰, ka atsevišķās teritorijās, tostarp TEN-T tīkla posmos un smagā autotransporta uzlādes infrastruktūras segmentā, investīcijas bez valsts

līdzdalības nav ekonomiski pamatotas. Tas nozīmē, ka publiskā ETL uzlādes tīkla produktivitāti nevar vērtēt tikai pēc noslodzes vai finanšu rādītājiem, bet jāanalizē arī tā stratēģiskā funkcija – nodrošināt mobilitātes nepārtrauktību un valsts teritorijas pārklājumu tur, kur tirgus pats neattīstās.

Valsts uzlādes tīkla uzturēšana var būt pamatota ar mobilitātes nepārtrauktības un teritoriālā pārklājuma nodrošināšanas mērķiem, tomēr šobrīd nav izveidots mehānisms, kas ļautu izvērtēt ar šo mērķu īstenošanu saistīto izmaksu apjomu un samērīgumu atšķirīgos tirgus apstākļos.

Infrastruktūras uzturēšanas finansējums un izmaksu pamatotība

Šajā sadaļā tiek vērtēts elektroauto uzlādes infrastruktūras uzturēšanas finansējuma modelis, budžeta līdzekļu pieprasījumu pamatotība un faktisko izmaksu struktūra. Analīze aptver valsts piešķirtā finansējuma izlietojuma dinamiku, izmaksu caurskatāmību un saikni ar infrastruktūras izmantošanas rādītājiem.

Valsts izveidotais elektroauto uzlādes tīkla finansēšanas mehānisms tika noteikts vienlaikus ar uzlādes pakalpojuma maksas ieviešanu 2018. gadā, izstrādājot grozījumus Ministru kabineta apstiprinātajā CSDD cenrādī²⁹¹. Tā izstrādes pamatojumā²⁹² Satiksmes ministrija paredzēja, ka ETL uzlādes

infrastruktūras uzturēšanas izmaksas 2018. gadā CSDD segs no saviem finanšu resursiem – dividendēm. Tomēr, pretēji izstrādes pamatojumā paredzētajai iecerei, līdz ar uzlādes tarifa apstiprināšanu Ministru kabinetā nolēma²⁹³, ka infrastruktūras uzturēšanai finansējums nodrošināms no valsts budžeta jau 2018. gadā, nevis no CSDD finanšu resursiem vai dividendēm.

Līdz ar finansēšanas mehānisma noteikšanu 2019. gada valsts budžetā tika izveidota jauna programma²⁹⁴, ar kuru valsts budžeta izdevumi uzlādes tīkla uzturēšanai kļuva par pastāvīgu izdevumu pozīciju Satiksmes ministrijas budžetā.

Valsts budžeta finansējuma piešķiršanas un izlietojuma kārtība elektroauto uzlādes tīkla uzturēšanai ir noteikta Satiksmes ministrijas un CSDD Deleģēšanas līgumā. Tajā noteikts valsts līdzekļu plānošanas, pieprasīšanas un izmantošanas mehānisms atbilstoši deleģētā uzdevuma izpildei. Līguma pielikumos²⁹⁵ noteikta kārtība, kādā CSDD sagatavo un Satiksmes ministrijai iesniedz aplēses par uzlādes infrastruktūras uzturēšanai nepieciešamajiem līdzekļiem un ir definētas izdevumu kategorijas, kuras drīkst iekļaut finansējuma aprēķinos – personāla, elektroenerģijas, uzturēšanas, administrācijas un ārpakalpojumu izmaksas.

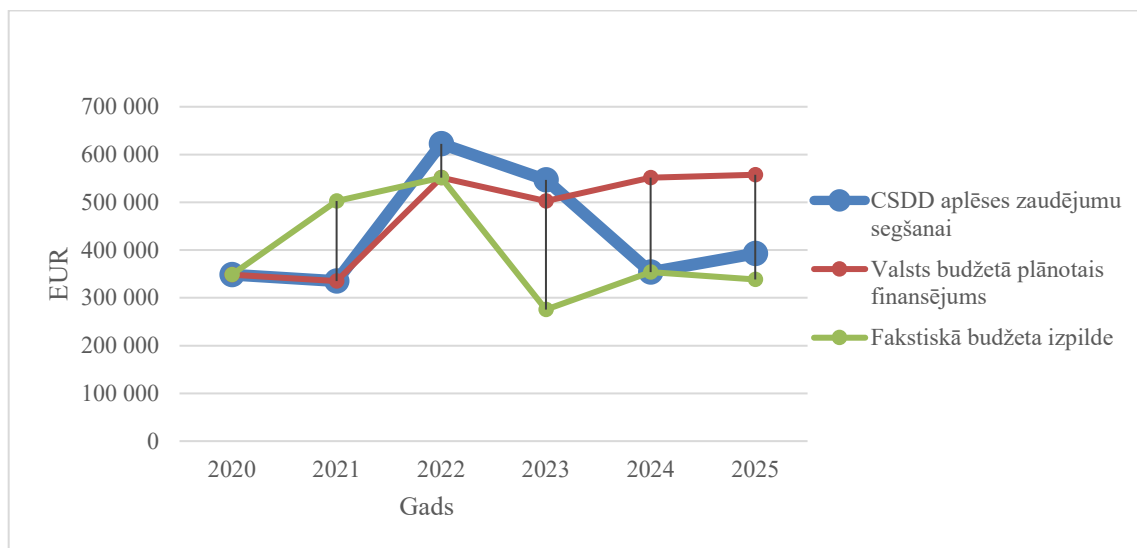
Budžeta plānošanas un faktiskās izpildes neatbilstības

Lai arī minētajos pielikumos noteiktas izmaksu grupas un to aprēķināšanas kārtība, Deleģēšanas līgumā nav paredzēti tādi elementi, kas ļautu pilnvērtīgi novērtēt uzlādes tīkla izmantošanas intensitāti un finanšu līdzsvaru starp pakalpojuma izmaksām un ieņēmumiem. Proti, pašlaik nav noteikts pienākums sagatavot:

- ✓ uzlādes sesiju vai patērētās elektroenerģijas apjoma prognozes,
- ✓ aprēķinus par plānotajiem ieņēmumiem no uzlādes pakalpojuma sniegšanas,
- ✓ aprēķinus par sagaidāmo pašfinansējuma īpatsvaru salīdzinājumā ar valsts budžeta līdzfinansējumu.

Tā kā šo elementu nav, uzlādes infrastruktūras finansējuma plānošana šobrīd balstās tikai uz izmaksu aplēsēm, neņemot vērā tīkla izmantošanas intensitāti un faktiskās ieņēmumu tendences. Nevar izvērtēt pakalpojuma ekonomisko ilgtspēju un to, cik lielā mērā valsts budžeta finansējums ir pamatoti nepieciešams tīkla uzturēšanai esošajā un nākotnes noslodzes līmenī.

Lai nodrošinātu valsts izveidotā elektrotroauto uzlādes tīkla darbību, valsts 2020.–2025. gadā segusi CSDD uzlādes pakalpojuma sniegšanas rezultātā radušos 2,37 milj. *euro* zaudējumus. Revīzijā veikta CSDD iesniegto uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksu aplēšu salīdzināšana ar Satiksmes ministrijas sagatavotiem valsts budžeta plāniem un faktisko valsts budžeta līdzekļu izlietojumu par 2020.–2025. gadu. Konstatētas būtiskas novirzes (skatīt 10. attēlu).



10. attēls. CSDD iesniegtā finansējuma pieprasījuma, Satiksmes ministrijas plānotā valsts budžeta finansējuma un faktiskās budžeta izpildes salīdzinājums

Salīdzinošā analīze liecina, ka starp CSDD sagatavotajām un iesniegtajām izmaksu aplēsēm un ministrijas budžeta plānošanu nav konstatējama skaidra un konsekventa savstarpējā saistība. To apliecina turpmāk minētais.

- ✓ CSDD finanšu aplēses atšķiras gan no Satiksmes ministrijas plāna, gan faktiskās situācijas.

Revīzijā konstatēts, ka starp CSDD sagatavotajām aplēsēm, Satiksmes ministrijas budžeta plāniem un faktisko izdevumu izpildi nav savstarpējas sakarības. Lai arī visām trim pozīcijām būtu jāuzrāda vienāda finanšu plānošanas ķēde – no aprēķina līdz faktiskajam līdzekļu izlietojumam –, analīze rāda, ka šie rādītāji attīstās savstarpēji neatkarīgi.

Kā redzams 10. attēlā, CSDD aplēses par finansējuma apmēru ir būtiski mainīgas un vairumā gadu neatbilst Satiksmes ministrijas budžeta pieprasījumos iekļautajiem skaitļiem. Dažos periodos aplēses pārsniedz budžeta plānu par 150–250 tūkstošiem *euro*, savukārt citos ir par tikpat lielu apmēru mazākas. Arī faktiskā izpilde ne vienmēr sakrīt ar plānoto finansējumu. Lai gan 2022. gadā faktiskie izdevumi bija tuvi plānotajam, pārējos gados ir ievērojamas novirzes gan pārtēriņa, gan neizlietojuma veidā.

Kopumā 2020.–2025. gadā no valsts budžetā plānotiem 2,89 milj. *euro* faktiski izlietoti 2,37 milj. *euro*.

- ✓ CSDD aplēses netiek izmantotas plānošanā, budžeta plānošanai nav vienotas metodikas.

Revīzijā konstatēts, ka CSDD sagatavotās izmaksu aplēses netiek izmantotas valsts budžeta plānošanā, jo budžeta pieprasījumus Satiksmes ministrijā veido neatkarīgi no šajās aplēsēs norādītajiem datiem. Līdz ar to CSDD aplēses tiek iesniegtas, bet tās neizmanto pamatota finansējuma apmēra noteikšanai vai izmaksu kontrolei.

Revidentu ieskatā, šāda situācija ir tāpēc, ka CSDD un Satiksmes ministrija nav izveidojusi vienotu un savstarpēji saskaņotu izmaksu aprēķina modeli – nav kopīgu prognožu algoritmu, nav definētu rādītāju izmaksu pamatotības izvērtēšanai, kā arī nav vienotas pieejas tīkla uzturēšanas izmaksu plānošanai. Papildus tam faktiskie izdevumi nesakrīt ar budžeta pieprasījumos norādīto finansējumu. Tas vēl vairāk apliecina, ka aplēšu sistēma neatbilst izmaksu aprēķinam, budžeta lēmumiem un faktiskajām vajadzībām. Tādējādi CSDD iesniegtās aplēses praktiski netiek izmantotas ne budžeta pieprasījumu pamatošanai, ne kompensācijas apmēra noteikšanai, un līdz ar to tās nekalpo kā efektīvs plānošanas instruments valsts budžeta līdzekļu pārvaldībā.

Satiksmes ministrija sniedza viedokli²⁹⁶:

Valsts elektrotransportlīdzekļu uzlādes tīkla mērķis ir nodrošināt teritorijas pārklājumu, nevis maksimizēt staciju noslodzi vai ekonomiski pamatotu elektrouzlādes staciju uzturēšanu. Privātie operatori darbojas tikai ekonomiski izdevīgās vietās, tādēļ valstij ir būtiska loma pieejamības nodrošināšanā reģionos. Noslodzes vai izmaksu rādītājos balstīta pieeja apdraudētu finansējumu mazāk noslogotām teritorijām un varētu radīt pārklājuma zudumu. Esošā pieeja valsts budžeta plānošanā elektrouzlādes stacijām nodrošina valsts mēroga pieejamību un tās maiņa neatbilst nozares un reģionālās attīstības mērķiem. Satiksmes ministrijai ir jāsedz ar deleģēto uzdevumu saistītas visas radušās izmaksas.

Uzlādes tīkla uzturēšanas izdevumu analīze

Uzlādes tīkla uzturēšanas izdevumu struktūra un izdevumu attiecināšanas principi noteikti Satiksmes ministrijas un CSDD noslēgtajā Deleģēšanas līgumā un tā pielikumos. Viens no Deleģēšanas līguma pielikumiem²⁹⁷ kalpo kā kopsavilkuma dokuments, kurā katram cetursnim tiek apkopotas faktiskās uzturēšanas izmaksas. Akta būtiskākā sastāvdaļa ir detalizēto izmaksu pielikums, kurā CSDD uzrāda faktiskos izdevumus.

Revīzijā apkopoti kopējie finanšu rādītāji par 2020.–2025. gadu, un tie apliecina, ka valsts izveidotais ETL uzlādes tīkls tiek uzturēts ar būtisku negatīvu bilanci – ieņēmumi nesedz faktiskās izmaksas un zaudējumi²⁹⁸ katru gadu ir ievērojami (skatīt 10. tabulu). Tātad publiskā tīkla ekonomiskā ilgtspēja ir tieši atkarīga no valsts budžeta dotācijas, savukārt tarifu politika un izmaksu struktūra nav segusi pašizmaksu nevienā no revīzijā vērtētajiem gadiem.

10. tabula

Valsts izveidotā ETL uzlādes tīkla finanšu rādītāji no 2020. gada līdz 2025. gadam

| Gads | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Uzlādes minūtes | 434 172 | 1 187 419 | 2 666 487 | 2 904 431 | 3 266 380 | 3 364 022 |
| Kopējie ETL tīkla ieņēmumi, euro | 53 823 | 147 201 | 435 507 | 486 300 | 522 812 | 533 809 |
| Kopējie ETL tīkla izdevumi, tajā skaitā, euro: | 438 997 | 619 755 | 992 925 | 718 307 | 800 053 | 889 993 |
| <i>ETL tīkla uzturēšanas izdevumi</i> | 414 145 | 517 997 | 527 200 | 477 260 | 525 669 | 601 899 |
| <i>Elektroenerģijas izdevumi</i> | 24 852 | 101 758 | 465 726 | 241 047 | 274 384 | 288 094 |
| Kopējo ieņēmumu/izdevumu starpība, euro | -385 174 | -472 555 | -557 418 | -232 008 | -277 241 | -356 184 |

Šie dati liecina par būtisku uzlādes apjoma pieaugumu analizētajā periodā, jo ievērojami palielinājies uzlādes minūšu skaits. Vienlaikus konstatēts, ka pakalpojuma apjoma pieaugums nav radījis proporcionālu pozitīvu ietekmi uz finanšu rezultātu, jo analizētajā periodā katrā no vērtētajiem gadiem ieņēmumi nesedza ETL tīkla uzturēšanas izdevumus.

CSDD stratēģiskajos dokumentos²⁹⁹ norādīts, ka tīkla uzturēšanai nepieciešamā valsts budžeta dotācija ir pamatojama ar nepietiekamo elektromobiļu tīkla izmantotāju skaitu. Tomēr neatbilstība starp pakalpojuma sniegšanas apjomu un finanšu rezultātiem liecina, ka ar esošo apjoma pieaugumu līdz šim nav bijis iespējams nodrošināt tīkla finansiālo pašpietiekamību. Tāpēc revīzijā padziļināti izvērtēta izmaksu struktūra, to veidojošie elementi un izmaksu plānošana, lai noskaidrotu faktoros, kas ietekmē tīkla finansiālo ilgtspēju.

Deleģēšanas līguma pielikumā ir metodika³⁰⁰, kas nosaka, kādi izdevumi ir uzskatāmi par attiecināmiem uz elektroauto uzlādes tīkla uzturēšanu un var tikt iekļauti valsts budžeta pieprasījumos. Turklāt metodikā nostiprināts princips, ka uzturēšanas izmaksās drīkst iekļaut tikai tos aktīvus un aktivitātes, kas ir tieši saistīti ar uzlādes tīkla darbību, kā arī jāsniedz skaidrs pamatojums šo izmaksu nepieciešamībai³⁰¹.

Atbilstoši minētajai metodikai nacionālā līmeņa elektroauto uzlādes infrastruktūras objektu tīkla uzturēšanas izmaksas ir strukturētas vairākās izmaksu grupās, kas apkopotas 11. tabulā.

11. tabula

Nacionālā līmeņa elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras objektu tīkla uzturēšanas izmaksu struktūra

| Nr. | Izmaksu grupa | Saturs/skaidrojums |
|--|---|---|
| Ar CSDD darbību un ārpakalpojumu vadību saistītās izmaksas | | |
| 1.1. | Tieši iesaistītā personāla izmaksas | Darba samaksa un valsts obligātās sociālās apdrošināšanas iemaksas projektā iesaistītajiem darbiniekiem |
| 1.2. | Administratīvo ēku uzturēšana | Biroja telpu remonts, uzturēšana un komunālie pakalpojumi |
| 1.3. | IT un datortehnika | Darba vietu aprīkojuma nolietojums, programmatūras un IT sistēmu uzturēšana |
| 1.4. | Administrācijas (pieskaitāmās) izmaksas | Projekta vadība, dokumentu aprīte, finansējuma administrēšana un juridiskais nodrošinājums |
| 1.5. | Neparedzētās izmaksas | Izmaksas neparedzētiem apstākļiem projekta īstenošanas laikā |
| Apmaksātie izdevumi ārpakalpojuma sniedzējiem | | |
| 2.1. | Elektroenerģijas izmaksas | Elektroenerģija elektromobiļiem, staciju pašpatēriņš, IA maksa, jaudas OIK |
| 2.2. | Vadības un monitoringa sistēmas | Staciju darbības nodrošināšana, klientu serviss, maksājumu apstrāde |
| 2.3. | Uzlādes staciju (iekārtu) uzturēšana | Uzlādes staciju tehniskā uzturēšana |
| 2.4. | Nekustamais īpašums un apbūves tiesības | Zemes noma, apbūves tiesības, apsaimniekošana, nekustamā īpašuma nodoklis |
| 2.5. | Internets un datu pārraide | Interneta pieslēgums un datu pārraide |
| 2.6. | Apsardze | Uzlādes staciju tehniskā apsardze |
| 2.7. | Apdrošināšana | Uzlādes staciju un objektu apdrošināšana |

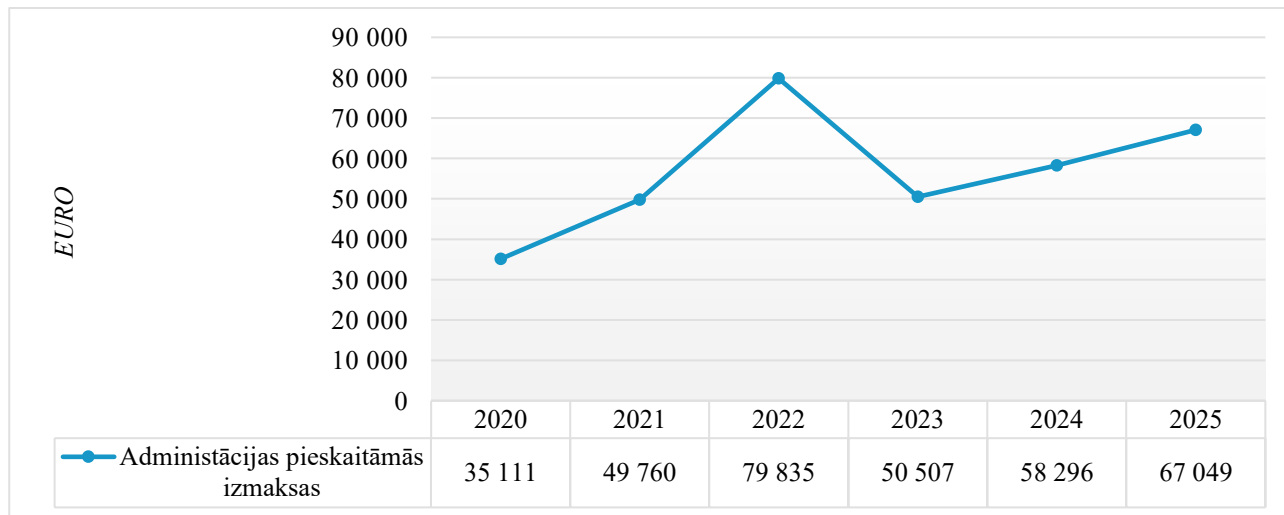
Pamatojoties uz 11. tabulā norādīto izmaksu struktūru, turpmākajā analizē padziļināti izvērtētas atsevišķas izmaksu kategorijas, ņemot vērā konstatētās izmaiņas izmaksu dinamikā un metodikā noteikto prasību piemērošanas aspektus.

Administrācijas pieskaitāmo izmaksu lietderība

Revīzijā konstatēts, ka CSDD administrācijas pieskaitāmās izmaksas netiek aprēķinātas pēc faktiski izmantotajiem CSDD administratīvajiem resursiem ETL tīkla uzturēšanā. Saskaņā ar metodikā noteikto CSDD aprēķina fiksētu administrācijas izmaksu pieskaitījuma likmi (7,31–8,89 %) ³⁰², kā arī metodikā ir definēts administrācijas izmaksu vispārīgs saturs, ietverot ar projekta īstenošanu saistītas pārvaldes funkcijas (projekta vadība, dokumentācijas aprīte, finansējuma administrēšana, juridiskais nodrošinājums u.c.), savukārt metodikā nav iekļauta konkrēta izdevumu bāze, kurai šī pieskaitījuma likme būtu jāpiemēro. Tomēr revīzijā konstatēts, ka Deleģēšanas līguma pielikumu veidlapās ir aprēķinu formula, kas ļauj identificēt kādai izmaksu bāzei CSDD piemēro administrācijas pieskaitījuma likmi. Formulas izdevumu bāzē ir iekļautas tieši iesaistītā personāla (skatīt 11. tabulas 1.1. apakšpunktu) un visas ārpakalpojumu izmaksas (skatīt 11. tabulas 2.1.–2.7. apakšpunktu).

