**Informatīvais ziņojums**

**“Latvijas nostāja Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomes 2019.gada 20.septembra sanāksmei”**

2019. gada 20. septembra Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padome tiks veltīta diskusijām par transporta aspektu Eiropas Komisijas (turpmāk – Komisijas) 2018. gada 28. novembrī publicētajā paziņojumā “Tīru planētu – visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku”. Diskusijas ir paredzētas trīs sesijās- sauszemes transports, aviācija un kuģniecība.

Transports rada aptuveni ceturto daļu no Eiropas Savienības (turpmāk – ES) kopējām siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisijām, un pašlaik tā ir vienīgā nozare, kurā emisijas ir palielinājušās[[1]](#footnote-1). ES atkarība no naftas un naftas produktu importa pašlaik pārsniedz 85%[[2]](#footnote-2). Transporta politika pēdējos gados ir kļuvusi par vienu no ES klimata politikas pamatelementiem. Tajā pašā laikā klimata un vides jomas mērķiem ir būtiska loma transporta nozares nākotnes veidošanā. Lai panāktu ievērojamus emisiju samazinājumus un sāktu transporta nozares pārveidi, ir vajadzīgi konkrēti un vērienīgi pasākumi un holistiska pieeja visiem transporta veidiem. Ir nepieciešami daudzi veicinoši politikas pasākumi citās jomās, tostarp (jo īpaši) cenu noteikšana, pētniecība, izstrāde un inovācija, kā arī nesaistoši pasākumi, kas veicina pārmaiņas patērētāju uzvedībā.

Parīzes nolīguma puses Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) ietvaros tiek aicinātas līdz 2020. gadam nākt klajā ar savām ilgtermiņa stratēģijām, kas paredzētu attīstību ar mazām SEG emisijām un aptvertu periodu līdz 21. gadsimta vidum. 2018. gada 28. novembrī Komisija pieņēma paziņojumu "Tīru planētu –visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku"[[3]](#footnote-3) (turpmāk – Paziņojums par klimatneitrālu ekonomiku). Paziņojumā izklāstīts Komisijas redzējums par ekonomiskajām un sociālajām pārmaiņām, kas nepieciešamas, lai līdz 2050. gadam panāktu siltumnīcefekta gāzu neto emisiju nulles līmeni.

Eiropadome 2019. gada jūnijā vienojās arī par ES darba kārtību nākamajiem pieciem gadiem. ES stratēģiskās prioritātes, kas noteiktas jaunajā ES stratēģiskajā programmā 2019.–2024. gadam, ietver ES politikas saskaņošanu ar Parīzes nolīgumu un vides uzlabošanu mūsu pilsētās un laukos, kā arī mūsu gaisa un ūdeņu kvalitātes celšanu, kur svarīga nozīme ir transportam.

Lai nodrošinātu pāreju uz klimatneitrālu ES, ir strauji jāsamazina emisijas. Dalībvalstu valdībām ir jāspēj atbalstīt pašreizējās tehnoloģiskās pārmaiņas, kas vērstas uz zemiem un, visbeidzot, bezemisiju spēka pārvadiem, ilgtspējīgām transporta degvielām, digitalizāciju un transporta automatizāciju. Multimodalitāte arī varētu ievērojami uzlabot transporta efektivitāti un vides ilgtspēju. Lielāka dažādu transporta veidu integrācija un to kombinēta izmantošana ļauj izmantot katra transporta veida potenciālu un tādējādi samazināt papildu sekas, piemēram, emisijas vai sastrēgumus. Papildus ārējo izmaksu internalizācijai īpaši pasākumi ietver investīcijas pietiekamās multimodālās infrastruktūrās un atbalstu pārkraušanas iekārtām, ar mērķi novērst infrastruktūras trūkumus.

