

(Ministru kabineta
2026. gada 21. maija
rīkojums Nr. 284)

Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.-2032. gadam

Rīga | 2026



SATURA RĀDĪTĀJS

1. SOCIĀLĀ KLIMATA PLĀNA IZSTRĀDES PĀRSKATS UN PROCESS	6
1.1. KOPSAVILKUMS	6
1.1.1. ZAĻĀS PĀRKĀRTOŠANĀS KONTEKSTS	6
1.1.2. PĀRSKATS PAR GALVENAJIEM PLĀNOTAJIEM PASĀKUMIEM UN INVESTĪCIJĀM	10
1.1.3. PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU MĒRĶI	17
1.1.4. PĀRSKATA TABULA	18
1.2. PĀRSKATS PAR PAŠREIZĒJO RĪCĪBPOLITIKU	19
1.3. SABIEDRISKĀS APSPIEŠANAS PROCESS	25
1.4. DEFINĪCIJAS	32
1.4.1. DEFINĪCIJA “ENERĢĒTISKĀ NABADZĪBA”	32
1.4.2. DEFINĪCIJA “MAZAIZSARGĀTĀS MĀJSAIMNIECĪBAS”	35
1.4.3. DEFINĪCIJA “TRANSPORTA NABADZĪBA”	36
1.4.4. DEFINĪCIJA “MAZAIZSARGĀTS TRANSPORTA LIETOTĀJS”	43
1.4.5. PERSONĪGO DATU APSTRĀDE	44
1.5. PROGNOZĒTĀ IETEKME UZ MAZAIZSARGĀTĀM GRUPĀM	45
2. PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU APRAKSTS, ATSKAITES PUNKTI UN MĒRĶRĀDĪTĀJI	52
2.1. KOMPONENTE: C1 – ĒKU SEKTORS	52
2.1.1. KOMPONENTES APRAKSTS (KOPSAVILKUMA LOGS)	52
2.1.2. KOMPONENTES PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU APRAKSTS	54
2.1.2.1. (C1.A.I1) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	54
2.1.2.2. (C1.B.I1) Atbalsts mazaizsargātām māsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	70
2.1.2.3. (C1.B.I2) Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	82
2.1.2.4. (C1.D.I1) Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	102
2.1.3. KOMPONENTES C1 APLĒSTĀS KOPĒJĀS IZMAKSAS	112
2.1.4. KOMPONENTES C1 ATSKAITES PUNKTI UN MĒRĶRĀDĪTĀJI	113
2.1.5. SCENĀRIJS GADĪJUMĀ, JA TIEK PIEMĒROTS REGULAS 2023/955 10. PANTA 1. PUNKTA 3.RINDKOPAS NOSACĪJUMS	114
2.2. KOMPONENTE: C2 – TRANSPORTA SEKTORS	117
2.2.1. KOMPONENTES APRAKSTS (KOPSAVILKUMA LOGS)	117
2.2.2. KOMPONENTES PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU APRAKSTS	119
2.2.2.1. (C2.F.I1) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	119
2.2.2.2. (C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	132
2.2.2.3. (C2.F.I3) Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	145
2.2.2.4. (C2.F.I4) Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	165
2.2.2.5. (C2.F.I5) Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	176
2.2.2.6. (C2.G.M1) Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	188
2.2.2.7. (C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	195
2.2.2.8. (C2.G.I2) Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	209
2.2.2.9. (C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	220
2.2.2.10. (C2.G.I4) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	232

2.2.3.	KOMPONENTES C2 APLĒSTĀS KOPĒJĀS IZMAKSAS	245
2.2.4.	KOMPONENTES C2 ATSKAITES PUNKTI UN MĒRĶRĀDĪTĀJI	246
2.2.5.	SCENĀRIJS GADĪJUMĀ, JA TIEK PIEMĒROTS REGULAS 2023/955 10. PANTA 1. PUNKTA 3.RINDKOPAS NOSACĪJUMS	248
2.3.	KOMPONENTE: C3 – TIEŠAIS IENĀKUMU ATBALSTS	252
2.3.1.	KOMPONENTES APRAKSTS (KOPSAVILKUMA LOGS)	252
2.3.2.	KOMPONENTES C3 APLĒSTĀS KOPĒJĀS IZMAKSAS	252
2.3.3.	KOMPONENTES C3 ATSKAITES PUNKTI UN MĒRĶRĀDĪTĀJI	252
2.3.4.	SCENĀRIJS GADĪJUMĀ, JA TIEK PIEMĒROTS REGULAS 2023/955 10. PANTA 1. PUNKTA 3.RINDKOPAS NOSACĪJUMS	252
2.4.	KOMPONENTE: C4 - TEHNISKĀ PALĪDZĪBA	253
2.4.1.	KOMPONENTES APRAKSTS (KOPSAVILKUMA LOGS)	253
2.4.2.	KOMPONENTES DARBĪBU APRAKSTS	254
2.4.2.1.	(C4.TA.A1) Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	254
2.4.3.	KOMPONENTES C4 APLĒSTĀS KOPĒJĀS IZMAKSAS	266
2.4.4.	KOMPONENTES C4 ATSKAITES PUNKTI UN MĒRĶRĀDĪTĀJI	267
2.4.5.	SCENĀRIJS GADĪJUMĀ, JA TIEK PIEMĒROTS REGULAS 2023/955 10. PANTA 1. PUNKTA 3.RINDKOPAS NOSACĪJUMS	268
2.5.	KOPĒJĀS APLĒSTĀS PLĀNA IZMAKSAS	270
2.5.1.	APRAKSTS PAR TO, KĀ IZMAKSAS ATBILST IZMAKSU EFEKTIVITĀTES PRINCIPAM UN KĀ TĀS IR SAMĒRĪGAS AR PLĀNA PAREDZAMO IETEKMI	270
2.5.2.	KOPSAVILKUMA TABULA PAR FONDA IZMAKSĀM PA FINANSĒJUMA AVOTIEM	271
2.5.3.	MINIMĀLIE UN MAKSIMĀLIE FINANSĒJUMA KRITĒRIJI, KAS JĀIEVĒRO	272
3.	ANALĪZE UN VISPĀRĒJĀ IETEKME	273
3.1.	PLĀNOTO PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU PAREDZAMĀ IETEKME	273
3.1.1.	APLĒSĒS IZMANTOTĀS METODIKAS APRAKSTS	273
3.1.2.	KOMPONENŠU PAREDZAMĀS IETEKMES APRAKSTS	280
3.1.2.1.	Energoefektivitāte	280
3.1.2.2.	Ēku atjaunošana	281
3.1.2.3.	Bezemisiju un zemas emisijas mobilitāte un transports	281
3.1.2.4.	Siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana	282
3.1.2.5.	Mazaizsargātu mājāsaimniecību un mazaizsargātu transporta lietotāju skaita samazināšanās (vienība: mājāsaimniecības)	282
3.1.3.	KVANTITATĪVA TABULA PAR PLĀNA IETEKMI	283
3.1.4.	TIEŠĀ IENĀKUMU ATBALSTA PASĀKUMI: KVALITATĪVA UN KVANTITATĪVA TABULA	283
4.	PLĀNA PAPILDINĀMĪBA UN ĪSTENOŠANA	284
4.1.	PLĀNA UZRAUDZĪBA UN ĪSTENOŠANA	284
4.2.	ATBILSTĪBA CITĀM INICIATĪVĀM	299
4.3.	FINANSĒJUMA SAVSTARPĒJĀ PAPILDINĀMĪBA	309
4.4.	ĢEOGRĀFISKĀS ĪPATNĪBAS	311
4.5.	KORUPCIJAS, KRĀPŠANAS UN INTEREŠU KONFLIKTU NOVĒRŠANA	311
4.6.	INFORMĀCIJA, KOMUNIKĀCIJA UN REDZAMĪBA	315

SAĪSINĀJUMI

AER	Atjaunīgie energoresursi
ALTUM	AS “Attīstības finanšu institūcija Altum”
ANM	Atveseļošanās un noturības mehānisms
ATD	Autotransporta direkcija
CFLA	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
CO ₂ ekv.	Oglekļa dioksīda ekvivalents
Direktīva 2003/87/EK	Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra Direktīva 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK. Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20240301
DNSH	Princips “nenodarīt būtisku kaitējumu”
EK	Eiropas Komisija
EKII	Emisijas kvotu izsolišanas instruments
EM	Ekonomikas ministrija
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ES	Eiropas Savienība
ES ETS	Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēma
ES fondi	Eiropas Savienības struktūrfondi (Eiropas Reģionālās attīstības fonds, Eiropas Sociālais fonds Plus) un Kohēzijas fonds
ESF+	Eiropas Sociālais fonds Plus
ESTP	Eiropas sociālo tiesību pīlārs un tā rīcību plāns
ETS 2	Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas daļa, kas aptver ēkas, autotransportu un citus sektorus (Direktīvas 2003/87/EK IVa.nodaļa)
FM	Finanšu ministrija
Fonds	Sociālais klimata fonds
IKS	Iekšējā kontroles sistēma
IUB	Iepirkumu uzraudzības birojs
KEM	Klimata un enerģētikas ministrija
kt	kilotonnas
KNAB	Korupcijas novēršanas un apkarošanas birojs
KPVIS	Kohēzijas politikas fondu vadības informācijas sistēma
KPVIS Fonda modulis	Fonda vadības informācijas sistēma, ko veido, balstoties uz KPVIS īstenošanas laikā uzkrāto pieredzi, pielāgojot to Fonda ieviešanas prasībām un specifikai
LM	Labklājības ministrija
LDz	Valsts akciju sabiedrība “Latvijas dzelzceļš”
LESD	Līgums par Eiropas Savienības darbību
LLPA	Latvijas Lielo pilsētu asociācija
LPS	Latvijas Pašvaldību savienība
LVC	Valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Latvijas Valsts ceļi”
LVGMC	Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs
MK	Ministru kabinets
MW	megavats
MWh	megavatstunda
NAP2027	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam
NEKP	Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam
NVD	Nacionālais veselības dienests
NVO	Nevalstiska organizācija
OECD	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija
OMT	Operatīvie medicīniskie transportlīdzekļi
PB	Pašvaldību budžets

PVN	Pievienotās vērtības nodoklis
Regula 2023/955	Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 19. maija Regula (ES) 2023/955, ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060. Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/955
RI	Revīzijas iestāde
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
SKF plāns	Latvijas Sociālā klimata fonda plāns 2026.-2032.gadam
SM	Satiksmes ministrija
SPSP likums	Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likums
TL	Transportlīdzekļi
TPL	Tehniskie palīglīdzekļi
TSI projekts	Eiropas Komisijas Tehniskā atbalsta instrumenta finansētais projekts “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē”
TW	Teravats
VARAM	Viedās administrācija un reģionālās attīstības ministrija
VB	Valsts budžets
VEA	Vēja enerģijas asociācija
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VIF	SIA “Vides Investīciju fonds”
VKS	Vadības un kontroles sistēma
VM	Veselības ministrija
VTPC	Valsts SIA "Nacionālais rehabilitācijas centrs "Vaivari"" struktūrvienība "Vaivaru tehnisko palīglīdzekļu centrs"

1. SOCIĀLĀ KLIMATA PLĀNA IZSTRĀDES PĀRSKATS UN PROCESS

1.1. Kopsavilkums

1.1.1. Zaļās pārkārtošanās konteksts

Zaļās pārkārtošanās konteksts dalībvalstī, īpašu uzmanību pievēršot galvenajiem izaicinājumiem kas saistīti ar sociālo ietekmi, kura izriet no ēku un autotransporta sektoros radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas iekļaušanas Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā, un tam, kā ar plānu reaģēs uz šiem izaicinājumiem.

Latvija, tāpat kā pārējās Eiropas Savienības (ES) dalībvalstis, īsteno pāreju uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam. Saskaņā ar Eiropas Zaļā kursu¹, Eiropas Klimata likumu² un tiesību aktu kopumu “Gatavi mērķrādītājam 55” (“Fit for 55”)³, Latvijai līdz 2030. gadam jāsamazina siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas nozarēs ārpus Eiropas Savienības (ES) emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ES ETS)⁴ par vismaz 17% salīdzinājumā ar 2005. gadu. 2023.gadā tika pieņemts normatīvais tvērums, kas paredz no 2027.gada paplašināt ES ETS sistēmu uz ēku un autotransporta sektoru radītajām SEG emisijām (ETS 2⁵). Tas būtiski maina energoresursu cenu veidošanos galalietotājam – īpaši attiecībā uz:

- ✓ degvielas izmaksām mājāsaimniecībām un uzņēmumiem;
- ✓ apkures izdevumiem, īpaši fosilā kurināmā (dīzeļdegviela, ogles, dabasgāze) lietotājiem.

Latvijā šī pāreja norit apstākļos, kad relatīvi augsts iedzīvotāju īpatsvars dzīvo ēkās ar zemu energoefektivitātes līmeni, ēku atjaunošanas ātrums temps ir nepietiekams un sabiedriskā transporta pieejamība ir ierobežota, īpaši lauku un reģionālajos apgabalos.

Latvija ir noslēgusi darbu pie ETS 2 regulējuma⁵ (Direktīva 2023/959) pārņemšanas nacionālajos normatīvajos aktos. Direktīvas 2023/959 normas ir pārņemtas šādos normatīvajos aktos:

- ✓ 2025. gada 9. oktobra likumā “Grozījumi likumā “Par piesārņojumu””⁶;
- ✓ 2025.gada 27.novembra likumā “Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likums”⁷;
- ✓ MK 2026. gada 24. marta noteikumos Nr. 166 “Degvielas un kurināmā operatoru pienākumi un to izpildes uzraudzība”⁸.

¹ EK 2019.gada 11.decembra paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas zaļais kurss” (COM(2019) 640 final)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52019DC0640>

² Eiropas Parlamenta un Padomes regula 2021/1119, ar ko izveido sistēmu klimatneitralitātes sasniegšanai un groza Regulu Nr. 2018/1999/ES; <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj?locale=lv>

³ EK 2021.gada 14.jūlija paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Gatavi mērķrādītājam 55 %: ES 2030. gadam nospraustā klimata mērķrādītāja sasniegšana ceļā uz klimatneitralitāti” (COM(2021) 550 final)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52021DC0550>

⁴ ES ETS darbību nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. oktobra direktīva 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK. Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2003/87>

⁵ ETS 2 - ES ETS daļa, kas attiecas uz ēku un autotransporta sektoru) izveidi nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 10. maija direktīva 2023/959, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību. Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj/eng>

⁶ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/363772>

⁷ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/364967>

⁸ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/367266-degvielas-un-kurinama-operatoru-pienakumi-un-to-izpildes-uzraudziba>

Latvija ir apņēmusies turpināt mērķtiecīgi strādāt, lai radītu skaidru un stabilu regulatīvo vidi, kas veicinās ne tikai emisiju samazināšanu, bet arī sociāli taisnīgu un iekļaujošu pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku.

Apkopojot galvenos **stratēģiskos izaicinājumus** no nacionālā līmeņa plānošanas dokumentiem (aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam, Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.–2027.gadam, Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāns, Ēku atjaunošanas ilgtermiņa stratēģija, Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam u.c. – detalizētāku informāciju skatīt SKF plāna 1.2. un 4.2.sadaļā), kā arī Eiropas Semestra rekomendācijām 2022., 2023., 2024. un 2025.gadam, ir izceļami šādi izaicinājumi:

- ✓ klimata politikas mērķu 2030.gadam un 2050.gadam sasniegšana;
- ✓ liels SEG emisiju īpatsvars transporta, īpaši autotransporta sektorā;
- ✓ atkarības mazināšana no fosilo energoresursu izmantošanas;
- ✓ zema ēku energoefektivitāte un nepietiekama ēku atjaunošana (ap 50% Latvijas dzīvojamā fonda veido padomju laika būvētas daudzdzīvokļu mājas ar augstu siltuma zudumu līmeni);
- ✓ enerģētiskā nabadzība (2025.gadā 39,6 % Latvijas māsaimniecību ir pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam; apkures izmaksas ir būtiska daļa no trūcīgo māsaimniecību izdevumiem (vairāk nekā 10–15% no ienākumiem);
- ✓ transporta nabadzība;
- ✓ nepietiekama sabiedriskā transporta pieejamība reģionos (sabiedriskā transporta tīkls lauku teritorijās ir neregulārs un bieži nepieejams cilvēkiem ar invaliditāti vai vecāka gadagājuma iedzīvotājiem; 2021.gadā 87,6 % no visa pasažierkilometru skaita Latvijā tiek veikti ar privāto automašīnu);
- ✓ nepārejoši augsts nabadzības vai sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju īpatsvars Latvijā (2023.gadā tas bija 26,6%, ES – 21,6%);
- ✓ nabadzības risks 21,6% (ES – 16,5%), pensionāriem – 41,4% (ES – 16%). Latvijā ir novērojama arī salīdzinoši augsta ienākumu nevienlīdzība – cilvēkiem ar invaliditāti – 2023.gadā Džini koeficients Latvijā bija 34,2 (ES – 30,2);
- ✓ sabiedrības informētība un līdzdalība (zems izpratnes līmenis par risinājumiem, nepietiekama informācija par atbalstu).

Sociālais klimata fonds

Lai veicinātu sociāli taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, pievēršoties sociālajai ietekmei, ko rada ETS 2 ieviešana, ir izveidots Sociālais klimata fonds (Fonds). Fonda darbību nosaka Regula 2023/955⁹. Fonda darbības periods ir no 2026.gada līdz 2032.gadam.

Fonda mērķis ir sniegt finansiālu atbalstu Eiropas Savienības (ES) dalībvalstīm, tostarp Latvijai, lai tās atbalstītu Fonda mērķa grupas – mazaizsargātās māsaimniecības, mazaizsargātos mikrouzņēmumus un mazaizsargātos transporta lietotājus, kurus zaļās pārkārtošanās laikā nesamērīgi skar augstākas enerģijas un transporta izmaksas.

⁹ Fonda darbību nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 19. maija regula (ES) 2023/955, ar ko izveido Sociālo klimata fondu un groza Regulu (ES) 2021/1060. Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/955>

Fonda ietvaros ES dalībvalstīm tiek dota izvēles iespēja sniegt atbalstu trim galvenajām pasākumu un investīciju grupām: 1) ēku energoefektivitāte un dekarbonizācija; 2) tīras mobilitātes veicināšana un 3) pagaidu tiešs ienākumu atbalsts¹⁰.

Lai saņemtu Fonda finansējumu, ikvienai ES dalībvalstij ir nepieciešams izstrādāt un Eiropas Komisijā (EK) iesniegt Sociālā klimata fonda plānu (SKF plāns).

Saskaņā ar Regulas 2023/955 nosacījumiem, SKF plānā ietver esošu vai jaunu pasākumu un investīciju saskaņotu kopumu, ar ko mazina ēku un autotransporta sektoru iekļaušanas ES ETS ietekmi uz mazaizsargātām mājāsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem, lai nodrošinātu cenas ziņā pieejamus siltumapgādes, aukstumapgādes un mobilitātes risinājumus, vienlaikus papildinot un paātrinot nepieciešamos pasākumus, lai sasniegtu ES klimata politikas mērķrādītājus.

Latvijai pieejamais Fonda finansējums ir 462,7 milj. EUR¹¹ apmērā, tostarp Latvijai ir papildus jānodrošina 25% nacionālais līdzfinansējums, t.i. vismaz 154,3 milj. EUR apmērā. Attiecīgi kopējais maksimālais finansējuma apjoms Latvijai šī instrumenta ietvaros ir 617,0 milj. EUR. Vienlaikus, ja tiks piemērota Direktīvas 2003/87/EK 30.k. pantā noteiktā atkāpe¹², tad Latvijai pieejamais Fonda finansējums būs 388,57 milj. EUR apmērā (attiecīgi nacionālā līdzfinansējuma apmērs būs vismaz 129,52 milj. EUR).

Latvijas ETS 2 sektors

Atbilstoši Latvijas SEG emisiju inventarizācijas datiem, 2023.gadā Latvija emitēja 9 969 kilotonnas (kt) CO₂ ekv Būtiska emisiju daļa (46 % jeb 4521 kt CO₂ ekv.) tiek emitēta ETS 2 sektorā (skatīt 1. attēlu).

Nozīmīgākais ETS 2 sektors ir **autotransports** (3053 kt CO₂ ekv jeb 68% no kopējā ETS 2 sektora emisiju apjoma). Autotransporta sektorā izaicinājumus rada augsts vecu transportlīdzekļu īpatsvars (2025.gadā - 15,5 gadi), liels ar dīzeļdegvielu darbināmo transportlīdzekļu skaits (2025.gadā – 65%)¹³, zems iedzīvotāju blīvums un augsts lauku reģiona iedzīvotāju īpatsvars (Latvijā - 30,2 % 2023. gadā, savukārt ES vidēji – 20,6 %). Visi šie apstākļi veicina transportatkarību un mazina sabiedriskā transporta attīstības pasākumu efektivitāti.

Pārējo ETS 2 daļu veido **enerģētika** (galvenokārt sadedzināšanas iekārtas ar uzstādīto jaudu zem 20 megavatiem (MW) un divas **ēku sektora** komponentes – (a) mājāsaimniecības un

¹⁰ Pagaidu tiešais ienākumu atbalsts – atbilstoši Regulas 2023/955 8.panta 2.punkta nosacījumiem, dalībvalstij tiek dota izvēles iespēja daļu no Fonda līdzekļiem novirzīt tiešajam atbalstam mazaizsargātajām mājāsaimniecībām un mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, lai mazinātu ETS2 radīto autotransporta degvielas un kurināmā cenas pieaugumu; šāds atbalsta veids ir pagaidu un tas laika gaitā samazinās

¹¹ Saskaņā ar Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 1. un 2.rindkopas, 10. panta 3. punkta un II. pielikuma nosacījumiem. Regulas 2023/955 10. panta 3. punkts nosaka EK tehniskās un administratīvās palīdzības izdevumu segšanu (skat. Regulas 2023/955 priekšlikuma (2021/0206(COD)) sadaļas “Tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskats” 3.2.2. punktu, kurā dota Regulas 2023/955 priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme periodā līdz 2032. gadam 128 539 000 EUR apmērā), kas tiek apmaksāta no kopējā Fonda apjoma, proporcionāli visām ES dalībvalstīm par apmēram 0,2% samazinot Regulas 2023/955 II. pielikumā noteikto finansiālo piešķirumu. Maksimālais finanšu piešķiruma sadalījums dalībvalstu līmenī dots EK 2025.gada 25.marta paziņojuma “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597) I pielikuma 1.tabulā

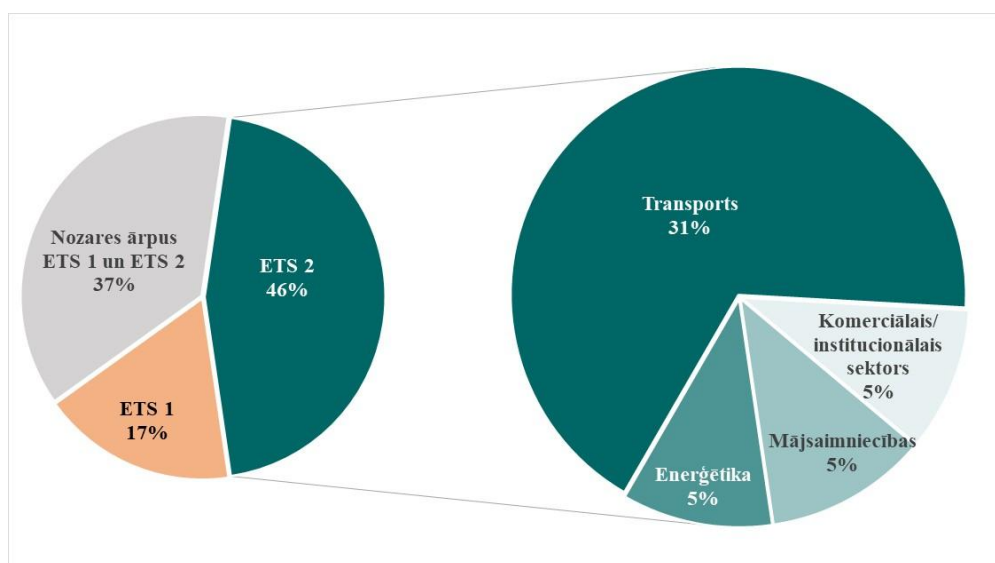
¹² Atbilstoši Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas un II.pielikuma nosacījumam par Direktīvas 2003/87/EK 30.k. pantā noteiktās atkāpes piemērošanu. Direktīvas 2003/87/EK 30.k.pants nosaka, ka EK līdz 2026.gada 15.jūlijam Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī publicē paziņojumu gadījumā, ja ir izpildīts Direktīvas 2003/87/EK 30.k.panta 1.punkta a. vai b.apakšpunktā minētais nosacījums par ārkārtīgi augstu enerģijas cenas gadījumu. Maksimālais finanšu piešķiruma sadalījums dalībvalstu līmenī dots EK 2025.gada 25.marta paziņojuma “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597) I pielikuma 2.tabulā

¹³ https://www.csdd.lv/cck/?Itemid=327&collection=fails&file=doc_fails&id=4717&task=download&xi=0

(b) komerciālais un institucionālais sektors. 2022.gadā¹⁴ ēku sektors Latvijā patērēja 44% no kopējā gala enerģijas patēriņa valstī (29% mājsaimniecības un 15% komerciālais un institucionālais sektors). Būtiski novecojis un būvniecības risinājumu ziņā sadrumstalots mājokļu fonds ir izaicinājums energoefektivitātes pasākumiem, kuru īstenošanu negatīvi ietekmē arī Latvijas iedzīvotāju zemā pirktspēja¹⁵ un būtiskais būvniecības un kredītu izmaksu sadārdzinājums.

Mājsaimniecības būtisku ienākumu daļu patērē energoresursu apmaksai. Gala enerģijas patēriņš mājsaimniecībās Latvijā 2023. gadā¹⁶ bija 12,51 teravatstundas (TWh) jeb aptuveni 15 megavatstundas (MWh) uz mājsaimniecību. Enerģijas patēriņu mājsaimniecībās nodrošina biomasā¹⁷ (40,4 %), centralizētā siltumapgāde (32,3%), elektrība (13,2%), dabasgāze (7,7%), naftas produkti (krāšņu kurināmais, sašķidrinātā naftas gāze) – 5,6%.

1. attēls. ETS 2 sektora ietekme
(Avots: 2025. gada SEG inventarizācija par 2023. gadu)



Šajā sadaļā minēto stratēģisko izaicinājumu risināšanai ir izstrādāts Latvijas SKF plāns, kas paredz mērķētu atbalstu šo izaicinājumu risināšanai un mazināšanai:

Ēku sektorā:

- ✓ atbalsts daudzdzīvokļu un privātmāju īpašniekiem zemas energoefektivitātes mājokļu atjaunošanai un maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai;
- ✓ īpaši izstrādātas grantu programmas mazaizsargātām mājsaimniecībām;
- ✓ siltumapgādes sistēmu modernizācija, pārejot uz bezemisiju risinājumiem, sniedzot atbalstu AER iekārtas iegādei vai pieslēdzoties centralizētai siltumapgādes sistēmai;
- ✓ atbalsts energoefektivitātes pasākumiem ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu.

Transporta sektorā:

- ✓ bezemisiju transportlīdzekļu iegādes atbalsts sociālo pakalpojumu un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem;
- ✓ elektromobiļu iegādes atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām;

¹⁴ Starptautiskā enerģētikas aģentūra (IEA) "Latvia 2024: Energy policy review", (2024); <https://iea.blob.core.windows.net/assets/40d40536-4044-459e-9891-d586f1977bfd/Latvia2024.docx.pdf>

¹⁵ Latvijas pirktspējas līmenis (cenu korekcijā) attiecībā pret ES27 vidējo ir 64–65 punkti

¹⁶ Latvijas energobilance 2023.gadā, CSP (2024). https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-08/Nr_21_Latvijas_energoibilance_2023_%2824_00%29_LV.pdf

¹⁷ Biomasā - malka, koksnes atlikumi, koksnes granulas un briķetes

- ✓ mobilitātes risinājumi attālākajos lauku reģionos;
- ✓ atbalsts mikromobilitātes rīku un tehnisko palīgīdzekļu iegādei;
- ✓ atbalsts segto velonovietņu izveidei dzelzceļa stacijās un pieturas punktos;
- ✓ atbalsta pasākumi bateriju elektrovilcienu iegādei, uzlādes infrastruktūras izveidei.

1.1.2. Pārskats par galvenajiem plānotajiem pasākumiem un investīcijām

SKF plānā iekļautie pasākumi un investīcijas ir strukturēti trijās savstarpēji saistītās komponentēs, kas kopumā veido mērķtiecīgu un līdzsvarotu ieguldījumu Latvijas klimata politikas mērķu sasniegšanā. Šīs komponentes nodrošina ieguldījumu virknē nacionālo un ES rīcībpolitiku īstenošanā, jo īpaši aktualizētajā Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021–2030.gadam, ēku energoefektivitātes politikā un transporta nozares attīstības stratēģijās. SKF plāna komponentes ir: (1) ēku sektors, (2) transporta sektors un (3) tehniskā palīdzība (skatīt 2. attēlu). Katra no komponentēm ietver konkrētu atbalsttiesīgo pasākumu un investīciju kopumu, kas detalizēti izklāstīts SKF plāna 2. sadaļā.

Lai gan transporta sektors rada lielāko ETS 2 regulējuma ietvaros aptverto SEG emisiju apjomu (skatīt 1. attēlu), SKF plāns paredz ēku sektoram novirzīt lielāku finansējuma apjomu (60,75 % no SKF plāna kopapjoma). Šāds finansējuma sadalījums ir pamatots ar vairākiem savstarpēji saistītiem apsvērumiem. Ieguldījumiem ēku sektorā ir būtiski augstāka sociālās ietekmes intensitāte, tie nodrošina ilgtermiņa un neatgriezenisku CO₂ emisiju samazinājumu, ir tieši saistīti ar enerģētiskās nabadzības cēloņu mazināšanu¹⁸ un raksturojas ar augstāku investīciju efektivitāti uz vienu saņēmēju. Enerģētiskā nabadzība skar ~39,6% Latvijas mājsaimniecību¹⁹, bet vienlīdz svarīgi ir, ka pienesumu no ēku energoefektivitātes saņems visi Latvijas iedzīvotāji. Saskaņā ar ekspertu vērtējumu lielākā daļa Latvijas iedzīvotāju dzīvo E un F energoefektivitātes klases ēkās, īpaši padomju laika daudzdzīvokļu fondā. Apkure un karstā ūdens sagatavošana veido dominējošo daļu no mājsaimniecību enerģijas patēriņa Latvijā²⁰, tādējādi tieši apkures izmaksas ir galvenais faktors, kas, pieaugot enerģijas un energoresursu cenām, ietekmē mājsaimniecību maksātspēju un labklājību. Neraugoties uz augsto AER īpatsvaru kopējā enerģijas galapatēriņā, mājsaimniecību apkures segmentā joprojām tiek izmantoti fosilie energoresursi, un apkures izmaksu struktūra rada paaugstinātu sociālekonomisko ievainojamību, īpaši mājsaimniecībām ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem un īpaši tām mājsaimniecībām, kas dzīvo daudzdzīvokļu ēkās. Praksē tas nozīmē, ka mazaizsargātajām mājsaimniecībām nav reālu tirgus alternatīvu pārcelties uz energoefektīvāku mājokli, un līdz ar to energoefektivitātes uzlabošana esošajā dzīvojamajā fondā ir vienīgais instruments šo mājsaimniecību ilgtermiņa labklājības un dzīves telpas uzlabošanai.