Tas nozīmē, ka administrācijas pieskaitāmo izmaksu apmērs pieaug proporcionāli ārpakalpojumu uzturēšanas izmaksu pieaugumam, tajā skaitā elektroenerģijas izmaksām, lai gan faktiskais administratīvo funkciju apjoms var nemainīties. Valsts kontrole secina, ka šāda aprēķina pieeja neļauj noteikt, kāda administratīvo resursu daļa faktiski izmantota uzlādes tīkla uzturēšanas nodrošināšanai, un tas neatbilst Deleģēšanas līguma metodikas ievadā ³⁰³ noteiktajam pamatprincipam – iekļaut tikai ekonomiski pamatotas un tieši pakalpojuma nodrošināšanai nepieciešamās izmaksas.

Revīzijā veiktie aprēķini liecina, ka no 2020. gada līdz 2025. gadam CSDD sagatavotajos un Satiksmes ministrijai iesniegtajos aktos par valsts deleģēto izdevumu izpildi iekļautas administrācijas pieskaitāmās izmaksas vismaz 340 tūkst. euro.



11. attēls. Administrācijas pieskaitāmo izmaksu dinamika (2020.–2025. gadam).

Valsts kontroles ieskatā, šāds izdevumu attiecināšanas modelis nav uzskatāms par ekonomiski pamatotu un neatbilst mērķtiecīgiem valsts budžeta līdzekļu izlietojuma principiem.

Ārpakalpojumu izmaksu attiecināšana un lietderības izvērtējums

CSDD elektroauto uzlādes infrastruktūras uzturēšanā būtiska izdevumu daļa saistīta ar ārpakalpojumiem (elektroenerģija, monitoring, iekārtu apkope, IT uzturēšana, apsardze,

apdrošināšana u. c.). Revīzijā konstatēts, ka ārpakalpojumu iegādei CSDD piemēro Publisko iepirkumu likuma procedūras, izņemot izdevumus par nekustamā īpašuma apbūves tiesību nodošanu, kas pamatoti izriet no īpašuma tiesībām, nevis pakalpojuma iepirkuma.

Revidenti, vērtējot ārpakalpojumu lietderības aspektus, identificēja līgumu, kas attiecas uz apsardzes pakalpojuma nodrošināšanu, un konstatēja, ka CSDD 2018. gada sākumā noslēdza līgumu³⁰⁴ par uzlādes staciju objektu apsardzes pakalpojumu, termiņš – 60 mēneši. Līgums nodrošināja tehniskās apsardzes pieslēgumu, balstoties uz pieņēmumu par iespējamiem drošības riskiem, tostarp citu infrastruktūras uzturētāju pieredzi ar kabeļu zādzībām un CSDD vēsturisko pieredzi ar vandalismu fotoradaru objektos. Vairākas uzlādes stacijas izvietotas nomaļās vai mazapdzīvotās vietās, tāpēc šāds risinājums sākotnēji tika uzskatīts par preventīvu drošības pasākumu.

Revīzijā CSDD sniedza informāciju³⁰⁵, ka pakalpojuma lietderība pārskatīta, plānojot 2022. gada iepirkumus. CSDD veicis apsardzes pakalpojuma izvērtējumu, un līguma darbības laikā kopš 2018. gada nav reģistrēti vandalisma vai ļaunprātīgas uzlādes staciju bojāšanas gadījumi. Tāpēc CSDD secināja, ka turpmāka šāda pakalpojuma iegāde nav lietderīga un tehniskās apsardzes iepirkumu 2022. gada plānā vairs neiekļāva. Revīzijā konstatēts, ka jauns iepirkums netika plānots, jo faktiski neiestājās drošības riski, kas bija pamats pakalpojuma iegādei un spēkā esošais līgums turpināja darboties visu tā sākotnēji noteikto termiņu – 60 mēnešus (2018.–2023. gads), saglabājot pakalpojuma izmaksas līdz 2023. gada sākumam. Tas nozīmē, ka apsardzes pakalpojuma izdevumi tika segti no valsts budžeta arī tajā līguma darbības periodā, kad pakalpojums faktiski vairs nebija nepieciešams.

Valsts kontroles ieskatā, CSDD bija jārīkojas proaktīvāk un jāapsver apsardzes pakalpojuma pirmstermiņa izbeigšana. Turklāt līguma³⁰⁶ nosacījumi paredz līguma laušanu jebkurā brīdī pirms termiņa, 30 dienas pirms līguma izbeigšanas brīdinot izpildītāju. Līgumā nav citu nosacījumu vai līgumsodu par pirmstermiņa līguma laušanu. Attiecīgi pakalpojuma iegāde tika turpināta arī periodā, kad tas vairs nebija nepieciešams. Saskaņā ar revidentu aprēķiniem vismaz 37 158 *euro* tika izlietoti pakalpojumam, kas attiecīgajā periodā vairs nebija nepieciešams..

Vienlaikus, Valsts kontrole atzīmē, ka CSDD vēlākajos periodos nav turpinājusi šāda pakalpojuma iegādi, tādējādi novēršot papildu izdevumu rašanos.

Kopumā revīzijā konstatēts, ka tarifa aprēķinā izmantotā pieeja nenodrošina pietiekami izsekojamu un ekonomiski pamatotu izmaksu attiecināšanu, kā rezultātā veidojas vismaz 340 558 *euro* finansiāla ietekme. Izmaksu attiecināšana uz pakalpojuma nodrošināšanas izmaksām vairākos gadījumos neatbilst metodikā noteiktajam principam, ka tarifā iekļaujami tikai tie izdevumi, kas ir tieši saistīti ar uzlādes tīkla darbības nodrošināšanu.

Infrastruktūras ieņēmumi (tarifs)

Ņemot vērā konstatētās neatbilstības finanšu plānošanā un izmaksu aplēšu izmantošanā, ir būtiski izvērtēt arī uzlādes pakalpojuma ieņēmumu struktūru un tarifu politikas lomu kopējā finansēšanas modelī.

Tarifu politika elektroauto uzlādes pakalpojuma sniegšanai tika izveidota 2018. gadā līdz ar valsts publiskā uzlādes tīkla izveidi. Ministru kabineta noteikumu projekta anotācijā tika aprēķināta infrastruktūras uzturēšanas pašizmaksa 0,48 *euro*/min (bez PVN), balstoties uz tobrīd pieejamajiem pieņēmumiem par tīkla apjomu, uzturēšanas izmaksām un paredzamo pakalpojuma izmantošanas intensitāti. Rezultātā tarifa līmenis tika politiski noteikts 0,12 *euro*/min (bez PVN), lai veicinātu elektroauto izmantošanu un nodrošinātu pakalpojuma pieejamību lietotājiem. Tika pieņemts risinājums, ka tarifa ieņēmumi nenosegs reālās uzturēšanas izmaksas un starpība būs jākompensē no valsts budžeta. Šāds tarifu noteikšanas modelis nostiprināja principu, ka valsts uzlādes infrastruktūra ir daļēji subsidēts publiskais pakalpojums.

2022. gada septembrī tarifa struktūra tika pārskatīta, reaģējot uz būtisku elektroenerģijas cenu pieaugumu *Nord Pool* biržā. Tika ieviesta jauna kombinēta tarifa struktūra – fiksētā un mainīgā daļa (skatīt 12. tabulu).

12. tabula

Valsts ETL uzlādes tīkla tarifa salīdzinājums

| Salīdzināmais elements | 2018. gada tarifa modelis | 2022. gada tarifa modelis |
|---|---|--|
| Tarifa forma | Vienota maksa (<i>euro</i> /min) | Fiksētā + mainīgā |
| Pašizmaksa | 0,48 <i>euro</i> /min (bez PVN) | Aprēķins nav iesniegts Ministru kabinetā |
| Tarifa līmenis | 0,12 <i>euro</i> /min (bez PVN) | ~0,18 <i>euro</i> /min (bez PVN): fiksētā tarifa daļa 0,098 mainīgā tarifa daļa 0,082* |
| Elektroenerģijas cenu riska sadale | Elektroenerģijas cenu risks netika norādīts | Elektroenerģijas cenu risks daļēji** pārnests uz lietotāju |

*Mainīgās daļas tarifa apjoms atkarīgs no *Nord Pool* biržas cenas, provizorisks tarifa līmenis aprēķināts, izmantojot 2021. gada oktobra datus (Ministru kabinetā tarifa projekta iesniegšanas brīdī aprēķins nav aktualizēts)

** Elektroenerģijas iegādes cena bez obligātā iepirkuma komponentes (OIK) sadales un pārvades tīkla izmaksām

Tarifa mainīgā daļa

Tarifa mainīgā daļa ieviesta, lai nodrošinātu tiešāku sasaisti ar elektroenerģijas tirgus cenu izmaiņām un mazinātu risku, ka uzlādes pakalpojuma cena kļūst zemāka par elektroenerģijas biržas cenu, kas nozīmētu elektroenerģijas izmaksu daļēju subsidēšanu. Ministru kabineta noteikumu projekta anotācijā šāda tarifa konstrukcija tika pamatota kā risinājums, kas nodrošina izmaksu atbilstību tirgus situācijai un konkurences neitralitāti starp publiskajiem un privātajiem uzlādes pakalpojumu sniedzējiem.

Atbilstoši noteiktajai metodikai tarifa mainīgā daļa tiek pārrēķināta ne biežāk kā reizi mēnesī, ja elektroenerģijas vidējās mēneša cenas svārstības *Nord Pool* biržā pārsniedz 20 % salīdzinājumā ar iepriekšējā aprēķinā izmantoto cenu.

Revīzijā aprēķinātā starpība starp ieņēmumiem no uzlādes pakalpojuma mainīgās tarifa daļas (elektroenerģijas cenas) un faktiskajām izmaksām par nodoto elektroenerģiju parāda, kā izmantotā tarifa metodika ietekmē izmaksu segumu. Konstatētā starpība neveidojas elektroenerģijas patēriņa apjoma izmaiņu dēļ, bet gan tādēļ, ka metodika paredz elektroenerģijas cenu izmaiņas tarifā tikai pie noteikta cenu svārstību sliekšņa. Piemēram, 2023. gadā ieņēmumi no mainīgās tarifa daļas nesedza

elektroenerģijas izmaksas 39 382 euro jeb 16,3 % apmērā, savukārt 2024. gadā – 71 677 euro jeb 26,1 % apmērā. Tātad mazākas, bet ekonomiski nozīmīgas cenu svārstības (piemēram, 10–15 %) tarifā netiek iekļautas. Rezultātā starpība tiek segta no valsts budžeta.

Turklāt gala cena par elektroenerģiju veidojas ne tikai no elektroenerģijas tirdzniecības cenas, bet arī no pārvades un sadales sistēmas pakalpojumu maksas, kā arī obligātā iepirkuma komponentes (OIK)³⁰⁷. Attiecīgi arī šīs izmaksas nav iekļautas CSDD publisko pakalpojumu cenrādī³⁰⁸ kā elektroenerģijas cenas veidojoša komponente.

Revīzijā CSDD sniedza viedokli³⁰⁹:

Sadales sistēmas operatora pakalpojumu izmaksas ir uzskatāmas par ETL uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksu sastāvdaļu, jo šie maksājumi attiecas uz nepieciešamās elektrotīkla jaudas nodrošināšanu un ir maksājami neatkarīgi no faktiski patērētā elektroenerģijas apjoma. Sadales tarifi nav tieši saistīti ar elektroenerģijas kā preces cenu, kas tiek noteikta biržā, un tādēļ nesot iekļaujami tarifa mainīgajā daļā.

Saskaņā ar revīzijā iegūto informāciju³¹⁰ Pārvades un sadales sistēmu izmaksas 2023. gadā ir 74 239 euro, 2024. gadā ir 98 005 euro un 2025. gadā – 98 441 euro.

Valsts kontroles ieskatā, pakalpojuma cena par uzlādei patērēto elektroenerģiju neatbilst elektroenerģijas gala cenu pilnā apjomā, jo tarifa mainīgajā daļā iekļauta tikai elektroenerģijas tirdzniecības cena, neietverot pārvades, sadales un citas regulētās komponentes. Vienlaikus Ministru kabineta noteikumos noteiktā 20 % cenu svārstību robežvērtība faktiski pieļauj elektroenerģijas izmaksu daļēju segšanu no valsts budžeta. Tas ir pretrunā noteikumu grozījumu anotācijā³¹¹ deklarētajam mērķim – nepieļaut elektroenerģijas izmaksu subsidēšanu. Līdz ar to piemērotajā tarifa aprēķina metodikā ir ietverts ierobežojums, kas pieļauj situāciju, ka daļa elektroenerģijas izmaksu netiek iekļauta uzlādes tarifā, radot valsts budžetam papildu slogu, kas, pēc revidentu aplēsēm, 2023., 2024. un 2025. gadā kopā sasniedz vismaz 381 794 euro³¹².

Lai novērtētu valsts noteiktā uzlādes tarifa konkurētspēju un atbilstību tirgus apstākļiem, revīzijā veikta salīdzinoša uzlādes cenu analīze ar citiem pakalpojumu sniedzējiem Latvijā (skatīt 13. tabulu). Uzlādes stacijām ir atšķirīga pieejamā jauda, un vairumā gadījumu uzlādes cena ir atkarīga no stacijas jaudas – jo augstāka jauda, jo lielāka ir uzlādes maksa par kWh. Turklāt vienam pakalpojuma sniedzējam cena atšķiras atkarībā no uzlādes stacijas atrašanās vietas.

13. tabula

Elektrotroauto uzlādes cenas Latvijā 10.09.2025.³¹³

(▼ – cena zemāka par vidējo, ■ – vidēja cena, ▲ – cena augstāka par vidējo)

| Uzlādes tīkls | 22 kW | 25 kW | 40 kW | 43 kW | 47 kW | 50 kW | 80 kW | 120 kW | 150 kW | 160 kW | 200 kW |
|---------------|--------|--------|--------|----------------|--------|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Elektrum | ▲ 0,40 | ▲ 0,42 | | | | ▲ 0,40 | | | ▲ 0,46 | | |
| e-mobi | | | | ▼ 0,27 (0,32*) | | ▼ 0,23 (0,32*) | | | | | |
| Ignitis | | | | | | ■ 0,32 | | | | | ■ 0,37 |
| Enefit | ■ 0,33 | | | | ■ 0,33 | | | | | | |
| Eleport | ▼ 0,22 | | | | | ▲ 0,41 | | ▲ 0,41 | | | ▲ 0,41 |
| Virši | | | ▼ 0,28 | | | | ■ 0,32 | ■ 0,36 | | | ■ 0,38 |

* vidējā cena, ja uzlāde notiek ar 36 kW jaudu, kas saskaņā ar CSDD sniegto informāciju ir vidējā uzlādes jauda e-mobi tīklā

Tirgū ETL uzlādes pakalpojuma maksa parasti tiek noteikta kā maksa par faktiski patērēto elektroenerģiju (*euro/kWh*). Atšķirībā no citiem operatoriem, valsts izveidotajā e-mobi tīklā uzlādes maksa tiek piemērota par uzlādei patērēto laiku (*euro/min*), neatkarīgi no faktiskā elektroenerģijas patēriņa uzlādes sesijas laikā. Lai nodrošinātu iespēju salīdzināt e-mobi tīkla uzlādes cenu ar citiem operatoriem, uzlādes maksa *euro/min* tika pārrēķināta *euro/kWh* izteiksmē, pieņemot, ka transportlīdzeklis uzlādēts ar stacijas maksimāli pieejamo jaudu. Vienlaikus faktiskā uzlādes jauda uzlādes procesa laikā var būt zemāka un ir atkarīga no transportlīdzekļa tehniskajām īpašībām, tā saderības ar uzlādes staciju, kā arī citiem faktoriem, piemēram, baterijas uzlādes līmeņa un ārējās temperatūras.

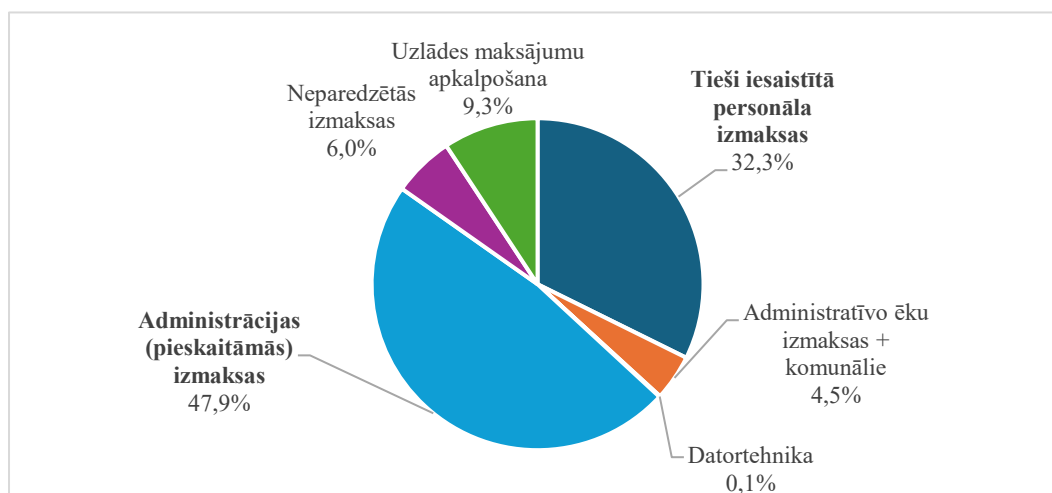
Salīdzinot uzlādes tarifus pie 50 kW uzlādes jaudas, valsts e-mobi tīklā noteiktā maksa (0,23 *euro/kWh*) ir zemākā Latvijā. Pārējo operatoru tarifi šajā jaudas kategorijā ir augstāki – no 0,32 *euro/kWh* (Virši E, Ignitis) līdz 0,41 *euro/kWh* (Eleport), bet Elektrum Drive cena sasniedz 0,40 *euro/kWh*.

Izmantojot CSDD sniegto informāciju par vidējo uzlādes jaudu (36 kW), kas raksturo vidējos uzlādes apstākļus e-mobi tīklā, 13. tabulā ir norādīta arī vidējā uzlādes cena e-mobi tīklā. Tā kā pie zemākas uzlādes jaudas uzlāde notiek lēnāk, aprēķinātā vidējā cena *euro/kWh* ir augstāka nekā lādējot ETL ar pilnu stacijas jaudu.

Revīzijā konstatēts, ka e-mobi uzlādes tarifa mainīgajā daļā nav ietverta pilna elektroenerģijas gala cena. Lietotāji nesedz pakalpojuma izmaksas pilnībā, uzlādes pakalpojums faktiski tiek daļēji subsidēts no valsts budžeta. Tas e-mobi tīklam rada konkurences priekšrocības salīdzinājumā ar privātajiem operatoriem.

Tarifa fiksētā daļa

Revīzijā, analizējot fiksētā tarifa struktūru, konstatēts, ka uzlādes pakalpojuma maksa nav aprēķināta kā pakalpojuma pašizmaksa. Tarifa fiksētās daļas aprēķins ir pamatots ar CSDD pakalpojuma nodrošināšanas izmaksām (personāls, administratīvās ēkas uzturēšana, datortehnikas nolietojums, administratīvie un neparedzētie izdevumi). Tomēr revidenti konstatēja, ka fiksētajā daļā ir iekļauta arī viena ārpalpojuma izmaksu pozīcija – uzlādes maksājumu apkalpošana. Savukārt pārējās uzlādes ārpalpojumu izmaksas, kas veido lielāko daļu no faktiskajām izmaksām (iekārtu apkope, monitorings, IT sistēmas, apsardze, apdrošināšana u. c.), tarifa fiksētajā daļā netiek iekļautas.



12. attēls. Fiksētā tarifa izdevumu struktūra

Turklāt revīzijā, analizējot fiksētā tarifa komponentes un tā aprēķinā izmantoto izdevumu grozu, konstatēts, ka trīs tarifā iekļautajās izmaksu pozīcijās ir būtiski metodiskie trūkumi, kas liedz uzskatīt šo tarifu par ekonomiski pamatotu un atbilstošu pakalpojuma pašizmaksas principiem.

❖ *Administrācijas pieskaitāmās izmaksas (48 % no fiksētā tarifa).*

Administrācijas pieskaitāmās izmaksas veido būtisku daļu no fiksētā tarifa struktūras un ir gandrīz puse no tarifa kopējā apmēra. Tās tiek noteiktas, piemērojot administrācijas izmaksu pieskaitījuma likmi, kas aprēķināta, balstoties uz CSDD kopējo administrācijas izdevumu īpatsvaru pēdējā auditētajā gada pārskatā, un praksē piemērota izdevumu bāzei, kas ietver tieši iesaistītā personāla un ārpakalpojumu izmaksas.

Šī pieeja, kas detalizēti analizēta ziņojuma sadaļā “Uzlādes tīkla uzturēšanas izdevumu analīze – Administrācijas pieskaitāmo izmaksu lietderība, nenodrošina tarifa sasaisti ar faktisko administratīvo resursu patēriņu elektroauto uzlādes tīkla uzturēšanā. Līdz ar to fiksētā tarifa struktūrā ir iekļauta tāda izdevumu kategorija, kas neveido ekonomisku pamatotu tarifa pašizmaksas bāzes grozu.

CSDD personāla atalgojums un citas saistītās administratīvās izmaksas jau ir iekļautas citās fiksētā tarifa izdevumu pozīcijās.