Ar klimatu saistītām rīcībpolitikām transporta jomā ir liela ekonomiska nozīme. Komisija 2019. gada jūnijā publicēja pētījumu, kurā lēsts, ka transporta ārējās izmaksas ES-28 sasniedz aptuveni 1 triljonu eiro gadā, un secināts, ka tās ir tikai daļēji internalizētas caur nodokļiem un maksājumiem. Ārējās izmaksas ietver klimata pārmaiņas, gaisa piesārņojumu un troksni, kas kopā veido aptuveni 440 miljardus eiro gadā. Atlikušās ārējās izmaksas ir sadalītas starp negadījumiem un ceļu satiksmes sastrēgumiem.

Ārējo izmaksu noteikšana ir efektīva metode cīņā pret klimata pārmaiņām un citiem ārējiem faktoriem. Turklāt ārējo izmaksu noteikšana dod ieguvumu uzņēmumiem un iedzīvotājiem, kuri iegulda līdzekļus ilgtspējīgākās tehnoloģijās[[4]](#footnote-4). Eiropas transporta tīklu (TEN-T) politikai, kas ietver viedus un inovatīvus komponentus, ir arvien lielāka loma efektīvas, drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas veicināšanā. Šai lomai tiks pievērsta īpaša uzmanība šogad uzsāktajā TEN-T politikas pārskatīšanā. Līdzīgi ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) programmu tika atbalstīti, galvenokārt, ilgtspējīgi transporta veidi, proti, 72 % no kopējā finansējuma piešķirot pasākumiem, ar kuriem veicina ES mērķu sasniegšanu klimata pārmaiņu jomā.

Attiecībā uz diskusijas sesiju par sauszemes transportu, Somijas Prezidentūra norāda, ka autotransports sabiedrībai sniedz plašas priekšrocības, piemēram, teritoriālo kohēziju un savienojamību, labāku piekļuvi tirgiem un nodarbinātības iespējas. Tajā pašā laikā autotransports rada aptuveni 70 % no kopējām SEG emisijām transporta nozarē ES-28 valstīs.

Komisijas Paziņojumā par klimatneitrālu ekonomiku ir norādīti galvenie elementi "tīra" transporta panākšanai: 1) mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšana, 2) ilgtermiņa pāreja uz alternatīvām degvielām transporta vajadzībām un 3) transporta sistēmas efektivitātes uzlabošana. Turklāt saistībā ar ES stratēģiju pārejai uz klimatneitrālu Eiropu līdz 2050. gadam[[5]](#footnote-5) izšķirīgi svarīga ir dzelzceļa tirgus daļas palielināšana, jo īpaši attiecībā uz kravas pārvadājumiem.

Šie galvenie elementi ietver vairākus pasākumus, kas ir būtiski pārejas posmā. Vairums tehnoloģiju jau ir pieejamas, un tiek izstrādātas jaunas tehnoloģijas. Esošie risinājumi cita starpā ir, piemēram, uzlādējami hibrīdautomobiļi, akumulatoru vai degvielas elementa elektrotransportlīdzekļi, kā arī degvielas elementi, citas alternatīvās degvielas, digitalizācija, uzlādes un uzpildes infrastruktūra. Arvien lielāka nozīme ir arī jauniem transporta pakalpojumiem, kuru pamatā ir progresīvas biļešu pārdošanas sistēmas. Zemes izmantošana, transporta plānošana un riteņbraukšanas, kājāmiešanas un sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšana mums var palīdzēt uzlabot pilsētas transporta sistēmas efektivitāti. Kravu novirzīšana no autoceļiem uz dzelzceļu un ūdens transportu veicina ilgtspējīgu loģistiku un transportu. Vienlaikus – satīklota, sadarbīga un automatizēta transportlīdzekļu vadīšana var palīdzēt uzlabot autotransporta energoefektivitāti.