Ēku sektora investīcijas tieši novērš enerģētiskās nabadzības pamatcēloņus – zemu ēku energoefektivitāti un augstu siltumenerģijas patēriņu. Ēku renovācija, atjaunīgo energoresursu integrācija un siltumapgādes risinājumu maiņa nodrošina strukturālu un neatgriezenisku SEG emisiju samazinājumu 30–40 gadu periodā, samazinot enerģijas patēriņu neatkarīgi no mājsaimniecību uzvedības izmaiņām, mazinot atkarību no fosilajiem energoresursiem

¹⁸ Kā piemērs minama 2025.-2026. gada ziema ar zemajām ārējās temperatūrām, kas ir radījis grūtības apmaksāt enerģijas patēriņa rēķinus enerģētiskai nabadzībai pakļautajām mājsaimniecībām. 2026. gada janvārī Latvijā elektroenerģijas patēriņš pieauga par 15% (līdz 780 GWh), kas ir augstākais rādītājs kopš 2010. gada janvāra (informācijas avots: pārvades sistēmas operatora AS “Augstsprieguma tīkls” dati). Straujais enerģijas patēriņa pieaugums un neparastie laika apstākļi ir sekmējuši arī elektroenerģijas vairumtirdzniecības cenu palielinājumu (2026. gada janvārī vidējā elektroenerģijas cena Latvijas tirdzniecības apgabalā palielinājās līdz 153,43 EUR par MWh, kas ir par 83% vairāk nekā decembrī)

¹⁹ Skatīt. SKF plāna 1.4.sadaļu

²⁰ Atbilstoši 2020.gada CSP apsekojuma datiem 83 % no patērētajiem energoresursiem tiek izmantoti apkurei un karstā ūdens sagatavošanai

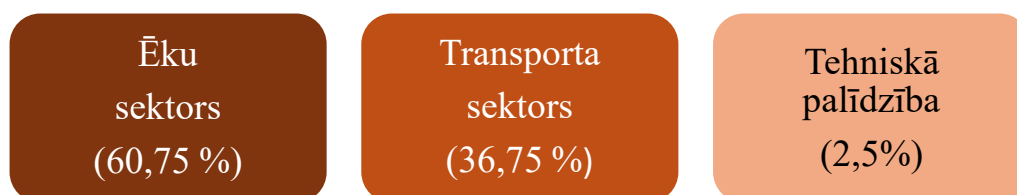
siltumapgādē un īstermiņa energoresursu cenu svārstībām. Vienlaikus viena investīcija ēku sektorā parasti ietekmē vairākas mājsaimniecības, nodrošinot augstāku investīciju efektivitāti uz vienu atbalsta saņēmēju un būtisku sociālekonomisko atdevi ilgākā laika periodā.

Latvijas klimatiskajos apstākļos mājokļa apsilde ir pamatvajadzība, kurai iedzīvotājiem, īpaši mazaizsargātajām mājsaimniecībām, nav funkcionālu alternatīvu. Aukstajā sezonā mājokļa siltuma nodrošināšana nav izvēles jautājums, un zema energoefektivitāte tieši palielina gan enerģijas patēriņu, gan ar to saistītās izmaksas un SEG emisijas. Atšķirībā no ēku sektora, transporta jomā pastāv plašāks alternatīvu klāsts, kas ļauj elastīgāk pielāgot pārvietošanās risinājumus.

Savukārt transporta sektorā emisiju samazinājuma efekts ir vairāk atkarīgs no transportlīdzekļu ekspluatācijas intensitātes un ir pakļauts uzvedības un tirgus riskiem (transportlīdzekļu nomaiņas ātrums, uzlādes infrastruktūras pieejamība, transporta enerģijas cenu svārstības). Daudzos gadījumos SEG emisiju samazinājuma efekts ir atgriezenisks, ja netiek nodrošināti papildu politikas instrumenti ārpus SKF plāna. Attiecīgi transporta sektora finansējums (36,75 % apmērā) ir mērķēts uz transporta nabadzības mazināšanu un piekļūstamības uzlabošanu mazaizsargātām grupām, nevis vispārēju autoparka dekarbonizāciju. SKF plānā iekļautās transporta sektora investīcijas ir koncentrētas uz bezemisiju transportlīdzekļu pieejamību sociālo un veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanai, pieprasījumā balstītiem mobilitātes risinājumiem lauku teritorijās un dzelzceļa piekļūstamības uzlabošanu, nodrošinot atbilstību Regulas 2023/955 mērķim maksimāli mazināt ETS 2 sociālo ietekmi uz visievainojamākajām iedzīvotāju grupām.

Paredzams, ka šāda finansējuma sadale nodrošinās sabalansētu ieguldījumu mazaizsargāto mājsaimniecību un mazaizsargāto transporta lietotāju atbalstam, vienlaikus mazinot ETS 2 ietekmi uz šīm iedzīvotāju grupām. Papildus tam, plānotie pasākumi veicinās SEG emisiju samazināšanu, energoefektivitātes paaugstināšanu, AER izmantošanas paātrināšanu un atkarības mazināšanu no fosilo energoresursu izmantošanas.

2.attēls. Latvijas SKF plāna komponentes



Izstrādājot SKF plānu un izdarot izvēles par konkrētiem ieguldījumiem, ir ņemtas vērā nozaru attīstības stratēģijas, ES kopējās prioritātes, Eiropas sociālo tiesību pīlārs un tā rīcības plāns (ESTP)²¹, kā arī Latvijas uzņemtais starptautiskās saistības un ilgtermiņa strukturālie izaicinājumi, kas līdz šim ir kavējuši augstāka sociālās konverģences līmeņa sasniegšanu. Papildu analīze par šo aspektu sasaisti ar SKF plānu sniegta SKF plāna 1.2. un 4.2. sadaļā.

Lai nodrošinātu SKF plāna atbilstību ES politikas virzieniem un sekmētu piekļuvi ES finansējumam, SKF plāna izstrādē ir integrēti **Eiropas Semestra procesa** ietvaros identificētie izaicinājumi, kā arī Latvijas nacionālās vajadzības. Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai 2022., 2023., 2024. un 2025.gadā²² aptver vairākas rīcībpolitiku jomas, kurām ir tieša saistība ar SKF plānā iekļautajām investīcijām, tostarp atkarības mazināšanu no fosilo energoresursu izmantošanas, nevienlīdzības samazināšanu un sociālās aizsardzības sistēmas adekvātuma

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/LV/legal-content/glossary/european-pillar-of-social-rights.html>

²² Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai: 2022. gads ([COM\(2022\) 619 final](#)), 2023.gads ([COM\(2023\) 614 final](#)), 2024.gads ([COM\(2024\) 614 final](#)), 2025.gads ([COM\(2025\) 214 final](#))

stiprināšanu. Šie aspekti ir Fonda pamatbūtība, un visas SKF plānā ietvertās investīcijas ir vērstas uz šo jautājumu risināšanu.

Papildus tam Eiropas Semestra rekomendācijās ir uzsvērta energoefektivitātes paaugstināšana, atjaunojamo energoresursu izmantošanas paātrināšana, transporta dekarbonizācijas paātrināšana, veselības aprūpes sistēmas stiprināšana un ES fondu efektīva apguve. SKF plānā ir iekļautas konkrētas iniciatīvas, kas veicina šo rekomendāciju praktisku ieviešanu. 1. tabulā sniegts pārskats par galvenajām jomām, kurās Latvijai sniegtas Eiropas Semestra rekomendācijas 2022.–2025. gadā, un to sasaisti ar SKF plāna izstrādi. Integrējot šīs rekomendācijas SKF plānā, tiek nodrošināta saskaņotība ar ES politikas virzieniem un veicināta ilgtspējīga un iekļaujoša attīstība.

SKF plāna izstrādē nozīmīga loma ir EK Tehniskā atbalsta instrumenta finansētajam projektam “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē”²³ (TSI projekts). Tā ietvaros tiek nodrošināts atbalstu deviņām ES dalībvalstīm, tostarp Latvijai. TSI projekta mērķis ir novērtēt ietekmi, ko radīs ēku un autotransporta sektoru iekļaušana ES ETS, identificēt Fonda mērķa grupas, potenciālos atbalsttiesīgos pasākumus un investīcijas, modelēt šo investīciju ietekmi un novērtēt investīciju īstenošanai nepieciešamo finansējumu, kā arī identificēt indikatīvos atskaides punktus un mērķrādītājus, lai novērtētu SKF plāna īstenošanu. Projekta īstenošana norisinās laikposmā no 2024. gada jūnija līdz 2025. gada jūlijam, un tā rezultāti ir integrēti vairākās SKF plāna sadaļās, tostarp 1.3.sadaļā.

1.tabula. SKF plāna ieguldījumu sasaiste ar Eiropas Semestra rekomendācijām Latvijai (2022.–2025.gads)

Nr.	Darbības joma	Eiropas Semestra rekomendācija (gads, numurs)	SKF plānā minētie atbalsta virzieni
1.	Vispārējas atkarības mazināšana no fosilo energoresursu izmantošanas	2022 CSR 4 2023 CSR 4 2025 CSR 4	Atbalsts daudzdzīvokļu ēku un privātmāju atjaunošanai un maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai. Atbalsts ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu.
2.	ES fondu efektīva investēšana, lai veicinātu zaļo un digitālo pārkārtošanos	2023 CSR 1	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātajām mājāsaimniecībām, sociālo pakalpojumu un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem.
3.	Nevienlīdzības mazināšana	2022 CSR 1 2025 CSR 5	Atbalsts mikromobilitātes pasākumiem. Atbalsts bateriju elektrovilcieniem. Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos.
4.	Atjaunīgo energoresursu izmantošanas paātrināšana	2022 CSR 4 2023 CSR 4 2025 CSR 4	Atbalsts daudzdzīvokļu ēku un privātmāju atjaunošanai un maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai. Atbalsts transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātajām mājāsaimniecībām, sociālo pakalpojumu un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem. Atbalsts mikromobilitātes pasākumiem. Atbalsts bateriju elektrovilcieniem. Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos
5.	Energoefektivitātes pasākumu stiprināšana	2022 CSR 4 2023 CSR 4 2025 CSR 4 2025 CSR 5	Atbalsts daudzdzīvokļu ēku un privātmāju atjaunošana un maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai.

²³ TSI projekta īstenotāji - Trinomics B.V., līgums Nr. REFORM/2021/OP/0006 Lot 1

6.	Enerģētikas atbalsta pasākumi neaizsargātajām mājāsaimniecībām	2023 CSR 1	Atbalsts ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu.
7.	Transporta dekarbonizācijas paātrināšana	2025 CSR 4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātajām mājāsaimniecībām, sociālo pakalpojumu un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem. Atbalsts mikromobilitātes pasākumiem, tostarp segto velonovietņu izveidei dzelzceļa stacijās un pieturas punktos. Atbalsts bateriju elektrovilcieniem. Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos
8.	Veselības aprūpes un sociālās aizsardzības adekvātuma stiprināšana	2022 CSR 1 2023 CSR 1 2024 CSR 1 2025 CSR 5	Atbalsts ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu. Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem. Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

SKF plāns izstrādāts, ņemot vērā EK publicētos norādījumus, tostarp EK 2025.gada 25.marta paziņojumu “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597)²⁴, EK 2025.gada 25.marta paziņojumu “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (C/2025/1596)²⁵ un EK 2025.gada 13.oktobra paziņojumu “Norādījumi par Sociālā klimata fonda īstenošanu” (C/2025/5511)²⁶.

I Ēku sektora komponente

SKF plāna struktūrā ieguldījumiem ēku sektorā ir izveidota atsevišķa komponente, lai nodrošinātu vienotu ietvaru, kas fokusējas uz atbalsta sniegšanu mazaizsargātajām grupām un saistošo mērķu SEG emisiju samazināšanā, ēku energoefektivitātes palielināšanā un atjaunīgo energoresursu (AER) izmantošanas īpatsvara palielināšanā (skatīt 3. attēlu).

3. attēls. Ēku sektora komponentes investīcijas



SKF plānā iekļautie energoefektivitātes pasākumi būs papildinoši plānotajiem ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027. gadam un Atveseļošanas un noturības mehānisma (ANM) ieguldījumiem, lai palielinātu kopējo investīciju apjomu. Visu šo instrumentu ieviešana tiks savstarpēji koordinēta, kur iespējams, izmantojot (pielāgojot) vienu juridisko bāzi un

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1597/oj>

²⁵ <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>

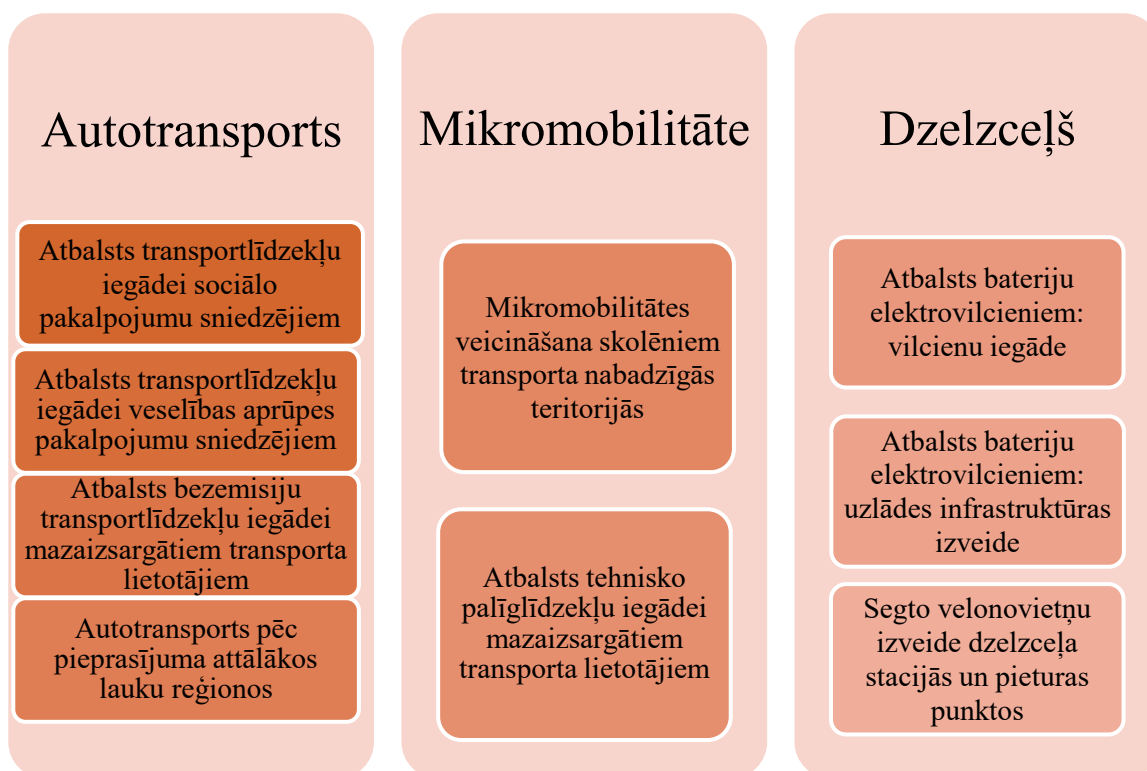
²⁶ <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/5511/oj>

institūcijas. Finansiāli lielākais uzsvars SKF plānā ir veltīts mazaizsargāto mājsaimniecību energoefektivitātes pasākumu īstenošanai.

II Transporta sektora komponente

SEG emisiju mazināšana **transporta sektorā** ir viens no galvenajiem izaicinājumiem Latvijai ceļā uz 2030. un 2050. gada klimata mērķu sasniegšanu. SKF plāna ietvaros plānotie pasākumi ir cieši saistīti ar NEKP un strukturālajām pārmaiņām atbilstoši Latvijas transporta nozares pamatnostādņem²⁷, kur viens no stūrakmeņiem ir drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana. Transporta sektora komponentes ietvaros plānots sniegt investīciju atbalstu autotransporta, mikromobilitātes un dzelzceļa jomās (skat. 4. attēlu).

4. attēls. Transporta sektora komponentes investīcijas



Dzelzceļam ir būtiska loma zaļās pārkārtošanās procesā, īpaši ņemot vērā Latvijas apņemšanos samazināt SEG emisijas, attīstīt ilgtspējīgu mobilitāti un veicināt pāreju uz videi draudzīgāku transporta sistēmu.

Plānojot Latvijas ilgtspējīgas transporta sistēmas attīstību, ir plānots veicināt pāreju uz videi draudzīgākiem transporta veidiem, tostarp veidojot dzelzceļu kā transporta sistēmas “mugurkaulu”, attīstīt integrētu un multimodālu transporta sistēmu, kur dzelzceļam ir centrāla nozīme pasažieru (un kravu) plūsmu organizēšanā. Tiek veikta sabiedriskās transporta sistēmas optimizēšana, samazinot reģionālās nozīmes autobusu maršrutu skaitu, kas kursē paralēli dzelzceļa maršrutiem. Lai veicinātu pasažieru skaita pieaugumu, pakāpeniski plānots īstenot dzelzceļa infrastruktūras modernizāciju, uzlabot dzelzceļa pieklūstamību, komfortu un drošību, kā arī attīstīt digitālos risinājumus. Dzelzceļa modernizācijas īstenošana efektīvi ļaus darboties 32 jaunajiem elektrovilcieniem, kuri tika nodoti ekspluatācijā 2024. gadā. Līdzās dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai tiek attīstīti multimodālie punkti un *park&ride* infrastruktūra. Lai samazinātu transporta radītās emisijas, ir svarīgi paplašināt dzelzceļa elektrificētās līnijas un

²⁷ Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam; apstiprinātas ar MK 2021. gada 21. oktobra rīkojumu Nr. 710. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

īstenot Rail Baltica projektu, kā arī ieviest pasažieru pārvadājumus ar bateriju elektrovilcieniem dzelzceļa neelektrificētajos maršrutos, nomainot vecos dīzeļvilcienus.

III Tehniskās palīdzības komponente

Saskaņā ar Regulas 2023/955 nosacījumiem²⁸, SKF plānā ietver **tehniskās palīdzības izmaksas**, lai segtu tādu izdevumu, kuri saistīti ar mācību, plānošanas, uzraudzības, kontroles, revīzijas un izvērtēšanas darbībām, kas nepieciešamas Fonda pārvaldībai un tā mērķu sasniegšanai, piemēram, pētījumiem, informācijas tehnoloģiju izdevumiem, publiskām konsultācijām ar ieinteresētajām personām, informēšanas un komunikācijas darbībām.

Latvija tehniskās palīdzības komponentes ietvaros īsteno virkni pasākumu, kas nodrošinās SKF plāna pilnvērtīgu un kvalitatīvu īstenošanu (skatīt 5. attēlu). Plānotais finansējums - 2,5 % no SKF plāna izmaksām.

5. attēls. Tehniskās palīdzības komponente



Sociālā iekļaušana

Attiecībā uz **sociālo iekļaušanu SKF plānā** paredzētie ieguldījumi fokusēsies uz vienlīdzīgu iespēju nodrošināšanu dažādām sabiedrības grupām. Sociālā iekļaušanas politikas mērķis ir mazināt nabadzību un ienākumu nevienlīdzību, nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautajām personām nodrošinot iespējas, pakalpojumus un resursus, kuri nepieciešami, lai pilnvērtīgi piedalītos sabiedrības ekonomiskajā, sociālajā un kultūras dzīvē, uzlabojot dzīves līmeni un labklājību, kā arī lielākas līdzdalības iespējas lēmumu pieņemšanā un pieejamību personas pamattiesībām.

Sociālās iekļaušanas politika ir koordinējošā politika, kas ir cieši saistīta un tiek īstenota ar citām valsts politikām un tās veidošanā, īstenošanā un uzraudzībā ir iesaistīts plašs valsts un pašvaldību institūciju loks. Koordinējošā iestāde sociālās iekļaušanas jomā ir LM. Starpnozaru sadarbības veicināšanai LM ir izveidota Sociālās iekļaušanas politikas koordinācijas komiteja. Tā ir koleģiāla sociālās iekļaušanas politikas koordinēšanā iesaistīta institūcija, kas veicina ministriju, nevalstisko organizāciju, sociālo partneru, pašvaldību un citu iesaistīto pārstāvju sadarbību un līdzdalību, lai sekmētu sociālās iekļaušanas politikas īstenošanu, pārraudzību un pilnveidošanu.

Latvijā nabadzības un sociālās atstumtības risks ir viens no augstākajiem ES dalībvalstu vidū - 2024.gadā 24,3 % (ES-27 – 21%). Galvenie to cēloņi ir zemi ienākumi, materiālā nenodrošinātība, bezdarbs, slikts veselības stāvoklis, zems izglītības līmenis vai analfabētisms, darba tirgum un sadzīvei nepiemērotas prasmes un zināšanas (īpaši digitālās, finanšu prasmes, valodu) u.c. Šie iemesli nereti ir cēloņi enerģētiskai un transporta nabadzībai, jo netiek īstenoti pasākumi ēku energoefektivitātes stiprināšanai nepietiekamu ienākumu un zināšanu trūkuma dēļ, kā arī zemie ienākumi un sliktais veselības stāvoklis var būt transporta nabadzības cēloņi. Nenoliedzami pastāv arī sistēmiski izaicinājumi mājokļu un transporta nozarēs. Mājokļu jomā

Latvijā dzīvojamais fonds ir novecojis - kopš 2001.gada uzbūvēto mājokļu skaits Latvijā sastāda tikai 7,6% no kopējā mājokļu skaita, savukārt zemie ienākumi kavē ieguldījumus mājokļa kvalitātes uzlabošanai²⁹. Transporta nozarē jāuzsver zemā autoceļu kvalitāte, kas sadārdzina autotransporta ekspluatācijas izmaksas, palielinot brauciena ilgumu un degvielas patēriņu³⁰, savukārt sabiedriskais transports, īpaši ārpus lielajām pilsētām, nereti nav pielāgots cilvēkiem ar dažādiem funkcionāliem traucējumiem, transporta kursēšanas laiki ir nepiemēroti vai ļoti reti, kā arī ceļā pavadītais laiks nereti ir pārāk ilgs³¹. Minētie izaicinājumi būtiski pastiprina enerģētiskos un transporta nabadzības riskus iedzīvotājiem, īpaši tiem, kuri pakļauti nabadzības un sociālās atstumtības riskam.

Latvijā nabadzības un sociālās atstumtības riskam pakļautās iedzīvotāju grupas tiek regulāri aktualizētas un to saraksts ir pieejams tiešsaistē LM mājas lapā³².

Lai risinātu augstāk minētos izaicinājumus, SKF plāna ietvaros tiek plānoti ieguldījumi gan ēku sektorā, lai īstenotu investīcijas energoefektivitātes paaugstināšanā, tādējādi mazinot enerģētisko nabadzību mazaizsargāto māsaimniecību grupā, gan atbalsta pasākumi transporta sektorā, lai veicinātu mobilitātes pieejamību, tostarp bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātām transporta lietotājiem.

Dzimumu līdztiesība un vienlīdzīgas iespējas visiem

Eiropas sociālo tiesību pīlāra (ESTP) 2. principa "**Dzimumu līdztiesība**" ievērošanas jomā Latvija Eiropas Dzimumu līdztiesības institūta (EIGE) Dzimumu līdztiesības indeksā 2023. gadā ieņēma 19. vietu starp ES dalībvalstīm ar 61,5 punktiem no 100, atpaliekot par 8,7 punktiem no ES vidējā rādītāja³³. Kopš 2010. gada Latvija savu sniegumu ir uzlabojusi par 6,3 punktiem. Dzimumu līdztiesības indeksa ietvaros tiek izvērtēts dalībvalstu sniegums tādās jomās kā sieviešu un vīriešu vienlīdzība darba tirgū (t.sk. ienākumu atšķirības), nevienlīdzība izglītības, sociālās drošības, veselības aprūpes un māsaimniecības pienākumu sadales jomā, kā arī vīriešu un sieviešu īpatsvars vadošos amatos.

Attiecībā uz **normatīvo aktu bāzi**, Latvija dzimumu līdztiesības nodrošināšanai ir izvēlējusies integrēto pieeju, kas nozīmē, ka dzimumu līdztiesība (tāpat kā nediskriminācijas princips kopumā) kā horizontāls princips iekļaujas valstī definētajās nozaru rīcībpolitikās un normatīvajos aktos to izstrādes un īstenošanas posmos, iesaistot ieinteresētās puses un sadarbības partnerus. Pasaules Banka 2023. gada pētījumā "Sievietes, bizness un jurisprudences"³⁴ konstatējusi, ka Latvija ir viena no 14 valstīm pasaulē, kas normatīvajos aktos nodrošina pilnīgu dzimumu līdztiesību.

Nacionālās politikas prioritāšu koordinēšana dzimumu līdztiesības jomā ir LM pārziņā. Pasākumi dzimumu līdztiesības jomā vidējā termiņā, balstoties uz integrēto pieeju, tiek noteikti rīcības plānā, ko apstiprina Ministru kabineta (MK). 2024. gada 18. jūnijā MK apstiprināja

²⁸ Regulas 2023/955 8. panta 3. punkts

²⁹ Mājokļu pieejamības pamatnostādnes 2023.-2027.gadam (MK 01.11.2023. Rīkojums nr. 739). Pieejams <https://likumi.lv/ta/id/347211-par-majoklu-pieejamibas-pamatnostadnem-20232027-gadam>

³⁰ Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam (MK 21.10.2021. rīkojums nr. 710). Pieejams <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

³¹ Ikgadējs nabadzības un sociālās atstumtības mazināšanas rīcībpolitikas izvērtējums t. sk., padziļināts izvērtējums par nevienlīdzību sabiedriskā transporta pieejamības jomā (2020). Pieejams <https://ppdb.mk.gov.lv/database/ikgadejs-nabadzibas-un-socialas-atstumtibas-mazinasanas-ricibpolitikas-izvertejums-t-sk-padzilinats-izvertejums-par-nevienlidzibu-sabiedriski-transporta-pieejamibas-joma/>

³² <https://www.lm.gov.lv/lv/situacijas-raksturojums-0>

³³ <https://eige.europa.eu/gender-equality-index/2023/country/LV>

³⁴ Pasaules Bankas ziņojums "Women, Business and the Law 2023". Pieejams: <https://wbl.worldbank.org/content/dam/documents/wbl/2024/pilot/WBL24-2-0-Latvia.pdf>

"Sieviešu un vīriešu vienlīdzīgu tiesību un iespēju veicināšanas plāns 2024.–2027. gadam"³⁵, kura mērķis ir nodrošināt integrētu, mērķtiecīgu un efektīvu politiku, kas sekmē sieviešu un vīriešu vienlīdzīgu tiesību un iespēju īstenošanu. Mērķa sasniegšanai izvirzīti trīs rīcības virzieni: (1) sieviešu un vīriešu vienlīdzīgas tiesības un iespējas darba tirgū un izglītībā; (2) ar dzimumu saistītu negatīvu stereotipu mazināšana; (3) dzimumu līdztiesības principa integrēšana politikas plānošanas procesos. LM paspārnē darbojas arī Dzimumu līdztiesības komiteja, kas veicina ministriju, sadarbības partneru, pašvaldību un citu iesaistīto pārstāvju sadarbību un līdzdalību, lai sekmētu dzimumu līdztiesības politikas īstenošanu, pārraudzību un pilnveidošanu.

2020. gada 14. jūlijā MK apstiprināts "Nacionālais rīcības plāns Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Drošības padomes rezolūcijas Nr. 1325 par sievietēm, mieru un drošību mērķu īstenošanai Latvijā 2020.-2025.gadam"³⁶, kas izstrādāts Ārlietu ministrijas vadībā. Nacionālais rīcības plāns paredz trīs galvenos uzdevumus: (1) sabiedrības, īpaši jaunās paaudzes, izpratnes un zināšanu veicināšanu par dzimumu līdztiesību un ar dzimumu saistītas vardarbības izskaušanu; (2) apmācības aizsardzības un iekšlietu sektoram, tai skaitā dzimumu līdztiesības konsultanta pozīcijas izveidi un (3) Latvijas pieredzes un zināšanu nodošanu tālāk. Nacionālajā rīcības plānā paredzētie pasākumi tiks īstenoti sadarbībā ar nozaru ministrijām un nevalstiskajām organizācijām.

SKF plāns dzimumu līdztiesības jautājumus risinās integrēti, papildinot iepriekšminētajos politikas plānošanas dokumentos iekļautos pasākumus. Lai gan SKF plāna ietvaros netiek paredzēti speciāli nodalīti pasākumi dzimumu līdztiesības veicināšanai, tiek plānots, ka pozitīvu ietekmi uz dzimumu līdztiesību radīs visas SKF plānā iekļautās investīcijas.

1.1.3. Pasākumu un investīciju mērķi

SKF plānā iekļauto pasākumu un investīciju mērķis ir atbalstīt Fonda mērķa grupas - mazaizsargātās mājsaimniecības un mazaizsargātos transporta lietotājus, īstenojot pasākumu un investīciju kopumu, kas veicina sociāli taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti un mazina sociālo ietekmi, ko rada ETS 2 ieviešana.

SKF plānā ir iekļautas četras investīcijas ēku sektorā, viena reforma un deviņas investīcijas transporta sektorā un atbalsta pasākumi, kas ietverti komponentē "Tehniskā palīdzība". Investīciju ietvaros tiks sniegts atbalsts divām Fonda mērķa grupām. Vairums investīciju ir mērķētas uz konkrētām Latvijas teritorijām (īpaši attiecībā uz transporta jomas investīcijām), kamēr atsevišķas investīcijas ir vērstas uz visu Latvijas teritoriju.

