**Informatīvais ziņojums**

**“Latvijas nostāja Eiropas Savienības Transporta ministru video formāta padomē 2020. gada 4. jūnijā”**

2020. gada 4. jūnijā notiks trešā Eiropas Savienības (turpmāk – ES) Transporta ministru video formāta sanāksme par COVID-19 ietekmi uz transporta nozari. Darba kārtībā plānota ministru diskusija par transporta nozares ilgtspējīgu un digitālu atveseļošanos.

Horvātijas Prezidentūras diskusiju papīrā ir uzsvērts, ka COVID-19 vīrusa uzliesmojums ir atstājis nopietnu ekonomisko un sociālo ietekmi. Tiek paredzēts, ka ES ekonomika 2020. gadā samazināsies par 7.5%, bet 2021. gadā pieaugs par aptuveni 6%. Prognozēts, ka bezdarba līmenis ES palielināsies no 6.7% 2019. gadā līdz 9% 2020. gadā. COVID-19 uzliesmojumam ir liela ietekme uz transportu un savienojamību ES, kas savukārt ietekmē visu ES ekonomiku. Uzliesmojuma ierobežošanas pasākumu rezultātā ir ievērojami samazinājusies transporta aktivitāte, īpaši pasažieru pārvadājumos. Kaut gan tika novērota ekonomiskās aktivitātes samazināšanās un piegādes ķēžu pārtraukšana, ietekmējot kopējo preču tirdzniecību, kravas plūsmas tika mazāk ietekmētas ES kopīgo centienu dēļ, lai nodrošinātu, ka kravas turpinātu virzīties ar Zaļo joslu iniciatīvu un gaisa pārvadājumu aizliegumu atcelšanu.

Gaisa satiksmes samazināšana ir nopietni ietekmējusi Eiropas lidostas un aviosabiedrības, kas saskaras ar nopietnām finansiālām grūtībām un iespējams radot sistemātiskas uzņēmējdarbības nepārtrauktības problēmas. Turklāt tiek prognozēts, ka gaisa ceļojumi atgūsies lēnāk nekā pārējā ekonomika, kā rezultātā tiek ietekmētas gan lidostas, gan aviosabiedrības, gan aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kā arī aeronavigācijas ražotāji un to piegādes ķēdes.

Eiropas kuģniecības nozare saskaras ar līdzīgi izaicinošu situāciju ar nozares uzņēmumiem, operatoriem, kuģu īpašniekiem, apkalpi, kā arī uz sauszemes strādājošajiem darbiniekiem, kuri turpina darbību, radot ievērojamus finansiālus zaudējumus un ievērojamu nodarbinātības samazināšanos. Visa pārējā nozare izņemot tankkuģus ziņo par būtiskiem tūlītējiem zaudējumiem. Vissmagāk cietušie segmenti ir prāmji, kruīzi, automašīnu pārvadātāji un atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģi. Ierobežojumi ceļojumiem vēl vairāk sarežģījuši apkalpes maiņu. Kuģošanas ietekmē tiek ietekmēta arī ostu, ostu terminālu operatoru un citu ostu pakalpojumu sniedzēju darbība, kā arī iekšējo ūdensceļu nozare.

Sauszemes transportā līdz šim visvairāk ir ietekmēta starptautiskā pasažieru satiksme, it īpaši autobusu tūrisms. Eiropas Komisijas Zaļās joslas vadlīnijas ir uzlabojušas situāciju uz iekšējām robežām. Smagi cietusi ir arī starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, daži no tiem ir pārtraukuši darbību. Kopš maija dalībvalstu kompetentās iestādes veic pasākumus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu atjaunošanai, kas ietekmē vietējos un reģionālos pakalpojumus. Dzelzceļa kravu pārvadājumi ir lielā mērā atbrīvoti no robežu slēgšanas pasākumiem un turpina darboties, taču arī dzelzceļa pārvadājumu ieņēmumi aprīļa beigās bija samazinājušies par 25%.