Pēdējos gados ES ir vienojusies par vairākām svarīgām likumdošanas iniciatīvām, piemēram, par CO2 emisiju standartiem mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kravas automobiļu aerodinamisko dizainu un mērķrādītājiem attiecībā uz "tīriem" transportlīdzekļiem publiskā iepirkumā. "Eirovinjetes" direktīvas priekšlikums ir tieši saistīts ar klimata politiku un ārējo izmaksu internalizāciju. Padome pašlaik apspriež priekšlikumu, un prezidentvalsts mērķis ir decembrī pieņemt vispārēju pieeju. Lai gan dalībvalstīm vajadzētu būt rīcības brīvībai izstrādāt savas ceļu nodevu sistēmas, jaunajai ES shēmai būtu jāatspoguļo principi "lietotājs un piesārņotājs maksā".

Taču ir skaidrs, ka ir vajadzīgas turpmākas iniciatīvas. Sekmīgai pārejai uz klimatneitralitāti ir nepieciešama integrēta un sistemātiska pieeja un skaidrs redzējums par sauszemes transporta dekarbonizāciju, tostarp ilgtermiņa noteiktība attiecībā uz vajadzīgajām investīcijām.

Ņemot vērā minēto, ministri ir aicināti diskutētpar Somijas Prezidentūras sagatavotajiem jautājumiem: kādi ir visefektīvākie un reālistiskākie pasākumi, kas vajadzīgi, lai samazinātu SEG emisijas sauszemes transportā? Kādi jautājumi būtu jārisina ES līmenī nākamo piecu gadu laikā? Kā samazināt autotransporta radītās emisijas tā, lai tiktu ņemta vērā sociālā dimensija un nepieciešamība pēc taisnīgas pārejas? Kādi jauni politikas pasākumi būs vajadzīgi, lai sociāli taisnīgā veidā atvieglotu pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku?

**Latvijas nostāja:**

Saskaņā ar Eiropas Vides aģentūras sniegto informāciju transporta emisijas turpina pieaugt – jau ceturto gadu pēc kārtas kopš 2013.gada. Ir pieņemti vairāki pasākumi, kā mērķis ir mazināt ietekmi uz klimatu, taču kopumā 2050.gada mērķi netiks sasniegti bez izmaiņām gan nacionālajā, gan ES regulējumā. ES līmenī ir pieejamas dažādas programmas, un Latvija uzskata, ka ir svarīgi sniegt atbalstu ilgtermiņā, lai sabiedrība būtu pieradusi atbalstīt ilgtspējīgu transportu.

Jāatzīmē, ka Latvijā ir viena no vecākajiem transportlīdzekļu parkiem ES, kā arī iedzīvotāju pirktspēja (attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem) arī ir ierobežota, kas ir skatāms ES horizontālā griezumā.

Latvijā tiek izstrādāts Nacionālais enerģētikas un klimata plāns (turpmāk tekstā - NEKP), kas ietver arī energoefektivitātes uzlabošanu, kā arī alternatīvo degvielu un atjaunojamās enerģijas tehnoloģiju izmantošanas veicināšanu transporta nozarē. NEKP ir vērsts uz klimata ietekmes samazināšanu, bet kopumā, ja nekādas būtiskas izmaiņas netiks ieviestas gan nacionālajā, gan ES regulējumā, 2050.gada mērķi nebūs sasniedzami, līdz ar to ir plašs darba lauks visos virzienos- ar industriju, diskusijas ar sabiedrību, virkne regulatīvi pasākumu u.tml.

Kā jau citās Transporta Ministru padomēs Latvija ir minējusi, Latvijas lietoto automašīnu tirgus ir plašs un nav iezīmēta stingra tendence tam mazināties. Protams, ka transportlīdzekļu parka atjaunošana būs ievērojama emisiju samazināšanas daļa, vienlaikus ir jāmeklē efektīvi veidi kā to veicināt, respektējot ES četru brīvību principu. Mērķu sasniegšanai vēlami arī tādi ekonomiskie atbalsta instrumenti kā, piemēram, subsīdijas dabai draudzīgu transportlīdzekļu iegādē, kur mēs redzētu arī ES finansiālo atbalstu.

