

Jautājumi:

- 1. Latvijai līdz 2030. gadam jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas Eiropas Savienības Kopīgo centienu regulas aptvertajās nozarēs vismaz par 17 % salīdzinājumā ar 2005. gadu. Kādus trīs konkrētus pasākumus transporta sektorā jūsu politiskais spēks īstenotu 15. Saeimas darbības laikā, un kādu izmērāmu rezultātu ar tiem paredzēts sasniegt līdz 2030. gadam?**

PROGRESĪVIE uzskata, ka transporta emisiju samazināšana jāpanāk, radot cilvēkiem ērtas, pieejamas un konkurētspējīgas alternatīvas privātajai automašīnai, nevis tikai sadārdzinot pārvietošanos. Tāpēc 15. Saeimas laikā īstenosim trīs galvenos pasākumu blokus.

1. Vienota, digitāla un videi draudzīga sabiedriskā transporta sistēma.

Ieviesīsim vienotu biļešu un tarifu sistēmu visā Latvijā, savienojot vilcienus, reģionālos autobusus un pilsētu sabiedrisko transportu. Dzelzceļu attīstīsim kā sabiedriskā transporta mugurkaulu, tam pieskaņojot autobusu kustību un palielinot reisu biežumu galvenajos mobilitātes koridoros. Mazāk apdzīvotās teritorijās attīstīsim transportu pēc pieprasījuma. Vienlaikus digitalizēsim transporta plānošanu un pārvaldību, daudz plašāk izmantojot reālos pasažieru plūsmu un mobilitātes datus. Kur tas ir tehniski un ekonomiski pamatoti, sabiedriskajā transportā pāriesim uz bezemisiju risinājumiem.

Mērķis līdz 2030. gadam: vienota elektroniskā biļete visā Latvijā un vismaz par 10 % vairāk sabiedriskā transporta pasažieru.

2. Paātrināta Latvijas autoparka pāreja uz bezemisiju transportu.

Turpināsim mērķētu atbalstu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, prioritāti dodot mājāsaimniecībām ar zemiem un vidējiem ienākumiem, daudzbērnu ģimenēm, lietotu elektroauto iegādei un komerctransportam ar lielu gada nobraukumu. Klimata finansējumu koncentrēsim uz risinājumiem, kas dod lielāko un izmērāmo CO₂ emisiju samazinājumu. Vienlaikus būtiski paplašināsim uzlādes infrastruktūru, īpaši pie daudzdzīvokļu mājām un reģionos, kā arī veicināsim lieljaudas uzlādes infrastruktūras izveidi uzņēmumiem.

Mērķis līdz 2030. gadam: vismaz 30 % no jaunreģistrētajiem vieglajiem automobiļiem ir bezemisiju transportlīdzekļi un izveidoti vairāki lieljaudas uzlādes punkti pie daudzdzīvokļu mājām un autostāvvietās.

3. Valsts rāda piemēru ar sava autoparka zaļināšanu.

Noteiksim skaidru valsts pārvaldes un valsts kapitālsabiedrību autoparku pārejas grafiku uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Publiskajos iepirkumos bezemisiju transportam jāklūst par standarta izvēli visur, kur tas ir tehniski un ekonomiski pamatoti. Izņēmumi saglabājami tikai objektīvi pamatotos gadījumos, piemēram, operatīvajam, aizsardzības vai specializētajam transportam.

Mērķis līdz 2030. gadam: vismaz 50 % valsts pārvaldes autoparka ir bezemisiju transportlīdzekļi un no 2030. gada jaunajos vieglo automobiļu iepirkumos virzāties uz 100 % bezemisiju transportu.

- 2. Pašreizējās bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādes atbalsta programmas budžets ir 40 miljoni eiro, un tā paredzēta līdz finansējuma izlietojumam, bet ne ilgāk kā līdz 2029. gada beigām. Vai jūsu politiskais spēks atbalsta šīs programmas saglabāšanu un pēctecību? Vai atbalstam būtu jābūt pieejamam arī uzņēmumiem bezemisiju vieglā un smagā komerctransporta iegādei? Lūdzam norādīt paredzēto atbalsta apmēru, saņēmēju loku, piemērojamās nosacījumus un finansējuma avotu.**

PROGRESĪVIE atbalsta bezemisiju transportlīdzekļu iegādes programmas saglabāšanu arī pēc pašreizējā finansējuma izlietojuma. Atbalstam jābūt prognozējamam vismaz līdz 2030. gadam, lai mājsaimniecības un uzņēmumi varētu plānot transportlīdzekļu nomaiņu. Mājsaimniecībām saglabātu atbalstu jaunu un lietotu bezemisiju automobiļu iegādei, lielāku atbalsta intensitāti paredzot mājsaimniecībām ar zemiem un vidējiem ienākumiem un daudzbērnu ģimenēm. Atbalsta apmērs būtu diferencējams atkarībā no transportlīdzekļa un saņēmēja, saglabājot papildu atbalstu veca, piesārņojoša automobiļa utilizācijai. Programmas pēctecību primāri finansētu no EKII un Modernizācijas fonda līdzekļiem, kā arī citiem pieejamajiem ES klimata finansējuma instrumentiem.

