

7. pielikums

Nodevums “Atjaunojamo energoresursu transporta politikas finansēšanas pieredze Eiropas valstīs”



Enerģētika

Ilgospējīga un atjaunīga transporta politikas
formulēšana Latvijā (4muLATE), VPP-EM-2018/AER-2-
0003

***D5.2 ATJAUNOJAMO ENERGORESURSU
TRANSPORTA POLITIKAS FINANSĒŠANAS
PIEREDZE EIROPAS VALSTĪS***

Pētījumu finansē Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, projekts “Ilgtspējīga un atjaunīga transporta politikas formulēšana Latvijā (4muLATE)”, projekta Nr. VPP-EM-2018/AER-2-0003.

Nodevums "Atjaunojamo energoresursu transporta politikas finansēšanas pieredze Eiropas valstīs", 2021, 30 lpp.

Izstrādāja

Rīgas Tehniskās universitātes Vides aizsardzības un siltuma sistēmu institūts

Autori

Aiga Barisa, *Dr. sc. ing.*,
Vladimirs Kirsanovs, *Dr. sc. ing.*,
Alīna Safronova, *Bc. sc.*,
Elvis Kalniņš, *Bc. sc.*,
Svetlana Baltrukova, *Mg. sc.*,
Nidhiben Arvindbhai Patel, *Mg. sc.*,
Dace Lauka, *Dr. sc. ing.*,
prof. Jelena Pubule, *Dr. sc. ing.*,
prof. Francesco Romagnoli, *Dr. sc. ing.*,
prof. Marika Rošā, *Dr. sc. ing.*,
prof. Andra Blumberga, *Dr. sc. ing.*



Saturs

1. Zviedrija	6
Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti	6
Mērķi un prioritārie virzieni	6
Pielietotie politikas instrumenti	6
Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti.....	9
2. Norvēģija	10
Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti	10
Mērķi un prioritārie virzieni	10
Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti.....	14
3. Somija	15
Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti	15
Mērķi un prioritārie virzieni	15
Pielietotie politikas instrumenti	15
Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti.....	16
Autobusu tīkla projektēšana	18
4. Nīderlande	19
Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti	19
Mērķi un prioritārie virzieni	19
Pielietotie politikas instrumenti	19
Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti.....	20
5. Islande	21
Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti	21
Pielietotie politikas instrumenti	22
Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti.....	23
6. Igaunija	24
Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti	24
Mērķi un prioritārie virzieni	24
Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti.....	25
7. Lietuva	26
Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti	26
Mērķi un prioritārie virzieni	26
Pielietotie politikas instrumenti	27

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti.....	28
Izmantotā literatūra	29

1. Zviedrija

Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti

Zviedrijas Klimata likums pašreizējai valdībai un nākamajām valdībām paredz pienākumu īstenot politiku, kuras pamatā ir nacionālie klimata mērķi. Likums satur elementus, kas nodrošina politikas plānošanu un turpmāku izpildi.

Zviedrija līdzīgi kā citas ES dalībvalstis ir izstrādājusi **Nacionālo enerģētikas un klimata plānu**.

Zviedrijas Enerģētikas aģentūra 2016. gadā saņēma uzdevumu koordinēt un kopā ar piecām citām iestādēm (Zviedrijas Nacionālā mājokļu, būvniecības un plānošanas padome, Zviedrijas Vides aizsardzības aģentūra, Transporta analīze, Zviedrijas Transporta administrācija un Zviedrijas Transporta aģentūra) sagatavot **stratēģisko plānu** pārejai uz transportu bez fosilās degvielas. Par šo darbu Zviedrijas Enerģētikas aģentūra no 2016. līdz 2019. gadam ir saņēmusi 3 miljonus Zviedrijas kronu gadā. Stratēģiskais plāns tika izdots 2020. gada decembrī. [1]

Mērķi un prioritārie virzieni

Galvenie izvirzītie **mērķi** transporta sektorā ir:

- 2030. gadā iekšzemes transporta radītajām emisijām jābūt samazinātām par 70 %, salīdzinot ar 2010. gadu (vietējā aviācija nav iekļauta mērķī, jo šis apakšsektors iekļauts ES ETS) [2];
- biodegvielas īpatsvaram 2030. gadā jābūt vismaz 50 % no kopējā degvielas patēriņa [2];
- līdz 2045. gadam siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas jāsamazina par 85 %, salīdzinot ar radīto emisiju daudzumu 1990. gadā;
- līdz 2025. gadam jāpanāk, ka 25 % satiksmes veido gājēji, riteņbraucēji un iedzīvotāji, kas pārvietojas ar sabiedrisko transportu [3].

Pielietotie politikas instrumenti

Zviedrijas ilgtermiņa stratēģiskajā SEG emisiju samazināšanas plānā (*Sweden's long-term strategy for reducing greenhouse gas emissions*) ir noteikti politikas instrumenti transporta nozarē trīs galvenajās darbības jomās:

- transporta ziņā efektīva sabiedrība;
- ilgtspējīga atjaunojamā degviela un atjaunojamās degvielas infrastruktūra;
- energoefektīvi un fosilās degvielas transportlīdzekļi. [1]

Vispārīgi politikas instrumenti transporta nozarē

Enerģijas nodoklis un oglekļa nodoklis transporta nozarē. Enerģijas nodoklis un oglekļa nodoklis ir jāmaksā par degvielu – gan benzīnu, gan dīzeļdegvielu –, ko izmanto ceļu transportlīdzekļiem, bezceļu pārvietojamām mašīnām, kā arī privātiem kuģiem un lidmašīnām. Enerģijas nodoklis un oglekļa nodoklis degvielai tiek koriģēts atbilstoši inflācijai, ņemot vērā patēriņa cenu indeksa izmaiņas. Kopš 2017. gada arī benzīna un dīzeļdegvielas nodokļu likmes ir koriģētas, lai atspoguļotu gaidāmo IKP attīstību. Īpašos gadījumos Zviedrija ilgtspējīgai biodegvielai piemēro nodokļu atvieglojumus. Samazinājums ir atkarīgs no biodegvielas veida un maisījuma proporcijas. Visiem augstas kvalitātes ilgtspējīgas biodegvielas veidiem enerģijas nodoklis un oglekļa

nodoklis nav jāmaksā. Attiecība uz biodegvielām ar zemu maisījumu attiecas samazināšanas pienākuma sistēma. Šie biodegvielas veidi tiek aplikti ar oglekļa nodokli un enerģijas nodokli atbilstoši to fosilā ekvivalenta līmenim.

Klimata lēciens (*Klimatklivet*). Klimata lēciens ir starpnozaru politikas instruments, taču tas ir īpaši svarīgs transporta nozarē. Svarīgi pasākumi, ko atbalsta šis instruments, ir elektrisko transportlīdzekļu uzlādes punktu ierīkošana un ieguldījumi biogāzes stacijās. Investīciju atbalsta programma atvieglo pāreju uz alternatīvas degvielas transportlīdzekļu parku (plašāka informācija par klimata lēcieni ir sniegta 4.2. nodaļā par starpnozaru politikas instrumentiem).

Transporta ziņā efektīva sabiedrība

Pilsētvides nolīgumi. Pilsētvides nolīgumi ir programma ieguldījumiem sabiedriskajā transportā, veloinfrastruktūrā un ilgtspējīgos preču transporta risinājumos pilsētvidē. Pašvaldības var pieteikties dotācijām, lai segtu daļu no infrastruktūras ieguldījumu izmaksām. Investīcijas bieži tiek apvienotas ar citiem pasākumiem, kuru mērķis ir ilgtermiņa ilgtspējība pilsētvidē vai transporta sistēmā. Šie pasākumi var nodrošināt labāku pieejamību, izmantojot sabiedrisko transportu, pilsētu plānošanu, lai veicinātu riteņbraukšanu un pastaigas, samazinātu transportlīdzekļu ātrumu, kā arī stāvēšanas noteikumus un cenas. Pilsētvides nolīgumiem finansējums tiek piešķirts kopš 2015. gada, un no 2018. gada tas ir daļa no transporta sistēmas attīstības ekonomiskā ietvara, kas 2018.–2029. gadā sasniedz 1 miljardu Zviedrijas kronu ik gadu.

Ilgtermiņa infrastruktūras plānošana. 2018. gada maijā valdība pieņēma lēmumu par jaunu nacionālo plānu transporta infrastruktūrai laika posmā no 2018. līdz 2029. gadam attiecībā uz visiem transporta veidiem. Zviedrijas Transporta administrācija ir atbildīga par visu transporta veidu ilgtermiņa plānošanu un plāna īstenošanu. Plānošana notiek sadarbībā ar pašvaldībām un reģioniem.

Elektriskie ceļi. Elektriskie ceļi ir infrastruktūra dinamiskai uzlādei, t. i., uzlādēšanai kustībā. Atkarībā no izvēlētajām tehnoloģijām elektrificētus ceļus var izmantot kravas automašīnas, autobusi un vieglie automobiļi. Notiek demonstrācijas projekti uz autoceļa E16 ārpus Sandvikenas (smagie kravas transportlīdzekļi) un Ārlandas lidostā (smagie kravas transportlīdzekļi un vieglie automobiļi). 2019. gada aprīlī Zviedrijas Transporta administrācija pieņēma lēmumu par vēl diviem demonstrācijas projektiem, kas tiek veidoti Lundā (sabiedriskais transports) un Gotlandē (smagie kravas transportlīdzekļi un sabiedriskais transports). Demonstrācijas projektā Gotlandē tiek izmantota induktīvā tehnoloģija, t. i., nav nepieciešams pastāvīgs savienojums ar transportlīdzekli, savukārt citi demonstrācijas projekti ir ar vadiem, resp., ir nepieciešams fizisks savienojums, lai elektrību pārsūtītu uz transportlīdzekli. Tajā pašā laikā Zviedrijas Transporta administrācija gatavojas būvēt pirmo pastāvīgo elektrificēto ceļu. Elektriskie ceļi var palīdzēt uzlabot preču transporta efektivitāti un samazināt SEG emisijas. Tāpēc valdība plāno izstrādāt ilgtermiņa plānu elektrificētu ceļu būvniecībai un paplašināšanai. Būtu jānosaka svarīgākie preču maršruti un savienojumi ar galvenajām ostām. Ir nepieciešamas papildu tehnoloģijas elektroenerģijai ārpus elektrificētā ceļu tīkla, piem., turpmāk būtu jāņem vērā papildus nodokļu ieviešana smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

Ekobonusu sistēma kuģošanai. Kopš 2018. gada valdība ir piešķirusi finansējumu ekobonusu sistēmai, lai stimulētu preču satiksmē no autotransporta pāriet uz jūras transportu. Sistēmas mērķis ir mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas no preču pārvadājumiem. Laika posmā līdz 2022. gadam valdība šai sistēmai plānoja 50 miljonus Zviedrijas kronu.

Nodoklis par aviopārvadājumiem. 2018. gada 1. aprīlī Zviedrija ieviesa nodokli par gaisa satiksmi, lai palīdzētu samazināt aviācijas ietekmi uz klimatu. Nodoklis tiek piemērots komerciāliem lidojumiem, un to maksā par pasažieriem, kas ceļo no Zviedrijas lidostas. Aviosabiedrībai, kura veic lidojumu, ir jāmaksā nodoklis. Atkarībā no pasažieru galamērķa jāmaksā dažādas summas.

Politikas instrumenti energoefektīviem transportlīdzekļiem un ilgtspējīgai atjaunojamai degvielai

Emisijas samazināšanas pienākums benzīnam un dīzeļdegvielai (degvielas maiņa). Emisijas samazināšanas pienākums benzīnam un dīzeļdegvielai tika ieviests 2018. gada 1. jūlijā, lai veicinātu biodegvielas izmantošanu. Tas nozīmē, ka visiem degvielas piegādātājiem katru gadu par noteiktu procentuālu daļu ir jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas no benzīna un dīzeļdegvielas lietošanas. To var nodrošināt, laika gaitā iejaucot palielinātu biodegvielas proporciju benzīnā vai dīzeļdegvielā. Samazināšanas pienākums dod nozīmīgu ieguldījumu, lai pakāpeniski izbeigtu fosilā kurināmā izmantošanu transporta sistēmā. 2020. gadā valdība paziņoja, ka līdz 2030. gadam pakāpeniski tiks palielināti emisiju samazināšanas līmeņi: 28 % benzīnam un 66 % dīzeļdegvielai.

Emisijas samazināšanas mērķi jauniem transportlīdzekļiem. Uz ražotājiem, kas pārdod transportlīdzekļus ES, attiecas ES regula, kas nosaka vidējos emisijas samazināšanas mērķus jaunām automašīnām un furgoniem. Sākot ar 2021. gadu, pakāpeniski sākot ar 2020. gadu, ES vidējais CO₂ emisijas mērķis jaunām automašīnām ir 95 g/km un jauniem furgoniem – 147 g/km. Šīm prasībām ir liela ietekme uz emisijām Zviedrijā, jo tās ievērojami ietekmē transportlīdzekļu parka sastāvu.

Bonus–malus sistēma jauniem vieglajiem transportlīdzekļiem. Bonus–malus sistēma Zviedrijā tiek izmantota kopš 2018. gada jūlija. Saskaņā ar šo sistēmu transportlīdzekļi ar zemu oglekļa dioksīda emisiju var pretendēt uz piemaksu par pirkumu, savukārt transportlīdzekļiem ar augstām oglekļa dioksīda emisijām pirmajos trīs gados ir lielāks transportlīdzekļu nodoklis. Sākot ar ceturto gadu, parasto transportlīdzekļa nodokli piemēro, pamatojoties uz oglekļa dioksīda emisijām (skatīt tālāk). Sistēma aptver visus jaunus pasažieru transportlīdzekļus un furgonus. Kopš 2020. gada 1. janvāra jaunajām automašīnām un furgoniem tiek uzlikti nodokļi par *WLTP* (pasaules mēroga harmonizētā vieglo transportlīdzekļu testa procedūra) vērtībām. Kopumā *WLTP* ir radījusi augstākas emisijas vērtības un tādējādi veicinājusi noteikumu stingrāku izpildi.