Krīzes sākumā, lai nodrošinātu valstu pasākumu efektivitāti, vienlaikus nodrošinot būtisko preču brīvu apriti ES, Komisija publicēja vairākas vadlīnijas. Pirmajā videokonferencē š.g.18. martā Transporta ministri vienojās izveidot nacionālos transporta kontaktpunktus, ko koordinētu Komisija. Šī koordinācija ietver ikdienas neformālas apmaiņas, un tā ir izrādījusies noderīga, it īpaši par sastrēgumiem Zaļajās joslās, paziņošanai par pasākumiem, kas pieņemti saistībā ar COVID-19 krīzi, un apmaiņai ar citu būtisku informāciju. Otrajā videokonferencē š.g. 29. aprīlī ministri pieņēma steidzamu likumdošanas pasākumu paketi transporta jomā un vienojās turpināt stiprināt koordināciju attiecībā uz pakāpenisku ierobežojošo pasākumu atvieglošanu.

Ņemot vērā vispārējo samazinājumu pasažieru satiksmē, kas attiecīgi ir ietekmējis arī tūrisma un transporta nozares, š.g. 20. maijā Tūrisma ministri diskutēja par Komisijas Tūrisma un transporta pakotnes ieviešanu, atzīmējot transporta un tūrisma sektoru savstarpējo atkarību, kā arī norādot uz finansiālu pabalstu nepieciešamību šo divu nozaru atjaunošanai. Tā rezultātā, ir sākts intensīvs koordinācijas process starp dalībvalstīm, lai pakāpeniski atjaunotu savienojamību.

Lai gan koordinācijai vajadzētu palīdzēt pasažieru ceļojumu atjaunošanā, papildus pasākumi būtu jāapsver, lai nodrošinātu pilnīgu transporta atveseļošanos un ilgtspējību. Transporta nozare būtu jāpadara elastīgāka. Ilgtspējībai nevajadzētu aprobežoties tikai ar videi draudzīgāku nozari, bet būtu jāņem vērā arī transporta nozares sociālie un ekonomiskie aspekti, nodrošinot īpašus pakalpojumus un piegādes ķēdes. Nevajadzētu palaist garām iespēju pāriet uz vairāk digitāliem pakalpojumiem un administratīviem procesiem, samazinot paļaušanos uz liekiem un dārgiem fiziskiem dokumentiem.

Lai aviācijas nozari padarītu ilgtspējīgāku un ievērojami samazinātu vides piesārņojumu, nepieciešams ir nepieciešams visaptverošs un vērienīgs pasākumu kopums ES līmenī, kā arī būtu nepieciešams veicināt stabilu pamatu ilgtspējīgas aviācijas degvielas, flotes atjaunošanai, kā arī uz tirgu balstītu pasākumu, tostarp CORSIA, veicināšanu, jauninājumu ieviešanu zaļo gaisa kuģu tehnoloģijā un vienotās Eiropas gaisa telpas modernizāciju. ES jāapstiprina apņemšanās ieviest CORSIA, kuras izmēģinājuma posms sāksies 2021. gada janvārī, attiecīgi gaidot arī Komisijas ziņojumu un nozares priekšlikumu CORSIA ieviešanai.

Ņemot vērā ierobežoto tehnoloģisko potenciālu samazināt aviācijas radītās emisijas salīdzinājumā ar citām nozarēm, lai nodrošinātu un veicinātu ilgtspējīgu aviācijas izaugsmi, ir vajadzīga visaptveroša un vērienīga ES līmeņa reglamentējošu pasākumu pakete. Ilgtspējīga aviācijas degviela (uzlabota biodegviela un elektrodegviela) joprojām ir visefektīvākais pasākums, lai ievērojami samazinātu gaisa kuģu emisijas, un *ReFuelEU Aviation* mērķim vajadzētu būt ilgtspējīgas aviācijas degvielas piegādes un pieprasījuma palielināšanai ES. Turklāt ATM sistēmas efektivitātes uzlabošana, jo īpaši ar digitalizācijas palīdzību, tieši veicinātu sistēmas noturības uzlabošanu un ekoloģisko seku uzlabošanos. Savukārt gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulējuma reforma, jo īpaši īpašumtiesību un kontroles noteikumu liberalizācija, varētu nodrošināt labāku operatoru piekļuvi kapitālam tādā apjomā, kāds nepieciešams rentablu darbību veikšanai, piemēram, operatoriem citās ekonomikas nozarēs.