Ievērojama daļa emisiju samazināšanas būs atkarīga arī no iedzīvotāju paradumu maiņām, piemēram, kopumā palielinot dzelzceļa un sabiedriskā transporta izmantošanu ikdienā, kas cieši ir saistīts ar sociālo aspektu, kā arī no pakalpojumu pieejamības tuvākajā teritorijā.

Attiecībā uz diskusijas sesiju par SEG emisiju samazināšana aviācijas nozarē, tiek secināts, ka aviācija ir jebkuras modernas transporta sistēmas neatņemama daļa. No vienas puses, tā sekmē globālo savienojamību un dažādos veidos atbalsta ekonomisko izaugsmi. No otras puses, tā ir aizvien lielāks izaicinājums saistībā ar mūsu klimata mērķu sasniegšanu. Aviācijas nozare rada 2–3 % no globālajām SEG emisijām un 3,6 % no ES emisijām, kas veido 13,4 % no transporta radītajām CO2 emisijām. Paredzams, ka līdz 2040. gadam pasaules gaisa satiksme palielināsies par 300 %. Ņemot vērā Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) 2018. gada īpašo ziņojumu par globālo sasilšanu par 1,5°C[[6]](#footnote-6), ir svarīgi, lai aviācijas nozare sāktu stabilizēt emisijas un uzsāktu pasākumus emisiju samazināšanai.

Globālā aviācijas kopiena ir spērusi nozīmīgu soli, vienodamās par starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmu (turpmāk tekstā – CORSIA), kuras mērķis ir no 2020. gada panākt oglekļa neitrālu izaugsmi. Pašlaik notiek galīgās sarunas par CORSIA, un mērķis ir izveidot, cik vien iespējams, videi nekaitīgu globālu sistēmu un līdz 2021. gadam nodrošināt tās efektīvu un vispārēju īstenošanu. ES līmenī aviācijas nozare ir iekļauta ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (turpmāk tekstā ETS), kas aptver Eiropas Ekonomiskās zonas iekšējos lidojumus. Viena gada laikā pēc CORSIA paketes pabeigšanas un pirms shēmas darbības sākuma Komisijai likumdevējiem adresētā ziņojumā būtu jāapsver, kā minētos instrumentus īstenot ES tiesību aktos.

Vēl viena svarīga iniciatīva ir uzlabot gaisa satiksmes pārvaldību, tādējādi samazinot neefektīvo lidojumu radītās emisijas. Komisija izveidoja "Lietpratēju grupu" Eiropas vienotās gaisa telpas nākotnes jautājumos, kuras uzdevums ir sagatavot ieteikumus ar mērķi panākt labākus darbības rezultātus un nodrošināt labākus pakalpojumus, vienlaikus ņemot vērā gaisa satiksmes pastāvīgo pieaugumu. Mērķim vajadzētu būt vienoties par kopīgiem risinājumiem un sadarboties, lai atjauninātu un modernizētu Eiropas vienotās gaisa telpas tiesisko regulējumu.

Gaisa kuģu jaunās tehnoloģijas un darbības uzlabojumi, zemes atbalsta iekārtu elektrifikācija un uzlabojumi gaisa satiksmes pārvaldībā jau ir būtiski palielinājuši energoefektivitāti aviācijas nozarē. Pašreizējie un turpmākie ES pētniecības un inovācijas projekti būs pamats rītdienas operatīvajiem un tehnoloģiskajiem risinājumiem. Tomēr vēl ir daudz darāmā, lai sasniegtu Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (turpmāk tekstā – ICAO) mērķi, proti, no 2020. gada panākt oglekļa neitrālu izaugsmi, un jo īpaši dotu ieguldījumu Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanā. Aviācijas nozares elektrifikācija, jo īpaši īsa un vidēja attāluma galamērķiem, un hibrīdlidmašīnu attīstība ir sākusies, taču šis process ilgs vēl gadu desmitus.