Atbalstam jābūt pieejamam arī uzņēmumiem bezemisiju vieglā un smagā komerctransporta iegādei. Prioritāti dotu mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, taksometru un koplietošanas transportam, sociālo un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem, pilsētu piegādēm un pēdējās jūdzes loģistikai, kā arī transportlīdzekļiem ar lielu gada nobraukumu, kur pāreja uz bezemisiju transportu dod lielāko CO₂ samazinājumu.

Uzņēmumiem atbalsta intensitāti diferencētu atbilstoši uzņēmuma lielumam un transportlīdzekļa kategorijai, lielāku atbalstu paredzot MVU un bezemisiju smagajam komerctransportam, kur cenas starpība ar iekšdedzes transportlīdzekli joprojām ir būtiska. Nosacījumos jāparedz transportlīdzekļa reģistrācija un galvenā izmantošana Latvijā, aizliegums to noteiktu laiku atsavināt, nobraukuma un sasniegtā emisiju samazinājuma uzskaitē, kā arī dubultā finansējuma nepieļaušana.

- 3. Pašreizējā valsts atbalsta programma paredz vienādu 4000 eiro atbalstu jauna elektroauto un jauna ārēji lādējama hibrīdauto jeb PHEV iegādei. Vai atbalstāt klimata finansējuma izmantošanu PHEV iegādes subsidēšanai? Ja jā, kā būtu jāpārbauda to faktiskā izmantošana elektriskajā režīmā un sasniegtais CO₂ emisiju samazinājums? Ja nē, kam šo finansējumu vajadzētu novirzīt?**

PROGRESĪVIE neatbalsta vienāda 4000 eiro klimata finansējuma piešķiršanu gan pilnībā elektriska automobiļa, gan ārēji lādējama hibrīdauto jeb PHEV iegādei.

PHEV faktiskais emisiju samazinājums ir ļoti atkarīgs no tā, vai automobilis tiek regulāri uzlādēts un cik liela daļa braucienu tiek veikta elektriskajā režīmā. Ja tas netiek regulāri lādēts, reālās emisijas var būt būtiski augstākas par laboratorijā noteiktajām. Tāpēc vienāds valsts atbalsts BEV un PHEV nenodrošina vienādu un prognozējamu klimata ieguvumu. Tieši tāpēc, strādājot valdībā, panācām Ministru kabineta uzdevumu Satiksmes ministrijai un Klimata un enerģētikas ministrijai izvērtēt PHEV faktisko izmantošanu un turpmāko nepieciešamību tos atbalstīt no klimata finansējuma.

Uzskatām, ka atbalsts PHEV iegādei būtu pakāpeniski izbeidzams, ievērojot jau uzņemtas saistības. Klimata finansējums jānovirza tur, kur iespējams sasniegt lielāku un izmērāmu emisiju samazinājumu, tajā skaitā, lietotu bezemisiju automobiļu iegādei, lielākam atbalstam mājtsaimniecībām ar zemiem un vidējiem ienākumiem, vecāko un visvairāk piesārņojošo automobiļu nomaiņai, uzlādes infrastruktūrai pie daudzdzīvokļu mājām un bezemisiju komerctransportam ar lielu gada nobraukumu.

Mēs uzskatām, ka klimata finansējumam jāatbalsta risinājumi, kas par katru ieguldīto eiro dod pēc iespējas lielāku un pierādāmu CO₂ emisiju samazinājumu.

4. Eiropas Savienībā pašlaik tiek apspriests Eiropas Komisijas priekšlikums no 2035. gada noteikto jauno vieglo automobiļu un vieglā komerctransporta CO₂ emisiju samazinājuma mērķi mainīt no 100 % uz 90 %, saglabājot tirgū arī atsevišķus PHEV un iekšdedzes dzinēja transportlīdzekļus. Kādu Latvijas nostāju šajā jautājumā Eiropas Savienības lēmumu pieņemšanā aizstāvētu jūsu politiskais spēks?

PROGRESĪVIE aizstāvētu pašreizējo 100 % CO₂ emisiju samazinājuma mērķi jaunajiem vieglajiem automobiļiem un vieglajam komerctransportam no 2035. gada.