❖ *Neparedzētās izmaksas (6 % no fiksētā tarifa)*

Revīzijā konstatēts, ka neparedzēto izmaksu pozīcija ir iekļauta fiksētajā tarifa aprēķinā, kur tā ir aptuveni 6 % no kopējās fiksētās tarifa komponentes. Šāda pozīcijas pārvešana no uzturēšanas izmaksu metodikas uz tarifa aprēķinu nav paredzēta nedz CSDD iekšējā regulējumā, nedz ir balstīta uz pakalpojuma pašizmaksas un izmaksu attiecināmības principiem.

Saskaņā ar CSDD iekšējiem noteikumiem par pakalpojumu cenu noteikšanas kārtību pakalpojuma cenā drīkst iekļaut tikai ekonomiski pamatotas tiešās un netiešās izmaksas, kas ir tieši saistītas ar pakalpojuma sniegšanu. Iekšējā metodika nenosaka “neparedzētās izmaksas” kā cenu veidojošu elementu vai atsevišķu tarifa komponenti.

Savukārt Deleģēšanas līguma 5. pielikums paredz “neparedzētās izmaksas” tikai kā uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izdevumu daļu – līdz 1 % no faktiskajām uzturēšanas izmaksām gadā, ja uzturēšanas laikā rodas iepriekš neparedzami apstākļi. Šis mehānisms attiecas uz izdevumu uzskaiti, nevis uz pakalpojuma tarifa aprēķinu.

❖ *Uzlādes maksājumu apkalpošana (9 % no fiksētā tarifa)*

Revīzijā konstatēts, ka tarifa fiksētās daļas aprēķinā ir iekļauta izmaksu pozīcija “uzlādes maksājumu apkalpošana”, kas nav CSDD pakalpojuma nodrošināšanas izmaksas, jo tās attiecas uz maksājumu pakalpojuma sniedzēja komisijas maksu par klientu norēķinu apstrādi (ārpakalpojums). Turklāt Deleģēšanas līguma pielikumā ir uzskaitīti ārpakalpojuma sniedzējiem apmaksājami izdevumi³¹⁴, kuros iekļauta arī uzlādes maksājumu apkalpošana. Valsts kontrole lūdza CSDD sniegt skaidrojumu³¹⁵, kāpēc CSDD šīs izmaksas tarifa fiksētajā daļā ir iekļāvusi kā uzņēmuma izdevumus. Saņemtā atbilde nesniedz klasifikācijas pamatojumu³¹⁶:

CSDD ir jānodrošina maksas pieņemšana no klientiem par elektromobiļu uzlādes pakalpojumu. Tāpēc neskatoties uz to, ka CSDD šo uzdevu veikt ārpakalpojuma sniedzējam, uzlādes maksājumu apkalpošanas izmaksas tika iekļautas kā CSDD pakalpojuma nodrošināšanas izmaksas.

Rezultātā tarifa fiksētajā daļā ir iekļautas tādas izmaksas, kas nav tieši attiecināmas uz CSDD pakalpojuma nodrošināšanu, tādējādi sagrozot faktisko izmaksu struktūru. Līdz ar to tarifs neatbilst pakalpojuma ekonomiski pamatotu pašizmaksu.

CSDD revīzijā skaidroja³¹⁷, ka fiksēto tarifu 2022. gadā veidoja, balstoties uz CSDD iekšējiem noteikumiem³¹⁸ un 2018. gadā noteikto principu, saglabājot cenu tādā apmērā, lai nodrošinātu elektromobilitātes veicināšanu. Tomēr revīzijā konstatēts, ka 2022. gadā Ministru kabineta noteikumu anotācijā nav minēts šāds nosacījums – tarifa fiksētās komponentes ierobežojums vai kāda cita būtiska informācija, kas būtu jāņem vērā, apstiprinot tarifu.

Revīzijā veikta analīze, lai noskaidrotu, cik lielā apmērā fiksētais tarifs sedz faktiskās fiksētās izmaksas (4. pielikums). Konstatēts, ka no 2022. oktobra līdz 2025. gadam fiksētā tarifa daļa nav noseģusi tos izdevumus, kas tika iekļauti tarifa aprēķinā vismaz 95 537 *euro* apmērā. Valsts kontroles ieskatā, neatkarīgi no tā, vai tarifa aprēķins tiek veikts atbilstoši metodikai un vai tajā ir neprecizitātes, jebkura starpība starp ieņēmumiem un faktiskajām izmaksām tiek segta no valsts budžeta. Tātad tarifa aprēķins faktiski neietekmē pakalpojuma finansēšanas apmēru un neveicina efektīvu izmaksu pārvaldību.

Revīzijā konstatēts, ka fiksētā tarifa aprēķins neatbilst pakalpojuma pašizmaksas principam un ekonomiskās pamatotības kritērijiem. Tarifa struktūrā ir iekļautas izmaksu pozīcijas, kas nav tieši saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, savukārt daļa plānoto uzturēšanas izmaksu tajā nav ietverta.

Tādējādi tarifa aprēķins nav sasaistīts ar faktisko izmaksu struktūru un pakalpojuma apjomu un jebkuras novirzes starp ieņēmumiem un izmaksām tiek segtas no valsts budžeta. Šāda pieeja neatbilst pakalpojuma patieso pašizmaksu, neveicina izmaksu efektivitāti un uz sniegumu balstītu publisko līdzekļu izmantošanu.

Ieteikumi

Satiksmes ministrijai izveidot efektīvu elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstības plānošanas ietvaru, kas nodrošina normatīvajām prasībām atbilstošu datu izmantošanu, ES prasību izpildes uzraudzību un publiskā un privātā sektora uzlādes tīklu koordinētu attīstību.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikuma ieviešanas rezultātā būs izveidots funkcionējošs un praktiski piemērots uzlādes infrastruktūras plānošanas ietvars, kas balstīts uz normatīvajām prasībām atbilstošiem un salīdzināmiem datiem, nodrošina AFIR prasību izpildes uzraudzību un ļauj koordinēt publiskā un privātā sektora investīcijas elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstībā, tai skaitā jau esošā valsts uzlādes tīkla turpmāko izmantošanu.

Satiksmes ministrijai sadarbībā ar CSDD nodrošināt, ka valsts uzlādes tīkla tarifs ir ekonomiski pamatots un atbilstošs faktiskajām izmaksām.

Valsts kontrole sagaida, ka ieteikuma ieviešanas rezultātā deleģēšanas līguma nosacījumi nodrošinās uz sniegumu un ekonomisko pamatotību balstītu elektroauto uzlādes tīkla pārvaldību. Ieteikuma ieviešanas rezultātā tiks pārskatīta elektroauto uzlādes pakalpojuma tarifu noteikšanas metodika un tā būs balstīta uz faktiskajām pakalpojuma sniegšanas izmaksām, nodrošinot godīgu konkurenci. Samazināsies tīkla uzturēšanai nepieciešamais valsts budžeta dotācijas apmērs.

Informācija par revīziju

Revīzijas mērķis

Revīzijas mērķis ir novērtēt, vai atbildīgās ministrijas ir nodrošinājušas priekšnosacījumus efektīvai klimata mērķu sasniegšanai transporta nozarē, vai ar tiem saistītie pasākumi tiek īstenoti produktīvi un vienlaikus tiek ņemtas vērā iedzīvotāju intereses.

Juridiskais pamatojums

Lietderības revīzija “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē” ir veikta, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 01.07.2024. revīzijas grafiku Nr. 2.4.1-63/2024.

Revīziju veica un ziņojumu sagatavoja Pirmā revīzijas departamenta Transporta un sakaru sektora vecākā valsts revidente juriste Baiba Amoliņa (no 01.04.2025. atbildīgā sektora vadītāja), valsts revidente Inga Briede, valsts revidente Eva Vorona, valsts revidente Diāna Nasteviča (no 22.04.2025.), valsts revidente Laura Kļaviņa (no 22.09.2025.), valsts revidents Kārlis Roberts Hauks (no 02.01.2025. līdz 11.12.2025.), informāciju sistēmu auditori Ēriks Kristapsons, Jānis Silinieks, sektora vadītāja Larisa Reine (no 01.07.2024. līdz 31.03.2025.), un departamenta direktors Mārtiņš Āboliņš (no 20.09.2024.).

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Valsts kontroles revidenti ir atbildīgi par revīzijas ziņojuma sniegšanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstoši, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem. Revidējamās vienības – Satiksmes ministrija, Klimata un enerģētikas ministrija un CSDD – ir atbildīgas par normatīvo aktu ievērošanu un revidentiem sniegtās informācijas patiesumu.

Revīzijas apjoms

Revīzija ir veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem *ISSAI 300*, *ISSAI 3000*, *ISSAI 3910* un *ISSAI 3920*. Revīzija ir plānota un veikta tā, lai iegūtu pietiekamu pārlicību par pārbaudāmo priekšmetu un tā sasaisti ar revīzijas kritērijiem.

Revīzija ir veikta par laiku no 2020. līdz 2025. gadam, pēc nepieciešamības apkopojot informāciju arī ārpus minētā laika.

Revīzijas apjomā ir iekļautas šādas institūcijas:

- ✓ Satiksmes ministrija un tās kapitālsabiedrība CSDD;
- ✓ Klimata un enerģētikas ministrija;
- ✓ VARAM un pašvaldības (Jelgavas novada pašvaldība, Saldus novada pašvaldība, Preiļu novada pašvaldība, Rēzeknes novada pašvaldība un Dienvidkurzemes novada pašvaldība), izvērtējot Atvēršanas un noturības mehānisma finansēto investīciju 3.1.1.6.i. “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde” atbildīgās institūcijas darbu. Par minēto investīciju revīzijā sagatavots starpziņojums “Vai pašvaldību elektroautobusu pasākums īstenots lietderīgi?”.

Revīzijas metodes

Politikas plānošanas dokumentu, pētījumu, normatīvo aktu, institūciju iekšējo normatīvo aktu, kā arī publiski pieejamās informācijas apkopošana un analīze.

Intervijas un informācijas pieprasījumi revīzijas apjomā iekļautajām institūcijām, kā arī papildus informācijas pieprasījumi no SIA “Vides investīciju fonds”, VSIA “Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs”, Fizikālā enerģētikas institūta, AS “Attīstības finanšu institūcija Altum”, Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme”.

Lai noskaidrotu viedokli par valsts politiku alternatīvās degvielas (elektrouzlādes) jomā un valsts izveidoto elektroauto uzlādes tīkla darbību, attīstību un nākotnes plāniem, notika tikšanās ar VAS “Latvenergo” un SIA “Eleport”.

Revīzijā noskaidrots dažādu sabiedrības un komersantu interešu pārstāvošu nevalstiskā sektora organizāciju (biedrība “Auto Asociācija”, biedrība “Zaļā brīvība”, apvienība “Pilsēta cilvēkiem”, autopārvadātāju asociācija “Latvijas auto”, biedrība “Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija”, biedrība “Latvijas Pašvaldību savienība”) viedoklis par jomas problēmām un riskiem. Papildus noskaidrots arī Rīgas valstspilsētas pašvaldības un tās transporta nozares kapitālsabiedrības (SIA “Rīgas satiksme”) viedoklis.

Vērtējot NEKP pasākumu izpildes progresu, izmantots Klimata un enerģētikas ministrijas 2025. gadā izveidotais Vadības rīks, kurā iesaistītās ministrijas sniedz informāciju par to kompetencē esošo pasākumu izpildes progresu, statusu, risku. Informācija par pasākumu izpildi iegūta 04.02.2026.

Revīzijas apjomā iekļautā jautājuma par degvielas jomas novērtējumu izmantots ārējā eksperta (SIA “SmartGreen”, reģistrācijas numurs 4010369923) sagatavotais atzinums saskaņā ar 11.09.2025. noslēgto līgumu. Eksperta atzinums sniegts atbilstoši darba uzdevumā definētajiem revīzijas kritērijiem.

- ✓ Lai izvērtētu Latvijas gatavību pārņemt ES prasības degvielas jomā, veiktas turpmāk minētās galvenās darbības. Latvijas normatīvā regulējuma un tā saskaņošanas ar RED II un RED III izvērtējums. Identificēto priekšdarbu analīze – tiesību aktu projekti, atbildīgo iestāžu rīcība, koordinācija starp nozarēm. Valsts plānotā redzējuma analīze mērķu sasniegšanai (saskaņā ar RED III 25. pantu) – resursu plānošana, iespējamo mehānismu izveide. Degvielas piegādātāju un tirgotāju sektora gatavības izvērtējums. Riska analīze, ja normatīvais regulējums netiek pieņemts laikā – iespējama cenu kāpums, tirgus nenoteiktība, sankciju riski. Salīdzinoša analīze ar Lietuvas un Igaunijas pieeju un ieviešanas gaitu, nepieciešamības gadījumā izvērtējot arī citu ES dalībvalstu ieviešanas praksi.
- ✓ Lai izvērtētu Valsts atbalsta mehānismus biodegvielas ražošanas un infrastruktūras veicināšanai, veiktas turpmāk minētās galvenās darbības. Statistikas datu apkopošana par biodegvielas ražošanu un jaudām Latvijā (2020.–2025. gads). Nozares attīstības tendenču, šķēršļu un iespēju izvērtējums, īpaši attiecībā uz modernajām biodegvielām (*HVO*, 2. paaudze u. c.). Politikas plānošanas dokumentu analīze – NEKP, Klimata likums u. c. Atbalsta instrumentu un investīciju pasākumu kartējums (valsts budžets, ES fondi, citi). Citu ES valstu (īpaši Baltijas) prakses analīze, kas attiecas uz ražošanas veicināšanu.

- ✓ Lai izvērtētu sociālo ietekmi un atbalstu mazaizsargātām grupām saistībā ar degvielas sadārdzinājumu, veiktas turpmāk minētās galvenās darbības. Latvijas Sociālā klimata fonda plāna (2026.–2032. gadam) izvērtējums – vai ir pienācīgi novērtēta ietekme uz sociāli mazaizsargātām grupām. Rezultatīvo rādītāju un pasākumu efektivitātes izvērtējums – vai tie ļaus sasniegt mērķus. Izvērtējums par septiņiem transporta nozares pasākumu mērķtiecību un ietekmi uz transporta nabadzību. Salīdzinoša analīze ar citu ES valstu pieejām – vai tiek izmantoti tiešie ienākumu atbalsti, kompensācijas mehānismi u. c. Izvērtējums veikts par Ministru kabinetā 02.07.2025. apstiprināto plāna versiju.

Lai aplēstu SIA “Rīgas satiksme” atbalsta mehānismu apmēru elektroauto lietotājiem, veikta SIA “Rīgas satiksme” sniegto datu analīze par priekšapmaksas darījumos reģistrēto autostāvvietu izmantošanas gadījumu skaitu un ieņēmumiem. Aprēķināta elektroauto īpatsvara dinamika un proporcija katrā stāvvietu zonā pārskata periodā un iegūtie dati pielīdzināti faktiskajiem ieņēmumiem, ņemot vērā elektroauto skaita proporcionālo pieaugumu no 2020. gada līdz 2025. gadam.

Lai aplēstu Jūrmalas un Liepājas valstspilsētas atbalsta mehānismu apmēru elektroauto lietotājiem, veikta to iesniegto datu analīze par laiku no 2020. gada līdz 2025. gadam. Attiecībā uz Jūrmalu tika ņemtas vērā iebraukšanas maksas izmaiņas pa gadiem, bet attiecībā uz Liepāju – pašvaldības sniegtā informācija par atbalsta apjomu 2025. gadā, tam piemērojot elektroauto pieauguma proporciju laikā no 2020. gada līdz 2025. gadam.

Datu analīzei par CSDD uzturētā elektroauto uzlādes tīkla darbību, ieņēmumiem, izmaksām un noslodzi izmantoti šādi CSDD iesniegtie dati un informācija:

- ✓ līgumi ar elektroenerģijas tirgotājiem par pieslēgumiem un elektroenerģijas nodrošināšanu uzlādes stacijās no 01.12.2019. līdz 30.04.2026.;
- ✓ līgumi par ārpakalpojumu sniegšanu uzlādes tīkla darbības nodrošināšanai (tehniskā uzturēšana, rezerves daļu iegāde, apsardze, video novērošana, apdrošināšana, datu tīkla uzturēšana, sakaru pakalpojumi) par revidējamo posmu no 2020. janvāra;
- ✓ saņemtie rēķini par uzlādes stacijās patērēto elektroenerģiju par 2023. gada janvāri, 2024. gada janvāri un 2025. gada janvāri;
- ✓ uzlādes tīkla monitoringa sistēmas ikmēneša atskaites par elektroauto uzlādēm no 01.01.2020. līdz 22.09.2025.;
- ✓ uzlādes tīkla monitoringa sistēmas dati par elektroauto uzlādes sesijām no 01.03.2023. līdz 31.08.2025.;
- ✓ saņemtie rēķini par uzlādes tīkla monitoringa sistēmas un klientu portāla uzturēšanu par 2023. gada janvāri, 2024. gada janvāri un 2025. gada janvāri;
- ✓ grāmatvedības uzskaites dati par grāmatojumiem, kas veikti, lai uzskaitītu ienākumus un izdevumus, kas saistīti ar uzlādes staciju darbību un uzturēšanu no 01.01.2020. līdz 22.09.2025.;
- ✓ sagatavotie un reizi ceturksnī Satiksmes ministrijai iesniegtie akti “Par nacionālā līmeņa elektroauto uzlādes infrastruktūras objektu uzturēšanas faktiskajām izmaksām” no 01.07.2018. līdz 31.12.2025.
- ✓ sagatavotās un Satiksmes ministrijai iesniegtās “Uzlādes infrastruktūras darbības nodrošināšanai nepieciešamā valsts budžeta finansējuma izmaksu aplēses” no 2020. gada līdz 2025. gadam.

Vērtēšanas kritēriji

Kritērija avots

* Revidentu izstrādāts kritērijs atbilstoši revīzijas plānošanā identificētajiem trūkumiem.

** Revidentu izstrādāts kritērijs, kas ietver arī normatīvo aktu prasības.

*** Kritērijs, kas ir balstīts uz identificēto labo praksi.

| Revīzijas jautājums, apakšjautājums | Noteiktais kritērijs | Kritērijs ir sasniegts / nav sasniegts / sasniegts daļēji |
|--|---|--|
| 1. Vai Latvijā ir radīti priekšnosacījumi SEG emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanai transporta nozarē? | | |
| 1.1. Vai ir skaidri noteikts atbildīgais, sasniedzamie rezultāti un pasākumi mērķu sasniegšanai? <i>(efektivitāte)</i> | ✓ NEKP ietvertajiem transporta nozares pasākumiem SEG emisiju samazināšanai ir skaidrs ³¹⁹ galvenais virziens, kas sekmēs emisiju samazināšanu transporta sektorā.* | ⊗ Kritērijs nav sasniegts. NEKP iekļautie transporta nozares pasākumi ir bez skaidra galvenā fokusa. Pasākumos vienlaikus paredzēts gan sniegt atbalstu privātā autoparka nomaīnai un attīstīt ceļu infrastruktūru, gan “zaļināt” sabiedrisko transportu un veicināt iedzīvotāju pārsēšanos uz to. Nav noteikta īstenojamo pasākumu prioritāte. |
| | ✓ Starp ministrijām ir noteikts skaidrs atbildības un pienākumu sadalījums klimata mērķu sasniegšanā transporta nozarē.** | ⊙ Kritērijs sasniegts daļēji. Ir izveidotas vairākas sadarbības platformas iesaistītajām ministrijām. Tomēr ir jāuzlabo ikdienas sadarbība, risinot konkrētu politiku jautājumus un pilnvērtīgāk izmantojot sadarbībai izveidotos rīkus. |
| | ✓ Satiksmes ministrija efektīvi nodrošina tai paredzēto koordinējošo lomu, īstenojot rīcībpolitiku un pasākumus, kas tiešā vai netiešā veidā nodrošina siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas un oglekļa dioksīda piesaistes sektorālo mērķu sasniegšanu.** | ⊙ Kritērijs sasniegts. Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likums nosaka, ka Satiksmes ministrija turpmāk koordinēs klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē. Lai to īstenotu, ar 2026. gadu veiktas izmaiņas tās struktūrā, izveidojot Mobilitātes un pārnozaru departamentu ar |

Starpnozaru koordinācijas nodaļu, kuras viens no uzdevumiem būs izstrādāt un koordinēt ministrijas pārziņā esošo nozaru valsts politiku klimata jautājumos, kas neietilpst citu ministrijas struktūrvienību kompetencē. Revīzijā nodaļas funkciju izpildi nebija iespējams novērtēt tās nesenās izveides dēļ.

- ✓ NEKP transporta nozares pasākumu plānošanas gaitā tika vērtēta to ietekme uz mērķu sasniegšanu, lai NEKP iekļautu izmaksu efektīvākos pasākumus.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Satiksmes ministrijas rīcībā nebija informācijas, kādu ietekmi tās vadītās Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas iniciētie NEKP iekļautie transporta nozares pasākumi sniedz klimata mērķu sasniegšanā. To izmaksu efektivitāte plānošanas laikā netika vērtēta, tāpēc nevar gūt pārlicību, ka ir iekļauti izmaksu efektīvākie pasākumi.

- ✓ NEKP ir iekļauti tikai tādi pasākumi, kam ir tieša vai netieša ietekme uz klimata mērķu sasniegšanu transporta nozarē.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Ne visiem 35 NEKP pasākumiem transporta nozarē ir noteikta ietekme uz SEG emisiju samazināšanu, lai gan sākotnēji bija plānots iekļaut plānā tikai tādus pasākumus, kam ir aprēķināta ietekme uz klimata pārmaiņām. Ietekme ir noteikta tikai 34 % jeb 12 pasākumiem.