Oglekļa dioksīda bāzes transportlīdzekļa nodoklis. Lai stimulētu automašīnu pircējus izvēlēties automašīnas, furgonus un treilerus ar zemu siltumnīcefekta gāzu emisiju, Zviedrija piemēro diferencētu gada transportlīdzekļu nodokli, pamatojoties uz transportlīdzekļa oglekļa dioksīda emisiju uz kilometru. Attiecīgi transportlīdzekļiem ar zemāku oglekļa dioksīda emisiju tiek uzlikti zemāki nodokļi nekā transportlīdzekļiem ar augstākām emisijām. Šis nodoklis attiecas uz transportlīdzekļiem, kuri iegādāti pirms *bonus–malus* sistēmas ieviešanas 2018. gada jūlijā, un to turpina piemērot transportlīdzekļiem, kuri trīs gadus pēc iegādes “iziet” no *bonus–malus* sistēmas.

Nodokļu samazinājums videi draudzīgām dienesta automašīnām. Uzņēmuma automašīnas veido lielu daļu Zviedrijā reģistrēto jauno transportlīdzekļu, un lielu daļu no tiem darbinieki var izmantot privāti. Ieguvums no darba devēja nodrošināta transportlīdzekļa izmantošanas privātiem braucieniem, parasti ir apliekams ar nodokli, un nodokļa vērtība tiek aprēķināta pēc noteiktas formulas. Lai veicinātu jaunu videi draudzīgu automašīnu ieviešanu tirgū, videi draudzīgu automašīnu ar nodokli apliekamā vērtība tiek noteikta zemākā līmenī, kas ir līdzvērtīga tuvākās salīdzināmās automašīnas cenai ar iekšdedzes dzinēju. Elektriskajām automašīnām, pieslēdzamiem hibrīdiem un automašīnām, kas darbojas ar gāzi (izņemot sašķidrinātu naftas gāzi), uzņēmuma automašīnas lietošanas ar nodokli apliekamo vērtību var vēl vairāk samazināt. No 2021. gada 1. janvāra samazinājums turpmāk tiek atcelts.

Klimata piemaksa. Reģionālās sabiedriskā transporta iestādes, pašvaldības un uzņēmumi, kuriem reģionālās sabiedriskā transporta pārvaldes ir nodevušas tiesības slēgt līgumus par sabiedrisko transportu, un satiksmes uzņēmumi, kas ir sabiedriskā transporta operatori, var pieteikties elektrisko autobusu piemaksai. Tā attiecas uz elektriskajiem autobusiem, hibrīdautobusiem, trolejbusiem un degvielas elementu autobusiem sabiedriskajā transportā. Piemaksas lielums ir atkarīgs no pasažieru skaita un tā, vai autobusu darbina tikai elektrība vai tas ir hibrīds. Piemaksa ir mēģinājums atbalsīt elektrisko autobusu ieviešanu tirgū. Elektrisko autobusu

prēmijas budžets 2019. gadam bija 80 miljoni Zviedrijas kronu. Sākot ar 2020. gadu, elektrisko autobusu piemaksa tiek pārveidota par klimata piemaksu. Tas nozīmē, ka pieteikties uz finansējumu iespējams ne vien par elektriskajiem autobusiem, bet arī par elektriskajām kravas automašīnām un citām videi draudzīgām kravas automašīnām, kā arī par uz ceļa darbināmām bezceļu mašīnām, kuras darbina ar elektrību, un tas kopā ar nepārtrauktu finansējumu elektriskajiem autobusiem veicina šo transportlīdzekļu ieviešanu tirgū.

Likums par pienākumu piegādāt atjaunojamo degvielu. Lai padarītu pieejamu atjaunojamo degvielu, Zviedrijas likumdošana nosaka, ka degvielas uzpildes stacijām, kurās pārdod vairāk nekā 1500 m³ benzīna vai dīzeļdegvielas, jāpiebūvē vismaz viens atjaunojamās degvielas veids. [4], [5]

Dzelzceļš

Zviedrijas dzelzceļam nepietiek jaudas, un ir jāpaplašina dzelzceļa tīkls. Zviedrijas Transporta administrācija plāno un būvē jaunas ātrvilcienu galvenās līnijas. Notiek *East Link*, *Gothenburg–Borås* un *Hässleholm–Lund* projekti. Lielāka ietilpība padarīs vilcienu izdevīgāku ceļotājiem un uzņēmumiem. Jaunās ātrgaitas dzelzceļa līnijas atbrīvos pašreizējo maģistrālo līniju jaudu, padarot dzelzceļa sistēmu stabilāku, uzlabosies ilgtspējīga ceļojuma un kravas transporta iespējas. Uzlabota pieejamība veicina arī reģionālo attīstību un sniedz lielāku piekļuvi starptautiskajiem tirgiem. Ātrgaitas vilcieni nākotnē, iespējams, savienos Zviedrijas trīs galvenās pilsētas Stokholmu, Gēteborgu un Malmi ar ātru un ilgtspējīgu transportu, kas vēl vairāk vienos cilvēkus un uzņēmumus.

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti

2020. gada jūnijā Zviedrijas valdība deva Zviedrijas Transporta administrācijai rīkojumu izstrādāt ilgtermiņa infrastruktūras plānošanas virzienu sistēmu 2022.–2033. un 2022.–2037. gadam [4]. Virzienu sistēmas galvenais mērķis ir nodrošināt valdības priekšlikuma par infrastruktūru finanšu shēmas pamatu, kā arī sniegt norādījumus par iespējamo transporta infrastruktūras pasākumu prioritātes noteikšanu plāna periodiem.

Sistēmā aprakstīti vispārējie mērķi un uz valdības direktīvas pamata izstrādātās stratēģiskās pieejas, kā arī ietekme uz infrastruktūras pasākumiem un mērķu sasniegšanas pakāpe attiecībā uz transporta politikas mērķiem. Virzienu sistēmā tiek ņemti vērā ārējie apstākļi, kā arī izklāstīti pieņēmumi par tehnoloģiju attīstību un dažādām sabiedrības izmaiņām, kā arī to, kā tas var ietekmēt vispārējos mērķus un stratēģisko pieeju.

Virzienu sistēmas ietvars 2020. gada 30. oktobrī tika iesniegts valdībai un vienlaikus ārējai apspriešanai.

Valdība un parlaments par 100 miljardiem Zviedrijas kronu palielināja finansējumu pašreizējā valsts transporta sistēmas plāna struktūrai salīdzinājumā ar iepriekšējo plānu. No tiem 59 miljardi paredzēti ieguldījumiem, 11 miljardi – ceļu uzturēšanai un 30 miljardi – dzelzceļa uzturēšanai. Palielināts finansējums uzturēšanai turklāt ir veicinājis nozīmīgus ieguldījumus prioritārajās transporta plūsmās, piemēram, *Södra stambanan* un *Västra stambanan*.

Piedāvātais piešķīrums būs 622,5 miljardi Zviedrijas kronu uz 12 gadiem un 830 miljardi Zviedrijas kronu uz 16 gadiem. Ja izmaksu attīstības starpība 2022.–2033. gada plānošanas periodā turpināsies, ņemot vērā 622,5 miljardus Zviedrijas kronu 2017. gada cenās, tas varētu nozīmēt sistēmas ietvara finansējuma samazinājumu par apmēram 50 miljardiem Zviedrijas kronu.

2. Norvēģija

Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti

- Norvēģija ir izstrādājusi **Nacionālo klimata plānu 2021.–2030. gadam** [6].
- Norvēģijas Transporta ministrija ir izstrādājusi **Nacionālo transporta plānu 2022.–2033. gadam**. Nacionālais transporta plāns ik pēc četriem gadiem Stortingam (parlamentam) tiek iesniegts Baltās grāmatas formā. Tas nosaka valdības transporta mērķus un stratēģijas ilgtermiņā.

Mērķi un prioritārie virzieni

Norvēģija ir apņēmusies sasniegt mērķi līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 50 %, salīdzinot ar 2005. gada līmeni. Apmēram 50 % Norvēģijas emisiju jau aptver ES Emisiju tirdzniecības sistēma (ETS). Turklāt tiks noteikts valsts mērķis emisiju samazināšanai nozarēs, kas nav ETS. Norvēģija veic dialogu ar ES par nolīgumu par kopīgu klimata mērķa sasniegšanu. Valsts emisiju samazināšana būs atkarīga no vienošanās ar ES un elastīgu mehānismu izmantošanas un to cenu noteikšanas. Valdība nodrošinās, ka transporta nozare veicina Norvēģijas klimata mērķu sasniegšanu.

- Pielietotie politikas instrumenti Norvēģijā, jau sākot ar 1990. gadu, ir stimulēt elektromobiļu lietošanu. Skaidra, stabila politikas sistēma un politiska apņemšanās ir bijusi izšķiroša, lai izveidotu ilgtermiņa uzticamus elektrotransportlīdzekļu (ETL) tirgus apstākļus. Īpaši spēcīgi stimuli attiecas uz bezemisiju transportlīdzekļu (ZEV) iegādi. Kopš 1990. gada akumulatoru ZEV ir atbrīvoti no reģistrācijas nodokļa (un Norvēģijā vienāda importa nodokļa). Atbrīvojumu no PVN un reģistrācijas nodokļiem piešķir tikai ZEV. Tas ir galvenais faktors ZEV modeļu zemākās pirkuma cenas salīdzinājumā ar PHEV (pieslēdzams hibrīdelektriskais transportlīdzeklis). Tomēr PHEV ir diezgan populāri mājāsaimniecībās ar vienu automašīnu vai biežiem braucieniem, kas pārsniedz 100 km. 2017. gada janvārī stimuli PHEV tika palielināti, proti, nodokļa likmes noteikšanai izmantojamā kopējā svāra atskaitīšana pieauga no 15 % 2015. gadā līdz 26 % 2017. gadā. Lieliem PHEV šīs izmaiņas rada reģistrācijas nodokļa samazinājumu 16 000–80 000 Norvēģijas kronu (1700–8400 eiro), salīdzinot ar līdzīgām automašīnām ar iekšdedzes dzinēju.
- Norvēģija aprītes nodokļus pamato ar degvielas veidu. ZEV un PHEV tiek piešķirts samazinājums, un par tiem maksā minimālo summu – 455 Norvēģijas kronas (48 eiro).
- Kopš 2001. gada ZEV ir atbrīvoti no PVN (jauni un lietoti transportlīdzekļi). 2015. gadā atbrīvojumu no PVN attiecina arī uz līzingu.
- Norvēģija elektriskajiem transportlīdzekļiem ieviesa īpašu E-numura zīmi, kas iestādēm dod iespēju izvēlēties vietējos stimulus, piemēram, bezmaksas autostāvvietu un iespēju izmantot autobusu joslās, pamatojoties uz šīm numura zīmēm. Tas arī palīdz palielināt izpratni par “tīriem” transportlīdzekļiem uz ceļiem.
- Norvēģijas pašvaldības kopš 2016. gada ir pilnvarotas noteikt maksas un atbrīvojuma kategorijas. Tas radīja atšķirīgu vietējo normatīvo regulējumu: ETL jāmaksā tāda pati maksa par stāvvietu kā transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju Trondheimā, puse no stāvvietas cenas Bergenas pilsētas centrā, un tiem tiek piemērota stingri diferencēta autostāvvietu maksa Oslo, kur 1300 no 6500 vietām pašvaldības autostāvvietās ir paredzētas elektromobiļu uzlādēšanai un aprīkotas ar lēniem lādētājiem (3,6 kW). 2018. gadā tika atcelta pašvaldības bezmaksas autostāvvietu nodrošināšana ETL.
- Norvēģijā elektriskajām automašīnām tiek nodrošināta bezmaksas piekļuve autobusu joslām, taču vairākos autobusu maršrutos sastrēgumstundās ir regulāri sastrēgumi. Oslo pašvaldība šo jautājumu risināja 2017. gadā, piešķirot piekļuvi autobusu joslai divos īpašos maršrutos sastrēguma stundās tikai tām elektriskajām automašīnām, kurās ir divas vai vairākas personas.

- Norvēģijā elektriskās automašīnas no 1997. līdz 2017. gadam tika atbrīvotas no maksas par reģionālo maksas ceļu izmantošanu, kas 2016. gadā sasniedza 7500 Norvēģijas kronu (790 eiro) (Figenbaum un Kolbenstvedt 2016). Sākot ar 2019. gadu, par elektromobiļiem jāmaksā nodevas, taču tās ir samazinātas.
- Kopš 2009. gada elektriskajām automašīnām ir piešķirta bezmaksas piekļuve lielākajai daļai prāmju, kas savieno valsts autoceļu tīkla daļas. Prāmju pārbrauktuvēm, kuras nav valsts autoceļu tīkla daļa, pašvaldības var noteikt maksu.
- Vietējie stimuli: atbrīvojums no pilsētas nodevas, atbrīvojums no lielceļu nodevām, bezmaksas autostāvvietas, autobusu joslu izmantošana, dažās pilsētās finansējums parastām uzlādes stacijām koplietošanas dzīvokļu ēkās, tirdzniecības centros, autostāvvietās utt.
- Noteikumi par prasībām jaunās ēkās un autostāvvietās (Norvēģijas Transporta ministrija, 2016) noteic, ka autostāvvietās un jaunu ēku stāvvietās elektromobiļiem jāpiešķir vismaz 6 %. Oslo ir paplašināts budžets ETL uzlādes punktu izvietošanai. 2018. gada budžets paredzēja izmaksas mājokļu asociācijām lādētāju uzstādīšanai, kas dubultoja 2017. gada budžetu un sastādīja līdz 20 miljoniem Norvēģijas kronu (2,1 miljons eiro). [7]

Viens no galvenajiem transporta politikas mērķiem ir labāka cilvēku un preču mobilitāte visā valstī. Lai nodrošinātu mobilitāti visā valstī, jānodrošina transporta sistēmas pieejamība un uzticamība visu gadu.

