



ELEKTROUZLĀDES STACIJU TĪKLA IZVEIDES IZPĒTE TEN-T AUTOCEĻU TĪKLĀ LATVIJĀ

GALA ZIŅOJUMS

(REDIĢĒTĀ VERSIJA BEZ IEROBEŽOTAS PIEKĻUVES DATIEM)

VERSIJA 1

IEPIRKUMS NR. LVC 2023/74/AC

2024. GADA 10. DECEMBRĪ

RĪGA

SATURA RĀDĪTĀJS

1. Ievads	4
1.1. Pieņemumi un ierobežojumi	4
1.2. Definīcijas un saīsinājumi	4
2. Regulas 2024/1679 prasību analīze	8
3. Identificēto atbilstošāko un perspektīvā attīstāmo servisa objektu novietojuma un attīstības iespēju analīze.....	21
3.1. Identificēto atbilstošāko un perspektīvā attīstāmo servisa objektu novietojuma analīze	21
3.2. Tipveida attīstāmo servisa objektu raksturojums	22
3.3. Lielas noslodzes transportlīdzekļu servisa objektu novietojums Latvijā ..	25
3.4. Mazas noslodzes transportlīdzekļu servisa objektu novietojums Latvijā. 28	
3.4.1. <i>Tipveida mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes parku izveidošanas izmaksas</i>	31
3.5. Stāvlaukumi un EUS pie Eiropas Savienības ārējām robežām un robežšķērsošanas vietu tuvumā.....	32
3.6. Rīcības plāns, kas paredz attīstīt servisa objektus, lai veidotos Regulai Nr.1315/2013 atbilstoši izvietotu drošu stāvlaukumu un atpūtas vietu tīkls.	34
4. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta pieejamība EUS tīkla izveidei	38
5. Priekšlikumi, kas sniegtu iespēju valstij ietekmēt privātos uzņēmējus vai sadarboties ar tiem, lai uzlabotu privāto uzņēmēju valdījumā esošos servisa objektus.....	51
6. Latvijas EUS operatoru tirgus izvērtējums	58
6.1. Latvijas EUS operatoru raksturojums	65
6.1.1. <i>Esošā EUS operatoru tirgus raksturojums</i>	65
6.1.2. <i>Galvenās atziņas par EUS operatoru tirgu un tā attīstību</i>	68
7. Derogācijas procedūras piemērošanas iespēju analīze	74
7.1. Par mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu regulējumu	74
7.2. Par lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu regulējumu.....	77
7.3. Par vienota parka izbūvi.....	79

7.4. Vispārēji par derogāciju no Regulas 2023/1804 prasībām	79
7.5. Par privātā sektora iesaisti	80
8. EUS tīkla izveides iespējamie ieviešanas scenāriji	82
8.1. Metodoloģija Latvijas EUS tīkla izveides iespējamo ieviešanas scenāriju noteikšanai.....	82
8.2. Scenāriju analīze	86
8.3. Secinājumi.....	91
9. Latvijas autoparka izmaiņu prognozes modelēšanas rīks	92
9.1. Metodoloģija Latvijas autoparka sastāva izmaiņu prognozēšanai.....	92
10. Apkopojums par esošo lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes jaudas iespējām	97
1. Pielikums – Autoparka izmaiņu prognozes modelēšanas rīks.....	99
2. Pielikums - TEN-T AUTOCEĻU TĪKLA KARTE.....	102
3. Pielikums - TEN-T AUTOCEĻU TĪKLS LATVIJĀ	103
4. Pielikums - Drošu un aizsargātu stāvvietu servisa objekta ēkas provizoriskās izmaksas	111
5. Pielikums - Drošas un aizsargātas stāvvietas servisa objekta ēkas potenciālais telpu plānojums.....	115
6. Pielikums - CEF Transporta alternatīvo degvielu infrastruktūras finansējuma piemērošanas matrica	116

1. IEVADS

Elektrouzlādes staciju tīkla un drošo stāvlaukumu izveides TEN-T autoceļu tīklā izpētes gala ziņojums izstrādāts, pamatojoties uz 2023. gada 11. decembra līgumu Nr. LVC2023/1.10/AC/691, kas ir noslēgts starp valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi” un sabiedrību ar ierobežotu atbildību “Corporate Consulting” un saskaņā ar līguma 2. pielikuma „Darba uzdevums” prasībām.

Izmaiņu lapa

Versija	Dokuments	Izmaiņu kopsavilkums	Datums
1.	Otrais starpziņojums	Dokumenta sākotnējā versija	05.11.2024
2.	Gala ziņojums	Dokumenta sākotnējā versija	10.12.2024

1.1. Pieņēmumi un ierobežojumi

- Informācija par esošajiem elektrouzlādes parkiem/stacijām Latvijas teritorijā ir fiksēta 1. starpziņojuma izstrādes periodā un izmantota 2. starpziņojuma un gala ziņojuma izstrādē. Jāņem vērā, ka Latvijas teritorijā pastāvīgi norisinās jaunu elektrouzlādes parku/staciju izveide, tādēļ Pasūtītājam ir jāņem vērā, ka šajā Ziņojumā iekļautā informācija saistībā ar esošajiem elektrouzlādes parkiem/stacijām regulāri mainās.
- No normatīvo aktu analīzes izrietošie secinājumi balstīti spēkā esošajos normatīvajos aktos, pat ja Pētījuma laikā Izpildītājs ir konstatējis normatīvos aktus, kas tiek pārskatīti.
- Izpildītājs neuzņemas atbildību par jebkādiem zaudējumiem, kas trešajām personām varētu rasties saistībā ar paļaušanos uz šajā Ziņojumā minētajiem argumentiem un izteiktajiem secinājumiem. Izpildītāja izdarītie secinājumi, baltoties uz normatīvo aktu analīzi, nav uzskatāmi par oficiālu normatīvo aktu skaidrojumu. Jebkādi secinājumi, komentāri no Izpildītāja puses ir vienīgi uzskatu pavadums, kas balstīts uz Izpildītāja rīcībā esošo informāciju un dokumentiem, un ir pamatots ar Izpildītāja profesionālo pieredzi, Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem uz viedokļa sagatavošanas dienu un Izpildītāja speciālistu izpratni par tiem. Valsts iestādēm, tiesām un citām trešajām personām ir tiesības uz atšķirīgu juridisko vērtējumu.
- Pētījuma 1. starpziņojuma ietvaros Satiksmes ministrijai tika iesniegti vairāki jautājumi par Regulu (ES) 2023/1804 un Regulu Nr. 1315/2013, lai saņemtu skaidrojumus par Regulu interpretāciju, kā arī iespējamām Regulu prasību pretrunu risināšanu. Satiksmes ministrija šos jautājumus ir nosūtījusi Eiropas Komisijai. Līdz 2. starpziņojuma un gala ziņojuma iesniegšanai no Eiropas Komisijas ir saņemts skaidrojums tikai par Regulas (ES) 2023/1804 5. pantu. Uzdotos jautājumus skatīt pielikumā Nr. 4.

1.2. Definīcijas un saīsinājumi

1.tabula. Izmantotie stili un īsinājumi

Saīsinājums	Skaidrojums
ADII	Alternatīvo degvielu infrastruktūras instruments
CAGR	Aprēķinātais saliktais vairāku gadu pieaugums
CINEA	Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra

Saīsinājums	Skaidrojums
CINEA uzaicinājums (kohēzijas finansējums)	EISI uzaicinājums iesniegt pieteikumus. CEF 2 Transports - Alternatīvo degvielu infrastruktūras instruments – Kohēzijas finansējums. CEF-T-2024-AFIFCOEN. Versija 2.0. 2024.gada 2.maijs.
CINEA uzaicinājums (vispārējais finansējums)	EISI uzaicinājums iesniegt pieteikumus. CEF 2 Transports - Alternatīvo degvielu infrastruktūras instruments – Vispārējais finansējums. CEF-T-2024-AFIFGEN. Versija 2.0. 2024.gada 2.maijs.
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
DAS	Droša un aizsargāta stāvvietā
EIB	Eiropas Investīciju banka
Eiropas klimata akts	Eiropas parlamenta un padomes regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts")
EISI	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments
Eksperti	Latvijas transporta nozares jomas 8 eksperti, kuri pauda savu viedokli Pētījuma ietvaros. Ekspertu saraksts norādīts Ziņojuma 9.1. nodaļā.
ERAB	Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka
Eurostat	Eiropas Komisijas Statistikas birojs
ES	Eiropas Savienība
EUS	Elektrouzlādes stacija
Finanšu regula	Eiropas parlamenta un padomes regula (ES, Euratom) 2018/1046 (2018. gada 18. jūlijs) par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam, ar kuru groza Regulas (ES) Nr. 1296/2013, (ES) Nr. 1301/2013, (ES) Nr. 1303/2013, (ES) Nr. 1304/2013, (ES) Nr. 1309/2013, (ES) Nr. 1316/2013, (ES) Nr. 223/2014, (ES) Nr. 283/2014 un Lēmumu Nr. 541/2014/ES un atceļ Regulu (ES, Euratom) Nr. 966/2012
Izpildītājs	Sabiedrību ar ierobežotu atbildību "Corporate Consulting"
km	kilometrs
Lēmums 2021/1130	Komisijas īstenošanas lēmums (ES) 2021/1130 (2021. gada 5. jūlijs), ar ko 2021.–2027. gada periodam nosaka to reģionu sarakstu, kuri ir tiesīgi saņemt finansējumu no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Eiropas Sociālā fonda Plus, un to dalībvalstu sarakstu, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda
LVC	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi”
LVRTC	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs"
M kategorijas mehāniskie transportlīdzekļi	M kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai.
M1 kategorija	mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas un nav paredzētas pasažieru stāvvietas, neatkarīgi no tā vai sēdvietu skaits ir ierobežots līdz transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai
M2 kategorija	mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa nepārsniedz 5 tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir paredzētas pasažieru stāvvietas

Saīsinājums	Skaidrojums
M3 kategorija	mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa pārsniedz 5 tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir paredzētas pasažieru stāvvietas
N kategorijas mehāniskie transportlīdzekļi	N kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai.
N1 kategorija	mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas
N2 kategorija	mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 12 tonnas
N3 kategorija	mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas
Pasūtītājs	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību „Latvijas Valsts ceļi”
Pētījums	Elektrouzlādes staciju tīkla izveides izpēte TEN-T autoceļu tīklā Latvijā
Regula 1315/2013	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES
Regula 2018/858	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK
Regula 2021/1153	Eiropas parlamenta un padomes regula (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014
Regula 2022/1012	Komisijas deleģēta regula (ES) 2022/1012 (2022. gada 7. aprīlis), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 papildina attiecībā uz standartiem, ar kuriem nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu pakalpojuma līmeni un drošību, un attiecībā uz to sertifikācijas procedūrām
Regula 2023/1804	Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas 2023/1804 Nr. 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES
Regula 561/2006	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85
Regula 2024/1679	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013
TEN-T	Eiropas transporta tīkls (angļu val. <i>Trans-European Transport Network</i>)
Ziņojums	Pētījuma “Elektrouzlādes staciju tīkla izveides izpēte TEN-T autoceļu tīklā Latvijā” ziņojums
CSDD	Valsts akciju sabiedrība “Ceļu satiksmes drošības direkcija”

Saīsinājums	Skaidrojums
SM	Satiksmes ministrija
ST	Akciju sabiedrība "Sadales tīkls"
AST	Akciju sabiedrība "Augstsprieguma tīkls"

2. REGULAS 2024/1679 PRASĪBU ANALĪZE

2024. gada 13. jūnijā ir pieņemta pārskatītā Regula 2024/1679 par ES pamatnostādnēm TEN-T tīkla attīstībai, kas no 2024. gada 18. jūlija atceļ Regulu 1315/2013. Jaunā regulējuma mērķis ir izveidot uzticamu, vienmērīgu un kvalitatīvu Eiropas transporta tīklu, kas nodrošina ilgtspējīgu savienojamību visā Eiropā bez fiziskiem pārtraukumiem, vājām vietām un iztrūkstošiem tīkla posmiem. Atbilstoši Regulai 2024/1679, TEN-T tīkls tiks izbūvēts, modernizēts pakāpeniski, nosakot skaidrus termiņus tā izveidei šādos trīs posmos:

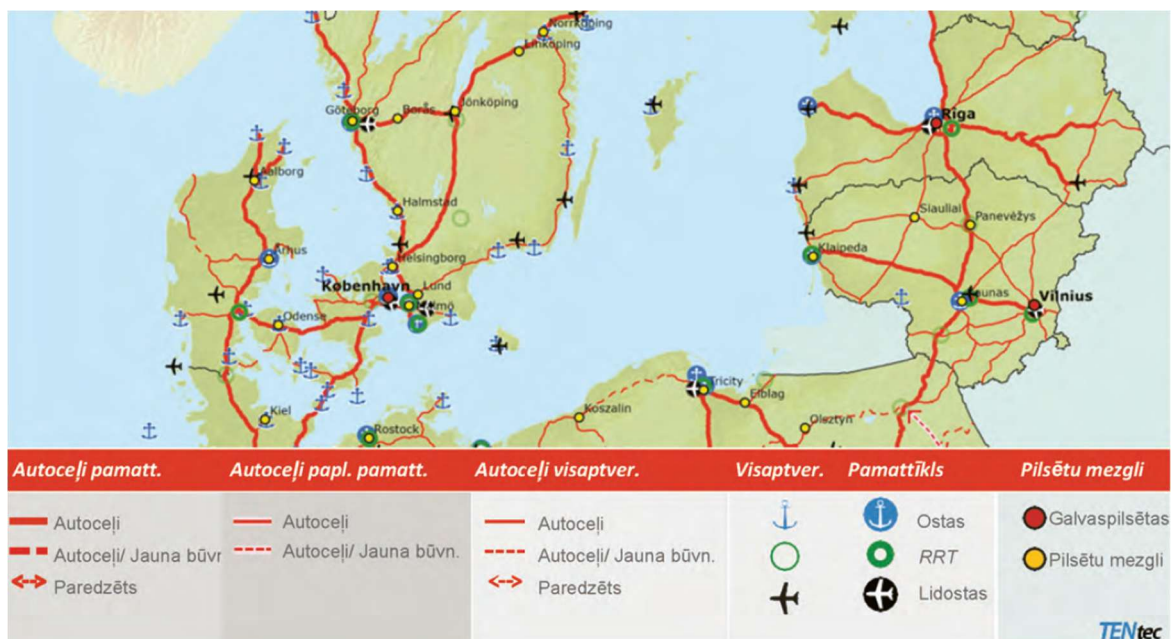
- līdz 2030. gadam pamattīklam;
- līdz 2040. gadam paplašinātajam pamattīklam;
- līdz 2050. gadam visaptverošajam tīklam.

Jaunais starpposma termiņš - 2040. gads - ieviests, lai paātrinātu liela mēroga, galvenokārt pārrobežu projektu, piemēram, trūkstošo dzelzceļa savienojumu pabeigšanu. Lai nodrošinātu, ka infrastruktūras plānošana atbilst reālām ekspluatācijas vajadzībām un integrējot dzelzceļu, autoceļus un ūdensceļus, jaunā Regula 2024/1679 apvieno pamattīkla koridorus ar dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem tā sauktajos "Eiropas transporta koridoros". Šie koridori ir stratēģiski vissvarīgākie ilgtspējīgu un multimodālu kravu un pasažieru transporta plūsmu attīstībai Eiropā.

Krievijas agresijas kara pret Ukrainu ietekmē un, lai nodrošinātu labāku savienojamību ar galvenajām kaimiņvalstīm, jaunais regulējums stiprina četrus TEN-T tīkla Eiropas transporta koridorus uz Ukrainu un Moldovu, vienlaikus vājinot pārrobežu savienojumus ar Krieviju un Baltkrieviju.

Pētījuma kontekstā būtiskākais uzdevums ir identificēt tās Regulas 2024/1679 prasības, kas attiecas uz drošām un aizsargātām stāvvietām, kā arī uz atpūtas vietām TEN-T tīkla autoceļos. Jaunā Regula 2024/1679 nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu **izvietojuma** prasības, savukārt, Regula 2022/1012 nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu **minimālo pakalpojuma līmeni** un **drošības jeb aizsargātības līmeņus**.

Regulas 2024/1679 I pielikumā ir dotas visaptverošā tīkla, paplašinātā pamattīkla un pamattīkla kartes, kurās ilustratīvi attēloti šie trīs tīkli. Latvijas autotransporta tīklā nav paplašinātā pamattīkla - viss tīkls iedalās visaptverošajā tīklā un pamattīklā, kas ilustratīvi attēloti Regulas 2024/1679 I pielikuma kartē "Pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls. Autoceļi, ostas, dzelzceļa – autoceļa termināli un lidostas (DK, EE, LV, LT, FI, SE)" (skat. attēlu Nr. 1). Daudz uzskatāmāk šie tīkli ir atspoguļoti interaktīvajā TEN-T tīkla karšu sistēmā, kas publiski pieejama tīmekļvietnē <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>.



1.attēls. Regulā 2024/1679 attēlotais visaptverošais tīkls, paplašinātais pamattīkls un pamattīkls

Ziņojuma 2. un 3. pielikumā dota detalizēta informācija par visaptverošajā tīklā un pamattīklā ietilpstošo autoceļu un to posmu garumiem:

- 2. pielikums. Latvijas esošā Eiropas Transporta tīkla autoceļu tīkla karte;
- 3. pielikums. Dati par Latvijas Eiropas Transporta tīkla autoceļu tīklu.

2. tabulā atspoguļotas Regulas 2024/1679 prasības, kas attiecināmas uz šī Pētījuma tvērumu.

2.tabula. Regulas 2024/1679 prasības

Nr. p. k.	Atsauce uz Regulu	Prasība	Piezīmes
1.	Regula 2024/1679, 3.pants, 39) definīcija.	“droša un aizsargāta stāvvietā” ir stāvvietā, kas pieejama transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu vai pasažieru pārvadājumus, un kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (42) 8.a panta 1. punktā uzskaitītajām prasībām un ir sertificēta saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām, kas minētas minētās regulas 8.a panta 2. punktā.	Šajā definīcijā minētās Regulas 561/2006 8.a panta 1. punkta prasības: “Komisija nodrošina, ka transportlīdzekļu vadītāji, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, var viegli iegūt informāciju par drošām un aizsargātām stāvvietām. Komisija publicē sarakstu, kurā iekļauj visas stāvvietas, kas ir sertificētas, lai transportlīdzekļu vadītājiem nodrošinātu atbilstošu(-us): ■ apstākļus ielaušanās konstatēšanai un nepieļaušanai, ■ apgaismojumu un redzamību, ■ kontaktpunktus un procedūras ārkārtas situācijām, ■ katram dzimumam piemērotas sanitārās telpas, ■ pārtikas un dzērienu iegādes iespējas, ■ savienojumus saziņai, ■ energoapgādi.

Nr. p. k.	Atsauce uz Regulu	Prasība	Piezīmes
			Šādu stāvvietu sarakstu dara pieejamu vienotā oficiālā tīmekļa vietnē, ko regulāri atjaunina.” Šajā punktā minēto drošo un aizsargāto stāvvietu prasības tiek detalizēti izklāstītas Regulā 2022/1012. Šajā definīcijā minētās Regulas 561/2006 8.a panta 2. punkta prasības: "Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 23.a pantu, lai noteiktu standartus, kuros paredzēta detalizētāka kārtība attiecībā uz pakalpojumu līmeni un drošību attiecībā uz 1. punktā minētajām stāvvietām un attiecībā uz stāvvietu sertifikācijas procedūrām." Šeit minētie standarti, kuros paredzēta detalizētāka kārtība attiecībā uz pakalpojumu līmeni un drošību, tiek izklāstīti Regulā 2022/1012.
2.	Regula 2024/1679, 29.pants, 1.punkts, g) un h) apakšpunkts.	1. Autotransporta infrastruktūrā jo īpaši ietilpst: ... g) infrastruktūra, kas saistīta ar alternatīvo degvielu iekārtām; un h) stāvvietas un atpūtas zonas, tostarp drošas un aizsargātas stāvvietas komerciālajiem transportlīdzekļiem.	Regulā 2024/1679 tiek nostiprinātas prasības alternatīvās degvielas infrastruktūrai un drošām un aizsargātām stāvvietām.

Nr. p. k.	Atsauce uz Regulu	Prasība	Piezīmes
3.	Regula 2024/1679, 31. pants, 3. punkts.	3. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim tiek panākta pamattikla un paplašinātā pamattikla autoceļu infrastruktūras atbilstība šādiem elementiem: a) atpūtas zonas pie pamattikla un paplašinātā pamattikla ceļiem ir pieejamas ne vairāk kā 60 km attālumā cita no citas, nodrošinot pietiekami daudz drošu stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām; ..."	Regula 2024/1679 nošķir divus jēdzienus "atpūtas zonas" un "drošas un aizsargātas stāvvietas" (skat. šīs tabulas 4.punktu), kā arī nosaka tām dažādas prasības attiecībā par izvietojumu. Jāatzīmē, ka Regula 2024/1679 prasības atpūtas zonām paskaidro tik daudz kā "pietiekami daudz stāvvietu" un "piemērotas sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām", nesniedzot detalizētāku šo prasību izklāstu. Regulas 2024/1679 31. panta 6. punkts nosaka atrunu, ka pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no šīs prasības gadījumos, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam.

Nr. p. k.	Atsauce uz Regulu	Prasība	Piezīmes
4.	Regula 2024/1679, 31. pants, 4. punkts.	4. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim tiek izveidotas drošas un aizsargātas stāvvietas uz pamattikla un paplašinātā pamattikla ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no Eiropas transporta tīkla autoceļa tuvākās izejas – ar vidējo maksimālo attālumu 150 km starp divām šādām zonām, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas 561/2006 8.a panta 1. punktā noteiktās prasības. Dalībvalstis var koncentrēties uz ceļu posmiem, kuros ir augsta kravu pārvadājumu intensitāte.	Šajā punktā minētais pamattikls un paplašinātais pamattikls tiek paskaidrots Regulas 2024/1679 10. panta, 1. punktā (skat. šīs tabulas 6.punktu). Šo tīklu ieviešanas termiņi noteikti Regulas 2024/1679 6. panta, 1. punktā (skat. šīs tabulas 5. punktu). Šajā punktā minētās Regulas 561/2006 8.a panta 1. punkts nosaka, ka: "1. Komisija nodrošina, ka transportlīdzekļu vadītāji, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus, var viegli iegūt informāciju par drošām un aizsargātām stāvvietām. Komisija publicē sarakstu, kurā iekļauj visas stāvvietas, kas ir sertificētas, lai transportlīdzekļu vadītājiem nodrošinātu atbilstošu(-us) apstākļus....".
5.	Regula 2024/1679, 6. pants, 1. punkts.	Neskarot 8. panta 5. punktu un ja vien šajā regulā nav noteikts citādi, Eiropas transporta tīklu attīsta pakāpeniski trīs posmos: a) pamattiklu pabeidz līdz 2030. gada 31.decembrim ; b) paplašināto pamattiklu pabeidz līdz 2040. gada 31. decembrim ; un c) visaptverošo tīklu pabeidz līdz 2050. gada 31. decembrim . Eiropas transporta tīkla attīstību panāk, jo īpaši ar saskaņotu un pārredzamu metodisku pieeju īstenojot minētā tīkla struktūru, kas ietver pamattiklu, paplašinātu pamattiklu un	Šajā punktā minētais Regulas 2024/1679 8. panta 5. punkts nosaka, ka kopīgu interešu projektu īstenošana ir atkarīga no to gatavības pakāpes, atbilstības Savienības un valstu juridiskajām procedūrām un finanšu resursu pieejamības, neskarot dalībvalsts vai Savienības finanšu saistības.

Nr. p. k.	Atsauce uz Regulu	Prasība	Piezīmes
		visaptverošu tīklu, kurā transporta un pilsētu mezgli ir multimodāli savienojuma punkti starp tālsatiksmes tīkliem un reģionālajiem un vietējiem transporta tīkliem.	
6.	Regula 2024/1679, 10. pants, 1. punkts.	1. Pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls: a) ir tie tīkli, kas precizēti I pielikumā dotajās kartēs un II pielikuma sarakstos; b) ir sīkāk precizēti, pievienojot infrastruktūras komponentu aprakstu; c) atbilst šajā nodaļā un III un IV nodaļā izklāstītajām prasībām attiecībā uz transporta infrastruktūru; un d) ir pamats kopīgu interešu projektu apzināšanai.	Latvijas autotransporta pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls ilustratīvi attēloti I pielikuma sadaļā "Pamattīkls, paplašinātais pamattīkls un visaptverošais tīkls: Ceļi, ostas dzelzceļa termināļi un lidostas." (skat. attēlu Nr. 1). No šīs kartes izriet tas, ka Latvijas autoceļu gadījumā ir pamattīkls un visaptverošais tīkls. Proti, paplašinātā tīkla nav – tātad nav īpašu prasību, kas būtu īstenojamas līdz 2040. gada 31. decembrim.
7.	Regula 2024/1679, 10. pants, 2. punkts.	2. Pamattīklu un paplašināto pamattīklu veido tās Eiropas transporta tīkla daļas, ko attīsta prioritārā kārtā, lai sasniegtu Eiropas transporta tīkla politikas mērķus. Atsauces uz "pamattīklu" Regulā (ES) 2021/1153 ietver arī "paplašināto pamattīklu" šīs regulas nozīmē. Atsauces uz "pamattīklu" Regulā (ES) 2023/1804 uzskata par atsaucēm uz "pamattīklu" šīs regulas nozīmē.	Regulas 2024/1679 10. panta 2. punkts paskaidro, kā Regulā 2023/1804 un Regulā 2021/1153 lietotos jēdzienus "pamattīkls" un "paplašinātais tīkls" būtu jāsaprot Regulas 2024/1679 kontekstā.

Nr. p. k.	Atsauce uz Regulu	Prasība	Piezīmes
		Atsauces uz "visaptverošu tīklu" Regulā (ES) 2023/1804 uzskata par atsaucēm uz "paplašināto pamattīklu" un "visaptverošo tīklu" šīs regulas nozīmē.	
8.	Regula 2024/1679, 30. pants, 1. punkts.	29. pants. Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam 1. Dalībvalstis nodrošina, ka: ... h) alternatīvo degvielu infrastruktūra autoceļu tīklā tiek ieviesta saskaņā ar Regulu 2023/1804.	Regulas 2024/1679 30. pants paskaidro, ka prasības alternatīvo degvielu infrastruktūrai autoceļu tīklā noteiktas Regulā 2023/1804.
9.	Regula 2024/1679, 30. pants, 1. punkts.	30. pants. Transporta infrastruktūras prasības visaptverošajam tīklam 2. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim 29. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētie ceļi visaptverošajā tīklā atbilst šādām prasībām: ... b) atpūtas zonas ir pieejamas ne vairāk kā 100 km attālumā cita no citas, nodrošinot drošas stāvvietas un pietiekami daudz stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām.	Regulas 2024/1679 30. panta 4. punkts nosaka atrunu, ka pēc dalībvalsts pieprasījuma pienācīgi pamatotos gadījumos Komisija ar īstenošanas aktiem piešķir atbrīvojumus no šīs prasības gadījumos, ja satiksmes blīvums nepārsniedz 10 000 transportlīdzekļu dienā abos virzienos un/vai pamatojoties uz īpašiem ģeogrāfiskiem vai būtiskiem fiziskiem ierobežojumiem vai sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīzes negatīvu rezultātu, vai iespējamo negatīvo ietekmi uz vidi vai biodaudzveidību. Jebkuram šādam pieprasījumam jābūt pietiekami pamatotam.

Nr. p. k.	Atsauce uz Regulu	Prasība	Piezīmes
10.	Regula 2024/1679, 32. pants, e) punkts.	32. pants. Autoceļu infrastruktūras attīstības prioritātes Tādu kopīgu interešu projektu virzīšanā, kas saistīti ar autoceļu infrastruktūru, un papildus vispārīgajām prioritātēm, kas izklāstītas 12. un 13. pantā, uzmanību pievērš šādiem jautājumiem:: ... e) drošu un aizsargātu stāvvietu izveide visaptverošajā tīklā, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas 561/2006 8.a panta 1. punktā noteiktās prasības.	Regulas 2024/1679 32. panta e) punkts nosaka, ka viens no jautājumiem, kam jāpievērš uzmanību ir drošu un aizsargātu stāvvietu izveide visaptverošajā tīklā.
11.	Regula 2024/1679, 41. pants, a) punkts.	41. pants. Prasības pilsētu mezgļiem. 1. Attīstot Eiropas transporta tīklu pilsētu mezglos, lai nodrošinātu visa tīkla efektīvu darbību bez sastrēgumposmiem, dalībvalstis: a) alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras pieejamību saskaņā ar Regulu 2023/1804.	Regulas 2024/1679 41. pants paskaidro, ka prasības alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamībai noteiktas Regulā 2023/1804.

Tabulā Nr. 3 atspoguļots drošu un aizsargātu stāvvietu izvietojuma jaunā un spēku zaudējušā regulējuma prasību salīdzinājums.

3.tabula. Drošu un aizsargātu stāvvietu izvietojuma prasību salīdzinājums

Nr. p. k.	Tēma.	TEN-T Regula 1315/2013	Jaunā TEN-T Regula 2024/1679	Izpildītāja piezīmes
1.	Stāvvietu izvietojuma prasības	■ ... pamattīkla infrastruktūra atbilst ... autotransporta infrastruktūra ... atpūtas vietu izveide uz maģistrālēm aptuveni ik pēc 100 km saskaņā ar sabiedrības, tirgus un vides vajadzībām, lai tādējādi komerciālajiem profesionālajiem ceļu lietotājiem <i>inter alia</i> nodrošinātu piemērotas stāvvietas, kurās būtu pienācīgs drošības un aizsargātības līmenis ■ ... dalībvalstis veic piemērotus pasākumus ar mērķi līdz 2030. gada 31. decembrim izstrādāt tādu pamattīklu, kas atbilstu prasībām (t.sk. nodrošināt stāvvietas, kurās būtu pienācīgs drošības un aizsargātības līmenis).	■ Lai garantētu piekļuvi, jo īpaši profesionālu transportlīdzekļu vadītāju piekļuvi, atbilstīgām atpūtas vietām, būtu jāattīsta atpūtas zonas visā Eiropas transporta tīklā un drošas un aizsargātas stāvvietas pamattīklā un paplašinātajā pamattīklā. ■ Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim tiek izveidotas drošas un aizsargātas stāvvietas uz pamattīkla un paplašinātā pamattīkla ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no Eiropas transporta tīkla autoceļa tuvākās izejas – ar vidējo maksimālo attālumu 150 km starp divām šādām zonām, nodrošinot pietiekami daudz stāvvietu komerciālajiem transportlīdzekļiem un ievērojot Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 1. punktā noteiktās prasības. Dalībvalstis var koncentrēties uz ceļu posmiem, kuros ir augsta kravu pārvadājumu intensitāte. ■ Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2040. gada 31. decembrim tiek panākta pamattīkla un paplašinātā pamattīkla autoceļu	1) Jaunā TEN-T Regula 2024/1679 skaidri nošķir divus jēdzienus – atpūtas vietas un drošas un aizsargātas stāvvietas, kā arī nosaka tām dažādas prasības attiecībā par izvietojumu.

Nr. p. k.	Tēma.	TEN-T Regula 1315/2013	Jaunā TEN-T Regula 2024/1679	Izpildītāja piezīmes
			infrastrukturā atbilstība šādiem elementiem: atpūtas zonas pie pamattikla un paplašinātā pamattikla ceļiem ir pieejamas ne vairāk kā 60 km attālumā cita no citas, nodrošinot pietiekami daudz drošu stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām; ■ Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2050. gada 31. decembrim visaptverošā tīkla 29. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētie ceļi atbilst šādām prasībām: ... b) atpūtas vietas ir pieejamas ne vairāk kā 100 km attālumā cita no citas, nodrošinot drošas stāvvietas un pietiekami daudz stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām.	
2.	Autoceļi virzienā uz Krieviju un Baltkrieviju	■ Atbilstoši TEN-T Regulai 1315/2013, autoceļi uz Krieviju un Baltkrieviju (attiecīgi līdz Terehovas un Pāternieku robežpunktiem), ietilpst TEN-T pamattīklā.	■ Atbilstoši jaunajai TEN-T Regulai 2024/1679, autoceļu posmi līdz Terehovas un Pāternieku robežpunktiem ir klasificēti kā TEN-T visaptverošā tīkla autoceļi (sīkāk skatīt Regulas 2024/1679 Pielikumu I. Visaptverošā tīkla, paplašinātā pamattikla un pamattikla kartes).	2) Sakarā ar jaunās Regulas 2024/1679 TEN-T autoceļu kartēm, attiecīgajos autoceļu posmos vairs nebūtu piemērojamas tās prasības stāvvietām, kas attiecināmas uz TEN-T tīkla pamattīklu.

Nr. p. k.	Tēma.	TEN-T Regula 1315/2013	Jaunā TEN-T Regula 2024/1679	Izpildītāja piezīmes
3.	DAS mērķa auditorija (kravu, pasažieru pārvadātāji)	Regula 1315/2013 nesniedz atbild par drošu un aizsargātu stāvvietu mērķa auditoriju, jo pieņemot Regulu 1315/2013 nebija ieviests šāds jēdziens.	"droša un aizsargāta stāvvietā" ir stāvvietā, kas pieejama transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu vai pasažieru pārvadājumus, un kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 561/2006 (42) 8.a panta 1. punktā uzskaitītajām prasībām un ir sertificēta saskaņā ar Savienības standartiem un procedūrām, kas minētas minētās regulas 8.a panta 2. punktā.	3) Tātad jaunā TEN-T Regula 2024/1679 nosaka, ka DAS jābūt pieejamai vadītājiem, kas nodarbojas ar kravu vai pasažieru pārvadājumiem; 4) Savukārt, no Regulas 2022/1012 I pielikuma, 2.tabulas izriet, ka DAS paredzēta tikai <u>kravas transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem ar īpašām atļaujām</u>. Respektīvi, Regula 2022/1012 tiešā veidā nenosaka, ka DAS var būt pieejama arī pasažieru pārvadātājiem. 5) Pasažieru pārvadātājiem DAS būs pieejama gadījumā, ja būs saņemta īpaša atļauja.

Pamatojoties uz jaunā regulējuma izpēti, secināms, ka:

1. Saskaņā ar jauno regulējumu DAS jāizveido līdz 2040. gada 31. decembrim uz pamattīkla ceļiem (vai 3 km brauciena attālumā no TEN-T tīkla tuvākās izejas) ar vidējo maksimālo attālumu 150 km starp divām DAS. No vienas puses, tas dod vairāk laika, lai privātā sektora uzņēmēji varētu izveidot privātas DAS, iespējams, valstij neiejaucoties DAS nodrošināšanā. No otras puses, nevar nepamanīt, ka lielas jaudas EUS izveides gala termiņš ir būtiski agrāks nekā DAS izveides termiņš. Tātad ir pamatoti secināt, ka vairākos gadījumos varētu nepiepildīties redzējums par vienota risinājuma izveidi, kas vienā un tajā pašā vietā transportlīdzekļu vadītājiem nodrošinātu gan EUS gan DAS funkcijas, jo pietrūkst sazobes starp EUS un DAS izveides uzdevumiem un termiņiem.
2. Attiecībā par atpūtas zonu nodrošināšanu, prasības atpūtas zonām tiek skaidrotas tik daudz kā "pietiekami daudz stāvvietu" un "piemērotas sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām". Kamēr regulējums nesniedz detalizētāku šo prasību izklāstu, būtu pamatoti uzskatīt, ka privātā sektora uzņēmēji nodrošinās atpūtas zonas, kas atbilstu šīm vispārīgām prasībām un valstij nebūs jāiejaucas atpūtas zonu nodrošināšanā.
3. Tā kā jaunais regulējums autoceļu posmus no Rēzeknes apvedceļa līdz Latvijas – Krievijas robežai un no Daugavpils apvedceļa līdz Latvijas – Baltkrievijas robežai klasificē kā daļu no TEN-T visaptverošā tīkla, uz šiem autoceļiem attiecināmas būtiski zemākas prasības, piemēram, regulējums neizvirza nekādas prasības nodrošināt DAS, kā arī nenosaka prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu EUS izveidei. Sīkāk šis jautājums apskatīts Ziņojuma 3.6. sadaļā.

3. IDENTIFICĒTO ATBILSTOŠĀKO UN PERSPEKTĪVĀ ATTĪSTĀMO SERVISA OBJEKTU NOVIETOJUMA UN ATTĪSTĪBAS IESPĒJU ANALĪZE

3.1. Identificēto atbilstošāko un perspektīvā attīstāmo servisa objektu novietojuma analīze

Tabulā 4. sniegts apkopojums par pētījuma "Elektrouzlādes staciju tīkla izveides izpēte TEN-T autoceļu tīklā Latvijā" pirmajā starpziņojuma izstrādes fāzē identificētajiem - potenciāli attīstāmajiem servisa objektiem TEN-T autoceļu tīklā, ieskaitot rezerves objektus.