³⁵ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/352925-par-sieviesu-un-viriesu-vienlidzigu-tiesibu-un-iespeju-veicinasanas-planu-20242027-gadam>

³⁶ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/316163-par-nacionalo-ricibas-planu-apvienoto-naciju-organizācijas-drosības-padomes-rezolūcijas-nr-1325-par-sievietem-mieru-un-drosību-merku-istenosai-latvija-20202025-gadam>

1.1.4. Pārskata tabula

Pārskata tabula, kurā apkopoti SKF plāna galvenie mērķi, kā arī aplēstās SKF plāna kopējās izmaksas, tostarp Fonda ieguldījums, valsts ieguldījums (nacionālais līdzfinansējums) un uz Fondu pārvietojamie resursi no dalītās pārvaldības programmām, sadalījumā pa trim intervences jomām: pasākumi un investīcijas ēku sektorā, pasākumi un investīcijas transporta sektorā un tiešajam ienākumu atbalstam paredzēti pasākumi, pamatojoties uz šādu veidni:

Pārskats par SKF plāna galvenajiem mērķiem, kopējām SKF plāna izmaksām, Fonda ieguldījumu un nacionālo līdzfinansējumu

Intervences joma	Kopējās izmaksas		Fonds		Nacionālais līdzfinansējums		Pārvietojums no dalītās pārvaldības programmām		Pasākumu un investīciju ietekme					
	EUR	%	EUR	%	EUR	%	EUR	%	Mazaizsargātu mājsaimniecību skaita samazināšana	Enerģētiski nabadzīgo mājsaimniecību skaita samazināšana	Mazaizsargātu transporta lietotāju skaita samazināšana	Transporta nabadzības skarto mājsaimniecību skaita samazināšana	Mazaizsargātu mikrouzņēmumu skaita samazināšana	CO ₂ emisiju samazinājums (ktCO ₂)
Ēku sektors	374 809 573	60,75	281 107 180	75	93 702 393	25	0	0	9 544	9 544	0	0	0	4,751
Transporta sektors	226 777 903	36,75	170 083 427	75	56 694 476	25	0	0	0	0	82 614	82 614	0	40,059
Pagaidu tiešais ienākumu atbalsts	0	0		0		0	0	0	0	0	0	0		
Tehniskā palīdzība (8. panta 3. punkts) ³⁷	15 425 320	2,5	11 568 990	75	3 856 330	25	0	0						
Kopā	617 012 796	100	462 759 597	75	154 253 199	25	0	0						
Ieguldījums tehniskā atbalsta instrumentā (11. panta 4. punkts)	0	0												
Iemaksa InvestEU dalībvalsts nodalījumā (11. panta 3. punkts)	0	0												

³⁷ Šeit un turpmāk iekļautas atsauces uz [Regulas 2023/955](#) teksta daļām

1.2. Pārskats par pašreizējo rīcībpolitiku

Informācija par pašreizējām valsts enerģētikas un klimata rīcībpolitikām, par to, kā tās tiek piemērotas valsts kontekstā, īpašu uzmanību pievēršot ēku un transporta sektoriem un attiecībā uz mazaizsargātajām grupām.

Latvijas klimata un enerģētikas politika tiek īstenota saskaņā ar 2019.gada 11.decembrī publicēto EK paziņojumu “**Eiropas zaļais kurss**”³⁸, kas akcentē pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku līdz 2050. gadam. Latvijā spēkā ir vairāki politikas plānošanas dokumenti (t.sk. informatīvie ziņojumi), kas skar enerģētikas un klimata pārmaiņu mazināšanas jautājumus. Šajos dokumentos ir noteikti enerģētikas un klimata pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām mērķi, kā arī noteikta rīcībpolitika, kas tiešā vai netiešā veidā palīdz šo mērķu sasniegšanai. 2. tabulā apkopoti galvenie stratēģiskie nacionālā līmeņa dokumenti klimata un enerģētikas jomā.

2. tabula. Būtiskākie politikas plānošanas dokumenti (t.sk. informatīvie ziņojumi) enerģētikas un klimata pārmaiņu mazināšanas jautājumos

Nr.	Dokuments	Galvenie mērķi un saistība ar klimata un enerģētikas politiku	Saistība ar mazaizsargātajām grupām
1	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija "Latvija 2030" ³⁹	- Ilgtspējīga un līdzsvarota attīstība kā pamatprincips visās jomās. - Zaļās infrastruktūras attīstība, ilgtspējīgs resursu patēriņš, zemes racionāla izmantošana. - Atjaunojamo energoresursu veicināšana un energoefektivitāte kā valsts konkurētspējas daļa. - Teritoriju policentriskā attīstība ar uzsvāri uz mobilitāti, pieejamību un ilgtspējīgu transportu.	- Stratēģijas mērķis veidot vienlīdzīgākas iespējas dzīves kvalitātei neatkarīgi no dzīvesvietas. - Uzsvārs uz iekļaujošu sabiedrību, pieejamību pakalpojumiem visiem, īpaši lauku teritorijās. - Netieša saistība ar mazaizsargātajām grupām caur sabiedrības saliedētības, vienlīdzīgas piekļuves un sociālās drošības nostādņām.
2	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021. – 2027. gadam ⁴⁰ (NAP2027)	- Prioritāte “Zaļa un droša dzīvesvide” ietver klimata pārmaiņu mazināšanu, vides kvalitāti un aprites ekonomiku. - Mērķi: • līdz 2030. gadam samazināt SEG emisijas par 55% salīdzinot ar 1990. gadu; • paaugstināt energoefektivitāti un atjaunojamo enerģiju īpatsvaru; • veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu un samazināt privātā transporta īpatsvaru. - Ēku energoefektivitātes paaugstināšana (valsts, pašvaldību un privātais sektors)	- Mērķis: sociālās atstumtības mazināšana un vienlīdzīgas iespējas ikvienam. - Atbalsts piekļuvei kvalitatīviem pakalpojumiem (t.sk. enerģētika, transports). - Energoefektivitātes un sabiedriskā transporta uzlabošanas pasākumi ar mērķi uzlabot pieejamību iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem. - Atbalsts mājokļu uzlabošanai, īpaši mazaizsargātajām grupām.
3	Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un	- SEG emisiju samazinājums nozarēs ārpus ES ETS sektora: vismaz par 17% līdz	- Mērķēts finansiālais atbalsts energonabadzības mazināšanai , īpaši

³⁸ EK 2019.gada 11.decembra paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas zaļais kurss” (COM(2019) 640 final)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52019DC0640>

³⁹ <http://polsis.mk.gov.lv/documents/3323>

⁴⁰ <https://likumi.lv/ta/id/315879-par-latvijas-nacionalo-attistibas-planu-20212027-gadam-nap2027>

	klimata plāns 2021–2030.gadam ⁴¹ (NEKP)	2030. gadam, salīdzinot ar 2005. gadu. - Energoefektivitāte: galapatēriņa ietaupījums par 14,7 TWh līdz 2030. gadam. - Atjaunojamie energoresursi: mērķis palielināt AER īpatsvaru kopējā enerģijas galapatēriņā līdz 50% (2020: ~42%). - Attīstīt centralizēto siltumapgādi, uzlabot tās efektivitāti un pieslēgt jaunus patērētājus. - Transporta dekarbonizācija: atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, mikromobilitātei, infrastruktūrai. - Vērsta sinerģija ar citām stratēģijām – Klimatneitralitātes stratēģiju 2050, LTSER, transporta pamatnostādņēm u.c.	siltumenerģijas jomā (piemēram, ēku atjaunošana, termoregulācija). - Veidojami atbalsta mehānismi bezemisiju transportlīdzekļu iegādei sociālajām grupām (seniori, invalīdi, daudz bērnu ģimenes). - Iekļauta sabiedrības iesaiste un komunikācijas pasākumi, lai nodrošinātu pārejas taisnīgumu. - Uzsvars uz reģionālo nevienlīdzību mazināšanu, pievēršot uzmanību lauku un mazattīstītiem reģioniem. - Paredzēta koordinācija ar ES Sociālā klimata fondu (2026–2032).
4	Latvijas enerģētikas stratēģija līdz 2050. gadam ⁴²	- Stratēģijas virsmērķis: “Enerģētika vairo Latvijas konkurētspēju”. - Trīs apakšmērķi: • Latvija ir reģiona energocenu līderis⁴³. • Augsta enerģētiskā pašpietiekamība. • Enerģētikas infrastruktūra tiek izmantota efektīvi un ilgtspējīgi. - Mērķrādītāji: • SEG emisiju samazinājums; • AER īpatsvara pieaugums līdz >70% līdz 2050. gadam; • Enerģētiskā neatkarība, diversifikācija; • Investīciju plānošana scenārijos (optimistiskie, pesimistiskie u.c.); • Atbalsts viedajiem tīkliem, energouzglabāšanas risinājumiem, ūdeņraža tehnoloģijām.	- Uzsvars uz enerģētiskās nabadzības mazināšanu un vides taisnīgumu. - Atbalsts mājāsaimniecībām (īpaši reģionos) energoefektivitātes pasākumu īstenošanā. - Plānota sociāli taisnīga pāreja uz AER, nodrošinot kompensācijas mehānismus iedzīvotājiem ar zemu maksātspēju. - Decentralizēta enerģijas ražošana, iespējas enerģētikas kopienām un mazajiem ražotājiem piedalīties tirgū. - Sabiedrības līdzdalība politikas veidošanā (uzsvērta demokrātiska uzraudzība un elastīga pielāgošanās).
5	Ēku atjaunošanas ilgtermiņa stratēģija ⁴⁴	Ceļvedis ēku energoefektivitātes uzlabošanai un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai. Stratēģijas mērķis ir radīt priekšnoteikumus: ✓ nodrošināt 3 % valsts ēku renovāciju gadā;	- Stratēģijā paredzēta mērķēta palīdzība zema ienākuma mājāsaimniecībām ēku siltināšanai. - Atbalsts privātmājām un dzīvokļiem, kuros dzīvo mazaizsargātās grupas (seniori, cilvēki ar invaliditāti).

⁴¹ <https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>

⁴² <https://likumi.lv/ta/id/361135-latvijas-energetikas-strategija-lidz-2050-gadam>

⁴³ “Latvija ir reģiona energocenu līderis” – līderis, kas nodrošinātu salīdzinoši viszemākās, stabilas un ilgtspējīgas enerģijas cenas Baltijas un Centrālās Eiropas kontekstā

⁴⁴ <https://likumi.lv/ta/id/342294-eku-atjaunosanas-ilgtermina-strategija>

		✓ sasniegt vidējo siltumenerģijas patēriņu 70 kWh/m²/gadā dzīvojamām ēkām; ✓ atjaunot 500 000 m² publisko ēku līdz 2030. gadam; ✓ panākt ietaupījumu 3,6–5,4 TWh siltumenerģijas gadā, samazinot atkarību no fosilajiem kurināmajiem. Stratēģija ir cieši saskaņota ar NEKP un ES mērķiem energoefektivitātes jomā, kā arī atbilst Direktīvas (ES) 2010/31 un 2024/1275 prasībām. Līdz 2050. gadam stratēģijas ilgtermiņa mērķis ir panākt klimatneitralitāti ēku sektorā, nodrošinot, ka: ✓ gandrīz visas ēkas ir zemas vai nulles emisiju ēkas, ✓ ēku fonds tiek dekarbonizēts, ✓ renovācija tiek veikta sistemātiski, sociāli taisnīgi un ekonomiski ilgtspējīgi.	- Paredzēta energoefektivitātes pasākumu sociālā ietekmes novērtēšana un finansēšanas mehānismi (piemēram, dotācijas nevis tikai aizdevumi). - Daudzfunkcionālu pašvaldību ēku pielāgošana sociālajām vajadzībām.
6	Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam ⁴⁵	Celvedis klimatneitralitātei: - Klimatneitralitāte līdz 2050. gadam – SEG emisiju samazinājums vismaz par 85% (salīdzinot ar 1990. gadu), pārējo daļu kompensējot ar CO₂ piesaisti; - Prioritātes sektori: ēkas, transports, lauksaimniecība, atkritumi un rūpniecība; - Mērķis palielināt oglekļa piesaistes apjomu meža sektorā un atbalstīt ilgtspējīgu zemes izmantošanu; - Stratēģija integrēta NEKP, Transporta attīstības pamatnostādņēs	Stratēģijā uzsvērta nepieciešamība pēc sociāli taisnīgas pārejas, lai mazinātu ietekmi uz iedzīvotājiem ar zemu ienākumu līmeni; - Nepieciešami kompensācijas un atbalsta mehānismi iedzīvotājiem, kurus skars pārmaiņas (piemēram, energoresursu cenas, mobilitātes pārkārtošana); - Iekļauts princips “neatstāt nevienu novārtā” klimata pārejā, īpaši lauku un novecojošajos reģionos; - Paredzēta sabiedrības iesaiste un mērķēti ieguldījumi sabiedriskajā transportā, energoefektivitātē, izglītībā u.c. jomās ar augstu sociālo ietekmi
7	Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam ⁴⁶	- Transporta sektora dekarbonizācija, pārejot uz bezemisiju un mazemisiju transportu (īpaši pilsētās); - Multimodālās mobilitātes un sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, veicinot pārvietošanos bez personīgā auto; - Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība (elektroauto uzlādes punkti, ūdeņradis u.c.)	Atbalsts pieprasījuma pārvadājumu sistēmām (mobility on demand) mazapdzīvotās teritorijās, īpaši cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās iespējām; - Plānots veicināt sabiedriskā transporta pieejamību un piekļūstamību, īpaši senioriem, cilvēkiem ar invaliditāti, bērniem un iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem; - Mikromobilitātes risinājumu attīstība pilsētās (velosipēdi, skrejriteņi) pieejami visām sabiedrības grupām; - Dzelzeļa staciju un pieturvietu piekļūstamības uzlabošana;

⁴⁵ <https://likumi.lv/ta/id/342214-latvijas-strategija-klimatneitralitates-sasniegšanai-lidz-2050-gadam>

⁴⁶ <https://polsis.mk.gov.lv/documents/7239>

		- Dzelzceļa elektrifikācijas paplašināšana un pāreja uz bateriju elektrovilcieniem; - Videi draudzīgu un efektīvu loģistikas sistēmu veidošana (kravu pārvadājumi, intermodalitāte); - Mērķis saskaņots ar NEKP 2021–2030.gadam un Latvijas stratēģija klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam	- Paredzēts sociāli atbildīgs sabiedriskā transporta maršrutu plānojums, nodrošinot pamata mobilitātes vajadzības arī sociāli mazāk aizsargātajiem
8	Vides politikas pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam ⁴⁷	- Klimata pārmaiņu mazināšana un ilgtspējīga pielāgošanās; - Ilgtspējīga dabas resursu pārvaldība; - Aprites ekonomikas ieviešana un pāreja uz bezatkritumu principiem; - Vides kvalitātes uzlabošana (gaiss, ūdeņi, augsne); - Emisiju mazināšana, īpaši transportā un lauksaimniecībā; - Ilgtspējīgas enerģijas ražošanas un patēriņa veicināšana	- Uzsver nepieciešamību mazināt vides riskus un piesārņojumu, kas biežāk skar mazaizsargātās grupas; - Uzsver sociālo taisnīgumu un iedzīvotāju iesaisti; - Aicina nodrošināt vienlīdzīgu piekļuvi videi draudzīgām tehnoloģijām, transportam un mājoklim; - Rosina sabiedrības izglītošanu, tai skaitā sociāli neaizsargātajiem iedzīvotājiem
9	Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030. gadam ⁴⁸	- Stiprināt valsts spēju pielāgoties klimata pārmaiņām (karstuma viļņi, plūdi, sausuma periodi); - Identificē riska nozares: lauksaimniecība, mežsaimniecība, veselība, būvniecība, infrastruktūra; - Uzsvārs uz integrētu klimata risku vadību un pielāgošanās pasākumiem nacionālajos plānošanas dokumentos	- Atzīts, ka sociāli neaizsargātās grupas (seniori, cilvēki ar invaliditāti, bērni, zemie ienākumi) ir visvairāk apdraudētas klimata pārmaiņu sekām; - Plānots uzlabot piekļuvi veselības aprūpei un atbalsta mehānismiem karstuma vai aukstuma periodos; - Sabiedrības informēšana un adaptācijas prasmju veicināšana, īpaši sociāli neaizsargātajiem iedzīvotājiem
10	Rīcības plāns pārejai uz aprites ekonomiku 2020.-2027. gadam ⁴⁹	- Samazināt resursu patēriņu, veicinot atkārtotu izmantošanu, pārstrādi, koplietošanu; - Pārorientēt ražošanu uz ilgtspējīgām tehnoloģijām; - Uzlabot atkritumu apsaimniekošanu un resursu efektīvu izmantošanu; - Samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas ražošanas un patēriņa ciklā	- Veicina videi draudzīgus un pieejamus pakalpojumus, piemēram, koplietošanas sistēmas; - Potenciāli jaunas darba vietas un prasmes mazaizsargātajiem iedzīvotājiem aprites ekonomikā; - Uzsvārs uz sabiedrības izglītošanu, īpaši iedzīvotājiem ar ierobežotiem resursiem
11	Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam ⁵⁰	- Veicināt līdzsvarotu reģionālo attīstību, samazinot teritoriālās atšķirības; - Atbalstīt ilgtspējīgu attīstību un resursu efektīvu izmantošanu; - Saskaņot ar Nacionālo attīstības plānu un Eiropas zaļo kursu.	- Uzlabot dzīves kvalitāti reģionos, īpaši mazaizsargātām grupām; - Veicināt piekļuvi pakalpojumiem un nodarbinātības iespējām.

⁴⁷ <http://polsis.mk.gov.lv/documents/7479>

⁴⁸ <https://polsis.mk.gov.lv/documents/6507>

⁴⁹ <https://likumi.lv/ta/id/317168-par-ricibas-planu-parejai-uz-aprites-ekonomiku-20202027-gadam>

⁵⁰ <https://polsis.mk.gov.lv/documents/6588>

12	Finanšu sektora attīstības plāns 2024.-2026.gadam ⁵¹	- Ilgspējīgu finanšu veicināšana: Plānā paredzēts attīstīt zaļo finanšu instrumentus, lai atbalstītu investīcijas ilgtspējīgos un klimatam draudzīgos projektos; - Atbalsts energoefektivitātei: Finanšu sektors tiek virzīts uz atbalstu energoefektivitātes uzlabošanas projektiem, īpaši ēku renovācijā un atjaunojamo energoresursu izmantošanā; - Integrācija ar klimata politiku: Plāns saskaņots ar Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021–2030, lai nodrošinātu finanšu sektora iesaisti klimata mērķu sasniegšanā.	- Finanšu pieejamības uzlabošana: Plānā paredzēti pasākumi, lai uzlabotu finanšu pakalpojumu pieejamību mazaizsargātajām grupām, tostarp zemiem ienākumiem un senioriem; - Finanšu pratības veicināšana: Tiek plānotas iniciatīvas finanšu izglītības jomā, lai mazaizsargātās grupas spētu labāk pārvaldīt savas finanses un izmantot pieejamos finanšu instrumentus.
13	Eiropas Savienības kohēzijas politikas programma 2021.–2027.gadam ⁵²	- Programmas viens no centrālajiem mērķiem ir zaļā pāreja, tajā skaitā atbalsts energoefektivitātes pasākumiem, atjaunojamo energoresursu attīstībai, kā arī SEG emisiju samazināšanai transporta un ēku sektorā; - Finansējums tiek virzīts uz zemu emisiju mobilitāti (sabiedriskā transporta attīstību, dzelzceļa modernizāciju), ēku renovāciju, siltumapgādes sistēmu modernizāciju; - Saskaņots ar NEKP 2021–2030 un Latvijas klimata mērķiem līdz 2050. gadam; - Klimata un enerģētikas pasākumiem paredzēti vismaz 30% no programmas kopējā finansējuma.	- Atbalsts sociāliem mērķiem: programma paredz investīcijas sociālo pakalpojumu uzlabošanā, pieejama mājokļa attīstībā, veselības aprūpes infrastruktūrā; - Ēku renovācijas atbalsts iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem – maza mēroga energoefektivitātes pasākumu atbalsts; - Pieejamības uzlabošana: transporta infrastruktūras pielāgošana cilvēkiem ar invaliditāti un mobilitātes traucējumiem; - Iekļauti arī pasākumi, kas mazina reģionālās nevienlīdzības, sevišķi lauku reģionos.
14	Taisnīgas pārkārtošanās teritoriālais plāns ⁵³	- Plāns izstrādāts, lai mazinātu sociāli ekonomiskās sekas reģionos, kas visvairāk ietekmēti no pārejas uz klimatneitrālu ekonomiku – kurināmās kūdras ieguves un izmantošanas pakāpeniskas pārtraukšanas dēļ; - Atbalsts pārejai uz zaļu un ilgtspējīgu uzņēmējdarbību, energoefektīvu infrastruktūru un atjaunojamo energoresursu risinājumiem; - Ievērots zaļais princips, līdzsvarojot sociālās un vides intereses. - Mērķa teritorijas: Vidzemes, Latgales, Kurzemes un Zemgales	- Atbalsts darbinieku pārkvalifikācijai kūdras nozarē un atkarīgajos sektoros; - Sociālā aizsardzība un nodarbinātības veicināšana iedzīvotājiem, kurus skar ekonomikas pārkārtošana; - Atbalsts mazajiem uzņēmumiem, īpaši lauku reģionos, lai veicinātu ekonomikas noturību; - Uzlabota sabiedriskā transporta pieejamība un energoefektīva infrastruktūra, lai uzlabotu dzīves kvalitāti reģionos; - Netieši – energoefektivitātes projekti publiskajās ēkās un uzņēmumos ar vietējo nodarbinātību

⁵¹ <https://www.fm.gov.lv/lv/finansu-sektora-attistibas-plans-2024-2026gadam>

⁵² <https://likumi.lv/ta/id/327732-par-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmu-2021-2027-gadam>

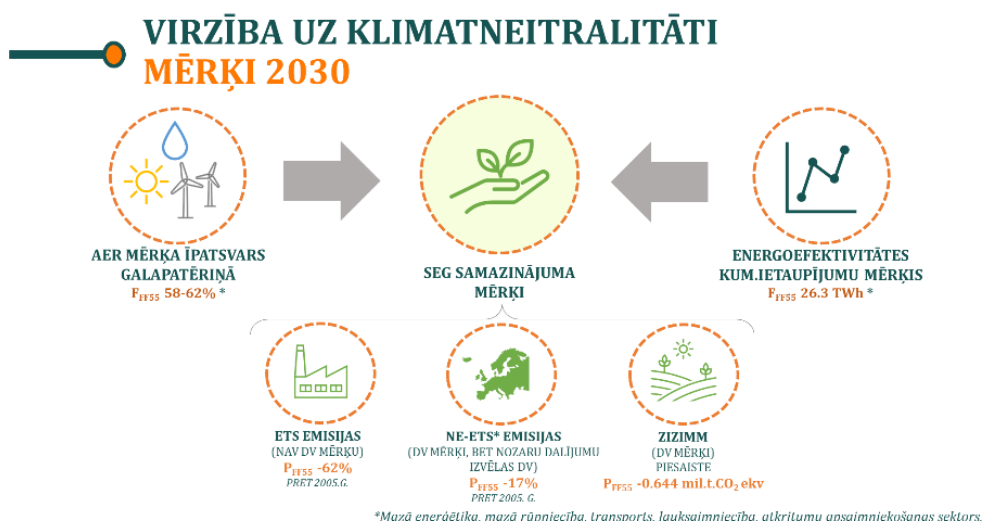
⁵³ <https://likumi.lv/ta/id/334018-par-taisnigas-parkartosanas-teritorialo-planu>

		statistiskais reģions atbilstoši statistisko reģionu robežām, kas bija spēkā uz Taisnīgas pārkārtošanās teritoriālā plāna apstiprināšanas brīdi (t.i. uz 25.11.2022.).	
15	Latvijas Atveseļošanas un noturības mehānisma plāns (papildināts 2023., 2024. un 2025.gadā) ⁵⁴	- Vērsts uz strukturālo reformu īstenošanu un investīcijām atbilstoši zaļajam un digitālajam kursam. - Plānā paredzētas būtiskas investīcijas klimata mērķu sasniegšanai: • Ēku energoefektivitātes paaugstināšana – atbalsts daudzdzīvokļu ēku, privātmāju un publisko ēku atjaunošanai; • Atbalsts atjaunojamo energoresursu izmantošanai, t.sk. saules paneļiem un siltumsūkņiem mājāsaimniecībās; • Atbalsts pašvaldību bezemisiju transportlīdzekļiem un uzlādes infrastruktūrai; • Siltumapgādes modernizācija – siltumtīklu efektivitātes uzlabošana, decentralizēti risinājumi. - Klimata mērķiem paredzēti vismaz 37% no Plāna finansējuma.	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām ēku atjaunošanai un energoefektivitātes pasākumiem; - Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei sociālajiem pakalpojumiem un mazaizsargātām grupām; - Digitālās prasmes un pieejamība mazāk aizsargātiem iedzīvotājiem – īpaši lauku reģionos un senioriem; - Sociālās aprūpes pakalpojumu infrastruktūras uzlabošana – aprūpes centriem, grupu mājām, pieejamības uzlabošana personām ar invaliditāti; - Atbalsts veselības aprūpes pakalpojumu attīstībai – uzlabota pieejamība reģionos un mazaizsargātajām grupām.

Centrālais politikas plānošanas dokuments Latvijas klimata un enerģētikas politikā ir **Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam (NEKP)**, kas nosaka mērķus un pasākumus SEG emisiju samazināšanai, AER izmantošanas veicināšanai un energoefektivitātes uzlabošanai (skatīt 6.attēlu). NEKP ietver ap 250 pasākumu, no kuriem liela daļa ir vērsta uz enerģētiku, ēku energoefektivitāti un transporta sektoru. Detalizētāku informāciju par SKF plānā iekļauto atbalsttiesīgo pasākumu un investīciju sasaisti ar NEKP un Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021. – 2027. gadam skatīt SKF plāna 4.2.sadaļā.

⁵⁴ <https://www.esfondi.lv/normativie-akti-un-dokumenti/atveselosanas-fonds-main/latvijas-atveselosanas-fonda-plans>

6. attēls. Klimata un enerģētikas politikas mērķi 2030.gadam



1.3. Sabiedriskās apspriešanas process

Kopsavilkums par apspriešanās procesu ar vietējām un reģionālajām iestādēm, sociālajiem partneriem, pilsoniskās sabiedrības organizācijām, jaunatnes organizācijām un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, kas īstenots saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu, lai sagatavotu un – attiecīgā gadījumā – īstenotu plānu, aptverot apspriešanās pasākumu tvērumu, veidu un grafiku un arī to, kā ieinteresēto personu viedokļi ir atspoguļoti Plānā.

Saskaņā ar Regulas (ES) 2023/955 5. panta 1. punktu un Eiropas Komisijas ieteikumiem par labas prakses nodrošināšanu Sociālā klimata plānu (SKP) izstrādē⁵⁵, Latvijā tika īstenots daudzslāņains sabiedriskās apspriešanas process. Tā mērķis bija nodrošināt plāna izstrādes atklātību, kvalitāti un atbilstību sabiedrības vajadzībām, īpašu uzmanību pievēršot sociālajiem partneriem, pašvaldībām, uzņēmējdarbības un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjiem.

2023.gads

2023. gada septembrī KEM apstiprināja **rīkojumu par starpinstitūciju darba grupas izveidi**⁵⁶ (SKF plāna darba grupa), nodrošinot ciešu sadarbību ar nozaru ministrijām – EM, FM, LM, SM un VARAM) Latvijas SKF plāna sagatavošanas procesā.

2023.gada oktobrī Latvija iesniedza projekta pieteikumu EK Tehniskā atbalsta instrumenta projekta “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē” īstenošanai. Projekta pieteikums tika apstiprināts 2024.gada pavasarī.

2024.gads

2024. gada jūnijā darbību uzsāka **EK Tehniskā atbalsta instrumenta finansētais projekts “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē”** (TSI projekts). TSI projekta mērķis ir nodrošināt atbalstu deviņām ES dalībvalstīm, tostarp Latvijai. Projektu īsteno **TRINOMICS** sadarbībā ar Latvijas sadarbības partneri – SIA “*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*”. Projekts nodrošināja kvantitatīvu un kvalitatīvu analīzi par ēku un transporta

⁵⁵ Eiropas Komisija: Gelibolyan, K. (2024). Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans. Pieejams: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/5dbb39a1-350e-11ef-b441-01aa75ed71a1/language-en>

⁵⁶ KEM 2023.gada 28.septembra rīkojums Nr. 1-2/22 “Par starpinstitūciju darba grupas izveidi Sociālā klimata plāna sagatavošanai”

ETS2 ietekmi, mērķa grupu identificēšanu, pasākumu modelēšanu, investīciju aprēķinus un uzraudzības sistēmas sagatavošanu.

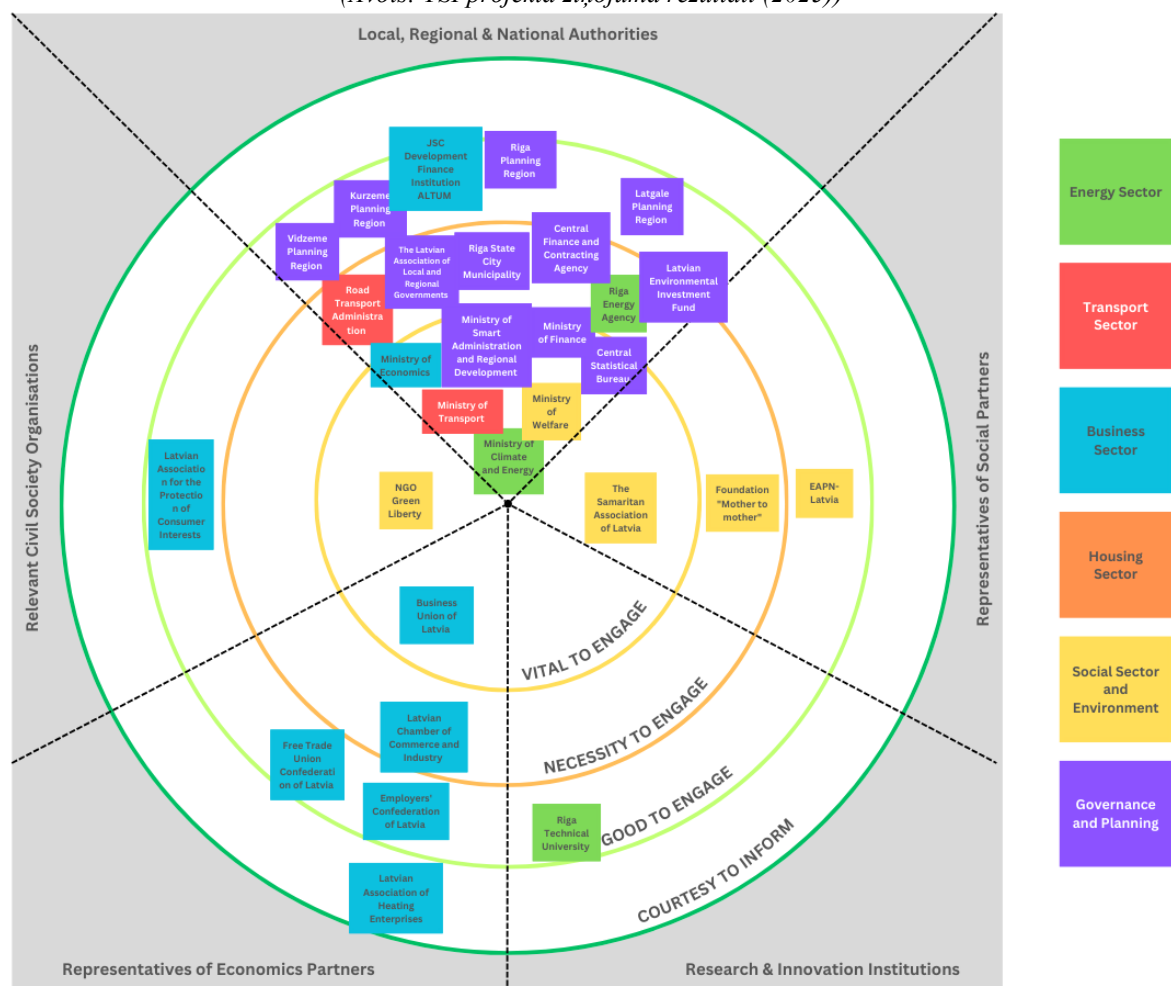
TSI projekta ietvaros sadarbībā ar KEM, SKP darba grupas locekļiem un citām ieinteresētajām pusēm tika izveidots galveno ieinteresēto pušu saraksts, kas kalpoja par pamatu mērķētai sabiedrības līdzdalībai. Galveno ieinteresēto pušu radaru karti skatīt 7.attēlā.