Infrastruktūra un transporta apgāde tiks turpināta, lai apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmumu transporta vajadzības. Par prioritāti izvirzot pasākumus, kas samazina braukšanas laiku, valdība uzsver, cik svarīgi ir savienot reģionus. Infrastruktūras un sabiedriskā transporta attīstība paplašinās mājokļu un darba tirgus reģionus. Svarīgi ir nodrošināt labu pieejamību un universāli izveidotus ceļojumu maršrutus un atvieglot brauciena plānošanu, labāk izmantojot informācijas tehnoloģijas.

Plāna galvenie aspekti ir dzelzceļa tīkla izveide un uzlabošana lielāko pilsētu teritorijās un ap tām, lai uzlabotu apstākļus pasažieru pārvadāšanai un atvieglotu dzelzceļa kravu pārvadājumus. Plānotā kuģu ceļu un navigācijas pakalpojumu attīstība veicinās efektīvāku un drošāku jūras transportu. Dzelzceļa nozarē valdība par prioritāti izvirzīs pastiprinātu uzturēšanu un atjaunošanu, kā arī jau iesāktu dzelzceļa investīciju pabeigšanu. Plānots rosināt vienpadsmit jaunus investīciju projektus, kas uzlabos gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu pakalpojumus.

Valdība turpinās sniegt ieguldījumu novadu autoceļu atjaunošanā. Transporta sistēmas standarts ir svarīgs, un valdība ir apņēmusies pilna novērst infrastruktūras sabrukumu. Finansējums tiks piešķirts autoceļu un dzelzceļu atjaunošanai, lai 2029. gadā tiktu apturēta to sabrukšana.

Valdība sekmēs uz attīstību vērstu lidostas struktūru un drošu valsts mēroga transporta pakalpojumu sniegšanu, izmantojot dzelzceļu, gaisa satiksmi un Bergenā–Kirkenes piekrastes maršrutu. Apņemšanās Tālajos ziemeļos tiks turpināta, nodrošinot uzticamu transporta tīklu, pārrobežu savienojumus un nepārtrauktu sadarbību ar attiecīgajām valstīm.

Valdība ir apņēmusies noteikt resursu prioritāti un veikt pasākumus, lai nodrošinātu, ka bērni un jaunieši gūst labumu no transporta sistēmas uzlabojumiem. Lielākie ieguldījumi transporta plānā ietekmē bērnu un jauniešu ceļošanas iespējas. Tomēr nelielie īpašie uzlabojumi, piemēram, gājēju celiņi un veloceliņi, kā arī autobusu pieturu un staciju dizains, būtiski ietekmē bērnu ikdienu un iespējas droši pārvietoties apkārtnē. Bērnu drošība transportlīdzekļos un ārpus tiem ir svarīga transporta drošības darba daļa.

Valdība piešķirs prioritāti finansējumam, lai panāktu efektīvus zemes izmantošanas un transporta risinājumus, kas samazinās emisijas un uzlabos mobilitāti. Valdība pastiprinās centienus nodrošināt to, ka pasažieru satiksmes pieaugums pilsētās notiek uz sabiedriskā transporta, riteņbraukšanas un pastaigu rēķina. Mobilitāte pilsētu teritorijās tiks uzlabota, izmantojot mērķtiecīgus ieguldījumus, labāku sabiedrisko transportu un uz attīstību vērstus risinājumus. Valdība nodrošinās stingrāku mājokļu, zemes izmantošanas un transporta sistēmas attīstības koordināciju, izmantojot pilsētu izaugsmes līgumus. Tāpat valdība plāno piešķirt finansējumu

pilsētu teritorijām, izmantojot pilsētvides nolīgumus, pilsētu izaugsmes līgumus un atlīdzības shēmu sabiedriskajam transportam. Tas ietver nozīmīgu ieguldījumu četrās lielāko pilsētu teritorijās, izmantojot 50 % valsts finansējuma vietējā sabiedriskā transporta projektiem. 2018.–2029. gada plānā tika paredzēts, ka valsts subsidijas šiem projektiem būs 24 miljardi Norvēģijas kronu. Tas arī paredzēja, ka valdība piešķirs 24 miljardus Norvēģijas kronu sabiedriskā transporta izmantošanas, riteņbraukšanas un pastaigu veicināšanai. Turklāt valdība atvēlēs 17,2 miljardus Norvēģijas kronu atlīdzības shēmai par sabiedrisko transportu un ļaus līdzekļus pilnībā tērēt sabiedriskā transporta darbībai. Valdība lielākā mērā integrēs dzelzceļu pilsētvides nolīgumos un pilsētu izaugsmes nolīgumos un pievienot 1 miljardu Norvēģijas kronu staciju un mezglu attīstībai. Pārvietošanos ar transportlīdzekli ievērojamā daļā gadījumu var aizstāt pārvietošanās ar velosipēdu vai kājām, ja ir izveidoti tam piemēroti apstākļi. Svarīgs šī transporta plāna aspekts ir censties mērķtiecīgi palielināt gājēju un velosipēdistu skaitu, izmantojot pilsētvides nolīgumus un pilsētu izaugsmes nolīgumus. Dažās pilsētu teritorijās var izbūvēt veloceļus. Jauno tehnoloģiju izmantošana var ne tikai ievērojami samazināt transporta negatīvo ietekmi uz klimatu un vidi, bet arī veicināt vienmērīgus pārvadājumus un individuāli pielāgotu mobilitāti. Valdībai šajā jomā ir uzdevums vispirms izstrādāt un pielāgot tiesību aktus un nosacījumus, kas veicina inovāciju un labus pakalpojumus. Turklāt valdība veicinās elastīgāku un vietējā mērogā pielāgotu ceļa nodevu iekasēšanu pilsētas transporta paketēs. Tas, piemēram, varētu nozīmēt, ka pilsētas var noteikt tarifus, kas mainās atkarībā no diennakts laika un/vai dažādām transportlīdzekļa vides specifiskajām.

Kravu pārvadājumu jomā valdībai ir mērķis samazināt transporta izmaksas, izmantot katra transporta veida salīdzinošās priekšrocības un novirzīt kravas no autoceļiem uz dzelzceļu un jūras ceļiem. Tas nozīmē uzlabot visu transporta veidu efektivitāti, drošību un draudzīgumu videi. Valdība piešķirs ievērojamus resursus kravu pārvadājumu uzlabošanai un videi draudzīgāku pārmaiņu veicināšanai. Īpaša pakete ieguldījumiem dzelzceļos, lai uzlabotu konkurences apstākļus kravu pārvadājumiem, ietver papildu finansējuma piešķiršanu termināļiem un palielinātu jaudu, izbūvējot vairākas un garākas garenvirziena cilpas un savienojošās līnijas. Lai stiprinātu jūras transportu, tiks piešķirtas dotācijas kuģu īpašniekiem, kuri pārvadā kravas no autoceļiem uz jūru, kā arī ostām, kas uzlabo to efektivitāti un vides aizsardzības rādītājus, un ostu sadarbībai. Šīs dotācijas 2018.–2029. gada plāna periodā sastāda aptuveni 3,7 miljardus Norvēģijas kronu. Tiks veikti arī pasākumi, lai uzlabotu mobilitāti uz ceļiem, lai pielāgotos efektīvākam preču transportam. Klimatam draudzīgi transporta veidi un degviela var veicināt zema oglekļa satura sabiedrību. Valdība atbalstīs jaunu tehnoloģiju ieviešanu, izmantojot *Enova* (aģentūra, kas veicina pasākumus siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, enerģijas un klimata tehnoloģiju attīstīšanai un piegādes drošības stiprināšanai) un Pilot-T. Tehnoloģiskās izmaiņas var pakāpeniski mainīt modālās atšķirības attiecībā uz vides un klimata īpašībām un drošību.

Valdība veicinās un atvieglos lielāku tālsatiksmes kravu pārvadājumu veikšanu pa jūru un dzelzceļu. Tā plāno sniegt lielus ieguldījumus dzelzceļā, lai uzlabotu dzelzceļa kravu pārvadājumu uzticamību un efektivitāti. Ir ieviesta stimulēšanas shēma kravu novirzīšanai no autoceļiem uz jūras ceļiem un tiek īstenoti pasākumi, lai veidotu efektīvākas un videi draudzīgākas ostas. Valdība turklāt stimulēs videi draudzīgu transporta tehnoloģiju, alternatīvo degvielu, kā arī efektīvākas transporta un loģistikas izmantošanu.

Valdības galvenais transporta drošības mērķis ir samazināt transporta negadījumu skaitu saskaņā ar *Vision Zero*. Līdz 2030. gadam valdība paaugstinās sauszemes dzelzceļa, jūras un gaisa transporta drošību. Šis mērķis nozīmē to, ka transporta nozarē nedrīkst notikt nāvējoši vai nopietni negadījumi. Līdz 2030. gadam ceļu satiksmē bojāgājušo un smagi ievainoto skaits jāsamazina līdz maksimāli 350, un vienlaikus jāsaņem un jānostiprina augstais drošības līmenis citos transporta veidos. Sabiedrības izmaiņas un tehnoloģiskā attīstība lielā mērā ietekmēs transporta drošību gan plāna darbības laikā, gan pēc tam. Valdības centieni balstīsies uz riska novērtējumiem. Pat ja ir skaidri samazinājies nopietnu negadījumu skaits, sauszemes ceļu satiksmē joprojām ir salīdzinoši daudz bojāgājušo un smagi ievainoto, salīdzinot ar negadījumiem dzelzceļa, jūras un gaisa satiksmē. Tāpēc ar drošību saistītas problēmas visvairāk skar tieši autotransportu. Attiecībā uz citiem transporta veidiem ir

jā saglabā un jāstiprina šābrīža augstais drošības līmenis. Lai sasniegtu mērķi līdz 2030. gadam nepieļaut vairāk par 350 ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušiem un nopietnus ievainojumus guvušiem cietušajiem, valdība koncentrēsies uz piecām galvenajām jomām: droši ceļi, uzvedības riski satiksmē, īpaši neaizsargātās grupas, tehnoloģijas un smagie transportlīdzekļi. Valdība nodrošinās, ka tiks īstenota *Baltā grāmata* par transporta drošības centieniem (Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering).

Drošības problēmas lielā mērā ir saistītas ar klimata pārmaiņām, lieliem negadījumiem un terora draudiem un uzbrukumiem. Tajā pašā laikā IT drošība, tostarp kiberdrošība, kļūst arvien nozīmīgāka drošas un uzticamas transporta sistēmas nodrošināšanā. Drošības centienu pamatā ir trīs vispārējie mērķi:

- izvairīties no smagiem negadījumiem, kas nodara ievainojumus cilvēkiem, videi vai transportlīdzekļiem;
- ja šādi notikumi tomēr notiek, samazināt to sekas;
- nodrošināt transporta un sakaru tīklu uzticamību un pieejamību gan normālos, gan apdraudējuma apstākļos.

Lai sagatavotos nākotnē gaidāmām lielākām klimata izmaiņām, valdība palielinās transporta infrastruktūras izturību, pievēršot uzmanību ekspluatācijai, uzturēšanai un atjaunošanai, kā arī apkārtējiem apgabaliem. Turklāt valdība Norvēģijā nodrošinās efektīvu sagatavotības un reaģēšanas sistēmu, kas spēj reaģēt uz akūtu piesārņojumu un novērst ilgstošu kaitējumu videi akūta piesārņojuma gadījumā. Valdība pastiprinās drošības un preventīvos pasākumus, lai novērstu mērķtiecīgus incidentus galvenajās vadības sistēmās un termināļos. Īpaši tiek uzsvērts tas, ka nepieciešams stiprināt spēju novērst un atklāt nevēlamus IT incidentus, kā arī rīkoties šādu incidentu gadījumos. Transporta nozares digitalizācija palielina atkarību no elektroniskajiem sakariem. Plānošanas periodā tiks izveidota alternatīvu pamattīklu izmēģinājuma shēma, kas ļaus nodrošināt stabilus elektronisko sakaru pakalpojumus nākotnē.