Ņemot vērā minēto, ministri ir aicināti diskutētpar Somijas Prezidentūras sagatavotajiem jautājumiem: ICAO pašlaik notiek CORSIA galīgie sagatavošanas darbi. Kāda būs CORSIA ietekme uz aviācijas radīto emisiju samazināšanu, un kā tā būtu jāintegrē ETS sistēmā, kura ES jau eksistē? Kādi pasākumi, jūsuprāt, būtu visefektīvākie, lai samazinātu aviācijas radītās emisijas, vienlaikus saglabājot sociāli pieejamu savienojamību un konkurētspēju aviācijas nozarē un citās ekonomikas nozarēs, kas no tās ir atkarīgas? Kādus papildu pasākumus ES varētu veikt, lai nākamajos piecos gados samazinātu SEG emisijas aviācijas nozarē? (piemēram, nodokļu uzlikšana, ilgtspējīgas aviācijas degvielas piejaukšanas pienākums, aeronavigācijas maksas)?

**Latvijas nostāja:**

Lai sasniegtu vispārējos ES vides mērķus, **Latvija uzsver** ES ETS nozīmi, jo tieši sistēma ar izstrādātu funkcionalitāti jau ir pierādījusi savu ieguldījumu vispārējos ES reģionālajos emisiju samazināšanas mērķos, tāpēc ES ETS pamatprincipiem vajadzētu tikt pielāgotiem CORSIA prasībām tādā veidā, kas atbilstu ES vides mērķiem. Latvija uzskata, ka nedrīkstētu būt paralēlām sistēmām emisiju dubultai uzskaitei, kā arī vides mērķiem būtu jābūt harmonizētiem starp sistēmām. Saistībā ar ES ETS nepieciešams cieši sadarboties ar ICAO, lai sasniegtu globālos un ES reģionālos emisiju samazināšanas mērķus.

Latvija atzinīgi vērtētu jaunu ES stimulu ieviešanu, lai palielinātu jauno tehnoloģiju izmantošanu aviācijas piedziņas jomā, piemēram, saules enerģiju, hibrīddzinēju u.c., lai sasniegtu emisiju samazināšanas mērķus. Par visefektīvāko ceļu Latvija uzskata visu minēto pasākumu optimālākās kombinācijas izvēlēšanos. Realitātē jaunas uzlabotas un videi draudzīgas piedziņas sistēmas izstrāde, kas izmantotu dažādu veidu degvielu, nav īstermiņa jautājums, taču ir jāturpina un jāstiprina centienus šādas sistēmas attīstīt.

Degvielas nodokļa piemērošana varētu negatīvi ietekmēt sociāli pieejamo savienojamību. Pastāv bažas par ES pārvadātāju konkurētspējas pazemināšanos, ja trešā valsts nepiemērotu šādu nodokli. Latvija uzskata, ka aviācijas navigācijas nodevu sistēmas pielāgošana ir viens no iespējamiem risinājumiem. Ieviešot kopēju Eiropas mēroga tarifikācijas sistēmu, kas būtu ievērojams politisks un administratīvs uzdevums, tiktu novēsta pašreizējā situācija, ka aviosabiedrības izmanto iespēju lidot tā sauktajos “bezmaksas maršrutos”, ko dod progresīvā tehnoloģiskā attīstība, lai lidotu ilgākus, bet “lētākus” maršrutus, kas samazina aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas. Līdz ar to aviācijas sektorā ir jāturpina darbs globālajā līmenī, izvairoties no reģionāliem risinājumiem.