Dzelzceļa transportā priekšlikums par sliežu ceļu piekļuves maksām tiek gatavots Komisijā, lai sniegtu atvieglojumus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Infrastruktūras pusē programmas, kurām vajadzētu būt vērstām uz atveseļošanos, faktiski ir tās, kurām pirms krīzes bija ļoti pozitīva ietekme uz dzelzceļa nozari, galvenokārt, Eiropas Savienojuma instrumentā (CEF), jo tā ir programma, kas lielāko daļu finansējuma velta dzelzceļam. Arī ierosinātajam plānam “Pāreja uz dzelzceļu” nākotnē būs izšķiroša nozīme dzelzceļa nozares pārveidē un atjaunošanā, jo īpaši, lai ātri attīstītu un izvērstu automatizētu digitālo dzelzceļu. Investīcijām un stimuliem nozarē jāiet roku rokā ar centieniem palielināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbības efektivitāti, padarot dzelzceļa pārvadājumus pievilcīgākus pasažieriem un uzņēmumiem. Šajā kontekstā galvenā nozīme būs 4. dzelzceļa pakotnes ieviešanai. Svarīgs ir arī pašreizējais darbs dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru darbības uzlabošanā, kā arī starptautiskās satiksmes jaudas pārvaldībā.

Tā kā autotransporta radītās emisijas veido 75% no transporta CO2 emisijām, galvenā uzmanība jāpievērš to pasākumu savlaicīgai pieņemšanai, kas veicina ES transporta dekarbonizācijas mērķu sasniegšanu. Viens no šādiem pasākumiem ir priekšlikums par Eirovinjeti. Tīru transportlīdzekļu direktīvas ieviešana un gaidāmā Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvas pārskatīšana arī būs svarīgi instrumenti mērķu sasniegšanai. Ļoti svarīgi, lai gaidāmajā ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā 2020. gadā tiktu ņemtas vērā no COVID-19 uzliesmojuma gūtās mācības, it īpaši pilsētas un sabiedriskā transporta jomā.

Kuģniecības nozarē ir svarīgi ņemt vērā nozares globālo raksturu. Visiem dalībvalstu un ES centieniem arī turpmāk ir jātiecas uz klimata mērķu sasniegšanu globālā līmenī, izmantojot darbu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO). Iniciatīvas, kuru mērķis ir veicināt ilgtspējīgu degvielu, piemēram, *FuelEU Maritime*, būs svarīgas, jo tās varētu atbalstīt un palielināt ieguldījumus alternatīvos dzinējspēka veidos. ES ar direktīvu par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanu ir izveidojusi normatīvo bāzi alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanai transportā, tostarp noteikumus par ostu aprīkojumu Eiropas transporta tīklā (TEN-T). Attiecībā uz ostām infrastruktūrai un ieguldījumiem ir jābūt tālredzīgiem. Svarīgi samazināt emisijas ostās, piemēram, izmantojot krasta elektrību. Digitālajā aspektā jau ir daudz izdarītā, taču priekšā vēl nepieciešams izveidot pilnīgi elektroniskas un savstarpēji savienotas sistēmas. Šajā procesā vajadzētu paļauties uz Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) zināšanām.