Valdība veic vairākus pasākumus, lai palīdzētu ievērojami samazināt transporta radītās CO₂ emisijas. Norvēģijā bezemisiju automašīnu iegādei jābūt ekonomiski izdevīgākai nekā parasto automašīnu iegādei. Valdība ir noteikusi mērķus jauniem bezemisiju transportlīdzekļiem. Ir noteikts mērķis – visiem jaunajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem furgoniem, kas pārdoti 2025. gadā, ir jābūt bezemisiju transportlīdzekļiem. Sākot no 2025. gada, arī sabiedriskais transports nedrīkstēs izmantot fosilo degvielu. Līdz 2030. gadam visiem jaunajiem kravas automobiļiem, 75 % jauno tālsatiksmes autobusu un 50 % jaunajiem kravas automobiļiem jābūt bezemisiju transportlīdzekļiem. Turklāt kravu sadalījumam lielākajos pilsētu centros līdz 2030. gadam ir gandrīz nulle emisijas. Mērķu priekšnosacījums ir tehnoloģiskā brieduma uzlabošana tādā veidā, ka nulles emisijas transportlīdzekļi būs konkurētspējīgi salīdzinājumā ar parastajiem transportlīdzekļiem. Valdība no 2019. gada ir ieviesusi sajaukšanas prasību par 1 % ilgtspējīgas biodegvielas izmantošanu aviācijā, 2030. gadā izvirzot 30 % sajaukšanas prasību. Dzelzceļa nozarē valdība pieprasa, lai visi turpmākie ritošā sastāva publiskie iepirkumi tiktu veikti ar nulles emisijas risinājumiem. Iegādājoties jaunu ritošo sastāvu, šī prasība tiks piemērota atkarībā no nulles emisijas risinājumu pieejamības. Tiks sagatavots arī rīcības plāns transporta nozarei bez fosilās degvielas transporta būvlaukumos. Transporta nozare, veidojot un pārvaldot infrastruktūru un ar to saistītās jomas, ietekmē bioloģisko daudzveidību. Transporta direktorātu un iesaistīto aģentūru mērķis būs samazināt ietekmi uz bioloģisko daudzveidību un ūdeni, kā arī samazināt videi kaitīgu ķīmisko vielu lietošanu. Plānojot, būvējot, ekspluatējot un uzturot transporta infrastruktūru un sniedzot pakalpojumus, jāņem vērā bioloģiskā daudzveidība, kā arī ūdens ekoloģiskā un ķīmiskā kvalitāte. Tiks veikti pasākumi/iepirkumi nolūkā neļaut plastmasai izplatīties ūdenī. Valdība veicinās labu apstākļu uzturēšanu Norvēģijas ekosistēmās. Tas ietver arī centienus samazināt kaitējumu, pirms tiek apsvērti ietekmes mazināšanas pasākumi, atjaunošanas pasākumi vai ekoloģiskā kompensācija. Ceļu un citas infrastruktūras būvniecība noved pie zemes izmantošanas izmaiņām. No automašīnām vairāk atkarīgu mājokļu, uzņēmējdarbības un tirdzniecības modeļi var radīt vairāk trokšņa un vietēja gaisa piesārņojuma. Trokšnis un pazemināta gaisa kvalitāte ir vietēja mēroga vides problēmas, kas iedzīvotājiem izraisa veselības problēmas. Valdība veicinās piesārņojuma regulas ievērošanu un nodrošinās, ka pašvaldības nosaka pietiekamus pasākumi, lai izpildītu valsts

mērķus attiecībā uz gaisa kvalitāti un troksni vietējā mērogā. Turklāt valdība ir izveidojusi juridisko pamatu zema emisijas līmeņa ieviešanai un ir lūgusi Norvēģijas Valsts autoceļu pārvaldi organizēt ceļa nodevas diferencēšanu atbilstoši transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem. Lai samazinātu troksni, priekšroka tiks dota tādiem mērķtiecīgiem pasākumiem kā sliežu slīpēšana, klusāku vilcienu izmantošana un trokšņu necaurļaidīgu ceļa segumu izmantošana. [8]

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti

Plānotais Valsts finansējums sadalās šādi: 510 miljardi Norvēģijas kronu valsts autoceļiem, 52 miljardi Norvēģijas kronu apgabalu ceļu dotācijām, 393 miljardi Norvēģijas kronu dzelzceļa nozarei, 33 miljardi Norvēģijas kronu piekrastes pārvaldei, 80 miljardi Norvēģijas kronu pilsētu teritorijām, 5 miljardi Norvēģijas kronu lidostām un 3 miljardi Norvēģijas kronu citām iniciatīvām transporta nozarē. Kopējais finanšu ietvars sastādīs aptuveni 1200 miljardus Norvēģijas kronu (118 miljardus eiro) plāna periodā, no kuriem 1076 miljardi Norvēģijas kronu tiek nodrošināti no valsts līdzekļiem un 123 miljardi Norvēģijas kronu – no ceļu nodevām.

Makroekonomisko apstākļu izmaiņas, projekta izmaksas vai izdevumi citām sabiedrības jomām ietekmēs plāna grafiku un tā īstenošanu.

Galvenie investīciju projekti

Iepriekšējā Nacionālajā transporta plānā (2018.–2029. gadam) tika noteikts, ka laika posmā no 2018. līdz 2029. gadam valdība attīstīs efektīvus transporta koridorus un ieguldīs vairāk nekā 400 miljardus Norvēģijas kronu autoceļos, dzelzceļā, piekrastes infrastruktūrā un aviācijā. Šīs investīcijas palīdzēs atrisināt problēmas, ar kurām šobrīd saskaras Norvēģija, taču tās veido arī nākotnes transporta sistēmas pamatu. Lielākās pilsētu teritorijās un starp tām valdība veicinās dzelzceļa kustību, it īpaši *InterCity* zonā Norvēģijas centrālajā un austrumu daļā, kā arī Bergenā, Tronheimā un Stavangerā apgabalos. Iekšējā *InterCity* ietver posmus no Oslo līdz Hamarai, Sarpsborgai un Tonsbergai, savukārt *Outer InterCity* ietver posmus tālāk līdz Lillehammeri, Haldenai un Štenai. Jaunā *Ringerike Line* būs daļa no *InterCity* zonas. Īpaša pārvadājumu pakete uzlabos dzelzceļa kravu pārvadājumus.

Mobilitāti ievērojami uzlabos un attālumus starp reģioniem saīsinās projekti, kas aizstāj prāmjus, un citi lieli ceļu projekti, kas samazina brauciena laiku. Tiks īstenoti svarīgi jauni pasākumi attiecībā uz jūras transportu un aviāciju.

Ar Norvēģijas Ceļu pārvaldes starpniecību investīciju projektiem kopumā ir piešķirti 155,9 miljardi Norvēģijas kronu. Vēl 61,7 miljardi Norvēģijas kronu piešķirti projektiem *Nye Veier AS* portfelī. 183,2 miljardi Norvēģijas kronu ir piešķirti ieguldījumiem dzelzceļā, tostarp 18 miljardi – dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstībai. Noteiktajā laika posmā tiks uzsākti 43 lieli ceļu un dzelzceļa projekti, no kuriem katra izmaksas pārsniedz 3 miljardus Norvēģijas kronu, un 25 no tiem tiks pabeigti līdz perioda beigām. Turklāt 24 miljardi Norvēģijas kronu tika piešķirti vietējā sabiedriskā transporta projektiem četrās lielāko pilsētu teritorijās (50 % valdības finansējums). Papildus lieliem investīciju projektiem līdzekļi tiek piešķirti arī mazākiem pasākumiem, kas paredzēti ceļu, dzelzceļa mezglu un staciju, kā arī jūras ceļu uzlabošanai. Šādiem pasākumiem piešķirti 1,5 miljardi Norvēģijas kronu gadā – tas ir gandrīz divreiz vairāk salīdzinājumā ar 2017. gadu. Pilsētu izaugsmes līgumiem paredzētie līdzekļi tiks palielināti desmitkārtīgi. Nelieliem dzelzceļa pasākumiem tiks piešķirts vairāk nekā 1 miljards Norvēģijas kronu gadā: tehniski, drošības un vides, kā arī staciju un mezglu uzlabojumi. Pasākumiem piekrastē tiek piešķirti 240 miljoni Norvēģijas kronu gadā.

Digitalizācija un jaunās tehnoloģijas noteikti diezgan radikāli mainīs braucienu plānošanas veidu, braucienu veidu un transporta ietekmi uz vidi un klimatu. Lai transporta nozarē sasniegtu mērķus un īstenotu uzdevumus, ir

svarīgi izmantot jauno tehnoloģiju piedāvātās iespējas. Tas palielinās efektivitāti un samazinās emisijas. Valdība ierosina 12 gadu laikā (2018.–2029. gadā) iztērēt 1 miljardu Norvēģijas kronu inovācijām, izmēģinājuma shēmas darbībām, pētniecībai un attīstībai, un konkurencei par viedāku transportu Norvēģijā. *Pilot-T*, konkurences arēna inovācijām, izmēģinājuma projektiem, pētniecībai un attīstībai, atvieglos jaunu risinājumu pārbaudi praksē. Lai stimulētu inovācijas un attīstību sabiedriskā transporta nozarē, paredzēts aicināt arī 18 apgabala padomes un Oslo pilsētu sacensties viedāka transporta attīstībā Norvēģijā. Plānots piešķirt 100 miljonus Norvēģijas kronu 1–3 labākajām cenām. Turklāt transporta administrācijas un *Avinor* veiks ieguldījumus jaunās tehnoloģijās dažādiem mērķiem. [8]

3. Somija

Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti

- Nacionālais enerģētikas un klimata plāns
- Valsts transporta sistēmas plāns (*the National Transport System Plan*)
- Galvenā ceļu regula

Mērķi un prioritārie virzieni

- Līdz 2050. gadam sasniegt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu par 80–95 %;
- transporta biodegvielas daļa jāpalielina līdz 30 % un jānosaka pienākums mašīnās un apkurei izmantoto vieglo mazutu sajaukt ar 10 % bioloģiskā šķidrā kurināmā;
- līdz 2030. gadam panākt, lai Somijā elektrisko automobiļu skaits būtu vismaz 250 000, bet ar gāzi darbināmu automašīnu skaits – 50 000. [9]

Pielietotie politikas instrumenti

- Galvenā shēma, ko izmanto atjaunojamo energoresursu atbalstam transporta nozarē, ir biodegvielas kvotu saistības. Šis mehānisms uzliek uzņēmumiem, kas pārdod benzīnu vai dīzeļdegvielu, pienākumu nodrošināt, ka biodegviela veido noteiktu procentuālu daļu no uzņēmuma gada kopējā degvielas pārdošanas apjoma.
- Somijā šķidrā kurināmā aplikšana ar nodokli tiek veikta kā atsevišķu degvielas sastāvdaļu aplikšana ar nodokli, pamatojoties uz to enerģijas saturu un oglekļa dioksīda emisiju, un tas nozīmē samazinātu nodokli biodegvielai. [10]
- Automašīnas nodokļa apmērs ir atkarīgs no automašīnas vispārējās ar nodokli aplikamās mazumtirdzniecības vērtības, kā arī no tās CO₂ emisiju vērtības vai nodokļa procentuālās daļas, kas balstīta uz automašīnas kopējo masu un braukšanas jaudu. Ja nomainīts vairāk nekā 50 % detaļu vai ja automašīnai ir mainīta monokoka virsbūve, tas tiek aplikts ar nodokli kā jauns transportlīdzeklis.
- Elektriskie transportlīdzekļi maksāja minimālo likmi (5 %) no reģistrācijas nodokļa, kurš balstīts uz CO₂ daudzumu. Saskaņā ar Somijas valdības 2021. gada 14. oktobra priekšlikumu ir jāatceļ automašīnu nodoklis pilniem EV. Atbrīvojums attiektos uz vieglajām automašīnām un furgoniem ar CO₂ nulles emisijas līmeni, kuri ir iesniegti iestādēm automašīnu nodokļa novērtēšanai 2021. gada 1. oktobrī vai vēlāk.
- Līdz 2021. gada novembrim bija pieejama tiešā pirkuma subsīdija 2000 eiro apmērā par ZEV <50 000 eiro. [11]

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti

2015.–2017. gadā valsts izmantoja visas transporta tīkla uzturēšanas un privāto autoceļu subsīdijas aptuveni 1100 miljonu eiro apmērā gadā, un investīcijas attīstības jomā (ieskaitot dotācijas dzelzceļa projektiem) sastādīja aptuveni 580 miljonus eiro gadā. Attiecīgi pašvaldībām un pašvaldību apvienībām, kas attiecās uz visu transporta tīklu (piemēram, ielu tīklu, dzelzceļa projektiem), tie bija 720 miljoni eiro gadā un 820 miljoni eiro gadā.

Somijā par lielākās transporta tīkla daļas finansēšanu ir atbildīgs publiskais sektors (valsts un pašvaldības). Valsts transporta tīkls sastāv no autoceļu tīkla un dzelzceļa tīkla. Valsts transporta tīkla uzturēšana tiek pilnībā finansēta no budžeta.

Parlamentārā vadības grupa ir noteikusi valsts transporta sistēmas finansēšanas līmeņa vispārējo mērķi, kas ilgtermiņā atbilst vidējam finansējuma līmenim – 1 % no IKP.

Somijas valdība 2021. gada aprīlī ir iesniegusi parlamentā Valsts transporta sistēmas plānu. Pēc tam, kad parlaments paziņos savu nostāju par plānu, tiks uzsākta tā īstenošana. Šī plāna mērķis ir palīdzēt valstij izveidot transporta sistēmu, kas garantē pieejamību un apmierina visu cilvēku un nozaru vajadzības. Papildus tam tā cenšas nodrošināt iedzīvotājiem ilgtspējīgus mobilitātes veidus un uzlabot valsts transporta sistēmas sociāli ekonomisko efektivitāti. Ilgtermiņa attīstības plānā paredzēta skaidra īstenošanas stratēģija un apvienoti valsts un pašvaldību pasākumi. Turklāt tas ir izstrādāts tā, lai tas aptvertu visus transporta veidus, tīklus un pakalpojumus. Lai gan Valsts transporta sistēmas plānā ir izklāstīts, kas jādara nākamajos 12 gados, tas tiks atjaunināts ik pēc četriem gadiem. Pēc tam parlamenta vadības grupa ir izklāstījusi ekonomikas ietvaru no 2025. gada. [12]

- Līdz 2024. gadam finansējuma līmenis ik gadu būs saskaņā ar vispārējās valdības fiskālo plānu.
- Sākot no 2025. gada, saskaņā ar plāna projektu finansējums transporta infrastruktūras pamatuzturēšanai tiktu palielināts līdz 1,4 miljardiem eiro gadā.

Attīstības investīciju finansējums būs aptuveni 500 miljoni eiro gadā. Saskaņā ar plāna projektu pirmajā 12 gadu plānošanas periodā 2021.–2032. gadam centrālā valdība transporta infrastruktūras tīkla attīstībai piešķirs aptuveni 6,1 miljardu eiro, no kuriem aptuveni 3,35 miljardi eiro būs pieejami jauniem attīstības projektiem. Attīstības finansējums tiktu sadalīts tā, lai 44 % tiktu piešķirti sauszemes ceļiem, 52 % – dzelzceļa tīklam un 4 % – ūdensceļiem.

Sagatavojot plāna projektu, transporta tīkla stratēģiskās situācijas attēlā ir apkopotas transporta tīkla, tai skaitā valsts tīkla, attīstības vajadzības. Valsts transporta sistēmas plānā ir noteikts, kā notiks transporta tīkla attīstīšana un finansējuma piešķiršana.