Mūsuprāt, Eiropai ir svarīgi saglabāt skaidrus, vienotus un ilgtermiņā prognozējamus noteikumus. Autoražotāji, bateriju ražotāji, enerģētikas uzņēmumi un uzlādes infrastruktūras attīstītāji jau šobrīd pieņem miljardiem eiro vērtus investīciju lēmumus, balstoties uz noteikto 2035. gada mērķi. Noteikumu maiņa procesa vidū dotu nepareizu signālu gan uzņēmumiem, gan patērētājiem.

Mērķa samazināšana līdz 90 % varētu palēnināt investīcijas bezemisiju transportā un uzlādes infrastruktūrā, paldzināt Eiropas atkarību no importētās naftas un palielināt risku, ka Eiropas autobūves nozare tehnoloģiski atpaliek no Ķīnas un citiem strauji augošiem elektrotransporta ražotājiem. Turklāt mazāks emisiju samazinājums transportā nozīmētu, ka lielāks emisiju samazināšanas slogs būtu jāuzņemas citām nozarēm.

Vienlaikus esam gatavi diskutēt par šauri definētiem un tehnoloģiski pamatotiem izņēmumiem, piemēram, specializētam transportam vai transportlīdzekļiem, kas izmanto pierādāmi klimatneitrālas degvielas. Taču šādi izņēmumi nedrīkst kļūt par veidu, kā faktiski turpināt plašu fosilās degvielas automobiļu tirdzniecību pēc 2035. gada.

5. Kādu konkrētu bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru līdz 2030. gadam būtu jānosaka valsts pārvaldes, valsts kapitālsabiedrību un valsts finansēto sabiedriskā transporta pakalpojumu autoparkos? Vai būtu saglabājama iespēja ministrijām un citām iestādēm noteikt izņēmumus no tīro transportlīdzekļu publiskā iepirkuma prasībām?

PROGRESĪVIE uzskata, ka valstij pašai jābūtu piemērs transporta zaļināšanā. Ka valstij nevajadzētu prasīt iedzīvotājiem un uzņēmumiem pāriet uz tīrāku transportu, ja tā pati savos iepirkumos nav gatava rādīt piemēru. Tāpēc līdz 2030. gadam būtu nosakāmi skaidri minimālie bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara mērķi.

Mērķis būtu vismaz 50 % bezemisiju transportlīdzekļu centrālās valsts pārvaldes un ministriju autoparkos, valsts kapitālsabiedrību vieglo automobiļu parkos un valsts un

pašvaldību finansētajā pilsētu sabiedriskajā transportā. Savukārt no 2030. gada jauniem valsts pārvaldes vieglo automobiļu un pilsētu autobusu iepirkumiem būtu jāvirzās uz 100 % bezemisiju transportlīdzekļiem.

Reģionālajā un starppilsētu sabiedriskajā transportā pāreja jāīsteno atbilstoši tehnoloģiju pieejamībai un maršrutu specifikai, arvien lielāku lomu dodot elektroautobusiem, bateriju elektrovilcieniem un citiem bezemisiju risinājumiem.

Izņēmumi ir saglabājami, bet tikai objektīvi pamatotos gadījumos, operatīvajam, glābšanas un aizsardzības transportam, specializētajai tehnikai, kā arī maršrutiem un pakalpojumiem, kuriem vēl nav tehniski vai ekonomiski samērīgas bezemisiju alternatīvas vai nepieciešamās uzlādes infrastruktūras.

Izņēmumus nevajadzētu ļaut katrai iestādei noteikt pēc saviem ieskatiem. Tiem jābūt terminētiem, publiski pamatotiem un apstiprinātiem centralizētā kārtībā. Pieprasot izņēmumu, iestādei būtu jānorāda arī pamatojums un plāns, kā un kad tā pāries uz bezemisiju risinājumu.

6. Vai atbalstāt valsts līdzfinansējuma programmu kopējas elektroinfrastruktūras, kabeļu, viedās jaudas vadības un uzlādes punktu izbūvei pie esošajām daudzdzīvokļu mājām? Kādas izmaiņas regulējumā, elektrotīkla pieslēguma nosacījumos un tarīfos nepieciešamas, lai Latvijā ieviestu "tiesību uz uzlādi" principu un uzlādes ierīkošanu padarītu vienkāršāku un finansiāli pieejamāku?

Valsts atbalstam primāri būtu jāsedz tā infrastruktūras daļa, kuru individuālam iedzīvotājam ir sarežģīti vai nesamērīgi dārgi izbūvēt vienam pašam, projektēšanu, kopējos kabeļus un sadales infrastruktūru, nepieciešamo pieslēguma jaudas palielināšanu un viedo jaudas vadību. Tas ļautu pēc tam katram dzīvokļa īpašniekam pieslēgt savu uzlādes punktu ar būtiski mazākām izmaksām.