1.2. Vai pasākumiem ir pieejamas investīcijas un finansējums tiek apgūts savlaicīgi? (*efektivitāte*)

- ✓ Ir apzināts pasākumu ieviešanai nepieciešamais finansējums un tā avoti, kā arī noteiktas prioritātes pasākumiem, kurus īstenojot ierobežotu resursu apstākļos plānots iegūt maksimāli lielāko SEG emisiju samazinājumu.**
- ⊗ **Kritērijs sasniegts daļēji.** Trim NEKP pasākumiem nav informācijas par nepieciešamo finansējumu, un kopumā finansējums ir ieplānots tikai 41 % pasākumu. Pasākumiem, kurus īstenojot ierobežotu resursu apstākļos plānots iegūt maksimāli lielāko SEG emisiju samazinājumu, nav noteiktas prioritātes. Ņemot vērā pasākumu sadrumstaloto finansēšanu, finansējuma pārdales un to, ka daļa pasākumu joprojām tiek īstenoti, nav iespējams precīzi noteikt to izmaksas un sadalījumu

pa finansējuma avotiem. Līdz ar to nav iespējams gūt pilnvērtīgu priekšstatu par jau veiktajām un vēl nepieciešamajām investīcijām NEKP paredzēto transporta nozares pasākumu īstenošanai.

- ✓ Projektu finansējums tiek apgūts savlaicīgi un plānveidīgi, tādējādi mazinot risku, ka netiek pilnībā izmantots ES fondu finansējums, kā arī nodrošinot nepārtrauktu projektu īstenošanu un efektīvu resursu izmantošanu.*
- ⊙ **Kritērijs sasniegts daļēji.** Projektu finansējums visos gadījumos netiek apgūts savlaicīgi un plānveidīgi. Atsevišķas finansējuma pārdales liecina par nepietiekamu stratēģisko konsekvenci. Tas ierobežo iespējas savlaicīgi īstenot pasākumus plānoto SEG emisiju samazināšanai un līdz ar to apdraud NEKP mērķu sasniegšanu līdz 2030. gadam.
- ✓ Pārdalot finansējumu no NEKP pasākumiem transporta nozarē, tiek ņemta vērā pasākumu ietekme uz klimata mērķu sasniegšanu. Prioritāri saglabāts atbalsts tiem pasākumiem, kas dod vislielāko pienesumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Pārdalot finansējumu no NEKP pasākumiem, netiek paredzēti kompensējoši mehānismi, kas ierobežota finansējuma apstākļos ļautu nodrošināt klimata mērķu sasniegšanu citos veidos. Konkrēta pasākuma ietekme uz klimata mērķu sasniegšanu nereti nav aplēšama, jo pašreizējā metodoloģija neļauj skaidri nodalīt katra atsevišķa pasākuma tiešo ieguldījumu SEG emisiju samazināšanā.

2. Vai Latvija ir gatava izmaiņām degvielas jomā, vienlaikus aizsargājot mazaizsargātos iedzīvotājus no degvielas cenu kāpuma?

- 2.1. Vai ir savlaicīgi veiktas izmaiņas normatīvajā regulējumā, lai pārņemtu ES prasības? *(efektivitāte)*
- ✓ Latvija ir savlaicīgi veikusi izmaiņas normatīvajā regulējumā, lai pārņemtu ES prasības attiecībā uz plānotajām izmaiņām degvielas jomā, lai degvielas piegādātāji varētu sagatavoties to ieviešanai.**
- ⊙ **Kritērijs sasniegts daļēji.** Latvija ir pieņēmusi galvenās ES noteiktās izmaiņas normatīvajā regulējumā. Tomēr tās ir pieņemtas novēloti un pastāvēja sankciju risks. Valsts gatavība prasību praktiskai ieviešanai vēl ir nepilnīga. ETS 2 ieviešana ir

par gadu atlikta, tāpēc ir sagaidāms, ka šajā periodā tiks veiktas darbības, lai degvielas piegādātāji varētu sagatavoties prasību ieviešanai.

- ✓ Uz degvielu attiecināmā nodokļu politika tiek pārskatīta saskaņoti ar izmaiņām normatīvajā regulējumā (likumprojektu “Transporta enerģijas likums”), kas vērstas, lai samazinātu SEG emisiju intensitāti degvielas jomā.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Vēl nav īstenoti NEKP paredzētie pasākumi attiecībā uz ierobežojumiem, kādā apjomā degvielas galapatēriņa cenā var iekļaut “jaunā ETS” izmaksas. Lai gan no 2025. gada ir palielināta nodokļa likme fosilajām degvielām, tomēr vēl nav veiktas pilnvērtīgas izmaiņas akcīzes nodokļa piemērošanas nosacījumiem degvielu un biodegvielu maisījumiem, ņemot vērā Transporta enerģijas likumā iekļautās izmaiņas.

2.2. Vai ir atbalsta pasākumi, lai veicinātu Latvijā saražotās biodegvielas apjoma palielināšanu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību? (*efektivitāte*)

- ✓ Ir ieviesti valsts atbalsta pasākumi, lai veicinātu Latvijā saražotās biodegvielas apjoma palielināšanu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību.*
- ⊗ **Kritērijs sasniegts daļēji.** Lai gan revidētajā periodā Latvijā ir ieviesti daži atbalsta pasākumi, tie ir ierobežotā apjoma un vērsti uz biometāna integrāciju esošajā dabasgāzes infrastruktūrā. Politikas dokumentos ir minēta biodegvielas nozīme, bet iztrūkst konkrēti valsts atbalsta pasākumi, lai veicinātu Latvijā saražotās biodegvielas apjoma palielināšanu un ar to saistītās infrastruktūras attīstību.

2.3. Vai ir pietiekami izvērtēta plānoto izmaiņu ietekme uz mazaizsargātām personu grupām un paredzēts mērķēts atbalsts? (*efektivitāte*)

- ✓ Ir veikts izvērtējums par plānoto izmaiņu degvielas jomā ietekmi uz degvielas sadārdzinājumu un no tā izrietošo ietekmi uz transporta nabadzības skartajām sociālajām grupām.*
- ⊗ **Kritērijs sasniegts daļēji.** Attiecībā uz ietekmi no ETS 2 stāšanās spēkā ir veikts novērtējums Latvijas Sociālā klimata fonda plāna izstrādes laikā. Tomēr pilnvērtīgu novērtējumu nevar veikt, kamēr atbildīgās ministrijas nav definējušas Latvijai pielāgotu transporta nabadzības indikatoru sistēmu, kā arī apzinājušas radītājus un metodes, kas ļaus novērtēt sniegto atbalsta

mehānismu ietekmi uz šīm grupām.

- ✓ Ir savlaicīgi izstrādāti valsts atbalsta mehānismi finansiālā sloga mazināšanai iespējamā degvielas cenu sadārdzinājuma gadījumā, mērķēti mazinot negatīvo ietekmi sociāli mazaizsargātām iedzīvotāju grupām.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Ir pieņemts Latvijas Sociālā klimata fonda plāns, tajā paredzot septiņus pasākumus. Tomēr Latvija nav izvēlējusies īstenot pagaidu tiešā ienākuma atbalstu, kas “cenu šoka” gadījumā mērķēti mazinātu negatīvo ietekmi sociāli mazaizsargātām iedzīvotāju grupām. Nav izstrādāti arī alternatīvi mehānismi, kā minēto atbalstu sniegt.

3. Vai atbalsta mehānismi elektroauto skaita palielināšanai ir produktīvi un sasniedz visas iedzīvotāju grupas?

- 3.1. Vai ir skaidra valsts atbalsta politika elektroauto skaita palielināšanas jomā?
- ✓ Valsts atbalsta politika ir skaidri definēta, paredzot nosacījumus un termiņus atbalsta pārskatīšanai un mazināšanai, pamatojoties uz iepriekš noteiktiem kritērijiem, kas ietver tirgus attīstības rādītājus un izmaksu apsvērumus.*
 - ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Valsts atbalsta pasākumi elektroauto iegādei ir ieviesti, taču nav noteikta vienota atbalsta pārskatīšanas un mazināšanas kārtība, skaidri termiņi un iepriekš definēti kritēriji, kas balstīti uz tirgus attīstības rādītājiem un izmaksu apsvērumiem.
- ✓ Atbalsta pasākumu īstenošanā iesaistīto institūciju funkcijas ir skaidri nodalītas, lai novērstu to pārklāšanos un resursus izmantotu efektīvi.**
 - ⊗ **Kritērijs sasniegts daļēji.** Atbalstu elektroauto iegādei fiziskām personām nodrošināja viena institūcija. Savukārt atbalstu juridiskām personām nodrošinājušas vairākas institūcijas un to funkcijas nav skaidri nodalītas, radot pārklāšanos un ierobežojot efektīvu resursu izmantošanu.

- ✓ Valsts ir izveidojusi vienotu sistēmu, kas ļauj novērtēt visu elektroauto atbalsta instrumentu kopējo ietekmi, tai skaitā uz valsts budžetu.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Nav izveidota vienota sistēma, kas ļautu visaptveroši novērtēt elektroauto atbalsta instrumentu kopējo ietekmi, tostarp uz pašvaldību un valsts budžetu.

- 3.2. Vai valsts politika sasniedz arī sociāli mazaizsargātas personu grupas? (*produktivitāte un taisnīgums*)
- ✓ Valsts atbalsta programmās ieviestie mehānismi ir pietiekami, lai varētu aizsniegt arī sociāli mazaizsargātas personu grupas.**
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Līdz šim ieviestie atbalsta pasākumi nav bijuši mērķēti uz sociāli mazaizsargātām personu grupām. Mērķēta atbalsta ieviešana ir plānota no 2026. gada. Tomēr revidenti saredz riskus tā praktiskai īstenošanai, ņemot vērā mērķgrupas vajadzības un finansiālās iespējas.

4. Vai valsts elektroauto uzlādes infrastruktūru plāno mērķtiecīgi un izveidotā infrastruktūra tiek pārvaldīta produktīvi un ekonomiski?

- 4.1 Vai ir skaidra valsts politika elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstībā?
- ✓ Elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstība tiek plānota, balstoties uz vienotu un analītiski pamatotu pieeju, kas sasaista nacionālo tīklu ar TEN-T prasībām un ir saskaņota ar Latvijas un ES politikas mērķiem un interesēm.**
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstība netiek plānota vienotā un analītiski pamatotā ietvarā. Nav nodrošināta sasaiste starp nacionālā tīkla attīstību, TEN-T prasībām un tirgus attīstību, bet stratēģiskā plānošana faktiski aprobežojas ar AFIR minimālo prasību izpildi.
- 4.2 Vai valsts izveidotais elektroauto uzlādes tīkls tiek pārvaldīts produktīvi?
- ✓ Valsts budžeta līdzekļu plānošana uzlādes infrastruktūras uzturēšanai ir balstīta uz faktiskajiem izdevumiem, izmantošanas datiem, izmaksu un ieguvumu analīzi un attīstības prognozēm.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Valsts budžeta līdzekļu plānošana nav balstīta uz uzlādes tīkla izmantošanas datiem, izmaksu un ieguvumu analīzi vai attīstības prognozēm. Tā galvenokārt balstās uz Satiksmes ministrijas izmaksu aplēsēm, kas būtiski atšķiras no CSDD aplēsēm un faktiskajiem izdevumiem.

- ✓ Uzlādes staciju un ar to saistītās infrastruktūras uzturēšanas faktiskās izmaksas ir pamatotas, samērīgas un nerada nepamatotu slogu valsts budžetam.*
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Uzturēšanas izmaksu struktūrā ir iekļauti ekonomiski nepamatoti izdevumi, un nav nodrošināta sasaiste starp izmaksām, tīkla noslodzi un pakalpojuma ieņēmumiem, radot pastāvīgu slogu valsts budžetam.

- ✓ Deleģēšanas līgums tiek regulāri pārskatīts un pielāgots izmaiņām tarifa struktūrā, izmaksu sadalījumā un izmantošanas tendencēs.**
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Deleģēšanas līgums pēdējo reizi grozīts 2019. gadā, kad ETL tīkls bija izveides stadijā. Faktiski tas nav pielāgots uzlādes tīkla ekspluatācijas posmam, izmaiņām tarifa struktūrā, izmaksu sadalījumā un faktiskajās izmantošanas tendencēs.

- ✓ Valsts nodrošina uzlādes infrastruktūras pārvaldības modeli – ir noteiktas atbildīgās iestādes un to pienākumi uzlādes tīkla pārvaldībā, izveidots uzraudzības mehānisms un tiek veikti pasākumi efektivitātes uzlabošanai.***
- ⊗ **Kritērijs sasniegts daļēji.** Lai gan atbildīgās iestādes ir noteiktas (Satiksmes ministrija un CSDD), praksē nav izveidots efektīvs uzraudzības mehānisms un netiek īstenoti uz sniegumu vērsti pasākumi uzlādes tīkla efektivitātes uzlabošanai.

- ✓ Stratēģijas³²⁰ ieviešanas pasākumi attiecībā uz ETL uzlādes tīklu³²¹ tiek īstenoti noteiktajos termiņos, nodrošinot ES Regulas rādītāju sasniegšanu.**
- ⊗ **Kritērijs nav sasniegts.** Stratēģijā paredzētie pasākumi netiek īstenoti noteiktajos termiņos, un publiskās lieljaudas uzlādes infrastruktūras attīstībai nav nodrošināts finansējums. Tas rada risku, ka AFIR prasības netiks savlaicīgi izpildītas.

Sektora vadītāja
Departamenta direktors

Baiba Amoliņa
Mārtiņš Āboliņš

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI
PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

1. pielikums. NEKP pasākumu risku sadalījums

| Pasākuma Nr. | Nav ieplānotas investīcijas | Nav ietekmes | Neskaidrs rez. radītāja pamatoju ms | Finansēju ms pārdalīts | Kavēts izpildes termiņš | Izpildes risks, A – augsts, V – vidējs, Z – zems |
|--|-----------------------------------|-----------------|---|------------------------------|-------------------------------|--|
| 3.1.1.1 Modernizēt un zaļināt dzelzceļa infrastruktūru | | | | | | V |
| 3.1.1.2 Nodrošināt jaunu elektrovilcienu un jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegādi | | | | x | x | A |
| 3.1.1.3 Nodrošināt jaunu elektrovilcienu un jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegādi | | | | | | A |
| 3.1.1.4 Veicināt kravu "pārnesi" uz dzelzceļu | x | x | | | | A |
| 3.1.1.5 Smagā transporta zaļināšanas programma | x | x | | | | Z |
| 3.1.1.6 Palielināt AE vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu | x | | x | | | V |
| 3.1.1.7 Palielināt bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaitu | | | | | | Z |
| 3.1.1.8 Izvērtēt normatīvo regulējumu attiecībā uz darbiniekam izmaksātajām kompensāciju summām, kas saistītas ar darba devēja EV uzlādi | | | | | | Z |
| 3.1.1.9 Veicināt komercpārvadājumu pāreju uz bezemisiju autoparku | | | x | | | A |
| 3.1.1.10 Palielināt uzlādes staciju / punktu skaitu | | | | x | | A |
| 3.1.1.11 Motivēt veco transportlīdzekļu norakstīšanu | | x | x | | | A |
| 3.1.1.12 Palielināt bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu | | | x | | | V |
| 3.1.1.13 Attīstīt mikromobilitātes infrastruktūru | | | x | | | Z |
| 3.1.1.14 Izbūvēt lēnās uzlādes punktus | x | x | x | | | V |
| 3.1.1.15 Noteikt AER izmantošanas pienākumu valstspilsētās izmantotajam sabiedriskajam un pašvaldību transportam | | x | | | | Z |
| 3.1.1.16 Elektrificēt sabiedrisko transportu un uzlabot sabiedriskā transporta elektroenerģijas infrastruktūru | | | | | | Z |
| 3.1.1.17 sniegt atbalstu pašvaldībām metāna sabiedriskā transporta transportlīdzekļu iegādei vai pārbūvei | x | x | x | | | A |
| 3.1.1.18 Izbūvēt publiski pieejamus sašķīdināta vai saspiesta metāna uzpildes punktus | x | x | | | | A |
| 3.1.1.19 Sniegt atbalstu pašvaldībām ūdeņraža sabiedriskā transporta transportlīdzekļu autobusu iegādei | x | x | x | | | A |
| 3.1.1.20 Uzstādīt publiski pieejamus ūdeņraža uzpildes punktus | x | x | | | | A |
| 3.1.1.21 Izveidot valsts subsidētu sabiedrisko transportu (EV) pēc pieprasījuma lauku reģionu iedzīvotājiem | x | x | | | | Z |
| 3.1.1.22 Paplašināt Pierīgas sliežu transporta (tramvajs) un autobusu maršrutu tīklu | | x | | | | A |
| 3.1.1.23 Optimizēt sabiedriskā transporta sistēmu | | x | | | | V |
| 3.1.1.24 Pilnveidot vienoto elektronisko sistēmu sabiedriskā transporta biļešu iegādei | | x | | | | A |
| 3.1.1.25 Izveidot mobilitātes punktus | | x | | | | Z |
| 3.1.1.26 Ieviest ZEZ | x | x | | | | A |
| 3.1.1.27 Attīstīt tranzīta koridorus un pieslēgumus tiem, novirzot intensīvas satiksmes plūsmas no dzīvojamām teritorijām | x | x | | | | A |

| Pasākuma Nr. | Nav ieplānotas investīcijas | Nav ietekmes | Neskaidrs rez. rādītāja pamatoju ms | Finansēju ms pārdalīts | Kavēts izpildes termiņš | Izpildes rīskis, A – augsts, V – vidējs, Z – zems |
|---|-----------------------------------|-----------------|---|------------------------------|-------------------------------|---|
| 3.1.1.28 Rīgas pašvaldībai īstenot "dienu bez auto" vismaz 1 reizi gadā | x | x | x | | | A |
| 3.1.1.29 Noteikt 2030.g. un ikgadēju SEG emisiju intensitātes samazinājuma pienākumu degvielas piegādātājiem | | | | | x | Z |
| 3.1.1.30 Izvērtēt iespēju noteikt ierobežojumus, kādā apjomā degvielas galapatēriņa cenā var iekļaut "jaunā ETS" izmaksas | | x | | | | Z |
| 3.1.1.31 Izvērtēt AN piemērošanas nosacījumus degvielu un biodegvielu maisījumam | | x | | | | Z |
| 3.1.1.32 Nodokļu politikā ieviest principu "piesārņotājs / lietotājs maksā" | | x | | | | V |
| 3.1.1.33 Izvērtēt uzlādes punktu maksājuma sistēmas harmonizēšanu un vienkāršošanu | | x | | | x | V |
| 3.1.1.34 Noteikt AER izmantošanas pienākumu valsts resorā izmantotajam transportam | | x | | | | A |
| 3.1.1.35 Ieviest satiksmes mierināšanas pasākumus, it īpaši Rīgas centrā un mikrorajonu centros, veidojot 30 km/h zonas | | x | | | | V |
| Pasākumu skaits | 12 | 23 | 9 | 2 | 3 | |

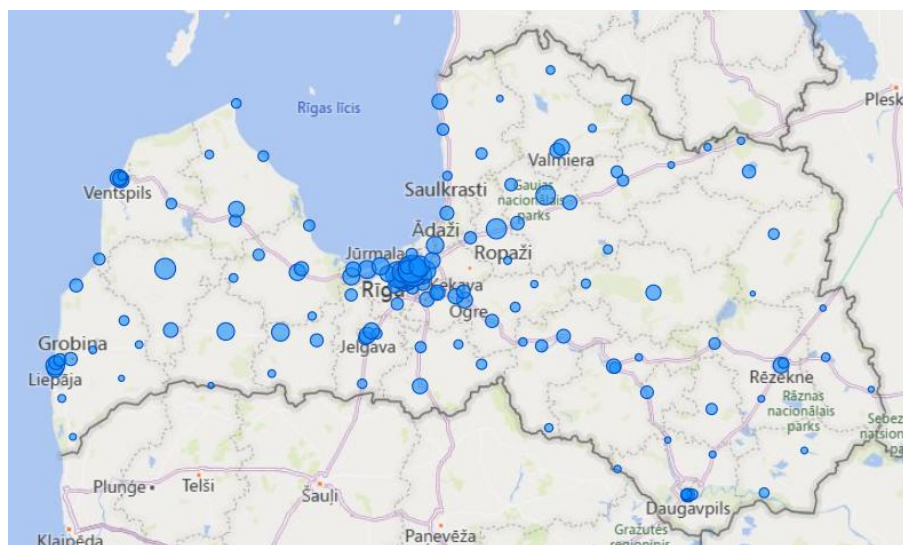
2. pielikums. Latvijas Sociālā klimata fonda plāna 2026.–2032. gadam ietverto transporta pasākumu izvērtējums