Ceļu pamatuzturēšanas finansējuma līmenis no 2025. gada ir aptuveni 1,4 miljardi EUR gadā. Līdz 2024. gadam finansējuma līmenis ik gadu atbilst fiskālajam plānam. Esošā valsts ūdensceļu tīkla uzturēšana un remonts tiks finansēts no valsts budžeta. Turklāt visu autobusu maršrutu uzturēšanā un remontā tiks ņemts vērā izmaksu pieaugums no 2025. gada. Pēdējo desmit gadu laikā izmaksu līmenis ir pieaudzis par aptuveni 2,5 % gadā. Valsts palielinās transporta sistēmai piešķirto budžetu pēc pamatperioda (2024. gada) par paredzamo ceļa uzturēšanas izmaksu pieaugumu. Tiek lēsts, ka vajadzība pēc apropriācijām ceļu pamatuzturēšanai 2032. gadā būs aptuveni 1,67 miljardi eiro. Apropriāciju palielinājums izmaksu līmeņa pieauguma dēļ plānošanas periodā būs aptuveni 966 miljoni eiro.

- Plānošanas periodā valsts transporta tīkla attīstībai kopumā novirzīs aptuveni 6,1 miljardu eiro lielu finansējumu. Attīstības finansējums vidēji tiek izmantots par aptuveni 500 miljoniem eiro gadā.
- 44 % (2,7 miljardus eiro) no attīstības finansējuma plānots novirzīt sauszemes ceļiem, 52 % (3,15 miljardus eiro) – dzelzceļam un 4 % (0,25 miljardus eiro) – ūdensceļiem.
- Aptuveni 2,38 miljardi eiro no attīstības projektiem plānošanas periodā piešķirtā finansējuma ir atvēlēti jau pabeigtiem projektiem. Plānošanas periodā jauniem attīstības ieguldījumiem ir pieejami aptuveni 3,35

miljardi eiro. No šī finansējuma 42 % (1,41 miljardu eiro) paredzēts novirzīt sauszemes ceļiem, 54 % (1,81 miljardu eiro) – dzelzceļam un 4 % (0,13 miljardus eiro) – ūdensceļiem. Papildus tiem transporta tīkla attīstība ietver pasākumus saskaņā ar *Digirata* ziņojumu (370 miljoni eiro). Precīzāks attīstības finansējuma sadalījums pa autobusu veidiem ir aprakstīts tālāk.

- Turklāt valsts atvēlēs 2–100 miljonus eiro gadā jauniem līgumu tipa infrastruktūras projektiem, kurus līdzfinansē ar pilsētām un iespējamai pakalpojumu attīstībai 2021.–2032. gadā (kopā aptuveni 687 miljoni eiro). Plānošanas perioda sākumā finansējums galvenokārt tiks vērsts uz infrastruktūru, kas apkalpo ilgtspējīgu transportu pilsētu teritorijās, un valsts tīklu.
- Finansējums pilsētās tiek piešķirts arī vietnēm, kas atbalsta un veicina ilgtspējīgu kopienas struktūru un transportu, un to sniegtie sociālie ieguvumi atsver ieguldījumu izmaksas.
- Plānošanas perioda beigās valsts ievērojami palielinās budžetu dzelzceļa remontam un uzlabošanai (pamattases uzturēšanai). Valsts izmaksas plānošanas periodā bija 3654 miljoni eiro, vidēji 330 miljoni eiro gadā. Salīdzinošajā variantā sliežu ceļu remonta un uzlabošanas finansējums plānošanas periodā sasniedza 2982 miljonus eiro, vidēji 249 miljonus eiro gadā.
- Finansējums tiks piešķirts, lai pārraudzītu kapitālremontus svarīgākajos līnijas posmos, jo īpaši galvenajā ceļu tīklā, un uzlabojumiem uzņēmējdarbības un nodarbinātības atbalstam:
 - pilsētu teritorijās, jo īpaši ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai (izmaksas: 2–5 milj. eiro gadā);
 - pārbrauktuves drošības uzlabošanai (izmaksas: 15–20 milj. eiro gadā);
 - līniju posmu un pagalmu funkcionalitātes uzlabošanai (izmaksas: 10–20 milj. eiro gadā);
 - neapstrādātas koksnis iekraušanas vietu uzlabošanai (izmaksas: 2–5 milj. eiro gadā).

Dzelzceļš

- Valsts aizstās novecojušo vilcienu piekļuves kontroles sistēmu, īstenojot pasākumus saskaņā ar *Digirata* ziņojumu. Jaunā digitālā piekļuves kontrole un kontroles sistēma racionalizēs satiksmi, palielinās dzelzceļa tīkla energoefektivitāti un ļaus ietaupīt naudu, kas nākotnē tiks tērēta pamatceļu uzturēšanai. Valsts izmaksas plānošanas periodā ir 370 milj. eiro, aptuveni 2,5–85 milj. eiro ik gadu 2021.–2032. gadā. Papildus digitālajai līnijai un jau apstiprinātajiem attīstības projektiem dzelzceļa tīkla attīstībai plānošanas periodā kopumā tiks piešķirti aptuveni 1813 miljoni eiro, vidēji 181 miljoni eiro ik gadu 2023.–2032. gadā.
- Dzelzceļa tīkla attīstībā valsts novirza finansējumu kritiskākajām un nozīmīgākajām vietām (ieskaitot atjaunošanu) dzelzceļa tīkla darbības un pārvades jaudas ziņā, ņemot vērā projekta uzņēmumu progresu. Valsts izmaksas plānošanas periodā ir aptuveni 900 milj. eiro.
- Valsts mērķis ir nodrošināt augstāku pakalpojumu līmeni TEN-T pamattīkla maršrutos nekā to paredz galvenais maršruta regulējums, piemēram, tilta slodze 25 tonnas un augstāki ātruma ierobežojumi, īpaši izmantojot CEF finansējumu.
- Starp provinču centriem tiks uzlabota dzelzceļa tīkla pārraides jauda, ņemot vērā arī savstarpējos savienojumus atbilstoši transporta tīkla stratēģiskajai situācijai. Tiks veikti pasākumi, lai uzlabotu pasažieru transporta savienojumu efektivitāti starp pilsētām (piemēram, palielinot jaudu) un mēreni saīsinātu brauciena laiku. Pasākumi arī uzlabos dzelzceļa tīkla darbību no kravu pārvadājumu viedokļa. Valsts izmaksas plānošanas periodā ir aptuveni 400 milj. eiro.
- Staciju teritoriju un pagalmu (ieskaitot neapstrādātas koksnis iekraušanas vietas) funkcionalitāte tiks attīstīta, lai uzlabotu apstākļus ilgtspējīgai satiksmei un palielinātu klientu apmierinātību, lai uzlabotu ekspluatācijas apstākļus gan pasažieru satiksmei, gan uzņēmējdarbībai. Valsts izmaksas plānošanas periodā ir aptuveni 200 miljoni eiro.

Ceļu tīkls

- Valsts ilgtermiņā attīstīs transporta savienojumus saskaņā ar Galveno ceļu regulu, ņemot vērā iepriekš minēto parlamentārās vadības grupas paziņojumu attiecībā uz Eiropas ceļiem. Saistībā ar plāna īstenošanu (plānošanas un investīciju programmas sagatavošana), lai izpildītu pakalpojumu līmeņa

regulējuma prasības, tiks sistemātiski izstrādāts galveno maršrutu apkalpošanas līmenis, ņemot vērā satiksmes nozīmi.

- Apkalpošanā ziemas periodā tiek ņemtas vērā klimata pārmaiņu izraisītās adaptācijas vajadzības, un nākotnē tiks nodrošināts arī paaugstināts apkalpošanas līmenis ziemas periodā. Ceļu uzturēšanas un lietošanas ziņā valsts izmaksas vidēji ir aptuveni par 15 miljoniem eiro gadā lielākas nekā salīdzinošajā variantā, proti, vidēji 271 miljons eiro gadā un kopā 3250 miljoniem eiro visā plānošanas periodā.
- Tiks mērķēts uz ierobežoto pieejamo uzlabojumu finansējumu.
- 20–25 miljoni eiro gadā nepieciešamajiem reģionālajiem biznesa galamērķiem.
- Vietas, kas uzlabo satiksmes drošību, piemēram, mazie ceļi, un piekļuves pasākumi 5–10 miljoni eiro gadā.
- 10 miljoni eiro gadā pastaigu un riteņbraukšanas vietām valsts tīklā.
- Piekļuve autostāvmietai valsts tīklā kopumā 2–5 miljoni eiro gadā. Nelielu ceļu uzlabojumu izmaksas plānošanas periodā ir aptuveni 569 miljoni eiro, vidēji 46 miljoni eiro gadā. Salīdzinošajā variantā ceļu uzlabošanas projektu izmaksas ir aptuveni 397 miljoni eiro, vidēji 33 miljoni eiro gadā.
- Papildus jau pieņemtajiem attīstības projektiem kopumā plānošanas periodā autoceļu tīkla attīstībai tiks piešķirti aptuveni 1410 miljoni eiro, vidēji tas ir 141 miljons eiro ik gadu 2023.–2032. gadā.
- Ceļu tīkla attīstībā finansējums tiek piešķirts uzņēmējdarbības apstākļu uzlabošanai, pārvietošanās vajadzību apmierināšanai piepilsētā un satiksmes drošības uzlabošanai. Finansējums tiks piešķirts nozīmīgākajiem galamērķiem uz galvenajiem ceļiem un pakalpojumu līmeņa uzlabošanai visā Somijas transporta tīklā atbilstoši stratēģiskajai situācijai. Tajā pašā laikā tiek novērsti trūkumi TEN-T pamattīklā. Valsts izmaksas plānošanas periodā ir aptuveni 900 milj. eiro.
- Turklāt tiks uzlabota uzņēmējdarbības vide citā ceļu tīklā, novirzot finansējumu kritisko tiltu uzlabojumiem, kā arī izmaksu ziņā efektīvai tiltu būvniecībai un projektēšanai, lai aizstātu prāmjus, ostu vai termināļu savienojumus un nodrošinātu citas svarīgas vajadzības. Valsts izmaksas plānošanas periodā ir aptuveni 310 miljoni eiro.
- Valsts piedalās līdzfinansēšanā, un tai ir līgumisks pamats, lai atbalstītu uzņēmējdarbības attīstību un zemes izmantošanu pašvaldībās ārpus ilgtspējīgiem transporta tīkla reģioniem. Valsts izmaksas plānošanas periodā ir aptuveni 200 miljoni eiro.
- Sadarbībā ar valsts dalībniekiem, pašvaldībām un uzņēmumiem tiks izstrādāts plāns valsts mēroga smago transporta pieturu un pārkraušanas zonu tīkla attīstībai.
- Uz attīstības plāna pamata tiek sagatavots ieviešanas plāns, kurā papildus tīkla attīstības vajadzībām ir, piem., sadarbības modelis par dažādu pušu lomu un reāllaika informācijas sistēmas izveides iespēju ņemšanu vērā. Atpūtas vietu un pārkraušanas vietu tīkla attīstība tiks īstenota tur, kur vajadzība ir vislielākā un plāni ir gatavi. Pasākumi un tīkla attīstība ir saskaņoti ar zemes izmantošanas plānošanu un tiek ņemti vērā, piem., turpmākie MAL nolīgumi un to atjauninājumi.

Autobusu tīkla projektēšana

- Attiecībā uz autobusu pamata uzturēšanu ik gadu autobusu tīkla plānošanai tiek piešķirti 23 miljoni eiro.
- Aptuveni 160 miljoni eiro tiks piešķirti projekta plānošanai citai attīstībai plānošanas periodā.

Pamatojoties uz Valsts transporta sistēmas plānu un transporta tīkla stratēģisko situāciju, Somijas Transporta infrastruktūras aģentūra nākamajiem 6–8 gadiem izstrādās investīciju programmu valsts transporta infrastruktūras tīkliem. Pirmo reizi 2021. gadā izstrādātā investīciju programma ir uz zināšanām balstīts skatījums uz to, kā tiks īstenoti transporta infrastruktūras tīkla attīstības projekti. To izmantos budžeta priekšlikumu sagatavošanā. [13]

4. Nīderlande

Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti

- Nacionālais enerģētikas un klimata plāns
- Klimata nolīgums (*The Climate Agreement*)
- *The Energy Agreement*
- *The Dutch Multi-Year Programme for Infrastructure, Spatial Planning and Transport (MIRT)*
- *The Netherlands and Light Electric Vehicles (LEVs)*

Mērķi un prioritārie virzieni

- Klimata nolīgumā ir vienošanās par pasākumiem, kuri nepieciešami, lai līdz 2030. gadam panāktu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu par 49 %, un kuri mūs sagatavo izaicinājumam līdz 2050. gadam.
- Līdz 2050. gadam Nīderlandē būs plaukstoša un pasaulē vadoša nozare, kurā siltumnīcefekta gāzu emisija ir gandrīz nulle.
- Mērķis ir panākt, lai līdz 2030. gadam visām jaunajām automašīnām nebūtu emisiju (apsverot ar ūdeņradi darbināmu un elektrisku automašīnu lietošanu).
- Lai sasniegtu šo atjaunojamās enerģijas mērķi transportam, Nīderlandē netiks izmantota papildu biodegviela no pārtikas un lopbarības, kas pārsniedz 2020. gada līmeni.
- Līdz 2030. gadam par 8 miljardiem samazināt uzņēmējdarbībai (arī ar automašīnu) nobraukto kilometru skaitu. Klimata nolīgumā (2019) tika panākta vienošanās, ka vismaz 1000 darba devēju apņemsies līdz 2030. gadam vismaz par 50 % samazināt uzņēmējdarbības mobilitāti salīdzinājumā ar 2016. gadu.. Vēl viens mērķis ir panākt, ka ir 200 000 papildu velobraucēju.
- Atjaunojamo energoresursu (AER) īpatsvars 32 % 2030. gadā. [14]
- SEG samazinājums līdz 33 megatonnām CO₂ ekvivalenta līdz 2030. gadam. [14]
- Līdz 2025. gadam visiem sabiedriskā transporta autobusiem jāizmanto AER degviela 100 % apmērā. [15]