4.tabula. Identificētie potenciāli attīstāmie servisa objekti

Tīkla ceļš	Droša un aizsargāta stāvvietā (0.6 MW)	Kravas transportlīdzekļu elektrouzlādes parks (3.6 MW) apvienots ar drošu un aizsargātu stāvvietu (0.6 MW)	Kravas transportlīdzekļu elektrouzlādes parks (1.5 MW) apvienots ar drošu un aizsargātu stāvvietu (0.6 MW)	Kravas transportlīdzekļu elektrouzlādes parks (1.5 MW)	Kravas transportlīdzekļu elektrouzlādes parks (3.6 MW)	Vieglo transportlīdzekļu elektrouzlādes parks (0.6 MW)
Pamattīkls	-	8	-	-	19	23
Visaptverošais tīkls	-	-	1	11	-	20
Kopā	-	8	1	11	19	43

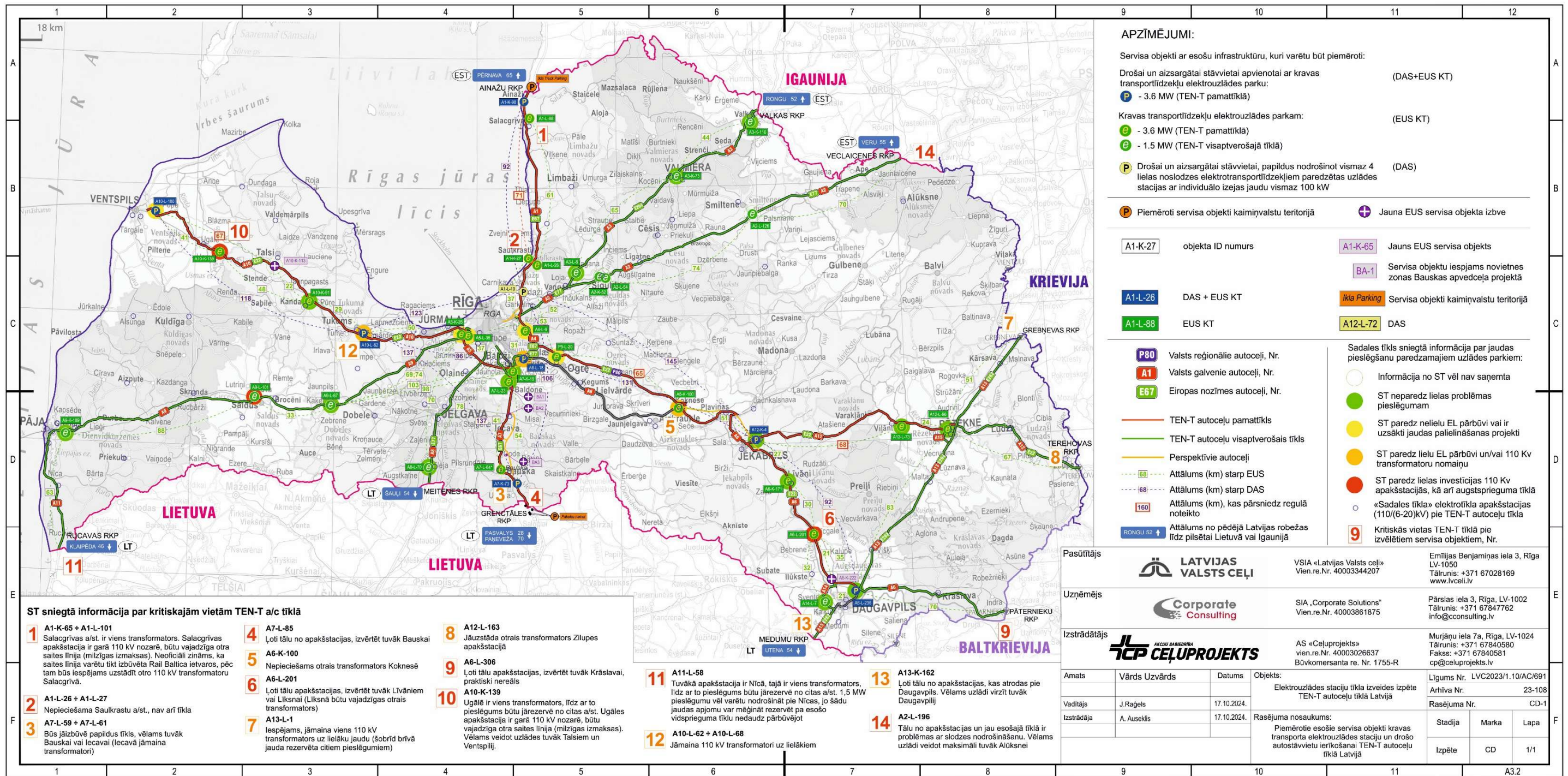
3.2. Tipveida attīstāmo servisa objektu raksturojums

Servisa objekta tips	Tipveida objektam raksturīgās pazīmes	Servisa objektu ID	
KT EUS 1.5. MW	■ Vismaz 5 kravas TL stāvvietas	■ A3-L-8	■ A9-L-67
	■ Vienas kravas TL stāvvietas minimālais laukums 188 m ²	■ A3-K-73	■ A14-L-7
	■ Vismaz 5 uzlādes punkti ar individuālo izejas jaudu 350 kW	■ A8-L-70	■ A5-L-35
	■ Stāvlaukuma lietus ūdens savākšanas risinājums	■ A9-L-101	■ A2-K-52
	■ Piebraukšanas, aizbraukšanas ceļi un aprīkojums	■ A9-K-189	■ A2-L-126
	■ Elektrobarošanas pieslēguma kopējā jauda vismaz 1.5 MW	■ A2-L-54	■ A3-K-116
KT EUS 3.6 MW	■ Vismaz 11 kravas TL stāvvietas	■ A1-L-26	■ P5-L-20
	■ Vienas stāvvietas minimālais laukums 188 m ²	■ A1-K-27	■ A10-L-91
	■ Vismaz 11 uzlādes punkti ar individuālo izejas jaudu 350 kW	■ A1-L-88	■ A10-K-139
	■ Stāvlaukuma lietus ūdens savākšanas risinājums	■ A4-L-9	■ A12-L-73
	■ Piebraukšanas, aizbraukšanas ceļi un aprīkojums	■ A5-K-35	■ A12-L-96
	■ Elektrobarošanas pieslēguma kopējā jauda vismaz 3.6 MW	■ A6-K-100	■ A7-L-64
		■ A6-K-171	■ A6-K-216
		■ A6-L-201	■ A6-K-222
		■ A7-K-19	■ A10-L-113
		■ A7-L-23	

Servisa objekta tips	Tipveida objektam raksturīgās pazīmes	Servisa objektu ID	
KT EUS 3.6 MW + DAS	■ Vismaz 15 kravas TL stāvvietas	■ A1-K-98	
	■ Vienas kravas TL stāvvietas minimālais laukums 188 m ²	■ A6-L-236	
	■ Vismaz 11 uzlādes punkti ar individuālo izejas jaudu 350 kW (jānodrošina vismaz 4 uzlādes stacijas)	■ A10-L-62	
		■ A10-L-180	
	■ Regulā 2022/1012 noteiktās prasības minimālajam pakalpojumu līmenim un drošības Bronzas līmenim	■ A12-K-4	
	■ Servisa ēka ar aprīkojumu	■ A6-L-18	
	■ Ūdens ņemšanai un kanalizācijai nepieciešamā sanitārā zona un aprīkojums	■ A7-K-73	
		■ A1-L-10	
	■ Stāvlaukuma lietus ūdens savākšanas risinājums	■ A10-K-113	
	■ Piebraukšanas, aizbraukšanas ceļi un aprīkojums		
	■ Elektrobarošanas pieslēguma kopējā jauda vismaz 3.6 MW		
VT EUS 0.6 MW	■ Vismaz 4 stāvvietas	■ A10-K-112	■ A3-K-35
	■ Vienas stāvvietas minimālais laukums 12,5 m ² (2,5m x 5m)	■ A10-K-151	■ A3-K-90
	■ Nodrošina vismaz 4 uzlādes punktus ar individuālo izejas jaudu 150 kW	■ A10-L-38	■ A3-L-66
		■ A10-L-68	■ A5-K-37
	■ Piebraukšanas, aizbraukšanas ceļi un aprīkojums	■ A11-K-27	■ A5-L-29
	■ Elektrobarošanas pieslēguma kopējā jauda vismaz 0.6 MW	■ A11-K-49	■ A6-K-100
		■ A12-K-14	■ A6-K-171

Servisa objekta tips	Tipveida objektam raksturīgās pazīmes	Servisa objektu ID	
		■ A12-K-158	■ A6-K-19
		■ A12-K-59	■ A6-L-19
		■ A13-K-113	■ A6-L-201
		■ A1-72-K	■ A6-L-273
		■ A1-K-27	■ A7-K-44
		■ A1-K-47	■ A7-L-66
		■ A1-K-87	■ A8-K-20
		■ A2-K-13	■ A8-K-40
		■ A2-K-173	■ A8-L-70
		■ A2-K-60	■ A9-K-175.4
		■ A2-K-94	■ A9-K-47
		■ A2-L-125	■ A9-L-130.2
		■ A2-L-191	■ A9-L-149
		■ A3-K-116	■ P5-L-20
			■ P80-K-29

Novietojuma izstrādē ņemti vērā Regulā 2024/1679 un Regulā 2023/1804 noteiktie attālumi drošu un aizsargātu stāvvietu izvietojumam un publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem.



2.attēls. Potenciālais lielas noslodzes transportlīdzekļu servisa objektu novietojums Latvijā

Komentārs saistībā ar ceļa nodalījuma joslas izmantošanu servisa objektu attīstīšanai

Pētījumā ietvaros veiktajos servisu objektu izveides potenciālo izmaksu aprēķinos nav iekļautas iespējamās skarto zemju īpašnieku kompensāciju izmaksas, kas varētu būt nepieciešamas, lai varētu nodrošināt komunikāciju pieslēgumus līdz servisa objektam.

Inženiertīklu novietojumu iespējams precizēt tikai būvprojekta izstrādes laikā, izstrādājot inženiertīklu novietojuma variantu tehniski ekonomisko pamatojumu. Risinājumi jāizstrādā atbilstoši Ministru kabineta 2014. gada 30. septembra noteikumos Nr. 574 "Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 008-14 "Inženiertīklu izvietojums"" ietvertajām prasībām, kas nosaka, ka ārpus pilsētām un ciemiem inženiertīklus gar autoceļiem izvieto aiz ceļa nodalījuma joslas, bet Enerģētikas likumā noteiktajos gadījumos pēc iespējas izmanto ceļa zemes nodalījuma joslas, saskaņojot ar autoceļa infrastruktūras īpašnieku. Attiecīgi tikai būvprojekta izstrādes laikā iespējams aplēst kompensāciju apmēru un šis būtu pamats uzrunāt skarto zemju privātpašniekus individuāli.

Jāpiemin, ka intervijās ar elektrouzlādes parku attīstītājiem vairākkārt izskanēja viedoklis, ka vienošanās ar privāto zemju īpašniekiem, kabeļu trašu izbūvei, itin bieži ir sarežģīts process un nereti skarto zemju īpašnieki "apvienojas", lai pieprasītu augstāku kompensācijas maksu.

Pētījuma izstrādes ietvaros AS "Sadales tīkls" veica potenciālo izmaksu aprēķinus, lai servisa objektos būtu iespējams nodrošināt nepieciešamās jaudas elektrobarošanas pieslēgumus. Precizējot elektrobarošanas nodrošināšanas risinājumu izmaksu aprēķina metodiku AS "Sadales tīkls" norādīja, ka risinājumu ir atšķirīgi (katrā objektā individuāli), bet kur iespējams AS "Sadales tīkls" plāno kabeļu trases gar LVC nodalījuma joslu, turklāt lielākajā daļā gadījumu tiek prognozēts, ka būs nepieciešams veikt skaņošanu ar trešajām pusēm (zemju īpašniekiem). Izmaksas kabeļu trasēm būtiski ietekmē apstākļi vai būs nepieciešama seguma atjaunošana pēc kabeļu trases izbūves. To katrā vietā AS "Sadales tīkls" individuāli izvērtēja. Elektrobarošanas pieslēguma izveidošanas izmaksu aprēķins veikts ņemot vērā pēdējā gada laikā izbūvēto pieslēgumu vidējās izmaksas pa pozīcijām. Kā norādīja AS "Sadales tīkls" pārbūves objektu gadījumos, ja nav iespējams saskaņot kabeļu trases izbūvi ar trešajām pusēm, tad pieslēgumi, iespēju robežās, tiek veidoti pa esošām kabeļu trasēm. AS "Sadales tīkls" norādīja, ka ceļu nodalījuma joslu izmantošana kabeļu trašu izbūvei ir vispiemērotākā – tā būtu gan ērtāka, gan ekonomiski izdevīgāka, vienlaikus izvairoties no sarežģītajām un bieži vien dārgajām saskaņošanas procedūrām ar privātajiem zemju īpašniekiem. Taču Pētījuma ietvaros ir identificēta problēmātika, kur krustojas VSIA "Latvijas Valsts ceļi" un AS "Sadales tīkls" intereses.

VSIA "Latvijas Valsts ceļi" tiešo uzdevumu veikšanai ir interese izvairīties no kabeļu trašu izvietojanas ceļu nodalījuma joslā, to skaidrojot ar iespējamiem apgrūtinājumiem VSIA "Latvijas Valsts ceļi" tiešo

pienākumu veikšanai (ceļu un nodalījuma joslu uzkopšana, pārbūve, remonts u.c.), kas saistīti ar elektrolīniju trašu un aizsargjoslu zemju lietošanas ierobežojumiem. Cita starpā likums "Par autoceļiem" nosaka, ka "Valsts autoceļi un to zemes, tai skaitā ceļu zemes nodalījuma joslas, ar visām šo autoceļu kompleksā ietilpstošajām būvēm ir Latvijas Republikas īpašums, kas nodots valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Valsts ceļi" pārziņā."

Jāpiemin, ka AS "Sadales tīkls" norādīja, ka ir vēlams ceļa nodalījuma joslu izmantošana it īpaši jaunu kabeļu trašu izbūvē un, ja netiek dota atļauja ceļa nodalījuma joslas izmantošanai, tiks sarežģīta uzlādes staciju izveidei nepieciešamo elektrobarošanas pieslēgumu kabeļu trašu izbūve, jo jaunu kabeļu trašu izveides saskaņošana (ar trešajām pusēm) ir ļoti sarežģīta, dažkārt neiespējama. Šajā situācijā iespējams risinājums būtu slēgt sadarbības līgumu vai izveidot vienotu procedūru saskaņošanai starp VSIA "Latvijas Valsts ceļi" un AS "Sadales tīkls", kurā tiktu precīzi definētas abu pušu tiesības un pienākumi attiecībā uz konkrēto kabeļu trašu izbūvi, uzturēšanu un piekļuvi, t.sk. izveidojot tehniskās specifikācijas un standartus par kabeļu trašu izbūves un uzturēšanas kārtību ceļu nodalījuma joslā, lai mazinātu iespējamus konfliktus un neparedzētas izmaksas nākotnē.

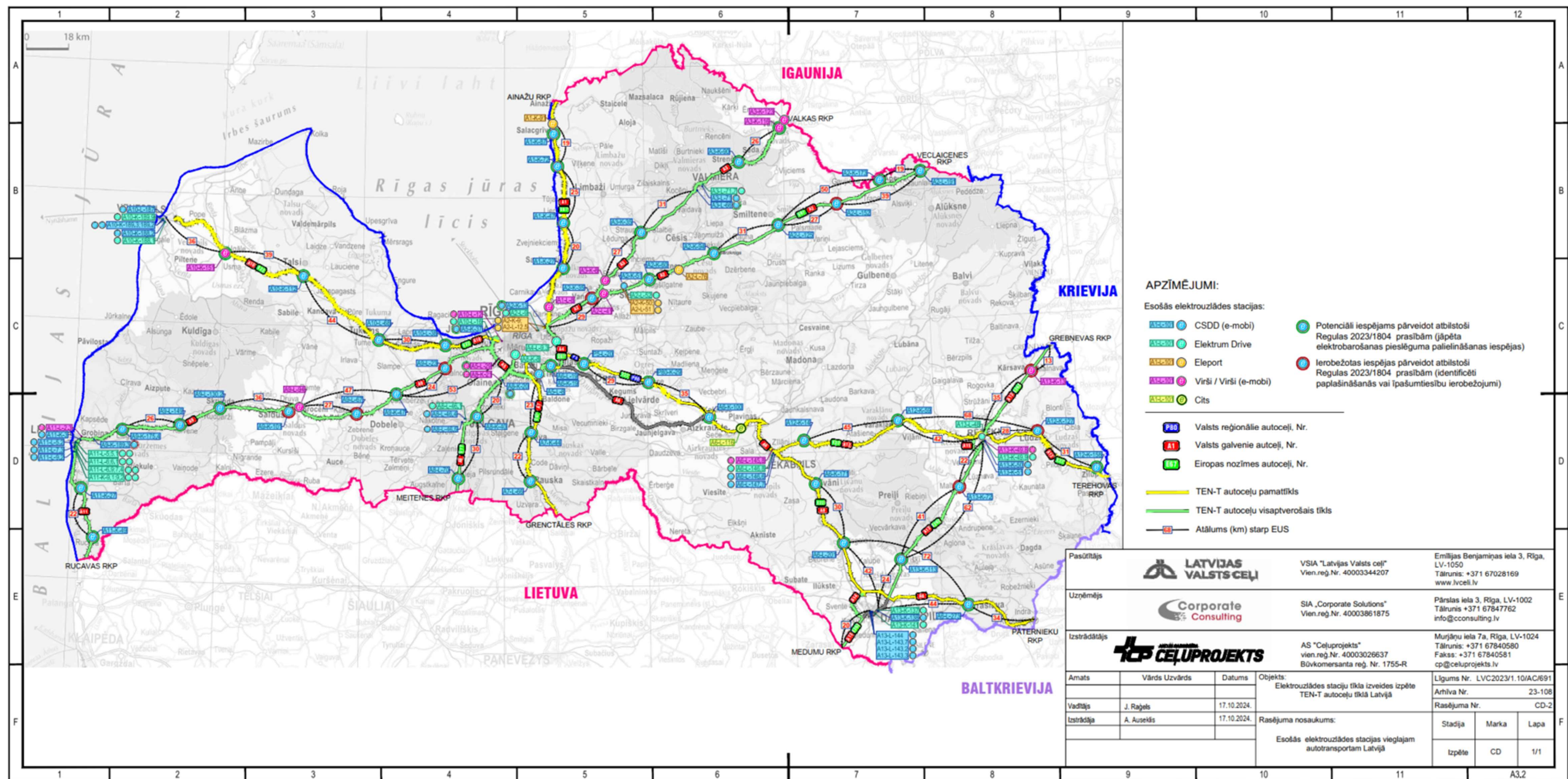
3.4. Mazas noslodzes transportlīdzekļu servisa objektu novietojums Latvijā

Pamatojoties uz Elektrouzlādes staciju tīkla izveides izpēti TEN-T autoceļu tīklā Latvijā un pētījuma 1. starpziņojuma laikā apkopoto informāciju par TEN-T autoceļu pamattīkla un visaptverošā tīkla tuvumā esošajiem elektrouzlādes parkiem tika identificēti 52 *e-mobi* uzlādes parki TEN-T autoceļu tīklā, kuru izvietojums atbilst Regulas 2023/1804 prasībām. Šie 52 identificētie elektrouzlādes parki pētījuma 1. starpziņojuma izstrādes laikā tika identificēti kā pašreiz vienīgie elektrouzlādes parki konkrētajās teritorijās vairāku kilometru rādiusā. Rezultātā CSDD tika lūgts sniegt viedokli par iespējām attīstīt identificētos 52 *e-mobi* elektrouzlādes parkus saskaņā ar Regulas 2023/1804 prasībām (t.i. – vieglajiem transportlīdzekļiem uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu). No saņemtās CSDD atbildes secināms, ka 9 no 52 identificētajiem *e-mobi* parkiem nav pārveidojami tā, lai tie atbilstu Regulas 2023/1804 prasībām, primāri ņemot vērā ierobežotās iespējas paplašināt stāvvietu zonu (no 2 uz 4), kā arī ierobežoto vietu jaunas uzlādes stacijas uzstādīšanai.

2. starpziņojuma ietvaros tika veikts informācijas pieprasījums AS "Sadales tīkls" par potenciāli attīstāmiem 43 *e-mobi* uzlādes parkiem, lai apzinātu iespējamās elektropieslēguma jaudas palielināšanas izmaksas. Kā atbildē norādīja AS "Sadales tīkls" speciālisti, katru mēnesi AS "Sadales tīkls" izsniedz vairākus desmitus pieslēgumu elektrouzlādes stacijām, kuru jauda ir līdzvērtīga 0.6 MW, tāpēc AS "Sadales tīkls" esošo *e-mobi* uzlādes parku jaudas palielināšanas iespēju novērtējumu veica tikai 3 esošajiem *e-mobi* uzlādes parkiem, to pamatojot, ar to, ka uzlādes parku jaudas palielināšanas iespēju novērtējumus visiem 43 *e-mobi* uzlādes parkiem būtu ar ļoti zemu pievienoto vērtību, jo tehniskie risinājumi ar augstu varbūtību pēc pāris nedēļām jau mainītos. Detalizētu 3 *e-mobi* uzlādes parku elektropieslēguma jaudas palielināšanas izmaksu novērtējumu skatīt tabulā Nr.5.

5.tabula. 3 e-mobi uzlādes parku elektropieslēguma jaudas palielināšanas novērtējumus

			CSDD komentārs							AS "Sadales Tīkls" komentārs							
ID	TEN-T autoceļa veids	A/c nr.	Esošā elektrouzlādes infrastruktūra	Uzlādes esošā pieslēguma jauda (kopējā jauda no ST) (kW)	Sadales skapja identifikators	Vai ir iespējams palielināt stāvvietu skaitu?	Vai uzlādes parkā potenciāli būtu jaunu uzlādes staciju izvietojumam?	Identificētie ierobežojumi konkrētā uzlādes parka attīstībai	Uzlādes parka attīstības iespēju vispārējais novērtējums	Uzlādes parka jauda MW	Apakšstacija no kuras veido pieslēgumu (a/st.)	"Sadales Tīkls" ieteikumi, secinājumi	Sadales provizoriskās izmaksas apakšstacijas uzlabojumu veikšanai	Sadales Tīkls provizoriskās izmaksas kabeļu trases izbūvei un kabeļa ierīkošanai	Citas Tīkls (transformatora apakšstacija u.c.)	Sadales izmaksas	
A10-K-112	Pamattīkls	A10	CSDD / e-mobi 1 x 50kW DC (CCS, CHAdeMO) 1 x 43kW AC (Type2)	50 kW	CSDD rīcībā šāda informācija nav. Nr. pieejams objektā uz sadalnes.	Jā	Jā	Nepieciešams veidot uzbērums un izbūvēt stāvvietas.	CSDD sniedz subjektīvu viedokli, balstoties uz publiski pieejamu informāciju un savu pieredzi uzlādes tīkla veidošanā kopumā. Uzlādes stacijas atrodas uz citiem īpašniekiem piederošas zemes un pirms jebkādu attīstības plānu veidošanas un potenciālo vietu iekļaušanas pētījumā CSDD ieskatā ir nepieciešamas konsultācijas ar nekustamo īpašumu īpašniekiem.	0.6	Talsi	Sarežģīts novietojums, grūti izbūvēt VS KL	0 EUR	46 000 EUR	79 800 EUR		
A1-72-K	Pamattīkls	A1	CSDD / e-mobi 1 x 50kW DC (CCS, CHAdeMO) 1 x 43kW AC (Type2)	50 kW	CSDD rīcībā šāda informācija nav. Nr. pieejams objektā uz sadalnes.	Jā	Jā	-	CSDD sniedz subjektīvu viedokli, balstoties uz publiski pieejamu informāciju un savu pieredzi uzlādes tīkla veidošanā kopumā. Uzlādes stacijas atrodas uz citiem īpašniekiem piederošas zemes un pirms jebkādu attīstības plānu veidošanas un potenciālo vietu iekļaušanas pētījumā CSDD ieskatā ir nepieciešamas konsultācijas ar nekustamo īpašumu īpašniekiem.	0.6	Salacgrīva	*Šobrīd pieslēgums būtu iespējams tikai ar ierobežojumiem (pieslēguma atslēgšanu) režīmos, kad Salacgrīvas apakšstacija ir remontā vai saistītā AST 110 kV nozare ir bojāta vai remontā, t.i. gadījumos kad minētā 110 kV nozare vai apakšstacija nebūs darbā, pieslēguma jauda tiks ierobežota vai pieslēgums tiks atslēgts pilnībā (šāds režīms iespējams vairākas dienas no vietas, atkarīgs no AST).	0 EUR	30 000* EUR	95 000* EUR		
A9-L-149	Vispārējais	A9	CSDD / e-mobi 1 x 50kW DC (CCS, CHAdeMO) 1 x 43kW AC (Type2)	50 kW	CSDD rīcībā šāda informācija nav. Nr. pieejams objektā uz sadalnes.	Jā	Jā	-	CSDD sniedz subjektīvu viedokli, balstoties uz publiski pieejamu informāciju un savu pieredzi uzlādes tīkla veidošanā kopumā. Uzlādes stacijas atrodas uz citiem īpašniekiem piederošas zemes un pirms jebkādu attīstības plānu veidošanas un potenciālo vietu iekļaušanas pētījumā CSDD ieskatā ir nepieciešamas konsultācijas ar nekustamo īpašumu īpašniekiem.	0.6	Skrunda	Jābūvē cilpa starp divām nozarēm, lai varētu pieslēgt.	0 EUR	78 000 EUR	91 600 EUR		



3.attēls. Potenciālais mazas noslodzes transportlīdzekļu elektrozlādes parku novietojums Latvijā

3.4.1. Tipveida mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes parku izveidošanas izmaksas

Tipveida mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes parku izveidošanas izmaksas, pārveidojot *e-mobi* uzlādes parkus (neiekļaujot esošo *e-mobi* uzlādes parku staciju pārvietošanu/demontāžu):

- **Projektēšanas izmaksas:** 20 000 EUR bez PVN.
- **Elektrouzlādes stacijas (2 gab.) izmaksas:** 160 000 EUR bez PVN.
 - modulāri papildināma iekārta ar kopējo uzlādes jaudu 300 kW;
 - uzlādes spriegums 1000Vdc;
 - vienlaicīgi spēj lādēt līdz 4 auto (2 x DC + 2 x AC);
 - CCS 2.0 (ar termozesēšanu), Chademo, Type 2;
 - autentifikācijas iespējas;
 - OCPP komunikācija, GPRS un Ethernet pieslēgums.
- **Ierīkošanas izmaksas:** 40 000 EUR bez PVN
 - bruģēšana;
 - tranšējas;
 - instalācija;
 - pieslēguma sadalnes ierīkošana;
 - aktīvās slodzes balansēšana;
 - nodošana ekspluatācijā.
- **Elektropieslēguma jaudas palielināšanas līdz 0.6 MW izmaksas (tipveida):** 125 000 – 170 000 EUR bez PVN.
- **Stāvvlaukuma pielāgošana izmaksas:** 3 675 € - 10 935 EUR bez PVN
- **Kopējās izmaksas tipveida objektam:** 348 675 – 400 935 EUR bez PVN.

Sadaļā **Kļūda! Nav atrasts atsaucē avots., Kļūda! Nav atrasts atsaucē avots., Kļūda! Nav atrasts atsaucē avots.** pievienotas 3 tipveida *e-mobi* uzlādes parku pārveidošanas skices.

Pielikumā Nr. **Kļūda! Nav atrasts atsaucē avots.** pievienota informācija par potenciālajām izmaksām, attīstot TEN-T autoceļu tuvumā esošos *e-mobi* uzlādes parkus.

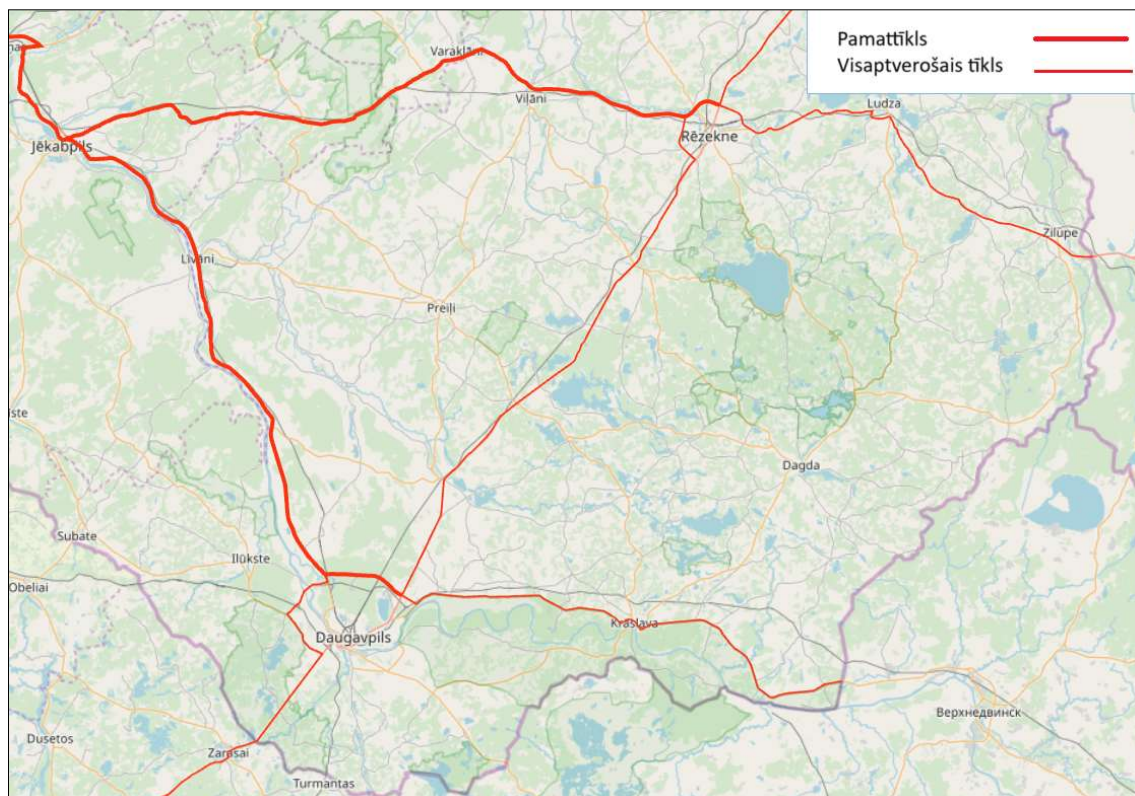
3.5. Stāvlaukumi un EUS pie Eiropas Savienības ārējām robežām un robežšķērsošanas vietu tuvumā

Pētījuma izstrādes gaitā tika uzrunāta Lietuvas autoceļu pārvalde un Igaunijas Transporta administrācija saistībā ar abu kaimiņvalstu plāniem drošu un aizsargātu stāvvietu un lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes parku izveidošanu Latvijas robežas tuvumā. Izpildītājs sniedza ieskatu Igaunijas un Lietuvas plānos 1. starpziņojuma 6.4. nodaļā.

Šajā sadaļā Izpildītājs sniedz secinājumus par uzlādes parku un DAS izvietojumu pie ES ārējām robežām (Latvijas robežas ar Krieviju un Baltkrieviju), ņemot vērā jaunās TEN-T Regulas 2024/1679 prasības, kas pieņemta Pētījuma 2. posma izstrādes gaitā – 2024. gada 13. jūnijā un kas no 2024. gada 18. jūlija atcēla Regulu 1315/2013.

Atbilstoši jaunajai TEN-T Regulai 2024/1679 autoceļu posmi no Rēzeknes apvedceļa līdz Krievijas robežai un no Daugavpils apvedceļa līdz Baltkrievijas robežai ir klasificēti kā TEN-T visaptverošā tīkla autoceļi. Saskaņā ar spēku zaudējušo regulējumu šie autoceļi bija daļa no TEN-T pamattīkla un tiem bija noteiktas augstākas prasības attiecībā uz stāvlaukumu un uzlādes parku izvietojumu un jaudu. Lai gūtu skaidru priekšstatu par šiem autoceļu posmiem izvirzītajām prasībām, lietderīgi tos apskatīt detalizētāk, ko ļauj ES TENtec portālā pieejamā interaktīvā karte¹ (skat. arī 4. attēlu).

¹ <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>



4.attēls. TEN-T tīkls pie ES ārējām robežām

No šīs kartes izriet, ka minētajiem visaptverošā tīkla autoceļu posmiem ir šādi garumi:

- Rēzeknes apvedceļš – Krievijas robeža (Terehova) 64 km
- Daugavpils apvedceļš – Baltkrievijas robeža (Pāternieki) 71 km

Izpētot Regulas 2024/1679 noteiktās prasības atpūtas zonām un DAS TEN-T visaptverošajā tīklā, secināms, ka:

- dalībvalstīm ir pienākums līdz 2050. gada 31. decembrim nodrošināt, ka atpūtas zonas ir pieejamas ne vairāk kā 100 km attālumā cita no citas, nodrošinot drošas stāvvietas un pietiekami daudz stāvvietu un piemērotas telpas, tostarp sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām (Regulas 2024/1679 30. panta 2. punkts).
- regulējums nenosaka nekādas prasības **DAS** izvietojumam TEN-T visaptverošajā tīklā.

Līdz ar to raugoties no regulējuma viedokļa, nodrošināt DAS minētajos autoceļu posmos nav nepieciešams. Jāpiebilst, ka neatkarīgi no tā, ka a/c A12 posmā no Rēzeknes apvedceļa līdz robežai regulējums nenosaka prasības DAS izveidei, šajā posmā jau pašreiz ir 2 lieli stāvlaukumi ar daļēju atbilstību prasībām.

Attiecībā par uzlādes parku izvietojumu, Regula 2023/1804 nosaka šādus būtiskākos **gala mērķrādītājus** EUS izvietojumam un jaudai **TEN-T visaptverošajā tīklā**:

- **Mazas noslodzes** elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūrā līdz 2035. gada 31. decembrim jānodrošina, ka katrā braukšanas virzienā **ne vairāk kā 60 km attālumā** viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, katrā uzlādes parkā ir pieejama vismaz 600 kW izejas jauda un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu.
- **Lielas noslodzes** elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūrā līdz 2030. gada 31. decembrim jānodrošina, ka katrā braukšanas virzienā **ne vairāk kā 100 km attālumā** viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, katrā uzlādes parkā ir pieejama vismaz 1 500 kW izejas jauda un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW.

Šeit jāteic, ka Regula 2024/1679 apskata kaimiņos esošu ES dalībvalstu pienākumus uzlādes parku izbūvē pārrobežu posmos. Tā nosaka, ka kaimiņos esošās dalībvalstis panāk, ka augstāk minētie attālumi TEN-T tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegti. Piemēram, ja lielas jaudas uzlādes parks tiktu izvietots Latvijā 55 km attālumā no Latvijas – Lietuvas robežas (visaptverošā tīkla autoceļš A9), tad nākamajam uzlādes parkam Lietuvā jāatrodas ne tālāk par 45 km no robežas. Jāuzsver, ka šeit apskatīto pienākumu ievēro kaimiņos esošās dalībvalstis. Regulējums nenosaka nekādus pienākumus ES dalībvalstij attiecībā uz kaimiņos esošo valsti, kas nav dalībvalsts. Tātad formāli TEN-T minētajos autoceļu posmos uz Krieviju un Baltkrieviju uzlādes parks varētu būt izvietots maksimāli pieļaujamā attālumā no robežas ar Krieviju un Baltkrieviju.

Ņemot vērā sniegto informāciju par autoceļu posmu garumiem, secināms, ka:

- regulējums nosaka prasību izvietot vismaz vienu mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu uzlādes parku visaptverošā TEN-T tīkla autoceļu posmos līdz Krievijas un Baltkrievijas robežām, kas atrastos ne tālāk kā 60 km attālumā no robežas ar attiecīgo valsti;
- regulējums nenosaka prasību izvietot lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu uzlādes parku visaptverošā TEN-T tīkla autoceļu posmos līdz Krievijas un Baltkrievijas robežām, jo šo posmu garumi ir mazāki par Regulā 2024/1679 noteikto attālumu – 100 km. Līdz ar to uzlādes parks var atrasties, piemēram, Daugavpils un Rēzeknes pilsētu apvedceļos, kas jau būtu daļa TEN-T pamattīkla.

3.6. Rīcības plāns, kas paredz attīstīt servisa objektus, lai veidotos Regulai Nr.1315/2013 atbilstoši izvietotu drošu stāvlaukumu un atpūtas vietu tīkls.

Atbilstoši Līguma Darba uzdevuma 3.7. punktam Izpildītājs izstrādā rīcības plānu, kas paredz attīstīt servisa objektus, lai veidotos Regulai Nr.1315/2013 atbilstoši izvietotu DAS un atpūtas vietu tīkls (turpmāk – Rīcības plāns). Šajā sadaļā Izpildītājs piedāvā savu redzējumu par DAS un atpūtas vietu izveides stratēģiju, taktiku, kā arī par DAS izveides aktivitātēm un šo aktivitāšu izpildes termiņiem. Tā kā 2024. gada 13. jūnijā (ši Pētījuma laikā) ir pieņemta jaunā Regula 2024/1679, kas no 2024. gada

18. jūlija atceļ Regulu 1315/2013, sagatavojot Rīcības plānu, ir ņemtas vērā jaunās Regulas 2024/1679 prasības DAS, atpūtas zonu izveidei, kas detalizēti apskatītas Ziņojuma 2. sadaļā.