Attiecībā uz diskusijas sesiju par SEG emisiju samazināšanu jūras transportā, tiek secināts, ka vairāk nekā 80 % no precēm pasaules mērogā tiek pārvadātas pa jūru, un jūras transports joprojām ir starptautiskās tirdzniecības pamats. Jūras transports un visi ar tiem saistītie kuģniecības pakalpojumi ir būtiski Eiropas uzņēmumiem un ļauj tiem konkurēt pasaules mērogā. Tomēr starptautiskā kuģniecība ir arvien lielāks SEG avots. Saskaņā ar Starptautiskās jūras organizācijas (turpmāk tekstā – IMO) trešo SEG pētījumu[[7]](#footnote-7) jūras transports rada aptuveni 2,5 % no globālajām SEG emisijām. Paredzams, ka līdz 2050. gadam šīs emisijas palielināsies no 50 % līdz 250 %, tādējādi būtiski apdraudot Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu.

IMO 2018. gada aprīlī pieņēma sākotnējo stratēģiju par kuģniecības nozares radīto SEG emisiju samazināšanu[[8]](#footnote-8). Tās mērķis ir panākt, ka starptautiskās kuģniecības radītās SEG emisijas pārstāj pieaugt un ka līdz 2050. gadam kopējās gada SEG emisijas tiek samazinātas vismaz par 50 % salīdzinājumā ar 2008. gadu, ar papildu mērķi – vēl šajā gadsimtā panākt to pakāpenisku izzušanu. IMO pašlaik strādā pie īstermiņa pasākumiem, kuru mērķis ir samazināt emisijas jau pirms 2023. gada, kā arī izstrādā iespējamus vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumus, par kuriem tā vēlas panākt vienošanos līdz 2023. gadam.

Neraugoties uz daudzu ES dalībvalstu un citu IMO dalībnieku centieniem izstrādāt un īstenot pasākumus un risināt jautājumus saistībā ar SEG emisijām no kuģiem, progress IMO jomā ir bijis lēns. Pašlaik tiek pārskatīta ES līmeņa sistēma kuģniecības nozares radīto CO2 emisiju monitoringam, ziņošanai un verifikācijai (turpmāk – MRV)[[9]](#footnote-9), lai ņemtu vērā IMO pieņemto datu vākšanas globālo sistēmu. ES MRV dati par 2018. gadu liecina, ka kuģi, kas veic jūras pārvadājumus ES ūdeņos, rada vairāk nekā 130 miljonus tonnu CO2 emisiju.

Ņemot vērā kuģniecības globālo raksturu, par prioritāti būtu jānosaka globālie pasākumi. Tomēr, ja globālo mērķu vērienīgums neatbilst tam vērienīguma līmenim, kas vajadzīgs, lai izpildītu saistības saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un ņemot vērā ar ES saistīto emisiju īpatsvaru, būtu jāapsver papildu ES līmeņa pasākumi.

Ņemot vērā minēto ministri ir aicināti diskutētpar Somijas Prezidentūras sagatavotajiem jautājumiem: Kādi pasākumi būtu visefektīvākie, lai samazinātu starptautiskās kuģniecības radītās emisijas? Ņemot vērā salīdzinoši lēno progresu IMO, varētu rasties nepieciešamība pēc papildu pasākumiem ES līmenī. Kādus papildu pasākumus ES varētu veikt nākamajos piecos gados, lai samazinātu kuģniecības nozares radītās SEG emisijas (piemēram, alternatīva degviela, pienākums nodrošināt ES ostas ar krasta elektroapgādi, energoefektivitātes uzlabojumi, ETS)?

**Latvijas nostāja:**

Latvija uzskata, ka pasākumi, kas ir pieņemti globālajā līmenī IMO ietvaros, būtu visefektīvākie, lai mazinātu starptautiskās kuģniecības radītās emisijas. Viens no ES izaicinājumiem IMO ietvaros šī jautājuma risināšanā ir bijis nosargāt “labvēlīgākas attieksmes nenodrošināšanas”[[10]](#footnote-10) principu un izvairīties no “kopīgas, bet diferencētas atbildības un attiecīgo iespēju”[[11]](#footnote-11) principa. Pastāv bažas, ka stingrākas vides prasības, kas noteiktas un īstenotas tikai ES, tieši pretēji iepriekš minētajam varētu atstāt negatīvu iespaidu uz ES jūrniecības nozares konkurētspēju.