Pielietotie politikas instrumenti

- Lai veicinātu valsts transportlīdzekļu parka elektrifikāciju, Nīderlandes valdība piedāvā spēcīgus stimulus, lai samazinātu elektriskā transportlīdzekļa pircēju un īpašnieku izmaksas. Tas jo īpaši attiecas uz ZEV, kas ir valdības nulles emisijas transporta stratēģijas uzmanības centrā. Personas, kas iegādājas vai īrē elektrisko vieglo automašīnu ar jaunu akumulatoru, var pieprasīt no valdības 4000 eiro atmaksu. Ja elektromobilis ir lietots, tādā gadījumā summa ir 2000 eiro.
- ZEV īpašniekiem ir dažādi ieguvumi, piem., viņi ir atbrīvoti no vienreizējā reģistrācijas nodokļa un ikgadējā nodokļa par īpašumu vai saņem samazinājumu par PHEV. Savukārt no pircējiem, kuri iegādājas transportlīdzekļus ar tradicionālo iekšdedzes dzinēju, un no šādu transportlīdzekļu īpašniekiem tiek iekasēti transportlīdzekļu nodokļi, kas ir īpaši augsti salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm. Taču nulles emisijas automobiļu atbrīvojums no reģistrācijas nodokļa ir beidzies, un tagad par pilnībā elektriskiem transportlīdzekļiem ir jāmaksā 4 % reģistrācijas nodeva, bet par hibrīdautomobiļiem – 7 % nodeva.
- Atcelts ceļa nodoklis pilnībā elektromobiļiem un par 50 % samazināts nodoklis pieslēdzamiem hibrīdautomobiļiem.
- Kopš 2020. gada 1. janvāra tika plānots pakāpeniski palielināt pievienotās vērtības nodokļa likmi par pilnībā elektriskām līzinga automašīnām. Sākot ar 2020. gadu, nodokļa likmes ir pieaugušas no 4 % līdz 8 % no automašīnas cenas. Ja mazumtirdzniecības cena pārsniedz 45 000 eiro, tiek piemērota 22 % likme no 45 000 eiro. Turpmākajos gados nodokļi vēl vairāk palielināsies.
- Nodokļu atskaitāmās investīcijas: Nīderlandē ir sistēma, kas atvieglo ieguldījumus "tīrā" tehnoloģijā, padarot šīs investīcijas daļēji atskaitāmas no uzņēmumu un ienākuma nodokļiem. Nulles emisija un pieslēdzamie hibrīdauto (ne ar dīzeļdzinēju) ir atskaitāmo ieguldījumu sarakstā/

- Kopš 2020. gada jūlija Nīderlande ir ieviesusi pirkšanas subsīdijas privātpersonām. 2020. un 2021. gadam subsīdiju summas par jauniem elektriskajiem pasažieru automobiļiem, kas atbilst nosacījumiem, ir 4000 eiro, par lietotiem – 2000 eiro.
 - Nosacījumi:
 - 100 % elektriska pasažieru automašīna, kuras darbības rādiuss ir vismaz 120 kilometri.
 - Cenrāža cena (sākotnējā cena) nav mazāka par 12 000 eiro un nav lielāka par 45 000 eiro.
 - Automašīna ir ražota kā elektriska pasažieru automašīna, un, iespējams, tā nav pārveidota par elektrisko automašīnu.
 - Jauni ETL ir jāreģistrē 2020. gada 4. jūnijā vai vēlāk.
 - Lietotas automašīnas jāiegādājas no specializēta dīlera, nevis no privātpersonas. Tas ir paredzēts, lai novērstu subsīdiju shēmas ļaunprātīgu izmantošanu.
 - Uz ūdeņraža elektriskajām automašīnām neattiecas.

Budžets:

- Budžets ir paredzēts laika posmam no 2020. līdz 2025. gadam. Kopējais pieejamais budžets 2020. gadam ir 17,2 miljoni eiro. Jauniem elektromobiļiem atvēlētais budžets ir 10 miljoni eiro, bet lietotiem elektromobiļiem – 7,2 miljoni eiro. Sekos gada budžets 2021. gadam un vēlāk. [16]
- Lai mudinātu transporta organizācijas atbrīvoties no oglekļa dioksīda, valdība piedāvā dotācijas vairāk nekā 5900 ASV dolāru apmērā, lai palīdzētu uzņēmumiem nopirkt vai nomāt elektriskos transportlīdzekļus. Būs papildu pasākumi, lai palīdzētu mazajiem uzņēmumiem veikt izmaiņas.

Nīderlandē elektrisko transportlīdzekļu publisko uzlādes punktu skaits ir lielāks uz 100 kvadrātkilometriem Eiropā. Turklāt dažu Nīderlandes pilsētu un pašvaldību valdības, piemēram, Amsterdamā, Roterdamā un Hāgā, pēc privātpersonu un uzņēmumu pieprasījuma nodrošina bezmaksas publiskos uzlādes punktus, kur maksas iekasēšana mājās un darba vietā nav iespējama. Turklāt tādas pilsētas kā Amsterdamā cenšas panākt, lai līdz 2030. gadam no satiksmes visā pilsētā nebūtu emisiju. Valdības mērķis ir arī panākt, lai līdz 2025. gadam vismaz 30 pilsētās ieviestu nulles emisijas zonas pilsētu loģistikai. [17]

Kopš 2022. gada sākuma likumdošanā tiks ieviesta regulējums attiecībā uz darba devējiem ar vairāk nekā 100 darbiniekiem. Turklāt dažādu pasākumu mērķis ir padarīt alternatīvas (piemēram, velosipēdus un sabiedrisko transportu) pievilcīgākas salīdzinājumā ar automašīnām, piemēram, padarot pieejamu līdzfinansējumu, lai palielinātu velosipēdu stāvvietu skaitu dzelzceļa stacijās. Ilgtermiņā tiek strādāts pie Infrastruktūras fonda pārveidošanas, lai, apsverot ieguldījumus, galvenā uzmanība būtu pievērsta mobilitātei, nevis modalitātei.

Papildus ilgtspējīgiem enerģijas nesējiem tiek izmantotas arī citas pieejas, lai paātrinātu pāreju uz loģistiku bez emisijām. Piemēram, nodoklis par kravu pārvadājumiem tiks ieviests 2023. gadā. Attiecībā uz pilsētu loģistiku Klimata nolīgumā ir vienošanās par vidēja lieluma nulles emisijas zonu izveidošanu 30 līdz 40 lielākajās pašvaldībās 2025. gadā. Klimata nolīgumā ir vienošanās par būvniecības pārvadājumiem bez emisijām. Valdība pievērsīs īpašu uzmanību klimata neitralitātei un aprītei, runājot par konkursiem attiecībā uz zemes un ūdens būvēm. Kuģniecība un aviācija ir starptautiskas nozares: tas nozīmē, ka emisiju risinājums šajās nozarēs galvenokārt ir starptautiskā pieeja. *Green Deal* par jūras kuģošanu, iekšējo ūdensceļu kuģošanu un ostām un ilgtspējīgas aviācijas platformā ir panākta vienošanās par (valsts) kuģniecības un aviācijas ilgtspējas palielināšanu.

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti

Pagājušajā gadā Nīderlande no Eiropas Komisijas saņēma 62 miljonu eiro dotāciju, kas paredzēta infrastruktūras projektiem. 11,4 miljoni eiro tika paredzēti iekšzemes kuģu pietauvošanās vietu būvniecībai gar Reinās upi; drošām kravu automašīnu apstāšanās vietām bija paredzēti 6,5 miljoni eiro. Lai uzlabotu kravu

pārvadājumus pa dzelzceļu, 8 miljoni eiro no Eiropas finansējuma bija pieejami dzelzceļa sliežu pielāgošanai netālu no Amersfortas un 8,7 miljoni eiro *Theemsweg* posmam Roterdamas ostā.

Dotācijas tika piešķirtas saskaņā ar Eiropas transporta tīklu (TEN-T). Šī programma ir paredzēta, lai Eiropas Savienībā izveidotu vienotu starptautisku ceļu, dzelzceļu, lidostu un ūdens infrastruktūras transporta tīklu. Nīderlande ir iesaistīta 11 projektos, kuriem piešķirtas dotācijas kopumā 82 miljonu eiro apmērā. 62 miljoni eiro tiks novirzīti tieši ceļu, dzelzceļa un ūdensceļu projektiem Nīderlandē. [18]

Lai uzlabotu pieejamās jaudas izmantošanu, saprātīgāk ieguldītu un padarītu sabiedrisko transportu pievilcīgāku, tiek izskatītas šādas iespējas:

- Centrālā valdība un reģioni pārbaudīs, kuri pasākumi valsts un reģionālajā līmenī varētu būt visefektīvākie, un, ja nepieciešams, uzsāks izmēģinājuma projektus, pirms tos paplašinās līdz reģionālajam vai valsts līmenim.
- Ņemot vērā pieprasījumu pēc galvenā dzelzceļa tīkla, izmēģinājuma projekti tiks uzsākti ar cenu stimuliem un alternatīvu ritošā sastāva izvietojumu un dizainu.
- Centrālā valdība un reģioni turpinās sastrēgumu novēršanas projektus pilsētu reģionos, tostarp izmēģinājumus ar viedajiem produktiem, cenu noteikšanas eksperimentus, kopīgas vienošanās un mārketinga stratēģijas. Reģioni vēlas arī eksperimentēt ar reģionāliem pielāgojumiem un pamata cenām pilsētas/reģionālajā sabiedriskajā transportā attiecībā uz studentu sabiedriskā transporta biļešu īpašniekiem.
- Līdz 2019. gada beigām centrālā valdība, *ProRail*, transporta operatori un citas iespējamās ieinteresētās puses bija plānojušas izpētīt, vai un kā standartus var pielāgot, lai esošās dzelzceļa infrastruktūras un/vai ritošā sastāva jaudu varētu izmantot rentablāk, neapdraudot drošību un ekonomisko centru vai citu valsts daļu pieejamību. Tas, ja nepieciešams un iespējams, var novest pie likumdošanas grozījumiem.
- 2019. gadā centrālā valdība kopā ar reģioniem, transporta operatoriem, *ProRail* un izglītības iestādēm plānoja uzsākt adaptīvu inovāciju programmu, lai virzītu un sasaistītu inovācijas, kopīgi nosakot šo jauninājumu un darbību prioritāti un, ja iespējams, tos finansējot un vadot.
- ERTMS (Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma, *European Rail Traffic Management System*) ieviešana, jauninājumi transportlīdzekļu automatiskajā tehnoloģijā un turpmāka vadības un vadības sistēmu datorizācija radīs digitalizētu dzelzceļa sistēmu, kuru vajadzības gadījumā varēs pilnībā izmantot.

Lai izveidotu efektīvus un pievilcīgus transporta mezglus, tika nolemts ka centrālajai valdībai, reģioniem un citām ieinteresētajām personām jāievēro rīcības plāns jau no paša sākuma. Šis plāns ir palīgs esošo un/vai jaunu transporta mezglu plānošanā un attīstībā, precizējot, kādas jaudas un kvalitātes prasības jāievēro, lai sistēma darbotos kā paredzēts. Paredzēts iekļaut iespējas integrētam konkursam un finansējumam. [19]

5. Islande

Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti

- *Transport Policy Plan*
- *Icelandic Road Infrastructure and Policymaking*
- *Transportation infrastructure plan*
- *Iceland's Climate Action Plan for 2018–2030*