Transportam kā nozarei, kuru ārkārtīgi smagi ietekmējis COVID-19 uzliesmojums, būs vajadzīgs atbalsts, t.sk. no ES budžeta. Komisija 2020. gada 27. maijā iesniedza priekšlikumu Eiropas atveseļošanas plānam, kas ietver pastiprinātu ES ilgtermiņa budžetu 2021. – 2027. gadam, *Next generation EU* jeb jaunu atveseļošanās instrumentu 750 miljardu EUR apmērā, kas palielinātu ES budžetu, piesaistot jaunu finansējumu. Attiecībā uz transportu ir paredzēti papildu 1.5 miljards EUR Eiropas savienošanas instrumentam[[1]](#footnote-2), pastiprināts ilgtspējīgas infrastruktūras logs *InvestEU*, kā arī plānots 1.5 miljardu finansējums militārajai mobilitātei[[2]](#footnote-3). Būs svarīgi, lai gaidāmā ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija 2020. gadā atspoguļotu un ņemtu vērā no krīzes gūto pieredzi.

Ņemot vērā minēto, 4. jūnija sanāksmē ministri tiek aicināti diskutēt par to, kuras iniciatīvas un ieguldījumus dalībvalstis uzskata par vissteidzamākajiem transporta ilgtspējīgai un digitālai atveseļošanai un sektora noturības uzlabošanai, kā arī kādi ir labākie īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa instrumenti mērķu sasniegšanai (piemēram, pastiprināta ierobežojošo pasākumu atcelšanas koordinēšana ES līmenī un starptautiskā mērogā, valsts atbalsts, ES likumdošanas darbs, ES finansiālais atbalsts zaļajām un digitālajām iniciatīvām utt.).

**Latvijas nostāja:**

Kopš iepriekšējās Transporta ministru video sanāksmes Komisija š.g. 13.maijā nāca klajā ar vadlīnijām par transporta pakalpojumu un savienotības pakāpenisku atjaunošanu, kas sniedz ieteikumus pakāpeniskai transporta savienojumu atjaunošanai, īpaši pārrobežu griezumā, kā arī ieteikumus dalībvalstīm un pakalpojuma sniedzējiem. Šīs vadlīnijas ir pamats koordinētai pieejai, vienlaikus ļauj dalībvalstu rīcības brīvību, ņemot vērā gan epidemioloģisko situāciju, transporta pakalpojumu organizēšanu utt. un šis dokuments ir papildinošs elements nacionālā līmeņa pasākumiem. Vienlaikus ir jāsecina, ka diskusiju gaitā par vairākiem ar COVID-19 saistītajiem grozījumiem ES tiesību aktos, kā arī Komisijas vadlīniju piemērošanā iezīmējās situācija, ka COVID-19 valstis ir skāris dažādi un vēlmes un vajadzības atšķiras, tomēr vienojošais elements ir – ātra un skaidra rīcība ne tikai nacionālajā, bet arī ES griezumā. Līdz ar to būtiski, ka transporta sektors ne tikai nacionālajā, bet arī ES līmenī ir gatavs ātrai un koordinētai rīcībai un šis aspekts būtu tas, kas ne vienmēr bija vērojams.

Šobrīd transporta sektorā ir divi galvenie virzieni, t.i. transporta savienojumi un ne tikai kaimiņvalstu starpā, bet arī tālāk un tieši pārrobežu savienojumu atjaunošanā ir būtiska koordinēta un operatīva rīcība. Un otrs virziens ir sektora atjaunošanās pēc radītajām sekām. 2020. gada 15.maijā Baltijas valstu ārlietu ministri parakstīja saprašanās memorandu par ceļošanas ierobežojumu atcelšanu starp Latviju, Igauniju, Lietuvu autotransportam, dzelzceļa, gaisa un jūras transportam un sadarbību Covid-19 krīzes laikā, kas ir nozīmīgs solis un, ņemot vērā Ministru kabineta lēmumus ierobežojumu mazināšanas virzienā, saistībā ar uzlabojumiem epidemioloģiskajā situācijā, ir atsākušies aviācijas komerciālie pārvadājumi ne tikai starp Baltijas valstīm, bet arī citām ES valstu galvaspilsētām, kā arī atsākušies starptautiskie autobusu pārvadājumi uz /no Baltijas valstu galvaspilsētām. Trīs Baltijas valstu atbildīgo iestāžu ciešā sadarbība ir veicinājusi robežu atvēršanu un būtiski, ka tālāka robežu atvēršana notiek koordinētā veidā. Transporta sektors ir ES ekonomikas mugurkauls, līdz ar to būtiski veicināt sektora ekonomisko atjaunošanos un ES politika un atbalsta pasākumi var to veicināt.