Galvenie pamata pieņēmumi un apsvērumi Rīcības plānam ir šādi:

- Regulas 2024/1679 pamata prasības **DAS izvietojumam un termiņiem – līdz 2040. gada 31. decembrim** uz pamattikla ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no TEN-T tīkla ceļa tuvākās izejas – ar vidējo maksimālo attālumu **150 km** starp DAS;
- privātajiem uzņēmējiem varētu būt komerciālā interese attīstīt DAS stāvvietas TEN-T tīklā un līdz ar to veidotos Regulai 2024/1679 atbilstošs privātu DAS tīkls. Šāda pieņēmuma pamatā ir sekojoši apsvērumi:
 - loģistikas nozares uzņēmumi, kas iesaistīti kravu pārvadājumos starp ES dalībvalstīm, būs ieinteresēti un pieprasīs DAS pakalpojumus TEN-T tīklā, kas saistīts gan ar šajās stāvvietās pieejamo minimālo pakalpojumu līmeni, gan ar augstāku drošības līmeni, jeb samazinātu apdraudējumu gan autovadītājiem, gan pārvadātajai kravai;
 - loģistikas nozares uzņēmumiem būs zemākas pārvadātās kravas apdrošināšanas izmaksas, ja tie izmantos sertificētas DAS pakalpojumus;
 - privātie uzņēmēji - DAS attīstītāji piemēros maksu par DAS stāvvietas izmantošanu un par pieejamiem pakalpojumiem šajās stāvvietās, kas nosegs operatīvās darbības izmaksas, kā arī nodrošinās DAS izveides investīciju atpelnīšanos.
- pamatā valstij nebūtu nepieciešamības iejaukties privātā DAS tirgus darbībā, jo tas potenciāli varētu radīt arī šī tirgus kropļojumus;
- nav izslēgti atsevišķi izņēmuma gadījumi, kad privātie uzņēmēji nebūs ieinteresēti izveidot DAS, kas saistīts ar augstām DAS izveides izmaksām un zemo pieprasījumu attiecīgajā ceļa posmā. Līdz ar to izņēmuma gadījumos varētu atklāties autoceļu posms, kur valstij tomēr nepieciešams iejaukties, lai nodrošinātu Regulas 2024/1679 prasību izpildi;
- lai apzinātu iepriekšējā punktā minētos izņēmuma gadījumus, kad nepieciešama valsts iejaukšanās, Regula 2024/1679 piedāvā ilgu laika periodu – 15 gadus no šī Pētījuma sagatavošanas brīža, kurā darbosies privātais tirgus un atklās "baltos plankumus" TEN-T autoceļu tīklā;
- šajā laika periodā potenciāli varētu parādīties pat jauni servisa objekti, kas būtu piemēroti DAS izveidei;
- autoceļu posmos, kuros pašlaik tehniski nav iespējams nodrošināt lielas jaudas elektroenerģijas pieslēgumu (piemēram, autoceļā A1 posmā Saulkrasti – Salacgrīva), šis laika periods varētu būtu pietiekami ilgs, lai izveidotu šādus elektroenerģijas pieslēgumu, un līdz ar to nodrošinātu vienotu DAS un EUS attiecīgajā objektā, tādējādi izpildot gan Regulas 2024/1679, gan Regulas 2023/1804 prasības;
- Regulā 2024/1679 minētās "atpūtas zonas" pie pamattikla ceļiem nodrošinās privātie uzņēmēji attālumā, kas atbilst regulējuma prasībām, t.i., ne vairāk kā 60 km attālumā cita no citas. Šeit jāpaskaidro, ka Regula 2024/1679 nošķir divus jēdzienus "atpūtas zonas" un "drošas un aizsargātas stāvvietas" un nosaka tām dažādas prasības attiecībā par attālumu. Jāatzīmē, ka Regula 2024/1679 prasības atpūtas zonām paskaidro tik daudz kā "pietiekami daudz stāvvietu" un "piemērotas sanitārās telpas, kas atbilst dažāda darbaspēka vajadzībām", nesniedzot detalizētāku šo prasību izklāstu. Ņemot vērā esošo regulējuma

skaidrojumu, pamatoti uzskatīt, ka privātie uzņēmēji nodrošinās šīm prasībām atbilstošas atpūtas zonas.

Nemot vērā iepriekš izteiktos pamata pieņēmumus un apsvērumus, Izpildītājs piedāvā šādu DAS izveides stratēģiju:

- valsts neiejaucās DAS attīstībā, kamēr attīstās privāto uzņēmēju DAS tīkls; 10 gadu termiņš varētu būt pietiekams, lai dotu iespējas un stimulus privātiem uzņēmējiem attīstīt DAS;
- noslēdzoties šim 10 gadu termiņam (2035. gads), tiek veikta situācijas analīze, identificējot "baltos plankumus" TEN-T autoceļu tīklā, kuros privātie uzņēmēji nav raduši komerciālu interesi nodrošināt sertificētu DAS, taču kuros saskaņā ar Regulas 2024/1679 prasībām būtu izvietojama DAS;
- konstatējot šādus "baltos plankumus", tiek veikts novērtējums par potenciālo DAS atrašanās vietu, platību, aprīkojumu un izmaksām. Šādā novērtējumā tiek izskatītas iespējas izveidot DAS vienotā risinājumā ar jau izveidotu EUS, kā arī citos potenciālos servisa objektos;
- identificējot DAS potenciālo atrašanās vietu un prasības, tiek uzsākta DAS iepirkuma procedūra, izraudzīts piegādātājs un noslēgts līgums par prasībām atbilstošas DAS izveidi;
- DAS izveides projekts tiek realizēts līdz Regulā 2024/1679 noteiktajam termiņam, t.i., līdz 2040. gadam.

Zemāk dotajā 6. tabulā ir atspoguļotas aktivitātes un to īstenošanas aptuvenais laiks, sākot no situācijas novērtējuma līdz DAS nodošanai ekspluatācijā un sertificēšanai. Kā redzams, visu aktivitāšu īstenošanai nepieciešamais laiks ir aptuveni 4 gadi un 9 mēneši. Līdz ar to varam secināt, ka, uzsākot situācijas novērtējumu 2035. gadā, pastāv visas iespējas izbūvēt DAS "baltajos plankumos", ja tādi tiks konstatēti, Regulā 2024/1679 noteiktajā termiņā, t.i., līdz 2040. gada 31. decembrim.

6.tabula. Aktivitātes un īstenošanas laiks DAS

Nr.	Aktivitāte	Aptuvenais īstenošanas maksimālais laiks
1.	Situācijas novērtējums par TEN-T pamattīkla DAS, identificējot "baltos plankumus" (ja tādi ir) un piemērotākās vietas DAS izveidei šajos "baltajos plankumos". Novērtējuma ietvaros apzinātas DAS izveides aktivitātes un DAS izmaksu (kapitālieguldījumi un operatīvās izmaksas) novērtējums.	12 mēneši
2.	Sagatavota DAS iepirkuma procedūras dokumentācija, tostarp DAS tehniskā specifikācija.	6 mēneši
3.	DAS iepirkuma procedūra, sākot no iepirkuma izsludināšanas brīža līdz līguma noslēgšanai ar izraudzīto DAS piegādātāju.	6 mēneši
4.	DAS projektēšana, atļaujas, saskaņojumi ar iesaistītām pusēm, tostarp zemju īpašniekiem.	9 mēneši
5.	DAS būvniecība un nodošana ekspluatācijā.	18 mēneši

Nr.	Aktivitāte	Aptuvenais īstenošanas maksimālais laiks
6.	DAS sertificēšana atbilstoši Regulā 2022/1012 noteiktajam minimālajam pakalpojumu līmenim un drošības bronzas līmenim.	6 mēneši
7.	KOPĀ	4 gadi un 9 mēneši

4. EIROPAS INFRASTRUKTŪRAS SAVIENOŠANAS INSTRUMENTA PIEEJAMĪBA EUS TĪKLA IZVEIDEI

Izpildītājs, veicot ES fondu un finanšu instrumentu pieejamības izvērtējumu, t.sk., veicot EUS tīkla izveides ieviešanas scenārijiem piemērojamā atbalsta regulējuma un tā prasību, lai EUS tīkla infrastruktūras, tostarp programmnodrošinājuma izveides, uzturēšanas un apsaimniekošanas darbības uzskatītu par saderīgām ar Eiropas Savienības iekšējo tirgu, konstatējis, ka EUS tīkla izveides finansēšanai ir pieejams **Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)**. EISI oficiāli izveidoja 2021. gadā ar Regulu 2021/1153, kas nosaka:

- EISI mērķus;
- EISI budžetu laikposmam no 2021. gada līdz 2027. gadam;
- finansējuma veidus;
- noteikumus šāda finansējuma piešķiršanai.

Saskaņā ar Regulas 2021/1153 3. panta 2. punktu EISI konkrētie mērķi transporta nozarē ir šādi:

- saskaņā ar Regulas 1315/2013 mērķiem veicināt tādu kopīgu interešu projektu izstrādi, kas ir saistīti ar efektīviem, savstarpēji savienotiem un multimodāliem tīkliem un infrastruktūru viedai, sadarbībai, ilgtspējīgai, iekļaujošai, piekļūstamai, drošai un aizsargātai mobilitātei;
- pielāgot TEN-T daļas transporta infrastruktūras divējādam lietojumam, lai uzlabotu gan civilo, gan militāro mobilitāti.

Atbilstoši Regulas 2021/1153 4. panta 1. punktam, EISI īstenošanai atvēlētais kopējais finansējums laikposmam no 2021. gada 1. janvārim līdz 2027. gada 31. decembrim ir **33,710 miljardi EUR** faktiskajās cenās. Savukārt, konkrēto mērķu transporta nozarē īstenošanai atvēlēts finansējums **25,807 miljardi EUR**. Šeit jāuzsver, ka atvēlētais finansējums attiecināms uz visu konkrēto mērķu transporta nozarē īstenošanu, tostarp aktivitātēm alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidei.

Atbilstīgās darbības noteiktas Regulas 2021/1153 9. pantā. Šī panta 1. punkts nosaka, ka uz finansējumu var pretendēt tikai tādas aktivitātes, kas veicina Regulā 2021/1153 minēto mērķu sasniegšanu, vienlaikus ņemot vērā **ilgtermiņa dekarbonizācijas saistības**. Šādas darbības ir pētījumi, darbi un citi papildinošie pasākumi, kas vajadzīgi EISI un konkrētai nozarei specifisku pamatnostādņu pārvaldībai un īstenošanai. Pētījumi ir atbilstīgi tikai tad, ja tie attiecas uz projektiem, kas ir atbilstīgi saskaņā ar EISI.

Regulas 2021/1153 9.panta 2.punkts nosaka tās darbības, kas var pretendēt uz ES finansiālā atbalsta saņemšanu transporta nozarē, tostarp darbības, kas saistītas ar viedu, sadarbībai, ilgtspējīgu, multimodālu, iekļaujošu, piekļūstamu, drošu un aizsargātu mobilitāti:

- darbības **jaunu tehnoloģiju un inovācijas atbalstam**, tostarp automatizācijai, labākiem transporta pakalpojumiem, transporta veidu integrācijai un visu **transporta veidu alternatīvo degvielu infrastruktūrai**;
- darbības, ar kurām īsteno **drošu un aizsargātu infrastruktūru** un mobilitāti, tostarp ceļu satiksmes drošību.

Atbilstoši Regulas 2021/1153 6.pantam EISI īsteno atbilstoši tiešas pārvaldības principam saskaņā ar Finanšu regulu vai atbilstoši netiešas pārvaldības principam struktūras, kas minētas Finanšu regulas 62. panta 1. punkta pirmās daļas c) apakšpunktā. EISI sniegtais finansējums var būt Finanšu regulā noteiktajā dotāciju un iepirkumu veidā. Aspekti, kas saistīti ar alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidei pieejamo finansējumu detalizēti izklāstīti Ziņojuma 7. tabulā un pielikumā Nr. 6 ir pievienota CEF Transporta alternatīvo degvielu infrastruktūras finansējuma piemērošanas matrica.

Jāatzīmē, ka saskaņā ar Regulas 2021/1153 6.panta 3.punktu, ES **komisija var deleģēt izpildaģentūrām** pilnvaras īstenot daļu no EISI saskaņā ar Finanšu regulas 69. pantu, lai izpildītu EISI optimālas pārvaldības un efektivitātes prasības transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē.

Atbilstoši Lēmumam C (2021) 947 Komisija ir deleģējusi pilnvaras **izpildaģentūrai CINEA**. Šajā lēmumā ir detalizēti izklāstīti uzdevumi, kas deleģēti CINEA, un ir nodrošināta sistēma to īstenošanai un attiecībām starp Komisiju un CINEA.

Attiecībā uz EISI transporta un enerģētikas nozarēs, uzdevumi, kas deleģēti CINEA, detalizēti izklāstīti Lēmuma C (2021) 947 I pielikumā. Pamatojoties uz deleģētajām pilnvarām, CINEA, saskaņojot un vienojoties ar atbildīgo galveno ģenerāldirektorātu, veic šādus programmas īstenošanas uzdevumus:

- a) pārvalda dažus vai visus programmas īstenošanas posmus un posmus projektu darbības laikā EISI — transports un enerģētika ietvaros. Šajā jomā CINEA ir atbildīga par projektu uzraudzību, nepieciešamo pārbaužu un atgūšanas procedūru veikšanu, kā arī par budžeta izpildes uzdevumu veikšanu, kas attiecas uz ieņēmumiem un izdevumiem Finanšu regulas nozīmē.
- b) sniedz atbalstu programmas īstenošanā.

Ar augstāk minēto uzdevumu detalizāciju var iepazīties Lēmuma C (2021) 947 I pielikumā.

Pamatojoties uz Lēmuma C (2021) 947, 2024. gada 2. maijā CINEA publicēja alternatīvo degvielu infrastruktūras instrumenta **CINEA uzaicinājumu (kohēzijas finansējums)** un **CINEA uzaicinājumu (vispārējais finansējums)** iesniegt pieteikumus ar mērķi atbalstīt alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību ES, veicinot transporta dekarbonizāciju TEN-T tīklā. CINEA uzaicinājumi atbalsta tos mērķus, kas noteikti Regulā 2023/1804 attiecībā uz publiski pieejamu EUS un ūdeņraža uzpildes staciju attīstību TEN-T tīklā, kā arī mērķus aviācijas un jūrniecības jomās.

Abos pieminētajos CINEA uzaicinājumos norādīts pieteikumu iesniegšanas laika grafiks, kas paredz trīs pieteikumu iesniegšanas, izvērtēšanas kārtas. Ziņojuma sagatavošanas brīdī pirmās kārtas pieteikumu iesniegšanas termiņš (2024. gada 24. septembris) bija beidzies un pašlaik notiek pieteikumu izvērtēšanas process. Saskaņā ar ES finansējuma un konkursu portālā sniegto informāciju, uzsāka otrā kārtā ar pieteikumu iesniegšanas termiņu – 2025. gada 11. jūnijs. Atbilstoši CINEA uzaicinājumu laika grafikam, kā trešās kārtas pieteikumu iesniegšanas termiņš norādīts 2025. gada 17. decembris. Šis termiņš, kā arī citi trešās kārtas termiņi (pieteikumu izvērtēšana, rezultātu paziņošana un apstiprināšana) ir norādīti kā indikatīvi termiņi, proti, tie nav strikti, nelokāmi noteikti un var mainīties. CINEA uzaicinājumu pieteikumu iesniegšanas, izvērtēšanas laika grafiks detalizēti apskatīts Ziņojuma 8. tabulā. Jāuzsver, ka pats pieteikuma iesniegšanas fakts pretendents vēl negarantē atbalstu EUS izvērtēšanas aktivitātēs, jo iesniegtie pieteikumi tiek rūpīgi izvērtēti atklātā konkursā ar citiem pretendentiem no ES. Tāpat jāatzīmē, ka citos CINEA uzaicinājumos prasības pretendentiem var atšķirties, kā arī var būt atšķirības atbalstāmajās EUS izvērtēšanas aktivitātēs un citos CINEA uzaicinājuma nosacījumos.

CINEA uzaicinājumā (kohēzijas finansējums) un CINEA uzaicinājumā (vispārējais finansējums) definētās atbalstāmās EUS izvērtēšanas aktivitātes ir praktiski vienādas. CINEA uzaicinājumos atšķiras pieejamais finansiālā atbalsta apmērs, jeb līdzfinansējuma likme, paredzot augstāku līdzfinansējuma likmi CINEA uzaicinājumā (kohēzijas finansējums). Ņemot vērā to, ka Latvija var pretendēt uz kohēzijas finansējumu², turpmāk šajā sadaļā ir detalizētāk apskatīti tieši CINEA uzaicinājuma (kohēzijas finansējums) noteikumi.

Jāatzīmē, ka piešķirot kohēzijas finansējumu aktivitātēm, kas saistītas ar alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidi, attiecīgi samazinātos pieejamais kohēzijas finansējums citu Latvijai pieejamo finanšu resursu ietvaros. Tas nozīmē to, ka atbildīgai ministrijai, kas šajā gadījumā ir Satiksmes ministrija vajadzētu iesaistīties šajā procesā, norādot dažādu aktivitāšu prioritātes. Respektīvi, pretendents uz kohēzijas finansējumu pirms pieteikuma sagatavošanas vajadzētu konsultēties ar Satiksmes ministriju par kohēzijas finansējuma pieejamību attiecīgajam pieteikumam un tā atbilstību nacionālajām prioritātēm pieteikuma iesniegšanas brīdī. Ņemot vērā citu projektu augsto prioritāti, pretendents uz alternatīvo degvielu infrastruktūras izveides kohēzijas finansējumu nav garantēts saskaņojums attiecīga pieteikuma sagatavošanai un iesniegšanai.

CINEA uzaicinājuma (kohēzijas finansējums) būtiskāko noteikumu kopsavilkums ir atspoguļots Ziņojuma 7. tabulā. Kā var pamanīt tabulas 2. punktā, atbalstāmās aktivitātes tiek strukturētas divās

² Dalībvalstis, kas var pretendēt uz Kohēzijas finansējumu, ir noteiktas Lēmuma 2021/1130 pielikumā IV. Šī pielikuma sarakstā ir arī Latvija.

grupās pēc pieejamā atbalsta veida – dotācijas veidā vai līdzfinansējuma likmes veidā atbalstāmās aktivitātes.

7.tabula. CINEA uzaicinājuma (kohēzijas finansējums) kopsavilkums

Nr.	CINEA uzaicinājuma tēma	Tēmas kopsavilkums
1.	Konteksts. Mērķi.	■ Eiropas Klimata akta prasības - līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55% salīdzinājumā ar 1990.gada līmeni; ■ 2021.gada jūlijā EC pieņemtā tiesību aktu priekšlikumu pakete "Fit for 55", tostarp priekšlikums par alternatīvo degvielu infrastruktūras regulējumu; ■ 2023.gadā pieņemtā Regula 2023/1804 par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanu ar mērķi palielināt publiski pieejamu EUS un ūdeņraža uzpildes staciju skaitu TEN-T tīklā; ■ Regula 2021/1153, ar ko izveido EISI instrumentu nolūkā sasniegt Regulas 2023/1804 mērķus par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanu; ■ ADII kā instruments alternatīvo degvielu infrastruktūras finansēšanai, apvienojot EISI dotācijas ar finanšu institūciju finansiālu atbalstu; ■ Valstu attīstību veicinošās bankas un institūcijas, EIB un ERAB kā ADII īstenošanas partneri. Projektu finansēšanu atbalsta arī citas publiskas vai privātās finanšu institūcijas, piemēram, komerciālā sektora bankas.
2.	Atbalstāmās aktivitātes	■ Aktivitātes, kas saistītas ar alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanu, kuras jāīsteno saskaņā ar Regulu 2023/1804 un Regulu 1315/2013 vai regulu, kas to aizstāj. ■ EUS infrastruktūras izvēšana, ko atbalsta ar dotāciju (EUR) vienai vienībai veidā: □ Publiski pieejami uzlādes punkti ar minimālo izejas jaudu 150 kW, kas paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem pie nosacījumiem, ka: a) uzlādes parkā vismaz 50% no uzlādes punktiem vienlaicīgi spēj nodrošināt vismaz 150 kW jaudu; b) uzlādes punkti izvietoti TEN-T tīkla ceļā (vai 3 km brauciena attālumā no tuvākā TEN-T ceļa izejas) posmos, kas atspoguļoti atbilstības kartē³; □ Publiski pieejami uzlādes punkti ar minimālo izejas jaudu 350 kW, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem un, kas izvietoti TEN-T tīkla ceļā (vai 3

³ Atbilstības karte pieejama tīmekļvietnē: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

Nr.	CINEA uzaicinājuma tēma	Tēmas kopsavilkums
		km brauciena attālumā no tuvākā TEN-T ceļa izejas posmos, kas atspoguļoti atbilstības kartē³, DAS vai pilsētas mezglā; □ Publiski pieejami uzlādes punkti ar minimālo izejas jaudu 150 kW, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem un, kas izvietoti DAS un pie nosacījuma, ja DAS atrodas TEN-T tīkla ceļa (vai 3 km brauciena attālumā no tuvākā TEN-T ceļa izejas) posmos vai pilsētas mezglā. ■ EUS infrastruktūras izvēšana, ko atbalsta līdzfinansējuma likmes (%) veidā: □ Publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti lielas noslodzes transportlīdzekļiem un, kuros: a) izvietoti vismaz 4 uzlādes punkti ar minimālo izejas jaudu 1 MW, vai b) izvietoti vismaz 4 uzlādes punkti ar dažādu minimālo izejas jaudu, kas var būt 1 MW, 350 kW, 150 kW. Šādā gadījumā uzlādes parkā ir jāizpildās nosacījumam, ka uzlādes punktu skaits ar minimālā izejas jaudu 350 kW vai 150 kW nedrīkst pārsniegt uzlādes punktu skaitu ar minimālo izejas jaudu 1 MW. □ Uz atbalstu var pretendēt šādi elementi: uzlādes stacijas, punkti, kā arī saistītā elektroenerģijas infrastruktūra uzlādes parkā, tostarp kabeli, apakšstacijas, akumulatori un elektroenerģijas vadības sistēmas ierīces. □ Uzlādes infrastruktūrai jābūt izvietotai TEN-T tīklā (vai 3 km brauciena attālumā no tuvākā TEN-T ceļa izejas), iekļaujot arī DAS, vai pilsētas mezglā. ■ Līdzfinansējuma likmes veidā tiek atbalstīta arī EUS izveide, kas nodrošina sabiedriskā transporta uzlādi TEN-T pilsētu mezglos: □ Uzlādes punkti autobusu depo; □ Uzlādes ierīces, kas paredzētas uzlādei īsos intervālos, piemēram, pantogrāfi; □ Enerģijas uzglabāšanas ierīces. ■ Līdzfinansējuma likmes veidā tiek atbalstīta arī EUS infrastruktūras sinerģisko elementu izveide: □ Sadales tīkla pieslēgums; □ Enerģijas uzkrāšanas ierīces EUS stacijā; □ Enerģijas ražojošās iekārtas EUS stacijā. Atbalsts pieejams sinerģisko elementu kopējām izmaksām, nepārsniedzot 20% no kopējām attiecināmajām izmaksām.

Nr.	CINEA uzaicinājuma tēma	Tēmas kopsavilkums
		■ Papildu nosacījumi, kas attiecināmi neatkarīgi no atbalsta veida (dotācija vai līdzfinansējuma likme): □ EUS uzlādes punktiem ir jābūt publiski pieejamiem 24 stundas diennaktī katru nedēļas dienu neatkarīgi no tā, vai EUS atrodas publiskā vai privātā vietā vai telpās; □ EUS uzlādes punkti ir veidoti tā, lai tos varētu izmantot cilvēki ar ierobežotām pārvietošanās spējām; □ EUS lietotājiem tiek nodrošināta diennakts palīdzība pa tālruni.
3.	■ Neatbalstāmās aktivitātes	Projekta ietvaros nav atļauts finansēt šādas indikatīvas aktivitātes: ■ Ar transportlīdzekļiem saistītās izmaksas; ■ Izmaksas, kas saistītas ar zemes iegādi, telpu īri, iepirkumu un nepieciešamajām atļaujām; ■ Administratīvās izmaksas, tostarp ceļošanas un uzturēšanās izmaksas un jebkādas netiešās izmaksas; ■ Personāla izmaksas; ■ Izmaksas, kas saistītas ar jebkāda veida pētījumiem, projektēšanu un darba uzraudzību, komunikāciju, izplatīšanu un projektu vadību; ■ Darbības izmaksas; ■ Esošu EUS modernizāciju; ■ EUS uzlādes punktu izveidi daudzstāvu vai pazemes stāvvietās.
4.	■ Pieejamais budžets	■ Provizoriskais CINEA uzaicinājuma kopējais budžets ir 220 miljoni EUR. ■ ADII budžeta indikatīvais sadalījums: □ 2/3 no budžeta summas pieejama, īstenojot aktivitātes kopā ar īstenošanas partneriem, kuri parakstījuši līgumu ar Eiropas Komisiju par ADII ieviešanu; □ 1/3 no budžeta summas pieejama, īstenojot aktivitātes kopā ar jebkuru citu ES reģistrētu publisku vai privātu finanšu institūciju. ■ Šis indikatīvais budžeta sadalījums starp īstenošanas partneriem un citām finanšu institūcijām var tikt koriģēts.
5.	■ Laika grafiks	■ ADII tiek īstenots atbilstoši slidošam laika grafikam, paredzot trīs pieteikumu iesniegšanas, izvērtēšanas kārtas.

Nr.	CINEA uzaicinājuma tēma	Tēmas kopsavilkums
		■ Noslēdzotās, trešās kārtas pieteikumu iesniegšanas termiņš – 2025.gada 17.decembris. ■ Detalizēts laika grafiks atspoguļots Ziņojuma 8. tabulā.
6.	■ Atbilstības prasības	Iesniedzējam jāatbilst šādām būtiskākajām prasībām: ■ Jābūt juridiskai personai; ■ Jābūt reģistrētam vienā no ES dalībvalstīm, kas ir tiesīga saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda⁴; Atbilstīgās aktivitātes ■ Atbilstīgās aktivitātes ir uzskaitītas šīs tabulas 2.punktā; ■ Atbilstīgās aktivitātes ir jānodrošina ar finansējumu no īstenošanas partnera vai citas publiskas vai privātas finanšu iestādes vismaz 10% apmērā no projekta izmaksām, izņemot, ja finansējums tiek piešķirts pašu kapitāla veidā. Detalizētu prasību izklāstu skatīt CINEA uzaicinājuma 6.sadaļā "Atbilstība".
7.	■ Pieteikuma iesniedzēja darbības, finansiālā kapacitāte un izslēgšanas nosacījumi	Finansiālās iespējas ■ Finansiālās iespēju pārbaude tiek veikta, pamatojoties uz dokumentiem, kas pievienojami pieteikumam, tostarp, peļņas un zaudējumu aprēķinu, bilanci, biznesa plānu, apstiprinātu revidenta ziņojumu par gada pārskata finanšu pārskatiem utt. ■ Analīze tiks balstīta uz šiem iesniegtajiem pārskatiem un tajos iekļautajiem finanšu rādītājiem, kā arī tiks ņemti vērā citi aspekti, piemēram, atkarība no ES finansējuma. ■ Šāda pārbaude tiek veikta visiem pieteikuma iesniedzējiem, izņemot: ■ valsts iestādēm (iestādēm, kas saskaņā ar valsts tiesību aktiem izveidotas kā publiskas struktūras, tostarp vietējās, reģionālās vai valsts iestādes) vai starptautiskām organizācijām; ■ ja pieteikumā pieprasītā dotācijas summa nepārsniedz 60 tūkst. EUR. Darbības kapacitāte ■ Pretendentiem ir jābūt pieredzei, kvalifikācijai un resursiem, lai veiksmīgi īstenotu projektus un sniegtu savu ieguldījumu, tostarp, pietiekamai pieredzei salīdzināma apjoma un rakstura projektos.

⁴ Šīs dalībvalstis ir noteiktas Lēmuma 2021/1130 pielikumā IV. Šī pielikuma sarakstā ir arī Latvija.

Nr.	CINEA uzaicinājuma tēma	Tēmas kopsavilkums
		■ Darbības kapacitāti novērtēs kopā ar piešķiršanas kritēriju "Kvalitāte" (skat. šīs tabulas 9.punktu), pamatojoties uz iesniedzēja projektu komandas kompetenci un pieredzi, tostarp resursiem (cilvēkresursiem, tehniskajiem u.c.) vai izņēmuma kārtā uz iesniedzēja ierosinātajiem pasākumiem, lai iegūtu pietiekamu darbības kapacitāti līdz projekta īstenošanas sākumam. ■ Valsts iestādes, ES dalībvalstu organizācijas un starptautiskās organizācijas ir atbrīvotas no darbības kapacitātes pārbaudes. ■ Pieteikumus, kas iesniegti ar īstenošanas partnera atbalstu, var atbrīvot no darbības kapacitātes pārbaudes. Izslēgšanas nosacījumi ■ Iesniedzējs nevar pretendēt uz finansējuma saņemšanu, ja atzīta tā maksātnespēja, apturēta tās saimnieciskā darbība, tai ir nenomaksāti nodokļu parādi, tā atzīta par vainīgu korupcijā, saistīta ar noziedzīgām organizācijām un daudzi citi izslēgšanas nosacījumi, kas uzskaitīti CINEA uzaicinājuma (kohēzijas finansējums) 7.sadaļā. Detalizētu finansiālās un darbības kapacitātes prasību izklāstu, kā arī izslēgšanas nosacījumus skatīt CINEA uzaicinājuma (kohēzijas finansējums) 7.sadaļā "Darbības, finansiālā kapacitāte un izslēgšanas nosacījumi".
8.	■ Pieteikumu izvērtēšanas procedūra	■ Iesniedzēju iesniegtie pieteikumi tiks vērtēti saskaņā ar standarta iesniegšanas un vērtēšanas kārtību, kas paredz vienas soļa pieteikuma iesniegšanu un attiecīgi viena soļa pieteikuma vērtēšanu. ■ Visus pieteikumus izvērtēs šim nolūkam izveidota vērtēšanas komisija. ■ Vispirms pieteikumi tiks pārbaudīti attiecībā uz formālajām atbilstības prasībām. ■ Pieteikumi, kas atzīti par atbilstīgiem formālajām atbilstības prasībām, tiks novērtēti pēc darbības un finansiālās kapacitātes kritērijiem un pēc tam tos sarindos atbilstoši iegūtajiem punktiem. ■ Detalizētu pieteikumu izvērtēšanas procedūras izklāstu skatīt CINEA uzaicinājuma 8.sadaļā "Izvērtēšanas un piešķiršanas procedūra".
9.	■ Finansējuma piešķiršanas kritēriji	CINEA uzaicinājumā noteikti šādi kritēriji: ■ Projekta prioritāte un steidzamība jeb iesniegtā pieteikuma atbilstība CINEA uzaicinājuma prasībām, nozaru politikas

Nr.	CINEA uzaicinājuma tēma	Tēmas kopsavilkums
		mērķiem un prioritātēm, novērtējot tā pievienoto vērtību ES un novērtējot iespējamo sinerģiju ar citām nozarēm; ■ Gatavība jeb projekta sagatavotības novērtējums, to vērtējot pēc tā sagatavotības iekļauties paredzētajos projekta termiņos, pēc nepieciešamo sadarbības līgumu un nepieciešamo atļauju iegūšanas statusa un pēc informācijas par finansējuma pieejamību, kas nepieciešams papildu EISI finansējumam; ■ Kvalitāte jeb piedāvātā īstenošanas plāna kvalitātes un pamatotības novērtējums. ■ Ietekme jeb ekonomiskās, sociālās un vides ietekmes, tostarp ietekmes uz klimatu, un citu būtisku ārējo faktoru novērtējums. ■ Katalītiskais efekts jeb ES finansiālā atbalsta ietekmes uz projekta realizāciju novērtējums. Kritēriju punktu skaits ■ Maksimālais punktu skaits, ko var iegūt katrā kritērijā ir 5 punkti; ■ Minimālais punktu skaits, kas jāsaņem katrā kritērijā, lai projekts tiktu atbalstīts ir 3 punkti. Detalizētu piešķiršanas kritēriju izklāstu skatīt CINEA uzaicinājuma 9.sadaļā "Piešķiršanas kritēriji".
10.	■ Dotācijas līguma nosacījumi	■ Dotācijas līguma paraugs un visas pārējās ar līgumu saistītās veidnes atrodams Finansēšanas un piedāvājumu portālā⁵. ■ Būtiskākie nosacījumi: □ Projekts ir jāīsteno 39 mēnešu laikā no attiecīgās kārtas pieteikumu iesniegšanas termiņa (skatīt Ziņojuma 8. tabulu. CINEA uzaicinājuma laika grafiks); □ Katram pieteikumam kopējais pieprasītais ES finansējums ir ne mazāks par 2 milj. EUR projektiem, kam atbalsts tiek nodrošināts dotācijas veidā (EUR) un ne mazāks par 1 milj. EUR projektiem, kam atbalsts tiek nodrošināts līdzfinansējuma likmes (%) veidā; □ ES finansiālais atbalsts attiecībā uz ADII var izpausties divos veidos- dotācijas veidā (EUR) vai līdzfinansējuma procentuālas likmes (%) veidā; □ Piesakoties ES kohēzijas finansējumam, projektiem, kam atbalsts noteikts dotācijas veidā (EUR), atbalsta apmērs ir noteikts 30 tūkst. EUR apmērā vienam lieljaudas uzlādes

⁵ Finansēšanas un piedāvājumu portāls: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/how-to-participate/reference-documents?programmePeriod=2021-2027>

Nr.	CINEA uzaicinājuma tēma	Tēmas kopsavilkums
		punktam ar izejas jaudu 150 kW un 60 tūkst. EUR apmērā - lieljaudas uzlādes punktam ar izejas jaudu 350 kW; □ Piesakoties ES kohēzijas finansējumam, projektiem, kam atbalsts noteikts līdzfinansējuma likmes (%) veidā, ES līdzfinansējums likme noteikta 50% apmērā lieljaudas uzlādes punktu ar izejas jaudu 1 MW izveidei, kā arī ar uzlādes punktiem saistītajiem sinerģiskajiem elementiem – sadales tīkla pieslēgumam, enerģijas uzkrāšanas ierīcēm EUS stacijā, enerģijas ražojošās iekārtām EUS stacijā. Detalizēta informācija sniegta Ziņojuma 9. tabulā "Finansējuma atbilstības matrica".
	■ Pieteikuma iesniegšanas kārtība un iesniedzamie dokumenti	■ Pieteikumi jāiesniedz tiešsaistē, izmantojot Finansēšanas un piedāvājumu portāla elektroniskās iesniegšanas sistēmu. Pieteikumi papīra formātā netiek pieņemti. ■ Pieteikuma iesniegšanai ir 2 soļu process: □ izveidot lietotāja kontu un reģistrēt savu organizāciju; □ iesniegt pieteikumu. Detalizētu pieteikuma iesniegšanas kārtības izklāstu skatīt CINEA uzaicinājuma 5.sadaļā "Atbilstība un dokumenti" un 11.sadaļā "Kā iesniegt pieteikumu".

ADII tiek īstenots atbilstoši slidošam laika grafikam, paredzot trīs pieteikumu iesniegšanas, izvērtēšanas kārtas, kas atspoguļotas 8. tabulā. Kā var pamanīt, trešās kārtas pieteikumu iesniegšanas termiņš ir 2025. gada 17. decembris, tos paredzēts izvērtēt līdz 2026.gada februāra beigām, sniegt informāciju par vērtēšanas rezultātiem līdz 2026. gada aprīļa beigām un visbeidzot noslēgt līgumu par dotācijas piešķiršanu līdz 2026.gada septembra beigām.

8.tabula. CINEA uzaicinājuma laika grafiks

Aktivitāte, darbība	Pirmās kārtas termiņi	Otrās kārtas termiņi	Trešās kārtas termiņi
Pieteikumu iesniegšanas termiņš	2024. gada 24. septembris	2025. gada 11. jūnijs	2025. gada 17. decembris
Pieteikumu vērtēšana	No 2024. gada oktobra līdz novembrim	No 2025. gada jūlija līdz augustam	No 2026. gada janvāra līdz februārim
Informācija par vērtēšanas rezultātiem	2025. gada janvāris	2025. gada oktobris	2026. gada aprīlis

Aktivitāte, darbība	Pirmās kārtas termiņi	Otrās kārtas termiņi	Trešās kārtas termiņi
Dotācijas apstiprināšana	No 2025. gada maija līdz jūnijam	No 2026. gada februāra līdz martam	No 2026. gada augusta līdz septembrim

Finansējuma atbilstības matricā (skat. 9. tabulu) atspoguļots pieejamais finansiālais atbalsts attiecīgajā jomā, t.i., lieljaudas uzlādes punktu ar izejas jaudu 150 kW, 350 kW un 1 MW izveidē, kā arī sinerģisko elementu izveidē. Kā var pamanīt, piesakoties uz ES kohēzijas finansējumu, pieejamais atbalsts ir salīdzinoši lielāks, nekā piesakoties ES vispārējam finansējumam. Jāņem vērā, ka finansējums ir pieejams, izveidojot arī mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētus lieljaudas uzlādes punktus ar izejas jaudu 150 kW. Taču šeit jāņem vērā tas, ka tiek atbalstīta uzlādes punktu izveide konkrētos TEN-T tīkla posmos, kuros satiksme ir salīdzinoši zema un, kas uzskatāmi atspoguļoti atbilstības kartē, kas atrodama [ES TENtec tīmekļvietnē](#).