2024. gadā tika organizētas:

- ✓ SKF plāna darba grupas sanāksmes;
- ✓ tematiskie semināri (t.sk. 2024. gada 3. oktobrī, 2025.gada 4.februārī);
- ✓ fokusa grupas un *ad hoc* konsultācijas ar pašvaldībām, nevalstisko organizāciju (NVO), nozaru ekspertiem;
- ✓ aptaujas, t.sk. mikrouzņēmumu vajadzību noskaidrošanai;
- ✓ validācijas sanāksmes un divpusējas tikšanās ar mērķa grupu pārstāvjiem.

7. attēls. Galveno ieinteresēto pušu radaru karte

(Avots: TSI projekta ziņojuma rezultāti (2025))



Pirmais ieinteresēto pušu seminārs norisinājās 2024.gada 3.oktobrī, tajā piedaloties pārstāvjiem no nozaru ministrijām, plānošanas reģioniem, nevalstiskajām organizācijām, profesionālajām asociācijām, zinātniskajām institūcijām u.c. Semināra galvenais mērķis bija noteikt potenciālo plānā iekļaujamo pasākumu garo sarakstu, īstenojot darbu tematiskajās grupās - "transporta nabadzība" un "enerģētiskā nabadzība". Seminārā piedalījās 30

dalībnieki, un tā rezultātā tika izstrādāts saraksts ar 30 potenciālajiem SKF plānā iekļaujamajiem pasākumiem. Saraksts tika iekļauts TSI projekta 2.nodevumā.

Lai noskaidrotu mazaizsargāto mikrouzņēmumu vajadzības, 2024.gada decembrī TSI projekta ietvaros tika izsūtīta mikrouzņēmumu aptauja. Aptauja tika izsūtīta 103 adresātiem (t.sk., plānošanas reģioniem, profesionālajām asociācijām un citām uzņēmēju pārstāvošajām organizācijām). Papildus, aicinājums aizpildīt aptauju tika publicēta Klimata un enerģētikas ministrijas mājaslapā un sociālajos tīklos. Ņemot vērā zemo respondentu skaitu (tika saņemtas četras atbildes), anketēšanas rezultāti SKF plāna izstrādē netika izmantoti.

Paralēli, visā TSI projekta īstenošanas laikā tika organizētas divpusējas sanāksmes ar mērķi noskaidrot kontekstu un mazaizsargāto grupu vajadzības, noteikt datu pieejamību, identificēt esošos atbalsta pasākumus, izstrādāt detalizētus atbalsta pasākumu raksturojumus un noteikt potenciālās atbalsta pasākumu izmaksas.

2025.gads

2025.gada sākumā intensificējās diskusijas par SKF plānā iekļaujamo atbalsttiesīgo pasākumu izvēli.

Svarīgs posms bija **2025. gada 4. februāra klātienē seminārs**, kurā tika izvērtēti prioritārie atbalsta pasākumi. Pamatojoties uz diskusiju rezultātiem, no 30 sākotnējiem pasākumiem 13 tika identificēti kā prioritāri, no kuriem tālākā procesā tika izvēlēti astoņi, kas tika padziļināti analizēti TSI projekta 3.nodevuma ietvaros. SKF plānā ietvertās investīcijas aptver visas septiņas padziļināti analizētās aktivitātes.

2025. gada janvārī-maijā tika organizētas daudzskaitlīgas tematiskās sarunas ar nozaru ministrijām, Latvijas Pašvaldību savienības (LPS), Latvijas Lielo pilsētu asociācijas (LLPA), plānošanas reģionu, pašvaldību, sociālo partneru (piemēram, Latvijas Darba devēju konfederācija) un nevalstisko organizāciju pārstāvjiem (piemēram, biedrība “Zaļā brīvība”, Nevalstisko organizāciju un Ministru kabineta sadarbības memoranda īstenošanas padome), kā arī Eiropas Komisijas pārstāvjiem. Šo diskusiju rezultātā tika sagatavots SKF plāna investīciju kopums, kas integrēts SKF plāna 2.sadaļā.

2025. gada 5. jūnijā SKF plāna projekts⁵⁷ tika publicēts TAP portālā, savukārt 2025. gada 12.–17. jūnijā notika sabiedriskā apspriešana un tematiskās sarunas par investīcijām ēku un transporta sektoros. Tika saņemti konkrēti priekšlikumi (skatīt 1.ievilkumu) par finansējuma avotiem, reģionālo atbalsta diferenciaciju, pašvaldību iesaisti SEG emisiju samazināšanā, regresīviem atbalsta mehānismiem un ēku elektroapgādes infrastruktūru.

Sabiedriskās apspriešanas un tematisko sarunu laikā nozaru ministrijas sniedza detalizētu skaidrojumu par atbalsttiesīgām aktivitātēm, mērķgrupām, plānoto īstenošanu un finansējumu. Visi saņemtie mutiskie un rakstiskie komentāri tika izvērtēti, un SKF plāns tika attiecīgi papildināts, atspoguļojot ieinteresēto pušu vajadzības un uzsverot sociālo taisnīgumu kā centrālo principu klimatneitrālās pārejas procesā.

1. ievilkums. Sabiedriskās apspriešanas un tematisko sarunu laikā saņemto priekšlikumu apkopojums

Galvenie uzrunātie jautājumi:

- ✓ Nepieciešamība precizēt investīciju finansējuma avotus (proti, nacionālā līdzfinansējuma avotus) – būtiskākās iebildes par nepieciešamību pašvaldībām nodrošināt nacionālo līdzfinansējumu;

⁵⁷ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/c7df22fe-9562-40ea-b56a-c23e1af9eadc

- ✓ Iekļaut SKF plānā aktivitātes, kas spēj pēc iespējas efektīvāk mazināt enerģētikas vai transporta nabadzību valstī;
- ✓ Pretējas nostājas par nepieciešamību SKF plānā iekļaut investīciju atbalstu mikromobilitātes rīku (velosipēdu), mazemisiņu transportlīdzekļu un elektrovilcienu iegādei;
- ✓ Papildināt SKF plānu ar papildu pasākumiem un investīcijām:
 - tiešais ienākuma atbalsts;
 - mikromobilitātes atīstība valstpilsētās;
 - vienas pieturas aģentūras izveide;
 - atbalsts pašvaldībām mobilitātes nodrošināšanai un enerģētiskās nabadzības mazināšanai ne tikai sociāli mazaizsargātajām grupām, bet iedzīvotājiem kopumā;
 - pašvaldību vadīti SEG emisiju samazināšanas projekti kā instruments nodokļu zaļināšanas seku mazināšanai (pasākuma ietvaros tiktu precizētas pašvaldību iespējas un pienākumi plānot un īstenot pasākumus SEG emisiju samazināšanai, mērķtiecīgi samazinot nodokļu zaļināšanas potenciāli negatīvo ietekmi uz pašvaldību sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem un vietējiem iedzīvotājiem).
- ✓ Pārskatīt SKF plānā iekļauto investīciju nosacījumus:
 - izvērtēt iespēju ieviest regresīvu atbalsta mehānismu atkarībā no investīcijas saņēmēja ienākuma līmeņa;
 - neizmantojot Fonda līdzekļus hibrīdo katlu iegādes atbalstam;
 - sniegt iespēju īrniekiem saņemt atbalstu energoefektivitātes pasākumu īstenošanai;
 - iekļaut atbalstu ēku elektroapgādes infrastruktūras uzlabošanai;
 - sadalīt atbalstu pa reģioniem, administratīvajām teritorijām;
- ✓ Iekļaut detalizētākus valsts atbalsta nosacījumus un dzimumu līdztiesības aspektus;
- ✓ Precizēt datu kvalitātes pārbaudes, mērķrādītājus un uzraudzības mehānismus;
- ✓ Uzlabot sabiedrības, tostarp pašvaldību līdzdalības mehānismu SKF plāna ieviešanā.

Izvērtējot sabiedriskās apspriešanas un tematisko sarunu laikā saņemtos priekšlikumus, tika sagatavota precizēta SKF plāna projekta versija, un **2025. gada 2. jūlijā SKF plāns⁵⁸ tika apstiprināts**. 2025. gada 14. jūlijā SKF plāns tika oficiāli iesniegts EK.

Kopš SKF plāna iesniegšanas EK ir notikušas aktīvas konsultācijas ar EK un SKF plāna ieviešanā iesaistītajām institūcijām, tostarp sociālajiem partneriem, kuru rezultāti tika precizētas un pilnveidotas SKF plānā ietvertās investīcijas.

2025. gada 10. oktobrī VARAM tiešsaistē organizēja darba sanāksmi, kurā piedalījās pārstāvji no LPS un LLPA, lai pārrunātu plānotās pašvaldību ēku investīcijas tvērumu un praktiskos īstenošanas aspektus. Konsultāciju mērķis bija rast vienotu redzējumu, lai precizētu pašvaldību ēku investīcijas atbalsta tvērumu un praktiskos īstenošanas nosacījumus, kā arī nodrošināt, ka plānotā investīcija saskan ar pašvaldību identificētajām vajadzībām un tās nosacījumi būtu skaidri piemērojami dažādu pašvaldību situācijās.

2026. gads

2026. gada 8. janvārī VARAM organizēja tiešsaistes sanāksmi ar LPS un LLPA pārstāvju līdzdalību, kurā, ņemot vērā EK komentārus, tika saskaņota vienota pieeja pašvaldības ēku investīcijas nosacījumu precizēšanai un atbalsta tvēruma pilnveidei.

Konsultāciju ietvaros tika pārrunāts atbalstāmo ēku loks un atbalsta tvēruma praktiskās piemērošanas jautājumi, kā arī aktuālie EK komentāri, balstoties uz kuriem sanāksmē tika izvērtēti un pārrunāti nepieciešamie precizējumi investīcijas aprakstā. Vienlaikus tika diskutēts par ieteikumu atteikties no SKF plānā sākotnēji paredzētā 15,9 milj. EUR

⁵⁸ <https://likumi.lv/ta/id/361681-latvijas-sociala-klimata-fonda-plans-20262032gadam>

pārveduma uz ERAF un šo finansējumu plānot SKF plāna ietvaros. Sanāksmes dalībnieki vienojās šo pārvedumu svītrot. Kā viens no centrālajiem jautājumiem tika izskatīts investīcijas tvērums attiecībā uz ilgtermiņa aprūpes iestādēm (t.sk. pansionātiem), un sanāksmes dalībnieki piekrita ieteikumam izslēgt pansionātus no investīcijas tvēruma, attiecīgi precizējot investīcijas nosacījumus. Attiecīgi tika pārrunāts, ka investīcija tiks mērķēta uz pašvaldību sociālo pakalpojumu ēkām ar īstermiņa izmitināšanu, sociālajiem mājokļiem un pilnīgi pašvaldības īpašumā esošām īres ēkām. Vienlaikus LPS un LLPA pārstāvjiem tika dota iespēja izskatīt VARAM sagatavotās redakcijas un sniegt mērķtiecīgu atgriezenisko saiti par piedāvātajiem risinājumiem, lai nodrošinātu investīcijas pilnveidi un, lai investīcijas prasības būtu skaidras, samērīgas un praktiski īstenojamas pašvaldībās.

Konsultāciju rezultāti tika apkopoti, un pašvaldību organizāciju ieteikumi tika ņemti vērā, pilnveidojot investīcijas nosacījumus un sagatavojot precizējumus. Tādējādi tika nodrošināts, ka pašvaldību ēku investīcijas precizētais plānotais tvērums atbilst gan uz EK izteiktajiem komentāriem, gan ir saskaņots ar pašvaldības pārstāvošajām organizācijām un ir balstīts pašvaldību identificētajās vajadzībās un praktiskajā pieredzē un ir vērsts uz investīcijas mērķu sasniegšanu.

2026. gada 14. janvārī LM organizēja tiešsaistes sanāksmi ar pašvaldību un nevalstisko organizāciju pārstāvjiem, lai prezentētu un apspriestu Fonda plānotās investīcijas nosacījumus un praktiskās īstenošanas aspektus. Pārrunātie jautājumi sniedza būtisku ieskatu sociālo pakalpojumu sniedzēju vajadzībās un specifiskajos izaicinājumos, kas jāņem vērā investīcijas izstrādē.

Galvenie apspriestie jautājumi:

✓ Bezemisiju transportlīdzekļu tehniskās prasības:

Sanāksmē atbalstīta nepieciešamība nodrošināt elastīgus un praktiski piemērojamus tehniskos kritērijus, ņemot vērā sociālo pakalpojumu sniegšanas specifiku. Kā būtiskākie faktori, par kuriem vienojās sanāksmes dalībnieki un kurus nepieciešams ņemt vērā:

- ✓ ierobežots nobraukums un tā svārstības ziemas apstākļos;
- ✓ uzlādes infrastruktūras nepietiekama pieejamība daudzviet reģionos;
- ✓ iespējamās augstākas ekspluatācijas izmaksas salīdzinājumā ar tradicionāliem transportlīdzekļiem.

Norādītie aspekti ir nozīmīgi, definējot tehniskos kritērijus, lai nodrošinātu transportlīdzekļu reālu izmantojamību visā Latvijas teritorijā.

✓ Uzlādes infrastruktūras iegādes nosacījumi:

Sanāksmē precizēts, ka uzlādes iekārtas iegāde nebūs obligāta prasība. Sociālo pakalpojumu sniedzēji varēs izvēlēties iegādāties uzlādes iekārtu tikai tad, ja tas nepieciešams un nav pieejama esoša infrastruktūra.

✓ Izmaksas un PVN piemērošana:

Tika uzdoti jautājumi par izmaksu attiecināmību, tostarp par PVN piemērošanu, ko LM precizēs investīcijas detalizētās izstrādes posmā.

✓ Atbalstam kvalificēto pašvaldību loks:

Dalībnieki aktualizēja jautājumus attiecībā uz atbalsta teritoriālo ierobežojumu, kas šobrīd paredz tikai 26 pašvaldības. Kā problemātisks tika minēts, piemēram, Ogres novads, kurā pastāv būtiskas sociālekonomiskās atšķirības starp pagastiem, taču novads kopumā neiekļaujas nabadzības skartajās teritorijās. Dalībnieki pauda bažas, ka noteiktā pieeja ne vienmēr atspoguļo faktiskās vajadzības lokālajās kopienās.

Sanāksmes dalībnieki atzinīgi novērtēja Fonda atbalstu un nosacījumus bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, taču vienlaikus rosināja izvērtēt iespēju investīcijas ietvaros paredzēt atbalstu arī mazemisiju transportlīdzekļiem, t. sk. *plug-in* hibrīdiem. Tika izteikts pieņēmums, ka mazemisiju transportlīdzekļi noteiktos apstākļos, iespējams, varētu nodrošināt lielāku mobilitātes drošību un funkcionalitāti, īpaši reģionos ar vāji attīstītu uzlādes infrastruktūru un sarežģītiem ziemas apstākļiem.

Sanāksmē saņemtie ieteikumi tika izmantoti investīcijas pilnveidē, t.i. investīcijas apraksta precizēšanā, īpaši attiecībā uz tehniskajiem kritērijiem, piemērojamību un reģionālajiem aspektiem. Vienlaikus saņemtie ieteikumi tiks izmantoti MK noteikumu projekta sagatavošanā, nodrošinot, ka investīcija ir efektīvi īstenojama un atbilst sociālo pakalpojumu sniedzēju praktiskajām vajadzībām.

Aktīva sociālo pakalpojumu sniedzēju iesaiste apliecināja, ka investīcijai ir nozīmīga loma sociālā atbalsta sistēmas stiprināšanā, īpaši pakalpojumu pieejamības nodrošināšanā mazaizsargātajām māsaimniecībām.

2026. gada 4. februārī VM organizēja tiešsaistes sanāksmi ar plānotās investīcijas “Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem” īstenošanā iesaistītajām iestādēm un potenciālajiem finansējuma saņēmējiem, lai prezentētu un apspriestu Sociālā klimata fonda plānotās investīcijas nosacījumus un praktiskās īstenošanas aspektus. Pārrunātie jautājumi sniedza svarīgu ieskatu veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēju vajadzībās un specifiskajos izaicinājumos, kas jāņem vērā investīcijas izstrādē un ieviešanā.

Galvenie apspriestie jautājumi:

- ✓ Attiecināmās izmaksas un PVN piemērošana:

Tika uzdoti jautājumi par izmaksu attiecināmību un līdzfinansējuma apmēru, tostarp par PVN piemērošanu, ko VM precizēs investīcijas detalizētās izstrādes posmā un atbalsta saņemšanas nosacījumu izstrādes procesā risinās jautājumu par iespējām nacionālo līdzfinansējumu un PVN segt ārstniecības iestādēm no valsts budžeta līdzekļiem.

- ✓ Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta transportlīdzekļi:

Sanāksmē dalībnieki tika informēti, ka neatliekamās palīdzības transportlīdzekļu iegāde Fonda ietvaros nav attiecināma, jo šis ieguldījums sniegtu labumu visai sabiedrībai kopumā un pēc savas būtības tie ir paredzēti tikai ārkārtas situācijām un absolūti nevar apgalvot, ka neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļi samazina transporta nabadzību. Dalībnieki rosina šos līdzekļus pārdalīt veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējiem, un VM attiecīgi precizēs investīcijas aprakstu un izmaksu sadalījumu starp veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem, papildinot to ar veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējiem.

- ✓ Uzlādes punktu ierīkošanas nosacījumi:

Sanāksmē uzsvērtā nepieciešamība kā attiecināmas izmaksas noteikt arī uzlādes punktu ierīkošanai nepieciešamās tehniskās dokumentācijas izstrādes un uzlādes punktu uzstādīšanas izmaksas. Veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēji tika informēti, ka šīs izmaksas būs attiecināmas un tiks detalizēti atrunātas investīcijas ieviešanas Ministru kabineta noteikumos.

- ✓ Ģimenes ārstu interese iegādāties bezemisiju transportlīdzekļus:

Ģimenes ārstus pārstāvošo nevalstisko organizāciju pārstāvji informēja, ka ģimenes ārstiem būs interese iegādāties bezemisiju transportlīdzekļus un tas varētu būt viens no risinājumiem

kā piesaistīt jaunos ārstus darbam reģionos. Dalībnieki rosina atļaut transportlīdzekļus iegādāties izmantojot līzingu pakalpojumus, kā arī nenoteikt vidējo obligāto nobraukumu gadā, ko VM precizēs investīcijas detalizētās izstrādes posmā.

Sanāksmē saņemtie ieteikumi tiks izmantoti investīcijas pilnveidē, t.i. investīcijas apraksta precizēšanā, kā arī Ministru kabineta noteikumu projekta sagatavošanā, kas noteiks detalizētus atbalsta saņemšanas nosacījumus, nodrošinot, ka investīcija ir efektīvi īstenojama un atbilst veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēju praktiskajām vajadzībām.

Veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēju dalība tiešsaistes sanāksmē apliecināja, ka investīcijai ir nozīmīga loma veselības aprūpes sistēmas stiprināšanā un plānotā investīcija ir vērsta uz transporta nabadzības mazināšanu un veselības aprūpes pakalpojumu sniegšanu neaizsargātajiem transporta lietotājiem, jo īpaši lauku un attālos apgabalos ar augstu transporta nabadzības indeksu.

2026.gada 30.aprīlī pilnveidotais SKF plāna projekts tika publicēts TAP portālā⁵⁹. Sabiedriskās apspriešanas laikā (2026. gada 30. aprīlis - 7. maijs) tika saņemti vairāki saturiskie priekšlikumi:

- ✓ pastiprināt skolēnu drošības un apmācību prasības investīcijas “C2.F.I4 Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās” ietvaros;
- ✓ paplašināt investīcijas “C2.F.I2 Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem” tvērumu (teritorijas, saņēmēju loku un transportlīdzekļu skaitu);
- ✓ pilnveidot transporta/enerģētikas nabadzības rādītāju piemērošanu (t. sk. Valmieras novada–valstspilsētas nodalīšanu, transporta nabadzības indeksa gradāciju un “viltus migrācijas” risku mazināšanu).

Tāpat, sabiedriskās apspriešanas ietvaros tika organizētas tematiskās sarunas ar LPS un LLPA, iepazīstinot ar pilnveidoto SKF plānu un pārrunājot investīciju īstenošanas nosacījumus.

⁵⁹ https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/53334b50-8611-4f7a-9dfe-ec1ebff21f5d

1.4. Definīcijas

Skaidrojums par to, kā valsts līmenī jāpiemēro enerģētiskās nabadzības un transporta nabadzības definīcijas.

Regulas 2023/955 2.pantā minētas definīcijas, kuras tiek piemērotas SKF plāna īstenošanā.

Definīcijas “mājsaimniecība”, “mikrouzņēmums” un “bezemisiju un mazemisiju transportlīdzeklis” ir skaidri izprotamas un viennozīmīgi piemērojamas. Attiecīgi nav nepieciešams papildu skaidrojums par to piemērošanu SKF plāna ietvaros:

“**mājsaimniecība**”⁶⁰ ir persona, kura dzīvo viena, vai personu grupa, kuras dzīvo kopā, un kura vai kuras nodrošina sev dzīves pamatvajadzības.

“**mikrouzņēmums**” ir uzņēmums, kurā ir nodarbināti mazāk nekā 10 darbinieki un kura gada apgrozījums vai gada balance nepārsniedz 2 miljonus EUR, kas aprēķināts saskaņā ar Komisijas regulas Nr. 651/2014⁶¹ I pielikuma 3. līdz 6. pantu;

“**bezemisiju un mazemisiju transportlīdzeklis**”⁶² ir vieglais pasažieru automobilis vai vieglais komerciālais transportlīdzeklis ar izpūtēja emisijām no nulles līdz 50 g CO₂/km, tās nosakot saskaņā ar Regulu (ES) 2017/1151.

Tāpat, SKF plāna ietvaros nav paredzēts sniegt atbalstu **mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem**, attiecīgi nav nepieciešams noteikt specifiskus indikatorus definīcijas “mazaizsargāts mikrouzņēmums” piemērošanai:

“**mazaizsargāti mikrouzņēmumi**” ir mikrouzņēmumi, kurus būtiski skar ēku vai autotransporta sektoru siltumnīcefekta gāzu emisijas iekļaušanas Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā radītā ietekme uz cenām un kuriem savas darbības vajadzībām trūkst līdzekļu, lai vai nu attiecīgi renovētu ēku, kurā tie atrodas, vai iegādātos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus, vai pārietu uz alternatīviem, ilgtspējīgiem transporta veidiem, tostarp sabiedrisko transportu.

Vienlaikus vairākām Regulas 2023/955 2.pantā minētajām definīcijām ir būtiski sniegt papildu skaidrojumu par piemērošanu SKF plāna ietvaros.

1.4.1. Definīcija “enerģētiskā nabadzība”

“**enerģētiskā nabadzība**”⁶³ ir mājsaimniecības nespēja piekļūt pamata energopakalpojumiem, ja šādi pakalpojumi nodrošina pamata līmeņus un pienācīgu dzīves un veselības standartu, tostarp pienācīgu siltumapgādi, karsto ūdeni, aukstumapgādi, apgaismi un enerģiju iekārtu darbināšanai, attiecīgajā nacionālajā kontekstā, spēkā esošajā nacionālajā sociālajā rīcībpolitikā un citās attiecīgās nacionālajās rīcībpolitikās, ko izraisījusi vairāku faktoru kombinācija, tostarp vismaz nespēja nodrošināt cenas, nepietiekami izmantojamie ienākumi, lieli enerģijas izdevumi un slikta energoefektivitāte

⁶⁰ Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 10. oktobra regulas Nr. 2019/1700, ar ko izveido vienotu ietvaru Eiropas statistikai par personām un mājsaimniecībām, kuras pamatā ir no izlasēm savākti dati individuālā līmenī, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 808/2004, (EK) Nr. 452/2008 un (EK) Nr. 1338/2008 un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1177/2003 un Padomes Regulu (EK) Nr. 577/98, 2. panta 15. punktā noteikto definīciju

⁶¹ Komisijas 2014. gada 17. jūnija regula Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (*General Block Exemption Regulation*, GBER)

⁶² Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 17. aprīļa regulas Nr. 2019/631 par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011, 3. panta 1. punkta m) apakšpunktā noteikto

⁶³ Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 13. septembra direktīvas 2023/1791 par energoefektivitāti un ar ko groza Regulu (ES) 2023/955 2.panta 52.punktā noteikto

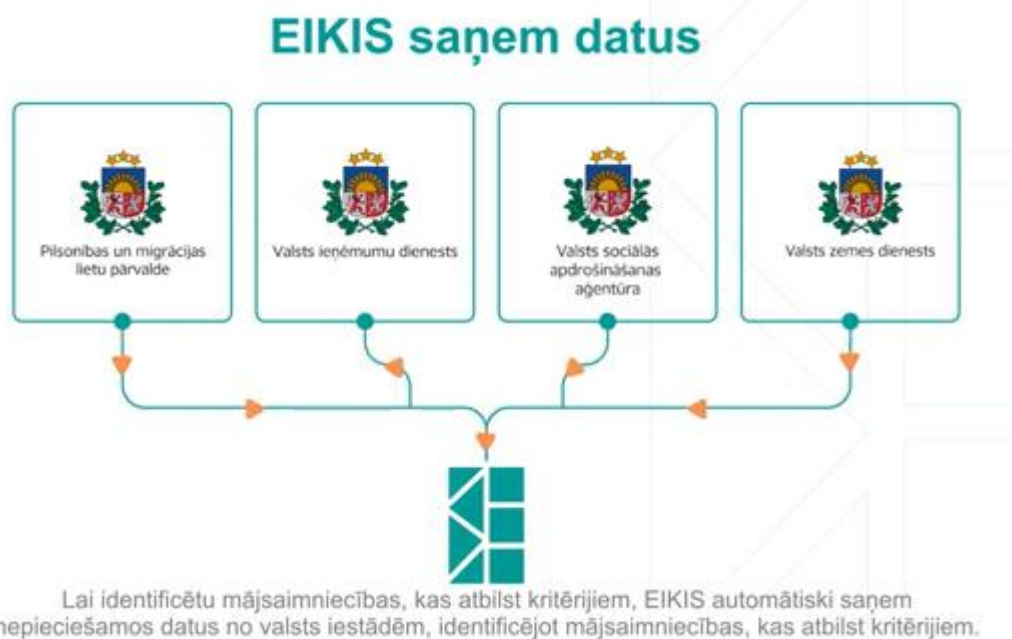
Nacionālā līmenī definīcija “enerģētiskā nabadzība” ir definēta Enerģētikas likumā⁶⁴. SKF plāna īstenošanas ietvaros enerģētiskās nabadzības definīcija tiks piemērota, izmantojot Energoresursu izmaksu kompensācijas informācijas sistēmu jeb EIKIS, kas ir Latvijā radīts informācijas tehnoloģiju rīks, kurš nodrošina automātisku mājāsaimniecības ienākumu uz vienu mājāsaimniecības locekli aprēķināšanu. Atbilstoši normatīvajiem aktiem, EIKIS izmanto, lai:

- 1) nodrošinātu automātiska atbalsta piešķiršanu konkrētām mājāsaimniecību grupām periodos, kad identificētas augstas energoresursu cenas (atbilstoši Energoapgādes izmaksu valsts atbalsta likumam⁶⁵);
- 2) identificētu enerģētiskās nabadzības riskam pakļauto mājāsaimniecību īpatvaru Latvijā (atbilstoši Enerģētikas likumam);
- 3) identificētu individuālas mājāsaimniecības, kas pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam (atbilstoši Enerģētikas likumam).

EIKIS ietvertais algoritms, balstoties uz tajā integrētajiem Valsts ieņēmumu dienesta (VID), Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras (VSAA) un Fizisko personu reģistrā (FPR) uzkrātajiem datiem, veic automātisku aprēķinu par konkrētā adresē deklarēto, reģistrēto un kontaktadresi norādījušo personu skaitu, veic automātisku aprēķinu par šo personu kopējiem ienākumiem, un kopējo ienākumu apmēru izdala uz minēto personu skaitu. Ar vienu adresi tiek saprasta FPR fiksētā katra iedzīvotāja pamatadrese, neatkarīgi no adreses ieguves veida: deklarētā, reģistrētā vai norādītā. EIKIS nav ietvertas papildadreses.

8. attēls. EIKIS darbība

(avots: <https://www.bvkb.gov.lv/lv/buj-par-atbalsta-mehanismu-darbibu>)



Enerģētikas likumā ietvertā enerģētiskās nabadzības definīcija nosaka, ka mājāsaimniecības lietotāja nespēja uzturēt mājoklī atbilstošu temperatūru vai izmantot energoapgādes komersantu sniegtos pakalpojumus, vai norēķināties par tiem zemas energoefektivitātes dēļ vai tādēļ, ka mājāsaimniecības lietotāja ienākumi nav pietiekami izdevumu segšanai par šiem pakalpojumiem. Praksē un **EIKIS ietvertajā algoritmā ar enerģētiskās nabadzības riskam pakļautām mājāsaimniecībām tiek saprastas tādas mājāsaimniecības, kuru**

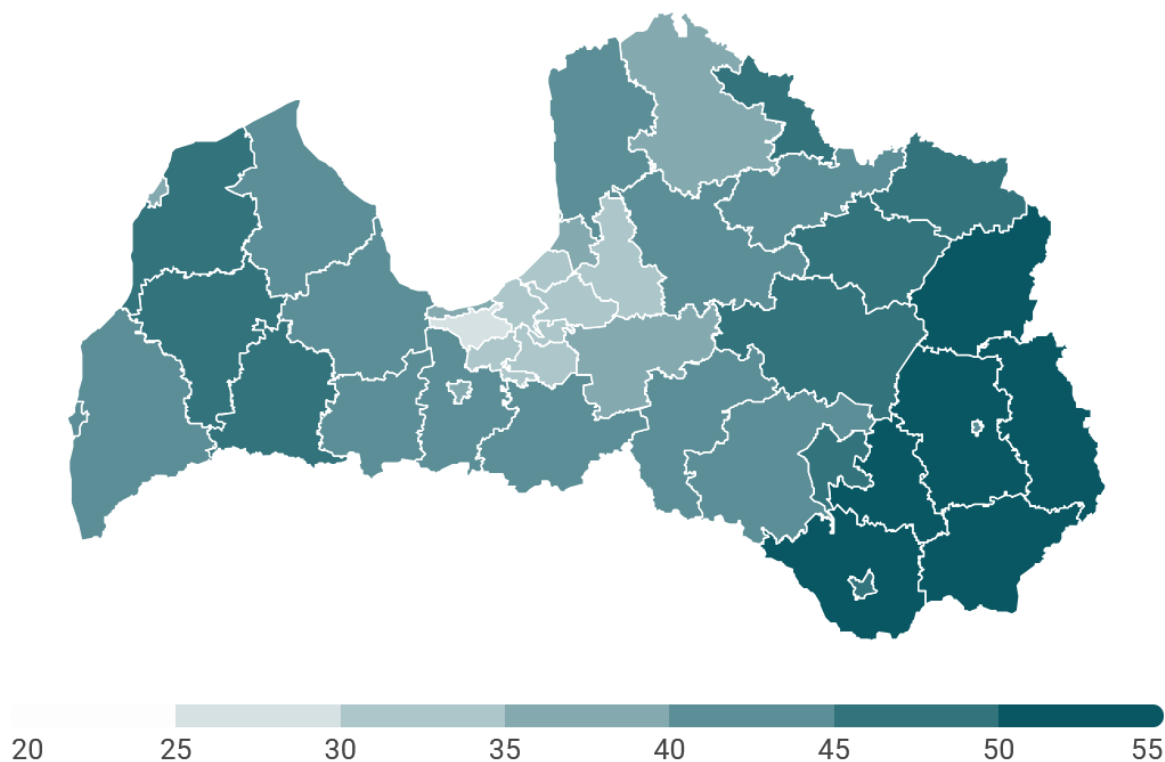
⁶⁴ Skatīt Enerģētikas likuma 1.panta 1.daļas 10.¹ punktu, kas pārņem Direktīvas 2023/1791 2.panta 52.punktā minēto definīciju; likums pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/49833#p19>

⁶⁵ <https://likumi.lv/ta/id/348086-energoapgades-izmaksu-valsts-atbalsta-likums>

izdevumi par mājokli mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli ir vismaz 30% no ienākumiem mēnesī uz vienu mājsaimniecības locekli. Attiecīgais princips noteikts saskaņā ar Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) veiktajiem pētījumiem⁶⁶ par iedzīvotāju labklājību, kur secināts, ka mājoklis iedzīvotājiem ir pieejams tad, ja kopējie ikmēneša izdevumi par mājokli nepārsniedz 30% no ienākumiem. Ar kopējiem izdevumiem par mājokli saprotot izdevumus par īri (t.sk., zemes noma vai nekustamā īpašuma nodoklis), par komunālajiem pakalpojumiem (ūdens, kanalizācija, siltumenerģija, elektroenerģija, dabasgāze), par citiem ar mājokļa ikmēneša uzturēšanu saistītiem pakalpojumiem (piemēram, mājokļa apdrošināšana). Mājsaimniecību ienākumu līmenis uz vienu mājsaimniecības locekli ir noteikts kā vidējais statistiskais lielums Latvijas Republikā, balstoties uz Centrālās statistikas pārvaldes (CSP) apkopotajiem datiem.