Ņemot vērā, ka transporta un jo īpaši autotransporta sektors ir viens no lielākajiem SEG emisiju veidotājiem, piekrītam, ka īpaša uzmanība jāpievērš pasākumiem, kas samazinātu tā negatīvo ietekmi uz vidi. ES šis ir un būs viens no galvenajiem jautājumiem darba kārtībā, vienlaikus ir jāņem vērā krīzes radītās sekas tālāku pasākumu veicināšanā. Viens no šādiem pasākumiem ir alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas veicināšana, kam nākotnē paredzama nozīmīga loma vides kvalitātes uzlabošanā. Vienlaikus pasākumiem vajadzētu būt samērīgiem, ņemot vērā katras dalībvalsts iespējas un resursus pārejai uz alternatīvo degvielu infrastruktūru, līdz ar to primāri ir pārrobežu aspekts tās izveidē. Tādējādi, ļoti būtiski ir nodrošināt visaptveroša finansējuma iespējas alternatīvo degvielu attīstības veicināšanai. Vienlaikus jāņem vērā, ka krīze ir radījusi sekas uz pirktspēju, īpaši, ja skatāmies elektrotransportlīdzekļu plašākā lietošanā tiem ir jābūt masu patēriņa cenu līmenī, ja gribam plašāku to izmantošanu. Tomēr redzam, ka krīze ir radījusi milzīgu ietekmi uz autobūves sektoru, līdz ar to cenas aspekts ir jo īpaši būtisks.

Saistībā ar autotransportu nepieciešams akcentēt, ka krīzes seku un tirgus kropļošanas mazināšanai ļoti svarīga koordinēta pieeja ierobežojumu mazināšanā, kā arī vienoti nosacījumi starptautisko pasažieru pārvadājumu ar autobusiem atsākšanai un veikšanai. Ilgtermiņā svarīgs būtu ES finansiāls atbalsts digitālajām iniciatīvām, piemēram, dokumentu digitalizācijai autopārvadājumu jomā un pieņemtā regula par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (eFTI regula) ir pirmais solis šajā virzienā.

Aizvien pieaugošo vides aizsardzības sarunu kontekstā atsevišķi pieņemtie lēmumi ES līmenī, ir pretrunīgi vērtējami ar autotransporta nozares negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanas mērķiem. Saskaņā ar Baltijas pētījumu un attīstības institūta (Baltic Institute for Research and Development) veikto pētījumu “The Impact of the EU Mobility Package on CO2 Emissions: From the Perspective of the Latvian Road Freight Transport Sector” Mobilitātes pakotnē ietvertais nosacījums par atgriešanos mītnes valstī ik pēc astoņām nedēļām radīs 3.7milj. t. papildu CO2 emisijas. Latvija un pārējās perifērās ES dalībvalstis kļūs par galvenajām šīm papildu CO2 emisiju veidotājām, kamēr Vācija, Francija un Itālija visvairāk cietīs no radītajām CO2 emisijām. Pētījumā arī secināts, ka Mobilitātes pakotne ir pretrunā ar ES Zaļo vienošanos, kuras mērķis ir līdz 2050. gadam panākt nulles emisijas ekonomiku. Pagaidām emisijas ES transporta nozarē joprojām palielinās. Nosakot nozarei, kas veido ceturto daļu no ES emisijām, papildu prasības, kas tieši palielina papildu CO2 emisijas, veido būtiskas pretrunas ar stratēģiskajiem mērķiem. Bet šajā sakarā Latvija atgādina Komisijai par nepieciešamību steidzami nākt klajā ar solīto ietekmes novērtējumu Mobilitātes pakotnei I.