9.tabula. Finansējuma atbilstības matrica

Atbilstības joma	Atbilstības subjekts	Finansējuma veids		Finansiālais atbalsts attiecīgajā jomā (skat. 4. un 5.piezīmi)			Sinērgiskais elements			Piezīmes
		Dotācija vienai vienībai, EUR	Līdzfinansējuma likme, %	TEN-T tīkla autoceļi	Drošas un aizsargātas stāvvietas	Pilsētas mezgli	Sadales tīkla pieslēgums	Enerģijas uzkrāšanas ierīces EUS stacijā	Enerģijas ražojošās iekārtas EUS stacijā	
EUS (autoceļi)	Lieljaudas uzlādes punkts 150 kW, MNT (skat. 1) piezīmi)	☒		■ No 20 līdz 30 tūkst. EUR						1) MNT - mazas noslodzes transportlīdzeklis; 2) LNT - lielas noslodzes transportlīdzeklis;
	Lieljaudas uzlādes punkts 150 kW, LNT (skat. 2) piezīmi)	☒			■ No 20 līdz 30 tūkst. EUR					3) Šādā situācijā uzlādes punktiem ar izejas jaudu 350 kW vai 150 KW tiek piemērots lielākais no tabulā uzrādītajiem atbalstiem.
	Lieljaudas uzlādes punkts 350 kW, LNT	☒		■ No 40 līdz 60 tūkst. EUR	■ No 40 līdz 60 tūkst. EUR	■ m No 40 līdz 60 tūkst. EUR				4) Šajā tabulā norādītā minimālā vērtība atbilst, piesakoties vispārējam finansējumam, un maksimālā vērtība atbilst, piesakoties kohēzijas finansējumam.

Atbilstības joma	Atbilstības subjekts	Finansējuma veids		Finansiālais atbalsts attiecīgajā jomā (skat. 4. un 5.piezīmi)			Sinērgiskais elements			Piezīmes
		Dotācija vienai vienībai, EUR	Līdzfinansējuma likme, %	TEN-T tīkla autoceļi	Drošas un aizsargātas stāvvietas	Pilsētas mezgli	Sadales tīkla pieslēgums	Enerģijas uzkrāšanas ierīces EUS stacijā	Enerģijas ražojošās iekārtas EUS stacijā	
	Lieljaudas uzlādes punkts 1 MW		☒	■ No 30% līdz 50%	■ No 30% līdz 50%	■ No 30% līdz 50%	☒	☒	☒	5) Finansiālais atbalsts pieejams, ja EUS atrodas TEN-T ceļu tīklā vai 3 km brauciena attālumā no tuvākā TEN-T ceļa izejas.
	Lieljaudas uzlādes punkts 1 MW, kas ir vienā uzlādes parkā ar 350 kW vai 150 kW (skat. 3) piezīmi)		☒	■ No 30% līdz 50%	■ No 30% līdz 50%	■ No 30% līdz 50%	☒	☒	☒	

5. PRIEKŠLIKUMI, KAS SNIEGTU IESPĒJU VALSTIJ IETEKMĒT PRIVĀTOS UZŅĒMĒJUS VAI SADARBOTIES AR TIEM, LAI UZLABOTU PRIVĀTO UZŅĒMĒJU VALDĪJUMĀ ESOŠOS SERVISA OBJEKTUS

Saskaņā ar Darba uzdevuma 3.8. punktu Izpildītājs ir sagatavojis priekšlikumus tam, kā valsts varētu veicināt, ietekmēt, sadarboties ar privātiem uzņēmējiem, lai uzlabotu privāto uzņēmēju valdījumā esošos servisa objektus vai veicināt jaunu objektu izveidi un attīstību.

Lai sagatavotu priekšlikumus, Izpildītājs veica intervijas ar vairākiem EUS operatoriem nolūkā gūt labāku izpratni par šo operatoru darbības specifiku, galvenajiem izaicinājumiem, riskiem un šķēršļiem EUS tīkla izvēršanā.

Priekšlikumi (skat. 10. tabulu) sagatavoti, ievērojot šajās intervijās iegūtās atziņas, kā arī pašu Izpildītāja ekspertu zināšanas privāto uzņēmēju darbības veicināšanas jautājumos.

10.tabula. Priekšlikumi privāto uzņēmēju darbības veicināšanai

Nr.	Priekšlikums	Priekšlikuma apraksts
1.	Līdzfinansējums lielas jaudas pieslēguma izveidei	Sākot ar 2024. gada 1. maiju ST klientiem ir pieejams līdzfinansējums lielas jaudas elektrības pieslēguma ierīkošanai vai maksimālās atļautās slodzes palielināšanai. Līdzfinansējuma princips ir tāds, ka ST klients sedz 50% no šāda pieslēguma būvdarbu izmaksām un 50% no izmaksām sedz ST. Līdzfinansējuma izmantošanas būtiskākie nosacījumi: ■ pieslēgums jāsāk lietot uzreiz pēc tā ierīkošanas; ■ pieslēgums jālieto vismaz 5 gadus, nesamazinot tā atļauto slodzi; ■ mainot pieslēguma lietotāju, klientam pašam jāvienojas ar jauno lietotāju par saistību pārņemšanu. EUS operatori ir novērtējuši un izmantojuši šo ST piedāvāto iespēju. Svarīgi, lai šāda iespēja būtu pieejama arī nākotnē. Kā ideja šī risinājuma turpmākai attīstībai ir ieviest līdzfinansējuma principu saskaņā ar kuru ST klientiem samazinātos līdzfinansējuma apjoms, palielinoties pieslēguma lietošanas līguma termiņam.

Nr.	Priekšlikums	Priekšlikuma apraksts
		Piemēram, klientam, apņēmoties lietot ST pieslēgumu uz 10 gadu termiņu, klienta līdzfinansējums būtu 25% apmērā un ST līdzfinansētu 75%. Šāda priekšlikuma pamata pieņēmums ir tāds, ka EUS operatori EUS savos biznesa pamatojumus izmanto vismaz 10 gadu termiņu EUS darbības plānošanā. Līdz ar to pamatoti pieņemt, ka vairumā gadījumu šāda iespēja tiktu izmantota. Savukārt, ieguvums ST pusē būtu garantēti ieņēmumi ilgākā laika periodā.
SM, LVC stāvlaukumu izmantošana vajadzībām	EUS	Pašlaik autoceļu tīklā valsts SM personā īpašumā, kura pārvaldību veic LVC, ir stāvlaukumi (zemes platības), kas atrodas valsts autoceļu aizsargjoslā (valsts galvenajiem autoceļiem – 100 metri no ceļa ass uz katru pusi). Potenciāli daļu no tiem varētu izmantot privāto EUS operatoru vajadzībām, lai izvietotu EUS staciju un/vai DAS. Šādu stāvlaukumu varētu iznomāt EUS operatoriem par noteiktu ikmēneša nomas maksu atkarībā no konkrētā stāvlaukuma platības. Abu pušu (SM, LVC no vienas puses, EUS operatoru no otras puses) galvenais izaicinājums ir Latvijas likumdošanā noteiktā norma, kas paredz nomas termiņu, kas nebūtu ilgāks par 5 gadiem. Savukārt, EUS operatori uzsver, ka: ■ Saskaņā ar Civillikuma 1129.² pantu apbūves tiesību termiņš nedrīkst būt mazāks par 10 gadiem; ■ EUS operatoru biznesa pamatojums EUS stacijai tiek sagatavots uz termiņu ne mazāku par 10 gadiem; ■ EUS stacijas izbūve ceļa aizsargjoslā ir riskanta, jo LVC var lemt par ceļa paplašināšanu, paredzot izbūvēt papildu joslas. Šādā gadījumā LVC izmantotu Aizsargjoslu likumā noteiktās tiesības un informētu EUS operatoru par attiecīgā nomas līguma pārtraukšanu, kas EUS operatoru nostādītu neapskaužamā situācijā, faktiski atvadoties no jebkādam izredzēm atgūt veiktās investīcijas. Šeit jāatzīmē, ka šāds risks ir niecīgs, ja runa ir par autoceļa pārbūvi, palielinot autoceļa brauktuvi skaitu, jo šādi autoceļu pārbūves projekti tiek noteikti ilgtermiņa autoceļu attīstības stratēģijā⁶, un līdz ar to tie ir iepriekš zināmi. Savukārt, maza

⁶ 29.06.2021. Informatīvais ziņojums "Par valsts autoceļu attīstību no 2020. līdz 2040. gadam"

Nr.	Priekšlikums	Priekšlikuma apraksts
		mēroga un apjoma autoceļu pārbūves darbiem nevajadzētu ietekmēt EUS operatoru darbību. levērojot augstāk minēto, jāteic, ka pastāv klaja pretruna starp tirgus vajadzību no vienas puses un likumdošanas prasību no otras puses. Priekšlikums ir šo pretrunu novērst, veicot grozījumus normatīvajos aktos, kas paredzētu iegūt nomas tiesības uz termiņu ne mazāku par 10 gadiem. Papildu piebilstams, ka ne reti LVC pārvaldībā esoši stāvlaukumi tiek izmantoti kā nelegālas atkritumu izgāztuves. Lai tās varētu izmantot EUS operatoru vajadzībām, būtu nepieciešams šos atkritumus izvest. Ne vienmēr šādiem darbiem ir bijis pieejams finansējums.
3.	ELT trases izbūve autoceļu zemes nodalījuma joslās	Lai EUS operators varētu izbūvēt EUS staciju, ne reti nepieciešams izbūvēt ELT tīklu vietās (zemes gabalos), kas pieder privāto zemju īpašniekiem. Projektētā ELT trase mēdz šķērsot pat vairāku privāto īpašnieku zemes. Šādā situācijā nepieciešama vienošanās ar šiem privāto zemju īpašniekiem (t. sk., par maksu), kas būtiski sadārdzina ELT trases izbūves izmaksas EUS operatoram. Ne reti EUS operators sagatavojot konkrētās EUS stacijas biznesa pamatojumu, atsakās no ieceres izbūvēt EUS dotajā vietā, kas lielā mērā saistīts ar augstajām privāto zemju izmantošanas izmaksām. Šādās situācijās EUS operatoram būtu svarīgi gūt iespēju izbūvēt ELT trases ar kabeļiem autoceļu zemes nodalījuma joslās, kas rezultētos zemākās trases izbūves izmaksās un veicinātu EUS staciju izbūvi. Jāatzīmē, ka likuma par autoceļiem 18. panta (3) daļa nosaka, ka visāda veida komunikāciju izvietošana autoceļu zemes nodalījuma joslā nedrīkst pasliktināt autoceļa, kā arī ceļa elementu ekspluatācijas īpašības un satiksmes drošību. LVC nevēlas ļaut zemes nodalījuma joslā izvietot ELT trases kabeļus, kas saistīts ar ceļa elementu ekspluatācijas īpašību iespējamo pasliktināšanos. Pēc kabeļa ieguldīšanas var kļūt apgrūtināši veikt grāvja tīrīšanas darbus,

Nr.	Priekšlikums	Priekšlikuma apraksts
		ģeotehniskās izpētes urbumus u.c. darbus, it īpaši apstākļos, ja ieguldīti augstsprieguma kabeļi. Savukārt, EUS operatorus varētu atturēt likuma par autoceļiem 18. panta (4) daļā noteiktā norma, kas paredz to, ka komunikācijas, kuras atrodas ceļu zemes nodalījuma joslā un nav saistītas ar ceļu lietošanu, jāuztur kārtībā un ceļu rekonstrukcijas gadījumā jāpārbūvē to īpašniekiem par saviem līdzekļiem pēc LVC pieprasījuma. Neraugoties uz izklāstīto situāciju, citu augstas prioritātes projektu gadījumā ir rasti risinājumi tam, lai autoceļu zemes nodalījuma joslā izbūvētu komunikāciju infrastruktūru, piemēram, LVRTC optisko šķiedru kabeļu tīkla izbūves gadījumā. Ja optisko šķiedru kabeļu tīkls tiek izbūvēts LVC piederošajā ceļu zemes nodalījuma joslā, ir jāslēdz līgums starp LVRTC un LVC par minētā tīkla izbūvi autoceļu nodalījuma joslā. Pirms projektēšanas darbu uzsākšanas ir jāpārlicinās vai projektējamo optisko šķiedru kabeļu ieguldīšanas posmā nav paredzēta valsts autoceļa un publiskās infrastruktūras objektu, piemēram, elektroapgādes infrastruktūras, kas ietekmē optisko šķiedru kabeļa trasi, rekonstrukcija vai izbūve. Šeit minētā sadarbības prakse liecina, ka sadarbības puses spēj atrast risinājumu augstas prioritātes projektu gadījumā un pastāvēt noteiktiem sadarbības priekšnosacījumiem.
4.	Skaidrāki spēles noteikumi par pieejamo ES EIS instrumenta finansējumu EUS izveides vajadzībām	Ziņojuma 4. sadaļā Izpildītājs ir apskatījis ES fondu un finanšu instrumentu pieejamību EUS izveidei un secinājis, ka kohēzijas aploksnes ietvaros ir pieejams finansējums šādiem atbalsta veidiem: ■ dotācijas veidā; ■ līdzfinansējuma likmes veidā. Pieejamie finansējuma veidi, apjomi, atbalstāmās aktivitātes apskatāmas Ziņojuma 9. tabulā. Apskatot šīs iespējas, secināms, ka tās ir plašas un nozīmīgas, lai sekmētu lielas uzlādes jaudas punktu (sākot no 150 kW – mazas noslodzes un sākot no - 350 kW lielas

Nr.	Priekšlikums	Priekšlikuma apraksts
		noslodzes transportlīdzekļiem) attīstību ES dalībvalstīs. EUS operatoru intervijās noskaidrojās, ka arī EUS operatori ir novērtējuši un izmantojuši piedāvātās atbalsta iespējas. Priekšlikums SM ir aktīvāk sadarboties ar EUS operatoriem, komunicējot iespējas un ierobežojumus EISI finansējumam, lai izvairītos no iespējamiem pārpratumiem un situācijām, kad kādu iemeslu dēļ EUS operators nesaņem akceptu no SM puses tam, lai varētu pieteikties un pretendēt uz EISI instrumenta kohēzijas aploksnes finansējumu, piemēram, saistībā ar citām prioritātēm.
5.	Konkurss autoceļu nerentablo posmu apkalpošanā	EUS operatoru intervijās noskaidrojās, ka TEN-T tīkla autoceļu posmos ar salīdzinoši zemu satiksmes intensitāti un "nabadzīgu" infrastruktūru (servisa objekti, piemēram, kafejnīcas, restorāni u.tml.) grūti atrast biznesa pamatojumu tam, lai izveidotu regulējumam atbilstošu, mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu EUS staciju, nemaz jau nerunājot par lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu EUS staciju. Šo pamatojumu grūti atrast, pat pieņemot, ka tiek saņemts EISI paredzētais atbalsts dotācijas veidā un līdzfinansējuma likmes veidā. Tas lielā mērā ir saistīts ar to, ka atbalsta veidi neparedz EUS darbības izmaksu (OPEX) segšanu, kas lielas jaudas EUS gadījumā būtu ļoti ievērojamas. Tas saistīts ar ievērojamiem EUS operatoru maksājumiem ST, kas rastos par elektroenerģijas pieslēguma rezervēšanu, uzturēšanu. Paredzams, ka zemas intensitātes autoceļu posmos ieņēmumi no uzlādēm nenosegtu šīs izmaksas, nepieminot nemaz citas EUS stacijas darbības izmaksas. Kā iespējama risinājums šādos autoceļu nerentablajos posmos ir EUS operatoru konkurss, ievērojot šādus galvenos principus: - uzvarētājs ir EUS operators, kas apņemas apkalpot konkrēto autoceļa posmu ar viszemākajām izmaksām; - EUS operators apņemas nodrošināt noteiktus, regulējumam atbilstošus EUS stacijas jaudas rādītājus, kā arī noteiktus pakalpojuma līmeņa vienošanās rādītājus;

Nr.	Priekšlikums	Priekšlikuma apraksts
		■ EUS operators iegūst tiesības apkalpot noteikto posmu uz ilgu laika periodu – ne mazāku kā 15 – 20 gadi; ■ EUS operators sagatavo auditētu finanšu pārskatu, kurā atspoguļo EUS stacijas ieņēmumus un izmaksas; ■ Valsts kompensē EUS operatoram zaudējumus, ko rada konkrētā EUS stacija. Šādam risinājumam ir savi ierobežojumi. Tas ir pielietojams, ja konkrētajā autoceļu posmā ir infrastruktūras resursu iespējas: ■ atbilstoša vieta ar pietiekamu platību; ■ kritisko resursu pieejamība - elektroenerģijas pieslēgums vai vismaz pieslēguma iespējas, ūdensvada, kanalizācijas, elektronisko sakaru pārklājuma iespējas u.tml. Ja šādi resursi nav iespējami jeb runa ir par EUS izveidi praktiski "tukšā vietā", tad šāds konkurss beigtos bez rezultāta vai arī konkurss pieteiktos EUS operators ar lielām ilgtermiņa ambīcijām un lieliem pieejamiem finanšu resursiem. Mazticams, ka valsts varētu būtu ieinteresēta šādas situācijas radīšanā, jo arī šāds investors nav pasargāts no biznesa, tirgus riskiem. Faktiski, šeit ir gadījums, kad piemērotāks risinājums būtu valsts nodrošināta EUS stacija, valstij šo funkciju deleģējot valsts kapitāla sabiedrībai, ievērojot Valsts pārvaldes likuma sniegtās iespējas un ierobežojumus.
6.	Valstij piederošu zemes gabalu pārdošana EUS operatoriem	Ņemot vērā, ka valstij pieder zemes gabali, t.sk., TEN-T tīkla autoceļu tuvumā (pie ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no tuvākā TEN-T ceļa izejas), būtu jāizvērtē šo zemes gabalu pieejamība un piemērotība EUS staciju izveides vajadzībām. Kā rezultātā taptu interaktīva karte, kas klasificētu šos zemes gabalus atkarībā no to pieejamības un piemērotības (pēc noteiktiem kritērijiem) EUS staciju izvietojumam. Pieejamos, piemērotākos un regulējuma nosacījumiem atbilstošākos zemes gabalus valsts varētu pārdot privātiem uzņēmējiem ar definētiem apbūves noteikumiem, kas noteiktu pienākumu izveidot EUS stacijas ar regulējumam atbilstošiem jaudas

Nr.	Priekšlikums	Priekšlikuma apraksts
		rādītājiem un pakalpojuma līmeņa vienošanās rādītājiem, kas būtu obligāti EUS operatoram. Šo zemes gabalu pārdošana varētu notikt izsoles kārtībā.
7.	AST tīkla attīstība	Viens no EUS operatoram kritiski nepieciešamajiem resursiem ir lielas jaudas elektroenerģijas pieslēgums. Pētījuma gaitā secināts, ka nepateicīgākā situācija TEN-T tīkla pārklājuma ietvaros ir pamattīkla ceļa posmā no Saulkrastiem līdz Salacgrīvai. Šajā posmā praktiski nav lielas jaudas elektroenerģijas pieslēguma iespējas. Lai nodrošinātu šādas iespējas, AST būtu jāpārbūvē 110 kV elektroenerģijas pārvades elektrolīnija, kas saistās ar ievērojamām investīcijām augstsprieguma tīklā. Lai sekmētu šādu tautsaimnieciskas nozīmes projektu īstenošanu būtu nepieciešama dialogs, sadarbība vairāku ministriju līmenī (dotajā gadījumā - SM, EM un FM) un projekta iekļaušana ilgtermiņa attīstības plānos.

6. LATVIJAS EUS OPERATORU TIRGUS IZVĒRTĒJUMS

Latvijas EUS operatoru tirgu, tāpat kā jebkuru citu tirgu, ir iespējams izvērtēt, pielietojot šim nolūkam paredzētus, konkurences tiesību jomā atzītus kritērijus un attīstītus raksturlielumus. Ievērojot, ka konkurences tiesību īpašā loma ES iekšējā tirgus kontekstā ir padarījusi šo tiesību nozari par dziļi integrētu un harmonizētu, ES iestāžu, t.i., Eiropas Komisijas un Eiropas Savienības Tiesas prakse attiecībā uz ar konkurenci saistītiem jēdzieniem ir tieši piemērojama arī dalībvalstu praksē. Citiem vārdiem, šī Atzinuma vajadzībām Latvijas EUS operatoru tirgus definēšanā pielietojama kā Konkurences padomes, tā arī ES iestāžu prakse un atziņas.

Konkrētā tirgus jēdziens ES konkurences tiesībās atšķiras no tā, ko ar šo vārdu burtiski saprot citās nozarēs – tā noteikšana nereti ir pirmais solis konkurences tiesību lietas izpētes procesā un ir obligāts priekšnosacījums dominējošā stāvokļa jaunprātīgas izmantošanas konstatēšanā, kā arī pārliecinoties par to, vai tirgus dalībnieku apvienošanās neradīs draudus konkurencei.

Konkurences likuma 1. pants skaidro konkrētā tirgus jēdzienu un tā elementus – **konkrēto tirgu veido konkrētās preces jeb produkta tirgus kopsakarā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu**. Šī panta piektā daļa noteic, ka konkrētās preces tirgus ir noteiktas preces tirgus, kurā ietverts arī to preču kopums, kuras var aizstāt šo noteikto precī konkrētajā ģeogrāfiskajā tirgū, ņemot vērā pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības faktoru, preču pazīmes un lietošanas īpašības. Komisija līdzīgi skaidro, ko konkrētā produkta tirgus ietver visus tos produktus un/vai pakalpojumus, kas produktu īpašību, cenu vai paredzētā pielietojuma dēļ no patērētāja viedokļa uzskatāmi par apmaināmiem vai aizstājamiem.⁷

Savukārt Konkurences likuma 1. panta trešā daļa paredz, ka konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir tā ģeogrāfiskā teritorija, kurā konkurences apstākļi konkrētās preces tirgū ir pietiekami līdzīgi visiem šā tirgus dalībniekiem, un tādēļ šo teritoriju var nošķirt no citām teritorijām. Komisijas vārdiem, konkrēto ģeogrāfisko tirgu veido teritorija, kurā konkurences apstākļi ir pietiekami viendabīgi, kurā attiecīgie uzņēmumi ir saistīti ar produktu un pakalpojumu piedāvājumu un pieprasījumu un kuru no blakus esošajām teritorijām var nodalīt tādēļ, ka minētajās teritorijās pastāv diezgan atšķirīgi konkurences apstākļi.⁸

Abu šo elementu kombinācija veido konkrēto tirgu – t.i., konkrētās preces/produkta/pakalpojuma tirgu, kas izvērtēts saistībā ar konkrēto ģeogrāfisko tirgu. Šajā stadijā šī Atzinuma vajadzībām ir

⁷ Komisijas Paziņojums par jēdziena konkrētais tirgus definīciju Kopienas konkurences tiesībās, OV C 372, 09.12.1997., atjaunots 22.02.2024. 12(a) rindkopa.

⁸ Turpat, 12(b) rindkopa.

iespējams un būtu lietderīgi saprast konkrēto tirgu saistībā ar Latvijā esošām un paredzētām EUS. Proti, **vai šis tirgus (vai tirgi) ir patstāvīgs, proti, no citiem salīdzināmiem tirgiem nošķirams tirgus**, kā arī šādu faktu pamatojošās un attiecīgo nošķiramo tirgu raksturojošās pazīmes. Atbilde uz šo jautājumu nākotnē ļautu saprast, kādos konkurences apstākļos darbojas Latvijas EUS operatori un kādi konkurences riski tajos jāņem vērā. Citu, jau padziļinātāku apsvērumu analīze šobrīd būtu vien spekulatīva, jo nav zināmas nedz konkrētas šī topošā tirgus struktūras, nedz attiecīgie patērētāju uzvedības modeļi vai preferences. Vienlaicīgi ieskatu tajā, kā varētu tikt uzlūkots EUS operatoru tirgus Latvijā no Konkurences padomes viedokļa, ir iespējams iegūt, salīdzinot to ar citiem transportlīdzekļu uzpildes staciju tirgiem, piemēram, degvielas uzpildes staciju tirgu (turpmāk - **DUS**). Šajā jautājumā ir pieejama arī Konkurences padomes prakse, ar kuru ir iespējams vilkt paralēles, lai skaidrotu topošā EUS operatoru tirgus (vai tirgu) parametrus.

Praktiski konkrētā tirgus noteikšana izpaužas kā patērētājiem pieejamo alternatīvu – gan attiecībā uz precēm, gan attiecībā uz šo alternatīvu ģeogrāfiskās atrašanās vietām – meklēšana un izvērtēšana. Lai saprastu, kādas ir konkrētā tirgus robežas un precīzi identificētu kādu preci vai pakalpojumu un tā ģeogrāfisko tvērumu, ir jāanalizē šādi ES iestāžu un Konkurences padomes praksē atzīti kritēriji: **preces pieprasījuma aizstājamība, preces piedāvājuma aizstājamība un potenciālā konkurence**.⁹ Šos kritērijus var piemērot kā preces, tā arī nepieciešamības gadījumā konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definēšanā.

Sākot ar **konkrētās preces tirgu**, vispirms jānoskaidro, kas ir attiecīgā konkrētā prece, lai secīgi saprastu, vai tai pastāv kādi esoši vai iespējami aizstājēji, kas veidotu ar to vienotu tirgu. Konkurences padome, nosakot konkrētās preces tirgu, pamatojas lielā mērā uz patērētāju viedokli par preču aizstājamību vai ekonometriskās analīzes statistikas datiem. Kopumā var vadīties pēc tēzes, ka **produkti, kurus patērētāji caurmērā uzskata par savstarpēji aizstājamiem, parasti pieder pie viena tirgus**, savukārt produkti, kurus patērētāji neuzskata par savstarpēji aizstājamiem, pieder pie dažādiem tirgiem.

Šajā situācijā **par konkrēto preci būtu uzskatāms elektrotransportlīdzekļu uzlādes pakalpojums, ko piedāvātu EUS operatori**. Pie tam, ievērojot Regulas 2023/1804 noteikto sadalījumu, uzlādes pakalpojumiem var būt turpmāks fragmentētāks iedalījums, ievērojot uzlādes pakalpojumu raksturojošos parametrus, piemēram, sadales punkta jaudu, kas uzlādes pakalpojumu padara piemērotu noteiktu transportlīdzekļu (mazas vai lielas noslodzes) uzlādes vajadzībām. Šādu

⁹ Pastāv arī citi kritēriji, kuri var noderēt specifiskos gadījumos un individuālu lietu izpētē. Konkurences padome. Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai. Rīga, 2016. 6. lpp.

pieļāvumu apstiprina arī Regulas 2023/1804 regulējums attiecībā uz ātrās uzlādes infrastruktūru atšķiras atkarībā no elektrotransportlīdzekļa veida – **mazas vai lielas noslodzes elektrotransportlīdzeklis**. Neatkārtojot šajā Atzinumā citviet iztīrāto regulējumu attiecībā uz dažādas noslodzes transportlīdzekļiem, var argumentēt, ka atšķirības šajā ziņā varētu būt pietiekamas, lai katrai no transportlīdzekļu kategorijām piedāvātie EUS operatoru pakalpojumi tiktu atzīti par atšķirīgām precēm. Attiecīgi pastāv varbūtība, ka nošķirti un dažādi veidosies un attīstīsies šīs divas EUS infrastruktūras un no tām izrietošie operatoru tirgi. Šī un citu iemeslu dēļ **potenciālo konkurenci** kā vienu no izvērtējamajiem kritērijiem šobrīd konkrētāk analizēt ir grūti, jo nav zināms, kādi būs topošā EUS operatoru tirgus dalībnieki.

Tajā pašā laikā Komisija jau pagājušajā gadā ar partneru piesaistīšanu īstenoja pētījumu par sākotnējiem secinājumiem attiecībā uz iespējamo šī tirgus ietekmi uz konkurenci, jau gatavojoties tirgus attīstības sagaidāmajam straujajam progresam.¹⁰ Pētījumā lēsts, ka EUS infrastruktūra Latvijā ir vilinošs ieguldījumu objekts, jo 2021. gadā uzlādes punktu izmantošanas rādītāji gandrīz divkārsņojušies.¹¹ Tāpat atzīts, ka, lai arī šobrīd lielākoties EUS nodrošina publiskā sektora dalībnieki, šī tendence pēdējos gados mazinās, tirgū ienākot arī privātajiem uzņēmumiem, kas konkurences tiesību kontekstā uzskatāms par pozitīvu rādītāju, jo jaunu dalībnieku ienākšana un atsevišķu tirgus dalībnieku tirgus varas mazināšana likumsakarīgi palielina konkurenci starp EUS operatoriem.¹² Vienlaikus, potenciālā konkurence salīdzinoši jaunā, vēl augošā tirgū nebūtu uzskatāms par būtiskāko konkrētās preces identificēšanas kritēriju, jo šim nolūkam pietiek arī ar pieprasījuma un piedāvājuma aizstājamības izvērtējumu.

Pievēršoties pieprasījuma aizstājamības faktoram, kam parasti ir visbūtiskākā un spēcīgākā ietekme uz tirgu, ir vaicājams un skaidrojams, **cik viegli patērētāji būtu spējīgi un gatavi pārorientēties uz citiem pieejamiem konkrētās preces aizstājējiem vai citiem piegādātājiem**. Praksē, papildus patērētāju viedoklim, par augstu produktu savstarpēju aizstājamību var liecināt, piemēram, tuva cenu korelācija starp diviem produktiem, produktu paredzamās funkcionālās izmantošanas līdzības u.tml. faktori, kas raksturo produktu.

Attiecībā uz EUS nodrošināto pakalpojumu aizstājamību ar citiem, jāsecina, ka tā, visticamāk, ir niecīga. No pavisam praktiska skatupunkta raugoties, elektrotransportlīdzekļu uzlāde var notikt tikai EUS, jo DUS piedāvātie produkti šo vajadzību gluži vienkārši nevar aizvietot. Pie tam jāievēro arī tas,

¹⁰ Pētījums angļiski pieejams šeit: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c9f5b4eb-72ee-11ee-9220-01aa75ed71a1> [aplūkots 03.07.2024.].

¹¹ Komisijas pētījums (2023), 256. lpp.

¹² Komisijas pētījums (2023), 258. lpp.

ka savā starpā visticamāk nebūs aizvietojami arī tie pakalpojumi, ko EUS operatori sniegs mazas un lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem. Līdz ar to patērētāji varētu pārorientēties vien starp dažādiem EUS operatoriem vai izvēlēties uzlādi veikt paši (privāti nodrošināta uzlāde, piemēram, mājas apstākļos), turklāt jāpatur prātā reālās iespējas aizstāt EUS operatoru sniegtos pakalpojumus arī ģeogrāfiskā novietojuma un patērētāju pārvietošanās un dzīvesvietas paradumu kontekstā.

Šādu izpratni apstiprina arī Konkurences padomes prakse salīdzināmos apstākļos. Savos lēmumos tā ir nošķīrusi dažāda veida uzpildes stacijas, kuras faktiski savā ziņā varētu sniegt arī savstarpēji aizvietojamus pakalpojumus, uzskatot tās par piederīgām dažādiem tirgiem. Piemēram, kādā lietā Konkurences padome identificēja, ka pastāv divi dažādi tirgi – benzīna un dīzeļdegvielas mazumtirdzniecības tirgus uz autoceļa A9 Rīga-Liepāja, iepretim autogāzes mazumtirdzniecības tirgum uz tā paša autoceļa A9 Rīga-Liepāja. Ņemot vērā, ka šai lietā apvienošanās dalībnieku darbība nepārklājās konkrētajos tirgos, nebija konstatējama to horizontāla pārklāšanās un tika atļauta dalībnieku apvienošanās.¹³ Tas apliecina, ka konkurences tiesībās tirgi tiek definēti šauri jeb līdzko analīzes rezultātā tiek identificēti kādi pakalpojuma neaizvietojamības faktori, šos pakalpojumus pieņemts uzskatīt par piederīgiem pie dažādiem tirgiem nevis iekļaut vienā un tajā pašā tirgū. Līdzīgi visticamāk būtu arī ar EUS un DUS nodrošinātiem pakalpojumiem, jo tie ir savstarpēji nošķirami un neaizstājami. **Tādējādi EUS operatoru sniegtie pakalpojumi nav aizstājami ar citiem līdzīgiem pakalpojumiem, neatkarīgi no līdzīgo pakalpojumu cenas vai ģeogrāfiskā izvietojuma.** Šie fakti ir būtisks indikators tam, ka EUS operatoru sniegtie pakalpojumi veido nošķirtu tirgu.

Attiecībā uz **piedāvājuma aizstājamību** jāvērtē, cik elastīgs un atvērts tirgus ir attiecībā uz konkrētā pakalpojuma sniedzējiem vai preces pārdevējiem. Konkurences padome ir paudusi, ka šis kritērijs ir būtisks tādās situācijās, kad piedāvājuma aizstājamības radītā ierobežojošā ietekme attiecībā uz pakalpojuma sniedzējiem ir līdzvērtīga tai, ko rada iepriekš aprakstītā pieprasījuma aizstājamība. Galvenie šādas ierobežojošas ietekmes nosacījumi būtu uzņēmumu spēja īsā laika posmā pārorientēties uz konkrēto pakalpojumu, kā arī zemas šādas pārorientēšanās izmaksas vai riski.¹⁴ Citiem vārdiem, vai, piemēram, esošie DUS operatori, reaģējot uz elektrotransportlīdzekļu ieviestajām izmaiņām pieprasījumā, būtu spējīgi ātri pārorientēties uz EUS pakalpojumu piegādi pietiekami īsā laikā posmā bez būtiska izmaksu un/vai komercdarbības risku palielinājuma.¹⁵ Ja

¹³ Konkurences padomes 2017. gada 20. aprīļa lēmums Nr. 10, lieta Nr. KL\5-4\17\6 "Par SIA "Circle K Latvia" un SIA "Ziko" apvienošanos".

¹⁴ Konkurences padome. Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai. Rīga, 2016. 17. lpp.

¹⁵ Konkurences padome. Vadlīnijas konkrētā tirgus noteikšanai. Rīga, 2016. 7. lpp.

izrādītos, ka tie spētu veikt šādas krasas izmaiņas, tad no patērētāja viedokļa tie atrastos vienotā tirgū ar EUS operatoriem.

No pieejamās informācijas var izdarīt pieņēmumu, ka pārorientēšanās jebkuram uzņēmumam vismaz sākotnēji varētu būt sarežģīta, jo EUS ir specifiska un konkrētam mērķim izbūvēta sistēma, kas pieprasa būtiskas investīcijas jebkuram tirgus dalībniekam. Tajā pašā laikā piedāvājuma aizstājamība šajā gadījumā visticamāk ir augstāka, nekā pieprasījuma aizstājamība, jo EUS operatoru tirgus ar vien turpinās izplesties visā ES teritorijā, radot ar vien jaunas iespējas tā dalībniekiem. Par to, ka piedāvājuma aizstājamība nav tik ierobežota, kā pieprasījuma aizstājamība, liecina arī, piemēram, fakts, ka daži atsevišķi privāti uzņēmumi Latvijā jau ir uzsākuši paši savas EUS infrastruktūras izveidi, kas nav saistīta ar to pamata saimnieciskās darbības veidu.¹⁶ Attiecīgi var pieļaut, ka EUS pakalpojumus potenciāli varētu piedāvāt un līdz ar to arī jaunus, aizstājošus piedāvājumus sniegt arī uzņēmumi, kuri līdz šim nav nodarbojušies ar DUS pakalpojumu sniegšanu.

Visbeidzot, pārejot pie **konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definēšanas**, tādā gadījumā, kāds ir EUS operatoru situācijā, jāsaprot, ka to tirgus atšķiras no citu preču vai pakalpojumu tirgiem, jo ir pastiprināti atkarīgs no patērētāju paradumiem attiecīgajā teritoriālajā zonā. Pirmkārt, EUS sniegtais pakalpojums savā būtībā nav pārvietojams un, otrkārt, jebkura EUS ir piesaistīta un ekonomiski atkarīga no to ietverošā ceļu un apdzīvoto vietu tīkla dabā, infrastruktūras pieejamības, patērētāju plūsmas u.tml. Tāpēc, kā īsi minēts jau iepriekš, šī Atzinuma kontekstā konkrētā ģeogrāfiskā tirgus robežu noteikšanā vērā ņemams būtu arī patērētāju viedoklis un paradumi, piemēram, saistībā ar maršrutu popularitāti, tuvējiem galamērķiem vai citām EUS un to piedāvātajām ērtībām. **Šādā griezumā top skaidrs, ka savstarpēji patērētāju acīs visticamāk nebūtu aizstājami pakalpojumi, ko sniedz attālas EUS vai vairāk vai mazāk ērti izvietotas EUS.**

Uz šo īpatnību, definējot ģeogrāfisko DUS tirgu, norādījusi arī Konkurences padome. Vairākos lēmumos Konkurences padome ir paudusi, ka *"degvielas mazumtirdzniecības tirgus ir ģeogrāfiski ierobežots un aptver teritoriju, kurā veidojas autobraucēju pieprasījums, kas parasti ir vērsts uz to DUS piedāvājumu, kuras atrodas tuvu autobraucēju darbības aktivitāšu centram, un šīs teritorijas ir pilsētas un to tuvākā apkārtnē parasti 2-3 km robežās. DUS pakalpojumu sasniedzamības teritorijas parasti pārklājas. Pārklāšanās ne tikai nosaka konkurējošu mijiedarbību starp blakus teritorijās esošajām DUS, bet tai zināmā mērā ir "ķēdes reakcijas" efekts arī uz attālākajām DUS. Tādēļ no pieprasījuma puses pietiekami līdzīgus konkurences apstākļus DUS piedāvājumam uz autoceļa veido autobraucēji, kas*

¹⁶ Piemēram, "Hesburger": https://www.delfi.lv/bizness/37264250/biznesa_vide/54754520/pie-hesburger-plano-attistit-elektromobilu-uzlades-infrastrukturu [aplūkots 02.07.2024.].