Pielietotie politikas instrumenti

- Islandē jau ir ieviesti dāsnī pagaidu nodokļu atvieglojumi elektromobiļu un citu “tīro” transportlīdzekļu iegādei. Saskaņā ar pašreizējo regulējumu šo stimulu piemērošanas termiņš beigsies, taču valdība plāno tos aizstāt ar labāk pielāgotu ilgtermiņa sistēmu, kas rosinās iegādāties “tīros” transportlīdzekļus.
 - Reģistrācijas nodoklis pasažieru transportlīdzekļiem ir balstīts uz radīto CO₂ emisiju apjomu. Nodoklis ir 0 % CO₂ emisijām līdz 75 g/km (atbilstoši *NEDC, New European Driving Cycle*). Tāpēc ZEV, ūdeņraža transportlīdzekļi un lielākā daļa PHEV netiek aplikti ar nodokli. Metāna un metanola transportlīdzekļi ir atbrīvoti no reģistrācijas nodokļa līdz 1 250 000 Islandes kronu par transportlīdzekli.
 - Divu gadu īpašumtiesību nodoklis pasažieru transportlīdzekļiem (<3500 kg) ir balstīts uz CO₂ emisijām. Transportlīdzekļiem, kuru CO₂ emisija ir mazāka par 121 g/km (atbilstoši *NEDC*), tiek uzlikta minimālā nodokļa likme. Tāpēc ZEV, ūdeņraža transportlīdzekļi un PHEV tiek aplikti ar nodokli atbilstoši minimālajai nodokļa likmei. Arī metāna un metanola transportlīdzekļi tiek aplikti automātiski ar nodokli atbilstoši zemākajai nodokļa likmei.
 - Islandē ir noteikts vispārējs oglekļa nodoklis, kas attiecas uz visu fosilo kurināmo. Šis nodoklis 2018. gada sākumā tika palielināts par 50 %, 2019. gadā to plānots palielināt par 10 % un 2020. gadā – atkal par 10 %.
 - Pagaidu nodokļu izdevumi:
 - PVN atbrīvojums ZEV un hibrīda transportlīdzekļu iegādei (atbalsts tiks sniegts 15 tūkstošu apmērā katra tipa transportlīdzekļiem). Maksimālais PVN atbrīvojumu apjoms ir 1 440 000 Islandes kronu par transportlīdzekli.
 - PVN atbrīvojums PHEV iegādei (atbalsts tiks sniegts 15 tūkstošu apmērā katra tipa transportlīdzekļiem). Maksimālais PVN atbrīvojums ir 960 000 Islandes kronu par transportlīdzekli.
 - Pilna PVN atmaksa par mājas uzlādes staciju iegādi un uzstādīšanu dzīvojamās īpašumos.
- Noteikumi tiks pārskatīti, lai nodrošinātu jaunu ēku projektēšanu, kas ļautu izveidot infrastruktūru elektrisko automašīnu uzlādēšanai. Par uzlādes staciju uzstādīšanu Reikjavīkas pilsētas daudzdzīvokļu ēkām ir pieejamas piemaksas, kā arī citi stimuli uzlādes infrastruktūras izveidošanai.
- Valdība no 2016. līdz 2018. gadam ir piešķīrusi 210 miljonus Islandes kronu, lai atbalstītu elektrisko automobiļu uzlādes staciju izveidi. Plānots, ka valdības atbalsts tiks palielināts un attiecināts arī uz cita veida “tīras” enerģijas un degvielas infrastruktūru, piemēram, ūdeņradi un metānu. Atbalsts tiks balstīts uz vajadzību analīzi, identificējot vājās vietas un meklējot iespējas, konsultējoties ar vietējām pašvaldībām, automašīnu nomas operatoriem utt.
- Reikjavīkā un Akureirī ZEV ir pieejamas bezmaksas autostāvvietas līdz divām stundām. [20]
- Jauna dīzeļdegvielas un benzīna automobiļu reģistrācija pēc 2030. gada būs nelikumīga. Tiks apsvērti izņēmumi, piemēram, attālos reģionos. Šīs valdības nospraustais mērķis citstarp ir arī nosūtīt signālu automašīnu ražotājiem un importētājiem.
- Tā kā transportlīdzekļu parkam pakāpeniski tiek pievienotas jaunas, “tīras” automašīnas, pieaug veco, ļoti piesārņojošo automašīnu īpatsvars. Atlaižu sistēma var paātrināt ļoti piesārņojošo automašīnu ekspluatācijas pakāpenisku pārtraukšanu. Pirmais solis, ko veica Islandes valdība, ir ekonomikas pētījums par šādas sistēmas iespējamību, ņemot vērā citu valstu pieredzi, lai pārliecinātos, vai šī darbība ir efektīva salīdzinājumā ar citiem pasākumiem.
- Tiks izstrādāts veloceliņu plāns pilsētu teritorijās, kā noteikts valdības transporta plānā. Plānā tiks apsvērtas arī elektrisko velosipēdu uzlādes stacijas.
- Tiks veikta rūpīga analīze par degvielas ražošanas iespējām no biomasas un atkritumiem Islandē. Šādas iespējas ietver rapšu eļļas ražošanas, plastmasas atkritumu un kautuvju atkritumu izmantošanu. Visās šajās jomās ir veikti izmēģinājuma projekti, taču trūkst visaptveroša pētījuma. Pašreizējie noteikumi var būt arī šķērslis degvielas ražošanai no atkritumiem, tādēļ tie tiks pārskatīti.

- Metāns tiek iegūts no gāzes emisijām no diviem poligoniem Islandē, un daļa no tā tiek pārdota kā degviela transportlīdzekļiem. Tiks iezīmētas iespējas palielināt poligonu gāzes savākšanu un metāna izmantošanu.
- Valdība veicinās sabiedriskā transporta attīstību, tostarp atbalstot infrastruktūras attīstību (transporta mezgli, prioritārie ceļi utt.) un pārskatot noteikumus, kas varētu atbalstīt kopīgus transporta pakalpojumus un citus novatoriskus risinājumus.
- Valdības biroji un valsts uzņēmumi būs transporta nozares sakopšanas priekšgalā, iegādājoties savām vajadzībām elektriskos automobiļus vai citus transportlīdzekļus, kas nerada emisijas, un nodrošinot tiem uzlādes stacijas un citu infrastruktūru. [21]

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti

Nākamo 15 gadu laikā tiks uzsākts viens no plašākajiem transporta projektiem vēsturē, lai paātrinātu uzlabojumus galvaspilsētas rajonā, kas nemainīgā būvniecības tempā prasītu līdz 50 gadiem. Daļiņu un siltumnīcefekta gāzu emisiju radītais piesārņojums ir dramatiski pieaudzis. Ja viss turpināsies tā, kā ir šobrīd, un nekas netiks darīts, automašīnu satiksme nākamajos 15 gados palielināsies vismaz par 40 %. Lai to panāktu, nepieciešams paātrināt transporta infrastruktūras attīstību.

Kopējais transporta nozares projektu finansējums šajā apgabalā attiecīgajā periodā ir 120 miljardi Islandes kronu. Valsts nodrošinās 45 miljardus, bet pašvaldības – 15 miljardus. Tiek pieņemts, ka īpašais finansējums segs 60 miljardus Islandes kronu. To nodrošinās, pārskatot transportlīdzekļu un satiksmes maksu saistībā ar enerģijas apmaiņu vai veicot tiešus ieguldījumus valsts aktīvu tirdzniecībā.

Šajā periodā 52,2 miljardi Islandes kronu tiks ieguldīti maģistrālajos ceļos, 49,6 miljardi Islandes kronu – *Borgarlína* infrastruktūrā un sabiedriskajā transportā, 8,2 miljardi Islandes kronu – gājēju ceļiņos un veloceliņos un tuneļos un 7,2 miljardi Islandes kronu – uzlabotā satiksmes pārvaldībā un īpašos drošības pasākumos. Drīz tiks sākta digitālās satiksmes vadības ieviešana galvaspilsētas rajonā.

Projekta galīgajā īstenošanā īpaša uzmanība tiks pievērsta blakus esošo maģistrālo ceļu, piemēram, *Sundabraut*, ērtai savienošanai ar galvaspilsētas maģistrālajiem ceļiem.

Būvniecībai un tās finansēšanai tiks izveidota valstij un pašvaldībām piederoša apvienība. Valsts apņemas uzņēmumam nodod zemi *Keldurā* attīstībā. Savukārt peļņa no tās attīstības tiks novirzīta transporta infrastruktūras attīstībai galvaspilsētas rajonā.

Ceļu sistēma Islandē ir finansēta no benzīna un naftas nodokļiem. Videi draudzīgu transportlīdzekļu īpatsvars strauji pieaug, un prognozes liecina, ka līdz 2025. gadam ieņēmumi no benzīna un naftas nodokļiem būs strauji samazinājušies.

Šobrīd tiek revidēti valsts ieņēmumu avoti transportlīdzekļiem un degvielai enerģijas apmaiņai. Daļai šī darba būs jāmaina tarifi tā, lai tie vairāk balstītos uz satiksmes maksām, nevis uz benzīna un naftas nodokļiem. Līgums paredz, ka uzņēmums, kas tiks izveidots projektam, varēs iekasēt tā saucamās satiksmes maksas, kas būtu daļa no valsts mainītā tarifa. Cits šī uzņēmuma finansējums varētu būt īpašas valdības iemaksas vai daļa no citiem ienākumu avotiem, kas saistīti ar transportu.

Ir plānots ieviest īpašus tarifus citās valsts daļās, lai finansētu lielākus transporta projektus un tuneļu ekspluatāciju. Piemēri tam ir *Hvalfjarðargangur*, *Sundabraut* dubultošana, tilts pār *Ölfusá*, tilts pār *Hornafjarðarflijt*, jauns ceļš pāri *Öxi*, kā arī zemienes ceļš caur *Mýrdalur* un tunelis caur *Reynisfjall*. [22]

6. Igaunija

Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti

- Nacionālais enerģētikas un klimata plāns
- *Transport Development Plan 2014–2020*
- *Energy economy development plan until 2030*
- *Estonian Research and Development, Innovation and Entrepreneurship Development Plan 2021–2035*
- *Estonian National Road Safety Program for 2016–2025*
- *Estonian Renewable Energy Action Plan until 2020*
- *Alternative Fuels Infrastructure Action Plan 2017*
- *The fundamental elements of Estonia's climate policy for 2050 (ENMAK 2050) are as follows*
- *Plan for climate change adaptation by 2030*

Mērķi un prioritārie virzieni

Mērķi:

- panākt SEG emisiju samazinājumu par 13 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni (transporta, maza apjoma enerģijas, lauksaimniecības, atkritumu apsaimniekošanas, mežsaimniecības, rūpniecības nozarēs);
- atjaunojamās enerģijas īpatsvaram kopējā galapatēriņā līdz 2030. gadam jābūt vismaz 42 %;
- primārās enerģijas patēriņš jāsamazina līdz 14 % (salīdzinot ar pēdējo gadu augstāko līmeni);
- atjaunojamās transporta degvielas veidu īpatsvars 14 % (galvenokārt ar vietējo biometānu, ņemot vērā gāzveida degvielu izmantošanu Igaunijā. Plāns ir saražot līdz 340 GWh biometāna (faktiskais apjoms nepieciešams bez reizinātājiem).

Prioritārie virzieni:

- elektriskā transporta, *mīkstās* mobilitātes (cilvēkiem un videi draudzīga mobilitāte, “*soft mobility*”), biodegvielas pieaugoša izmantošana;
- transportlīdzekļu pieejamības, enerģijas un degvielas patēriņa palielināšana;
- sabiedriskā transporta attīstība;
- dzelzceļa infrastruktūras attīstība;
- dzelzceļa un prāmju elektrifikācija.

Pielietotie politikas instrumenti

- Subsīdijas biometāna degvielas uzpildes stacijām (maksimālā izmaksu daļa, ko iespējams segt ar subsīdiju palīdzību, ir 35 % vienam projektam, un lielākā iespējamā summa ir 350 000 eiro par projektu).
- Subsīdijas sabiedriskā transporta sistēmai (maksimālā izmaksu daļa, ko iespējams segt ar subsīdiju palīdzību, ir 30 % vienam projektam, un lielākā iespējamā summa ir 4 000 000 eiro vienam projektam).
- Par biometānu, kas tiek piegādāts galapatērētājam kā transporta degviela, subsīdiju summa ir 100 eiro par megavatstundu, no kuras tiks atskaitīta pašreizējā mēneša vidējā dabasgāzes tirgus cena. Ja biometāns caur gāzes sistēmu tiek patērēts citiem mērķiem, atbalsta summa ir 93 eiro/MWh mīnus kārtējā mēneša vidējā dabasgāzes tirgus cena. Subsīdiju shēmas mērķis ir palielināt biometāna patēriņu un ražošanu un atbalstīt darbības, kas veicina mērķa sasniegšanu, līdz 2030. gadam no atjaunojamiem avotiem iegūta enerģija veido 14 % no transporta degvielas patēriņa. Shēmas atbilstības periods ir no 2018. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim vai līdz brīdim, kad izsīks budžeta

līdzekļi, kas piešķirti darbības atbalstam, lai no 2024. gada Igaunijā pārietu uz tirgū balstītu biometāna ražošanu. Subsīdiju shēma ir 38 489 000 eiro.

- Valsts subsīdijas tiek piešķirtas ETL pircējiem līdz 50 % no transportlīdzekļa cenas, bet ne vairāk kā 18 000 eiro.
- Elektriskie transportlīdzekļi ir atbrīvoti no pilsētas publisko autostāvvietu maksas un var izmantot autobusu joslas. [23]

Galvenie esošie pasākumi, kas ietekmē transporta nozares SEG emisijas, ir:

- TR1 Biodegvielas īpatsvara palielināšana transporta nozarē;
- TR2 Transporta nozares degvielas izmantošanas efektivitātes paaugstināšana;
- TR3 Ilgtspējīgas braukšanas veicināšana;
- TR4 Telpiskie un zemes izmantošanas pasākumi pilsētās, lai uzlabotu transporta degvielas patēriņa efektivitāti un uzlabotu transporta sistēmu;
- TR5 Ērta un moderna sabiedriskā transporta attīstība;
- TR6 Ceļa nodevas par laika izmantošanu kravas transportlīdzekļiem.

Turpmāk tiek apspriesta šādu papildu pasākumu īstenošana (tie ir plānotie pasākumi NEKP IV pielikumā).

- TR7 Atbalsts elektrisko transportlīdzekļu iegādei;
- TR8 Degvielas patēriņa samazināšana ar efektīvu braukšanu;
- TR9 Papildu telpiskie un zemes izmantošanas pasākumi pilsētās, lai palielinātu pilsētas transporta degvielas izmantošanas efektivitāti un transporta sistēmas efektivitāti;
- TR10 Papildu aktivitātes ērta un mūsdienīga sabiedriskā transporta attīstībai;
- TR11 Braukšanas maksas noteikšana uz nobraukuma bāzes lieljaudas transportlīdzekļiem;
- TR12 Transportlīdzekļu riepas un aerodinamika;
- TR13 Dzelzceļa infrastruktūras attīstība (ieskaitot *Rail Baltica* izbūvi);
- TR14 Dzelzceļa elektrifikācija;
- TR15 Prāmju elektrifikācija;
- TR16 Pāreja uz sabiedrisko transportu, ko darbina biometāns un elektrība. [24]

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti

Svarīgas aktivitātes 2019.–2022. gada mērķu sasniegšanai

Lai palielinātu sabiedriskajā transportā esošo cilvēku īpatsvaru starp visiem nodarbinātajiem:

- Tapas–Narvas dzelzceļa rekonstrukcija un braukšanas ātruma palielināšana dažos posmos tiks atbalstīta ar kopumā 10,8 miljoniem eiro. ES finansējums projektam ir 10,4 miljoni eiro.
- Tallinas–Tartu dzelzceļš tiks atjaunots un braukšanas ātrums (135 km/h) tiks palielināts, ieguldot 10 miljonus eiro.
- 17,3 miljoni eiro Pērnavas lidostas rekonstrukcijai.
- 2019. gadā notika projekta “Kustības vides attīstīšana starp veco ostu un pilsētas centru” realizācija. Projekta mērķis ir veicināt ilgtspējīgas pārvietošanās vides izveidi starp Tallinas veco ostu un pilsētas centru un attīstīt to (7,8 miljoni eiro).
- Kopumā sabiedriskā transporta atbalstam plānoti 394 miljoni eiro, tai skaitā autoceļu transportam kopā 168,8 miljoni eiro (tai skaitā 84 miljoni eiro novada sabiedriskā transporta atslogošanai), 121,8 miljoni eiro dzelzceļa transportam, 80,6 miljoni eiro ūdenstransportam un 22,7 miljoni eiro gaisa transportam, kas ļauj iegādāties 2 atsevišķus gaisa kuģus Kerdlas un Kuresāres maršrutam.