Attiecībā uz autoceļu lietošanas maksu, tad Latvijā autoceļu lietošanas nodeva (ALN) tiek piemērota pēc piesārņotājs maksā principa un nomaksāt ALN iespējams izmantojot interneta vidē bāzētos risinājumus. Līdz ar to ir jāturpina darbs pie Eirovinjetes Direktīvas pārskata, saglabājot laika vinjeti.

Tāpat Komisijas Zaļajā kursā īpaša nozīme tika veltīta tieši dzelzceļa transportam un tā nozīmei ne tikai pasažieru, bet arī kravu pārvadājumos. Ir jāturpina atbalstīt šis sektors ar ES līmeņa inicatīvām un finansējumu, vienlaikus meklējot risinājumus izmaksu samazināšanas jomā. Tāpat ir jāņem vērā kravu kritums pārvadājumiem pa dzelzceļu, kā arī to, ka Rail Baltica projekts būs nozīmīgs ne tikai kravu un pasažieru pārvadājumos, bet arī Baltijas valstu iekļaušanu ES kopējā tīklā un ES adekvāts finansējums šim projektam ir nepieciešams gaidāmajā ES Daudzgadu budžetā. Vienlaikus Latvija pievienojas Nīderlandes iniciatīvai, kas apņemas veikt kopīgu darbu, lai attīstītu starptautiskos pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu, ne tikai vides mērķu sasniegšanā, bet arī pievilcīgu pārvadājumu nodrošināšanā pasažieriem.

Aviācijas sektora atgūšanās notiks pakāpeniski un tāpēc gaidāmajam ES vienotā debesu regulējumam ir jāņem vērā COVID-19 radītās sekas un Latvija aicina Komisiju detalizēti izanalizēt iespējamos regulējuma aspektus, t.sk. ņemot vērā savienojamības aspektu. Tāpat ir jāturpina cieša sadarbība ar ICAO, lai vides mērķu jomā saskaņotu rīcību un CORSIA mehānisms ir pozitīvs signāls, ka sadarbība var būt produktīva. Tomēr, pārskatot nodokļu direktīvu, ir jāizvairās no aviācijas nodokļa ieviešanas, ļaujot dalībvalstīm nacionāli izvēlēties instrumentus vides mērķu sasniegšanā, kā arī ir jāņem vērā, piemēram, nacionālās aviokompānijas Air Baltic gaisa kuģu flotes nomaiņa, kas ir būtisks solis ne tikai vides mērķu sasniegšanā, bet arī kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanā un savienojamības nodrošināšanā.

Kuģniecības sektorā būtiski turpināt darbu IMO ietvaros, izvairoties no reģionāliem regulējumiem. COVID-19 radītās sekas un nepieciešamība nozarei tās pārvarēt jāņem vērā arī strādājot pie Komisijas darba plāna 2020.gadam ieviešanas, tai skaitā pie plānā paredzētā leģislatīvā akta projekta *FuelEU Maritime - Green European Maritime Space* izstrādes, kur būtiska nozīme ir visaptverošam ietekmes izvērtējumam gan attiecībā uz sektoru, gan attiecībā uz dalībvalstīm.

Latvija piekrīt, ka transporta sektora pakāpeniska digitalizācija var ne tikai efektivizēt pakalpojumus, bet ilgtermiņā samazināt izdevumus un iedzīvotājiem piedāvāt ilgtspējīgus un kvalitatīvus pakalpojumus un intelektisko transporta sistēmu un 5G ieviešanai ir liels potenciāls.

Iesniedzējs: Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīzē: Valsts sekretāre I. Stepanova

Evita Nagle

Tel.67028190

evita.nagle@sam.gov.lv

1. Salīdzinot ar sākotnējo Eiropas Komisijas priekšlikumu ES daudzgadu budžetam 2021. – 2027. gadiem un ar uz Eiropadomes 2020. gada 20. februāra sanāksmi sagatavoto sarunu ietvara dokumentu. [↑](#footnote-ref-2)
2. Salīdzinot ar uz Eiropadomes 2020. gada 20. februāri sanāksmi sagatavoto sarunu ietvara dokumentu. [↑](#footnote-ref-3)