*brauc daļu vai visu autoceļa posmu.*¹⁷ Turklāt Latvijas kontekstā specifisku zonu veido Rīgas pilsēta un tās rajons, kurā Konkurences padome kā ģeogrāfisko vienu atsevišķu DUS tirgu ir noteikusi Rīgas pilsētas administratīvo teritoriju un 20 km ap tās robežu (Ogres virzienā – 10 km).¹⁸

Arī Komisijas praksē šim faktam ir piešķirta ievēriba, DUS tirgus definēšanā paturot prātā apsvērumus par brauciena attālumu vai laiku līdz konkrētajam pārdevējam un pamatojoties uz aptvēruma teritorijām. Aptvēruma teritorijas var mērīt pēc attāluma vai laika, kas klientam jāpavada ceļā (pēdējā gadījumā izmanto tā dēvētās izohronas).¹⁹ Šie apsvērumi liecina, ka **konkrētais ģeogrāfiskais tirgus visticamāk veidosies fragmentēts, atkarībā no EUS izvietojuma Latvijas teritorijā.**

Ievērojot šos apstākļus, šobrīd var izdarīt secinājumu, ka topošais **Latvijas EUS operatoru tirgus būs atsevišķs, no citiem uzpildes staciju veidiem un tamlīdzīgām precēm un pakalpojumiem nodalīts tirgus, turklāt tā iekšienē varētu tikt definēti un izdalīti vēl citi tirgi, vadoties no elektrotransportlīdzekļu veida diferenciācijas pašā Regulā 2023/1804, kā arī ģeogrāfiskā tirgus rakstura īpatnībām transportlīdzekļu uzpildes jomā.** Šeit jāuzsver, ka konkurences tiesībās pieņemtā tirgus definēšanas prakse ir *ex-post* nevis *ex-ante* prakse. Līdz ar to pie šāda novērtējuma iespējams nonākt veicot pamatīgu un detalizētu tirgus vērtējumu, balstoties jau eksistējoša tirgus, konkurences faktiskajos datos un šo datu rūpīgā analizē. Minētais secinājums balstīts līdzšinējā citu tirgu definēšanas pieejā, praksē un konkrētos citu tirgu definēšanas piemēros konkurences tiesībās.

Šis tirgus vai tirgi ir konkurences iestāžu, t.i. Konkurences padomes un Komisijas, uzraudzībā. ES līmenī situācija ir progresējusi straujāk, jo infrastruktūras izbūve noris jau krietni ilgāk, nekā Latvijā. Komisijas priekšsēdētājas vietniece Margrēta Vestagere jau pagājušajā gadā pauda bažas par tendenci EUS tirgū dominēt publiskā sektora uzņēmumiem vai tikai dažiem privātiem dalībniekiem.²⁰ Šādu viedokli Vestagere pauda, balstoties uz Komisijas pieprasītā pētījumā izgūtiem datiem, kurā atzīts, ka šī nozare vēl ir tikai sākumposmā un pašu elektrotransportlīdzekļu tirgus izplešanās

¹⁷ Konkurences padomes 2015. gada 12. novembra lēmums Nr. 50, lieta Nr. 2292/15/7.3.2./11 "Par SIA „Astarte Nafta” un SIA „RNS-D” apvienošanu”, 17. rindkopa.

¹⁸ Konkurences padomes 2015. gada 10. septembra lēmums Nr. 38, lieta Nr. 1222/15/7.3.2./4, "Par SIA „Akselss” un AS „VIADA Baltija” apvienošanu”, 22. rindkopa.

¹⁹ Komisijas Paziņojums par jēdziena konkrētais tirgus definīciju Kopienas konkurences tiesībās, OV C 372, 09.12.1997., atjaunots 22.02.2024. 72.-74. rindkopa.

²⁰ Eiropas Komisijas 2023. gada 5. jūnija ziņojums angliiski pieejams šeit: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/electric-vehicle-charging-eu-competition-spotlight-and-insights-evp> [aplūkots 03.07.2024.].

potenciāli varētu veicināt arī lielāku konkurenci EUS operatoru tirgū.²¹ Vienlaikus, saprotams, ka šāda situācija rada pamatotus nepilnīga tirgus izveides riskus.

Praktiski neviens tirgus nav pilnībā imūns pret potenciālām nepilnībām. Arī tāds relatīvi šaurs un cieši regulēts tirgus kā EUS operatoru gadījumā joprojām faktiski var neizpildīt ārējās prasības. Jēdziens "tirgus nepilnība" aptver dažnedažādas reālas situācijas, kuras vieno tas, ka pēc būtības preces vai pakalpojumi tiek sniegti nepietiekamā daudzumā iepretim tirgū pastāvošajam to pieprasījumam. Iemesli, kādēļ dabā rodas tirgus nepilnības, ir dažādi – var gadīties, ka attiecīgā prece vai pakalpojums vispār nav pieejams konkrētajā tirgū, tās daudzums ir ierobežots vai neatbilstošas kvalitātes. Nepilnības EUS operatoru tirgū varētu izpausties, piemēram, kā nepietiekama infrastruktūra vai esošo staciju kvalitātes trūkums u.tml. Līdzīgi kā citas nianse šai ziņā, arī EUS operatoru tirgus nepilnības prognozēt ar jebkādu precizitāti pagaidām ir pārāgri. Tāpat ir iespējams tikai minēt, kādi varētu būt risinājumi, ja EUS operatori nespētu nodrošināt tirgus vajadzības.

Juridiskā izpratnē tirgus nepilnība ir nenoteikts jeb atvērts tiesību jēdziens, kas nozīmē, ka tā precīzs saturs ikreiz jārada tiesību normas piemērotājam (attiecīgajai valsts iestādei), veicot detalizētu tirgus situācijas izvērtējumu.²² Citiem vārdiem, tas, vai patiešām pastāv tirgus nepilnība, ir objektīvi jāpārbauda, balstoties uz individuālajiem lietas apstākļiem. Subjektīvs personas vai iestādes viedoklis par to, ka tirgū pastāv nepilnības, šeit netiek ņemts vērā. Likumsakarīgi, ka arī konkurences tiesību uzdevumu lokā mēdz būt ar tirgus nepilnībām un arī to novēršanu saistītu pārkāpumu konstatēšana un regulēšana, lai nodrošinātu, ka patērētāji gūst vislielāko iespējamo labumu.

Pēc būtības, ja tas nenotiek organiskā brīvā tirgus pašregulācijas ceļā, tirgus nepilnības novērš ar publiskās varas iesaisti. Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta pirmās daļas 1. punkts ar tirgus nepilnību saprot tādu situāciju, kurā tirgus pats nav spējīgs nodrošināt sabiedrības interešu īstenošanu attiecīgajā jomā, pieprasot valsts iejaukšanos. Šāda plaša definīcija līdz ar to nevar garantēt viendabīgu izpratni par to, kas katrā situācijā veidos tirgus nepilnību. Saskaņā ar minēto Valsts pārvaldes iekārtas likuma normu, konstatējot tirgus publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, lai novērstu radušos tirgus nepilnību. **Citiem vārdiem, tirgus nepilnības izpausme katrā konkrētā gadījumā var būt atšķirīga, un tās konstatēšana dod valstij likumīgu pamatu iesaistīties brīvā tirgus norisēs.**

²¹ Pētījums angliiski pieejams šeit: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c9f5b4eb-72ee-11ee-9220-01aa75ed71a1> [aplūkots 03.07.2024.].

²² Elīna Freimane. "Tirgus nepilnība kā pamats publiskas personas tiesībām veikt komercdarbību." LU apgāds, Rīga: 2019. 490. lpp.

6.1. Latvijas EUS operatoru raksturojums

Lai sagatavotu EUS operatoru tirgus raksturojumu, Izpildītājs apkopoja pieejamo informāciju par EUS operatoriem, EUS staciju skaitu un to ģeogrāfisko izvietojumu, EUS stacijās pieejamām jaudām u.c. informāciju.

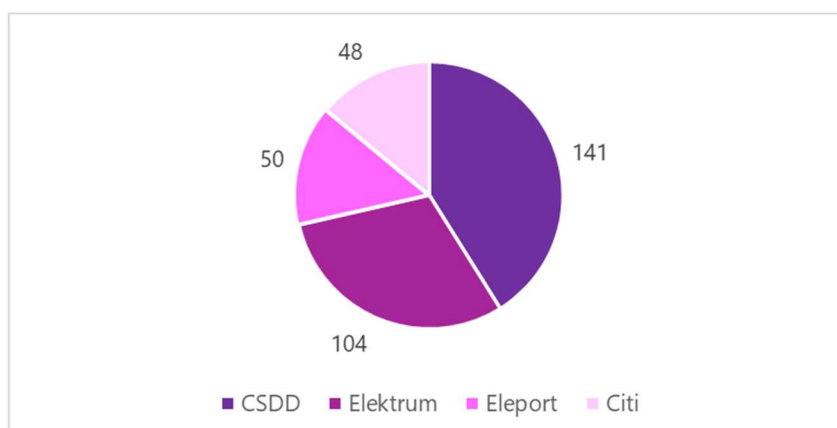
Izpildītājs veica intervijas ar vairākiem EUS operatoriem nolūkā gūt labāku izpratni par šo operatoru darbības specifiku, mērķa tirgus segmentu, galvenajiem izaicinājumiem, riskiem, šķēršļiem EUS tīkla izvēšanā, kā arī redzējumu par EUS tīkla potenciālo attīstību nākotnē. Intervijās EUS operatori sniedza ieskatu arī esošajās EUS tīkla izvēšanas atbalsta iespējās, kā arī izteica priekšlikumus par to, kā valsts varētu veicināt privāto uzņēmēju darbību. Izteiktie priekšlikumi apskatīti Ziņojuma 5. sadaļā.

EUS operatoru tirgus izvērtējums ir strukturēts šādi:

- esošā EUS operatoru tirgus raksturojums;
- galvenās atziņas par EUS operatoru tirgu un tā attīstību.

6.1.1. Esošā EUS operatoru tirgus raksturojums

2024. gada jūlijā Latvijā darbojās publiski pieejamas 343 EUS stacijas, kas atradās 16 EUS operatoru pārvaldībā²³. Kā redzams 5. attēlā, lielākais publiski pieejamo EUS staciju operators ir CSDD, kas nodrošina ~141 līdzstrāvas EUS staciju ar uzlādes punktu jaudu 50 kW. CSDD pabeidza ES fondu projekta “Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveidošana” īstenošanu 2021.gadā, izveidojot nacionālā līmeņa transportlīdzekļu uzlādes staciju tīklu. Atbilstoši SM deleģējumam, CSDD jānodrošina izbūvētā uzlādes staciju tīkla uzturēšana līdz 2027. gadam.



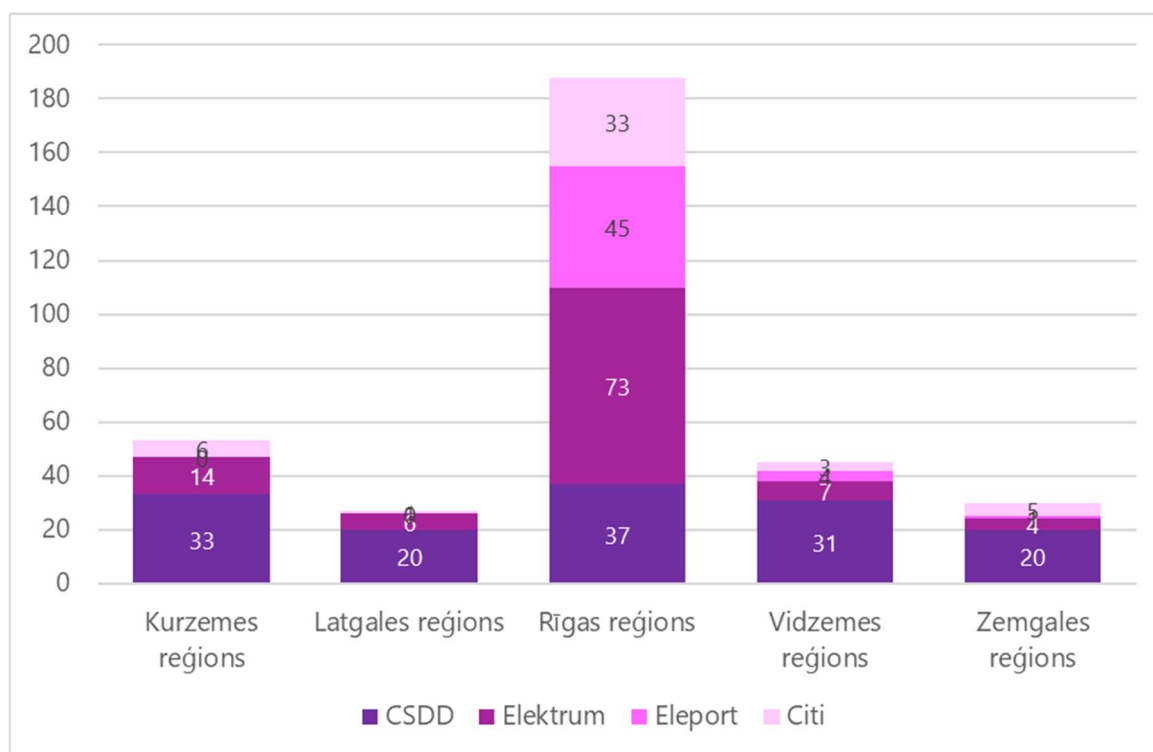
Attēls 5. Publiski pieejamo EUS staciju skaits, 2024. gada jūlijs

²³ Informācijas avots: Latvijas atvērto datu portāls, datne: [Alternatīvās degvielas uzpildes stacijas](#). Informācijas nodrošinātājs: LVC.

Jāatzīmē, ka minēto 16 EUS operatoru vidū ir arī operatori, kuru pamata darbības virziens ir publiski pieejamu stāvvietu nodrošināšana. Šo operatoru nodrošinātās EUS stacijas veido salīdzinoši mazu daļu EUS tirgus kopainā. Tāpat mazu daļu veido tās publiski pieejamās EUS stacijas, kas izvietotas pie automašīnu tirdzniecības uzņēmumiem, kas šī apskata izpratnē arī ir EUS operatori.

Apskatot 10. attēlu) publiski pieejamās EUS stacijas reģionālā dalījumā, jāsecina, ka:

- Visvairāk EUS staciju ir Rīgas reģionā – 188 jeb 55% no kopējā skaita;
- Viszemākais rādītājs ir Latgales reģionā – 27 stacijas jeb 8% no kopējā skaita;
- CSDD ir EUS operators, kurš dominē ārpus Rīgas reģiona, nodrošinot ārpus Rīgas reģiona 104 stacijas jeb 67%, kas nav pārsteidzoši, ievērojot, ka CSDD īstenoja ES fondu finansētu projektu, uzņemoties arī saistības izpildīt noteiktus rādītājus nacionālajā līmenī;
- Ņemot vērā elektromobiļu attīstības agrīno posmu, privātie EUS operatori savu darbību uzsākuši un koncentrējas Rīgas reģionā. Pagaidām šo EUS operatoru komerciālā interese, iespējas nodrošināt uzlādes pakalpojumus ārpus Rīgas reģiona nav bijusi augsta – 51 EUS stacija ārpus Rīgas reģiona.



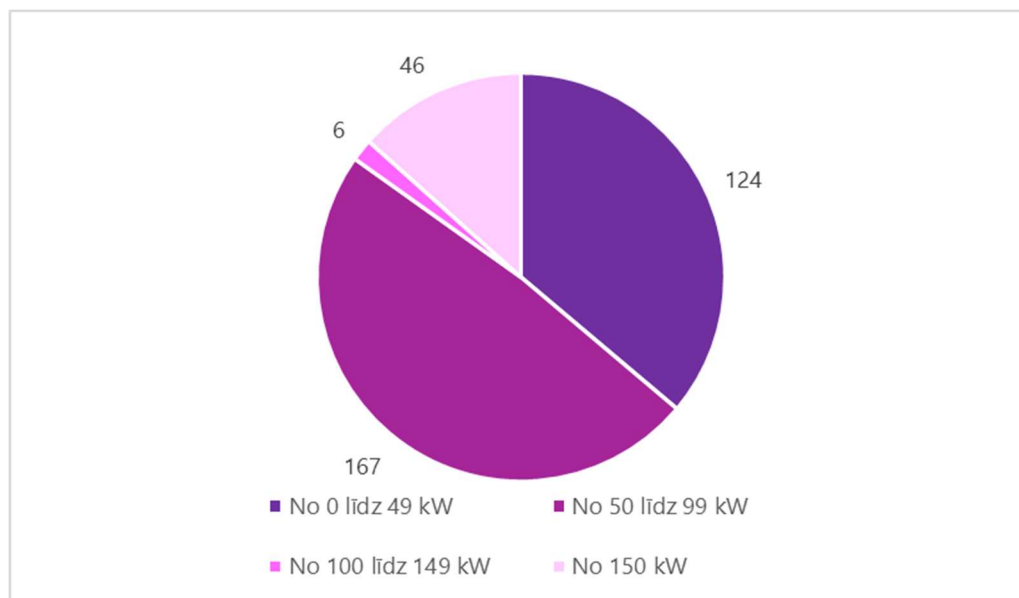
Attēls 6. Publiski pieejamās EUS stacijas Latvijas reģionos, 2024. gada jūlijs

7. attēlā atspoguļots publiski pieejamo EUS staciju sadalījums pēc to jaudas. Jāuzsver, ka sadalījums ir sagatavots, ņemot vērā EUS stacijas uzlādes punkta jaudu nevis kopējo visu uzlādes punktu jaudu. Turklāt, ja EUS stacijā ir vairāki uzlādes punkti un to jaudas atšķiras, veidojot sadalījumu, ņemts vērā tas uzlādes punkts, kas nodrošina vislielāko jaudu. Piemēram, ja EUS stacijā ir 4 uzlādes punkti – 1 nodrošina 50 kW izejas jaudu un 3 nodrošina 22 kW izejas jaudu, tad EUS stacija 7. attēlā iekļauta

jaudas diapazonā no 50 līdz 99 kW. Jaudas diapazonu minimālās un maksimālās vērtības nav nejauši izraudzītas. Piemēram, jaudas diapazons sākot no 150 kW ir izraudzīts kontekstā ar Regulas 2023/1804, kas nākotnē izvirza prasību nodrošināt uzlādes punktus ar izejas jaudu vismaz 150 kW mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Savukārt, jaudas diapazons no 100 līdz 149 kW izraudzīts, jo Regula 2023/1804 nākotnē izvirza prasību nodrošināt uzlādes punktus ar izejas jaudu 100 kW drošās un aizsargātās stāvvietās. Kā zināms, Regula 2023/1804 izvirza prasību nākotnē nodrošināt uzlādes punktus ar izejas jaudu vismaz 350 kW lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šāds jaudas diapazons nav apskatīts attēlā, jo visā Latvijas teritorijā ir tikai viena uzlādes stacija, kas nodrošina šādu uzlādes punktu jaudu un tā atrodas Ādažos un apkalpo autoceļu A1 (E67), kas ir daļa no TEN-T pamattīkla.

Apskatot 7. attēlā redzamo EUS staciju sadalījumu pēc jaudas, secināms, ka:

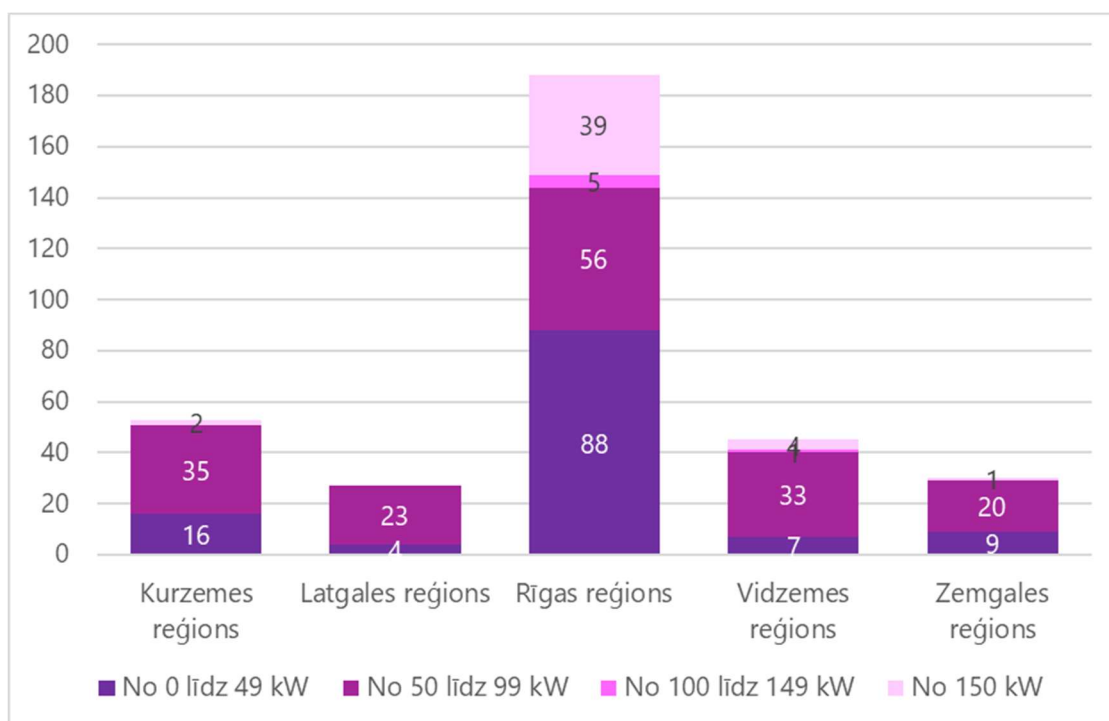
- Latvijā ir tikai 46 EUS stacijas (13% no kopējā skaita), kurās ir pieejams vismaz viens uzlādes punkts ar izejas jaudu vismaz 150 kW. EUS operatori, lai izbūvētu šīs EUS stacijas, ne reti ir piesaistījuši ES kohēzijas fonda finansējumu;
- dominē EUS stacijas ar uzlādes punktu izejas jaudu robežās no 50 līdz 99 kW. Šādas stacijas ir 167 jeb teju puse no visām stacijām. Tas lielā mērā ir saistīts ar CSDD nodrošinātajām EUS stacijām, kurās līdzstrāvas uzlādes punkti nodrošina 50 kW izejas jaudu;
- liela daļa no EUS stacijām nodrošina uzlādes punktus ar izejas jaudu, kas ir mazāka par 50 kW. Ne reti šādi uzlādes punkti ir ierīkoti publiski pieejamās autostāvvietās, kā arī stāvlaukumos pie automobiļu tirdzniecības uzņēmumiem.



Attēls 7. Publiski pieejamo EUS staciju sadalījums pēc uzlādes punkta jaudas, 2024. gada jūlijs

Apskatot 8. attēlā atspoguļoto publiski pieejamo EUS staciju reģionālais sadalījums pēc to jaudas, secināms, ka:

- liela jaudas EUS stacijas ar uzlādes punktiem ar izejas jaudu vismaz 150 kW pārsvarā tiek nodrošinātas Rīgas reģionā – 39 EUS stacijas jeb 85% no kopējā lielas jaudas EUS staciju skaita. Jāatzīmē, ka 25 EUS stacijas atrodas Rīgas pilsētas robežās un 14 – ārpus Rīgas pilsētas robežām;
- Kurzemes, Latgales, Vidzemes un Zemgales reģionā dominē EUS stacijas ar uzlādes punkta jaudu 50 kW, kas lielā mērā saistīts ar iepriekš minēto CSDD īstenoto nacionāla līmeņa projektu “Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveidošana”;
- Rīgas reģions un it īpaši Rīga ir bagāta arī ar mazas jaudas EUS stacijām, kas saistīts ar šo staciju izvietojumu publiski pieejamās stāvvietās un stāvlaukumos, kas it īpaši izplatīti Rīgas pilsētā.



Attēls 8. Publiski pieejamo EUS staciju reģionālais sadalījums pēc uzlādes punkta jaudas, 2024. gada jūlijs

6.1.2. Galvenās atziņas par EUS operatoru tirgu un tā attīstību

Šajā sadaļā izteiktās atziņas lielā mērā balstās Izpildītāja veiktajās intervijās ar nozares ekspertiem, aptaujas datus, publiski pieejamos datus par EUS tirgu, kā arī Izpildītāja ekspertu zināšanās. Atziņas par EUS tirgu un tā attīstību ir izteiktas kontekstā ar tām prasībām, pienākumiem, sasniedzamajiem mērķa rādītājiem, ko ES dalībvalstīm izvirza Regula 2023/1804, kā arī kontekstā ar Pētījuma tvērumu, kas ir lielas jaudas EUS staciju tīkla izveides novērtējums TEN-T autoceļu tīklā saskaņā ar Regulas 2023/1804 prasībām.

Atgādināsim, ka Regula 2023/1804 nosaka šādus būtiskākos mērķrādītājus:

Attiecībā par mērķrādītājiem **mazas noslodzes** elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru, Regula 2023/1804 paredz šādas gala mērķvērtības:

- a. TEN-T pamattīklā: Līdz 2027. gada 31. decembrim katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, un katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu;
- b. TEN-T visaptverošajā tīklā: Līdz 2035. gada 31. decembrim katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, un katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu.

Attiecībā par mērķrādītājiem **lielas noslodzes** elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru, Regula 2023/1804 paredz šādas gala mērķvērtības:

- a. TEN-T pamattīklā: Līdz 2030. gada 31. decembrim katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, un katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 3 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;
- b. TEN-T visaptverošajā tīklā: Līdz 2030. gada 31. decembrim katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 100 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, un katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 1 500 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW.

Izpildītāja eksperti, konsultējoties ar nozares ekspertiem, nonākuši pie šādām galvenajām atziņām par EUS operatoru tirgu un tā attīstību:

1. Pieprasījums pēc mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem (M1 (vieglās automašīnas), N1 (mazas kravas automašīnas)) būtiski pieaugs un līdz ar to nepieciešamība pēc attīstītas publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras, tostarp TEN-T autoceļu tīklā. Saskaņā ar nozares ekspertu reālistisko prognozi, 5 gadu termiņā elektrotransportlīdzekļu īpatsvars Latvijas autoparkā varētu pieaugt no aptuveni 1% līdz 5% (M1, N1 kategorijās). Saskaņā ar optimistiskām prognozēm īpatsvars 5 gadu termiņā varētu sasniegt pat 10%.

2. EUS operatoru plānos ir attīstīt mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem (M1, N1) paredzētu EUS staciju tīklu, tostarp TEN-T tīklā. Kā būtisks priekšnosacījums šai attīstībai ir ES kohēzijas fonda finansējuma pieejamība EUS staciju (ar uzlādes punkta jaudu vismaz 150 kW) izveidei.
3. Noteiktos TEN-T autoceļu posmos privātiem EUS operatoriem būs sarežģīti atrast komerciālu interesi izveidot mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu EUS staciju, jo:
 - zema satiksmes intensitāte;
 - nav komerciāla objekta ceļa posmā, piemēram, restorāna vai kafējnīcas;
 - grūti pieejami vai dārgi kritiskie resursi – vieta (zeme, stāvlaukums), elektroenerģijas pieslēguma jaudas rezervēšana, uzturēšana.Šādos apstākļos būtiski ir privāto EUS operatoru darbības veicināšanas pasākumi var izrādīties arī nepietiekami, lai sasniegtu Regulas 2023/1804 mērķrādītājus.
4. Lai arī elektrotransportlīdzekļu izaugsme segmentā M3 (lielie autobusi) ir bijusi salīdzinoši straujāka, sasniedzot 4% īpatsvaru, eksperti neprognozē, ka lielo autobusu segments nākotnē varētu kļūt par TEN-T autoceļu uzlādes infrastruktūras patērētāju. Salīdzinoši lielāks īpatsvars ir saistīts ar to, ka vairākās Latvijas pilsētās ir realizēti ES fondu finansēti projekti pārejai uz elektrotransportlīdzekļiem pilsētas sabiedriskajā transportā. Respektīvi, šie autobusi kursē tikai pilsētas robežās un uzlādi veic savā uzlādes parkā (depo), kas publiski nemaz nav pieejams citiem transportlīdzekļiem. Prognozēts, ka pilsētas autobusu skaits nākotnē pieaugs, taču tas nekādā veidā neveicinās, neietekmēs uzlādes infrastruktūru TEN-T tīklā. Savukārt, starppilsētu un starptautisko pasažieru pārvadājumu segmentā, tuvāko gadu laikā nav sagaidāma elektrotransportlīdzekļu attīstība. Parādoties šādas attīstības iedīgļiem, šim segmentam paredzētā uzlādes infrastruktūra atradīsies pilsētu robežās, visbiežāk pašās autoostās vai īpaši izveidotos uzlādes parkos (depo).
5. Noteikti transportlīdzekļu segmenti uzlādi veic un veiks pārsvarā uzlādes parkā (depo) un tie nebūs lielākie TEN-T tīkla uzlādes infrastruktūras lietotāji. Šie segmenti ir N2 (kravas automašīnas ar pilnu masu no 3,5 tonnām līdz 12 tonnām) un daļēji arī N1 (mazas kravas automašīnas ar pilnu masu līdz 3,5 tonnām). Mazas kravas automašīnas ļoti lielā mērā tiek izmantotas kurjerpasta pakalpojumu sniegšanai Latvijas robežās. Uzlādei parkā (depo) ir šādas priekšrocības:
 - zemākas izmaksas, jo uzlāde tiek veikta nakts stundās, kad elektroenerģijas biržas cena ir viszemākā;
 - uzlādes ērtums, jo uzlādi veic stundās ārpus autovadītāja darba laika.

Pie salīdzinošiem trūkumiem jāpiemin, ka šāda uzlādes parka (depo) izveides izmaksas var būt ievērojamas, jo nepieciešams nodrošināt lielas jaudas elektroenerģijas pieslēgumu, autoparka apjomam sasniedzot būtisku automašīnu skaitu, kam nepieciešama uzlāde.

6. Kravas automašīnas ar pilnu masu virs 12 tonnām (N3 kategorija) ir tas segments, kas noteikti varētu izmantot Eiropas TEN-T autoceļu uzlādes infrastruktūru. Šis segments aktīvi ir iesaistīts smagu kravu starptautiskajos pārvadājumos starp ES dalībvalstīm un ieinteresēts saņemt lielas jaudas uzlādes pakalpojumus TEN-T tīkla infrastruktūrā, ievērojot arī šī segmenta darba specifiku, kas saistīta ar nepieciešamību izmantot atpūtas iespējas un šo laiku izmantot transportlīdzekļa uzlādei. Jāatzīmē, ka šo kravas automašīnu ražotāji jau tagad piedāvā elektrotransportlīdzekļus ar lielas jaudas baterijām un lielu nobraukumu starp uzlādēm, un ir optimistiski noskaņoti par elektrotransportlīdzekļu attīstības iespējām šajā segmentā. Runājot par šī segmenta pieprasījumu un vajadzību pēc uzlādes pakalpojumiem tieši Latvijas TEN-T autoceļu infrastruktūrā, jāmin vairāki apstākļi un faktori, kas apskatīti nākamajos punktos.
7. Tā kā Latvijas autoceļu struktūra ir izteikti centriska un ar salīdzinoši maziem attālumiem no Rīgas līdz Latvijas robežām (Igaunija, Lietuva), kā arī līdz Ventspils, Liepājas pilsētām, kravu pārvadātāji, kas piedalās starptautiskajos kravu pārvadājumos starp ES dalībvalstīm nenovērtēs tās iespējas, ko paredz Regula 2023/1804 par attālumu starp lielas jaudas EUS (60 km TEN-T pamattīklā), kā arī šajās EUS pieejamo jaudu. No tirgus vajadzību viedokļa iespējams pietiktu ar lielas jaudas EUS stacijām Rīgas tuvumā (Rīgas apvedceļš), lai apmierinātu šī segmenta (N3 transportlīdzekļi) vajadzību. Šajā sakarā ir jāpiemin arī šādi faktori:
 - nepietiekams kravu elektrotransportlīdzekļu skaits šajā segmentā. Saskaņā ar CSDD datiem, 2024. gada septembrī Latvijā bija reģistrēti tikai 3 N3 kategorijas kravu elektrotransportlīdzekļi. Taisnības labad jāpaskaidro, ka izsakot prognozes par šī segmenta vajadzību pēc uzlādes infrastruktūras TEN-T tīklā, nebūtu tik lielas nozīmes transportlīdzekļa reģistrācijas valstij, kā gan citiem šī segmenta vajadzību aspektiem, kas aplūkoti nākamajos punktos;
 - arī šajā segmentā jāmin uzlādes iespējas parkā (depo). Loģistikas uzņēmumi pārsvarā veido vai plāno veidot uzlādes infrastruktūru savos loģistikas centros. Piemēram, uzlāde notiktu uzlādes parkā (depo) Rīgā un nākamā uzlāde – uzlādes parkā (depo) Tallinā vai Viļņā;
 - šajā segmentā ne reti ir svarīga lielas jaudas EUS stacijas piesaiste pie noteiktas rūpnīcas, ražotnes atrašanās vietas. Piemēram, uzskatāms piemērs būtu SCHWENK rūpnīca, un potenciāla lielas jaudas EUS stacija Brocēnos, ko izmantotu būvmateriālu ražotājs. Šajā piemērā EUS operatoram nebūtu svarīga šī autoceļa piederība (vai tās neesamība) TEN-T tīklam un ceļu satiksmes intensitāte autoceļā, kā gan paredzams pieprasījums, ko šajā piemērā nodrošinātu SCHWENK būvmateriālu rūpnīca. Pārvēršot šo pieprasījumu jaudas vienībās, mēs ne reti konstatētu, ka viena šāda kravas automašīnas uzlāde ir ekvivalenta visas dienas uzlādēm vieglajām automašīnām paredzētā EUS. Kā veiksmes faktors jānorāda arī pašas ražotnes redzējums par pāreju uz elektrotransportlīdzekļiem.

- darba specifika un saistošais regulējums, kas paredz kravas autovadītājiem atpūtu ik pēc 4 h un 30 min. Pieņemot, ka kravas autovadītājs brauc ar vidējo ātrumu 75 km/h, secināms, ka braukšanai atvēlētajā laikā viņš varētu nobraukt 337 km. No Rīgas apvedceļa līdz Latvijas robežām, kā arī līdz Latvijas lielākajām pilsētām ir ievērojami mazāki attālumi;
 - TEN-T pamattīkla autoceļa A1 garums no Igaunijas – Latvijas robežas līdz Latvijas – Lietuvas robežai ir aptuveni 204 km, kas ļautu šķērsot visu Latviju nepilnās 3 stundās pat autovadītājam neapstājoties Latvijas teritorijā;
 - autoceļu posmi no Rēzeknes līdz Latvijas - Krievijas robežai un no Daugavpils līdz Latvijas - Baltkrievijas robežai (attiecīgi līdz Terehovas un Pāternieku robežpunktiem) vairs ietilpst TEN-T pamattīklā, bet gan ir daļa no TEN-T visaptverošā tīkla, kam attiecinātas būtiski zemākas prasības attiecībā par attālumu starp EUS un jaudu. Ņemot vērā arī ģeopolitisko situāciju, jāpieņem, ka tirgus vajadzības un prasības attiecībā par šiem autoceļu posmiem būs zemas.
8. Privātie Latvijas EUS operatori nesaskata komerciālu interesi, motivāciju izveidot lielas jaudas EUS (uzlādes punktu jauda lielākā nekā 350 kW, uzlādes parka kopējā jauda vismaz 3,6 MW) visā Latvijas TEN-T tīklā ar Regulā 2023/1804 noteiktajiem attālumiem starp EUS, pat ievērojot ES kohēzijas fonda finansējuma iespējas. Šeit jāmin ne tikai apskatītos tirgus vajadzību aspektus, bet arī augstās izmaksas par ST nodrošinātās jaudas uzturēšanu (3,6 MW gadījumā tie ir vairāk nekā 5 400 EUR mēnesī), turklāt ST neplāno piešķirt atlaides jaudas uzturēšanai, lai neradītu tirgus kropļojumus. Šo situācija nepadara labāku Pētījuma gaitā noskaidrotais, ka TEN-T pamattīkla ceļa posmā no Saulkrastiem līdz Salacgrīvai praktiski nav lielas jaudas elektroenerģijas pieslēguma iespējas. Lai tās nodrošinātu, AST būtu jāpārbūvē 110 kV elektroenerģijas pārvades elektrolīnija, kas saistās ar ievērojamām investīcijām augstsprieguma tīklā.
9. Uzlādes iespēju attīstība pasaulē, nodrošinot sekojošas iespējas:
- uzlāde izmantojot pantogrāfu noteiktos autoceļu posmos;
 - robotizēta, automatizēta automašīnas tukšas baterijas nomaina pret uzlādētu bateriju parkos pāris desmitu minūšu laikā;
 - megavatu uzlādes sistēma (MCS). MCS standarts izstrādāts lielas jaudas EUS ar maksimālo uzlādes jaudu 3,75 MW (3000 A, 1250 voltu līdzstrāvas).
- Tirgus ir agrīnā attīstības stadijā un šeit pieminētās iespējas tikai ilustrē nenoteiktību par dominējošām tirgus attīstības tendencēm ilgtermiņā. Sprototami, ka šīs nenoteiktības stāvoklis neveicina EUS operatorus realizēt augstu investīciju projektus it īpaši apstākļos, kad potenciālais pieprasījums pēc uzlādes pakalpojumiem ir grūti prognozējams.