Izmantojot EIKIS algoritmu kopējie vidējie mājsaimniecības izdevumi par mājokli uz vienu Latvijas mājsaimniecības locekli mēnesī uz **2025.gada 30.septembri ir 142,15 EUR**. Ņemot vērā, ka izdevumi 142,15 EUR apmērā nedrīkst pārsniegt **30%** no mājsaimniecības ienākumiem mēnesī, lai mājoklis pēc OECD aplēsēm būtu pieejams, **mājsaimniecības, kas ir pakļauta enerģētiskās nabadzības riskam ienākumi uz vienu mājsaimniecības locekli mēnesī ir 473,84 EUR vai zemāki, kas ietver arī pašvaldību sociālo pabalstu saņēmējus**. Iegūtie dati par enerģētiskās nabadzības riskam pakļautajām mājsaimniecībām liecina, ka Latvijā uz 2025.gada 30.septembri ir identificētas 879 654 mājsaimniecības, no kurām 348 581 mājsaimniecība (39,63% no visām Latvijas mājsaimniecībām) ir pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam. Enerģētiskai nabadzībai pakļauto mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvara izplatību Latvijā, balstoties uz EIKIS sistēmas datiem skatīt 9. attēlā.

9. attēls. Enerģētiskā nabadzības izplatība Latvijā, % no kopējā mājsaimniecību skaita konkrētā novadā vai valstspilsētā (EIKIS sistēmas dati uz 2025.gada 30.septembri)



⁶⁶ OECD mājas lapa: <https://www.oecd.org/content/oecd/en/data/datasets/oecd-affordable-housing-database.html>

EIKIS dati tiks izmantoti mērķgrupas – mazaizsargātas mājsaimniecības atlasei vai identifikācijai visās SKF plānā ietvertajās ēku sektora komponentes investīcijās. Detalizēti atlases/identifikācijas kritēriji tiks noteikti investīciju programmās.

Vienlaikus, ievērojot augsto enerģētiskās nabadzības līmeni valstī (39,63% no visām mājsaimniecībām jeb 348 581 mājsaimniecība) un ierobežoto Fonda apjomu, investīciju īstenošanā definīcija “enerģētiskā nabadzība” var tikt piemērota sašaurinātā izpratnē, piemēram, mērķorientēta uz teritorijām, kurās dzīvo lielāks mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvars. Detalizēti atlases kritēriju nosacījumi konkrētu mājsaimniecību atlasei tiks noteikti MK noteikumos par investīciju īstenošanu, un to izstrādē tiks iesaistītas ieinteresētās puses, t.sk., NVO un sociālie partneri.

Papildus EIKIS sistēmai mazaizsargāto mājsaimniecību identificēšanai var tikt izmantota sociālās aizsardzības informācijas sistēmu datu apmaiņa (ALDIS), kas nodrošina informāciju par personu atbilstību normatīvajos aktos noteiktajam sociālajam statusam, balstoties uz Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumu⁶⁷ un citiem saistītajiem normatīvajiem aktiem. Ja EIKIS primāri nodrošina mājsaimniecību ienākumu izvērtējumu un izdevumu–ienākumu attiecības analīzi (30 % princips), tad sociālās aizsardzības datu izmantošana ļauj identificēt personas ar oficiāli piešķirtu trūcīgas vai maznodrošinātas personas statusu, invaliditāti, daudzbērnu ģimenes statusu un citiem normatīvajos aktos noteiktiem statusiem. Pilnvarotām institūcijām tiek nodrošināta iespēja pārbaudīt personas atbilstību attiecīgajam statusam, ievērojot personas datu aizsardzības prasības.

EIKIS un ALDIS izmantošana nodrošina objektīvu un automatizētu ienākumu izvērtējumu, vienlaikus pārbaudot sociālās neaizsargātības faktu, tādējādi garantējot mērķētu, caurspīdīgu un normatīvajam regulējumam atbilstošu valsts atbalsta piešķiršanu.

1.4.2. Definīcija “mazaizsargātas mājsaimniecības”

“mazaizsargātas mājsaimniecības” ir mājsaimniecības, kuras skar enerģētiskā nabadzība, vai mājsaimniecības, tostarp tās ar zemiem ienākumiem un vidēji zemiem ienākumiem, kuras būtiski skar ēku sektora iekļaušanas Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā radītā ietekme uz cenām un kurām trūkst līdzekļu to ēku renovēšanai, kurās tās mitinās.

Saskaņā ar Regulā 2023/955 noteikto definīciju, mazaizsargātas mājsaimniecības ir: 1) visas enerģētiskās nabadzības riskam pakļautās mājsaimniecības (1.4.1.sadaļā noteiktās) un 2) mājsaimniecības, kuras būtiski skar ēku sektora iekļaušana ES ETS.

ETS 2 radītā ietekme uz ēku sektora iekļaušanu ES ETS tika analizēta TSI projekta ietvaros (skatīt SKF plāna 1.5.sadaļu). Saskaņā ar TSI projekta rezultātiem mazaizsargāto mājsaimniecību skaits ETS 2 ietekmes dēļ varētu pieaugt par 3 000 (pie ETS 2 emisijas kvotu cenas 60 EUR/tCO₂), proti, par 1 % no enerģētiski nabadzības riskam pakļauto mājsaimniecību skaita pirms ETS 2 ieviešanas. **Nemot vērā prognozēto ETS 2 ietekmes mērogu, definīcijas “mazaizsargāta mājsaimniecība” piemērošanā tiks piemērots definīcijas “enerģētiskā nabadzība” indikators, proti EIKIS dati par mazaizsargātas mājsaimniecības statusu.**

Vienlaikus, ievērojot augsto enerģētiskās nabadzības līmeni valstī un ierobežoto Fonda apjomu, investīciju īstenošanā definīcija “mazaizsargātas mājsaimniecības” var tikt piemērota sašaurinātā izpratnē, piemēram, mērķorientēta uz teritorijām, kurās dzīvo lielāks mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvars. Detalizēti atlases kritēriju nosacījumi konkrētu

⁶⁷ Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likums: <https://likumi.lv/ta/id/68488-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-likums>

mājsaimniecību atlasei tiks noteikti MK noteikumos par investīciju īstenošanu, un to izstrādē tiks iesaistītas ieinteresētās puses, t.sk., NVO un sociālie partneri.

1.4.3. Definīcija “transporta nabadzība”

“transporta nabadzība” ir personu un mājsaimniecību nespēja vai grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas vai tāda transporta piekļuves neesamība vai ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu

Latvijā nav definēta nacionālā transporta nabadzības definīcija, tāpēc SKF plāna ietvaros tiek tieši piemērota Regulas 2023/955 definīcija, kas aptver transporta ekonomisko pieejamību, transporta pieejamību un piekļūstamību.

2025.gada 22.maijā tika publicēts **EK ieteikums 2025/1021 par transporta nabadzību**⁶⁸ (EK ieteikums 2025/1021), kas ietilpst Eiropas Sociālo tiesību pīlāra ietvarā (20.princips) ar mērķi nodrošināt pieejamu, piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti visām iedzīvotāju grupām. EK ieteikumā 2025/1021 minētas šādas transporta nabadzības definīcijas dimensijas:

- ✓ transporta ekonomiskā pieejamība (*affordability*): personu un mājsaimniecību spēja atļauties privāto vai sabiedrisko transportu;
- ✓ transporta pieejamība (*availability*): transporta pakalpojumu esamība un biežums;
- ✓ transporta piekļūstamība (*accessibility*): personu un mājsaimniecību spēja saprātīgā laikā sasniegt būtiskus sociālekonomiskos pakalpojumus un aktivitātes;
- ✓ transporta sistēmas pienācīgums (*adequacy*) – raksturo sistēmas izmantojamību. “Pienācīgums” ietver dažādus papildu elementus, tādus kā transporta sistēmas uzticamība, piemērotība cilvēkiem, kuri to izmanto darbam un/vai aprūpes pienākumu veikšanai (piemēram, lai nokļūtu uz darba vietu un no darba vietas un pārvadātu bērnus), drošums un drošība un tās pieejamība ārpus sastrēgumstundām, neraugoties uz to, vai tā ir bez šķēršļiem un informācija par nokļūšanas iespējām ir plaši pieejama.

EK ieteikumā 2025/1021 sniegti politikas ieteikumi, pasākumu un investīciju piemēri, kā arī transporta nabadzības rādītāju/indikatoru uzskaitījums.

Transporta nabadzības indikatori tika analizēti arī **TSI projekta** ietvaros (pārskatu par potenciāli izmantojamiem transporta nabadzības indikatoriem skatīt 2.ievilkumā un 10.attēlā).

2. ievilkums: TSI projekta rezultāti: ieteiktie galvenie rādītāji transporta nabadzības definēšanā

A. Ekonomiskā pieejamība jeb pieejamība pēc cenas (*affordability*)

- **Piespiedu atteikšanās no automašīnas** (“*enforced lack of a car*”): Mājsaimniecību īpatsvars, kas atbild “Nē – nevar atļauties” uz jautājumu par automašīnas īpašumtiesībām (EU-SILC dati). Īpaši būtiski zemāko ienākumu grupās un lauku reģionos.
- **Transporta izdevumu īpatsvars**: Mājsaimniecību īpatsvars, kas transporta izdevumiem tērē vairāk nekā 6% no kopējiem izdevumiem un atrodas zemākajā izdevumu pusē (HBS dati).
- **Indikators “2M”**: Mājsaimniecību īpatsvars, kas transporta izdevumiem tērē vairāk nekā divas reizes virs nacionālās mediānas un ir zemākajā izdevumu pusē (HBS dati).

B. Transporta pieejamība (*availability*) un piekļūstamība (*accessibility*)

1. **Ļoti apgrūtināta piekļuve sabiedriskajam transportam**: Iedzīvotāju īpatsvars, kas norāda “ļoti grūti” piekļūt sabiedriskajam transportam (Eurofound EQLS dati).

⁶⁸ EK 2025. gada 22. maija ieteikums 2025/1021 par transporta nabadzību: kā nodrošināt ekonomiski pieejamu, piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti; pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32025H1021&qid=1750172242484>

novecojuši (piemēram, 2015.gada statistikas datu un mājsaimniecību aptaujas datu izmantošana).

Ņemot vērā iepriekš minēto, SKF plāna ietvaros definīcijas “transporta nabadzība” īstenošanai paredzēts izmantot indikatorus, kas balstīti uz aktuāliem statistiski pieejamiem un ticamiem datiem, kas visaptveroši raksturo konkrētas transporta nabadzības dimensijas – (I) transporta ekonomisko pieejamību, (II) transporta pieejamību un (III) transporta piekļūstamību. Apkopojums par transporta nabadzības indikatoru piemērošanu SKF plāna investīciju ietvaros skatīt 3.tabulā.

3. tabula. SKF plāna ietvaros piemērotie transporta nabadzības indikatori

Transporta nabadzības dimensija	Transporta nabadzības indikators	SKF plāna investīcija (indikātīvs saraksts)
I. Transporta ekonomiskā pieejamība	A. EIKIS dati par mazaizsargātas mājsaimniecības statusu	✓ Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem
II. Transporta pieejamība	B. Publiskā transporta pieejamība	✓ Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos
	C. Transporta nabadzības indekss	✓ Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem ✓ Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem ✓ Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem ✓ Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās ✓ Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos ✓ Atbalsts bateriju elektrovilcieniem (vilcienu iegāde, uzlādes infrastruktūras izveide)
III. Transporta piekļūstamība	D. Publiskā transporta piekļūstamība	✓ Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem

I. dimensija: transporta ekonomiskā pieejamība

A. indikators: EIKIS dati par mazaizsargātas mājsaimniecības statusu

Gan enerģētiskās, gan transporta nabadzības pamatcēlonis ir nepietiekami ienākumi vai pārmērīgi lieli izdevumi par pamatvajadzībām. Transporta pieejamība un izmantojamība ir cieši saistīta ar mājsaimniecības finansiālo stāvokli, proti, mājsaimniecības, kas tiek atzītas par energonabadzīgām, bieži vien saskaras ar līdzīgiem finansiāliem šķēršļiem un resursu trūkumu, kas ierobežo to mobilitātes iespējas, tādējādi pakļaujot tās arī transporta nabadzības riskam. Saskaņā ar SKF plāna 1.4.1. sadaļā minēto, mājsaimniecības, kuru izdevumi par mājokli atbilstoši OECD pētījumiem par iedzīvotāju labklājību pārsniedz 30% no mājsaimniecības ienākumiem mēnesī, tiek atzītas par enerģētiski nabadzīgām mājsaimniecībām. Pašlaik OECD nav noteikusi oficiālu procentuālo robežu, kas raksturo transporta nabadzību, tomēr vairākos starptautiskos pētījumos, tostarp OECD analīzēs, kā orientējošs tiek minēts 10% sliekšnis no mājsaimniecības ienākumiem transporta izdevumiem. Līdz ar to, ja mājsaimniecības izdevumi par mājokli un transportu kopā pārsniedz 40% no ienākumiem, šāda mājsaimniecība būtu uzskatāma gan par enerģētiski, gan transporta nabadzības riskam pakļautu.

Vienlaikus, izvēloties 30% ienākumu izmantošanas sliekšni arī transporta nabadzības identificēšanai (proti, EIKIS datus⁶⁹), tiek nodrošināta metodoloģiska konsekvence ar enerģētiskās nabadzības noteikšanu. Tas ļauj izmantot vienotu un salīdzināmu kritēriju dažādu nabadzības veidu analīzē, kā arī balstīties uz starptautiski atzītiem OECD pētījumiem par mājokļa pieejamību, kas norāda, ka, pārsniedzot šo sliekšni, mājāsaimniecībām būtiski samazinās iespējas segt citas pamatvajadzības, tostarp transporta izmaksas. Šāda pieeja veicina precīzāku un salīdzināmu nabadzības riskam pakļauto mājāsaimniecību identificēšanu un efektīvāku atbalsta mērķēšanu.

Saskaņā ar SKF plāna 1.4.1.sadaļā minēto EIKIS sniedz iespēju identificēt individuālas mājāsaimniecības, kas pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam. Attiecīgi, EIKIS spēj sniegt datus par ekonomisko pieejamību, t.i., mājāsaimniecību spēju atļauties privāto vai sabiedrisko transportu. Ņemot vērā augstāk minēto, EIKIS sistēmas dati tiks izmantoti mērķgrupas - mazaizsargāti transporta lietotāji - atļasei vai identifikācijai.

Tāpat, EIKIS dati ir pieejami teritoriālā griezumā (skatīt 9.attēlu). Šāda detalizācija ļauj kartēt transporta nabadzību teritorijās, kas ir būtiski investīciju plānošanā, ja tiek sniegts mērķēts atbalsts teritorijās ar augstu mazaizsargāto iedzīvotāju īpatsvaru (piemēram, teritorijas, kurās mazaizsargāto iedzīvotāju īpatsvars ir 40% un vairāk).

Attiecīgi, ņemot vērā augstāk minēto, **EIKIS datu izmantošana nodrošina kvalitatīvu un kvantitatīvu informāciju par transporta dimensiju “transporta ekonomiskā pieejamība”.**

II. dimensija: transporta pieejamība

B. indikators: publiskā transporta pieejamība

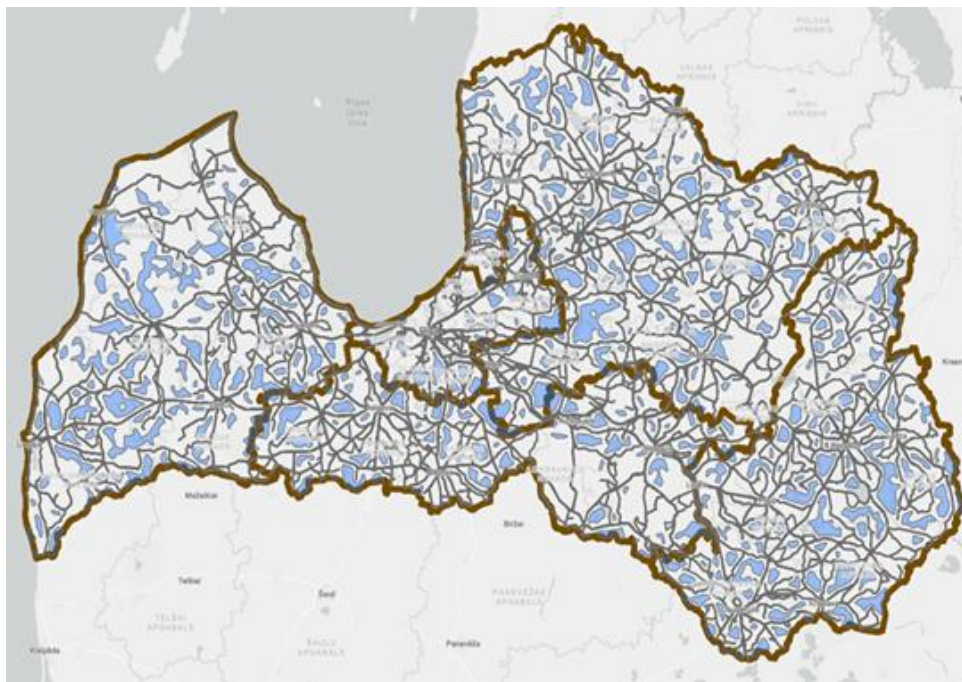
Latvijas lauku iedzīvotāji saskaras ar ievērojamām transporta pieejamības problēmām un 8,6 % Latvijas lauku iedzīvotāju saskaras ar grūtībām piekļūt sabiedriskajam transportam. Uzticamu transporta iespēju trūkums liek daudziem cilvēkiem izmantot privātos automobiļus, kas nav nedz dzīvotspējīgs, nedz ilgtspējīgs risinājums ievērojamai iedzīvotāju daļai. Faktiski 22 % mājāsaimniecību ar viszemākajiem ienākumiem ziņo par nespēju atļauties automašīnu, uzsverot transporta nabadzības apmēru. Lauku apvidos, kur attālumi ir lielāki, ievērojamu daļu sabiedriskā transporta lietotāju veido mazaizsargātas personas. Tie ietver tos, kuri nevar atļauties iegādāties transportlīdzekli vai nespēj vadīt transportlīdzekli vecuma, invaliditātes vai citu personisku apstākļu dēļ. Transporta nabadzību raksturo situācija, kad daudzās lauku teritorijās sabiedriskā transporta pieturas atrodas vairāk nekā 2 kilometru attālumā vai reisu skaits ir nepietiekams (mazāk par 4 reisiem dienā), lai cilvēki varētu ērti saņemt nepieciešamos pakalpojumus, padarot sabiedriskā transporta regulāru izmantošanu nepraktisku. Turklāt tiem, kam pieder privāta automašīna, ir jāmēro lielāki attālumi, un tādējādi ETS 2 ieviešana radīs lielāku ietekmi.

2022. gadā Vidzemes plānošanas reģiona projekta “Maksimalizēta mobilitāte un pakalpojumu pieejamība demogrāfisko pārmaiņu skartajos reģionos” (MAMBA) pētījumā⁷⁰ konstatēts, ka Latvijas 92 zonās 36 900 iedzīvotājiem ir grūtības piekļūt vai tie nevar piekļūt sabiedriskā transporta pakalpojumiem, jo viņu dzīvesvieta atrodas vairāk nekā 2 km rādiusā no piedāvātajiem sabiedriskā transporta maršrutiem (skatīt 11. attēlu).

⁶⁹ Saskaņā ar SKF plāna 1.4.1.sadaļā minēto, EIKIS ietvertajā algoritmā tiek ņemtas vērā šādas ar mājokli saistītas izdevumu pozīcijas: izdevumi par īri (t.sk., zemes noma vai nekustamā īpašuma nodoklis), par komunālajiem pakalpojumiem (ūdens, kanalizācija, siltumenerģija, elektroenerģija, dabasgāze), par citiem ar mājokļa ikmēneša uzturēšanu saistītiem pakalpojumiem (piemēram, mājokļa apdrošināšana)

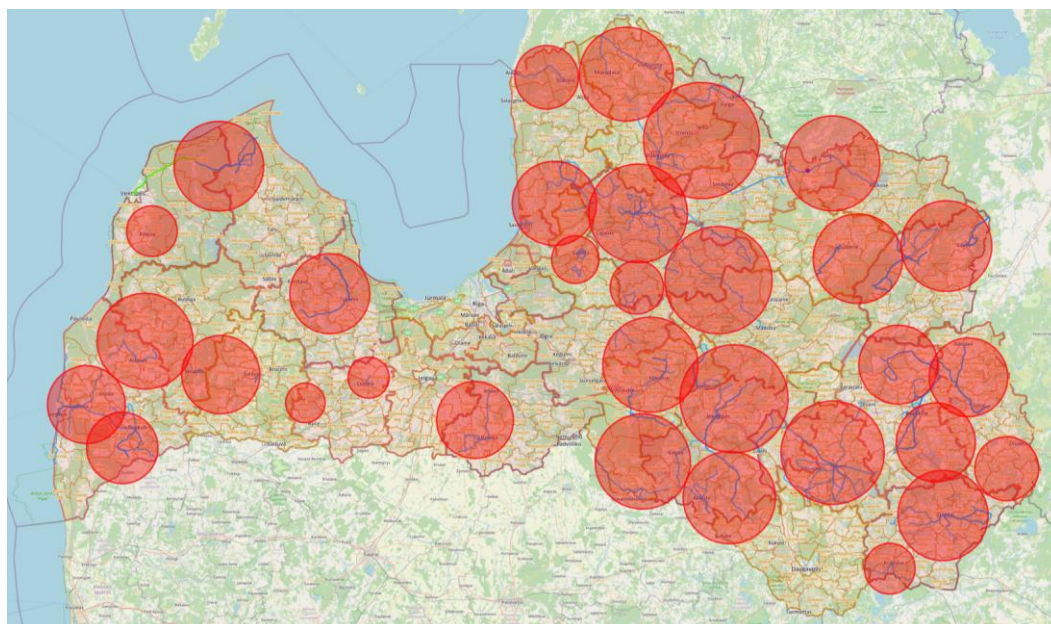
⁷⁰ <https://www.vidzeme.lv/en/projects/maximised-mobility-and-accessibility-of-services-in-regions-affected-by-demographic-change-mamba/>

11. attēls. Potenciālās teritorijas 2 km attālumā no MAMBA pētījumā definētajiem publiskā transporta maršrutiem (Vidzemes plānošanas reģiona izpēte, balstoties uz MAMBA projekta rezultātiem, 2022.gads)



SKF plānā ir iekļauta investīcija “Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos” (APP investīcija), kuras mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem iespēju pieprasīt braucienu no dzīvesvietas uz vietējo centru vai tuvāko mobilitātes punktu, lai nodrošinātu savienojamību, vienlaikus nodrošinot, lai transporta maršruti nepārklātos ar esošajiem maršrutu piedāvājumiem. Lai definētu APP investīcijas pakalpojuma teritorijas, par pamatu tiks ņemts vērā esošais sabiedriskā transporta pakalpojumu tīkls, respektīvi, kur nav šī tīkla pārklājums. Pakalpojums tiks nodrošināts **vietās, kur iedzīvotājiem nav piekļuve sabiedriskajam transportam (līdz pieturvietai ir 2 km vai vairāk) vai reisu skaits ir mazāk par četriem reisiem dienā.**

12. attēls. Indikatīvas atbalsta teritorijas investīcijas “Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos” ietvaros (avots: VSIA “Autotransporta direkcija”, 2025.gads)



Šobrīd ir identificētas indikatīvas APP investīcijas atbalsta teritorijas (skatīt 12.attēlu), ņemot vērā reģionālajā tīklā esošos reisu ar ļoti zemu pasažieru pieprasījumu, apgabalus ar reisu nodrošinājumu, zemāku par 4 reisiem dienā, un apgabalus ar zemu pieturvietu skaitu. APP investīcijas ietvaros tiks veidots precīzs atbalsta teritoriju plānojums, ko nodrošinās īpaši šim nolūkam paredzēta adaptīva plānošanas programma, izmantojot mobilo sakaru operatoru apkopotus iedzīvotāju mobilitātes datus, CSP datus par apdzīvojumu visā Latvijas teritorijā, kā arī ATD sniegtus statistikas datus no kases sistēmām par visu kategoriju pasažieru pārvietošanos, lai nodrošinātu esošajai apdzīvojuma situācijai atbilstošu risinājumu.

C. indikators: transporta nabadzības indekss

Lai visaptveroši novērtētu transporta nabadzības risku Latvijas teritorijās, ir izstrādāts transporta nabadzības indekss, kurā apvienoti divi būtiski aspekti:

- Mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvaru (%) – raksturo iedzīvotāju finansiālo stāvokli un to, cik liela daļa mājsaimniecību konkrētajā teritorijā ir pakļautas ekonomiskām grūtībām (EIKIS dati par mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvaru, %);
- Iedzīvotāju apdzīvotības blīvumu (iedzīvotāju skaits uz 1 km²) – atspoguļo teritorijas telpisko struktūru un potenciālo piekļuvi transporta pakalpojumiem (CSP dati).

Transporta nabadzības indekss ($I_{\text{transporta nabadzība}}$) tiek aprēķināts pēc formulas:

$$I_{\text{transporta nabadzība}} = \frac{\text{mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvars, \%}}{\text{iedzīvotāju skaits uz 1 km}^2}$$

Indikatora priekšrocības un pielietojums:

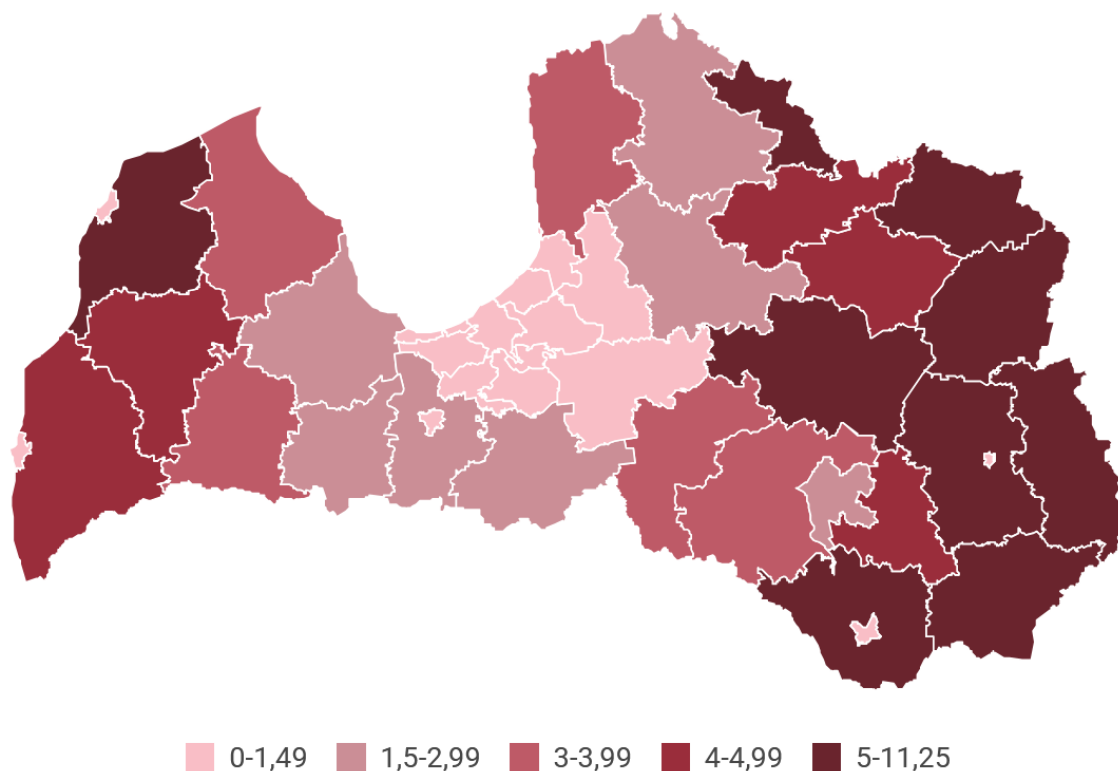
- **Kompleksa pieeja:** indekss ļauj vienlaikus ņemt vērā gan mājsaimniecību finansiālo situāciju, gan faktiskās iespējas izmantot transportu konkrētā teritorijā. Tas sniedz daudzpusīgu skatījumu uz transporta nabadzības problēmu, aptverot gan ekonomisko, gan pieejamības aspektu.
- **Teritoriālā analīze:** Indekss ļauj analizēt situāciju pa novadiem un valstpilsētām, identificējot teritorijas ar augstāku transporta nabadzības risku. Tas ir īpaši būtiski lauku reģionos ar zemu apdzīvotības blīvumu, kur sabiedriskā transporta pieejamība ir ierobežota.
- **Atbilstība starptautiskajai praksei:** Indekss aptver vairākas transporta nabadzības dimensijas, kas minētas EK ieteikumā 2025/1021 – ekonomiskā pieejamība, transporta pieejamība, piekļūstamība un sistēmas pienācīgums. Tādējādi tas nodrošina atbilstību starptautiskajām vadlīnijām un labajai praksei.
- **Datu pieejamība un vizualizācija:** EIKIS dati un apdzīvotības blīvuma dati ir pieejami teritoriālā griezumā, kas ļauj veidot detalizētas kartes un analīzi pa novadiem un valstpilsētām. Tas nodrošina iespēju noteikt prioritārās teritorijas mērķētam atbalstam un investīcijām.
- **Praktisks pielietojums:** Indekss ir izmantojams, lai pamatotu nepieciešamību uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību, attīstīt alternatīvus mobilitātes risinājumus (tostarp mikromobilitāti), kā arī uzlabot sociālo un veselības aprūpes pakalpojumu pieejamību teritorijās ar augstu transporta nabadzības risku. Tas palīdz izvēlēties efektīvākos atbalsta pasākumus konkrētām teritorijām.