Jebkādi papildus pasākumi, kas nākamo piecu gadu laikā tiktu vienpusēji pieņemti ES (it sevišķi obligāti pasākumi), neveicinātu risinājuma panākšanu globālā līmenī. ES būtu jārīkojas saskaņā ar tās likumdošanu, t.i., ar MRV regulu, kas (zināmā mērā līdzīgi kā attiecīgie elementi sākotnējā IMO stratēģijā par kuģu SEG emisiju samazināšanu) ir pirmais solis, lai apkopotu datus, un tikai pēc tam pieņemtu attiecīgus un informētus lēmumus. Tāpēc, ja progresa trūkuma dēļ IMO līmenī ES virzās uz nākamo soli, kur diskusijas notiks par datu analīzi un lēmumu pieņemšanu par turpmākajiem pasākumiem reģionālā līmenī, Latvija uzskata, ka patlaban (līdz nav apkopoti un analizēti pietiekami daudz datu IMO izveidotajā Kuģu degvielas patēriņa datu vākšanas sistēmā) šādas diskusijas būtu pāragras.

Iesniedzējs:

Satiksmes ministrs T.Linkaits

Vizē: valsts sekretāra p.i. Dž.Innusa

Elīna Šimiņa-Neverovska   
67028254

[elina.simina@sam.gov.lv](mailto:egita@sam.gov.lv)

1. Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija" [COM(2016) 501], <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com%282016%29501_en.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. ES enerģētika skaitļos, 2018. [↑](#footnote-ref-2)
3. Komisijas paziņojums publicēts 2018. gada 28. novembrī: <https://ec.europa/clima/policies/strategies/2015_en>. [↑](#footnote-ref-3)
4. Pētījums "Ilgtspējīga transporta infrastruktūra – transporta nozares ārējo izmaksu noteikšana un internalizācija"(2019. gada jūnijs): <https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en> [↑](#footnote-ref-4)
5. "Tīru planētu – visiem! Stratēģisks Eiropas ilgtermiņa redzējums par pārticīgu, modernu, konkurētspējīgu un klimatneitrālu ekonomiku", 28.11.2018., COM (2018) 773. [↑](#footnote-ref-5)
6. Globālā sasilšana par 1,5 °C. IPCC īpašais ziņojums par ietekmi, kādu rada globālā sasilšana par 1,5 °C salīdzinājumā ar pirmsindustriālo līmeni un ar to saistītās globālās SEG emisiju trajektorijas, ņemot vērā nepieciešamību stiprināt globālo reakciju uz klimata pārmaiņu radīto apdraudējumu, ilgtspējīgu attīstību un centieniem izskaust nabadzību. Ziņojums pieejams tiešsaistē: <https://www.ipcc.ch/sr15/>. [↑](#footnote-ref-6)
7. Saite uz pētījumu: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>. [↑](#footnote-ref-7)
8. Sākotnējā IMO stratēģija par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu un pašreizējā IMO darbība saistībā ar SEG emisiju samazināšanu kuģniecības nozarē. <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250_IMO%20submission_Talanoa%20Dialogue_April%202018.pdf>. [↑](#footnote-ref-8)
9. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai pienācīgi ņemtu vērā kuģu degvieleļļas patēriņa datu vākšanas globālo sistēmu, COM(2019) 38 [↑](#footnote-ref-9)
10. “labvēlīgākas attieksmes nenodrošināšanas” princips – tiek izmantots IMO konvencijās. [↑](#footnote-ref-10)
11. “kopīgas, bet diferencētas atbildības un attiecīgo iespēju” princips – tiek izmantots UNFCCC. [↑](#footnote-ref-11)