Ņemot vērā iepriekšminētās atziņas par EUS, Izpildītājs secina, ka:

- A. EUS operatori turpinās attīstīt mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētās EUS stacijas TEN-T tīklā.

- B. EUS operatoriem nebūs komerciālas intereses attīstīt lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu lielas jaudas EUS stacijas TEN-T tīklā kā to paredz Regula 2023/1804.
- C. Šādos apstākļos Regulā 2023/1804 noteiktos uzdevumus var uzņemt valsts, visbiežāk šo uzdevumu tālāk deleģējot noteiktai valsts kapitāla sabiedrībai Valsts pārvaldes iekārtas likumā noteiktajā kārtībā un neradot tirgus kropļojuma riskus.
- D. Pastāv milzīgs disbalanss starp regulējuma (Regula 2023/1804) prasībām no vienas puses un tirgus prasībām (arī iespējām) no otras puses. Proti, no tirgus viedokļa raugoties, nav nepieciešamības pēc tik lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētas infrastruktūras kā to paredz Regula 2023/1804, kā arī nosegt EUS staciju darbības izmaksas (maksa par elektroenerģijas pieslēguma uzturēšanu) būs neiespējams izaicinājums.
- E. Regulā 2023/1804 noteiktās prasības ir cietas, neelastīgas un bez jebkādām iespējām mērogot tās, ņemot vērā attiecīgās dalībvalsts izmērus, TEN-T autoceļu tīkla garumu, struktūru dalībvalstī un pat, iespējams, vairāku mazu kaimiņvalstu TEN-T autoceļu tīkla struktūru kopainā un vienotā redzējumā. Regulā 2023/1804 paredzētā zemā ceļu satiksmes intensitāte kā atkāpe no pamatprasībām nevar būt vienīgais rādītājs optimālam EUS staciju izvietojumam TEN-T tīklā.
- F. Diemžēl, regulējums fokusējas uz alternatīvās degvielas infrastruktūras izveidi kā uz pašmērķi nevis uz kravas un pasažieru pārvadājumu nodrošināšanu kā pašmērķi un alternatīvās degvielas infrastruktūras izveidi kā līdzekli, kas ļauj šo mērķi sasniegt. Ja regulējums tiktu izstrādāts pamatojoties uz rūpīgu, detalizētu pasažieru un kravas pārvadājumu analīzi visas Eiropas Savienības ietvaros, iekļaujot šādā kopainā visus TEN-T tīkla elementus (autoceļi, dzelzceļš, jūras transports, gaisa transports, ostas, termināļi, lidostas utt.), secinājumi un prasības attiecībā par alternatīvās degvielas infrastruktūras elementiem būtiski atšķirtos, jo šāda pieeja atklātu faktiskās pasažieru un kravas pārvietošanās vajadzības Eiropas Savienības ietvaros, kā arī visu transporta veidu un to elementu savstarpējo sinerģiju un mijiedarbību kopējā ainā.

7. DEROGĀCIJAS PROCEDŪRAS PIEMĒROŠANAS IESPĒJU ANALĪZE

Regula 2023/1804 ir primārais tiesību avots, uz kura tiek balstīts atbildes pamatojums. Regula 2023/1804 paredz izejas jaudas regulējumu atkarībā no elektrotransportlīdzekļa veida, iedalot tos mazas vai lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļos.

7.1. Par mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu regulējumu

Vispārējo skaidrojumu jēdzienam “mazas noslodzes transportlīdzeklis” sniedz Regulas 2023/1804 2. panta 33. punkts un Regula 2018/858:

- Regulas 2023/1804 2. panta 33. punkts: “mazas noslodzes transportlīdzeklis” ir M1 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā, vai N1 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā”,
- Regulas 2018/858 4.panta 1.punkts:
 - “M kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai, kuru iedala šādi:
 - M1 kategorija: mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas un nav paredzētas pasažieru stāvvietas, neatkarīgi no tā vai sēdvietu skaits ir ierobežots līdz transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai;
 - N kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai, kuru iedala šādi:
 - N1 kategorija: mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas.”

Prasības attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem noteiktas Regulas 2023/1804 3. pantā “Mērķrādītāji attiecībā uz mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru”.

Regulas 2023/1804 3. panta 1.-2. punkts paredz prasības kumulatīvās izejas jaudas mērķrādītājiem atkarībā no mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļa veidiem (citos avotos tos sauc par “fleet based targets”, uz kuriem tieši neattiecas šis atzinums, bet kas var palīdzēt izprast Regulā 2023/1804 ietverto atkāpju jēgu:

“Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā proporcionāli mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumam tiek ierīkotas publiski pieejamas mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētas uzlādes stacijas, kas minētajiem transportlīdzekļiem nodrošina pietiekamu izejas jaudu. Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka katra gada beigās, sākot no 2024. gada, kumulatīvi tiek sasniegti šādi izejas jaudas mērķrādītāji:

- a) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 1,3 kW; un*
- b) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes ārēji lādējamam hibrīdtransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 0,80 kW.*

Atkāpe šai normai ir iekļauta Regulas 2023/1804 3. panta 2. punktā:

*Ja mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvars salīdzinājumā ar dalībvalsts teritorijā reģistrēto mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējo autoparku sasniedz **vismaz 15 %** un dalībvalsts pierāda, ka 1. punkta otrajā daļā izklāstīto prasību īstenošanai ir nelabvēlīga ietekme attiecīgajā dalībvalstī, jo tiek atturētas privātās investīcijas, un tā vairs nav pamatota, minētā dalībvalsts var iesniegt Komisijai pamatotu pieprasījumu saņemt atļauju piemērot zemākas prasības attiecībā uz kopējās izejas jaudas līmeni vai pārtraukt piemērot šādas prasības.”*

Šī atkāpe plašāk izvērstā un skaidrotā Regulas 2023/1804 preambulas 16. apsvērumā:

“Atkarībā no konkrētajiem apstākļiem kādā dalībvalstī var vairs nebūt pamatotas prasības katram reģistrētam mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās nodrošināt fiksētu kopējo izejas jaudu, ja šādas prasības varētu izraisīt negatīvas sekas, atturot no privātu investīciju veikšanas vai jo īpaši radot pārmērīgu piedāvājumu vidējā termiņā. Šādas nelabvēlīgas ietekmes risks varētu rasties, ja tiktu uzstādīts liels skaits privātu uzlādes punktu. Lietotāju vajadzības vai publiski pieejamu uzlādes staciju izmantošanas rādītāji varētu būt zemāki nekā sākotnējie pieņēmumi, kā rezultātā kopējā izejas jauda, kas pieejama publiski pieejamās uzlādes stacijās, sasniegtu nesamērīgi augstu līmeni salīdzinājumā ar šādu staciju faktisko izmantošanu. Šādos gadījumos attiecīgajai dalībvalstij vajadzētu būt iespējai lūgt atļauju piemērot prasības, kas ir zemākas nekā šajā regulā noteiktās attiecībā uz kopējās izejas jaudas līmeni, vai atļauju beigt šādas prasības piemērot. Lai dalībvalsts varētu iesniegt šādu pieprasījumu, mazas noslodzes baterijas

*elektrotransportlīdzekļu īpatsvaram salīdzinājumā ar dalībvalstī reģistrēto mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējo autoparku vajadzētu būt **vismaz 15 %**, un dalībvalstij savs pieprasījums būtu pienācīgi jāpamato.”*

Saskaņā ar mūsu rīcībā esošo informāciju šobrīd Latvijā mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvars salīdzinājumā ar Latvijā reģistrēto mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējo autoparku ir mazāks pat par 1% jeb būtiski mazāks par Regulā 2023/1804 noteiktajiem 15%, tāpēc šobrīd šī atkāpe nav piemērojama, bet būtu paturama prātā attiecībā uz nākotni, jo ļautu rēķināt kopējo kumulatīvo izejas jaudu citādi, nevis matemātiski reizinot mazas noslodzes baterijas elektroautomobiļu skaitu ar 1,3 kW.

Šī atkāpe gan neattiecas uz šī atzinuma tvērumu (un šobrīd nav piemērojama), bet ir svarīga vispārējai izpratnei, jo vienīgā uzsver privātā sektora ieinteresētību investīciju veikšanā – kā analizēts zemāk, attiecībā uz jaudas prasībām uzpildes stacijās TEN-T ceļu tīklā (citos avotos sauktu par “*distance – based targets*”), uz ko atticas šis atzinums, šāds kritērijs nav minēts.

TEN-T ceļu tīkla izejas jaudas rādītājus nosaka Regulas 2023/1804 3. panta 4. punkts. Savukārt, atkāpe no 3.panta 4.punkta izejas jaudas rādītāju prasībām noteikta 3. panta 8. punktā, ļaujot izdarīt atkāpi attiecībā uz kopējo izejas jaudu, to samazinot par 50%, ja uz TEN-T tīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 8 500 mazas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu:

“Atkāpjoties no šā panta 4. punkta, gadījumos, ja uz TEN-T tīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 8 500 mazas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu, dalībvalstis var par līdz 50 % samazināt kopējo izejas jaudu saskaņā ar šā panta 4. punktu prasītajam publiski pieejamam uzlādes parkam, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka minētais uzlādes parks apkalpo tikai vienu braukšanas virzienu un ka tiek ievērotas pārējās šā panta 4. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punkta individuālo izejas jaudu. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresā ziņojuma. Regulas 3. panta 9. punkts, savukārt, ļauj palielināt maksimālo attālumu no 60 km uz 100 km.”

Pie tam Regulas 2023/1804 3. panta 6. un 7. pants paredz atkāpi, kas ļauj izbūvēt vienotu uzlādes parku, ievērojot 4. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punktu individuālo izejas jaudu

vienā braukšanas virzienā. Šīs prasības izpildīšana ļautu vienotajā infrastruktūrā nodrošināt kopējo izejas jaudu, kas apkalpotu divus virzienus, bet būtu vienāda tikai ar izejas jaudu, kas paredzēta vienam virzienam.

Ziņošana

Visas izdarāmās atkāpes (gan attiecībā uz mazas, gan lielas jaudas transportlīdzekļiem) paredz ziņošanas pienākumu. Ziņošanas procedūra Regulā 2023/1804 nav specifiski aprakstīta, tāpēc tā veicama vispārīgajā kārtībā.

Papildus tam valsts progresā ziņojumā, kuru jāsagatavo atbilstoši Regulas 2023/1804 15. panta 2. punktam, jāietver tos gadījumus, kuros dalībvalstis ir izmantojušas Regulas 2023/1804 3. panta 6., 7. un 8. punktā, 4. panta 6., 7. un 8. punktā un 6. panta 4. punktā paredzētās atkāpes.

Tas izriet no sekojošām Regulas 2023/1804 normām:

- 15.panta 2.punkts: *"Valsts progresā ziņojumā ietver **I pielikumā** uzskaitīto informāciju un vajadzības gadījumā attiecīgu pamatojumu par to, kādā līmenī ir sasniegti **14. panta 2. punktā** minētie valstu mērķrādītāji un mērķi, kā arī pasākumus, kas jāveic, lai šos mērķrādītājus un mērķus sasniegtu turpmāk."*
- 14. panta 2. punkta paredz politikas regulējuma elementus, bet 2. punkta b) apakšpunkts nosaka, ka regulējumā jāietver: "valstu mērķrādītāji un mērķi saskaņā ar 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. un 12. pantu, attiecībā uz kuriem šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji",
- I pielikuma 4. punkts nosaka, ka jānorāda: *"to gadījumu izskatīšana, kuros dalībvalstis ir izmantojušas Regulas 2023/1804 3. panta 6., 7. un 8. punktā, 4. panta 6., 7. un 8. punktā un 6. panta 4. punktā paredzētās atkāpes"*.

Šeit gan uzsverams, ka šaubas rada teikuma daļa par 4. panta 7. un 8. punktu. Pie 4. panta nav uzskaitīts 3., 4. un 5. punkts, kas būtu līdzvērtīgs 3. panta 6., 7., 8. punktam - tikai attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un kuriem ir paredzēts ziņošanas mehānisms.

7.2. Par lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu regulējumu

Vispārējo skaidrojumu jēdzienam "lielas noslodzes transportlīdzeklis" sniedz Regulas 2023/1804 2. panta 30. punkts un Regula 2018/858:

- Regulas 2. panta 30. punkts: *"lielas noslodzes transportlīdzeklis" ir M2 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii)*

punktā, M3 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) punktā, N2 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punktā, vai N3 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta iii) punktā.”

- Regula 2018/858:

○ *“M kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai, kuru iedala šādi:*

- *M2 kategorija: mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa nepārsniedz 5 tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir pārredzētas pasažieru stāvvietas; un*
- *M3 kategorija: mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa pārsniedz 5 tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir pārredzētas pasažieru stāvvietas;*

N kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai, kuru iedala šādi:

- *N2 kategorija: mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 12 tonnas; un*
- *N3 kategorija: mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas.”*

Regulas 2023/1804 4. pants nosaka mērķrādītājus attiecībā uz lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru.

Atšķirībā no regulējuma mazas noslodzes transportlīdzekļiem, regulējums lielas noslodzes transportlīdzekļiem neparedz tādu regulējumu par kumulatīvās izejas jaudas mērķrādītājiem (vai uz šo mērķrādītāju attiecināmas atkāpes), kādas noteiktas 3. panta 1.-2. punktā. Iespējams, ka tas saistīts ar apstākli, ka lielas noslodzes transportlīdzekļi pārvadā kravu, tostarp starp dalībvalstīm, tāpēc to daudzums var atšķirties. Respektīvi, lielas noslodzes transportlīdzekļiem jeb kravas pārvadātājiem nav tik lielas piesaistes pie konkrētas dalībvalsts un līdz ar to nav pamatoti izvirzīt kumulatīvās izejas jaudas mērķrādītāju attiecīgajā valstī, bet gan noteikt mērķrādītājus attiecībā par uzlādes parku, punktu izejas jaudu un attālumu starp uzlādes parkiem.

Izejas jaudas un attāluma rādītāji noteikti Regulas 2023/1804 4. panta 1. punktā. Savukārt, atkāpe no 4.panta 1.punkta izejas jaudas rādītāju prasībām noteikta 4. panta 5. punktā, ļaujot samazināt kopējo izejas jaudu par 50%, ja uz TEN-T tīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 2000 lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu:

“Atkāpjoties no šā panta 1. punkta, gadījumos, ja uz TEN-T tīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 2 000 lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu, dalībvalstis var par līdz 50 % samazināt kopējo izejas jaudu saskaņā ar šā panta 1. punktu prasītajam publiski pieejamam uzlādes parkam, kas paredzēts lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka minētais uzlādes parks apkalpo tikai vienu braukšanas virzienu un ka tiek ievērotas pārējās šā panta 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punktu individuālo izejas jaudu. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresā ziņojuma.”

7.3. Par vienota parka izbūvi

Regulas 2023/1804 4. panta 3. un 4. punkts ļauj izvietot vienotu uzlādes parku, kas apkalpo abus braukšanas virzienus. Šāda uzlādes parka izbūves gadījumā jāizpilda Regulas 2023/1804 4.panta 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punktu individuālo izejas jaudu vienā braukšanas virzienā.

Ziņošanas procedūra ir tāda pati kā mazas noslodzes transportlīdzekļu gadījumā.

7.4. Vispārēji par derogāciju no Regulas 2023/1804 prasībām

Eiropas Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumā “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni”, uz ko ietverta norāde arī Regulas 1. apsvērumā, paredz ilgtspējas prasības. Eiropas Savienība ir izstrādājusi iniciatīvu kopumu “Eiropas Zaļais kurss”, kura mērķa sasniegšanai ir izstrādāti trīs pilāri. Otrais pīlārs - nodrošināt ilgtspējīgu alternatīvu plašu pieejamību multimodālo pārvadājumu sistēmā, - aprakstīts Paziņojuma 1.2. nodaļā. Paziņojuma 29. daļā teikts, ka cilvēki vēlas pāriet uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, jo īpaši ikdienā, un galvenie pārejas nosacījumi ir izmaksas, pieejamība un ātrums. Apkopojot minēto, infrastruktūras pieejamība

ir būtiska, lai veicinātu elektrotransportlīdzekļu tirgus integritāti, kā arī izpildītu Eiropas Savienības uzstādītos ilgtspējas mērķus. Pie tam saskaņā ar Regulas 2023/1804 14. panta 3. punkta c) apakšpunktu, valstij veicot politikas regulējumus, īpaša nozīme ir pievēršama lauku apvidiem, lai nodrošinātu infrastruktūras pieklūstamību un teritoriālo kohēziju.

Secināms, ka derogācijas (atkāpes) no Regulas 2023/1804 prasībām pieļaujamās tikai attiecībā uz attālumu starp publiski pieejamiem uzlādes parkiem un kopējās izejas jaudas samazinājumu (tikai tādā apmērā, kāds noteikts Regulā 2023/1804), kā arī vienota uzlādes parka izbūvi, abos virzienos izbūvējot parku, kur izejas jauda vienāda ar vienam parkam paredzētajiem rādītājiem. Lielāku vai citādu atkāpju piemērošana būtu pretēja iepriekš citētajiem Eiropas Savienības mērķiem un nesaskanētu ar ilgtspējas politiku.

7.5. Par privātā sektora iesaisti

Regula 2023/1804 paredz privātā sektora līdzdalību infrastruktūras izbūvē, kas izsecināms no Regulas preambulas.

Regulas 2023/1804 preambulas 15. apsvērums 4., 5.teikums nosaka:

"Ir svarīgi, lai publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešana galvenokārt notiktu ar privātām tirgus investīcijām. Tomēr saskaņā ar Savienības valsts atbalsta noteikumiem dalībvalstīm būtu jāatbalsta nepieciešamās publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras ieviešana gadījumos, kad tirgus apstākļu dēļ ir vajadzīgs valsts atbalsts pirms tiek izveidots pilnībā konkurētspējīgs tirgus."

Regulas 2023/1804 preambulas 32. Apsvērums nosaka:

*"Elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu izveide un ekspluatācija būtu jāattīsta kā konkurētspējīgs tirgus, kurā brīvi var iesaistīties visas personas, kas **ieinteresētas paplašināt vai apkalpot uzlādes infrastruktūru**. Ņemot vērā ierobežotās alternatīvās atrašanās vietas elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem uz automaģistrālēm, esošās automaģistrāļu koncesijas, piemēram, attiecībā uz parastajām uzpildes stacijām vai atpūtas zonām, rada īpašas bažas, jo tām var būt ļoti ilgs darbības periods un dažkārt pat nebūt konkrēta darbības beigu datuma. Lai nepieļautu zaļo zonu izmantošanu šim mērķim, kā arī ierobežotu ieviešanas izmaksas un ļautu ienākt jauniem tirgus dalībniekiem, ciktāl iespējams un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/23/ES, dalībvalstīm būtu jācenšas konkursa kārtībā piešķirt jaunas koncesijas īpaši attiecībā uz uzlādes stacijām esošajās automaģistrāļu atpūtas zonās vai blakus tām."*

ES līmenī situācija ar elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu izveidi ir progresējusi straujāk, jo infrastruktūras izbūve noris jau krietni ilgāk, nekā Latvijā. Komisijas priekšsēdētājas vietniece

Margrēta Vestagere jau pagājušajā gadā puda bažas par tendenci EUS tirgū dominēt publiskā sektora uzņēmumiem vai tikai dažiem privātiem dalībniekiem.²⁴ Šādu viedokli Vestagere puda, balstoties uz Komisijas pieprasītā pētījumā izgūtiem datiem, kurā atzīts, ka šī nozare vēl ir tikai sākumposmā un pašu elektrotransportlīdzekļu tirgus izplešanās potenciāli varētu veicināt arī lielāku konkurenci EUS operatoru tirgū.²⁵ Vienlaikus, saprotams, ka šāda situācija rada pamatotus nepilnīga tirgus izveides riskus.

²⁴ Eiropas Komisijas 2023. gada 5. jūnija ziņojums anglicki pieejams šeit: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/electric-vehicle-charging-eu-competition-spotlight-and-insights-evp> [aplūkots 03.07.2024.].

²⁵ Pētījums anglicki pieejams šeit: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c9f5b4eb-72ee-11ee-9220-01aa75ed71a1> [aplūkots 03.07.2024.].

8. EUS TĪKLA IZVEIDES IESPĒJAMIE IEVIEŠANAS SCENĀRIJI

Šajā nodaļā tiek noteikts optimālākais Latvijas elektrouzlādes staciju (EUS) tīkla infrastruktūras paplašināšanas scenārijs, ņemot vērā tehniskos, finanšu un tirgus aspektus. Lai to panāktu, iepriekšējās Ziņojuma nodaļās ir veikta esošās tirgus situācijas izpēte un veikta analīze par EUS punktu izveides izmaksām un Latvijas EUS operatoru tirgu. EUS izveides izmaksu analīzē iekļauta fiksēto izmaksu identificēšana, kas ir saistītas ar zemju atsavināšanu, infrastruktūras būvniecību un ekspluatāciju, iekārtu iegādi, elektroenerģijas pieslēguma izveides izmaksas. Tālāk ir nepieciešams izstrādāt un modelēt dažādus EUS tīkla infrastruktūras paplašināšanas scenārijus, kurus var izvērtēt no finanšu aspekta.

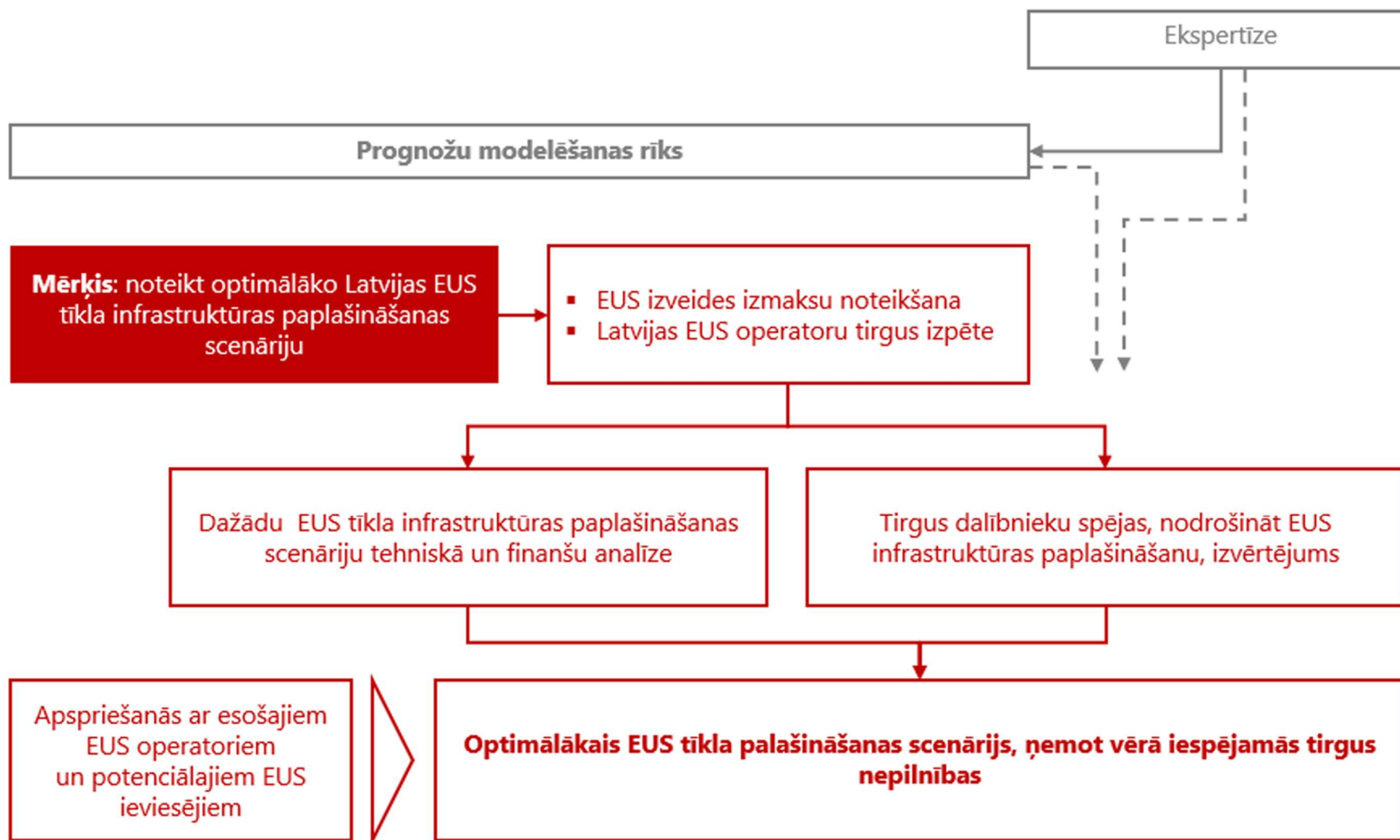
Ziņojumā netiek vērtētas mainīgās izmaksas kā EUS operatora darbības izdevumi, elektroenerģijas pieslēguma un jaudas uzturēšanas izmaksas un elektroenerģijas cenu svārstības. Tiek ņemta vērā izmaksu efektivitāte dažādos infrastruktūras paplašināšanas scenārijos, lai izvēlētos finansiāli izdevīgākos risinājumus.

8.1. Metodoloģija Latvijas EUS tīkla izveides iespējamo ieviešanas scenāriju noteikšanai

Ziņojuma izstrādē tirgus izpētes ietvaros tika vērtēta esošo operatoru tirgus struktūra un iespējamo jauno dalībnieku potenciāls, novērtējot viņu spēju iesaistīties EUS tīkla paplašināšanā. Tika izpētīti tiesiskie aspekti, kas regulē EUS tirgu, kā arī izvērtētas gan nacionālās, gan Eiropas Savienības politikas un atbalsta programmas, kas varētu veicināt vai ierobežot EUS infrastruktūras paplašināšanas iespējas. Tāpat ir veikta un iepriekšējās Ziņojuma nodaļās aprakstīta infrastruktūras izveides tehniskā analīze, iekļaujot alternatīvu tehnisko risinājumu izpēti kā dažādu uzlādes iekārtu veidu izvēli, to izvietojuma blīvumu, uzlādes jaudu un tehnoloģisko piemērotību konkrētām transportlīdzekļu kategorijām. Pētījumā plaši netiek apskatīti tehnoloģiskie jauninājumi, piemēram, viedās uzlādes sistēmas, enerģijas uzkrāšanas tehnoloģijas u.c. ar EUS operatora darbību saistītas tehnoloģijas, kas ir strauji mainīgas.

Ņemot vērā, ka Eiropas Savienības fondu 2021. – 2027. gada plānošanas periodā ne mazajiem, ne lielajiem projektiem Eiropas Komisija vairs nav noteikusi izmaksu ieguvumu analīzes sagatavošanu kā obligātu prasību un Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūras (CINEA) ceļvedis Eiropas Savienības instrumenta transporta projektiem (CEF-T) ekonomiskajai izvērtēšanai nosaka, ka Alternatīvo degvielu infrastruktūras projektiem, ja tie saistīti ar ilgtspējīgu un multimodālu

mobilitāti un tie iesniegti ar īstenošanas partnera (*Implementing Partner*) atbalstu, ne izmaksu ieguvumu analīze, ne izmaksu lietderības analīze nav jāiesniedz, atbilstoši Eiropas Komisijas ekonomiskā novērtējuma vadlīnijās "Economic Appraisal Vademecum 2021-2027" sniegtajiem norādījumiem par dažādu ekonomisko novērtēšanas metožu piemērošanu transporta projektos, kas ir prasību izpildes vadīti (compliance-driven), kā alternatīva Latvijas EUS tīkla iespējamo ieviešanas scenāriju salīdzināšanai tiek veikta daudzkritēriju analīze.



Attēls 9. Metodiskā ietvara shēma. Avots: autoru veidots

Tā kā elektrotransportlīdzekļu pieauguma prognoze liecina, ka līdz 2030. gadam šo transportlīdzekļu skaits nerasniegs līmeni, kas nodrošinātu ES regulai atbilstoša EUS tīkla infrastruktūras noslodzi, infrastruktūras pieprasījums tiek vērtēts kā ļoti zems. To apliecina arī citi pētījumi par elektriskās uzlādes infrastruktūras nepieciešamību uz Eiropas ceļiem, piemēram, saskaņā ar Fraunhofera Sistēmu un inovāciju pētniecības institūta aprēķiniem, Latvijā līdz 2027. gadam būtu nepieciešams izvietot lādētājus kravas automašīnām 5 vietās, kur fiksēts, ka vidēji dienā apstājas 61 kravas automašīna²⁶.

Finanšu analīzes ietvaros tiek veikta EUS izveides izdevumu analīze, kas šajā situācijā kalpo kā racionāls risinājums, lai saprastu, kā izpildīt regulas prasības, minimizējot kapitālieguldījumu apjomu no publiskajiem finanšu līdzekļiem. Izdevumu analīze koncentrējas uz infrastruktūras izveides, uzturēšanas novērtējumu. Finanšu analīze neietver darbības izmaksu novērtējumu, tiek pieņemts, ka darbības izmaksas ietveramas ieguvumu analīzē, izstrādājot operatora darbības plānu un biznesa modeli.

Paralēli EUS tīkla paplašināšanas scenāriju finanšu analīzei tiek veikts arī izvērtējums par tirgus dalībnieku spēju nodrošināt šo infrastruktūras paplašināšanu. Izvērtējums sākas ar esošo un potenciālo tirgus dalībnieku identificēšanu un analīzi, lai saprastu, kuri uzņēmumi varētu veikt ieguldījumus EUS tīkla paplašināšanā. Šeit tiek izskatīti gan pašreizējie tirgus dalībnieki (piemēram, esošie uzlādes staciju operatori un enerģijas uzņēmumi), gan potenciālie jaunie spēlētāji, kas varētu ienākt tirgū. Katram dalībniekam tiek novērtētas viņu darbības stratēģijas, biznesa modeļi un attīstības plāni saistībā ar EUS tirgu. Tiek veikta tirgus vides analīze, lai identificētu potenciālos šķēršļus un riskus, kas varētu ietekmēt tirgus dalībnieku spēju paplašināt EUS tīklu. Šeit tiek izvērtētas normatīvās prasības, konkurences līmenis, pieprasījuma tendences, enerģijas cenu svārstības un iespējamās tehnoloģiskās izmaiņas, kas varētu ietekmēt uzņēmumu motivāciju vai spējas veikt ieguldījumus EUS paplašināšanā. Šāds izvērtējums ir balstīts uz ekspertu aptaujas rezultātiem un konsultācijām ar tirgus dalībniekiem.

Pēdējais posms ir optimālākā EUS tīkla paplašināšanas scenārija izvēle, pamatojoties uz izmaksu efektivitāti, tehnisko piemērotību, ekonomisko dzīvotspēju un spēju novērst tirgus nepilnības. Tā kā šajā gadījumā ieguvumu analīze nav aktuāla, scenāriju izvērtēšanā galvenokārt tiek ņemti vērā izmaksu optimizācijas stratēģija. Tirgus nepilnību analīzē tiek novērtēti faktori, kas varētu apgrūtināt infrastruktūras paplašināšanu, piemēram, finansējuma trūkums, normatīvā regulējuma nepilnības vai tehnoloģiskie izaicinājumi, un tiek aprakstīti iespējamie risinājumi šo nepilnību pārvarēšanai,

²⁶ Electric trucks: new data maps out priority locations for charging points, pieejams: <https://www.acea.auto/press-release/electric-trucks-new-data-maps-out-priority-locations-for-charging-points/>

piemēram, finanšu atbalsta mehānismi, normatīvā regulējuma pielāgošana vai tehnoloģiju attīstības veicināšana.

Visā Pētījuma izstrādes gaitā notiek regulāra komunikācija un konsultācijas ar esošajiem EUS operatoriem un potenciālajiem ieviesējiem. Šīs apspriešanās ir būtiskas, lai iegūtu precīzu un aktuālu informāciju par tirgus situāciju, identificētu potenciālās problēmas un rastu efektīvus risinājumus, kas palīdzētu izstrādāt praktiskas rekomendācijas EUS tīkla paplašināšanai, ievērojot izdevumu minimizācijas stratēģijas.

Tā kā nav zināms, kad precīzi laikā tiks veikta EUS tīkla attīstība, kādi būs galīgie risinājumi, Ziņojumā norādītās investīciju izmaksas var uzskatīt tikai un vienīgi par indikatīvām un nebūtu rekomendējams šeit definētās vērtības izmantot ilgtermiņa plānošanas dokumentu sagatavošanas vajadzībām. Ziņojumā norādīto investīciju izmaksu primārais mērķis ir kalpot kopējam Ziņojuma mērķim – definēt to, vai elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju tīkla attīstība ir ekonomiski pamatota.

8.2. Scenāriju analīze

Uzlādes infrastruktūras paplašināšana skar vairākas kompetences jomas un iesaista dažādus dalībniekus, kuri tradicionāli nav sadarbojušies transporta infrastruktūras plānošanā valsts mērogā: pašvaldībām uzlādes infrastruktūras paplašināšana ir arī jautājums par iedzīvotāju vajadzību apmierināšanu un priekšnoteikumu radīšanu, lai saglabātu un piesaistītu uzņēmējdarbību, valstij kopumā ir nepieciešama uzlādes infrastruktūras paplašināšana, lai izpildītu Eiropas Savienības noteiktās prasības un mērķus attiecībā uz alternatīvo degvielu izmantošanu un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu ²⁷. Regula paredz, ka dalībvalstīm ir jāveicina alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība, tostarp elektrisko transportlīdzekļu uzlādes staciju izveide, lai panāktu vienotu un pieejamu uzlādes tīklu visā Eiropā. Transporta sektora klimata gāzu emisijas ir atkarīgas no trim dažādiem faktoriem, kas būtiski ietekmē kopējo emisiju daudzumu:

(1) Atjaunojamo degvielu īpatsvars:

Atjaunojamo degvielu, piemēram, biogāzes, biodīzeļdegvielas, etanola un ūdeņraža, izmantošana ir būtisks elements, lai samazinātu transporta sektora emisijas. Palielinot atjaunojamo degvielu īpatsvaru, iespējams būtiski samazināt oglekļa dioksīda un citu klimata gāzu emisijas. Enerģētikas

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 230, 15.09.2023., 1.–44. lpp.

atbalsta politika, subsīdijas un stimulu sistēmas ir būtiskas, lai palielinātu atjaunojamo resursu izmantošanu transportā.

(2) Transportlīdzekļu energoefektivitāte:

Transportlīdzekļu energoefektivitāte norāda, cik efektīvi transportlīdzeklis patērē degvielu un pārvērš to kustības enerģijā. Transportlīdzekļu energoefektivitātes uzlabošana ietver gan tehnoloģiju attīstību, piemēram, vieglāku materiālu izmantošanu un uzlabotu dzinēju tehnoloģiju, gan arī pāreju uz elektriskajiem transportlīdzekļiem. Elektrisko transportlīdzekļu efektivitāte ir daudz augstāka nekā tradicionālajiem transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinējiem, jo tie izmanto enerģiju daudz efektīvāk. Transportlīdzekļu energoefektivitātes vērtējumā ir svarīgi ņemt vērā arī enerģijas ražošanas un pārvades posmus, jo tie būtiski ietekmē kopējo efektivitāti un transportlīdzekļa ekoloģisko bilanci. Piemēram, ja elektroenerģija tiek ražota no fosilā kurināmā termoelektrostacijās.

(3) Transporta intensitāte:

Transporta intensitāte attiecas uz kopējo transporta darbu, kas tiek veikts noteiktā teritorijā. Tas nozīmē ne tikai to, cik tālu un cik bieži cilvēki un preces tiek transportētas, bet arī to, kādi transporta veidi tiek izmantoti. Transporta intensitātes mazināšana nozīmē kopējā pārvietošanās apjoma samazināšanu, izmantojot efektīvākus transporta risinājumus.