Robežvērtību izmantošana:

Lai noteiktu prioritārās teritorijas (skatīt 13.attēls), ieteicams izmantot indeksa robežvērtību 1,5 un augstāku. Šāda atlase aptver 91% Latvijas teritorijas, kurās dzīvo 37% valsts iedzīvotāju, no kuriem 45,5% ir mājsaimniecības, kas atbilst mazaizsargātu

mājsaimniecību statusam. Vienlaikus, ņemot vērā augsto transporta nabadzības līmeni valstī un ierobežoto Fonda apjomu, investīciju īstenošanā definīcija “transporta nabadzība” var tikt piemērota sašaurinātā izpratnē, piemēram, mērķējot atbalstu uz teritorijām, kur indeksa vērtība ir 3 un augstāka. Detalizēti atlases kritēriji tiks noteikti MK noteikumos par investīciju īstenošanu, iesaistot arī NVO un sociālos partnerus.

13.attēls. Transporta nabadzības indekss



III. dimensija: transporta pieklūstamība

D. indikators: publiskā transporta pieklūstamība

Indikators raksturo personas vai mājsaimniecības spēju saprātīgā laikā droši un patstāvīgi nokļūt līdz sabiedriskā transporta pieturvietai, izmantot sabiedrisko transportu un sasniegt sociāli būtisku pakalpojumu saņemšanas vietas, darba vietu, izglītības iestādi un citas būtiskas aktivitātes, kas nodrošina iekļaušanos sabiedrībā.

Indikatora pielietojums

Lai mazinātu transporta nabadzību personām, kurām ir ierobežota piekļuve vai nav piekļuve transportam, ir jāņem vērā ne tikai personas spēja finansiāli atļauties (*affordability*) sabiedrisko transportu. Neatkarīgi no ienākumu līmeņa, personas ar funkcionāliem traucējumiem var nonākt transporta nabadzībā, ja sabiedriskais transports nav pienācīgi pieejams vai izmantojams. Tas var radīt nesamērīgas mobilitātes izmaksas, piemēram, nepieciešamību izmantot asistenta, taksometra vai citus alternatīvus pakalpojumus. Lai mazinātu mobilitātes nevienlīdzību, nodrošinātu taisnīgu piekļuvi bezemisiju transporta mobilitātei un atbalstītu mazaizsargātus transporta lietotājus saskaņā ar Fonda mērķi, personas spēju atļauties ir jāvērtē kontekstā ar tās spēju faktiski piekļūt un izmantot sabiedrisko transportu. Mērķēta atbalsta piešķiršana, balstoties uz publiskā transporta pieklūstamības indikatoru un vienlaikus prioritizējot personas ar zemākiem ienākumiem

(trūcīgas vai maznodrošinātas⁷¹), var būt ekonomiski racionālāka. Šāda pieeja ļautu personai vai mājsaimniecībai samazināt transporta izmaksu īpatsvaru, paplašināt pārvietošanās iespējas un samazināt ceļā pavadīto laiku, kā arī mazināt atkarību no asistenta un taksometra pakalpojumiem.

Indikatora piemērošana identificēs un atlasīs mērķa grupas personas ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti, kurām ir objektīvas grūtības piekļūt sabiedriskajam transportam un attiecīgi nepieciešami specializēti transporta piekļūstamības risinājumi – tehniskie palīgīdzekļi (TPL). Indikators ir īpaši nozīmīgs, lai sniegtu mērķtiecīgu un ilgtspējīgu mobilitātes atbalstu mērķa grupas personām, nodrošinot taisnīgu un vienlīdzīgu piekļuvi mobilitātei un sociālajai iekļaušanai.

Vērtēšanas kritēriji un piemērošana

Investīcijas “Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem” ietvaros, pirms individuāla atbalsta sniegšanas personai (atbilstoši SPSP likumā noteiktajam personu lokam) ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti, tiks izvērtēta transporta piekļūstamības dimensija, ar kuru tiks noteikta mikromobilitātes rīka – elektropiedziņas TPL – saņēmēja atbilstība mazaizsargāta transporta lietotāja definīcijai. Atbalsts prioritāri tiks sniegts tām personām, kurām piešķirts trūcīgas vai maznodrošinātas personas statuss. Lai izvērtētu transporta piekļūstamības dimensiju un identificētu mazaizsargātu transporta lietotāju, katras personas atbilstība tiks fiksēta individuālās padziļinātās novērtēšanas protokolā pirms TPL piešķiršanas. Transporta piekļūstamības izvērtējums jāveic saskaņā ar publiskā transporta piekļūstamības indikatoru, un tas ietver vismaz šādus aspektus:

- ārējās vides izvērtējumu, kas balstīts uz personas objektīvu vajadzību un faktiskas piekļūstamības sabiedriskajam transportam noteikšanu, ietverot tādus kritērijus kā fiziskā pieejamība (attālums līdz pieturai), sabiedriskā transporta pielāgotība personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti;
- personas padziļinātas funkcionēšanas novērtējumu, ietverot tādus kritērijus kā personas spēja nokļūt līdz pieturai (mobilitātes ierobežojumi), sociālā pieejamība (atkarība no citu palīdzības, sabiedriskā transporta izmantošanas biežums u.c.).

Izvērtēšanas protokols apliecinās personas atbilstību vai neatbilstību mazaizsargāta transporta lietotāja statusam un kalpos kā pamatojums VTPC lēmumam par TPL piešķiršanu no Fonda līdzekļiem personas atbilstības gadījumā.

Trūcīgas vai maznodrošinātas personas tiesības saņemt elektropiedziņas TPL prioritārā kārtā investīcijas ietvaros tiks nodrošinātas atbilstoši normatīvajiem aktiem⁷² par tehniskajiem palīgīdzekļiem, pēc līdzības piemērojot tajos noteiktos izņēmumus attiecībā uz TPL izsniegšanu steidzamības kārtā.

1.4.4. Definīcija “mazaizsargāts transporta lietotājs”

“mazaizsargāti transporta lietotāji” ir personas un mājsaimniecības, kuras skar transporta nabadzība, kā arī personas un mājsaimniecības, tostarp tās ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, kuras būtiski skar autotransporta sektora siltumnīcefekta gāzu emisijas iekļaušanas Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā radītā ietekme uz cenām un kurām trūkst

⁷¹ Saskaņā ar SPSP likuma 33. pantā noteikto – trūcīgas mājsaimniecības ienākumu sliekšnis ir 50 procenti no ienākumu mediānas, savukārt maznodrošinātas mājsaimniecības ienākumu sliekšni katra pašvaldība ir tiesīga noteikt ne augstāku par 80 procentiem no ienākumu mediānas, bet ne zemāku par šā panta trešajā daļā noteikto trūcīgas mājsaimniecības ienākumu sliekšni.

⁷² Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra noteikumi Nr. 878 "Tehnisko palīgīdzekļu noteikumi". Pieejami: <https://likumi.lv/ta/id/328672878>

līdzekļu, lai iegādātos bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļus vai pārietu uz alternatīviem, ilgtspējīgiem transporta veidiem, tostarp sabiedrisko transportu.

Saskaņā ar Regulā 2023/955 noteikto definīciju, mazaizsargāti transporta lietotāji ir: 1) personas un mājsaimniecības, kuras skar transporta nabadzība (1.4.3.sadaļā noteiktās) un 2) personas un mājsaimniecības, kuras būtiski skar autotransporta sektora SEG emisijas iekļaušana ES ETS.

ETS 2 radītā ietekme uz transporta sektora iekļaušanu ES ETS tika analizēta TSI projekta ietvaros (skatīt SKF plāna 1.5.sadaļu). TSI projekta rezultāti rāda, ka ETS 2 ietekmē mazaizsargāto transporta lietotāju skaits varētu pieaugt par aptuveni 3 200 jeb 0,2% (pie emisijas kvotu cenas 60 EUR/tCO₂), kas nozīmē, ka ETS 2 ietekme ir ierobežota. Lielākā daļa mazaizsargāto transporta lietotāju tiek identificēti jau pie oglekļa cenas 0 EUR/tCO₂. Tāpēc, piemērojot definīciju “mazaizsargāts transporta lietotājs”, tiek izmantoti indikatori, kas raksturo definīciju “transporta nabadzība” (skatīt SKF plāna 1.4.3. sadaļu un 3.tabulu).

1.4.5. Personīgo datu apstrāde

Ievērojot Fonda mērķus, proti, atbalstīt mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargātus mikrouzņēmumus un mazaizsargātus transporta lietotājus, būs nepieciešama no Fonda līdzekļiem atbalstīto personu datu apstrāde. Konkrēti datu apstrādes nosacījumi tiks noteikti normatīvajos aktos, kas noteiks SKF plāna un tajā iekļauto investīciju īstenošanu. Nosacījumu izstrādē tiks ņemti vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa regulas Nr. 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) nosacījumi. Lai gūtu priekšstatu un pārliecinātos par to, vai atbalsta saņēmējs atbilst mazaizsargātajām grupām, ar datu subjekta piekrišanu projektu iesniegumu atlasē tiks pieprasīti vai pārbaudīti konkrētā projekta izvērtēšanai nepieciešamie dati.

1.5. Prognozētā ietekme uz mazaizsargātām grupām

Aplēse par to, kāda ietekme cenu palielinājumam, kurš izriet no emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas, kura izveidota saskaņā ar Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļu, visticamāk, būs uz mājsaimniecībām un it sevišķi uz enerģētiskās nabadzības un transporta nabadzības izplatību, un uz mikrouzņēmumiem, kas ietver jo īpaši mazaizsargātu mājsaimniecību, mazaizsargātu mikrouzņēmumu un mazaizsargātu transporta lietotāju aplēsto skaitu un to noteikšanu. Šī ietekme jāanalizē attiecīgajā teritoriālajā līmenī, kā to noteikusi katra dalībvalsts, ņemot vērā valstu īpatnības un tādus aspektus kā piekļuve sabiedriskajam transportam un pamatpakalpojumiem un nosakot visvairāk skartās teritorijas.

Konteksta rādītāji ⁷³	
1. Mazaizsargātu mājsaimniecību skaits	351 581 ⁷⁴
2. Enerģētiski nabadzīgo mājsaimniecību skaits	348 581 ⁷⁵
18. Mazaizsargātu transporta lietotāju skaits	246 200 ⁷⁶
19. Transporta nabadzības skarto mājsaimniecību skaits	243 000 ⁷⁷
32. Mazaizsargātu mikrouzņēmumu skaits	4 350 ⁷⁸

Aplēsēs izmantotās metodikas apraksts, vienlaikus nodrošinot, ka aplēses tiek aprēķinātas pietiekamā reģionālā sadalījuma līmenī.

Aplēsē izmantoti EIKIS sistēmas dati par enerģētiski nabadzīgo mājsaimniecību skaitu Latvijā (uz 2025. gada martu) un EK Tehniskā atbalsta instrumenta finansētā projekta “Par palīdzību Sociālo klimata plānu izstrādē” (TSI projekts) 2. nodevuma rezultāti (skatīt 4. tabulu), kura ietvaros tika veikta Regulā 2023/955 noteikto mazaizsargāto grupu apzināšana un analizēts potenciālais ETS 2 ietekmes palielinājums.

Enerģētiski nabadzīgās mājsaimniecības

Saskaņā ar EIKIS sistēmas datiem (skatīt SKF plāna 1.4.1. sadaļu), Latvijā uz 30.09.2025. ir identificētas 879 654 mājsaimniecības, no kurām 348 581 mājsaimniecības jeb 39,63% mājsaimniecību ir pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam.

Mazaizsargātas mājsaimniecības

Kopējais prognozētais **mazaizsargāto mājsaimniecību** skaits ir 341 333 mājsaimniecības. Aprēķins balstīts uz Regulā 2023/955 noteikto definīciju, proti, mazaizsargātas mājsaimniecības ir 1) visas enerģētiskās nabadzības riskam pakļautās mājsaimniecības un 2) mājsaimniecības, kuras būtiski skar ETS 2 radītā ietekme. Attiecīgi, mazaizsargāto mājsaimniecību skaits ir summa, ko veido:

- ✓ EIKIS sistēmas dati par mājsaimniecībām, kas pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam (348 581 mājsaimniecības), un
- ✓ TSI projekta dati par ETS 2 prognozēto ietekmi (3 000 mājsaimniecības) uz mazaizsargāto mājsaimniecību skaita palielinājumu (pie ETS 2 emisijas kvotu cenas 60 EUR/t CO₂).

⁷³ Atbilstoši Regulas 2023/955 IV. pielikumam

⁷⁴ EIKIS sistēmas dati, 2025.gada septembris, kas summēti ar TSI projekta 2.nodevumā prognozēto ETS2 ietekmi (pie ETS2 emisijas kvotu cenas 60 EUR/t CO₂)

⁷⁵ EIKIS sistēmas dati, 2025.gada septembris

⁷⁶ TSI projekta dati “Mazaizsargāti pret nabadzību transporta jomā un īpaši mazaizsargāti pret ETS2 ieviešanu” (pie ETS2 emisijas kvotu cenas 60 EUR/t CO₂)

⁷⁷ TSI projekta dati “Mazaizsargāti pret nabadzību transporta jomā un īpaši neaizsargāti pret ETS2 ieviešanu”

⁷⁸ TSI projekta dati

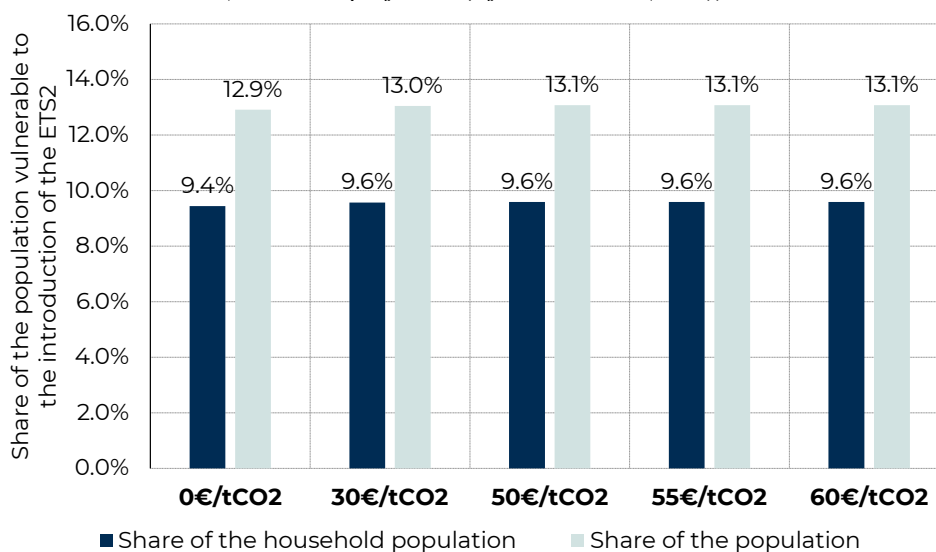
Mazaizsargātie transporta lietotāji un personas, kuras ir transporta nabadzīgas

Saskaņā ar TSI projekta ietvaros veikto izpēti un analīzi, paredzams, ka mājsaimniecībām, kas izmanto benzīnu vai dīzeļdegvielu, oglekļa cena radīs papildu izdevumus, un ka tie būs lielāki apakšējās ienākumu decilēs un mazāki – augšējās ienākumu decilēs.

Mājsaimniecību apdzīvotības blīvumam ir liela nozīme ETS2 ietekmes noteikšanā. Paredzams, ka ETS 2 izmaksas vairāk skars mājsaimniecības reti apdzīvotās teritorijās, jo lielāka daļa no to kopējiem izdevumiem tiks novirzīta šīm izmaksām. Gan pilsētu, gan lauku teritorijās mājsaimniecībām degvielas izmaksas palielināsies līdzīgi. Taču pilsētu mājsaimniecībām ierasti ir lielāki ienākumi, tāpēc tām var būt vieglāk absorbēt finansiālo ietekmi, kā arī transporta izmaksas sastāda mazāku daļu no to kopējiem izdevumiem nekā lauku teritorijās dzīvojošajām mājsaimniecībām. Ir svarīgi norādīt, ka daudzām mājsaimniecībām ar zemiem ienākumiem nav transportlīdzekļa. Šīm mājsaimniecībām var nebūt tiešu izdevumu palielinājumu ETS2 izmaksu dēļ, bet tās var tikt ietekmētas, ja šīs izmaksas ietekmē sabiedrisko transportu, kā arī citus transporta veidus, piemēram, skolu autobusus, koplietošanas transportlīdzekļus, transportlīdzekļus, ko izmanto sociālo pakalpojumu sniegšanai utt. Šīs mājsaimniecības joprojām var saņemt atbalstu no Fonda, ja tās tiek uzskatītas par transporta nabadzīgām. Tiek pieņemts, ka 20% personu pirmajā ienākumu kvintilē nevar atļauties automašīnu finansiālu iemeslu dēļ.

Saskaņā ar TSI projekta ietvaros veikto novērtējumu Latvijā aptuveni 10% mājsaimniecību un aptuveni 13% iedzīvotāju (kas atbilst 246 200 personām) tiek uzskatīti par **mazaizsargātām transporta nabadzības** kontekstā un tās īpaši ietekmē ETS 2 ieviešana. Ietekmēto mājsaimniecību un indivīdu skaitu ETS 2 emisijas kvotu cena ietekmē tikai nedaudz (skatīt 14.attēlu), kas nozīmē, ka ETS 2 ietekme ir ierobežota - lielākā daļa mājsaimniecību un personu, kas tiek uzskatītas par mazaizsargātām transporta nabadzības kontekstā un īpaši mazaizsargātām pret ETS 2 ieviešanu, tiek identificētas pat pie oglekļa cenas 0 EUR/tCO₂.

14.attēls. Mājsaimniecības un iedzīvotāji, kuras skar transporta nabadzība un kuras būtiski skar ETS 2 radītā ietekme (% no kopējā apjoma)
(Avots: TSI projekta ziņojuma rezultāti (2025))



Citi rādītāji liecina, ka **transporta nabadzība** ir īpaši raksturīga iedzīvotāju grupām ar zemākiem ienākumiem un lauku iedzīvotājiem. Lauku iedzīvotājiem ir apgrūtināta piekļuve sabiedriskajam transportam - 8,6% lauku iedzīvotāju norādīja, ka piekļuve sabiedriskajam transportam ir ļoti apgrūtināta, salīdzinot ar 4,8% no kopējā iedzīvotāju skaita. Automašīnas

trūkums ir lielāka problēma ienākumu sadales zemākās kvintiles iedzīvotājiem, kur 22% aptaujāto apgalvo, ka nevar atļauties automašīnu. Latvijas iedzīvotāji, kas dzīvo ciemos un piepilsētās, tikpat bieži apgalvo, ka nevar atļauties automašīnu, kā iedzīvotāji pilsētās.

Mazaizsargāti mikrouzņēmumi

ETS 2 ietekmes novērtējums uz mikrouzņēmumiem tika novērtēts TSI projekta ietvaros. Atbilstoši TSI projekta ietvaros veiktajam novērtējumam, Latvijā pakalpojumu nozares mikrouzņēmumi, kas ir atkarīgi no fosilā kurināmā apkurei un citām vajadzībām, veido aptuveni 41% no visiem mikrouzņēmumiem, kas ir aptuveni 42 500 uzņēmumu. No tiem aptuveni 11 000 tiek uzskatīti par mazaizsargātiem. Turklāt aptuveni 19% mikrouzņēmumu (aptuveni 19 500 uzņēmumu) pieder transportlīdzekļi, neņemot vērā transporta nozares uzņēmumus, bet tikai **4 350 no tiem var uzskatīt par mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem.**

Paredzams, ka ETS 2 ietekme uz enerģijas patēriņu un izmaksām transporta nozarē un mikrouzņēmumos, kas regulāri izmanto transportu, būs lielāka nekā parastiem uzņēmumiem. Lielākā ietekme ir uz mikrouzņēmumiem, kas nodarbojas ar kravu autopārvadājumiem.

Mikrouzņēmumu enerģijas patēriņš Latvijā var pārkāpties ar mājāsaimniecību enerģijas patēriņu, jo īpaši gadījumos, kad personas dzīvo un strādā vienā ēkā. Turklāt, ņemot vērā salīdzinoši zemo iedzīvotāju blīvumu daudzos reģionos, ievērojama daļa mikrouzņēmumu var būt mazaizsargāti pret pieaugošajām transporta izmaksām, jo to darbība bieži ir atkarīga no transportlīdzekļu izmantošanas. No mikrouzņēmumu apsekojuma rezultātiem gaidāms plašāks ieskaits mikrouzņēmumu kontekstā Latvijā.

TSI projekta ietvaros veiktā analīze un metodika

TSI projekta ietvaros veiktajā analīzē tika izmantoti dažādi dati, tostarp:

- ✓ makro- un mikro - modelēšana, pamatojoties uz ES līmeņa apsekojumu datu kopām un citiem ES līmeņa avotiem;
- ✓ ETS 2 ietekme uz degvielas un kurināmā cenas palielinājumu⁷⁹;
- ✓ valsts un reģionālie statistikas dati, tostarp tādi rādītāji kā enerģijas patēriņš, emisiju līmenis un sociālekonomiskie rādītāji;
- ✓ konsultācijas ar ekspertiem, lai apstiprinātu pieņēmumus un uzlabotu ietekmes novērtējuma pamatotību;
- ✓ metodoloģiskas diskusijas ar EK;
- ✓ pirmajā ieinteresēto pušu iesaistes pasākumā gūtie rezultāti, kā arī divpusējās diskusijas;
- ✓ TSI projekta ekspertu grupas datu analīze;
- ✓ datu analīze un kvalitatīvā analīze, ko veica valsts ekspertu komanda.

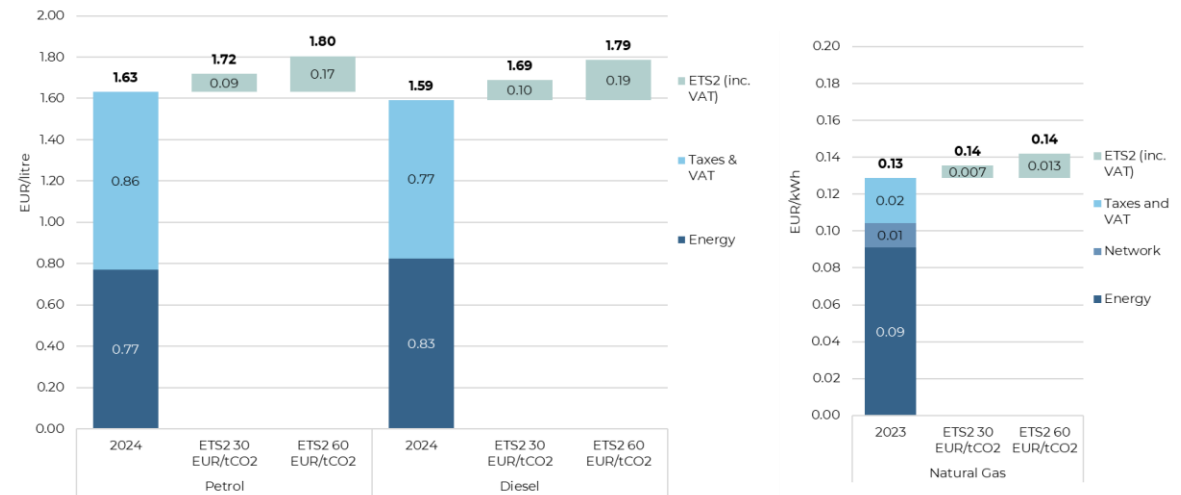
TSI projekta veiktā analīze par mājāsaimniecību un transporta lietotāju mazaizsargātību ir balstīta uz ES “Statistiku par ienākumiem un dzīves apstākļiem” (EU-SILC) 2023 un ES “Mājāsaimniecību budžeta apsekojumu” (HBS) 2015. Attiecībā uz HBS datiem, tika izmantoti 2015. gada dati, lai izvairītos no COVID-19 pandēmijas ietekmes, kas atspoguļojas HBS 2020. gada datos. Tomēr šis novērtējums, iespējams, pārspīlē ETS 2 faktisko ietekmi, jo laika periodā no 2015. līdz 2027. gadam mājāsaimniecību fosilā kurināmā patēriņa samazinājumu apkurei un transportam ietekmē arī citi enerģētikas un klimata politikas pasākumi, kā arī vispārējās šo kurināmo cenu izmaiņas. Neskatoties uz to, tiek pieņemts, ka

⁷⁹ Ietekmes novērtējums balstīts uz EK 2025.gada 25.marta paziņojumu “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597) III nodaļas 1. punkta a. apakšpunktā ietvertajām ETS 2 emisijas kvotu cenu prognozēm. Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1597/oj>

mazaizsargāto grupu gadījumā šie samazinājumi ir mazāk izteikti, un 2015. gada dati joprojām ir pamatots pašreizējās situācijas atspoguļojums, jo šīm grupām trūkst līdzekļu ieguldījumiem klimatam draudzīgās alternatīvās. Šādu ieguldījumu veicināšana ir Fonda mērķis.

15. attēlā un 4. un 5. tabulā sniegts pārskats par galvenajiem TSI projekta 2. nodevuma (2025) ietvaros aprēķinātajiem un analizētajiem datiem.

15.attēls. Benzīna, dīzeļdegvielas un dabas gāzes cenas palielinājums
pie ETS 2 emisijas kvotu cenas 30 EUR/tCO₂ un 60 EUR/tCO₂
(cenas palielinājums, salīdzinot ar 2024.gada cenu, cenās ietverti nodokļi un PVN)



4. tabula. TSI projekta ietvaros izmantotie pamata dati

	Skaits	Datu avots
Iedzīvotāju skaits (2023)	1 883 000	Eurostat. Norāda arī transporta lietotāju skaitu
Mājsaimniecību skaits (2023)	870 000	Eurostat
Mikrouzņēmumi	100 000	Eurostat SBS (Uzņēmējdarbības strukturālā statistika)

5. tabula. TSI projekta ietvaros novērtētā ETS 2 ietekme uz mājsaimniecībām, transporta lietotājiem un mikrouzņēmumiem

		Mājsaim-niecības, %	Mājsaim-niecības, skaits	Iedzīvotāji, %	Skaits	Datu avots
Mazaizsargāti pret enerģētisko nabadzību un īpaši mazaizsargāti pret ETS2 ieviešanu	Pirms ETS 2	1.2%	10 400	1.2%	23 000	ES HBS 2015 ⁸⁰
	60 EUR/tCO ₂	1.5%	13 400	1.7%	32 500	
Mājoklī ir tekošs jumts, mitras sienas, griesti, grīdas, mājas pamati vai trupe logu rāmjos, durvīs vai grīdās		17,9%	156 000	18,7%	351 700	EU-SILC 2023 ⁸¹
Izdevumi par apkuri vairāk nekā divas reizes pārsniedz vidējos izdevumus		24% ⁸²	209 400	26%	489 600	ES HBS 2015

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/microdata/household-budget-survey>

⁸¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/income-and-living-conditions/database>

⁸² Šī vērtība būtiski atšķiras no pielāgotā 2M rādītāja (*Vulnerable to energy poverty and particularly vulnerable to the introduction of ETS 2*), jo tajā ņemti vērā visi apkures enerģijas avoti, savukārt pielāgotais rādītājs attiecas tikai uz mājsaimniecībām, kas izmanto dabasgāzi, kuru ir ļoti maz, jo īpaši mājsaimniecībās ar zemiem ienākumiem.

Mazaizsargāti pret transporta nabadzību un īpaši mazaizsargāti pret ETS2 ieviešanu	Pirms ETS 2	9%	82 400	13%	243 000	ES HBS 2015
	60 EUR/tCO ₂	10%	83 700	13%	246 200	
Nevar atļauties automašīnu		12%	104 700	10%	188 300	EU-SILC 2023
Ļoti apgrūtināta piekļuve sabiedriskajam transportam				5%	90 800	EQLS 2016 ⁸³
		%	Skaitis	Piezīmes		
Mazaizsargāti mikrouzņēmumi		4.25%	4 350			

Saskaņā ar TSI projekta rezultātiem paredzams, ka ETS 2 mēreni palielinās apkures enerģijas izmaksas gan mājsaimniecībām, gan mikrouzņēmumiem, kas izmanto fosilo kurināmo. Arī mājsaimniecībām, kas izmanto ar dīzeļdegvielu vai ar benzīnu darbināmus transportlīdzekļus, būs jāreķinās ar ikgadēju izmaksu pieaugumu, jo īpaši tām mājsaimniecībām, kas veic lielākus attālumus un patērē vairāk degvielas. Tiek lēsts, ka iedzīvotāju daļa, kas tiek uzskatīta par mazaizsargātu pret enerģētisko nabadzību un īpaši mazaizsargātu pret ETS 2 ieviešanu Latvijā, pieaugs par 0,3 (uz mājsaimniecībām) un 0,5 procentpunktiem (uz iedzīvotājiem) salīdzinājumā ar situāciju pirms ETS2 ieviešanas. Šie rezultāti ir balstīti uz pieņēmumu, ka ETS 2 tiks noteiktas divas oglekļa cenas vērtības, attiecīgi 30 EUR/tCO₂ un 60 EUR/tCO₂. Kopumā nelielais ETS 2 ietekmēto grupu skaits atspoguļo faktu, ka Latvijā fosilajam kurināmajam ir neliela nozīme siltumenerģijas bilanci - lielāka nozīme ir centralizētai siltumapgādei un biomasai, kas nav iekļautas ETS 2.

Kopš 2019. gada atjaunojamie energoresursi ir veidojuši aptuveni 38 % no kopējā enerģijas patēriņa mājsaimniecībās, no kuriem gandrīz visu veido biomasas (galvenokārt koksne un koksnes granulas), savukārt citu atjaunojamo energoresursu īpatsvars joprojām ir niecīgs. Dabasgāze un naftas produkti nekad nav bijuši dominējošie kurināmā veidi - katrs no tiem sastāda 7,6%. Elektroenerģijas patēriņš ierīcēm, apgaismojumam un apkurei ir 15,3%, bet centralizētā siltumapgāde - 30%, un laika gaitā nav vērojams būtisks samazinājums.