* Izvērtējums veikts par Ministru kabinetā 02.07.2025. apstiprināto Latvijas Sociālā klimata fonda plāna 2026.–2032. gadam versiju

| Pasākums | Efektivitāte mērķa grupu sasniegšanā | Efektivitāte transporta dekarbonizācijā | Produktivitāte |
|--|---|--|---|
| C2.G.I1 Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos | Vidēja/Augsta – tiešā veidā uzlabo piekļuvi bezemisiju un mazemisiju mobilitātei reģionos. Pasākuma plānošanā un īstenošanā būtiski, ka mērķa grupas tiek sasniegtas efektīvi atbilstoši viņu apstākļiem un reālajām vajadzībām. Pastāv risks izmaksu nepieejamībai, jo pamatā pakalpojums būs par maksu un to nodrošinās konkursa kārtībā izvēlēts pakalpojumu sniedzējs, kam mazas noslodzes gadījumā pārvadājumu izmaksas var būt augstas. | Augsta – jauns bezemisiju un mazemisiju autoparks. | Augsta – ja sistēma mūs orientēta uz mērķa grupas vajadzībām un efektīvi aizvietos fosilo publisko un privāto transportu. Zema – ja pakalpojums tirgū tiks virzīts neatbilstoši un pieprasījuma nebūs. |
| C2.F.I1 Atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei sociālo un veselības pakalpojumu sniedzējiem | Zema – neatbalsta mazaizsargāto transporta lietotāju pāreju uz bezemisiju un mazemisiju mobilitāti tiešā veidā. Mazaizsargātiem transporta lietotājiem ieguvums tikai tad, ja tiek novērsta būtiska vizīšu skaita samazināšanās ETS 2 cenu pieauguma dēļ. Vidēja/Augsta – attiecībā uz mazaizsargāto mikrouzņēmumu (ģimenes ārstu) atbalstu. Taču iztrūkst pierādījumi, ka tieši ģimenes ārsti ir visneaizsargātākā mikrouzņēmumu grupa. | Augsta – samazina emisijas institucionālajā sektorā | Augsta , jo bez auto iegādes administrācijas izdevumiem nav paredzēti citi nozīmīgi izdevumi. |
| C2.F.I2 Atbalsts elektromobiļu iegādei mazaizsargātajām māsaimniecībām | Vidēja/Augsta – palīdz pārvarēt barjeras pārejā uz bezemisiju un mazemisiju personīgo transporta līdzekļu mazturīgajiem iedzīvotājiem, atbalstot ar “iestāšanās” maksu līzingu sistēmā, ja māsaimniecībai ir iespēja maksāt līzingu 70–150 euro apmērā. Izaicinājumi ir līzingu kompāniju faktiskā iesaiste pasākumā, kā arī vājais elektrouzlādes punktu pārklājums reģionos. Būtiski atbilstoši mērķa | Augsta – jauns bezemisiju un mazemisiju autoparks | Augsta , jo bez līzingu “iestāšanās maksas” atbalsta nav paredzēti citi nozīmīgi izdevumi. |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | grupas vajadzībām nodrošināt atbalstu lietotu auto iegādei. | | |
| C2.F.I2 Mikromobilitātes attīstība | Vidēja – uzlabo īsu distanču pārvietošanos pilsētās, bet mazāk ietekmē lauku iedzīvotājus. Taču efektivitāte atkarīga no spējas risināt barjeras, kas saistītas ar mērķa grupu un tehniskiem risinājumiem, piemēram, velo novietņu drošību publiskā transporta pieturās. | Vidēja/neskaidra – atkarīgs, cik lielā mērā elektriskie velosipēdi aizvieto parastos velosipēdus un cik lielā mērā automobiļus. | Vidēja/Augsta – grūti precīzi prognozēt elektrisko velosipēdu lietošanas apstākļus un paradumu maiņas mērogu mazaizsargājamiem lauku teritorijās. Aizvietojošot fosilo transportu, efektivitāte augsta, bet nav skaidra šādas potenciālās aizvietošanas intensitāte. |
| C2.F.I4 Atbalsts tehnisko palīg līdzekļu iegādei mazaizsargātām grupām | Augsta – tiešā veidā sniedz atbalstu mērķa grupai, pārejot uz elektrificētu mikromobilitāti. | Neskaidra/Zema – Neskaidrs vai neliels tiešs emisiju efekts, jo attiecas uz īsām pārvietošanās distancēm. Nav zināms, cik lielā mērā elektriskie tehniskie palīg līdzekļi aizvieto fosilās degvielas privāto un publisko transportu. | Neskaidra – augsta produktivitāte attiecībā uz mērķa grupas labbūtību un mobilitāti, bet neskaidra attiecībā uz jumta mērķi – SEG emisiju samazināšanu. |
| C2.G.I2 Pieklūstamības uzlabošana dzelzceļa stacijās | Vidēja/Zema – atteikšanos no personīgā transporta ar fosilo degvielu veicina tika daļai no ierobežotas mērķa grupas daļas, proti, cilvēkiem ar kustību traucējumiem, vecākiem ar ratiņiem un senioriem. | Vidēja/neskaidra – nav zināms, cik lielā mērā pieklūstamības uzlabošana reģionālajās stacijās samazina kumulatīvo fosilās degvielas patēriņu. | Neskaidra/Zema – tā kā pasākums attiecās uz visu sabiedrību, izmaksu efektivitāte mērķa grupā var būt zema. Būtu nepieciešams papildu novērtējums par mazaizsargāto transporta lietotāju skaitu, kas atsakās no fosilās degvielas transporta, un attiecīgo emisiju ietaupījumu. |
| C2.G.I3 Atbalsts bateriju elektrovilcieniem | Augsta – pasažieru plūsmā ietvertajiem mērķa grupas pārstāvjiem bez personīgajiem ieguldījumiem tiek nodrošināta pāreja uz bezemisiju transportu, cik tas attiecas uz vilcienu pārvadājumiem. | Augsta – tiešs emisiju samazinājums dzelzceļa sektorā | Zema/Neskaidra – ja pasākuma izmaksas vērtē uz vienu mērķa grupas pārstāvi un tā radīto SEG emisiju samazinājumu. Kritiskais jautājums – cik liela daļa plānoto reisu pasažieru būs mērķa grupa. Iespējama neatbilstība Regulas prasībai, ka pasākumam galvenokārt ir jābūt vērstam uz mērķa grupu. |

3. pielikums. E-mobi tīkla lietošanas noslodzes intensitāte (uzlādes minūtes 01.01.2020. – 01.09.2025.)



Visvairāk noslogotās stacijas

| Nr. | Stacijas nosaukums | Uzlādes minūtes |
|-----|-------------------------|-----------------|
| 1. | Rīga Dz105 (0107) | 473 938 |
| 2. | Rīga S7 (0099) | 461 013 |
| 3. | Rīga PB33A (0135) | 392 086 |
| 4. | Ulmaņa Gatve SKY (0046) | 376 896 |
| 5. | Rīga U1 (0102) | 260 894 |
| 6. | KULDĪGA (0031) | 233 598 |
| 7. | SIGULDA (0053) | 228 184 |
| 8. | Rīga JG46B (0105) | 226 406 |
| 9. | Rīga BG255 (0104) | 225 283 |
| 10. | Rīga M10A (0094) | 211 720 |

Vismazāk noslogotās stacijas

| Nr. | Stacijas nosaukums | Uzlādes minūtes |
|-----|--------------------|-----------------|
| 1. | Bērzpils (0076) | 3 659 |
| 2. | ZILUPE (0072) | 7 709 |
| 3. | Priekule (0089) | 8 030 |
| 4. | NĪCGALE (0042) | 8 259 |
| 5. | Ezere (0120) | 8 662 |
| 6. | KĀRSAVA (0028) | 8 748 |
| 7. | VIREŠI (0070) | 10 841 |
| 8. | Aloja (0073) | 11 289 |
| 9. | RUCAVA (0047) | 11 665 |
| 10. | MALTA (0040) | 12 931 |

4. pielikums. Ar uzlādes pakalpojuma nodrošināšanu saistīto izdevumu struktūra* un segums tarifa fiksētajā daļā (2022.–2025. gads)

| Nr.p.k. | Nosaukums | Tarifa iekļautais izdevumu apjoms | 2022 faktiskie izdevumi periodā** | 2023 faktiskie izdevumi | 2024 faktiskie izdevumi | 2025 faktiskie izdevumi | Faktiskie izdevumi kopā (2022-2025) | Ar tarifu segtie izdevumi | Starpība starp faktiskajiem izdevumiem un tarifu segumu |
|-------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|---------------------------|---|
| 1. | Ar Sabiedrības darbību un ārpakalpojumu sniedzēju vadību saistītie izdevumi | | | | | | | | |
| | Aprēķins pārskata periodā: (1.1.p.+1.2.p.+1.3.p.+1.4.p.+1.5.p.+1.6.p) | 100 500,50 | 32 322 | 115 849 | 129 266 | 144 729 | 422 164 | 326 627 | -95 537 |
| 1.1. | Tieši iesaistītā personāla izmaksas | 32 390,47 | 8 746 | 37 433 | 41 630 | 43 944 | 131 753 | 105 269 | -26 484 |
| | Aprēķins atskaites periodā: (darba alga) + (darba devēja soc.nod.%) | | | | | | | | |
| 1.2. | Administratīvo ēku remonta, uzturēšanas izmaksas un komunālie pakalpojumi | | | | | | | | |
| | Aprēķins pārskata periodā: (Biroja telpas platība 25.6 m ²) x (Faktiskās biroja ēkas (adrese: Sergeja Eizenšteina iela 6, Rīga, LV-1079) viena m ² izmaksas, saskaņā ar pēdējo auditēto gada pārskatu) | 4 491,26 | 1 213 | 5 642 | 5 487 | 5 777 | 18 119 | 14 597 | -3 522 |
| 1.3. | Datortehnikas izmaksas | | | | | | | | |
| | Aprēķins pārskata periodā: (vienas darbvietas aprīkošanas izmaksas EUR) / (nolietojums 3 gadi) | 333,36 | 83 | 333 | 333 | 333 | 1 082 | 1 082 | 0 |
| 1.4. | Administrācijas (pieskaitāmās) izmaksas | | | | | | | | |
| | Aprēķins pārskata periodā: (Administrācijas izmaksas saskaņā ar pēdējā auditētā gada pārskata rezultātiem - 7.314% apmērā) x (1.1.p.+2.1.p.+2.2.p.+2.3.p.+2.4.p.+2.5.p.+2.6.p.+2.7.p.) | 48 010,47 | 14 772 | 50 507 | 58 296 | 67 049 | 190 624 | 156 034 | 34 590 |
| 1.5. | Neparedzētas izmaksas (ne vairāk kā 1 % no kopējām uzturēšanas izmaksām) | | | | | | | | |
| | Norāda faktiskās izmaksas | 5 977,89 | 0 | 273 | 648 | 3 860 | 4 781 | 19 428 | 14 648 |
| 1.6. | Uzlādes maksājumu apkalpošana | 9 297,05 | 7 506 | 21 661 | 22 872 | 23 766 | 75 805 | 30 215 | -45 590 |

*Izdevumu pozīcijas, nosaukumi un struktūra saglabāta atbilstoši Deleģēšanas līguma pielikumam Nr.3 pievienotam aktam.

**Izdevumu periods 2022. gada oktobris, novembris un decembris, jo tarifs tika apstiprināts 2022. gada septembra vidū un stājās spēkā attiecīgajā periodā.

Saīsinājumi, termini un skaidrojumi

| Saīsinājums, termins | Skaidrojums |
|--|---|
| AE | Atjaunīgā enerģija |
| AER | Atjaunīgie energoresursi |
| AFIR | Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 13. septembra Regula (ES) 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES |
| Alternatīvās degvielas | Degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu apgādē ar enerģiju un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos rādītājus. Tās ietver: elektrību, ūdeņradi, biodegvielas, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/1804 2. panta 4. punktā. |
| ALTUM | AS "Attīstības finanšu institūcija Altum" |
| ANM | Atvaseļošanas un noturības mehānisms |
| ATD | Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Autotransporta direkcija" |
| BEMU | Akumulatoru bateriju elektrovilcieni (no angļu val. – <i>Battery Electric Multiple Unit</i>) |
| Bezemisiju transportlīdzeklis | Transportlīdzeklis, kas par vienīgo mehānisko dzinējspēku izmanto enerģiju no transportlīdzeklī glabātās elektroenerģijas un kura siltumnīcefekta gāzu emisijas ir 0 g CO ₂ /km |
| Biodegviela | Iekšdedzes motoros izmantojama šķidrā vai gāzveida degviela, ko iegūst no biomasas |
| Biodīzeļdegviela | Metilesteris vai etilesteris, ko iegūst no tīras augu eļļas vai dzīvnieku taukiem, kam ir dīzeļdegvielas īpašības un ko var izmantot iekšdedzes motoros par degvielu |
| Biometāns | Biodegviela, kas tiek ražota no lauksaimniecības blakusproduktiem, kūtsmēsliem un notekūdeņu dūņām, veicinot aprites ekonomiku un mazinot atkarību no importa |
| CNG | Dabagāze, kas pirms izmantošanas (uzpildīšanas auto) tiek saspiesta līdz 1% no sākotnējā tilpuma (no angļu val. – <i>compressed natural gas</i>) |
| CO₂ | Oglekļa dioksīds |
| CSDD | Valsts akciju sabiedrība "Ceļu satiksmes drošības direkcija" |
| CSP | Centrālā statistikas pārvalde |
| Elektroauto jeb elektrotransportlīdzeklis | Mehānisks transportlīdzeklis, kurš aprīkots ar spēka piedziņu, kas ietver vismaz vienu neperiferālu elektrisku mehānismu kā enerģijas pārveidotāju ar elektrisku uzlādējamu enerģijas uzkrāšanas sistēmu, kuru iespējams uzlādēt ārēji. |
| EKII | Emisijas kvotu izsolīšanas instruments |
| ES | Eiropas Savienība |
| ETL/EV | Elektrotransporta līdzeklis |
| ETS 2 | Ēku un autotransporta sektoru iekļaušana ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā |
| GIS | Ģeogrāfiskā informācijas sistēma |
| HVO | Atjaunojamā degviela, kas ražota no hidratētas augu eļļas (no angļu val. – <i>hydrotreated vegetable oil</i>) |
| IDRO | Identifikācijas reģistrācijas organizācija |
| KASKO | Brīvprātīga transportlīdzekļu apdrošināšana |
| LVC | VSIA "Latvijas Valsts ceļi" |
| Maznodrošinātā statuss | Maznodrošinātas mājāsaimniecības ienākumu sliekšni katra pašvaldība ir tiesīga noteikt ne augstāku par 80 procentiem no ienākumu mediānas, bet ne zemāku par trūcīgas mājāsaimniecības ienākumu sliekšni (saskaņā ar Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likuma 33. panta ceturto daļu) |
| Metrobusa projekts | Ātrgaitas sabiedriskā transporta līnijas izbūves projekts |

| | |
|--|---|
| MF | Modernizācijas fonds |
| Modeļēšanas darba grupa | Nacionālās un klimata padomes enerģētikas un klimata ekspertu darba grupa |
| NEKP | Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 12.07.2024. rīkojumu Nr. 573) |
| NPP | Nacionālais piekļuves punkts |
| OCTA | Obligātā civiltiesiskā transportlīdzekļu apdrošināšana |
| RED II | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (11.12.2018.) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu |
| RED III | Eiropas Parlamenta un Padomes 18.10.2023. Direktīva (ES) 2023/2413, ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652 |
| RED IV | Komisijas 14.03.2024. gada 14. marta deleģētā direktīva (ES) 2024/1405, ar ko attiecībā uz biodegvielu un biogāzes ražošanai izmantojamo izejvielu pievienošanu groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikumu |
| Siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisija | Siltumnīcefekta gāzu (galvenokārt oglekļa dioksīda – CO ₂) izplūde atmosfērā no stacionāra vai difūza avota |
| Sociāli mazaizsargāta personu grupa | Personu loks, kuras atbilst sociāli mazaizsargāto personu grupas statusam atbilstoši Ministru kabineta 11.01.2005. noteikumiem Nr. 32 “Noteikumi par sociāli mazaizsargāto personu grupām” |
| TEN | Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis |
| TEN-T | Eiropas transporta tīkls – dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, auto, jūras, gaisa un multimodālā transporta infrastruktūras vienots tīkls |
| Transporta nabadzība | Personu un mājsaimniecību nespēja vai grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas vai tāda transporta piekļuves neesamība vai ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu (<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060, 2. panta 2. punkts</i>) |
| Trūcīgā statuss | Trūcīgas mājsaimniecības ienākumu sliekšnis ir 50 % no ienākumu mediānas (Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likuma 33. panta trešā daļa). No 01.01.2026. līdz 31.12.2026. trūcīgās mājsaimniecības ienākumu sliekšnis visās pašvaldībās ir 425 <i>euro</i> pirmajai vai vienīgajai personai mājsaimniecībā un 298 <i>euro</i> katrai nākamajai personai mājsaimniecībā. |
| TSI projekts | Eiropas Komisijas Tehniskā atbalsta instrumenta finansētais projekts “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē”. |
| tCO₂ ek | SEG emisiju daudzums, kas izteikts oglekļa dioksīda ekvivalenta tonnās |
| Uzlādes punkts | Ministru kabineta 25.10.2022. noteikumu Nr. 673 izpratnē uzlādes punkts ir stacionārs vai mobils maiņstrāvas (lēnās uzlādes) vai līdzstrāvas (ātrās uzlādes) punkts, kas paredzēts bezemisiju transportlīdzekļa uzlādei ar izejas jaudu, kas atbilst projekta iesniegumā un projekta ietvaros plānotā M2 vai M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļa darbības nodrošināšanai |
| Vadības rīks | Klimata un enerģētikas ministrijas izveidots <i>MS Excel</i> datu fails, kurā iesaistītās ministrijas sniedz informāciju par to kompetencē esošo NEKP pasākumu izpildes progresu |
| VARAM | Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrija (līdz 30.06.2024. – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija) |
| VIF | SIA “Vides investīciju fonds” |

Atsauces

- ¹ Valsts kontroles lietderības revīzijas Nr. 2.4.1–63/2024 “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē” 23.01.2026. starpziņojums “Vai pašvaldību elektroautobusu pasākums īstenots lietderīgi?”. Starpziņojumā vērtēta Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas atbildībā esošā ES Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1.1.6.i. investīcija “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde”.
- ² Valsts kontroles lietderības revīzijas Nr. 2.4.1–63/2024 “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē” 23.01.2026. starpziņojums “Vai pašvaldību elektroautobusu pasākums īstenots lietderīgi?”. Starpziņojumā vērtēta Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas atbildībā esošā ES Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1.1.6.i. investīcija “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde”.
- ³ Latvijas Sociālā klimata fonda plāna 2026.–2032. gadam 6.lp. (apstiprināts ar Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojuma Nr. 393). Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma 2. pants.
- ⁴ Eiropadomes 12.12.2019. sanāksmes secinājumi. Pieejams: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/lv/pdf>, skatīts 06.09.2023.
- ⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 2021/1119 (30.06.2021), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) Nr. 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”), 2. pants.
- ⁶ Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra 11.04.2025. Kopsavilkums par 2025. gada siltumnīcefekta gāzu inventarizāciju, balstoties uz versiju, kas iesniegta ANO Vispārējai konvencijai par klimata pārmaiņām, 13. lp.
- ⁷ Turpat, 23.–24. lp.
- ⁸ Latvijas siltumnīcefekta gāzu emisiju sadalījums pa nozarēm 2023. gadā (neskaitot Zemes izmantošanu, zemes izmantošanas maiņu un mežsaimniecību, ieskaitot netiešās CO₂) (%).
- ⁹ Pilnais sadalījums pa transporta nozares apakškategorijām 2023. gadā (%) : Autotransports 97,4 %, Dzelzceļa transports 2,4 %, Iekšzemes gaisa transports 0,1 %, Iekšzemes kuģošana 0,1 %.
- ¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 2018/842 (30.05.2018.) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013, 1. pielikums.
- ¹¹ Informācija pieejama <https://www.consilium.europa.eu/lv/infographics/fit-for-55-effort-sharing-regulation>, skatīts 30.06.2025.
- ¹² Ministru kabineta 12.07.2024. rīkojums Nr. 573 “Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam”.
- ¹³ Plāna izstrādi nosaka Regula Nr. 2018/1999, kura nosaka gan Plānā iekļaujamo informāciju (Regulas Nr. 2018/1999 3.–12. pants), gan arī Plāna saturu (Regulas Nr. 2018/1999 I un III pielikums). Tāpēc Plāns ir izstrādāts, pilnībā ņemot vērā Regulas Nr. 2018/1999 nosacījumus un piemērojot Ministru kabineta noteikumu (02.12.2014.) Nr. 737 “Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi” 6. punktu, pēc iespējas ņemot vērā šo noteikumu noteiktos prasības politikas plānošanas dokumenta veidam – plāns.
- ¹⁴ United Nations, Paris Agreement (2015), pieejams https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf, skatīts 04.07.2025.
- ¹⁵ Informācija tabulai iegūta no Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāna 2021.–2030. gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 12.07.2024. rīkojumu Nr. 573) un Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.–2027. gadam. (apstiprināts ar Ministru kabineta 21.10.2021. rīkojumu Nr. 710).
- ¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (Dokuments attiecas uz EEZ) I pielikums.
- ¹⁷ Mērķis attiecas tikai uz periodu 2021.-2025.g.
- ¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādāta redakcija) (Dokuments attiecas uz EEZ.) 25. panta 1.punkts.

- ¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2023/2413 (2023. gada 18. oktobris), ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652 25. pants.
- ²⁰ Transporta enerģijas likuma (spēkā no 01.01.2026.) 11. panta pirmajā daļā ir noteikts augstāks mērķa rādītājs – 16 %.
- ²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2023/2413 (2023. gada 18. oktobris), ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652 25. pants.
- ²² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādāta redakcija) (Dokuments attiecas uz EEZ.) 25. pants.
- ²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2023/2413 (2023. gada 18. oktobris), ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652 25. pants.
- ²⁴ Transporta enerģijas likuma (spēkā no 01.01.2026.) 13. panta pirmā daļa.
- ²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādāta redakcija) (Dokuments attiecas uz EEZ.) 25. pants.
- ²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādāta redakcija) (Dokuments attiecas uz EEZ.) 25. pants 25. panta 1. panta b) apakšpunkts.
- ²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2023/2413 (2023. gada 18. oktobris), ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) 2018/1999 un Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652 25. pants.
- ²⁸ Transporta enerģijas likuma (spēkā no 01.01.2026.) 13. panta pirmā daļa.
- ²⁹ Dati pieejami: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-dati-gadu-sakuma>. Transportlīdzekļu dati pēc degvielas veida: https://www.csdd.lv/cck?Itemid=327&collection=fails&file=doc_fails&id=4473&task=download&xi=2 (skatīts 10.02.2026.).
- ³⁰ Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 12.07.2024. rīkojumu Nr. 573), 15. lp.
- ³¹ Saskaņā ar Vadības rīka metodoloģiju par pasākumu atbildīgā persona norāda izpildes risku, ņemot vērā pasākuma laicīgu, pilnvērtīgu izpildi.
- ³² Valsts kontroles 19.12.2024. revīzijas ziņojums “Vai enerģētikas politikas pārvaldība nodrošinās ambiciozo mērķu sasniegšanu?”.
- ³³ Līdz Klimata un enerģētikas ministrijas izveidei 2023. gadā iesaistītas bija Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija jautājumos par klimata politiku un Ekonomikas ministrija jautājumos par enerģētikas politiku.
- ³⁴ Ministru kabineta 03.12.2019. rīkojums Nr. 609 “Par Nacionālo enerģētikas un klimata padomi”.
- ³⁵ Valsts kontroles 19.12.2024. lietderības revīzijas Nr. 2.4.1-22/2023 ziņojuma “Vai enerģētikas politikas pārvaldība nodrošinās ambiciozo mērķu sasniegšanu?” 42. lp.
- ³⁶ Satiksmes ministrijas 14.02.2022. rīkojums Nr. 01-03/34 “Par Nacionālās enerģētikas un klimata padomes Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupu”.
- ³⁷ Finanšu ministrija, Klimata un enerģētikas ministrija, Ekonomikas ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija.
- ³⁸ Satiksmes ministrijas 14.02.2022. rīkojums Nr. 01-03/34 “Par Nacionālās enerģētikas un klimata padomes Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupu”, 4.1. un 4.2.4. punkts.
- ³⁹ Satiksmes ministrijas 02.10.2024. rīkojums Nr. 01-03/175 “Par Nacionālās enerģētikas un klimata padomes Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupu”, 4. punkts.
- ⁴⁰ Klimata un enerģētikas ministrijas 19.02.2024. rīkojums Nr. 1-2/9 “Nacionālās enerģētikas un klimata padomes enerģētikas un klimata ekspertu darba grupas nolikums”.
- ⁴¹ Ministru kabineta 22.06.2021. rīkojums Nr. 437 “Par starpministrijas darba grupas izveidi klimata politikas koordinācijai”.
- ⁴² Grozījumi Ministru kabineta 22.06.2021. rīkojumā Nr. 437 “Par starpministriju darba grupas izveidi klimata politikas koordinācijai”.
- ⁴³ Vadības rīka metodoloģija.
- ⁴⁴ Klimata un enerģētikas ministrijas 20.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

- ⁴⁵ Biedrības “Latvijas Pašvaldību savienība” 07.10.2024. sniegtā informācija, biedrības “Pilsēta cilvēkiem” 13.09.2024. sniegtā informācija, biedrības “Zaļā brīvība” 12.09.2024. sniegtā informācija, biedrības “Auto asociācija” 12.09.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁴⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) Nr. 2018/2001 (11.12.2018.) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) Nr. 2023/2413 (18.10.2023.), ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) 2018/2001, Regulu (ES) Nr. 2018/1999 un Direktīvu Nr. 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) Nr. 2015/652
- ⁴⁷ Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Smartgreen”, reģistrācijas numurs 40103699238, 08.12.2025. ekspertu ziņojums.
- ⁴⁸ Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Smartgreen”, reģistrācijas numurs 40103699238, 08.12.2025. ekspertu ziņojums.
- ⁴⁹ Tiesību akta projekts “Klimata likums” https://tapportal.mk.gov.lv/legal_acts/7987de45-93fd-45e3-ac4c-948251c622d9# (07.03.2024), 4. panta piektā daļa.
- ⁵⁰ Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likums, 5. panta piektās daļas 2. punkts.
- ⁵¹ Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likums, 5. panta sestā daļa.
- ⁵² Klimata un enerģētikas ministrija Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā iekļāva pasākumus, kas saistīti ar bezemisiju vieglo pasažieru auto skaitu, vidējas un lielas noslodzes atjaunīgās enerģijas transportlīdzekļu skaitu, bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu.
- ⁵³ Satiksmes ministrijas 14.08.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁵⁴ Klimata un enerģētikas ministrijas 06.09.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁵⁵ Valsts kontroles lietderības revīzijas Nr. 2.4.1–63/2024 “Klimata mērķu sasniegšana transporta nozarē” 23.01.2026. starpziņojums “Vai pašvaldību elektroautobusu pasākums īstenots lietderīgi?”. Starpziņojumā vērtēta Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas atbildībā esošā ES Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 3.1.1.6.i. investīcija “Pašvaldību funkciju īstenošanai un pakalpojumu sniegšanai nepieciešamo bezemisiju transportlīdzekļu iegāde”.
- ⁵⁶ Klimata un enerģētikas ministrijas 06.09.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁵⁷ 3.1.1.6. Palielināt atjaunīgās enerģijas vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaitu, tas ir 300 vidējas noslodzes AE transportlīdzekļi un 100 lielas noslodzes AE transportlīdzekļi, 3.1.1.12. Palielināt bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu, 12 000 mikromobilitātes rīki.
- ⁵⁸ Klimata un enerģētikas ministrijas 02.12.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁵⁹ Pasākums Nr.3.1.1.7 palielināt bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaitu līdz 20 000.
- ⁶⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) Nr. 2018/2001 (11.12.2018.) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (pārstrādāta redakcija;dokuments attiecas uz EEZ).
- ⁶¹ Klimata un enerģētikas ministrijas 10.09.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁶² Pasākums Nr.3.1.1.9. Veicināt komercpārvaldījumu pāreju uz bezemisiju autoparku, sasniedzot stāvokli, kad 15 % no visa taksometra un komercpārvaldījumos iesaistīto transportlīdzekļu parka ir bezemisiju transportlīdzekļi
- ⁶³ Informācija no Vadības rīka, skatīts 18.12.2025.
- ⁶⁴ Pasākums Nr.3.1.1.28. Rīgas pašvaldībai īstenot “dienu bez auto”.
- ⁶⁵ Satiksmes ministrija publikācija “Satiksmes ministrijas “Ilgspējīgas mobilitātes pietura” pasākumā “Diena bez auto” Liepājā” 02.10.2025. <https://www.sam.gov.lv/galerija/satiksmes-ministrijas-ilgtspejigas-mobilitates-pietura-pasakuma-diena-bez-auto-liepaja>, skatīts 12.12.2025.
- ⁶⁶ Pasākums Nr.3.1.1.11 Motivēt veco transportlīdzekļu norakstīšanu.
- ⁶⁷ Satiksmes ministrijas 15.12.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei. 1. Vienkāršota neizmanto transportlīdzekļa norakstīšanas procedūra vai automātiska transportlīdzekļu norakstīšana, ja noteiktus gadus pēc kārtas tas nav izgājis tehnisko apskati (grozījumi normatīvajos aktos, samazinot administratīvo slogu īpašniekiem). 2. Ja transportlīdzekļa īpašnieks noraksta transportlīdzekli – atbalsts sabiedriskā transporta izmantošanai vai mikromobilitātes rīka iegādei.
- ⁶⁸ Transportlīdzekļu skaits aprēķināts pret vieglo transportlīdzekļu autoparku 2026. gada sākumā, VAS “Ceļus satiksmes drošības direkcija datubāze <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati>, skatīts 09.01.2026.
- ⁶⁹ Emisijas kvotu izsolišanas instruments, dati par apstiprinātajiem projektiem, <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem&joma=4>, skatīts 05.01.2026.
- ⁷⁰ Emisijas kvotu izsolišanas instruments, dati par apstiprinātajiem projektiem, <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 07.01.2026.
- ⁷¹ Satiksmes ministrijas 09.12.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁷² Turpat.
- ⁷³ Biedrības “Zaļā Brīvība” 12.09.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ⁷⁴ Satiksmes ministrijas 19.11.2025 sniegtā informācija Valsts kontrolei, Vadības rīks, Riska novērtējums 27.11.2025.
- ⁷⁵ Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums. Vides pārskata projekts. Pasūtītājs: Klimata un enerģētikas ministrija. Līguma Nr. IL/5/2024/KEM, 2025. gada februāris.

⁷⁶ Stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums. Vides pārskata projekts. Pasūtītājs: Klimata un enerģētikas ministrija. Līguma Nr. IL/5/2024/KEM, 2025. gada februāris. Pasākumi sagrupēti šādi: 1) Dzelzceļa modernizēšana (3.1.1.1., 3.1.1.2., 3.1.1.3.); 2) Atjaunīgās enerģijas vidējas un lielas noslodzes transportlīdzekļi (3.1.1.6.); 3) Bezemisiju autoparks, tā infrastruktūra (3.1.1.7., 3.1.1.8., 3.1.1.9., 3.1.1.10); 4) Mikromobilitātes infrastruktūra (3.1.1.13.); 5) Sabiedriskā transporta elektrifikācija (3.1.1.16.); 6) Emisiju intensitātes samazināšanas pienākums degvielas piegādātājiem (3.1.1.29.).

⁷⁷ Satiksmes ministrijas 14.02.2022. rīkojums Nr. 01-03/34 “Par Nacionālās enerģētikas un klimata padomes Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas izveidi”, 4.1. un 4.2.4. punkts.

⁷⁸ Satiksmes ministrijas 14.08.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

⁷⁹ Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas protokoli: Darba grupas sanāksme 24.11.2022., 20.11.2025, 27.06.2022.

⁸⁰ Klimata un enerģētikas ministrijas 19.02.2024. rīkojums Nr. 1-2/9 “Nacionālās enerģētikas un klimata padomes enerģētikas un klimata ekspertu darba grupas nolikums”, 1.1. punkts: “Modelēšanas darba grupas sēdes ir atklātas, tās materiāli un protokoli tiek publicēti Klimata un enerģētikas ministrijas tīmekļa vietnē”.

⁸¹ Klimata un enerģētikas ministrijas 10.09.2024. sniegtā informācija Valsts kontrolei.

⁸² Klimata un enerģētikas ministrija, līgums Nr. PL/2023/6KEM, (19.06.2023.) <https://www.kem.gov.lv/lv/deleģesanas-ligumi>, skatīts 22.12.2025.

⁸³ Saskaņā ar Ministru kabineta 16.04.2025. rīkojumu Nr. 211 “Par atvasinātas publiskas personas - valsts zinātniskā institūta “Fizikālās enerģētikas institūts” pievienošanu atvasinātai publiskai personai - valsts zinātniskajam institūtam “Elektronikas un datorzinātņu institūts”” 31.12.2025 izslēgts no Publisko personu un iestāžu saraksta (reģistra), jo reorganizācijas rezultātā pievienots atvasinātai publiskai personai - valsts zinātniskajam institūtam “Elektronikas un datorzinātņu institūts”.

⁸⁴ Informācija no Vadības rīka, skatīts 20.02.2026.

⁸⁵ Satiksmes ministrijas 28.07.2023. vēstule Nr. 13-01/2180 “Par Nacionālā klimata un enerģētikas plāna transporta jomas pasākumiem” Klimata un enerģētikas ministrijai.

⁸⁶ Attīstības plānošanas sistēmas likuma 5. panta otrās daļas 5. punkts.

⁸⁷ Ekonomikas ministrijas rīkojums Nr. 1-6.1/2022/30 “Nacionālās enerģētikas un klimata padomes enerģētikas un klimata ekspertu darba grupas nolikums”.

⁸⁸ Nacionālā enerģētikas un klimata plāna sociālekonomiskais izvērtējums, gala ziņojums, 2024. gada decembris, 7. lpp., <https://www.kem.gov.lv/lv/nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>, skatīts 05.12.2025.

⁸⁹ Nacionālā enerģētikas un klimata plāna sociālekonomiskais izvērtējums, gala ziņojums, 2024. gada decembris, 7. lpp., <https://www.kem.gov.lv/lv/nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>, skatīts 05.12.2025.

⁹⁰ Ministru kabineta 03.12.2019. rīkojuma Nr. 609 “Par Nacionālo enerģētikas un klimata padomi” 2.4. punkts.

⁹¹ Valsts kontroles 19.12.2024. liederības revīzijas Nr. 2.4.1-22/2023 ziņojums “Vai enerģētikas politikas pārvaldība nodrošinās ambiciozo mērķu sasniegšanu?”

⁹² 3.1.1.2. Nodrošināt jaunu elektrovilcienu un akumulatoru vilcienu iegādi; 3.1.1.4. Veicināt kravu “pārnesi” uz dzelzceļu; 3.1.1.10. Palielināt uzlādes staciju/punktu skaitu.

⁹³ Ministru kabineta 18.02.2025. noteikumi Nr. 110 “Grozījumi Ministru kabineta 11.04.2023. noteikumos Nr. 190 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” 1.1. reformu un investīciju virziena “Emisiju samazināšana transporta sektorā” 1.1.1.r. reformas “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” 1.1.1.1.i. investīcijas “Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” 1.1.1.1.i.2. un 1.1.1.1.i.3. saistīto pasākumu īstenošanas noteikumi”.

⁹⁴ Ministru kabineta 10.12.2025. rīkojuma Nr. 833 “Par apropriācijas pārdali” 1.2 punkts.

⁹⁵ Ministru kabineta 18.02.2025. noteikumi Nr. 110 “Grozījumu Ministru kabineta 11.04.2023. noteikumos Nr. 190 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” 1.1. reformu un investīciju virziena “Emisiju samazināšana transporta sektorā” 1.1.1.r. reformas “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” 1.1.1.1.i. investīcijas “Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” 1.1.1.1.i.2. un 1.1.1.1.i.3. saistīto pasākumu īstenošanas noteikumi”” anotācija.

⁹⁶ Valsts kontroles 06.09.2024. saruna ar Klimata un enerģētikas ministrijas pārstāvjiem.

⁹⁷ Ministru kabineta 12.07.2024. rīkojuma Nr. 573 “Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030.gadam” 2.1. EK rekomendācijas sākotnējā Plāna gala versijai.

⁹⁸ 3.1.1.10. Palielināt uzlādes staciju/punktu skaitu.

⁹⁹ Satiksmes ministrijas 31.01.2025. vēstule Nr. 12-03/338 “Par papildu priekšlikumiem grozījumiem ES kohēzijas politikas programmā 2021.–2027. gadam” Finanšu ministrijai.

¹⁰⁰ Satiksmes ministrijas 12.03.2025. vēstule Nr. 12-03/843 “Par grozījumiem ES kohēzijas politikas programmā 2021.–2027.gadam” Finanšu ministrijai.

- ¹⁰¹ Ministru kabineta 16.01.2024. sēdes protokols Nr. 2/45. §.
- ¹⁰² Ministru kabineta 16.01.2024. noteikumu Nr. 51 "Eiropas Savienības Atvēršanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes "Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja" reformu un investīciju virziena 1.1. "Emisiju samazināšana transporta sektorā" 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.2.i. investīcijas "Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā" 1.1.1.2.i.2. un 1.1.1.2.i.3. saistīto pasākumu īstenošanas noteikumu" 5.1., 5.2., 6.1. un 6.2. punkts (spēkā no 19.01.2024. līdz 23.08.2024.).
- ¹⁰³ Latvijas Lielo pilsētu asociācijas 06.09.2024. iebildumi par Satiksmes ministrijas izstrādāto informatīvo ziņojumu "Par Latvijas dzelzceļa tīkla attīstību 2021.–2027. gada Eiropas Savienības daudzgadu budžeta periodā" projekta ID: 24-TA-2110.
- ¹⁰⁴ Ministru kabineta 18.02.2025. noteikumi Nr. 110 "Grozījumi Ministru kabineta 11.04.2023. noteikumos Nr. 190 "Eiropas Savienības Atvēršanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes "Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja" 1.1. reformu un investīciju virziena "Emisiju samazināšana transporta sektorā" 1.1.1.r. reformas "Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana" 1.1.1.1.i. investīcijas "Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā" 1.1.1.1.i.2. un 1.1.1.1.i.3. saistīto pasākumu īstenošanas noteikumi".
- ¹⁰⁵ Nav apkopota informācija par iespējamajām izmaksām AS "Rīgas siltums" un SIA "Rīgas ūdens".
- ¹⁰⁶ Rīgas valstspilsētas pašvaldības 19.11.2024. elektroniski iesūtītā informācija Valsts kontrolei. *Nav apkopota informācija par iespējamajām izmaksām AS "Rīgas siltums" un SIA "Rīgas ūdens"*.
- ¹⁰⁷ 3.1.1.2. Nodrošināt jaunu elektrovilcienu un jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegādi, t. sk. atbalsta programmu ietvaros.
- ¹⁰⁸ Vilcienu, kas var braukt pa elektrificētām līnijām, izmantojot kontakttīkla enerģiju, un pa neelektrificētām līnijām ar baterijām (80–100 km bez uzlādes). Uzlāde notiek elektrificētos posmos, bet garākiem maršrutiem nepieciešami papildu uzlādes risinājumi.
- ¹⁰⁹ Starp Satiksmes ministriju un VSIA "Autotransporta direkcija" 28.01.2022. noslēgtais deleģēšanas līgums.
- ¹¹⁰ Satiksmes ministrijas 23.05.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ¹¹¹ Ministru kabineta 07.03.2023. sēdes protokols Nr. 13/32. § (22-TA-3077).
- ¹¹² Ministru kabineta 26.09.2023. rīkojums Nr. 635 "Par Latvijas Atvēršanas un noturības mehānisma plāna papildinājumu".
- ¹¹³ Satiksmes ministrijas 02.09.2024. informatīvais ziņojums "Par Latvijas dzelzceļa tīkla attīstību 2021.–2027. gada Eiropas Savienības daudzgadu budžeta periodā" (TAP tiesību aktu lietas Nr. 24-TA-2110).
- ¹¹⁴ Ministru kabineta 12.07.2024. rīkojuma Nr. 573 "Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam" 3.1.1.2. pasākums.
- ¹¹⁵ Ministru kabineta 09.09.2025. noteikumu Nr. 544 "Grozījumi Ministru kabineta 09.01.2024. noteikumos Nr. 30 "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās" 2.3.1.4. pasākuma "Bezemisiju vilcieni" īstenošanas noteikumi" anotācija.
- ¹¹⁶ Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojuma Nr. 393 "Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032.gadam" investīcija C2.G.I3.
- ¹¹⁷ Ministru kabineta 09.09.2025. noteikumi Nr. 544 "Grozījumi Ministru kabineta 09.01.2024. noteikumos Nr. 30 "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās" 2.3.1.4. pasākuma "Bezemisiju vilcieni" īstenošanas noteikumi".
- ¹¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) Nr. 2018/2001 (11.12.2018.) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (RED 2). Eiropas Parlamenta un Padomes 18.10.2023. Direktīva (ES) Nr. 2023/2413, ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Direktīvu (ES) Nr. 2018/2001, Regulu (ES) Nr. 2018/1999 un Direktīvu Nr. 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) Nr. 2015/652 (RED 3). Komisijas 14.03.2024. deleģētā direktīva (ES) Nr. 2024/1405, ar ko attiecībā uz biodegvielu un biogāzes ražošanai izmantojamo izejvielu pievienošanu groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) Nr. 2018/2001 IX pielikumu (RED 4). Eiropas Parlamenta un Padomes 11.12.2018. regula (ES) Nr. 2018/1999 par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas Nr. 94/22/EK, Nr. 98/70/EK, Nr. 2009/31/EK, Nr. 2009/73/EK, Nr. 2010/31/ES, Nr. 2012/27/ES un Nr. 2013/30/ES, Padomes direktīvas Nr. 2009/119/EK un (ES) Nr. 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes regulu (ES) Nr. 525/2013 (Pārvaldības regula).
- ¹¹⁹ Detalizēta informācija par ETS 2 pieejama šeit: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en, skatīts 03.09.2025. Sākotnējais spēkā stāšanās datums bija 01.01.2027, bet 2025. gada novembrī tika panākta politiska vienošanās to atlikt par vienu gadu līdz 01.01.2028. <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/11/05/2040-climate-target-council-agrees-its-position-on-a-90-emissions-reduction/>, skatīts 19.12.2025.