Vienlaikus Latvijā būtu jāievieš skaidrs "tiesību uz uzlādi" princips. Dzīvokļa īpašniekam jābūt tiesībām par saviem līdzekļiem ierīkot uzlādes punktu, ja tiek ievērotas tehniskās un ugunsdrošības prasības un netiek nesamērīgi aizskartas citu īpašnieku intereses. Kopējās infrastruktūras izbūvei jāvienkāršo dzīvokļu īpašnieku lēmumu pieņemšana, bet individuālai uzlādei jāparedz princips, ka atteikums iespējams tikai skaidri noteiktā termiņā un ar objektīvu tehnisku pamatojumu.

Tāpat nepieciešama standartizēta un ātrāka sadales sistēmas operatora pieslēguma procedūra, tipveida tehniskie risinājumi un skaidri atbildes termiņi. Jānodrošina vienkārša atsevišķa uzlādes patēriņa uzskaitē un viedā uzlāde, lai auto galvenokārt tiktu lādēti laikā, kad elektrotīkls ir mazāk noslogots un elektroenerģija ir lētāka.

Jāpārskata arī jaudas maksas piemērošana koplietošanas uzlādes infrastruktūrai, lai projekta sākumposmā, kad uzlādes punktu izmanto vēl salīdzinoši maz iedzīvotāju, augstas fiksētās izmaksas nekļūtu par šķērslī infrastruktūras izbūvei.

7. Nosauciet līdz trim konkrētiem lēmumiem, likumdošanas iniciatīvām vai projektiem, kurus jūsu politiskais spēks pēdējo četru gadu laikā ir īstenojis vai atbalstījis ilgtspējīgas mobilitātes un elektrotransporta attīstībai. Vai esat gatavi 15. Saeimas laikā veidot regulāru sadarbību ar nozares nevalstiskajām organizācijām, tostarp LEAB, politikas un normatīvo aktu izstrādē?

Pēdējo četru gadu laikā PROGRESĪVIE ir īstenojuši un atbalstījuši vairākus ilgtspējīgas mobilitātes projektus. Kā trīs konkrētus piemērus izceļam:

1. Vienotās biļetes un integrēta sabiedriskā transporta attīstība. Paplašināta iespēja vienā pirkumā apvienot braucienu Vivi vilcienā visās tarifu zonās ar 90 minūšu braucienu Rīgas sabiedriskajā transportā. Tas ir praktisks solis ceļā uz mūsu nākamo mērķi, vienotu biļeti visā Latvijā un dažādu sabiedriskā transporta veidu savienošanu vienotā sistēmā.

2. Pārrobežu sabiedriskā transporta savienojumi. Atbalstīta Latvijas un Igaunijas pārrobežu autobusu satiksmes attīstība maršrutos Valka-Valga un Ikla-Ainaži-Salacgrīva. Tas ir praktisks piemērs tam, kā Baltijas valstis varam veidot par vienotu mobilitātes telpu, kur valsts robeža nav šķērslis nokļūšanai darbā, pie pakalpojumiem vai uz nākamo sabiedriskā transporta savienojumu.

3. Pieprasījumā balstīta un bezemisiju mobilitāte reģionos. Esam atbalstījuši transporta pēc pieprasījuma attīstību mazāk apdzīvotās teritorijās, lai sabiedriskā transporta pakalpojums būtu pieejams arī tur, kur regulāru autobusu reisu uzturēšana nav efektīvākais risinājums. Vienlaikus esam atbalstījuši mērķētu finansējumu uzlādes infrastruktūrai un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, tostarp sociālo pakalpojumu sniedzējiem.

Jā, esam gatavi 15. Saeimas laikā turpināt regulāru un strukturētu sadarbību ar LEAB un citām nozares nevalstiskajām organizācijām. PROGRESĪVIE vienmēr ir uzskatījuši, ka kvalitatīvu politiku nevar veidot tikai ministrijās, tās izstrādē ir jāiesaista nozare, uzņēmēji, pašvaldības, eksperti un sabiedrības pārstāvji. Tā esam strādājuši arī līdz šim. Regulāri tiekamies ar nozaru organizācijām un uzņēmumiem, uzklausi to priekšlikumus un iesaisti to risinājumā, normatīvo aktu un atbalsta programmu izstrādē. Uzskatām, ka atklāts un regulārs dialogs ar nozari ir nepieciešama kvalitatīvas politikas sastāvdaļa.