- Tiek sagatavots Tallinas–Harju apriņķa kustības plāns līdz 2035. gadam, kura galvenais mērķis ir sasniegt ilgtspējīgas pārvietošanās mērķus, tostarp uzlabot sabiedriskā transporta izmantošanu. Kustību plāna sagatavošanas budžets ir 0,35 miljoni eiro, un tas tika pabeigts 2019. gada septembrī sadarbībā ar Tallinu, ceļu pārvaldi un Ekonomikas ministriju.
- Darbības, kas saistītas ar jauno tehnoloģiju testēšanu, kuras var popularizēt sabiedrisko transportu, kā arī uzlabot drošību (ieskaitot pašpiedziņas un vadītāja palīdzības sistēmas un citus inteligentus transporta risinājumus), turpināsies līdz 2020. gadam. Lielākais finansētais projekts ir *FABULOS (Horison 2020 finansējums)*, kura pētniecības un attīstības rezultātā kopā ar Somijas partneriem tiek piešķirts finansējums 5,5 miljonu eiro apmērā autobusu parka operētājsistēmas, kas pašpietiekami darbojas, izstrādei un testēšanai.
- Ziemas laika navigācijas nodrošināšanai plānoti 24,9 miljoni eiro.
- Rukki kanāla padziļināšanai plānoti 0,8 miljoni eiro.
- *Rail Baltica* darbības un izdevumi.

Lai samazinātu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu:

- Turpināsies Satiksmes drošības programmas īstenošana. Programmas mērķis ir samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto cilvēku skaitu.
- Turpināsies autoceļu uzturēšanas plāna īstenošana, tā svarīgākie projekti ir Tallinas apvedceļa izbūve ar 2 + 2 joslām Juri–Vao posmā; 2 + 1 apvedceļu izbūve Tallinas–Pērnavas un Tallinas–Tartu posmos; un Sillamē satiksmes mezgla izbūve, lai palielinātu Tallinas–Narvas šosejas satiksmes drošību.
- Turpināsies Tallinas–Tartu šosejas Kose–Mao posma būvniecība 2 + 2 joslās (160 miljoni eiro).
- Svarīgākie ieguldījumi infrastruktūrā būs:
 - Āspere–Haljala 2 + 2 posma izbūve (15 miljoni eiro);
 - *Via Baltica* būvniecība uz Tallinas–Pērnavas šosejas (44 miljoni eiro);
 - vietējiem autoceļiem (ieskaitot Tranzītceļu programmu) atbalsts 6 miljoni eiro (2019).
- Laikā no 2019. līdz 2022. gadam katru gadu grants ceļu rekonstrukcijai piešķirto līdzekļu apjoms tiks palielināts par 1,5 miljoniem eiro.
- Tiks sākta tranzīta ceļa rekonstrukcija, kas šķērso Narvu (Rahu–Kereses iela) (8,9 miljoni eiro).

7. Lietuva

Nozīmīgākie politikas plānošanas dokumenti un normatīvie akti

- Nacionālais enerģētikas un klimata plāns
- *Long-Term (Until 2025) Development Strategy Of The Lithuanian Transport System*

Mērķi un prioritārie virzieni

- Lietuvas atjaunojamās enerģijas ieguldījums ES līmeņa mērķa sasniegšanā 2030. gadā ir 45 % no kopējā enerģijas galapatēriņa 2030. gadā.
- Lietuva nav noteikusi īpašu mērķi emisiju samazināšanai transporta nozarē kā daļu no mērķa, kas nav ETS. [25]

TRANSPORTA POLITIKAS GALVENĀS NORĀDES. Stratēģija nosaka šādus Lietuvas vispārējās transporta politikas galvenos virzienus:

- transporta infrastruktūras attīstība;
- vairāku veidu transporta attīstība;
- informācijas tehnoloģiju un inteligento transporta sistēmu attīstība;

- transporta attīstība un vides aizsardzība;
- satiksmes drošības uzlabošana;
- transporta infrastruktūras iekārtu, kravu un pasažieru aizsardzība;
- administratīvo spēju stiprināšana.

Pamatojoties uz katra transporta veida analīzi, stratēģijā ir noteikti konkrēti attīstības mērķi un pasākumi attiecīgajiem periodiem: līdz 2006. gadam, līdz 2013. gadam, un ilgtermiņa perspektīva līdz 2025. gadam. Šie pasākumi garantēs Lietuvas transporta sistēmas attīstības ilgtermiņa mērķi. [26]

Pielietotie politikas instrumenti

- Elektriskie transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kuru emisija nepārsniedz 130 g/km CO₂, ir atbrīvoti no maksājamā mehānisko transportlīdzekļu reģistrācijas nodokļa.
- Elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras ierīkošana jaunuzceltām un rekonstruētām dzīvojamām un nedzīvojamām ēkām.
- Publiski konkursi publisko elektrisko transportlīdzekļu uzlādes punktu ierīkošanai.
- Primārā elektrisko transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izmantošana ir bez maksas (5 gadus pēc uzstādīšanas), kā arī uz valsts galvenajiem autoceļiem ir izveidota atbilstoša infrastruktūra, lai nodrošinātu aptuveni 50 km elektrisko savienojumu starp pilsētām.
- Sākot ar 2020. gada 21. aprīli, ieviestas subsīdijas ETL individuāliem pirkumiem: 2000 eiro par lietotiem transportlīdzekļiem, kas nav vecāki par 5 gadiem; 4000 eiro par jauniem ETL.
- Par vecā piesārņojošā transportlīdzekļa nodošanu metāllūžņos tiks izmaksāti papildu 1000 eiro.
- Vecu un piesārņojošu sabiedrisko transportlīdzekļu atjaunošana, izmantojot elektrisko transportu.
- Elektriskie transportlīdzekļi ir atbrīvoti no pilsētas publisko autostāvvietu maksas un var izmantot autobusu joslas.
- Finansiālais atbalsts biodegvielas ražotājiem atkarībā no izmantotajām izejvielām:
 - no rapša graudiem – 46,34 eiro par tonnu;
 - no labības graudiem – 33,02 eiro par tonnu. [27]

Lietuva plāno uzlabot transportlīdzekļu parka un transporta sistēmas efektivitāti, palielināt alternatīvo degvielu (tostarp sašķidrinātās dabasgāzes un biometāna) izmantošanu, novatoriskas transporta tehnoloģijas, kā arī dzelzceļa elektrifikāciju un nodokļus, pamatojoties uz principu “piesārņotājs maksā”. Elektromobilitāti un pamatzlādes infrastruktūru veicina pirkšanas stimuli un publiskais iepirkums; plāna scenāriju analīzē izklāstītais mērķu konkrētais stāvoklis 2030. gadam nav skaidrs. Paredzams, ka līdz 2025. gadam būs vairāk nekā 46 000 elektrisko transportlīdzekļu. Tiek minēti plāni atbalstīt saspīestās dabasgāzes izmantošanu sauszemes un jūras transportā, un sniegt finansiālu atbalstu biometāna izmantošanai transportā, kā arī saistību saistīšana ar biometānu un infrastruktūras attīstība biometānam.

Pasākumi citiem transporta veidiem, izņemot autotransportu, ir nevienmērīgi: tiek ierosināti vairāki pasākumi iekšzemes ūdensceļiem un apsvērta dzelzceļa turpmāka elektrifikācija, savukārt aviācijas pasākumi nav detalizēti. Tiek ņemts vērā biodegvielas ieguldījums emisiju samazināšanā, veicot pasākumus atjaunojamo enerģijas avotu īpatsvara palielināšanai transportā (RES-T) ar augstāku obligāto sajaukšanas līmeni, taču pasākumi ir aprakstīti vispārīgi un ir noteikti nespecifiski mērķi. Plānā ir minēti pasākumi, kas veicina mobilitātes sistēmas efektīvāku organizēšanu un tādējādi uzlabo energoefektivitāti un samazina emisijas, piem., ieguldījumi infrastruktūrā, stimuli kombinēta kravas transporta izmantošanai, ilgspējīgas pilsētas mobilitātes plāni un ekoloģiskas braukšanas veicināšana. [25]

Pielietoto politikas instrumentu finansējuma apjoms un avoti

Nacionālais enerģētikas un klimata plāns (NEKP) apraksta plānoto politiku un pasākumu ieguldījumu vajadzības, lai gan to novērtēšanas metodika nav izskaidrota. Kopējie investīciju rādītāji no 2021. gada līdz 2030. gadam ir 14,1 miljardi eiro. No tiem gandrīz 10,8 miljardi eiro ir paredzēti SEG samazināšanas pasākumiem, bet pārējie – aptuveni 3,3 miljardi eiro – ir paredzēti pielāgošanās pasākumiem. Investīciju vajadzības atbilst vidējiem gada ieguldījumiem aptuveni 3 % no IKP. Lielākās investīciju kategorijas ir ieguldījumi transporta un energoefektivitātes jomā. Tiek lēsts, ka valsts finansējuma nepieciešamība no 2021. līdz 2030. gadam ir 9,76 miljardi eiro. Paredzams, ka aptuveni 21 % tiks finansēts no valstu un pašvaldību budžetiem un elektroenerģijas un siltuma tarifiem, savukārt aptuveni 50 % no ES fondiem, piemēram, no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda, kā arī Modernizācijas fonda (8 miljoni kvotu 2021.–2030. gadā, kas atbilst aptuveni 159 miljoniem eiro pašreizējā oglekļa cenā), un citiem ārējiem avotiem. Starpību starp vajadzīgo ieguldījumu apmēriem un aplēsto publisko finansējumu (29 % no vajadzīgajiem ieguldījumiem) segs privātie līdzekļi. Nav sniegta informācija par privātā finansējuma avotiem, kā arī par to, kā politika un pasākumi piesaistīs nepieciešamās investīcijas. Ir norādīts, ka finansēšanas vajadzības ir provizorisks un tās jāatjaunina stratēģiskās plānošanas dokumentos. Tirgus riski un barjeras plānā nav minēti.

Izmantotā literatūra

- 1) Government Offices of Sweden, Ministry of the Environment, Sweden's long-term strategy for reducing greenhouse gas emissions, 2020.
- 2) Sweden's draft integrated national energy and climate plan. [Tiešsaistē]. Pieejams: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/sweden_draftnecp.pdf.
- 3) A. Fagerström, S. Anderson, H. Lindblom. The contribution of Advanced Renewable Transport Fuels to transport decarbonization in Sweden - 2030 and beyond, 2019., <https://www.ivl.se/download/18.20b707b7169f355daa77ae0/1561538469463/C416.pdf6.lpp>
- 4) Summary of "A direction framework for long-term infrastructure-planning, for the periods 2022-2033 and 2022-2036", 2021.
- 5) European Commission. Mobility and transport. Rail. Sweden.
- 6) Klima- og miljødepartementet, Klimaplan for 2021–2030.
- 7) European Alternative Fuels Observatory. Norway. Incentives and Legislation.
- 8) Norveģijas Nacionālais transporta plāns 2018-2029.
- 9) Finland's Integrated Energy and Climate Plan. 2019.
- 10) Legal sources on the renewable energy. Promotion in Finland.
- 11) European Alternative Fuels Observatory. Finland. Incentives and Legislation.
- 12) Ministry of Transport and Communications, «National Transport System Plan: Towards an achievable, sustainable and efficient transport system, 2021.
- 13) Finnish Government. Draft for the National Transport System Plan approved, <https://valtioneuvosto.fi/en/-/draft-for-the-national-transport-system-plan-approved>.
- 14) Ministry of Economic Affairs and Climate Policy, Netherlands, Integrated National Energy and Climate Plan 2021-2030, 2019. [Tiešsaistē]. Pieejams: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/nl_final_necp_main_en.pdf.
- 15) Cleaner and more energy-efficient public transport. Government of the Netherlands. [Tiešsaistē]. Pieejams: <https://www.government.nl/topics/mobility-public-transport-and-road-safety/public-transport/goals-of-public-transport/sustainable-public-transport>.
- 16) European Alternative Fuels Observatory. Netherlands. Incentives and Legislation.
- 17) These Dutch cities will allow only zero-emission deliveries by 2025, <https://www.weforum.org/agenda/2021/04/zero-emission-deliveries-netherlands-cities/>.
- 18) European funding for Dutch infrastructure, <https://www.government.nl/latest/news/2020/07/16/european-funding-for-dutch-infrastructure>.
- 19) Public Transport in 2040 Outlines of a vision for the future.
- 20) European Alternative Fuels Observatory. Iceland. Incentives and Legislation.

- 21) Iceland's Climate Action Plan for 2018-2030, <https://www.government.is/library/Files/Iceland%20new%20Climate%20Action%20Plan%20for%202018%202030.pdf> .
- 22) Sáttmáli um samgöngur á höfuðborgarsvæðinu, <https://www.stjornarradid.is/verkefni/samgongur-og-fjarskipti/samgonguaaetlun/sattmali-um-samgongur-a-hofudborgarsvaedinu/> .
- 23) European Alternative Fuels Observatory. Estonia. Incentives and Legislation.
- 24) Estonia's 2030 National Energy and Climate Plan (NECP 2030), https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/ee_final_necp_main_en.pdf .
- 25) Assessment of the final national energy and climate plan of Lithuania, https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/staff_working_document_assessment_necp_lithuania.pdf.
- 26) Long-Term (Until 2025) Development Strategy Of The Lithuanian Transport System.
- 27) European Alternative Fuels Observatory. Lithuania. Incentives and Legislation, <https://www.eafo.eu/countries/lithuania/1742/incentives>