- ¹²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (13.09.2023.) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (Dokuments attiecas uz EEZ).
- ¹²¹ Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs. Siltumnīcefekta gāzu inventarizācija; <https://videscentrs.lv/gmc/lapas/informacija-par-latvijas-seg-emisijam>, skatīts 03.09.2025.
- ¹²² Latvijas oficiālās statistikas portāls, ENA020. Atjaunīgo energoresursu (AER) īpatsvars enerģētikas sektoros (procentos) 2004–2024 <https://data.stat.gov.lv/sq/27885>, skatīts 13.03.2026.
- ¹²³ Informācija pieejama: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/nrg_ind_ren_custom_19370122/default/table, skatīts 13.03.2026.
- ¹²⁴ Biogāzes, kas ražotas no IX pielikuma A daļā norādītajām izejvielām.
- ¹²⁵ Transporta enerģijas likums (spēkā no 01.01.2026.).
- ¹²⁶ 09.10.2025. likums “Grozījumi likumā “Par piesārņojumu””.
- ¹²⁷ Klimata un enerģētikas ministrijas 18.03.2026. elektroniskā pasta vēstule.
- ¹²⁸ Trīs pārkāpuma procedūras par ETS 1 un ETS 2 direktīvu nepārņemšanu (INFR(2024)0095, INFR(2024)0096, INFR(2024)0195). Tās vairs nav aktīvas, bet, ja process būtu turpinājies, potenciālās sankcijas sasniegtu: ~15,36 miljonus *euro* par direktīvu Nr. 2023/959 un ~10,74 miljonus *euro* par direktīvu Nr. 2023/958.
- ¹²⁹ Pārkāpuma procedūrā INFR(2021)0293. Informācija pieejama: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_242, skatīts 05.12.2025. Līdzīga pārkāpumu procedūra ir arī pret Igauniju (INFR(2021)0200).
- ¹³⁰ **IP** Klimata un enerģētikas ministrijas informatīvais ziņojums “Par Eiropas Savienības tiesību aktu nosacījumu pārņemšanu un tiesību aktos noteikto pienākumu izpildi atjaunīgās transporta enerģijas un klimata politikas jomā”. (Tiesību akta lietas ID 25-TA-269, iesniegts 20.03.2025.). Līdz 06.01.2026. nav izskatīts Ministru kabinetā.
- ¹³¹ Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likums un Transporta enerģijas likums.
- ¹³² ePURE (2024) Overview of biofuels policies and markets for road transport across the EU. European Alternative Fuels Observatory, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/lithuania>, skatīts 05.12.2025.
- ¹³³ Common Futures (2025) Biomethane across borders. Exploring the possible trade barrier related to how biomethane is captured in emissions reporting.
- ¹³⁴ ePURE (2024) Overview of biofuels policies and markets for road transport across the EU, <https://www.epure.org/wp-content/uploads/2024/06/240618-DEF-REP-Overview-Report-June-2024.pdf>, skatīts 05.12.2025.
- ¹³⁵ Finanšu ministrijas 21.11.2025. elektroniski iesūtītā informācija Valsts kontrolei.
- ¹³⁶ Likuma “Par akcīzes nodokli” 5. panta ceturtdaļa.
- ¹³⁷ Enerģijas nodokļu direktīva Nr. 2003/96/EK.
- ¹³⁸ *HVO (Hydrotreated Vegetable Oil – angļu val.)* ir atjaunojama dīzeļdegviela, kas tiek ražota, hidrotreatējot (hidroterikējot) augu eļļas, dzīvnieku taukus vai citu bioloģisku izejvielu ar ūdeņradi, radot parafīna tipa “*drop-in*” degvielu, kuru var lietot esošos dīzeļdzinējos bez būtiskām pārmaiņām un kas salīdzinājumā ar fosilo dīzeļdegvielu var samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un daļiņu izmešus.
- ¹³⁹ Eurostat. Share of energy from renewable sources, https://doi.org/10.2908/NRG_IND_REN.
- ¹⁴⁰ Igaunijas elektroenerģijas un gāzes pārvades sistēmas operators Elering, <https://elering.ee/en/biomethane-aid>, skatīts 05.12.2025.
- ¹⁴¹ Aid for the development of biofuel production (Amendment to State aid SA.100766 (2021/N)) https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/202530/SA_114928_59.pdf, skatīts 03.10.2025.
- ¹⁴² European Topic Centre on Climate change mitigation, 2025, “Fuel quality monitoring in the EU in 2023”, <https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-cm/products/etc-cm-report-2025-01/@/@/download/file/ETC%20Report%202025-01%2020250407.pdf>, skatīts 12.01.2026.
- ¹⁴³ Grozījumi Ministru kabineta 26.09.2000. noteikumos Nr. 332 “Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu”.
- ¹⁴⁴ Ministru kabineta 16.02.2021. rīkojums Nr. 93 “Par Nacionālās industriālās politikas pamatnostādņem 2021.–2027. gadam”.
- ¹⁴⁵ Likuma “Par akcīzes nodokli” 5. panta ceturtdaļa.
- ¹⁴⁶ Atbalsts biometāna attīrīšanas iekārtu, pārvades un uzpildes infrastruktūras izveidei (finansējuma saņēmēji – uzņēmēji, Kohēzijas fonds). Ministru kabineta 07.01.2025. noteikumi Nr. 21 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.1.2. specifiskā atbalsta mērķa “Atjaunojamo energoresursu enerģijas veicināšana – biometāns” īstenošanas noteikumi”.
- ¹⁴⁷ Likums “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 7.1.1. reformas “Enerģijas sektora transformācija” 7.1.1.1.i. investīcijas “Elektroenerģijas pārvades sistēmas sinhronizācija””, 7.1.1.2.i. investīcijas “Elektroenerģijas pārvades un sadales tīklu modernizācija” un 7.1.1.3.i. investīcijas “Biometāna īpatsvara galapatēriņā palielināšana” īstenošanas noteikumi”.

- ¹⁴⁸ Aid for the development of biofuel production (Amendment to State aid SA.100766 (2021/N)), <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114928>, skatīts 03.10.2025.
- ¹⁴⁹ SA.100766 (2021/N), SA.59028 (2020/N), SA.48184.
- ¹⁵⁰ Biomethane Industrial Partnership Europe, <https://bip-europe.eu/2025/05/06/the-bip-publishes-report-on-exploring-the-possible-trade-barrier-related-to-how-biomethane-is-captured-in-emissions-reporting/>.
- ¹⁵¹ European Alternative Fuels Observatory, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/lithuania>, skatīts 01.12.2025.
- ¹⁵² ePure (European renewable ethanol industry) Overview of biofuels policies and markets across the EU, <https://www.epure.org/wp-content/uploads/2024/01/240115-REV8-REP-Overview-Report-January-2024-COMPILED.pdf>, skatīts 01.12.2025.
- ¹⁵³ Ministry of Transport and Communications of Lithuania, <https://sumin.lrv.lt/en/news/starting-development-of-compressed-biogas-infrastructure-in-lithuania-at-least-30-biogas-points-to-be-installed/>, skatīts 01.12.2025.
- ¹⁵⁴ Igaunijas elektroenerģijas un gāzes pārvades sistēmas operators Elering. “Biomethane aid”. <https://elering.ee/en/biomethane-aid>, skatīts 04.12.2025.
- ¹⁵⁵ European Commission “Investment support for bio-resource valorisation 2025” (SA.118314 (2025/N)).
- ¹⁵⁶ Authorisation for State aid pursuant to Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union – Cases where the Commission raises no objections – SA.118314, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52025AS118314>, skatīts 04.12.2024.
- ¹⁵⁷ Valsts atbalsts ir atļauts saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. pantu. Gadījumi, pret kuriem Komisijai nav iebildumu, – SA.64646, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:52024AS64646>, skatīts 04.12.2025.
- ¹⁵⁸ European Commission. “European Alternative Fuels Observatory”. <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/estonia>, skatīts 04.12.2025.
- ¹⁵⁹ European Commission (2024). European Union approves Swedish tax exemption schemes for non-food based biogas and bioLPG (2024–2030). <https://www.bioenergy-news.com/news/eu-approves-swedish-tax-exemption-schemes-for-non-food-biogas-and-bio-propane/>, skatīts 05.12.2025.
- ¹⁶⁰ Country report, Sweden (2024). “Implementation of bioenergy in Sweden”, https://www.ieabioenergy.com/wp-content/uploads/2024/12/CountryReport2024_Sweden_final.pdf, skatīts 05.12.2025.
- ¹⁶¹ Energigas Sweden (2024). “Biomethane in Sweden – Market overview and policies”, <https://www.energigas.se/Media/1ernozh/biomethane-in-sweden-240327.pdf>, skatīts 05.12.2025.
- ¹⁶² European Commission, Incentives and Legislation, Norway, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/norway/incentives-legislations>, skatīts 05.12.2025.
- ¹⁶³ IEA Bioenergy (2024). Country Report 2024 – Norway. https://www.ieabioenergy.com/wp-content/uploads/2024/12/CountryReport2024_Norway_final-.pdf, skatīts 06.12.2025.
- ¹⁶⁴ Cui, Y., & Wu, W. The economic burden of EU ETS2 carbon pricing on single and childless households: focusing on transport and building sectors. *Frontiers in Environmental Science*, 13, 1572246. 10.3389/fenvs.2025.1572246. CE Delft. Effect ETS2 op kwetsbare groepen. Analyse voor het Sociaal Klimaatplan., 2025.
- ¹⁶⁵ Turpat.
- ¹⁶⁶ Turpat.
- ¹⁶⁷ Turpat.
- ¹⁶⁸ Graichen, J., & Ludig, S. Supply and Demand in the ETS 2: Assessment of the new EU ETS for road transport, buildings and other sectors. German Environment Agency. *Climate Change*, 9, 2024.
- ¹⁶⁹ Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam”.
- ¹⁷⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 10.05.2023. Nr. [2023/955](#) IV pielikums.
- ¹⁷¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/955 (10.05.2023.), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060 2. pants.
- ¹⁷² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (13.10.2003.), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK.
- ¹⁷³ Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam” (pie ETS 2 emisijas kvotu cenas 60 euro/t CO₂).
- ¹⁷⁴ Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam”.
- ¹⁷⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (13.10.2003.), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK.
- ¹⁷⁶ Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam”.
- ¹⁷⁷ Ministru kabineta 02.07.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam”.

- ¹⁷⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 2023/955 (10.05.2023), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) Nr. 2021/1060, 3. panta 2. punkts.
- ¹⁷⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 2023/955 (10.05.2023), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) Nr. 2021/1060.
- ¹⁸⁰ Tiešais ienākumu atbalsts tehniskā instrumenta ietvaros iekļauts nacionālajā garsarakstā – “Atbalsts maznodrošinātām un maznodrošinātām personām (kurām nav 1. vai 2. grupas invaliditātes, kuras nav no daudz bērnu ģimenēm vai kuras jau saņem kompensāciju) transporta izdevumu atlīdzināšanai”.
- ¹⁸¹ Support to the Preparation of Social Climate Plans Final summary report, European Union, 2025.
- ¹⁸² 26.06.2025. izziņa par tiesību aktu projektu Nr. 25-TA-1379 Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c7df22fe-9562-40ea-b56a-c23e1af9eadc, skatīts 03.09.2025.
- ¹⁸³ TV3.lv Ziņu redakcija. “Ģimenes ārsti daļu savas algas spiesti atdot prakses uzturēšanas izdevumiem” 14.03.2023. <https://tv3.lv/zinas/latvija/sabiedriba/gimenes-arsti-dalu-savas-algas-spiesti-atdot-prakses-uzturesanas-izdevumiem/>, skatīts 14.03.2025. Ekspertu aprēķini, balstoties uz datiem par finansēm un pieņēmumu, ka vidēji ģimenes ārsts vizītēs dienā nobrauc 100 km. Aprēķins balstīts uz valsts finansējuma daļu un neietver papildu ienākumus no maksas pakalpojumiem.
- ¹⁸⁴ TV3.lv Ziņu redakcija. “Ģimenes ārsti daļu savas algas spiesti atdot prakses uzturēšanas izdevumiem” 14.03.2023. <https://tv3.lv/zinas/latvija/sabiedriba/gimenes-arsti-dalu-savas-algas-spiesti-atdot-prakses-uzturesanas-izdevumiem/>, skatīts 02.12.2025.
- ¹⁸⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/955 (2023. gada 10. maijs), ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060.
- ¹⁸⁶ Support to the Preparation of Social Climate Plans Final summary report, European Union, 2025.
- ¹⁸⁷ Beļģija, Horvātija, Čehija, Dānija, Somija, Latvija, Lietuva, Rumānija un Slovākija.
- ¹⁸⁸ Ministru kabineta 11.06.2025. rīkojums Nr. 326 “Latvijas enerģētikas stratēģija līdz 2050. gadam”.
- ¹⁸⁹ Aplēsēs ņemti vērā CSDD publiskotie dati par kopējo auto skaitu uz 2026.gada sākumu. Saskaņā ar datiem vieglo transportlīdzekļu, autobusi un kravas auto skaits ir 911 tūkst, no kuriem 14,5 tūkst ir elektroauto. Attiecīgi palielinot elektroauto skaitu par 20 000 tiek iegūta proporcija 3,8 % no kopējā auto skaita.
- ¹⁹⁰ AS “Attīstības finanšu institūcija Altum” 23.10.2025. sniegtā informācija Valsts kontrolei; Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta dati, pieejami: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 29.12.2025; Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati, pieejami: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati> “Pirmoreiz reģistrēto vieglo automobiļu skaits”, skatīts 20.01.2026.
- ¹⁹¹ Informācija pieejama: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 20.01.2026.
- ¹⁹² Eiropas Komisija. “First Commission report on real-world CO₂ emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices”, 2024, pieejams: https://climate.ec.europa.eu/news-other-reads/news/first-commission-report-real-world-co2-emissions-cars-and-vans-using-data-board-fuel-consumption-2024-03-18_en, skatīts 03.10.2025.
- ¹⁹³ ZEW. “Subsidies for Plug-In Hybrids Found to Be Environmentally Damaging”. 04.09.2023. <https://www.zew.de/en/press/latest-press-releases/subsidies-for-plug-in-hybrids-found-to-be-environmentally-damaging>, skatīts 20.09.2025.
- ¹⁹⁴ Avots: European Commission, European Alternative Fuels Observatory, Igaunija <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/estonia/incentives-legislations>, Lietuva <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/lithuania/incentives-legislations>, skatīts 29.01.2026.
- ¹⁹⁵ Satiksmes ministrijai 11.03.2026. vēstule Nr. 02-03-IP/99 “Par Satiksmes ministrijai viedokli Valsts kontroles ziņojuma projektam revīzijā Nr. 2.4.1-63/2024”.
- ¹⁹⁶ Ministru kabineta 25.04.2017. rīkojums Nr. 202 “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.–2020. gadam”.
- ¹⁹⁷ LSM.lv Ziņu redakcija. “Kur lielāks atbalsts elektromobiļu iegādei? Salīdzinājums starp Baltijas valstīm”. 12.10.2025. <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/12.10.2025-kur-lielaks-atbalsts-elektromobilu-iegadei-salidzinajums-starp-baltijas-valstim.a617499/>, skatīts 05.01.2026.
- ¹⁹⁸ ACEA. Driving mobility for Europe. Tax Benefits and Incentives (2025), https://www.acea.auto/files/Electric-cars-Tax-benefits-purchase-incentives-2025_v2.pdf, skatīts 05.01.2026.
- ¹⁹⁹ Ministru kabineta 20.09.2022. noteikumi Nr. 594 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1.2. reformu un investīciju virziena “Energoefektivitātes uzlabošana” 1.2.1.2.i. investīcijas “Energoefektivitātes paaugstināšana uzņēmējdarbībā (ietverot pāreju uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu siltumapgādē un pētniecības un attīstības aktivitātes (t. sk. bioekonomikā))” 1.2.1.2.i.1. pasākuma “Energoefektivitātes paaugstināšana

uzņēmējdarbībā (ietverot pāreju uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu siltumapgādē)” īstenošanas noteikumi”.

²⁰⁰ Ministru kabineta 21.12.2021. noteikumi Nr. 896 “Emisijas kvotu izolīšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa “Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” nolikums”.

²⁰¹ Ministru kabineta 05.11.2024. noteikumi Nr. 701 “Modernizācijas fonda finansēto projektu atklāta konkursa “Ergoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai” nolikums”.

²⁰² Informācija pieejama: [EKILLV - KONKURSI](#), skatīts 11.03.2026.

²⁰³ Noteikumu projekts (Grozījumi), Nr. 24-TA-1465., <https://tapportals.mk.gov.lv/annotation/b3786fdd-bdb8-41c7-b55d-bd0e076a43c4>, skatīts 05.01.2026.

²⁰⁴ Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Vides investīciju fonds” 20.11.2025. e-pasts “Par VIF valsts atbalsta programmām bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei”.

²⁰⁵ Akciju sabiedrība “Attīstības finanšu institūcija Altum” 03.11.2025. vēstule Nr.2.10.-1767 “Uz Informācijas pieprasījumu 7-2.3.1e/697”. Atbilstoši sniegtajiem finanšu datiem programmas administratīvie izdevumi ir šādi: Darba samaksa un darba devēja valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (VSAOI) – kopā 81,6 tūkst. *euro*. Administratīvie izdevumi – 23,2 tūkst. *euro*. Informācija par administratīvajiem izdevumiem ziņojuma tekstā netika iekļauta, lai nodrošinātu metodoloģiski vienotu un savstarpēji salīdzināmu datu norādīšanu ar SIA “Vides investīciju fonda izdevumiem”.

²⁰⁶ Ministru kabineta 20.09.2022. noteikumi Nr. 594 “Eiropas Savienības Atvēršanas un noturības mehānisma plāna 1.2. reformu un investīciju virziena “Ergoefektivitātes uzlabošana” 1.2.1.2.i. investīcijas “Ergoefektivitātes paaugstināšana uzņēmējdarbībā (ietverot pāreju uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu siltumapgādē un pētniecības un attīstības aktivitātes (t. sk. bioekonomikā))” 1.2.1.2.i.1. pasākuma “Ergoefektivitātes paaugstināšana uzņēmējdarbībā (ietverot pāreju uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu siltumapgādē)” īstenošanas noteikumi”.

²⁰⁷ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 10. panta desmitā daļa.

²⁰⁸ Briede, J., Danovskis, E., Kovaļevska, A. “Administratīvās tiesības”. Mācību grāmata. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2016. 76. lpp.

²⁰⁹ Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati, pieejami: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati> “Vieglo pasažieru automobiļu (M1) dati”, skatīts 20.01.2026.

²¹⁰ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr. 1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”, 3. punkts.

²¹¹ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumu Nr. 1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis” 3.8. apakšpunkts.

²¹² Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati, pieejami: <https://www.csdd.lv/pirmreizeja-transportlidzekla-registracija-latvija/pirmreiz-tl-reg-lv-maksaj-19>, skatīts 19.12.2025.

²¹³ Informācijas avots: TRANSPORTLĪDZEKĻU pirmās reģistrācijas Latvijā (Grafiki - pirmoreiz reģistrēto TL skaits) <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati>, skatīts 13.03.2026.

²¹⁴ Ceļu satiksmes drošības direkcijas 13.03.2026. sniegtā aplēse Valsts kontrolei, ņemot vērā izmaiņas pakalpojumu cenrādī laika posmā no 2020. gada līdz 2025. gadam; Informācija par elektroauto skatu: Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati, pieejami: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati> “TRANSPORTLĪDZEKĻU pirmās reģistrācijas Latvijā (Grafiki - pirmoreiz reģistrēto TL skaits)”, skatīts 13.03.2026.

²¹⁵ Liepājas pašvaldības 11.11.2025. iesniegtie dati Valsts kontrolei liecina, ka Liepājas pašvaldības 2025. gadā negūtīe ieņēmumi no elektroauto Liepājas autostāvvietu izmantošanas varētu būt ap 5100 *euro*. Novērojot elektroauto skaita pieauguma tendences no 2020. gada līdz 2025. gadam, konstatēts, ka izdevumi ir pieauguši no 357 *euro* 2020. gadā līdz 5100 *euro* 2025. gadā. Pēc revidentu aplēsēm, kopā negūtīe ieņēmumi minētajā laikā Liepājā varētu sasniegt 12,9 tūkst. *euro*.

²¹⁶ Jūrmalas pašvaldībā elektroauto ir atbrīvoti no iebraukšanas maksas. 2020. gadā Jūrmalas pilsētas maksas zonā iebrauca 12,3 tūkst. elektroauto, bet 2025. gadā tie bija 216,6 tūkst. Balstoties uz iebraukšanas maksas izmaiņām un elektroauto pieauguma proporciju, kopējie negūtīe ieņēmumi Jūrmalas pašvaldībā par iebraukšanu Jūrmalas maksas zonā no 2020. gada līdz 2025. gadam varētu būt lēšami 1,7 milj. *euro*.

²¹⁷ Valsts kontroles aplēses par elektroauto atbalstu. Aplēses veiktas, izmantojot SIA “Rīgas satiksme” sniegtos datus par izmantoto stāvvietu skaitu, automašīnas novietošanas ilgumu, gūtajiem ieņēmumiem no priekšpmaksas darījumiem un elektroauto skaitu stāvvietās laika posmā no 2025. gada jūnija līdz 2025. gada septembrim (dati par agrāku laika periodu SIA “Rīgas satiksme” nav pieejami), un CSDD datus par elektroauto skaitu un proporcionālo pieaugumu laika posmā no 2020. gada līdz 2025. gadam. Tika aprēķināts, ka elektroauto proporcija pret pārējiem transportlīdzekļiem SIA “Rīgas

satiksme” autostāvvietu zonās ir sekojoša: A zona – 16,6 %, B zona – 9,8 %, C zona – 5,7 %, D zona – 6,3 %, R zona – 68,5 %, V zona – 1,0 %. Pieņemot, ka maksas autostāvvietu gadījumā elektroauto lietotāji novietotu auto tikpat ilgi kā pārējie autostāvvietu lietotāji, negūtie ieņēmumi tika aplēsti pēc elektroauto proporcijas. Aprēķinos ņemts vērā arī autostāvvietu skaita izmaiņas un elektroauto proporcionālais pieauguma pret pārējiem transportlīdzekļiem laika posmā no 2020. gada līdz 2025. gadam, kā arī sezonālītātes ietekme.