Izmantotā kurināmā veids joprojām var radīt netiešu ietekmi uz mājsaimniecībām, kuras neizmanto fosilo kurināmo, jo, pieaugot fosilā kurināmā cenām ETS 2 dēļ, var palielināties pieprasījums pēc alternatīviem enerģijas avotiem, tostarp biomasas. Jānorāda, ka **slēptās enerģētiskās nabadzības** (no angļu valodas: *hidden energy poverty*) aspekts⁸⁴ ir īpaši nozīmīgs Latvijas kontekstā, tāpēc ir svarīgi aplūkot arī indikatorus, ar kuriem var aptvert arī slēpto enerģētisko nabadzību. Piemēram, indikatori, kas balstīti uz tādiem rādītājiem kā "parādi par komunālo pakalpojumu rēķiniem", neiekļauj slēptās enerģētiskās nabadzības aspektu, jo potenciāli pastāv liela daļa mājsaimniecību, kas drīzāk upurē citus izdevumus, nevis riskē uzkrāt komunālo pakalpojumu rēķinu parādus. Tāpēc tādi rādītāji kā EIKIS, kas nav vērsti uz parādiem, bet gan uz apkures izdevumu daļu attiecībā pret ienākumiem (aprakstīts mājsaimniecību enerģijas patēriņa konteksta rādītāju nodaļā), atspoguļo citus enerģētiskās nabadzības aspektus. Saskaņā ar Regulas 2023/955 nosacījumiem, mājsaimniecības, kas tiek uzskatītas par slēptās enerģētiskās nabadzības skartajām mājsaimniecībām, var gūt labumu no SKF plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām.

Turklāt Latvija saskaras ar ievērojamām problēmām, kas saistītas ar novecojošu dzīvojamo fondu. Šajās ēkās bieži vien ir slikta siltumizolācija, neefektīvas apkures sistēmas un nolietoto konstrukcijas elementi, kas veicina augstu enerģijas patēriņu un paaugstinātas sadzīves izmaksas iedzīvotājiem. Problēmas, ko rada šādi ēku stāvokļi, nesamērīgi ietekmē

⁸³ <https://www.eurofound.europa.eu/en/surveys-and-data/surveys/european-quality-of-life-survey/eqls-2016>

⁸⁴ Slēptā enerģētiskā nabadzība ir situācija, kad mājsaimniecības ierobežo enerģijas patēriņu līdz neveselīgam vai neatbilstošam līmenim, lai izvairītos no augstām izmaksām, kas bieži rada diskomfortu vai apdraud veselību. Tradicionālie enerģētiskās nabadzības rādītāji var neiekļaut šīs personas.

mājsaimniecības ar zemiem ienākumiem - energoefektīvas renovācijas veicināšana mājsaimniecībām ir nozīmīga enerģētiskās nabadzības problēmas risināšanas sastāvdaļa.

Fosilā kurināmā izmaksu pieaugums ietekmēs arī transporta izmaksas, kas ietekmēs gan mājsaimniecības, gan mikrouzņēmumus.

ETS 2 ir daļa no plašāka pasākumu kopuma (t.i., tiesību aktu kopums “Gatavi mērķrādītājam 55”⁸⁵). Tāpēc šī atsevišķā pasākuma ietekmes izolēšana ir sarežģīta un iegūtie rezultāti ietver ievērojamu nenoteiktības robežu. Tiek pieņemts, ka pēc tiesību aktu kopumā “Gatavi mērķrādītājam 55” ietvertu pasākumu īstenošanas ar apkuri saistītie izdevumi varētu samazināties attiecīgi par -0,4% līdz -1,0% no kopējiem izdevumiem par precēm un pakalpojumiem mājsaimniecībām ar zemiem un augstiem ienākumiem, jo īpaši pateicoties zemākiem enerģētikas izdevumiem.

Mazaizsargāto grupu identificēšana

TSI projekta ietvaros tika analizēti vairāki uz statistikas un aptaujas datiem balstīti indikatori, kā arī tika izstrādāts indikators - pielāgots 2M indikators ETS 2 ieviešanas skarto iedzīvotāju grupu identificēšanai (skatīt SKF plāna 1.4.sadaļu, 2.ievilkumu un 10.attēlu).

Mazaizsargātās mājsaimniecības siltumapgādes kontekstā un enerģētiski nabadzīgās mājsaimniecības.

Atbilstoši TSI projekta ietvaros veiktajām enerģētiskās nabadzības apdraudēto mājsaimniecību īpatsvars, kuras ir īpaši mazaizsargātas pret ETS 2 ieviešanu apkures kontekstā ir 3 % ienākumu grupas **apakšējā tercilē** un 1,6% **vidējā tercilē**, ņemot vērā CO₂ cenu diapazonus. Tas ir neliels pieaugums salīdzinājumā ar situāciju bez ETS 2 ieviešanas, kas liecina, ka 2,1% un 1,5% mājsaimniecību attiecīgi apakšējā un vidējā tercilē jau tiek uzskatītas par mazaizsargātām. Neviena mājsaimniecība augšējā tercilē netika uzskatīta par mazaizsargātu pret enerģētisko nabadzību un īpaši mazaizsargātu pret ETS 2 ieviešanu. Kopējo izdevumu daļa kas saistīta ar ETS2 izmaksām apkurei mājsaimniecībām, kuras izmanto **fosilo kurināmo**, ir salīdzinoši nemainīga visās decilēs, bet vislielākā tā ir mājsaimniecībām **pirmajā decilē**.

Analizējot aspektus urbanizācijas griezumā, redzams, ka ETS 2 ietekme ir lielāka reģionos ar **vidēju apdzīvotības blīvumu** (75 EUR/gadā pie oglekļa cenas 60 EUR/tCO₂) un vismazākā - mājsaimniecībām, kas dzīvo blīvi apdzīvotās teritorijās (30 EUR/gadā pie oglekļa cenas 60 EUR/tCO₂). Iespējams, ka ETS 2 mazāk ietekmē blīvi apdzīvotas teritorijas, jo tajās ir salīdzinoši liels centralizētās siltumapgādes īpatsvars, kas daļēji vai pilnībā izmanto atjaunojamus enerģijas avotus. Liela daļa centralizētās siltumapgādes iekārtu Latvijā jau ir iekļautas ES ETS, tāpēc ETS 2 tās tieši neietekmē. Saskaņā ar CSP statistiku un ES ETS ziņojumiem, 2023. gadā aptuveni 52 % centralizētās siltumapgādes iekārtu Latvijā ir iekļautas ES ETS.

Enerģētiskās nabadzības indikatori liecina par sliktāku mājokļu stāvokli iedzīvotājiem ar zemākiem ienākumiem, kā arī iedzīvotājiem lauku reģionos. Latvijā 18,7% iedzīvotāju (351 709 personas) ir norādījuši, ka mājoklī ir "tekošs jumts, mitras sienas, griesti, grīdas, mājas pamati vai trupe logu rāmjos, durvīs vai grīdās", tostarp no pirmās ienākumu kvintiles šis rādītājs aptver 24% mājsaimniecību. Šāds mājokļa stāvoklis ir izteiktāks lauku teritorijās (22% iedzīvotāju) nekā pilsētās (16% iedzīvotāju). Iedzīvotāju īpatsvars, kuri par kurināmo iztērē mazāk nekā pusi no valsts vidējā rādītāja un kuru kopējie izdevumi ir zemāki par valsts

⁸⁵ EK 2021.gada 14.jūlija paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un Sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Gatavi mērķrādītājam 55 %: ES 2030. gadam nospraustā klimata mērķrādītāja sasniegšana ceļā uz klimatneitralitāti” (COM(2021) 550 final)
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52021DC0550>

vidējo rādītāju (M/2 rādītājs) sasniedz 26% un tas ir ļoti izplatīts starp mājsaimniecībām ar zemākiem ienākumiem - pirmajā ienākumu kvintilē šis rādītājs skar 63% iedzīvotāju un 57% mājsaimniecību. Tajā pašā laikā salīdzinoši neliels iedzīvotāju skaits norāda, ka viņiem ir parādi par komunālajiem maksājumiem - 7,1%. Lielais iedzīvotāju īpatsvars, kas visticamāk dzīvo apstākļos ar neatbilstošu enerģijas patēriņu (M/2 rādītājs), kopā ar salīdzinoši nelielo iedzīvotāju skaitu, kuri norāda, ka tiem ir parādi par komunālajiem maksājumiem, varētu norādīt uz to, ka Latvijā mājsaimniecības samazina savus izdevumus par energoresursiem un prioritāri apmaksā rēķinus, lai izvairītos no parādsaistību uzkrāšanās, norādot uz iedzīvotāju slēpto enerģētisko nabadzību. Līdztekus to iedzīvotāju atbalstīšanai, kuri ir mazaizsargāti pret ETS 2 ieviešanu fosilā kurināmā izmantošanas dēļ, Fonda ieguldījumus un pasākumus var izmantot arī tam, lai risinātu ar enerģētisko nabadzību saistītās problēmas.

2. PASĀKUMU UN INVESTĪCIJU APRAKSTS, ATSKAITES PUNKTI UN MĒRĶRĀDĪTĀJI

2.1. Komponente: C1 – Ēku sektors

2.1.1. Komponentes apraksts (kopsavilkuma logs)

Intervences apgabals: Ēku sektors

Mērķis:

Saskaņā ar 2020. gada 14. oktobra EK paziņojumu par “Eiropas Renovācijas vilnis - par zaļām ēkām, jaunām darbvietām un labāku dzīvi”, Latvijai līdz 2050. gadam ir jāsasniedz klimatneitralitāte ēku sektorā. Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai⁸⁶ aicina virzīt investīcijas uz zaļo pārkārtošanos - tīrā enerģijā, ilgtspējīgā transportā, resursu efektivitātē un ēku energoefektivitātē.

Aktualizētajā Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam noteikts energoefektivitātes mērķis - galapatēriņa ietaupījums par 14,7 TWh līdz 2030. gadam.

Ēku energoefektivitātes uzlabošana prasa ievērojamus ilgtermiņa kapitālieguldījumus, kuru atmaksāšanās periods ir ilgs. Tāpēc iedzīvotājiem un pašvaldībām, kas iegulda ēkās, kas nodrošina sociālās funkcijas, nereti trūkst pietiekamu finanšu resursu, lai īstenotu nepieciešamos energoefektivitātes uzlabojumus un šādu ēku uzturēšana prasa ievērojamus līdzekļus, kuru kompensēšana negatīvi finansiāli atsaucas uz maznodrošinātām mājsaimecībām, kas saņem pakalpojumus šajās ēkās.

Maza mēroga energoefektivitātes pasākumiem Latvijā ir izšķiroša nozīme, ņemot vērā pašreizējo mājokļu stāvokli un lēno liela mēroga mājokļu atjaunošanas tempu. Daudzas no esošajām ēkām ir novecojušas un nav energoefektīvas, kas rada lielu enerģijas patēriņu un palielina izmaksas iedzīvotājiem

Ņemot vērā augstāk minētos izaicinājumus, SKF plānā iekļautas daudzpusīgas investīcijas energoefektivitātes pasākumu īstenošanai:

- Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanai;
- Privātmāju atjaunošanai;
- Maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai;
- Energoefektivitātes pasākumiem ēkās, kurās tiek īstenotas pašvaldību funkcijas (sociālie mājokļi, īres mājokļi un pakalpojumi ar izmitināšanu);
- Atjaunīgo energoresursu izmantošanai.

Plānotās investīcijas būs papildinošas ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027. gadam un Atveseļošanas un noturības mehānisma (ANM) ieguldījumiem, palielinot kopējo investīciju apjomu.

Pasākumi un investīcijas:

Komponentes ietvaros tiks īstenotas četras investīcijas:

- ✓ C1.A.I1 – Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās;

⁸⁶ Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai: 2022. gads ([COM\(2022\) 619 final](#)), 2023.gads ([COM\(2023\) 614 final](#)) un 2024.gads ([COM\(2024\) 614 final](#))

- ✓ C1.B.I1 – Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai.
- ✓ C1.B.I2 – Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu;
- ✓ C1.D.I1 - Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai.

Investīciju ietvaros plānots sasniegt 11 rādītājus – 3 atskaides punktus un 8 mērķrādītājus.

Aplēstās kopējās publiskā finansējuma izmaksas: **374 809 573 EUR**, no kuriem

- ✓ izmaksas, kuras pieprasa segt no Fonda līdzekļiem: **281 107 180 EUR**;
- ✓ izmaksas, kas jāsedz ar pārvietojumiem no dalītās pārvaldības programmām (piemēram, Eiropas Sociālā fonda Plus (ESF+), Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) u. c.): **0 EUR**;
- ✓ izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: **93 702 393 EUR**.

2.1.2. Komponentes pasākumu un investīciju apraksts

2.1.2.1. (C1.A.I1) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās

Intervences apgabals: (A)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.1.2.1.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Latvijā daudzdzīvokļu dzīvojamais fonds veido būtisku daļu no kopējā dzīvojamo mājokļu sektora — vairāk nekā 38 000 daudzdzīvokļu ēku aptver ap 56 % no kopējās dzīvojamās platības valstī. No šīm ēkām aptuveni 60% ir tehniski un energoefektivitātes ziņā novecojušas, uzbūvētas Padomju Savienības laikā, ar augstu siltumenerģijas patēriņu un zemu energoefektivitāti.

Šajās ēkās dzīvo lielākā daļa mazaizsargāto mājāsaimniecību — pensionāri, daudzbērnu ģimenes, personas ar invaliditāti, mājāsaimniecības ar zemiem ienākumiem. Tām raksturīga augsta energoizdevumu attiecība pret ienākumiem, kas vairumā gadījumu pārsniedz 15 % no mājāsaimniecības budžeta, un augsts enerģētiskās nabadzības risks.

Daudzdzīvokļu ēku renovācijas mērķi Latvijā līdz 2030. gadam, atbilstoši aktualizētajam NEKP 2021–2030, ir būtiski samazināt enerģijas patēriņu dzīvojamajā sektorā, uzlabojot ēku energoefektivitāti un veicinot pāreju uz ilgtspējīgu siltumapgādi. Galvenie mērķi ir:

- ✓ Atjaunot vismaz 2000 daudzdzīvokļu dzīvojamās ēkas līdz 2030. gadam, izmantojot valsts un Eiropas Savienības fondu atbalsta programmas.
- ✓ Samazināt dzīvojamo ēku enerģijas patēriņu, īpaši siltumenerģijas jomā.
- ✓ Virzīt ēkas uz augstāku energoefektivitātes klasi, atbilstoši ēkas tipam un tehniskajām iespējām.

Renovācijas mērķis ir arī samazināt iedzīvotāju izdevumus par apkuri atkarībā no ēkas tipa un renovācijas dziļuma, tādējādi uzlabojot mājāsaimniecību enerģētisko drošību, īpaši iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem.

Daudzdzīvokļu ēku energoefektivitātes uzlabošanai ir augsts SEG emisiju samazināšanas un sociālā taisnīguma potenciāls. Atjaunošanas programmās, kuras jau īstenotas, sasniegts apkures enerģijas ietaupījums vidēji 60 % apmērā un tas ir būtisks CO₂ emisiju samazinājums, līdz ar to, tas pierāda šī segmenta augsto efektivitāti klimata politikas mērķu sasniegšanā.

Šīs investīcijas mērķis ir uzlabot energoefektivitāti un modernizēt ēku tehniskās sistēmas mazaizsargātām mājāsaimniecībām daudzdzīvokļu mājās ar īpaši lielu enerģijas patēriņu. Investīcija ir saskaņota ar NEKP pasākumu (3.2.3.5.) “Daudzdzīvokļu ēku energoefektivitātes darbību ietvaros sniegt atbalstu enerģētikas nabadzības riskam pakļautajiem iedzīvotājiem”.

Saskaņā ar EK 2023.gada 23.oktobra ieteikumu 2023/2407 “Par enerģētisko nabadzību”⁸⁷ viens no atbalsta pasākumiem ir “Veikt pasākumus, kas paātrinātu vissliktākā energosnieguma ēku atjaunošanas rādītāja kāpumu tā, ka ietaupījums mājāsaimniecībai ir pietiekams, lai panāktu pietiekamu iekšējo siltumkomfortu. Enerģētiski nabadzīgu mājāsaimniecību atbalsta pasākumos būtu jāņem vērā mājokļu tirgus īpašumtiesību struktūra,

⁸⁷ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2023/2407/oj/eng>

un nedrīkstētu pieļaut, ka tiek izslēgti enerģētiskās nabadzības skartie mājokļu īpašnieki, no vienas puses, un īrnieki, no otras puses."

ES nav noteiks vienots enerģijas patēriņa sliekšnis, kas definētu "zema energosnieguma ēkas". Tomēr ir izstrādātas vadlīnijas un direktīvas, kuru ietvaros dalībvalstis var noteikt ēkas ar vislielāko enerģijas patēriņu. Pamatojoties uz Ēku energoefektivitātes likuma 4. panta otro daļu, Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija Direktīvu (ES) 2018/844, ar ko groza Direktīvu 2010/31/ES par ēku energoefektivitāti un Direktīvu 2012/27/ES par energoefektivitāti kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 11. decembra Direktīvu (ES) 2018/2002, ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES par energoefektivitāti, ir izstrādāti MK 2020. gada 10. decembra noteikumi Nr. 730 "Ekspluatējamu ēku energoefektivitātes minimālās prasības" (MK noteikumi Nr. 730). MK noteikumu Nr. 730 2. punkts nosaka, ka ēka uzskatāma par atbilstošu enerģijas patēriņa līmeņa un primārās enerģijas patēriņa līmeņa minimālajām prasībām, ja tās energoefektivitātes klases rādītājs saskaņā ar normatīvajiem aktiem ēku energosertifikācijas jomā atbilst E klasei vai augstākai klasei.

Līdz ar to secināms, ka visas ēkas, kuras neatbilst E klasei un ir ar zemāku energoefektivitātes klasi, uzskatāmas par neatbilstošu enerģijas patēriņa ēkām jeb tādām ēkām, kurās ir augsts enerģijas patēriņš un augstas ekspluatācijas izmaksas - līdz ar to tajās dzīvojošās māsaimniecības ir definējamas kā enerģētiskās nabadzības riskam pakļautas māsaimniecības.

Saskaņā ar MK 2021. gada 8. aprīļa noteikumu Nr. 222 "Ēku energoefektivitātes aprēķina metodes un ēku energosertifikācijas noteikumi" 3. pielikuma 1. tabulu, daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas, kuru apkurināmā platība ir no 120 līdz 250 m² un apkures patēriņš pārsniedz 150 kWh/m² gadā, savukārt ēkas ar apkurināmo platību virs 250 m² un apkures patēriņu, kas pārsniedz 125 kWh/m² gadā, atbilst F klases ēkai.

Balstoties uz pieejamajiem datiem, kopējais daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits Latvijā ir aptuveni 39 500, no kurām aptuveni 34 000 līdz 36 000 ēku atbilst F apkures energoefektivitātes klasei. No šīm ēkām aptuveni 30% ir uzskatāmi par tehniski un/vai ekonomiski nelietderīgi atjaunojamām, līdz ar to pēc EM aplēsēm nepieciešams atjaunot aptuveni 26 600 daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku.

Lai nodrošinātu, ka F klases ēkas izpildītu minimālās energoefektivitātes prasības, ēkās jāveic nozīmīgi energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumi. Jo zemāka ēkas energoefektivitātes klase, jo finansiāli ietilpīgāka ir to atjaunošana. Atbilstoši ANM plāna 1.2. reformu un investīciju virziena "Energoefektivitātes uzlabošana" 1.2.1.1.i. investīcijas "Daudzdzīvokļu māju energoefektivitātes uzlabošana un pāreja uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu"⁸⁸ (turpmāk - 1.2.1.1.i. investīcija) ietvaros īstenotajiem ēku atjaunošanas projektiem, daudzdzīvokļu ēkām, kuru kopējais primārais enerģijas patēriņš:

- ✓ ir līdz 125 kWh/m² gadā, vidējais nepieciešamais finansējums to atjaunošanai – 455 tūkst. EUR;
- ✓ pārsniedz 125 kWh/m² gadā – vidējais nepieciešamais finansējums to atjaunošanai 567 tūkst. EUR (sasniedzot pat 1,6 milj. EUR).

Tāpat arī māsaimniecības, dzīvojot F klases ēkās, ir pakļautas augstākām ekspluatācijas izmaksām, t.sk. augstām enerģijas izmaksām, piemēram, apkures sezonā šādās ēkās enerģijas izmaksas ir pat 2–3 reizes augstākas nekā B vai C klases ēkās. Līdz ar to liels ienākumu

⁸⁸ <https://likumi.lv/ta/id/334084-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismu-plana-1-2-reformu-un-investiciju-virziena-energoefektivitates-uzlabosana>

īpatsvars tiek izmantots apkures nodrošināšanai, neradot iespēju veikt iekrājumus ēkas energoefektivitātes paaugstināšanai.

Enerģētiskās nabadzības rādītāji liecina, ka ir liels skaits mājsaimniecību, kas norāda uz zemu mājokļu kvalitāti. Pieaugot ienākumiem, samazinās to mājsaimniecību un personu īpatsvars, kuras identificē “noplūdi, mitrumu, puvi” un 26 % personu un 24 % mājsaimniecību pirmajā kvintilē ziņoja, ka dzīvo mājās ar noplūdēm, mitrumu vai puvi. Tas jo īpaši ir sastopams lauku apvidos, kā arī grupās ar zemiem ienākumiem, kurām var trūkt resursu, lai ieguldītu ēku atjaunošanā. Turklāt Latvijā ir augsts mājokļu īpašumtiesību līmenis visās ienākumu kvintilēs. Šī plašā līdzatbildība ir radījusi arī būtiskas problēmas saistībā ar mājokļu atjaunošanu. Daudziem, jo īpaši zemāko ienākumu kvintīļu iedzīvotājiem, ir grūtības finansēt nepieciešamos atjaunošanas darbus, lai uzlabotu energoefektivitāti un dzīves apstākļus. Lai gan mājokļa īpašumtiesības nodrošina stabilitāti, šo īpašumu atjaunošanas vai modernizācijas izmaksas bieži vien pārsniedz mazaizsargāto mājsaimniecību finansiālās spējas, tādējādi radot grūtības uzturēt un uzlabot mājokļu standartus. Atbalsts par energoefektīvas atjaunošanas projektiem dos tiešu labumu iedzīvotāju grupām ar zemiem ienākumiem, kas pakļautas enerģētiskajai nabadzībai.

Lai sasniegtu investīcijas mērķi, atbalstu paredzēts sniegt:

- ✓ mazaizsargātām mājsaimniecībām (EIKIS datu izmantošana) un ēku energoefektivitātes klasei;
- ✓ ETS2 ietekme;
- ✓ pārējām mājsaimniecībām kvalificētajā daudzdzīvokļu dzīvojamajā ēkā;

Ņemot vērā, ka SKF plāna līdzekļi ir jāmērķē uz mājsaimniecībām, kas ir maznodrošinātas vai pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam, mērķgrupas noteikšanai nepieciešams kombinēt gan ēkas tehniskos parametrus, gan mājsaimniecību sociālekonomisko situāciju.

Īstenojot investīciju, atbalsts tiks mērķēts uz mazaizsargātām mājsaimniecībām. Šāda pieeja nodrošinātu pakāpenisku kopēju daudzdzīvokļu ēku atbalsta sistēmas evolūciju un pieredzes gūšanu jaunu atbalsta veidu izmantošanā. Balstoties jau esošajā pieredzē un īstenošanas sistēmā būtu iespējams efektīvāk vadīt programmas īstenošanas riskus un sasniegt plānotos programmas rezultātus. Tas ļautu nākotnē īstenot līdzīga veida programmas. Programmas īstenošanā paredzēts izmantot gan tiešos, gan netiešos atbalsta instrumentus (ar kredītiestāžu starpniecību).

Līdzšinējā pieredze liecina, ka energoefektivitātes projektu īstenošana parasti ir saistīta ar mazākām energoresursu izmaksām, tomēr kopēji lielākām izmaksām sākotnējā periodā saistībā ar aizdevumu atmaksu. Investīcijas ietvaros sniegtais atbalsts varētu sniegt papildus motivāciju energoefektivitātes pasākumu īstenošanai.

Izvēlētais atbalsta sniegšanas risinājums nodrošina kompleksu atbilstošu daudzdzīvokļu ēku atjaunošanu. Programmas īstenošana nav atkarīga no citu atbalsta instrumentu pieejamības, kas rastos gadījumā, ja atbalsts tiktu sniegts tikai mazaizsargātajām mājsaimniecībām (identificē atbilstoši EIKIS).

Īstenojot investīciju, atbalsts tiek mērķēts uz tām mājsaimniecībām daudzdzīvokļu ēkās, kuras atbilst enerģētiskās nabadzības kritērijiem (daudzdzīvokļu mājas, kas atrodas reģionos, kuros pēc EIKIS datiem ir augstākais īpatsvars enerģētiskai nabadzībai pakļauto mājsaimniecību un daudzdzīvokļu mājas, kurās EIKIS sistēmā iekļautās mājsaimniecības sasniedz konkrētu īpatsvaru).

EIKIS nodrošina sociālekonomisko mērķēšanu, identificējot mājsaimniecības, kurām ir ierobežotas iespējas segt enerģijas izmaksu pieaugumu. Programmas īstenošanā paredzēts izmantot gan tiešos atbalsta instrumentus, gan netiešos instrumentus sadarbībā ar kredītiestādēm.

Mazaizsargātas mājsaimniecības

Investīcijas aktivitātes ietvaros tiek nodrošināts mērķēts atbalsts sociāli un ekonomiski mazaizsargātām mājsaimniecībām, ņemot vērā nepieciešamību mazināt enerģētisko nabadzību un veicināt sociālo kohēziju, vienlaikus sekmējot klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu.

Investīcijas ietvaros mazaizsargātajām mājsaimniecībā, kuras identificē EIKIS, tiks nodrošināts atbalsts līdz 100% ēku atjaunošanas izmaksu segšanai, paredzot iespēju būtiski samazināt šo mājsaimniecību finansiālo slogu, kas saistīts ar investīciju īstenošanu. Papildus tiks nodrošināta mērķēta informēšana un konsultācijas projektu sagatavošanas un īstenošanas posmos.

EIKIS sistēma automatizēti identificē mājsaimniecības, balstoties uz ienākumu līmeni un sociālās aizsardzības sistēmu datiem, tādējādi nosakot atbilstību maznodrošinātas vai trūcīgas mājsaimniecības statusam.

EIKIS sistēma nodrošina mērķētu un automatizētu mazaizsargāto mājsaimniecību identificēšanu, ņemot vērā mājsaimniecību ienākumu līmeni. Kritēriji balstīti uz valsts un pašvaldību sociālās aizsardzības sistēmu datiem, nodrošinot mērķētu valsts atbalstu sociāli neaizsargātākajām iedzīvotāju grupām.

Tiek pieņemts, ka mājsaimniecības ir pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam, ja tās vairāk nekā 30 % no saviem mājsaimniecības ienākumiem uz vienu mājsaimniecības locekli tērē ikmēneša mājokļa izdevumiem. Pieejas pamatā ir Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) definīcija par cenas ziņā pieejamiem mājokļiem. Tādējādi to izmantotu, lai identificētu mājsaimniecības, kurām draud enerģētiskā nabadzība.

Investīcijas īstenošana ar mērķētu atbalstu mazaizsargātām mājsaimniecībām, kas identificētas izmantojot EIKIS, nodrošina sociāli taisnīgu pāreju uz energoefektīvāku un klimatneitrālu dzīves vidi, vienlaikus mazinot sociāli ekonomiskās nevienlīdzības riskus un veicinot sabiedrības noturību pret energoresursu cenu svārstībām.

ETS2 ietekmē esošās mājsaimniecības tiek identificētas atlases procesā, piešķirot tām augstāku prioritāti projektu īstenošanai, piešķirot zemāk prioritāti tiem projektiem, kuros dzīvojamās mājas pieslēgtas centralizētajai siltumapgādei, kuru nodrošina ETS1 operatori.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcijas ietvaros tiks sniegts atbalsts daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku atjaunošanai, fokusējoties uz atbalsta sniegšanas mājsaimniecībām, kuras ir pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam. Mazaizsargātajām mājsaimniecībām investīcijas ietvaros tiks piešķirts grants līdz 100 % apmērā no ēkas atjaunošanas izmaksām. Pārējām mājsaimniecībām tiek piedāvāts aizdevums un, izpildot noteiktos kritērijus, iespēja saņemt kapitāla atlaidi, kas sedz līdz 40 % no ēkas atjaunošanas attiecināmām izmaksām.

Šī ir jauna investīcija, kas papildina Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Energoefektivitātes veicināšana un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana” 2.1.1.1. pasākumu “Energoefektivitātes

paaugstināšana dzīvojamās ēkās, t. sk. attīstot ESKO tirgu (daudzdzīvokļu, privātās un neliela dzīvokļu skaita ēku kompleksos)”⁸⁹ (turpmāk – 2.1.1.1. pasākums) un ietverot rūpnieciski ražotu koka karkasu paneļu pilotprojektu pasākumu, kā arī ANM 1.2.1.1.i. investīciju un Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.2.3. specifiskā atbalsta mērķa “Uzlabot dabas aizsardzību un bioloģisko daudzveidību, “zaļo” infrastruktūru, it īpaši pilsētvidē, un samazināt piesārņojumu” 2.2.3.6. pasākumu “Gaisa piesārņojumu mazinošu pasākumu īstenošana, uzlabojot mājāsaimniecību siltumapgādes sistēmas” īstenošanas noteikumi⁹⁰ (turpmāk – 2.2.3.6. pasākums). ANM 1.2.1.1.i. investīcijas, 2.1.1. pasākuma un 2.2.3.6. pasākuma atbalsta projektu pieteikumu pieņemšana kompleksās atjaunošanas projektu īstenošanai ir noslēgusies.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Atbalsts tiks mērķēts uz daudzdzīvokļu dzīvojamajām ēkām, kurās vismaz 66 % (kas ir vismaz 2/3 iedzīvotāju ēkā un tādējādi ļauj panākt kopības lēmumu par ēkas atjaunošanu) mājāsaimniecību atbilst enerģētiskās nabadzības kritērijiem. Šī kombinētā pieeja nodrošina, ka investīcija tiek novirzīta ēkām ar visaugstāko energoresursu izmaksu un sociālekonomiskā riska līmeni. Atbalsts būs pieejams arī citām mājāsaimniecībām ēkās, kas kvalificējas investīcijas nosacījumiem atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem, neatkarīgi no to atbilstības mazaisargātās mājāsaimniecības statusam.

Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atlase tiks balstīta uz šādiem kritērijiem:

- ✓ mazaizsargāto mājāsaimniecību % apjoms konkrētā daudzdzīvokļu dzīvojamā ēkā – 66% un vairāk, prioritāri dodot priekšroku ar lielāku īpatsvaru;
- ✓ primārās enerģijas ietaupījuma potenciāls – vismaz 30%.