Ja katru no šīm trim dimensijām uzlabotu par 33%, tad kopā tiktu sasniegts mērķis samazināt klimata gāzu emisijas par 70%. Tomēr šādu mērķi var sasniegt arī tad, ja uzlabojumi notiek nevienmērīgi. Pāreja uz ilgtspējīgu transporta sektoru nav vienkārša, jo tā prasa plašus ieguldījumus, tehnoloģiskās inovācijas, izmaiņas infrastruktūrā un sabiedrības izglītošanu par nepieciešamību un priekšrocībām izmantot ilgtspējīgus transporta risinājumus. Tomēr ar aktīvu rīcību, valdības atbalstu un sadarbību ar privāto sektoru ir iespējams panākt nepieciešamo pāreju, lai samazinātu klimata ietekmi un veicinātu ilgtspējīgu mobilitāti.

Scenārijs A: Tīrgus dalībnieki nodrošina EUS tīkla izveidi

Uz autoparka apmēru balstītu valsts mērķrādītāju īstenošanai dalībvalstīs būtu jānodrošina, ka tiek uzstādīts pietiekams skaits publiski pieejamu uzlādes punktu. Lai palielinātu patērētāju ērtības, īpaši TEN-T tīklā, būtu jāierīko arī pietiekams skaits mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu ātrās uzlādes punktu, tādējādi nodrošinot pilnīgu pārrobežu savienojamību.

Saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1804 ²⁸ preambulu, ir svarīgi, lai publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešana galvenokārt notiktu ar privātām tirgus investīcijām.

Uzlādes infrastruktūras ieviešana galvenokārt ar privātu tirgus investīciju palīdzību veicinās konkurenci starp tirgus dalībniekiem, kas tālāk pozitīvi ietekmēs pakalpojumu kvalitāti. Privātā sektora iesaiste EUS tīkla izveidē radīs arī labvēlīgu vidi jaunu uzņēmumu ienākšanai tirgū, kas var novest pie inovatīviem risinājumiem, efektīvākas resursu izmantošanas un konkurētspējīgākām cenām patērētājiem. Turklāt konkurence stimulēs tirgus dalībniekus pastāvīgi uzlabot savus pakalpojumus, lai saglabātu un palielinātu savu tirgus daļu.

Palielinoties elektrotransportlīdzekļu īpatsvaram, īpaši svarīga būs ātrās uzlādes punktu izveide TEN-T tīklā.

Scenārijs B: Valsts atbalsts tirgus nepilnību gadījumā

Saskaņā ar ES valsts atbalsta noteikumiem, dalībvalstīm būtu jāatbalsta nepieciešamās publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras ieviešana gadījumos, kad tirgus apstākļu dēļ ir vajadzīgs valsts atbalsts pirms tiek izveidots pilnībā konkurētspējīgs tirgus.

Galvenās identificētās tirgus nepilnības ir:

- Elektromobiļu izmantošana rada ievērojamas sabiedriskās priekšrocības, piemēram, samazinātas siltumnīcefekta gāzu emisijas, gaisa piesārņojuma un trokšņa līmeņa samazinājumu. Pat, ja šos sociālos ieguvumus izdodas izteikt finansiālā izteiksmē, privātie investori nesaņem tiešu atdevi no sabiedrības ieguvumiem. Tas noved pie nepietiekamām investīcijām uzlādes infrastruktūrā no privātā sektora puses, gadījumos, kad EUS infrastruktūras izvietojumu nav iespējams apvienot ar citu pakalpojumu vai EUS nav pietiekami noslogota pozitīvas finanšu plūsmas nodrošināšanai.
- Uzlādes infrastruktūras izveide prasa ievērojamus sākotnējos kapitālieguldījumus ar ilgu atmaksāšanās periodu. Privātie investori nevēlas veikt šādas investīcijas, jo pastāv augsts risks un neskaidrība par nākotnes ienākumiem, īpaši tirgū, kas vēl nav pilnībā attīstīts. Lai ieviestu Regulas (ES) 2023/1804 prasībām atbilstošu EUS tīklu, atbilstoši Pētījumā apkopotajai informācijai, elektroapgādes tīkla jāveic ieguldījumi 67,7 milj. EUR²⁹ apmērā, kas iekļauj 6,3 milj. EUR mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu EUS nepieciešamās jaudas nodrošināšanu un 61,4 milj. EUR lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu EUS nepieciešamās jaudas nodrošināšanu.

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES. Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis, L 230, 15.09.2023., 1.–44. lpp.

²⁹ Izmaksas ietver sākotnēji veicamos kapitālieguldījumus ST un AST elektrotīklā un apakšstacijās kā arī kabeļu trases izbūvi līdz objektam. Izmaksas neietver uzlabotās elektrotīkla daļas dzīves ciklā ietilpstošās atjaunošanas un ikdienas uzturēšanas izmaksas; tiek pieņemts, ka šīs papildus izmaksas tiks iekļautas elektrotīkla pārvaldītāja pakalpojumu tarīfos.

- Uzlādes infrastruktūras vērtība pieaug, palielinoties tās izplatībai un pieejamībai. Individuāli investori šobrīd nav motivēti izveidot plašu uzlādes tīklu, jo nav garantiju par pietiekamu elektromobiļu lietotāju skaitu.
- Privātie tirgus dalībnieki koncentrējas uz rentablākajām vietām ar augstāku elektromobiļu koncentrāciju, atstājot novārtā lauku reģionus vai mazāk apdzīvotas teritorijas. Tas ir saistīts ar jau minētajiem ierobežojumiem attiecībā uz elektrotīkla spēju nodrošināt nepieciešamo jaudu konkrētos apvidos.

Šo tirgus nepilnību dēļ privātais sektors vien nespēj nodrošināt nepieciešamo publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras attīstību, tāpēc tiek izskatīts scenārijs, ka valsts stimulē privātās investīcijas, samazinot finanšu riskus un palielinot investīciju pievilcību - valstij uzņemoties sākotnējo kapitālieguldījumu daļu, kas saistīta ar elektrotīkla uzlabošanu vai pārbūvi, nodrošinot jaudas pieejamību, privātais investoram garantējot Regulas (ES) 2023/1804 prasībām atbilstošas EUS izveidi TEN-T tīkla posmā, kur šāda infrastruktūra vēl nav izvietota.

Valsts iejaukšanās palīdzēs pārvarēt identificētās tirgus nepilnības un radīs priekšnoteikumus pilnībā konkurētspējīga tirgus attīstībai nākotnē.

Scenārijs C: Valsts nodrošina EUS tīkla izveidi

Ņemot vērā ieguldījuma raksturu, elektrouzlādes staciju tīkla paplašināšana Ziņojumā ir izskatīta nosakot projekta dzīves cikla garumu 20 gadi³⁰ un tika pieņemts, ka elektrouzlādes staciju darbība sāksies 2026. gadā nodrošinot pilnu atbilstību Regulas (ES) 2023/1804 prasībām, bez derogācijām.

Elektrouzlādes stacijas aprīkojuma uzturēšanas izmaksas tiek lēstas no 2% līdz 5% no sākotnējām kapitālieguldījumu izmaksām gadā.³¹ Šī proporcija var svārstīties vairāku faktoru ietekmē, tostarp aprīkojuma veida, uzlādes stacijas lieluma, uzturēšanas un ekspluatācijas prasībām. Mazākām un vienkāršām stacijām ar standarta uzlādes ierīcēm šīs izmaksas parasti ir tuvāk 2% no kapitālieguldījumu apjoma. Lielākām stacijām ar ātrās uzlādes iespējām un papildu tehnoloģijām (piemēram, viedās pārvaldības sistēmām) ekspluatācijas izmaksas var sasniegt vai pat pārsniegt 5% no kapitālieguldījumu apjoma. Ziņojumā tiek pieņemts ka EUS aprīkojuma ikdienas uzturēšanas izmaksas sastāda 3% no sākotnējām investīcijām, šīs izmaksas ietver ikgadējās uzturēšanas, remonta, apkalpošanas un programmatūras licences maksas.

³⁰ Eiropas Komisija, Reģionālās un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts (2022). Ekonomiskā izvērtējuma vadlīnijas 2021–2027: Vispārīgie principi un nozares piemērojumi. Eiropas Savienības Publikāciju birojs.

³¹ Eiropas Komisija. (2021). Ietekmes novērtējums par Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvas (AFID) pārskatīšanu. Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts.

EUS infrastruktūras dzīves cikls tiek plānots 20 gadiem, taču lai uzturētu augstu uzticamības un efektivitātes līmeni, ik pa laikam nepieciešama aprīkojuma atjaunošana. Tipiski procentuāli atjaunošanas intervāli un biežums³²:

1. Galvenās aprīkojuma komponentes (uzlādes modulis, savienotāji, kabeļi):

- Plānotais atjaunošanas biežums ir aptuveni reizi 7–10 gados.
- Aptuvenās atjaunošanas izmaksas ir 25–45% no sākotnējām investīcijām.

2. Datoru sistēmas, programmatūra un tīkla pārvaldība:

- Plānotais atjaunošanas biežums ir reizi 3–5 gados, ņemot vērā ātro tehnoloģiju novecošanos.
- Aptuvenās atjaunošanas izmaksas ir 5–10% no sākotnējām investīcijām.

3. Vispārējā stacijas infrastruktūra (fiziskās struktūras, aizsardzība, apgaismojums):

- Plānotais atjaunošanas biežums: Reizi 10–15 gados.
- Aptuvenās atjaunošanas izmaksas ir 25–50% no sākotnējām investīcijām.

Ziņojumā tiek pieņemts, ka kopējais plānotais atjaunošanas procentuālais apjoms 20 gadu dzīves cikla laikā tiek pieņemts 40% no sākotnējām kapitālieguldījumu izmaksām un šo darbu izpilde tiek plānota 10 dzīves cikla gadā.

Atlikušās vērtības noteikšana EUS infrastruktūrai pēc 20 ekspluatācijas gadiem ir sarežģīta, jo tā ir atkarīga no aprīkojuma veida, tehnoloģijas novecošanas ātruma, uzlabojumiem un tirgus izmaiņām. Ziņojumā tiek izmantota lineārā nolietojuma metode, pieņemot, ka aprīkojuma nolietojums ir vienmērīgs visā tā dzīves ciklā. Pēc 20 gadiem, veicot komponentu atjaunošanu dzīves cikla 10. gadā, nolietojums tiek pieņemts 80%, kas nozīmē, ka atlikusī vērtība tiek pieņemta kā 20%.

Nosakot aptuvenās investīcijas EUS tīkla izveidei un uzturēšanai uzstādot jaunas uzlādes stacijas vai pārbūvējot esošās, vidējās izmaksas nodrošinot visa EUS tīkla ieviešanu var sadalīt sekojoši:

- Uzlādes infrastruktūras izbūve un uzstādīšana – aptuveni 31% no kopējām izmaksām;
- Elektroenerģijas tīkla pieslēgumu izveide un uzlabojumi – aptuveni 59% no kopējām izmaksām;
- Stāvlaukumu izbūve vai pārbūve – aptuveni 10% no kopējām izmaksām.

Jaunu lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu EUS izbūves izmaksas vidēji ir 2,73 milj. EUR par staciju, bet individuāli, atkarībā no elektroenerģijas tīklā veicamo uzlabojuma apjoma, stacijas izmaksas svārstās no 0,7 milj. EUR līdz 9,7 milj. EUR.

³² Turpat.

Modernizējot jau esošās uzlādes stacijas (mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem), izmaksas ir ievērojami zemākas, aptuveni no 350 000 līdz 400 000 EUR par staciju. Izmaksu apmērs lielā mērā ir atkarīgs no tā, vai ir nepieciešami jauni elektroenerģijas pieslēgumi un cik lielā mērā ir veicama esošās infrastruktūras uzlabošana. Katra projekta precīzas izmaksas būtu iespējams noteikt tikai pēc būvprojekta izstrādes, kurā tiek definēti precīzi tehniskie risinājumi.

Ziņojumā atspoguļotās lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju tīkla ieviešanas izmaksas un šīs infrastruktūras uzturēšanas izmaksas, neskaitot EUS operatora darbības izmaksas iesniegtas Pasūtītājam atsevišķā datnē *"DAS_EUS_FIN.apr"*.

8.3. Secinājumi

Ņemot vērā Eiropas un nacionālo politikas kontekstu, tostarp attiecīgos tehniskos un juridiskos aspektus, kā ekonomiski pamatotākais scenārijs atbilstoši prognozētajam elektrotransportlīdzekļu īpatsvaram tiek pieņemts Scenārijs B.

Valsts atbalsts uzlādes infrastruktūras attīstībai ir ekonomiski pamatots risinājums, jo tas ļauj efektīvi pārvarēt tirgus nepilnības, kas šobrīd kavē šādas infrastruktūras pilnvērtīgu izveidi un pie potenciālā pieprasījuma bez valsts atbalsta nav iespējama. Šis scenārijs arī nodrošina, ka uzlādes infrastruktūra tiek attīstīta ne tikai komerciāli izdevīgākajos reģionos, bet arī reģionos, kas veicina ģeogrāfisko vienlīdzību, vienlaikus nodrošinot Regulas (ES) 2023/1804 prasības.

9. LATVIJAS AUTOPARKA IZMAIŅU PROGNOZES MODELĒŠANAS RĪKS

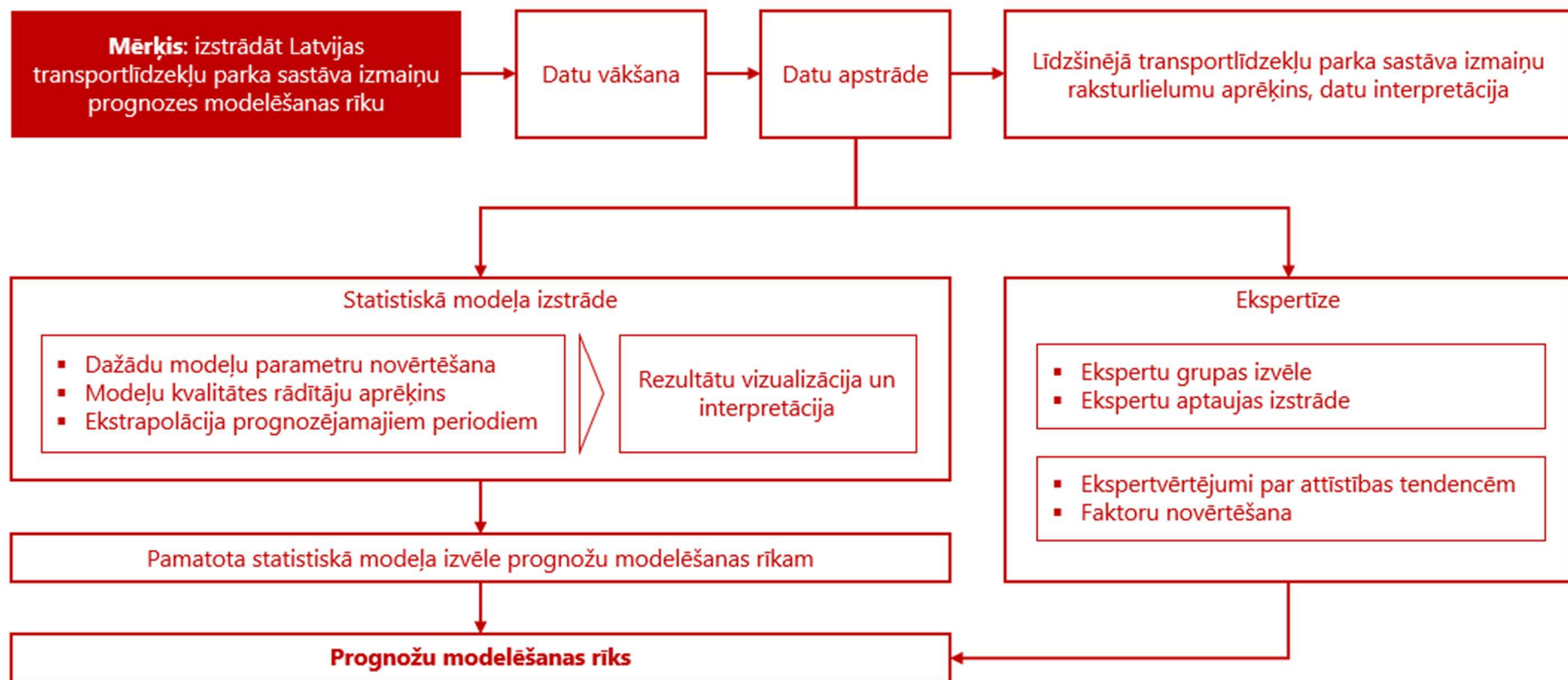
Pētījuma ietvaros izstrādātais autoparka izmaiņu prognozes modelēšanas rīks ir pievienots Ziņojuma 1.pielikumā.

9.1. Metodoloģija Latvijas autoparka sastāva izmaiņu prognozēšanai

Pētījuma datu bāzi veido statistikas dati, kas tika iegūti izmantojot CSDD datubāzē pieejamo statistisko informāciju par transportlīdzekļu reģistrācijas skaita izmaiņām, t. sk. transportlīdzekļu kategoriju, enerģijas avota, turētāja status un reģiona griezumos. Pētījuma datu bāze papildināta ar ekspertvērtējumiem, kas tika iegūti no transporta nozares ekspertiem:

- Matīss Mežaks ("BRC Autocentrs" direktors);
- Ansis Valdovskis (AS "Latvenergo" Elektrotransporta uzlādes tīkla vadītājs);
- Kārlis Mendziņš ("Eleport Latvija" vadītājs);
- Jānis Bethers ("Virši-A" biznesa attīstības vadītājs);
- Pauls Beinarovičs ("CSDD" Elektromobilitātes un radaru sistēmas attīstības daļas vadītājs);
- Daniels Treņins ("Enefit Latvija" E-mobilitātes risinājumu nodaļas vadītājs);
- Jānis Trēziņš ("Mobire Latvija" Reģionālais vadītājs).

Eksperti vērtēja elektrotransportlīdzekļu attīstības tendences ietekmējošos faktorus, to ietekmes līmeni, sniedza vērtējumu par elektrotransportlīdzekļu skaita izmaiņu tendencēm. Identificētajiem faktoriem, kuriem, atbilstoši ekspertu vērtējumiem, aprēķinātais svarīguma indekss bija augsts un kurus bija iespējams kvantificēt, tika izveidotas dinamikas rindas ar to vēsturisko attīstību.



10.attēls. Metodiskā ietvara shēma. Avots: autoru veidots

legūto statistikas datu un ekspertvērtējumu analīzei tika izmantoti dažāda veida modeļi, kas raksturo dinamikas rindu pamattendenču tālāku attīstību laikā, balstoties uz iepriekšējo tendenču ekstrapolāciju. Iegūtajiem modeļiem tika veikta kvalitātes novērtēšana, aprēķinot datu izkliedi ap vidējo vērtību, proti, cik lielā mērā novērojumi atšķiras cits no cita un no vidējā rezultāta. Tika analizēts, cik precīzi modeļis atspoguļo datus un vai prognozes ir uzticamas. Dinamikas rindu ekstrapolācija ir metode, ar kuru, balstoties uz vēsturisko datu virkni (jeb dinamisko rindu), tiek prognozētas nākotnes vērtības, tās pamatā ir pieņēmums, ka pagātnes tendences saglabāsies arī nākotnē. Ekstrapolācija ļauj izstiept vai pagarināt datu rindu, analizējot tās raksturīgās iezīmes, piemēram, tendences, sezonālītāti vai ciklus, un pēc tam prognozējot turpmākās vērtības ārpus esošajiem datiem. Šo pieeju bieži izmanto laika rindās, lai prognozētu ekonomiskus, demogrāfiskus vai citus periodiskus datus.

Latvijas autoparka izmaiņu tendenču prognozēšanai Pētījumā izmantoti divi modeļi, kuri tika pielāgoti, lai tie atbilstu konkrētajiem datiem un pētāmo rādītāju raksturam. Modeļa pielāgošana nodrošina to precizitāti, ļaujot efektīvāk analizēt datus un sasniegt ticamākās prognozes rezultātus. Pielāgošanas process ietvēra modeļu parametru un struktūru modificēšanu, lai panāktu labāku atbilstību aplūkoto transportlīdzekļu kategoriju mijiedarbībai un kontekstam. Pētījumā pirmreizējās transportlīdzekļu reģistrācijas skaita izmaiņu likne tika saskaņota ar kopējā transportlīdzekļu skaita ilgtermiņa tendencēm, lai nodrošinātu savstarpēju konsekveni un novērstu iespējamās anomālijas starp abiem rādītājiem. Elektrotransportlīdzekļu ikgadējā pieauguma dinamika tika ierobežota, izmantojot pirmreizējās reģistrācijas prognozes, tādējādi nodrošinot atbilstību starp atsevišķu segmentu un kopējo transportlīdzekļu tirgu. Šāda pieeja ļauj precīzāk modelēt elektrotransportlīdzekļu tirgus attīstību, ņemot vērā vispārējās transportlīdzekļu tirgus tendences un apjomu, kā arī nodrošina modeļu saskanību un savstarpēju sakarību starp dažādiem transportlīdzekļu veidiem.

Pētījumā tika izmantoti divi modeļi, katrs atbilstoši pielāgots konkrētā transportlīdzekļu segmenta analīzei. Kopējā transportlīdzekļu skaita tendences tika modelētas, izmantojot eksponenciālo modeli:

$$\tilde{y}_t = e^{a+bt}$$

kur $\tilde{y}_t$ – prognozētā mainīgā vērtība laika periodā t (kopējais transportlīdzekļu skaits konkrētajā gadā t);

e – dabiskā eksponenciālā bāze;

a – konstante, kas raksturo sākuma punktu prognozētajā liknē;

b – koeficients, kas raksturo pieauguma tempu laika gaitā;

t – laika periods jeb gads, kuru analizē modelis.

Eksponenciālā modeļa forma norāda, ka kopējais transportlīdzekļu skaits pieaug eksponenciāli laika gaitā, kur pieauguma ātrumu nosaka parametri a un b . Šī modeļa izmantošana ir īpaši piemērota situācijās, kad novērojam pozitīvu un pastāvīgu transportlīdzekļu pieaugumu. Savukārt elektrotransportlīdzekļu skaita dinamika tika modelēta ar Perla-Rīda modeli:

$$\tilde{y}_t = \frac{c}{1 + ae^{-bt}}$$

kur $\tilde{y}_t$ – prognozētā mainīgā vērtība laika periodā t (elektrotransportlīdzekļu skaits konkrētajā gadā t);

c – piesātinājuma līmenis jeb maksimālā vērtība, kuru prognozētais mainīgais var sasniegt. Tas raksturo transportlīdzekļu skaita robežu, kuru tas tiecas sasniegt ilgtermiņā (potenciālais tirgus lielums);

a – konstante, kas nosaka sākotnējo piesātinājuma pakāpi vai skaitu;

b – pieauguma koeficients, kas nosaka, cik strauji mainīgais tuvojas piesātinājuma līmenim c ;

t – laika periods jeb gads, kuru analizē modelis.

“Perla-Rīda trenda modelis ir transporta ekonomikas prognozēšanā plaši izmantota matemātiska metode³³ kas ir piemērota, lai raksturotu izaugsmi ar ierobežotu tirgus piesātinājuma potenciālu. Šīs metodes pamatā ir loģistiskā izaugsmes funkcija, kas ņem vērā S-veida izaugsmes trajektoriju, kas raksturīga jaunu tehnoloģiju tirgus attīstībai, sākot ar lēnu pieaugumu, pēc tam strauji palielinoties, līdz pakāpeniski tiek sasniegta piesātinājuma stadija. Modelī parametri ir pielāgoti tā, lai atspoguļotu elektrotransportlīdzekļu izaugsmes tempu, kas tiek ierobežots ar prognozēto pirmreizējo transportlīdzekļu reģistrāciju skaitu.

Eiropas Komisija neizvirza specifiskas metodes transporta pieprasījuma prognozēšanai, taču tā atbalsta datu balstītu pieeju un labākās prakses izmantošanu transporta plānošanā, lai nodrošinātu efektīvu un ilgtspējīgu transporta sistēmu attīstību Eiropas Savienībā.

Ekspertu aptaujas struktūrā tika izmantotas slēgtas formas ar vērtēšanas skalām no 1 līdz 5, kas nodrošināja precīzu dažādu faktoru nozīmības kvantifikāciju elektrotransportlīdzekļu attīstības prognozēšanā. Lai analizētu ekspertu vērtējumus un atbilstoši novērtētu gan to centrālo tendenci, gan dispersiju, tika pielietoti vairāki statistiskie rādītāji. Summārie vidējie tika aprēķināti, lai apkopotu ekspertu kopējo nostāju par attiecīgo faktoru nozīmību:

³³ Greene, W. H. (2008). *Econometric analysis* / William H. Greene. (6th ed.). Upper Saddle River NJ: Pearson/Prentice Hall.

$$\tilde{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i$$

kur $\tilde{x}$ – summārais vidējais vērtējums faktoram t ;
 n – ekspertu skaits, kas sniedza vērtējumu;
 x_i – katra eksperta vērtējums skalā no 1 līdz 5.

Struktūras vidējie nodrošināja detalizētu novērtējumu dažādām transportlīdzekļu kategorijām, tādējādi atspoguļojot specifiskās tendences katrā segmentā:

$$\tilde{x}_j = \frac{1}{n_j} \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij}$$

kur $\tilde{x}_j$ – vidējais vērtējums konkrētajai transportlīdzekļu kategorijai j ;
 n_j – ekspertu skaits, kas vērtēja konkrēto kategoriju j ;
 x_{ij} – katra eksperta i vērtējums konkrētajā kategorijā j .

Papildus tam tika aprēķināti variācijas rādītāji, kas ļāva novērtēt ekspertu viedokļu dispersiju un atšķirības, nodrošinot plašāku izpratni par vērtējumu izkliedi:

$$s^2 = \frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - \tilde{x})^2$$

kur s^2 – dispersija, kas raksturo ekspertu vērtējumu izkliedi;
 n – ekspertu skaits;
 x_i – katra eksperta vērtējums;
 $\tilde{x}$ – summārais vidējais vērtējums.

Lai noteiktu katra faktora relatīvo nozīmīgumu, tika aprēķināts svarīguma indeksa rādītājs, izsakot to skalā no 0 līdz 1:

$$I = \frac{\tilde{x} - x_{min}}{x_{max} - x_{min}}$$

kur I – svarīguma indekss;
 $\tilde{x}$ – summārais vidējais vērtējums faktoram;
 x_{max} – minimālā vērtēšanas skalas vērtība;
 x_{min} – maksimālā vērtēšanas skalas vērtība.

Šo statistisko rādītāju aprēķini nodrošināja iespēju precīzi analizēt ekspertu vērtējumus un iegūt padziļinātu izpratni par katra faktora nozīmību un ekspertu viedokļu izkliedi attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu attīstības tendencēm.

10. APKOPOJUMS PAR ESOŠO LIELAS NOSLODZES ELEKTROTRANSPORTLĪDZKĻU UZLĀDES JAUDAS IESPĒJĀM

2024. gada 14. februārī Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas (TRAN) locekļi pieņēma savu nostāju par kravas autotransporta svara un gabarītu regulējuma pārskatīšanu ar mērķi veicināt ilgtspējīgākus, videi draudzīgākus kravu pārvadājumus. TRAN vēlas palielināt nulles emisiju kravas transportlīdzekļu maksimālos svara un gabarītu ierobežojumus, lai sekmētu nulles emisiju kravas transportlīdzekļu un autobusu izmantošanu. Saskaņā ar TRAN nostāju jāpalielina nulles emisiju kravas transportlīdzekļu maksimālo svaru par četrām tonnām (esošais ierobežojums ir 40 tonnas) un garumu. Tas ļautu kompensēt papildu svaru un vietu, kas nepieciešama akumulatoru vai ūdeņraža elementu uzstādīšanai, kā arī nodrošināt lielāku kravnesību. Izmaiņas plānotas kā stimuls transporta nozarei pāriet uz videi draudzīgākām tehnoloģijām. Eiropas Parlamenta deputāti norāda, ka šādas izmaiņas ļautu optimizēt kravu pārvadājumu efektivitāti, jo vienu un to pašu kravas apjomu varētu transportēt ar mazāku transportlīdzekļu skaitu vai veicot mazāk kopējo braucienu, tādējādi samazinot kopējās radītās emisijas.

Saskaņā ar Eiropas Komisijas datiem nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošana ES kravas automašīnu parkā ir neliela, un 96,3 % no visiem kravas automobiļiem ES darbojas ar dīzeļdegvielu³⁴.

Izmantojot publiski pieejamo informāciju, tabulā Nr. 11 atspoguļots anonimizēts, vispārīgs pašreiz tirgū pieejamo lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu tehnisko parametru apkopojums, lai novērtētu vispārējo uzlādei nepieciešamo laiku. Salīdzinājumā nav ietverti visi pašreiz tirgū pieejamie lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļi, jo salīdzinājuma mērķis ir vispārīgi ieskicēt pašreizējās tehniskās iespējas un ierobežojumus.

11.tabula. Anonimizēts tirgū pieejamo lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu tehnisko parametru salīdzinājums

Parametrs	Ražotājs A	Ražotājs B	Ražotājs C
Kopējais bruto svars	Līdz 44 tonnām	Līdz 64 tonnām	Līdz 64 tonnām
Bateriju ietilpība	360 kWh (4 baterijas) 540 kWh (6 baterijas)	336 kWh (3 baterijas) 448 kWh (4 baterijas)	416 kWh 624 kWh
Veicamais attālums ar pilnu uzlādi	Līdz 300 km	330 km līdz 400 km	260 km līdz 370 km
Uzlādes spraudnis	CCS Combo-2	CCS Combo-2	CCS Combo-2
Maksimālā uzlādes jauda	250 kW	160 kW	375 kW

³⁴ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754595/EPRS_BRI\(2023\)754595_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754595/EPRS_BRI(2023)754595_EN.pdf)

Parametrs	Ražotājs A	Ražotājs B	Ražotājs C
Ražotāja norādītais uzlādes laiks	9.5h ar AC (43 kW) 2.5h ar DC (250 kW)	no 20% līdz 80 % (no baterijas ietilpības): 1 h 15 min	2 h ar DC (375 kW)
Vidējais patēriņš	1.1 kWh/km	1.20 kWh/km	1.3 kWh/km

Jāpiemin, ka tālsatiksmes pārvadājumu ietvaros, maksimālā ātruma un kravas transportlīdzekļa vadītāja darba un atpūtas laika noteikumu ievērošana nozīmē to, ka viena bezpārtraukumu brauciena ietvaros praktiski netiks nobraukts vairāk par 337 km (braucot 4,5 stundas ar maksimālo ātrumu 75 km/h), kas aptuveni arī sakrīt ar analizēto, pašreiz tirgū pieejamo, lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu nobraukuma iespējām.

Ievērojot, ka pēc 4,5 stundu ilgas transportlīdzekļa vadīšanas ir jānodrošina iespēja autovadītājam apstāties un izmantot vismaz 45 minūšu ilgu vienlaidu pārtraukumu atpūtai, šāda pārtraukuma ietvaros ar CCS2 (DC 350 kW) uzlādes spraudņiem būt iespējams veikt maksimālo uzlādi 262 kWh ar noteikumu, ka attiecīgais kravas transportlīdzeklis spēj pieņemt šādu jaudu. Pieņemot, ka vidējais patēriņš ir 1.2 kWh/km šādas 45 minūšu uzlādes rezultātā būtu potenciāli iespējams veikt 218 km lielu attālumu.

Aplūkojot Ražotāja B tehniskās iespējas, secināms, ka 45 minūšu laikā ar ražotāja maksimāli pieļaujamo uzlādes jaudu 160 kW būtu iespējams veikt 100 km lielu attālumu.

Izdarot vispārīgu pieņēmumu secināms, ka 45 minūšu laikā (transportlīdzekļa vadītāja obligātā atpūtas laika ietvaros), izmantojot lieljaudas CCS2 (DC 350 kW) uzlādes spraudni, iespējams veikt uzlādi ar kuru potenciāli būtu iespējams veikt 100-200 km lielu attālumu.

Jāņem vērā, ka lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu tehnoloģijas dinamiski attīstītas un ražotāji (piemēram, Volvo, Scania) sākot ar 2025. gadu plāno piedāvāt lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļus ar bateriju ietilpību līdz pat 728 kWh un maksimālo nobraukumu līdz 600 km. Savukārt attīstoties megavatu uzlādes sistēmai (MCS), kas paredz nodrošināt maksimālo uzlādes jaudu līdz 3,75 MW (3000 A, 1250 voltu līdzstrāvas)³⁵, nākotnē potenciāli būs iespējams būtiski samazināt uzlādei nepieciešamo laiku, tomēr šī tehnoloģija vēl ir tikai attīstības fāzē.

³⁵ <https://www.charin.global/technology/mcs/>

1. PIELIKUMS – AUTOPARKA IZMAIŅU PROGNOZES MODELĒŠANAS RĪKS

Modeļa “Latvijas transportlīdzekļu parka sastāva izmaiņu prognozes modelēšanas rīks, kopējā EUS tīkla jaudas plānošanai” lietošanas instrukcija

1. Ievads

Šis Excel vidē izstrādātais modelis paredzēts transportlīdzekļu parka sastāva izmaiņu prognozēšanai, īpaši koncentrējoties uz elektrisko transportlīdzekļu skaita un īpatsvara attīstību. Modelis balstīts uz vēsturiskajiem datiem, ekspertu pieņēmumiem un matemātiskiem algoritmiem, lai noteiktu tendences un sniegtu pamatu turpmākai infrastruktūras jaudu plānošanai.

2. Struktūra

Modelis sastāv no vairākām izklājlappām, kurām ir noteikta loma modeļa darbības nodrošināšanā:

- ‘Atruna’: Satur vispārīgus noteikumus un izmantošanas nosacījumus;
- ‘Pieņēmumi’: Lietotāja ievades sadaļa, kur definējami galvenie pieņēmumi – prognozes periods, makroekonomiskie parametri un modeļa ierobežojumi;
- ‘Grafiks’: Nodrošina vizuālu prognožu rezultātu un vēsturisko datu attēlojumu;
- ‘Cal.fin’: Galvenā aprēķinu lapa, kurā, balstoties uz ievadītajiem datiem un pieņēmumiem, notiek aprēķini un prognožu ģenerēšana;
- ‘T.stast’: Apkopo un strukturē datus no ievades lapām, sagatavojot tos turpmākajiem aprēķiniem;
- ‘Dati TL pirmā reģistrācija’: Paredzēta vēsturisko datu ievadei par transportlīdzekļu pirmreizējo reģistrāciju sadalījumā pēc tipa un enerģijas avota;
- ‘Dati TL kopējais skaits’: Paredzēta vēsturisko datu ievadei par kopējo reģistrēto transportlīdzekļu skaitu sadalījumā pēc tipa un enerģijas avota;

Modeļa darbības ierobežojumi

Veikt izmaiņas drīkst tikai ar dzeltenu krāsu iezīmētajos ievades laukos. Jebkāda rindu pievienošana vai dzēšana, kā arī formulu izmaiņas ārpus paredzētajām ievades vietām var radīt neatgriezeniskas darbības kļūdas.

3. Datu ievade un pieņēmumu definēšana

Lai izmantotu modeli, nepieciešams ievadīt vai pārbaudīt šādu informāciju:

Prognozes periods un makroekonomiskie pieņēmumi

Izklājlappā 'Pieņemumi' norādiet pirmo prognozes gadu un nepieciešamos makroekonomiskos pieņemumus³⁶. Izvēlieties ("JĀ"/"NĒ") atbilstošās iespējas motorizācijas līmeņa un pirmreizējās reģistrācijas ierobežojumu iekļaušanai. Lai modelis strādātu, datu lapās jāievada statistikas dati par vismaz pēdējo 10 gadu periodu³⁷ (skatīt sadaļu Vēsturiskie dati).

Vēsturiskie dati

Izklājlappā 'Dati TL pirmā reģistrācija' norādiet aktuālos datus³⁸ par pirmreiz reģistrētiem transportlīdzekļiem attiecīgajā gadā, norādot to tipu un enerģijas avotu. Izklājlappā 'Dati TL kopējais skaits' norādiet aktuālos datus par kopējo reģistrēto transportlīdzekļu skaitu attiecīgajā gadā, norādot to tipu un enerģijas avotu.

Datu izklājlappas organizētas kā Excel tabulas, kas automātiski paplašinās, kad lietotājs pievieno jaunas rindas tabulas apakšā. Visi jaunie dati automātiski tiek iekļauti aprēķinos un saistītajās formulās, saglabājot tabulas struktūru un aprēķinu integritāti. Lietotājam tikai jāievada jaunie dati tabulas nākamajā pieejamajā rindā, saglabājot vēsturiskos datus.

Ekspertu vērtējums

Izklājlappā 'Cal.fin' laukos L52 un L104 Lietotājs var veikt prognozētās transportlīdzekļu pirmās reģistrācijas skaita izmaiņu tendences korekciju, atbilstoši Lietotāja vērtējumam vai ekspertu vērtējumam. Bāzes scenārijā, izaugsmes korekcija koeficients ir 1,00 (to palielinot, palielinās eksponenciālais pieauguma temps, kas tiek izmantots transportlīdzekļu pirmās reģistrācijas skaita izmaiņu prognozes aprēķinā).