²¹⁸ Rīgas domes 05.02.2013. saistošie noteikumi Nr. 206 “Rīgas valstspilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas noteikumi”, 19. punkts.

Liepājas pilsētas domes 15.09.2022. gada noteikumi Nr. 18 “Liepājas valstspilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu lietošanas saistošie noteikumi”, 14. punkts.

²¹⁹ Jūrmalas pilsētas domes 29.06.2023. saistošie noteikumi Nr. 13 “Par transportlīdzekļu iebraukšanu īpaša režīma zonā Jūrmalas valstspilsētas administratīvajā teritorijā”, 19. punkts.

²²⁰ Valsts kontroles 18.09.2025. saruna ar SIA “Rīgas satiksme” pārstāvjiem.

²²¹ European Alternative Fuels Observatory, sadaļa “Incentives and Legislation”, pieejams: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/norway/incentives-legislations>, skatīts 19.12.2025.

²²² European Alternative Fuels Observatory, pieejams: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/lithuania/incentives-legislations>, skatīts 19.12.2025.

²²³ Parking permits for electric vehicles, pieejams: <https://judu.lt/vairuotojams/parkavimosi-leidimai-ir-lengvatos/parkavimosi-leidimai-elektromobiliui/>, skatīts 22.12.2025.

²²⁴ Electric cars abroad: charging, parking, subsidies and more, pieejams: <https://www.evz.de/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-vehicles-in-the-eu/country-information-for-e-cars.html>, skatīts 22.12.2025.

²²⁵ Tallin City. “Parking permit for an electric car”, <https://www.tallinn.ee/en/services/parking-permit-electric-car>, skatīts 18.12.2025.

²²⁶ Tallin City. “Parking permit for an electric car”, <https://www.tallinn.ee/en/news/tallinn-plans-limit-free-parking-electric-cars-other-municipalities-city-center>, skatīts 18.12.2025.

²²⁷ Ministru kabineta 02.06.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam”.

²²⁸ Eiropas Komisijas Tehniskā atbalsta instrumenta finansētā projekta “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē” dati “Mazaizsargāti pret nabadzību transporta jomā un īpaši mazaizsargāti pret ETS 2 ieviešanu” (pie ETS 2 emisijas kvotu cenas 60 euro/t CO₂).

²²⁹ Eiropas Komisijas Tehniskā atbalsta instrumenta finansētā projekta “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē” dati “Mazaizsargāti pret nabadzību transporta jomā un īpaši neaizsargāti pret ETS 2 ieviešanu”.

²³⁰ Latvijas oficiālās statistikas portāls. <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/iedzivotaji/monetara-nabadziba-nevienlidziba-un-sociala-atstumtiba/preses-20?themeCode=SI>, skatīts 01.12.2025.

²³¹ Latvijas oficiālās statistikas portāls. “Neparedzēti izdevumi tiek rēķināti katru gadu atbilstoši nabadzības riska sliekšnim uz vienu ekvivalento patērētāju pirms trim gadiem (2024. gadā tika ņemts vērā 2021. gada nabadzības riska sliekšnis uz vienu ekvivalento patērētāju). 2024. gadā neparedzēto izdevumu summa bija 510 euro un 2023. gadā – 450 euro.” Pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/iedzivotaji/monetara-nabadziba-nevienlidziba-un-sociala-atstumtiba/preses-20?themeCode=SI>, skatīts 01.12.2025.

²³² Eurostat. “Passenger cars in the EU Passenger cars - per thousand inhabitants”, pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en, skatīts 05.12.2025.

²³³ Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati. “Reģistrēto, tehniskā kārtībā esošo un apdrošināto TL skaits”, pieejams: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmensa-dati>, skatīts 06.01.2026; Eurostat. “Passenger cars, by type of motor energy”, pieejams: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carpda/default/table?lang=en Passenger cars, by type of motor energy, skatīts 06.01.2026.

²³⁴ Ceļu satiksmes drošības direkcijas dati. “Skaits, vidējais vecums, enerģijas avots”, pieejami: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-dati-gadu-sakuma> skatīts 05.01.2026.

²³⁵ Valsts kanceleja. Pētījumu un publikāciju datubāze, pieejams: <https://ppdb.mk.gov.lv/database/par-sabiedriskas-domas-aptaujas-rezultatiem-par-ministrijas-darba-izvertejumu-emisiju-kvotu-izsolisanas-instrumenta-informetibas-atpazistamiba-un-si-instrumenta-izmantosanu-elektroauto-iegadei/>, skatīts 05.01.2026.

²³⁶ Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, informācija pieejama: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 05.01.2026.

²³⁷ Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, informācija pieejama: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 05.01.2026. Procentu likme 3,2 %. Termiņš pieci gadi.

²³⁸ Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, informācija pieejama: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 05.01.2026. Procentu likme 3,2 %. Termiņš pieci gadi. Operatīvajam līzingam ir norādīta arī auto atlikusī vērtība.

- ²³⁹ Ministru kabineta 29.04.2025. noteikumi Nr. 267 “Grozījumi Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra noteikumos Nr. 896 “Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa “Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” nolikums”” un to anotācija. Pēc grozījumiem transportlīdzekļa pārdošanas cena (bāzes komplektācijā bez PVN) samazināta no 75 tūkst. *euro* uz 45 tūkst. *euro*, savukārt transportlīdzeklim ar vismaz sešām sēdvietām samazināts uz 60 tūkst. *euro*.
- ²⁴⁰ Labklājības ministrijas oficiālā tīmekļvietne. Sadaļa “Sociālā iekļaušana.” Pieejams: <https://www.lm.gov.lv/lv/situacijas-raksturojums-0>, skatīts: 28.11.2025. Latvijas Oficiālās statistikas portāls, pieejams: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/labklajibas-un-vienlidzibas-raditaji/sociala-ieklausanas/15186-sociala?themeCode=SI>, skatīts 28.11.2025.; Ministru kabineta 11.01.2005. noteikumi Nr. 32 “Noteikumi par sociāli mazaizsargāto personu grupām”.
- ²⁴¹ Ministru kabineta 10.09.2024. noteikumi Nr. 598 “Latvijas Goda ģimenes apliecības programmas īstenošanas kārtība”.
- ²⁴² Latvijas oficiālās statistikas portāls. Privātās mājsaimniecības ar bērniem līdz 24 gadu vecumam pēc mājsaimniecības veida un bērnu skaita gada sākumā 2021 – 2025, informācija pieejama: <https://data.stat.gov.lv/sq/27848>, skatīts 06.01.2025.
- ²⁴³ Ministru kabineta 16.07.2024. noteikumi Nr. 486 “Grozījumi Ministru kabineta 21.12.2021. noteikumos Nr. 896 “Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa “Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” nolikums””.
- ²⁴⁴ Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, informācija pieejama: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 02.01.2026.
- ²⁴⁵ Latvijas Sociālā klimata fonda plāna 2026.–2032. gadam precizētajā versijā, kas 02.03.2026. iesniegta Eiropas Komisijai, mainīts nosaukums uz “Atbalsts transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem”.
- ²⁴⁶ Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam (2025), 124. lpp.
- ²⁴⁷ Latvijas Sociālā klimata fonda plānā – Mazaizsargātu transporta lietotāju skaits (246 200) ir iegūts no Eiropas Komisijas Tehniskā atbalsta instrumenta finansētā projekta “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē” datiem “Mazaizsargāti pret nabadzību transporta jomā un īpaši mazaizsargāti pret ETS 2 ieviešanu” (pie ETS 2 emisijas kvotu cenas 60 *euro*/t CO₂), kas savukārt ir veidots, balstoties uz ES mājsaimniecību statistiku 2015. gadā (EU Household Budget Survey 2015 – EU HBS 2015).
- ²⁴⁸ Klimata un enerģētikas ministrijas 09.10.2025 e-pasta vēstule Valsts kontrolei.
- ²⁴⁹ Valsts kontroles 03.10.2025. saruna ar Labklājības ministrijas pārstāvjiem.
- ²⁵⁰ Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, informācija pieejama: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>, skatīts 02.01.2026.
- ²⁵¹ Komisijas 22.05.2025. ieteikums 2025/1021 par transporta nabadzību: kā nodrošināt ekonomiski pieejamu, piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti; pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32025H1021&qid=1750172242484>
- ²⁵² Centrālās statistikas pārvaldes publikācija “Materiālā nenodrošinātībā Latvijā 2024. gadā”. Iedzīvotāju īpatsvars, kuri naudas trūkuma dēļ nevarēja atļauties sev nodrošināt atsevišķas pamatnepieciešamības 2021.–2024. gadā (procentos no visiem iedzīvotājiem, kuriem bija vismaz 16 gadu). Pieejams: [MATERIĀLĀ NENODROŠINĀTĪBA LATVIJĀ 2024. GADĀ](https://stat.gov.lv/system/files/publication/2025-03/Nr_07_Nabadzibas_risks_un_sociala_atstumtiba_Latvija_2023_%2825_00%29_LV_0.pdf), skatīts 03.01.2026.
- ²⁵³ Latvijas Mājsaimniecības budžeta apsekojums par 2019. gadu. Dati pieejamai: [MĀJSAIMNIECĪBU PATĒRIŅA TENDENCES LATVIJĀ 2019. GADĀ](https://stat.gov.lv/system/files/publication/2025-03/Nr_07_Nabadzibas_risks_un_sociala_atstumtiba_Latvija_2023_%2825_00%29_LV_0.pdf), skatīts: 12.12.2025.
- ²⁵⁴ Centrālās statistikas pārvaldes publikācija “Nabadzības riska sliexnsis 2023. gadā”. Pieejama: https://stat.gov.lv/system/files/publication/2025-03/Nr_07_Nabadzibas_risks_un_sociala_atstumtiba_Latvija_2023_%2825_00%29_LV_0.pdf, skatīts 03.12.2025. Labklājības ministrijas maznodrošinātā statusa definīcija, pieejama: <https://www.lm.gov.lv/lv/maznodrosinata-statuss>, skatīts 05.01.2026.
- ²⁵⁵ Labklājības ministrijas maznodrošinātā statusa definīcija, pieejama: <https://www.lm.gov.lv/lv/maznodrosinata-statuss>, skatīts 05.01.2026.
- ²⁵⁶ No 01.01.2026. līdz 31.12.2026. trūcīgās mājsaimniecības ienākumu sliexnsis visās pašvaldībās ir 425 *euro* pirmajai vai vienīgajai personai mājsaimniecībā un 298 eiro katrai nākamajai personai mājsaimniecībā. Informācija pieejama <https://www.lm.gov.lv/lv/truciga-statuss>, skatīts 05.01.2026.
- ²⁵⁷ Centrālās statistikas pārvaldes publikācija “Nabadzības risks un sociālā atstumtība Latvijā”, https://stat.gov.lv/system/files/publication/2025-03/Nr_07_Nabadzibas_risks_un_sociala_atstumtiba_Latvija_2023_%2825_00%29_LV_0.pdf, skatīts 05.01.2026.
- ²⁵⁸ Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam, 34 lpp.
- ²⁵⁹ Klimata un enerģētikas ministrijas 24.11.2025. elektroniski sniegtās atbildes uz jautājumiem. Valsts kontrolei.

- ²⁶⁰ European Alternative Fuels Observatory, Incentives and Legislation, France, pieejams: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/france/incentives-legislations>, skatīts 06.01.2026.
- ²⁶¹ Saskaņā ar Centrālās statistikas pārvaldes apkopotajiem datiem 2025. gada 1. ceturksnī mēneša vidējā darba samaksa pēc nodokļu nomaksas ir 1305 eiro. Informācija pieejama: <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/darbs/alga/preses-relizes/22897-darba-samaksas-parmainas-2025-gada-1-ceturksni>, skatīts 19.12.2025.
- ²⁶² Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Smartgreen”, reģistrācijas numurs 40103699238, 08.12.2025. ekspertu ziņojums.
- ²⁶³ Ministru kabineta 02.06.2025. rīkojums Nr. 393 “Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.–2032. gadam”.
- ²⁶⁴ Ārējo ekspertu intervija ar SIA CNG Baltics pārstāvi 10.11.2025.
- ²⁶⁵ Administrācijas pieskaitāmas – 340 558 *euro*, elektroenerģijas cenu svārstības 111 109 *euro*, pārvades un sadales sistēmas izmaksas (2023.–2025.gads) 270 685 *euro*..
- ²⁶⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 2023/1804 (13.09.2023.) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (Dokuments attiecas uz EEZ).
- ²⁶⁷ Ministru kabineta 12.07.2024. rīkojums Nr. 573 “Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam”.
- ²⁶⁸ Ministru kabineta 29.04.2003. noteikumi Nr. 242 “Satiksmes ministrijas nolikums”, 5.31. punkts.
- ²⁶⁹ Ministru kabineta 21.10.2021. rīkojums Nr. 710 “Par transporta attīstības pamatnostādņem 2021.–2027. gadam”.
- ²⁷⁰ Ministru kabineta 26.03.2014. rīkojums Nr. 129 “Par Elektromobilitātes attīstības plānu 2014.–2016. gadam”.
- ²⁷¹ Ministru kabineta 25.04.2017. rīkojums Nr. 202 “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.–2020. gadam”.
- ²⁷² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 2023/1804 (13.09.2023.) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu Nr. 2014/94/ES (Dokuments attiecas uz EEZ).
- ²⁷³ Satiksmes ministrijas 12.11.2025. e-pasta vēstule Valsts kontrolei.
- ²⁷⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 2023/1804 (13.09.2023.) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES, preambulas 8. apsvērumu un 3. pantu.
- ²⁷⁵ Valsts kontroles 30.09.2025. saruna ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.
- ²⁷⁶ Satiksmes ministrijas 16.10.2025. elektroniski sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ²⁷⁷ IDRO kods – unikāls identifikācijas kods, ko piešķir Identifikācijas reģistrācijas organizācija (IDRO) katram elektrotransportlīdzekļu uzlādes pakalpojumu operatoram un mobilitātes pakalpojumu sniedzējam, lai nodrošinātu operatoru viennozīmīgu identificēšanu un datu atpazīstamību Eiropas mērogā, kā arī sasaisti ar Nacionālo piekļuves punktu (NPP) datu publicēšanai.
- ²⁷⁸ Satiksmes ministrijas 16.10.2025. elektroniski sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ²⁷⁹ Platformas “Transports. Mobilitāte” informācija, pieejama: <https://www.transportdata.gov.lv/lv/idro>, skatīts 09.12.2025.
- ²⁸⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 2023/1804 (13.09.2023.) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu Nr. 2014/94/ES (Dokuments attiecas uz EEZ).
- ²⁸¹ Satiksmes ministrijas 22.10.2025. elektroniski sniegtā informācija “Papildmateriāli par ES fondu finansējuma pārdali” Valsts kontrolei.
- ²⁸² Pasākums “Elektrotransportlīdzekļiem paredzēti lieljaudas uzlādes punkti”.
- ²⁸³ Ministru kabineta 11.12.2012. sēdes protokollēmums par informatīvo ziņojumu “Par elektromobilitātes koordinācijas centra izveides nepieciešamību”.
- ²⁸⁴ Ministru kabineta 26.03.2014. rīkojums Nr. 129 “Par Elektromobilitātes attīstības plānu 2014.–2016. gadam”.
- ²⁸⁵ Valsts kontroles 03.12.2025. saruna ar SIA “Eleport” pārstāvi.
- ²⁸⁶ Centrālā finanšu un līgumu aģentūra. “Elektromobiļu uzlādes tīklā - 139 stacijas”, pieejams: <https://www.cfla.gov.lv/lv/jaunums/elektromobilu-uzlades-tikla-139-stacijas>, skatīts 08.12.2025.
- ²⁸⁷ 09.02.2016. deleģēšanas līgums par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu Nr. SM 2016/-9.
- ²⁸⁸ 09.02.2016. deleģēšanas līguma par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu Nr. SM 2016/-9 1. un 2. pielikums.
- ²⁸⁹ Plugshare. <https://www.plugshare.com/>, skatīts 08.12.2025.
- ²⁹⁰ Valsts kontroles 12.11.2025. saruna ar AS “Latvenergo” pārstāvjiem.
- ²⁹¹ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr. 1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁹² Ministru kabineta noteikumu projekta “Grozījums Ministru kabineta 2013.gada 24.septembra noteikumos Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Grozījumi Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumos Nr. 1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ²⁹³ Ministru kabineta 12.06.2018. sēdes protokola Nr.28 26.§ 2.punkts.
- ²⁹⁴ Budžeta programma 06.00.00 “Elektrotransportlīdzekļu (ETL) uzlādes infrastruktūras uzturēšana”.

- ²⁹⁵ 4. pielikumā “Uzlādes infrastruktūras darbības nodrošināšanai nepieciešamā valsts budžeta finansējuma izmaksu aplēses” un 5. pielikumā “Nacionālā līmeņa elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksu metodika”.
- ²⁹⁶ Satiksmes ministrijas 17.03.2026. vēstule Nr. 02-03-IP/107 “Par Satiksmes ministrijas iekļaujamo viedokli Valsts kontroles ziņojumā revīzijā Nr. 2.4.1-63/2024”.
- ²⁹⁷ 09.02.2016. deleģēšanas līguma par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu Nr. SM 2016/-9 3. pielikums “Akts par deleģēto pārvaldes uzdevumu izpildi”.
- ²⁹⁸ Termins “zaudējumi” lietots atbilstoši CSDD aprēķinos un Deleģēšanas līgumā izmantotajai terminoloģijai. Revīzijas kontekstā tas raksturo kompensējamo izmaksu starpību, nevis CSDD saimnieciskās darbības finanšu rezultātu.
- ²⁹⁹ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” vidēja termiņa darbības stratēģija periodam no 2024. gada līdz 2026. gadam. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” vidēja termiņa darbības stratēģija periodam no 2021. gada līdz 2023. gadam.
- ³⁰⁰ 09.02.2016. deleģēšanas līguma par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu Nr. SM 2016/-9 5. pielikums “Nacionālā līmeņa elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksu metodika”.
- ³⁰¹ 09.02.2016. deleģēšanas līguma par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu Nr. SM 2016/-9 5. pielikuma “Nacionālā līmeņa elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksu metodika” ievads.
- ³⁰² Administrācijas izmaksu pieskaitījuma likmes aprēķins ir noteikts deleģēšanas līguma metodikā, balstoties uz pēdējā auditētā gada pārskata administrācijas izmaksu īpatsvaru kopējās sabiedrības izmaksās.
- ³⁰³ 09.02.2016. deleģēšanas līguma par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu Nr. SM 2016/-9 5. pielikuma “Nacionālā līmeņa elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksu metodika” ievads.
- ³⁰⁴ 23.01.2018. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un AS “G4S Latvia” apsardzes pakalpojuma līgums Nr. 01-DR-/131.
- ³⁰⁵ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 19.11.2025. elektroniski iesniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ³⁰⁶ 22.01.2018. VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un AS “G4S Latvia” apsardzes pakalpojuma līguma Nr. 01-DR-/131 6.2. punkts.
- ³⁰⁷ Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija, pieejams <https://www.sprk.gov.lv/content/tarifi-1>, skatīts 08.12.2025.
- ³⁰⁸ Ministru kabineta 24.09.2013. noteikumi Nr. 1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.
- ³⁰⁹ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 05.12.2025. elektroniski sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ³¹⁰ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” sagatavotie akti Nr. 18–Nr. 29 “Par nacionālā līmeņa elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras objektu uzturēšanas faktiskajām izmaksām”.
- ³¹¹ Ministru kabineta 13.09.2022. noteikumu Nr. 569 “Grozījums Ministru kabineta 2013. gada 24. septembra noteikumos Nr. 1000 “Valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”” anotācija.
- ³¹² Elektroenerģiju cenu svārstības 111 109 *euro* un pārvades un sadales sistēmas izmaksas (2023.-2025.gads) 270 685 *euro*.
- ³¹³ Cenas noteiktas, pamatojoties uz uzlādes pakalpojumu sniedzēju tīmekļvietnēs publicēto informāciju 10.09.2025.
- ³¹⁴ 09.02.2016. deleģēšanas līguma par elektromobilitātes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu Nr. SM 2016/-9 5. pielikuma “Nacionālā līmeņa elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksu metodika” 2.2.3. punkts.
- ³¹⁵ Valsts kontroles 24.11.2025. elektroniski pieprasītā informācija VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”.
- ³¹⁶ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 25.11.2025. elektroniski sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ³¹⁷ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 05.12.2025. elektroniski sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ³¹⁸ VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” 14.10.2025. elektroniski sniegtā informācija Valsts kontrolei.
- ³¹⁹ Atbildīgās ministrijas ir noteikušas, ko tieši tās vēlas sasniegt – primāri panākt privātā autoparka nomaiņu vai samazināt privātā autoparka izmantošanu un veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu, vai attīstīt tranzīta koridorus, novirzot intensīvas satiksmes plūsmas no dzīvojamām teritorijām. Ir svarīgi ierobežotu finansējuma apstākļos noteikt galveno virzienu, kur, ieguldot līdzekļus, būs vērā ņemams SEG emisiju samazinājums.
- ³²⁰ Informatīvais ziņojums “Latvijas alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības stratēģija” (tiesību aktu lietas Nr. 24-TA-2723).
- ³²¹ TEN-T pamattīkls.