Izklājlappā 'Cal.fin' laukos L70 un L122 Lietotājs var veikt sākotnējās izaugsmes korekciju, atbilstoši ekspertu vērtējumam par īstermiņa transportlīdzekļu parka sastāva izmaiņu tendencēm. Modelis paredz, ka elektrisko transportlīdzekļu skaita īpatsvara pieaugums sākotnējā fāzē būs lēns, tad strauji pieaugs līdz sasniegs piesātinājuma stadiju. Sākotnējās izaugsmes korekcija tiek veikta, lai atbilstoši

³⁶ <https://www.fm.gov.lv/lv/tautsaimniecibas-un-budzeta-izpildes-analize> (apmeklēts 25.11.2024.)

³⁷ Ja pirmais prognozes gads ir 2025. gads, tad datu lapās jāievada statistika par periodu no 2014. līdz 2024. gadam.

³⁸ Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD) datu bāze piedāvā regulāri atjaunotu statistiku par pirmreiz reģistrēto transportlīdzekļu skaitu Latvijā. Šie dati ir pieejami CSDD mājas lapas sadaļā 'Statistika', apakšsadaļā 'Transportlīdzekļi', un ir pieejams lejupielādējams fails ar nosaukumu 'Pirmreiz reģistrēto TL skaits'. Tiešsaistes saite: <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/transportlidzeklu-ikmenesa-dati>. Lietotājs var izmantot cita avota datus.

Eiropas un Pasaules tendencēm S-veida izaugsmes trajektorijas lūzuma punkts prognozes periodā tiktu nobīdīts uz priekšu vai atpakaļ.

4. Aprēķinu veikšana

Visi aprēķini tiek veikti automātiski izklājlapā 'Cal.fin' pēc datu un pieņēmumu ievades vai to atjaunošanas. Pārbaudiet, vai nav redzamas kļūdas vērtības (piemēram, #N/A, #REF!), kas varētu norādīt uz ievades vai formulu problēmām.

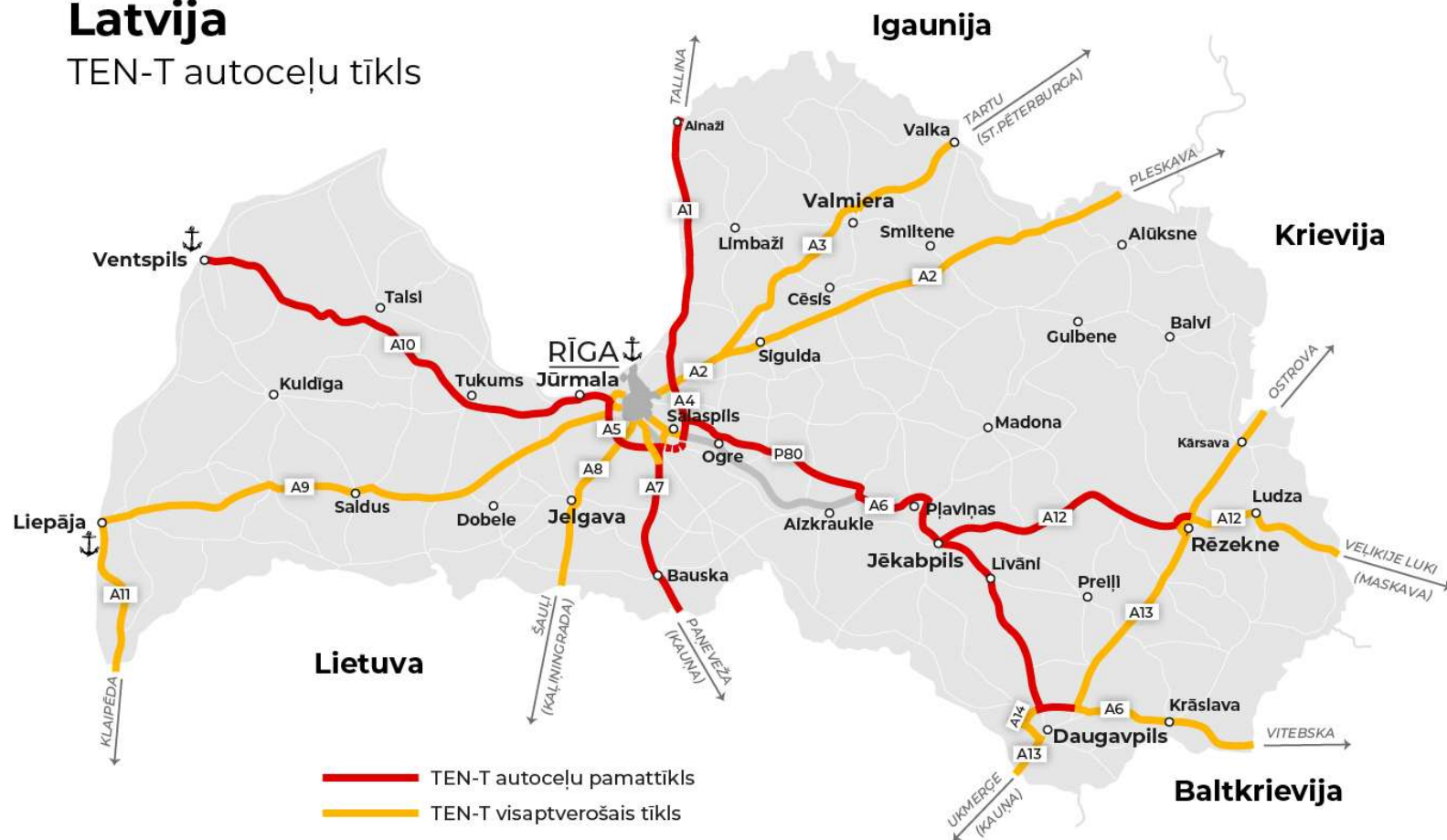
5. Rezultātu analīze

Rezultāti ir apskatāmi lapā 'Cal.fin'. Tur atradīsiet prognozētās vērtības par transportlīdzekļu kopējo skaitu un pirmreizējo reģistrāciju dažādos gados. Papildus, lapa 'T.sast' sniedz sadalījumu pēc kategorijām un enerģijas avotiem Vēsturiskajiem datiem. Izklājlapā 'Grafiks' redzama datu iegūto datu vizualizācija.

2. PIELIKUMS - TEN-T AUTOCEĻU TĪKLA KARTE

Latvija

TEN-T autoceļu tīkls



3. PIELIKUMS - TEN-T AUTOCEĻU TĪKLS LATVIJĀ

Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) autoceļu tīkls Latvijā

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakarītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A1	Rīga (Baltezers)–Igaunijas robeža (Ainaži)	101.7	99.4	2.3	0						101.7	
	t. sk. valsts		87.1			0	87.1				87.1	
	Salacgrīva			2.3				87.1	89.4	Vidzemes iela, Viļņu iela un Pērnavas iela	2.3	
	valsts		12.3			89.4	101.7				12.3	
A2	Rīga–Sigulda–Igaunijas robeža (Veclaicene)	195.6	179.6	16	0							195.6
	t. sk. Rīga			12.4				0	12.4	Merķeļa iela, Brīvības bulvāris, Brīvības iela un Brīvības gatve		12.4
	valsts		1.7			12.4	14.1					1.7
	valsts		35.9			14.1	50					35.9
	Sigulda			3.6		50	53.6			Vidzemes šoseja		3.6
	valsts		142			53.6	195.6					142.0

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakrītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A3	Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka)	123.7	113.1	10.6	0							123.7
	t. sk. valsts		89.1			0	89.1					89.1
	Strenči			3.2				89.1	92.3	Rīgas iela un Valkas iela		3.2
	valsts		24			92.3	116.3					24.0
	Valka			7.4				116.3	123.7	Rīgas iela, Zemgales iela, Burtnieku iela, Parka iela, Varoņu iela, Rūjienas iela		7.4
A4	Rīgas apvedceļš (Baltezers–Saulkalne)	20.5	20.5	0	0	0	20.5				20.5	
A5	Rīgas apvedceļš (Salaspils–Babīte)	43.5	43.5	0	0						40.8	2.7
	valsts		9.6			0	9.6			Jauns posms no autoceļa A4 līdz P85/P90 mezglam	9.6	
	valsts		31.2			7	38.2				31.2	
	valsts		2.7			38.2	40.9					2.7

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakarītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A6	Rīga– Daugavpils– Krāslava– Baltkrievijas robeža (Patarnieki)	228.0	194.5	33.5	0						134.7	93.3
	t. sk. Rīga			17.4				0	17.4	Satekles iela, Lāčplēša iela, Krasta iela, Maskavas iela		17.4
	valsts		1.2			17.4	18.6					1.2
	Salaspils			1		18.6	19.6					1.0
	valsts		3.4			19.6	23					3.4
	valsts		42.5			101.5	144				42.5	
	Jēkabpils			5.5				144	149.5	Rīgas iela, Madonas iela, Varoņu iela, Ventas iela, Daugavpils iela, Rīgas iela	5.5	
	valsts		22.5			149.5	172				22.5	
	Līvāni			4.2				172	176.2	Rīgas iela	4.2	
	valsts		60			176.2	236.2				60.0	
	valsts		32.5			236.2	268.7					32.5
	Krāslava			5.4				268.7	274.1	Augusta iela, Rīgas iela		5.4
	valsts		32.4			274.1	306.5					32.4
A7	Rīga– Bauska– Lietuvas	85.6	70.3	13.2	2.1						66.1	17.4

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakrītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	robeža (Grenctāle)											
	t. sk. Rīga			5.2	2.1			0	7.3	Sakrītošais posms ar A6, Salu tilts, Mūkusalas iela, Ziepniekkalna iela		5.2
	valsts		12.2			7.3	19.5					12.2
	valsts		21.7			19.5	41.2				21.7	
	Iecava			4.9		41.2	46.1			Rīgas iela	4.9	
	valsts		19.4			46.1	65.5				19.4	
	Bauska			3.1				65.5	68.6	Kalna iela, Zaļā iela	3.1	
	valsts		17			68.6	85.6				17.0	
A8	Rīga–Jelgava–Lietuvas robeža (Meitene)	76.1	59.9	12.1	4.1							72.0
	t. sk. Rīga			5.8	4.1			0	9.9	Sakrītošais posms ar A6, sakrītošais posms ar A7, K. Ulmaņa gatve un Vienības gatve		5.8
	valsts		33.2			9.9	43.1					33.2
	Jelgava			6.3				43.1	49.4	Aizsargu iela, Miera iela, Lietuvas šoseja		6.3
	valsts		26.7			49.4	76.1					26.7

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakrītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
A9	Rīga (Skulte)–Liepāja	199.3	183.9	15.4	0							199.3
	t. sk. valsts		92.3			0	92.3					92.3
	Brocēni			3.4		92.3	95.7			Rīgas iela		3.4
	valsts		33.9			95.7	129.6					33.9
	Skrunda			2				129.6	131.6	Ventas iela un Liepājas iela		2.0
	valsts		54.2			131.6	185.8					54.2
	Grobiņa			2.4		185.8	188.2			Rīgas iela		2.4
	valsts		3.5			188.2	191.7					3.5
	Liepāja			7.6				191.7	199.3	Brīvības iela, Pulvera iela, Oskara Kalpaka iela, Brīvostas iela		7.6
A10	Rīga–Ventspils	190.1	168.9	15.6	5.6						174.8	9.7
	t. sk. Rīga			7.8	5.6			0	13.4	Sakrītošais posms ar A6, sakrītošais posms ar A7, sakrītošais posms ar A8, K. Ulmaņa gatve		7.8
	valsts		1.9			13.4	15.3					1.9
	valsts		4			15.3	19.3				4.0	
	Jūrmala			0.8				19.3	20.1	Jūrmalas apvedceļš	0.8	
	valsts		163			20.1	183.1				163.0	

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakarītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Ventspils			7				183.1	190.1	Kurzemes iela, Embūtes iela, Dzintaru iela, Ventas tilts, Lielais prospekts, Sarkanmuižas dambis, Brīvības iela, Kuldīgas iela, Prāmju iela	7.0	
A11	Liepāja–Lietuvas robeža (Rucava)	58.9	48.5	10.4	0							58.9
	t. sk. Liepāja			10.4				0	10.4	Brīvības iela (Zemnieku iela), Parka iela, Jaunais tilts, Ganību iela (Zirņu iela), Klaipēdas iela		10.4
	valsts		48.5			10.4	58.9					48.5
A12	Jēkabpils–Rēzekne–Ludza–Krievijas robeža (Terehova)	163.7	157	6.7	0						100.5	63.2
	t. sk. Jēkabpils			3.9				0	3.9	Rīgas iela, Zīlānu iela	3.9	
	valsts		54.5			3.9	58.4				54.5	
	Varakļāni			2.8		58.4	61.2			Jēkabpils šoseja	2.8	

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakarītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	valsts		39.3			61.2	100.5				39.3	
	valsts		63.2			100.5	163.7					63.2
A13	Krievijas robeža (Grebņeva)–Rēzekne–Daugavpils–Lietuvas robeža (Medumi)	146.1	140.6	5.5	0							146.1
	t. sk. valsts		46.9			0	46.9			Posma 0,0.–0,8. km īpašnieks – valsts Finanšu ministrijas personā		46.9
	valsts		75.5			55.2	130.7					75.5
	valsts		15.4			148	163.4					15.4
A14	Daugavpils apvedceļš (Kalkūni–Tilti)	15.6	15.6	0	0	0	15.6					15.6
A15	Rēzeknes apvedceļš	7.1	7.1	0	0	0	7.1					7.1
P5	Ulbroka–Ogre	11.3	11.3	0	0	9.4	20.7				11.3	
P80	Tīnūži–Koknese	61.1	61.1	0	0	0	61.1				61.1	

Autoceļa maršruta indekss	Autoceļa maršruta nosaukums, tai skaitā maršruta posmi	Autoceļa maršruta parametri				Autoceļa maršruta posmu piederība				Piezīmes	Iederība TEN-T tīklā bez sakrītošajiem posmiem	
		maršruta kopgarums (km)	tai skaitā (km)			valstij		pašvaldībām			Pamattīkls	Visaptverošais tīkls
			posmi ārpus pilsētām	posmi pilsētās	sakrītošie posmi ar citiem maršrutiem	posmu adreses (km)						
						no	līdz	no	līdz			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
P79	Koknese-Ērgļi	3.1	3.1	0	0	0	3.1				3.1	
P133	Lidostas "Rīga" pievedceļš	1.8	0.9	0.9	0							1.8
	t. sk. Rīga			0.9				0	0.9			0.9
	valsts		0.9			0.9	1.8					0.9
P134	Pievedceļš Liepājas lidostai	2.4	2.4	0	0	0	2.4					2.4

KOPĀ:	714.6	1008.8
KOPĀ:		1723.4
Valsts	680.1	898.3
Apdzīvotas vietas	34.5	102.2

4. PIELIKUMS - DROŠU UN AIZSARGĀTU STĀVVIETU SERVISA OBJEKTA ĒKAS PROVIZORISKĀS IZMAKSAS

KOPSAVILKUMA APRĒĶINS Nr. 1

Būves nosaukums:
Objekta nosaukums:
Par kopējo summu, euro
Kopējā darbietilpība, c/st
Tāme sastādīta: 2024.gada oktobrī

DAS Servisa objekta ēka
DAS Servisa objekta ēka
208 511,52 €
3401,06

Nr. p.k.	Kods, tāmes Nr.	Būvdarbu veids vai konstruktīvā elementa nosaukums	Tāmes izmaksas (euro)	Tai skaitā			Darbietilpība (c/h)
				Darba alga (euro)	Būvizstrādājumi (euro)	Mehānismi (euro)	
1	1-1	VISPĀRĒJIE BŪVDARBI	137 754,97 €	54 084,58 €	76 570,91 €	7 099,48 €	3 401,06
2		SANITĀRTEHNISKĀS IERĪCES	10 400,00 €				
3		ŪDENSAPGĀDE, KANALIZĀCIJA	2 900,00 €				
4		SILTUMSŪKNIS, 2 gb	13 600,00 €				
5		SILTĀS GRĪDAS	4 900,00 €				
6		VENTILĀCIJA	1 200,00 €				
7		ELEKTROAPGĀDE UN APGAISMOJUMS	7 460,00 €				
Kopā			178 214,97 €	54 084,58 €	76 570,91 €	7 099,48 €	3 401,06
Virszdevumi 12%			21 385,80 €				
t.sk. darba aizsardzībai			2 138,58 €				
Peļņa 5%			8 910,75 €				
PAVISAM KOPĀ			208 511,52 €				
Finanšu rezerve neparedzētiem darbiem 3%			6 255,35 €				
PAVISAM KOPĀ			214 766,87 €				

Piezīme. Būvlaukuma izveidošanas un uzturēšanas izmaksas iekļautas virszdevumos.

LOKĀLĀ TĀME Nr.1-1
VISPĀRĒJIE BŪVDARBI

Būves nosaukums: **DAS Servisa objekta ēka**
Objekta nosaukums: **DAS Servisa objekta ēka**

Tāme sastādīta 2024.gada tirgus cenās, pamatojoties uz apjomu sarakstu.

Tāmes tiešās izmaksas *euro* bez PVN

137754,97

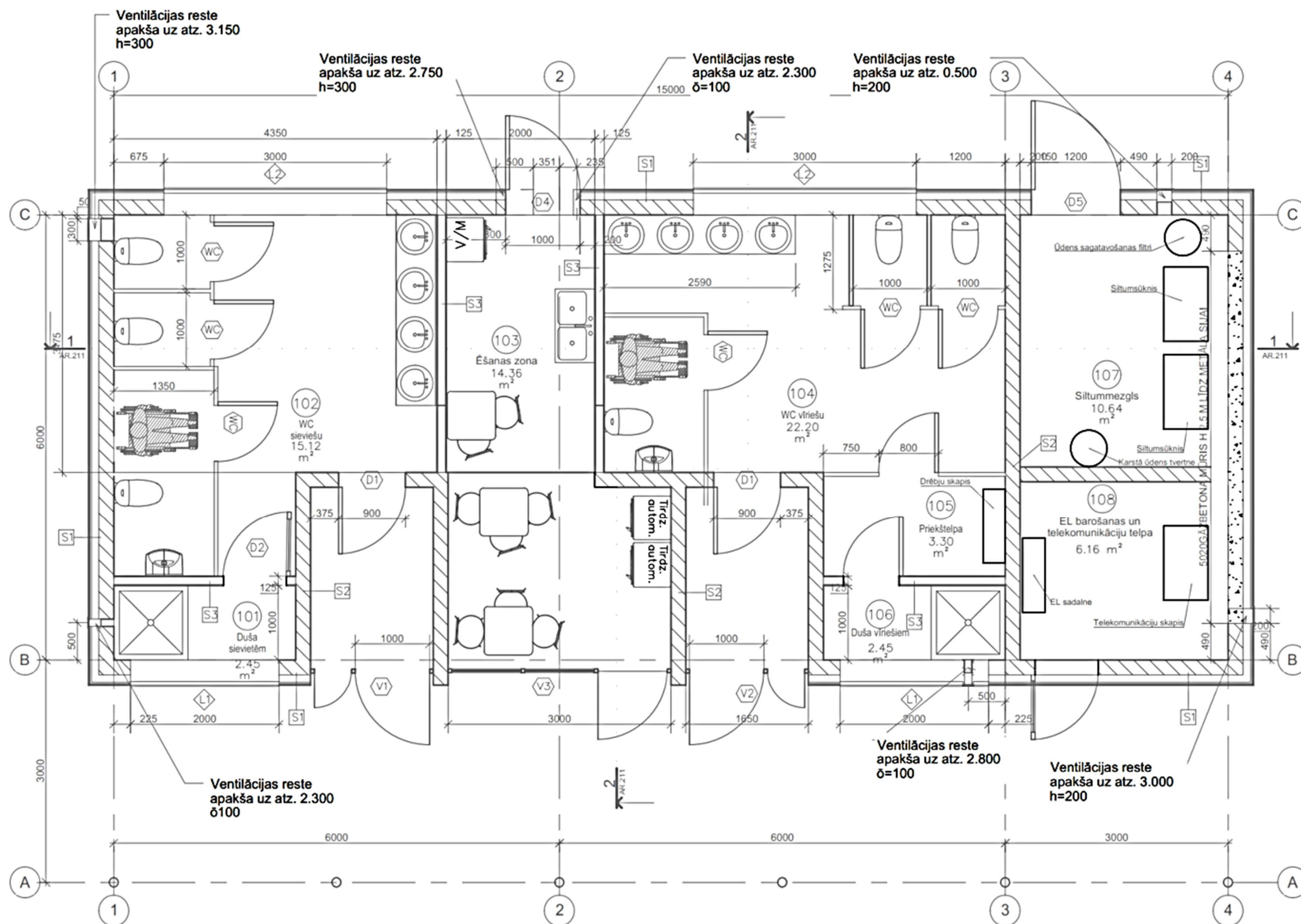
Tāme sastādīta: 2024.gada oktobrī

Nr. p.k.	Būvdarbu nosaukums	Mērvienība	Daudzums	Vienības izmaksas						Kopā uz visu apjomu				
				Laika norma (c/h)	Darba samaksas likme (euro/h)	Darba alga (euro)	Būvizstrādājumi (euro)	Mehānismi (euro)	Kopā (euro)	Darbietilpība (c/h)	Darba alga (euro)	Būvizstrādājumi (euro)	Mehānismi (euro)	Summa (euro)
1	Zemes darbi													
1.1	Grunts rakšana ar ekskavatoru, iekraujot grunti automašīnā-pašizgāzējā	m³	40,00	0,1	15,90 €	1,59 €	0,00 €	3,90 €	5,49 €	4,00	63,60 €	0,00 €	156,00 €	219,60 €
1.2	Grunts rakšana ar ekskavatoru	m³	50,00	0,1	15,90 €	1,59 €	0,00 €	4,50 €	6,09 €	5,00	79,50 €	0,00 €	225,00 €	304,50 €
1.3	Grunts rakšana ar rokām	m³	30,00	2,00	15,90 €	31,80 €	0,00 €	0,00 €	31,80 €	60,00	954,00 €	0,00 €	0,00 €	954,00 €
1.4	Būvbedres un tranšejas aizbēršana ar rokām	m³	30,00	1,9	15,90 €	30,21 €	0,00 €	7,80 €	38,01 €	57,00	906,30 €	0,00 €	234,00 €	1 140,30 €
1.5	Būvbedres un tranšejas aizbēršana ar buldozeru	m³	50,00	0,1	15,90 €	1,59 €	0,00 €	7,80 €	9,39 €	5,00	79,50 €	0,00 €	390,00 €	469,50 €
1.6	Liekās grunts aizvešana	m³	40,00	0,10	15,90 €	1,59 €	0,00 €	5,80 €	7,39 €	4,00	63,60 €	0,00 €	232,00 €	295,60 €
1.7	Blietētu šķembu pamatojums zem plātnes, fr.20-40 150mm	m³	17,00	2,10	15,90 €	33,39 €	30,20 €	3,34 €	66,93 €	35,70	567,63 €	513,40 €	56,78 €	1 137,81 €
2	Pamatu plātne													
2.1	Pamatu plātnes betonēšana, betons C30/37 XC2, iestrādājot ar sūkni, iesk. veidņu montāžu un demontāžu	m³	22,50	10,20	15,90 €	162,18 €	114,50 €	45,50 €	322,18 €	229,50	3 649,05 €	2 576,25 €	1 023,75 €	7 249,05 €
2.2	Stiegrošana ar tērauda stiegrām	kg	1800	0,04	15,90 €	0,64 €	0,95 €	0,06 €	1,65 €	72,00	1 152,00 €	1 710,00 €	108,00 €	2 970,00 €
2.3	Siltumizolācija- ekstrudētais putuplasts b=100mm uz līmjavas kārtas	m²	86	0,60	15,90 €	9,54 €	14,51 €	0,95 €	25,00 €	51,60	820,44 €	1 247,86 €	81,70 €	2 150,00 €
2.4	Stabveida pamatu betonēšana, betons C30/37 XC2, iestrādājot ar sūkni, iesk. veidņu montāžu un demontāžu	m³	0,45	14,50	15,90 €	230,55 €	114,50 €	45,50 €	390,55 €	6,53	103,75 €	51,53 €	20,48 €	175,76 €
2.5	Stiegrošana ar tērauda stiegrām	kg	45	0,04	15,90 €	0,64 €	0,95 €	0,06 €	1,65 €	1,80	28,80 €	42,75 €	2,70 €	74,25 €
3	Metālkonstrukcijas													
3.1	Metāla konstrukciju izgatavošana un montāža, ieskaitot konstrukciju apstrādāšanu ar gruntskrāsu	kg	1200	0,08	15,90 €	1,27 €	3,23 €	0,13 €	4,63 €	96,00	1 524,00 €	3 876,00 €	156,00 €	5 556,00 €
4	Sienas													
	<u>Ārsienas</u>													

Nr. p.k.	Būvdarbu nosaukums	Mērvienība	Daudzums	Vienības izmaksas						Kopā uz visu apjomu				
				Laika norma (c/h)	Darba samaksas likme (euro/h)	Darba alga (euro)	Būvizrādājumi (euro)	Mehānismi (euro)	Kopā (euro)	Darbietilpība (c/h)	Darba alga (euro)	Būvizrādājumi (euro)	Mehānismi (euro)	Summa (euro)
4.1	Ārsienu mūrēšana 200mm biezumā-keramzītbetona bloki 5MPa, iesk. mūrjavu un armatūru, iesk. pārsedzes	m³	28,44	5,90	15,90 €	93,81 €	135,27 €	9,38 €	238,46 €	167,80	2 667,96 €	3 847,08 €	266,77 €	6 781,81 €
4.2	Siltumizolācija "PAROC Ultra" starp metāla karkasu 100mm	m²	142,2	0,80	15,90 €	12,72 €	5,09 €	1,27 €	19,08 €	113,76	1 808,78 €	723,80 €	180,59 €	2 713,17 €
4.3	Metāla karkass apdarei	m²	142,2	1,20	15,90 €	19,08 €	17,80 €	1,91 €	38,79 €	170,64	2 713,18 €	2 531,16 €	271,60 €	5 515,94 €
4.4	Ķieģeļu flīžu apdare	m²	142,2	1,10	15,90 €	17,49 €	35,00 €	1,75 €	54,24 €	156,42	2 487,08 €	4 977,00 €	248,85 €	7 712,93 €
	Iekšsienas													
4.5	Iekšsienu mūrēšana 150mm biezumā-keramzītbetona bloki 5MPa, iesk. mūrjavu un armatūru, iesk. pārsedzes	m³	11,8	5,90	15,90 €	93,81 €	135,27 €	9,38 €	238,46 €	69,62	1 106,96 €	1 596,19 €	110,68 €	2 813,83 €
4.6	Ģipškartona starpsienas- mitrumizturīgu ģipškartona plākšņu apšuvums vienā kārtā no abām pusēm ar skaņas izolāciju 100mm	m²	50,1	1,50	15,90 €	23,85 €	18,50 €	2,39 €	44,74 €	75,15	1 194,89 €	926,85 €	119,74 €	2 241,48 €
4.7	HPL starpsienas un durvis, anodēta alumīnija rāmī	m²	55,5	1,10	15,90 €	17,49 €	105,00 €	1,75 €	124,24 €	61,05	970,70 €	5 827,50 €	97,13 €	6 895,33 €
5	Jumts													
5.1	Ruukki profiloksne 113	m²	160	1,10	15,90 €	17,49 €	29,00 €	1,75 €	48,24 €	176,00	2 798,40 €	4 640,00 €	280,00 €	7 718,40 €
5.2	Siltumizolācija 160mm	m²	112	0,40	15,90 €	6,36 €	20,25 €	0,64 €	27,25 €	44,80	712,32 €	2 268,00 €	71,68 €	3 052,00 €
5.3	Siltumizolācija 40mm	m²	112	0,40	15,90 €	6,36 €	6,88 €	0,64 €	13,88 €	44,80	712,32 €	770,56 €	71,68 €	1 554,56 €
5.4	Ruļļveida segums 2 kārtās	m²	160	0,80	15,90 €	12,72 €	13,94 €	1,27 €	27,93 €	128,00	2 035,20 €	2 230,40 €	203,20 €	4 468,80 €
5.5	OSB plātne 10mm	m²	48	0,40	15,90 €	6,36 €	3,66 €	0,64 €	10,66 €	19,20	305,28 €	175,68 €	30,72 €	511,68 €
5.6	Lietusūdens tekņu montāža	m	15	0,80	15,90 €	12,72 €	13,80 €	1,27 €	27,79 €	12,00	190,80 €	207,00 €	19,05 €	416,85 €
5.7	Lietusūdens notekcauruļu montāža	m	8	0,80	15,90 €	12,72 €	14,45 €	1,27 €	28,44 €	6,40	101,76 €	115,60 €	10,16 €	227,52 €
6	Grīdas													
6.1	Izlīdzinošais slānis 30mm	m²	93,3	0,50	15,90 €	7,95 €	3,45 €	0,80 €	12,20 €	46,65	741,74 €	321,89 €	74,64 €	1 138,27 €
6.2	Flīžu ieklāšana, iesk. flīžu līmi un šuvju aizpildītāju	m²	93,3	1,70	15,90 €	27,03 €	30,80 €	2,70 €	60,53 €	158,61	2 521,90 €	2 873,64 €	251,91 €	5 647,45 €
7	Logi													
7.1	Alumīnija konstrukcijas logi 2000x500mm, iesk. blīvējamās lentas, furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	2,20	15,90 €	34,98 €	380,00 €	3,50 €	418,48 €	4,40	69,96 €	760,00 €	7,00 €	836,96 €
7.2	Alumīnija konstrukcijas logi 3000x500mm, iesk. blīvējamās lentas, furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	3,30	15,90 €	52,47 €	580,00 €	5,25 €	637,72 €	6,60	104,94 €	1 160,00 €	10,50 €	1 275,44 €
8	Vitrīnas													
8.1	Alumīnija konstrukcijas vitrīna 1650x3340mm, iesk. blīvējamās lentas, furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	15,20	15,90 €	241,68 €	3 850,00 €	24,17 €	4 115,85 €	30,40	483,36 €	7 700,00 €	48,34 €	8 231,70 €

Nr. p.k.	Būvdarbu nosaukums	Mērvienība	Daudzums	Vienības izmaksas						Kopā uz visu apjomu				
				Laika norma (c/h)	Darba samaksas likme (euro/h)	Darba alga (euro)	Būvizrādājumi (euro)	Mehānismi (euro)	Kopā (euro)	Darbietilpība (c/h)	Darba alga (euro)	Būvizrādājumi (euro)	Mehānismi (euro)	Summa (euro)
8.2	Alumīnija konstrukcijas vitrīna 3000x2600mm, iesk. blīvējamās lentas, furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	1	19,50	15,90 €	310,05 €	4 680,00 €	31,01 €	5 021,06 €	19,50	310,05 €	4 680,00 €	31,01 €	5 021,06 €
9	Durvis													
9.1	Koka konstrukcijas iekšdurvis D1 900x2100mm, iesk. furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	5,40	15,90 €	85,86 €	390,00 €	8,59 €	484,45 €	10,80	171,72 €	780,00 €	17,18 €	968,90 €
9.2	Alumīnija konstrukcijas iekšdurvis D2 900x2100mm, iesk. furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	6,60	15,90 €	104,94 €	940,00 €	10,49 €	1 055,43 €	13,20	209,88 €	1 880,00 €	20,98 €	2 110,86 €
9.3	Koka konstrukcijas iekšdurvis D3 800x2100mm, iesk. furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	4,50	15,90 €	71,55 €	360,00 €	7,16 €	438,71 €	9,00	143,10 €	720,00 €	14,32 €	877,42 €
9.4	Alumīnija konstrukcijas ārdurvis D4 1000x2100mm, iesk. furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	6,60	15,90 €	104,94 €	1 580,00 €	10,49 €	1 695,43 €	13,20	209,88 €	3 160,00 €	20,98 €	3 390,86 €
9.5	Alumīnija konstrukcijas ārdurvis D5 1200x2100mm, iesk. furnitūru u.c. nepieciešamos materiālus	kpl	2	6,60	15,90 €	104,94 €	1 890,00 €	10,49 €	2 005,43 €	13,20	209,88 €	3 780,00 €	20,98 €	4 010,86 €
10	Iekšējā apdare													
	<u>Griesti</u>													
10.1	Piekārtie ģipškartona griesti, gruntēti, špaktelēti, slīpēti un krāsoti 2x	m²	93,32	2,90	15,90 €	46,11 €	10,20 €	4,61 €	60,92 €	270,63	4 302,99 €	951,86 €	430,21 €	5 685,06 €
	<u>Sienas</u>													
10.1	Mūra sienu apmetums	m²	299	1,10	15,90 €	17,49 €	3,80 €	1,75 €	23,04 €	328,90	5 229,51 €	1 136,20 €	523,25 €	6 888,96 €
10.2	Apmestu sienu sagatavošana- gruntēšana, špaktelēšana, slīpēšana	m²	299	0,55	15,90 €	8,75 €	1,32 €	0,88 €	10,95 €	164,45	2 616,25 €	394,68 €	263,12 €	3 274,05 €
10.3	Ģipškartona sienu sagatavošana- gruntēšana, špaktelēšana, slīpēšana	m²	100,2	0,35	15,90 €	5,57 €	0,96 €	0,56 €	7,09 €	35,07	558,11 €	96,19 €	56,11 €	710,41 €
10.4	Sienas flīžu iebūve, iesk. flīžu līmi un šuvju aizpildītāju	m²	180	1,75	15,90 €	27,83 €	27,80 €	2,78 €	58,41 €	315,00	5 009,40 €	5 004,00 €	500,40 €	10 513,80 €
10.5	Sienu krāsošana 2x	m²	219,2	0,40	15,90 €	6,36 €	1,45 €	0,64 €	8,45 €	87,68	1 394,11 €	317,84 €	140,29 €	1 852,24 €
									Tiešās izmaksas kopā, t. sk. darba devēja sociālais nodoklis (23,59%)	3401,06	54 084,58 €	76 570,91 €	7 099,48 €	

5. PIELIKUMS - DROŠAS UN AIZSARGĀTAS STĀVVIETAS SERVISA OBJEKTA ĒKAS POTENCIĀLAIS TELPU PLĀNOJUMS



Telpas Nr.	Telpas nosaukums
101	Duša
102	WC sieviešu
103	Ešanas zona
104	WC vīriešu
105	Priekštelpa
106	Duša
107	Siltummezgls
108	EL barošanas un telekomunikāciju telpa

6. PIELIKUMS - CEF TRANSPORTA ALTERNATĪVO DEGVIELU INFRASTRUKTŪRAS FINANSĒJUMA PIEMĒROŠANAS MATRICA

Eligibility matrix

ELIGIBILITY BY TOPIC & LOCATION (amounts in K€ & %)		Topic		Financial Support per location (*) (**)							Synergetic Element				Associated eligible costs					
		Unit Cost	Co-funding rate	TEN-T road network	Safe & Secure Parkings	Urban nodes	TEN-T Airports	TEN-T Maritime ports	TEN-T Inland ports	TEN-T Rail network under specific conditions	Railway Shunting terminals	Grid connection	On-site electricity storage	On-site Electricity production (Solar panels, ...)	On-site Hydrogen prodction by Electrolyser	Grid connection	Battery charging system	Short Sea Shipping vessels	Port operation vessels	Zero emission transhipment equipment
Electricity	Road: HPC 150kW - LDV (CCS)	x		20-30 K€																
	Road: HPC 150kW - HDV (CCS)	x			20-30 K€															
	Road: HPC 350kW - HDV (CCS)	x		40-60 K€	40-60 K€	40-60 K€														
	Road: HPC 1MW only (MCS)		x	30-50%	30-50%	30-50%					x	x	x							
	Road: HPC 1MW mixed with 350kW/150kW (***)		x	30-50%	30-50%	30-50%					x	x	x							
	Road: Recharging points for public transport		x			30-50%							x		x	x				
	Waterborne: OPS IWW & maritime vessels		x				30-50%	30-50%					x		x	x				
	Waterborne: OPS for Port operation vessels		x				30-50%	30-50%					x		x	x		x		
	Waterborne: Recharging stations for port services		x				30-50%	30-50%					x		x	x			x	
	Air: Electricity for stationary aircrafts & airships		x				30-50%						x		x	x				
	Air: Electricity for airport ground operations		x				30-50%						x		x	x				
H2 Hydrogen	Road: HRS 1T supply at 700 bar for road LDV/HDV		x	30-50%		30-50%								x						
	Road: HRS 350/700 bar for Public Transport		x			30-50%								x						
	Waterborne: HRS for waterborne transport		x				30-50%	30-50%						x			x	x	x	
	Air: HRS supplying airports		x				30-50%							x	x					
	Railway: HRS for railway transport		x						30-50%	30-50%				x						
NH3 Ammonia	Waterborne: Shore-based ammonia stations		x				30-50%	30-50%									x	x		
	Waterborne: Bunkering barges/vessels (10,000m³)		x				30-50%	30-50%									x	x		
CH3OH Methanol	Waterborne: Shore-based methanol stationst		x				30-50%	30-50%									x	x		
	Waterborne: Bunkering barges/vessels (10,000m³)		x				30-50%	30-50%									x	x		

(*) for HPC, only on eligible sections with a bufer of 3km from the nearest exit of the TEN-T network / For Hydrogen locations a buffer of 10km is accepted

(**) Minimum applies to the **General Call**, maximum to the **Cohesion Call**. For **outermost regions**, co-funding rate is 70%

(***) for "mixed" pools the grant for 350kW & /150kW is capped at the maximum provided in the Unit Contribution topic