Atbalsts daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku energoefektivitātes paaugstināšanai SKF plāna ietvaros tiks nodrošināts prioritārā kārtībā. Augstāka prioritāte īstenošanai tiks piešķirta ēkai:

- ✓ balstoties uz ēkā dzīvojošo mazaizsargāto mājāsaimniecību īpatsvaru;
- ✓ ja ēka atrodas novadā, kurā vismaz 50% mājāsaimniecību pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam (balstoties uz EIKIS datiem, skatīt SKF plāna 1.4.1. sadaļu);
- ✓ ja ēkai ir ETS2 ietekme.

Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atlases kritērijos kā viens no pamatnosacījumiem ir noteikts vismaz 30 % primārās enerģijas ietaupījums. Vienlaikus šāda pieeja paredz iespēju nākotnē īstenot papildu atjaunošanas pasākumus, nodrošinot pakāpenisku pāreju uz dziļo renovāciju.

Latvija īsteno mehānismus, kas veicina dziļo renovāciju gan vienā etapā, gan pakāpeniski īstenojamu atjaunošanu. Atbalsta programmas prioritāri vērstas uz būtisku primārās enerģijas patēriņa samazinājumu un augsta ēkas energoefektivitātes līmeņa sasniegšanu, kas atbilst Eiropas Savienības klimata un enerģētikas mērķiem.

⁸⁹ <https://likumi.lv/ta/id/357498-atbalsta-programmas-nosacijumi-energoefektivitates-paaugstinanas-pasakumu-istenosanaidaudzdzivoklu-dzivojamas-majas>

⁹⁰ <https://likumi.lv/ta/id/340874-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-2-3-specifiska-atbalsta-merka-uzlabot-dabas-aizsardzibu>

Renovācijas projekti balstās uz energoauditu un ilgtermiņa atjaunošanas plānu, nodrošinot, ka izvēlētie risinājumi neierobežo iespējas nākotnē sasniegt augstāku energoefektivitātes līmeni.

Vienlaikus Latvijā ir uzsākta rūpnieciski ražotu koka karkasa paneļu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku atjaunošanā. Šī pieeja atbilst dziļās renovācijas definīcijai, nodrošinot kompleksu ēkas norobežojošo konstrukciju uzlabošanu un ilgtermiņa energoefektivitātes rezultātu, kas samazina nepieciešamību pēc būtiskiem papildu ieguldījumiem turpmākajos 30 un vairāk gados.

Rūpnieciski ražotu koka karkasa paneļu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku atjaunošanā piemērošanas iespējas tiks izvērtētas arī attiecīgās programmas ietvaros, lai veicinātu inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu un sekmētu dziļās renovācijas īstenošanu.

Inovatīvo tehnoloģiju ieviešana renovācijas nozarē ir pakāpenisks process, un šobrīd tiek veikti izvērtējumi un izmēģinājumi, lai nodrošinātu šo tehnoloģiju piemērojamību un efektivitāti. Rūpnieciski ražotu koka karkasa paneļu izmantošana ir tehnoloģija ar lielu potenciālu, un, lai gan šobrīd vēl nav īstenoti plaša mēroga renovācijas projekti, tā ir daļa no ilgtermiņa plāniem par energotaupības uzlabošanu un ilgtspējīgas būvniecības veicināšanu.

Latvijas valdība atbalsta jauno tehnoloģiju ieviešanu un novērtē iespējas to plašākai izmantošanai nākotnē, nodrošinot konkurenci un attīstību būvniecības sektorā. Tā ir pirmā fāze, lai izpētītu, kā šī pieeja var būt vispiemērotākā daudzdzīvokļu ēku renovācijai.

Atbalsts mājsaimniecībām tiks piešķirts diferencēti, balstoties uz mājsaimniecības atbilstību mazaizsargātās mājsaimniecības statusam:

- ✓ līdz 100 % atbalsts tām mājsaimniecībām, kas klasificējas kā enerģētiskās nabadzības riskam pakļautās, ja dzīvojamajā ēkā 66 % un vairāk mājsaimniecību atbilst mazaizsargātās mājsaimniecības statusam, un tiek sasniegts vismaz 30% primārās enerģijas ietaupījums;
- ✓ līdz 40 %, citām mājsaimniecībām ēkā, kas kvalificējas investīcijas nosacījumiem atbilstoši MK noteikumiem par investīcijas īstenošanu, neatkarīgi no to atbilstības mazaizsargātās mājsaimniecības statusam.

Atbalsta intensitāte līdz 40 % apmērā mājsaimniecībām, kuras neatbilst mazaizsargātās mājsaimniecības statusam, tiek noteikta, balstoties uz līdzšinējo daudzdzīvokļu ēku energoefektivitātes programmu pieredzi un rezultātiem, proti, ANM 1.2.1.1.i. investīcija⁹¹ un 2.1.1.1. pasākums⁹². Minētajās programmās lielākajai daļai mājsaimniecību tika piemērota 40–50 % kapitāla atlaide, kas praksē pierādījās kā efektīvs, samērīgs un iedzīvotājiem pieņemams līdzdalības modelis, nodrošinot līdzsvaru starp publisko finansējumu un dzīvokļu īpašnieku ieguldījumu

2.1.1.1. pasākuma dati apliecināja, ka:

- ✓ 40 % kapitāla atlaide nodrošina pietiekamu motivāciju mājsaimniecībām piedalīties renovācijas projektos;
- ✓ šī atbalsta apmēra ietvaros projekti tiek īstenoti finansiāli ilgtspējīgi, saglabājot pārvaldāmu privātā līdzfinansējuma slodzi.

⁹¹ <https://likumi.lv/ta/id/334084-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismu-plana-1-2-reformu-un-investiciju-virziena-energoefektivitates-uzlabosana>

⁹² <https://likumi.lv/ta/id/357498-atbalsta-programmas-nosacijumi-energoefektivitates-paaugstinanas-pasakumu-istenosana-daudzdzivoklu-dzivojamas-majas>

Balstoties uz šo pieredzi, arī SKF plānā iekļautās investīcijas ietvaros līdz 40 % kapitāla atlaide tiek noteikta kā optimāls risinājums mājsaimniecībām, kas nav klasificējamās kā mazaizsargātas mājsaimniecības. Tas nodrošina:

- ✓ vienlīdzīgu piekļuvi atbalstam,
- ✓ sociāli taisnīgu diferencētu pieeju,
- ✓ publiskā finansējuma efektīvu izmantošanu.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Atbalstu mājsaimniecībām pārvaldīs ALTUM; atbildīgā ministrija - Ekonomikas ministrija.

Atbalsts pieejams daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes paaugstināšanai, ilgtspējas nodrošināšanai un pārejai uz atjaunojamiem energoresursiem. Investīcijas ietvaros paredzēti plaša spektra pasākumi, kas vērsti uz ēku enerģijas patēriņa samazināšanu, ekspluatācijas izmaksu mazināšanu un iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanu. Atbalsts ietver:

- ✓ Ēku norobežojošo konstrukciju atjaunošanu un siltināšanu, tostarp ārsienu, jumtu, pamatu un bēniņu siltināšanu, logu un durvju nomainīšanu vai atjaunošanu, balkonu un lodžiju sakārtošanu, kā arī citu pasākumu veikšanu, kas nodrošina būtisku energoefektivitātes uzlabojumu.
- ✓ Inženiertehnisko sistēmu modernizāciju, tai skaitā apkures, karstā ūdens sagatavošanas, ventilācijas, elektroapgādes un citu ēku tehnisko sistēmu sakārtošanu, lai nodrošinātu efektīvāku un drošāku to darbību.
- ✓ Pāreju uz atjaunojamiem energoresursiem un bezemisiju tehnoloģijām, uzstādot saules paneļus, saules kolektorus, siltumsūkņus un citas AER izmantojošas tehnoloģijas.
- ✓ Apkures iekārtu nomainīšanu lokālajā un individuālajā apkurē, aizstājot novecojušas, neefektīvas un emisijas radošas iekārtas ar modernākām, videi draudzīgākām un energoefektīvākām tehnoloģijām.
- ✓ Viedās energoefektivitātes vadības risinājumus, tai skaitā gudrās vadības sistēmas apkurei un enerģijas patēriņam, automatizācijas risinājumus un energoefektivitāti uzlabojošu tehnoloģiju integrēšanu ēkās.

Šie pasākumi kopumā nodrošina būtisku primārās enerģijas ietaupījumu, mazāku siltumnīcefekta gāzu emisiju apjomu, uzlabotu iedzīvotāju dzīves kvalitāti un ēku ilgtspēju, kā arī atbalsta pāreju uz klimatneitrālu un videi draudzīgu dzīvojamo fondu.

Atbalsts tiks sniegts darbībām, kas atbilst principam “nenodarīt būtisku kaitējumu”.

Atbalsta pretendents varēs saņemt tehnisko atbalstu energoauditam un tehniskās dokumentācijas sagatavošanai līdz šim ALTUM esošās atbalsta programmas⁹³ ietvaros, vai arī SKF plāna investīcijas “(C1.D.11) Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai” ietvaros (pēc ALTUM esošās atbalsta programmas īstenošanas pabeigšanas). Pēc finansiālā atbalsta rezervācijas pieteikuma saņemšanas, ALTUM izvērtēs saņemto dokumentāciju un pēc atbalsta piešķiršanas noslēgs atbalsta līgumu, kā arī izsniegs aizdevuma garantiju, ja atbalsta saņēmējs finansējumu saņems kredītiestādē, vai sniegs tiešo aizdevumu. Pēc tam ALTUM vai kredītiestāde pārskaita

⁹³ <https://www.altum.lv/pakalpojumi/iedzivotajiem/grants-tehniskas-dokumentācijas-sagatavosana-daudzdzivoklu-maju-energoefektivitates-projektam/>

līdzekļus energoefektivitātes projekta īstenošanai pamatojoties uz projekta tāmī. Pēc energoefektivitātes darbu pabeigšanas pakalpojuma sniedzējs sagatavo pagaidu energosertifikātu un ievada to Būvniecības valsts informācijas sistēmā. Papildus ALTUM izsniegs grantu mājāsaimniecībām, kas pakļautas enerģētiskās nabadzības riskam, attiecīgās energoefektivitātes projekta izmaksu daļas segšanai līdz 100% apmērā.

Tiks nodrošināta 5 gadu pēcuzraudzība pēc noslēguma maksājuma. Šajā periodā atbalsta saņēmējam (mazaizsargātajai mājāsaimniecībai) jāuztur īpašumtiesības, nemainīt dzīvokļa lietošanas veidu un nodrošināt investīciju izmantošanu paredzētajam mērķim. Ja dzīvoklis vairs netiek izmantots mazaizsargātās mājāsaimniecības vajadzībām (piemēram, pārdots vai mantots citai personai), MK noteikumos tiks paredzēti attiecīgi nosacījumi šādos gadījumos.

ALTUM sadarbībā ar pašvaldībām informēs par pieejamo atbalstu programmas ietvaros.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Enerģētiskā nabadzība nesamērīgi skar sievietes, jo īpaši vientuļās mātes, vecāka gadagājuma sievietes un sieviešu vadītas mājāsaimniecības. 2023. gadā 37,3 % ģimeņu Latvijā bija viena vecāka ģimenes⁹⁴, kur bērnus audzina māte. Saskaņā ar EU-SILC datiem 15 % sieviešu, kas dzīvo vienas personas mājāsaimniecībās, ziņoja, ka nespēj uzturēt mājokli pietiekami siltu, salīdzinot ar 10 % vīriešu. viena vecāka mājāsaimniecībās, 9 % sieviešu norādīja uz grūtībām uzturēt mājokli siltu, savukārt tikai 2 % vīriešu ziņoja par to pašu problēmu.

Pasākuma vai investīcijas grafiks

Tiek plānots, ka 2027. gada IV ceturksnī stāsies spēkā MK noteikumi par atbalsta pasākuma īstenošanu.

Projektu iesniegumu pieņemšana tiks izsludināta 2028. gada I ceturksnī.

Projektu īstenošana noslēgsies līdz 2032. gada 31. jūlijam.

⁹⁴ CSP. (n.d.). Ģimenes kodola veids reģionos, galvaspilsētās un novados 2020.–2024. gada sākumā https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_MV_MVG/MVG021

2.1.2.1.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu” (DNSH)

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieceja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz divām darbībām, kas uzskaitītas EK paziņojuma C/2025/1596 1. pielikumā: ✓ B3.1 – daudzdzīvokļu māju energoefektivitātes uzlabošana; ✓ B6 – atjaunīgās enerģijas aprīkojuma uzstādīšana daudzdzīvokļu māju apkurei. Šīs investīcijas elementi, kas saistīti ar darbību B6 (atjaunīgās enerģijas aprīkojuma uzstādīšana daudzdzīvokļu ēku apkurei), pēc definīcijas atbilst DNSH kritērijiem, kas noteikti EK paziņojumā C/2025/1596. Šīs investīcijas elementiem, kas saistīti ar darbību B3.1, ir papildu DNSH kritēriji pielāgošanās klimata pārmaiņām un pāreja uz aprites ekonomiku. Investīcijas īstenošanas MK noteikumos tiks iekļauti visi DNSH kritēriji un pierādījumi par šīs investīcijas elementiem, un tie būs daļa no investīcijas pirmā atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.1.2.1.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaites punkta apraksts

Izsludināta projektu iesniegumu atlase energoefektivitātes paaugstināšanai un atjaunīgo energoresursu izmantošanai daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās. Spēkā stāties normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu. Normatīvajā regulējumā iekļauti energoefektivitātes paaugstināšanas atbalsta pasākumu saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.1.2.1.1.

sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 1. pielikuma B3.1. un B6. darbības prasībām. Normatīvajā regulējumā norādīts, ka tiek pieņemti projektu iesniegumi, kas paredz daudzdzīvokļu dzīvojamo māju kompleksu renovāciju un kuru paredzamā energosniegumu uzlabošana ir vismaz 30 %.

Mērķrādītājs: Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits, kurās veikta energoefektivitātes paaugstināšana

Mērķrādītāja apraksts

Veikta energoefektivitātes paaugstināšana 20 daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās.

Veikta energoefektivitātes paaugstināšana 72 daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C1.A.I1.1.2028Q1	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2028	I
C1.A.I1.S1.2030Q4	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Mērķrādītājs	Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits, kurās veikta energoefektivitātes paaugstināšana	Skaits	0	20	2030	IV
C1.A.I1.S1.2032Q3	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Mērķrādītājs	Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits, kurās veikta energoefektivitātes paaugstināšana	Skaits	20	72	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Atskaites punkts nodrošina atbalsta pasākuma investīcijas uzsākšanu.

Mērķrādītājs nodrošina mērāmu progresu daudzdzīvokļu dzīvojamā fonda atjaunošanā, apliecinot, ka noteiktais skaits ēku ir pilnībā īstenojušas energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumus.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Atskaites punkts mēra programmas īstenošanas uzsākšanu, apliecinot, ka ir oficiāli atvērta projektu iesniegumu pieņemšana, publicēti atbalsta nosacījumi un nodrošināta administratīvā kapacitāte projektu iesniegumu vērtēšanas procesam. Projektu iesniegumu pieņemšanas uzsākšana ietver oficiālu pieteikumu pieņemšanas izsludināšanu, atbalsta nosacījumu publicēšanu un administratīvās sistēmas sagatavošanu vērtēšanas procesa uzsākšanai. Atbalsta sniegšana tiek īstenota, ievērojot:

- ✓ noteikumus par atbalsta atbilstību mazaizsargātām mājsaimniecībām, kā noteikts SKF plāna 2.1.2.1.1. sadaļā par attiecīgās investīcijas īstenošanu;
- ✓ atbilstību DNSH kritērijiem, tostarp EK paziņojuma C/2025/1596 1. pielikuma B3.1. un B6 darbības prasībām.

Mērķrādītājs mēra to daudzdzīvokļu ēku skaitu, kurās ir pilnībā pabeigti energoefektivitātes paaugstināšanas darbi, renovācija nodota ekspluatācijā un sasniegti noteiktie energoefektivitātes uzlabojuma rādītāji, pamatojoties uz Būvniecības informācijas sistēmā reģistrēto ēkas pagaidu energosertifikātu.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkts tiks mērīts, pamatojoties uz oficiālu paziņojumu par projektu iesniegumu uzsākšanu, kas publicēts atbilstoši noteiktajām procedūrām. Mērīšanas avoti: Ekonomikas ministrijas un ALTUM publicētie paziņojumi, oficiālais izsludinājums, programmas dokumentācija.

Mērķrādītājs tiks mērīts pēc tā faktiskā renovēto ēku skaita, kurās ir pabeigti visi energoefektivitātes paaugstināšanas būvdarbi un renovācija ir nodota ekspluatācijā. Ēka tiks ieskaitīta rādītājā brīdī, kad ALTUM ir apstiprinājis gala maksājuma pieprasījumu un veicis projekta verifikāciju.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītājs tiek veidots uz jaunas iniciatīvas bāzes, līdz ar to bāzlīnija nosakāma kā 0. Sasniedzamais rādītājs – 72.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Atskaites punkts tiks sasniegts līdz 2028. gada I ceturksnim.

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2032. gada 31. jūlijam.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir EM.

Par atskaites punkta īstenošanu un sasniegšanu ir atbildīga EM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt ALTUM, kas nodrošinās mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegto mērķrādītāju.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projekta izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp EM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, EM un CFLA nodrošinās atskaites punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. EM sekos līdzī investīcijas, t.sk. atskaites punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF Plānā un investīcijas īstenošanas noteikumus.

Par atskaites punkta un mērķrādītāja ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un EM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.1.2.1.4. *Finansējums un izmaksas*

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katru pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Plānotās izmaksas tiek aprēķinātas, ņemot vērā vairākus pamatpieņēmumus, kas ļauj nodrošināt atbalsta efektivitāti un projekta īstenošanas plānošanu. Kopējās programmas izmaksas ir 152,176 miljoni EUR, no kuriem 123,794 milj. EUR tiks segtas SKF plāna finansējuma ietvaros, kamēr 28 milj. EUR būs ALTUM un kredītiestāžu piesaistītie resursi aizdevumu sniegšanai.

Izmaksu pamatpieņēmumi tiek balstīti uz vidējo renovācijas izmaksu aprēķiniem, kas ietver visas nepieciešamās darbības, piemēram, ēkas siltināšanu, logu nomaiņu un apkures sistēmu uzlabošanu. Izmaksu aprēķini un atbalsta mehānismi ir balstīti uz līdzīgu projektu pieredzi un paredzēti, lai nodrošinātu ēku atjaunošanas efektivitāti, ņemot vērā gan finansējuma pieejamību, gan iedzīvotāju vajadzības. Investīcijas programmas ietvaros tiks ievēroti principi "Energoefektivitāte pirmajā vietā", "Nenodarīt būtisku kaitējumu" un "Klimatdrošināšana", atbalsta saņēmējiem paredzot atbilstošas prasības līgumos ar piegādātājiem un pakalpojumu sniedzējiem.

Investīcijas pieņēmumi (skat. 6. tabulu) sagatavoti, balstoties uz līdzšinējo pieredzi daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanas programmu īstenošanā. Informācija par 2.1.1.pasākuma īstenošanas rezultātiem pieejama ALTUM tīmekļvietnē⁹⁵. Pamatojoties uz datiem uz 31.12.2025., vidējā atjaunotā ēka bija 2032 m² ar 36 dzīvokļiem, kas atbilst vidējai dzīvokļa platībai 56,4 m².

Plānotajā investīcijā izmantotais pieņēmums – 3000 m² un 60 dzīvokļi vienā ēkā – paredz vidējo dzīvokļa platību 50 m², kas ir statistiski salīdzināma ar līdzšinējo pieredzi un atbilst tipveida daudzdzīvokļu ēku parametriem Latvijā. Lielāka mēroga ēku izvēle ļauj nodrošināt apjoma ekonomiju, samazinot administratīvās un sagatavošanas izmaksas uz vienu mājāsaimniecību, kā arī palielinot energoefektivitātes un sociālo ietekmi uz vienu atbalstīto projektu.

Ievērojot investīcijas kopapjomu, tās ietvaros plānots atjaunot 72 daudzdzīvokļu dzīvojamās ēkas. Pamatojoties uz 2.1.1.pasākuma īstenošanas datu analīzi uz 19.03.2026.⁹⁶ par projektiem, kuros nav paredzēti inženiersistēmu atjaunošanas, pārbūves vai izveides darbi un kuriem ir noslēgti aizdevuma līgumi, vidējā attiecināmo izmaksu vērtība ir 620 EUR/m². Vienlaikus, ņemot vērā būvniecības nozares inflācijas risku līdz 5,9% gadā (atbilstoši CSP datiem par 2023.gada 12 mēnešu vidējo būvniecības izmaksu līmeņa izmaiņām salīdzinājumā ar 2022.gada 12 mēnešu vidējo būvniecības izmaksu līmeni), izmaksu līmenis ir palielināts līdz uz 657 EUR/m².

Atbilstoši ALTUM sagatavotajai aplēsei SKF plānā iekļautās investīcijas programmas pārvaldības un ieviešanas, tostarp IT un datu pārvaldības izmaksu apmērs⁹⁷ ir 7,3% no

⁹⁵ <https://www.altum.lv/pakalpojumi/iedzivotajiem/daudzdzivoklu-maju-energoefektivitate-2021-2027/>

⁹⁶ https://www.altum.lv/wp-content/uploads/2026/04/Publicejami-dati_DME3_2026_1_31032026.xlsx

⁹⁷ Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes [Regulas 2021/1060](#) (Vispārējo noteikumu regula) 68.pantam, pārvaldības maksu rēķina pret galasaņēmējam izsniegtajām summām (aizdevumiem, garantijām, grantiem u.tml.).

sniegtā atbalsta apmēra, proti, 142 561,11 EUR uz vienu atjaunotu daudzdzīvokļu ēku (informācijai: ES fondu 2021.-2027.gadu plānošanas perioda programmu īstenošanas ietvaros ALTUM programmas pārvaldības un ieviešanas izmaksas ir 12 % no sniegtā atbalsta apmēra).

Pieņemts, ka vidēji 40 mājsaimniecības katrā ēkā atbildīs enerģētiskās nabadzības kritērijiem. Balstoties uz minētajiem parametriem, vidējās atjaunošanas izmaksas uz vienu mājsaimniecību tiek aprēķinātas aptuveni 32 850 EUR apmērā.

Mazaizsargātajām mājsaimniecībām tiks piešķirts līdz 100% atbalsts, proti 94,6 miljonu EUR apmērā. Pārējām mājsaimniecībām, kuras dzīvo ēkā, kas kvalificējusies investīcijas nosacījumiem, tiks nodrošināts atbalsts aizdevuma vai aizdevuma garantijas veidā, kas tiek piešķirts ar kapitāla atlaidi līdz 40%. Šāda pieeja palīdz nodrošināt mērķtiecīgu un ilgtspējīgu ieguldījumu, sniedzot atbalstu mazaizsargātajām mājsaimniecībām, kas visvairāk cieš no augošajām enerģijas izmaksām, un uzlabojot ēku energoefektivitāti.

Atbilstoši Attīstības finanšu institūcijas likuma⁹⁸ 12.pantam pirms investīcijas programmas apstiprināšanas MK ALTUM ir novērtē programmas ietekmi, riskus un sagaidāmos zaudējumus, finansiālos rezultātus un programmas īstenošanas izmaksas. Attiecīgi precīzas programmas pārvaldības un ieviešanas, tostarp IT un datu pārvaldības izmaksa būs novērtētas pirms MK noteikumu apstiprināšanas par investīcijas programmas īstenošanu (plānots 2027.gada beigās). Apkopojumu par investīciju programmas pieņēmumiem un investīcijas izmaksām skatīt 6. un 7. tabulās.

6.tabula. Investīcijas programmas īstenošana: galvenie pieņēmumi

Nr. p.k.	Rādītājs	Mērvienība	Vērtība
1.	Atjaunotas daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas (mājas) (1)	Skaitis	72
2.	Mājas vidējā platība (2)	m ²	3 000
3.	Attiecināmās izmaksas (ņemot vērā inflācijas pieaugumu būvniecības nozarē līdz 5,9% gadā) (3)	EUR/m ²	657
4.	Projekta vadības /investīcijas īstenošanas izmaksas uz māju, t.sk. IT un datu pārvaldības izmaksas (4)	EUR/māja	142 561,11
5.	Mājas atjaunošanas izmaksas uz mājsaimniecību (vidēji) (5)	EUR	32 850
6.	Dzīvokļu skaits mājā (vidēji) (6)	Skaitis	60
7.	Mazaizsargāto mājsaimniecību skaits mājā (vidēji) (7)	Skaitis	40
8.	Investīcijas programmas kopapjoms (8) = (1) x (2) x (3)+(4) x (1)	EUR	152 176 400

7.tabula. Investīcijas programmas izmaksas

Nr. p.k.	Izdevumu pozīcija	Kopējās plānotās izmaksas, EUR bez PVN	No tām finansējums SKF plāna ietvaros, EUR bez PVN
1.	Atbalsts mazaizsargātajām mājsaimniecībām (9) = (1) x (5) x (7)	94 608 000	94 608 000
2.	Investīciju kopapjoms pārējām mājsaimniecībām (10)= (1) x ((6)-(7)) x (5)	47 304 000	18 921 600
2.1.	<i>t.sk. aizdevums ar kapitāla atlaidi (40%) vai garantija ar kapitāla atlaidi (11) = (10) x 40%</i>	18 921 600	18 921 600
3.	Programmas pārvaldība un ieviešana (pilna programmas dzīves cikla nodrošināšana - no plānošanas līdz uzraudzībai un kontrolei), kas ietver: (12) ✓ Programmas koordināciju; pārskatu gatavošanu; starpinstitūciju sadarbību;	9 200 400	9 200 400

⁹⁸ <https://likumi.lv/ta/id/270323-attistibas-finansu-institucijas-likums>

	✓ Programmas ieviešanu (projektu atlases organizēšana; pieteikumu izvērtēšana; lēmumu gatavošana; atbalsts saņēmējiem īstenošanas laikā); ✓ Līgumu administrēšanu (līgumu sagatavošana, slēgšana; juridiskā uzraudzība; saistību kontrole); ✓ Uzraudzību un kontroli (finanšu pārbaudes, atbilstības pārbaudes, pārskatu izvērtēšana, risku vadība, auditi)		
4.	IT un datu pārvaldība, kas ietver: (13) ✓ Informācijas sistēmu darbības nodrošināšanu; ✓ Datu uzskaiti un atskaites; ✓ Drošības risinājumus.	1 064 000	1 064 000
5.	KOPĀ (14) = (9) + (11) + (12) + (13)	152 176 400	123 794 000

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Investīciju plānots īstenot līdz 2032. gada 31. jūlijam.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku renovācijai SKF plāna ietvaros paredzētas investīcijas 123 794 000 EUR apmērā, t.sk. nacionālais līdzfinansējums (25% no kopsummas) - valsts budžeta līdzekļi 30 948 500 EUR apmērā.

Programmas kopējās izmaksas – 152 176 000 EUR, no kurām ap 28 milj. EUR būs ALTUM un kredītiestāžu piesaistītie resursi aizdevumu sniegšanai.

Tiešo aizdevumu gadījumā ALTUM primāri izmantos publisko finansējumu un nepieciešamības gadījumā piesaistīs papildus finansējumu aizdevumu daļas finansēšanai; garantiju gadījumā aizdevuma daļu finansēs kredītiestāde, bet ALTUM pēc projekta mērķu sasniegšanas izmaksās kapitāla atlaidi aizdevuma pamatsummas daļējai, kā arī sniegs grantu mazaizsargāto mājāsaimniecību, ar zemiem ienākumiem un kas dzīvo mājās ar zemu energosniegumu, energoefektivitātes projektu īstenošanas izmaksu daļas finansēšanai.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Tiks nodrošināta demarkācija (atbalstīto objektu līmenī) ar ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027.gadam 2.2.3.6.pasākumā⁹⁹ un 2.1.1.1. pasākumā¹⁰⁰ paredzēto atbalstu energoefektivitātes paaugstināšanai dzīvojamās ēkās (projektu pieteikumu kompleksās atjaunošanas veikšanai ir pabeigta). ANM 1.2.1.1.i. investīcija¹⁰¹ kuras ietvaros atbalsts tika sniegts ēku kompleksai atjaunošanai un pārejai uz AER tehnoloģijām (projektu pieteikumu kompleksās atjaunošanas veikšanai ir pabeigta).

⁹⁹ <https://likumi.lv/ta/id/340874-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-2-3-specifiska-atbalsta-merka-uzlabot-dabas-aizsardzibu>

¹⁰⁰ <https://likumi.lv/ta/id/357498-atbalsta-programmas-nosacijumi-energoefektivitates-paaugstinanas-pasakumu-istenosanai-daudzdzivoklu-dzivojamas-majas>

¹⁰¹ <https://likumi.lv/ta/id/340874-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-2-3-specifiska-atbalsta-merka-uzlabot-dabas-aizsardzibu>

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

ALTUM un kredītiestāžu piesaistītie resursi aizdevumu sniegšanai ir plānoti ap 28 milj. EUR.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

Paredzamās izmaksas noteiktas, ievērojot iepriekšējo periodu faktiskos izdevumus, kas attiecināmi uz līdzvērtīgu aktivitāšu īstenošanu, t.sk. analizējot īstenotos energoefektivitātes projektus daudzdzīvokļu ēkās, ko finansē no esošajām programmām.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/ investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.II	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	01.01. 2026.	31.07. 2032.	123 794 000	0	0	18 656 000	39 900 000	39 900 000	25 338 000	0

2.1.2.1.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Investīcijas ietvaros paredzēts atbalstīt mazaizsargātas mājsaimniecības, kas dzīvo daudzdzīvokļu dzīvojamās ēkās ar zemu energosniegumu. Atbilstoši EK 2023.gada 23.oktobra ieteikumam 2023/2407 “Par enerģētisko nabadzību” šis ir viens no veidiem kā mazināt enerģētisko nabadzību. Līdz ar to investīcijas ietvaros ir paredzēts atbalstīt visas attiecīgās mājas mājsaimniecības, papildus sniedzot mērķētu atbalstu mazaizsargātām mājsaimniecībām.

2.1.2.1.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šī investīcija ir papildu ieguldījums, kas nerada dubultošanos ar esošajiem ES un valsts budžeta programmu finansētajiem projektiem un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus. Tas risina konkrētu daudzdzīvokļu ēku energoefektivitātes uzlabošanas jautājumus, kā arī sniedz papildus atbalstu mazaizsargātām mājsaimniecībām (uzlabo komforta līmeni un samazina komunālo maksājumu slogu).

2.1.2.1.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši Komisijas regula Nr. 651/2014 (GBER)¹⁰², vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbildīs grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbildīs *de minimis* regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Investīcijas ietvaros atbalstu paredzēts sniegt privātpersonām. Gadījumos, kad atbalsts tiks piešķirts saimnieciskās darbības veicējam un tas kvalificēsies kā komercdarbības atbalsts, atbilstoši Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.panta pazīmēm, atbalsta piešķiršanā paredzēts piemērot *de minimis* atbalsta regulējuma nosacījumus.

¹⁰² EK 2014. gada 17. jūnija regula Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (*General Block Exemption Regulation*, GBER)

2.1.2.2. (C1.B.I1) Atbalsts mazaizsargātām mājstaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai

Intervences apgabals: (B)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.1.2.2.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Enerģētiskās nabadzības rādītāji liecina par lielu skaitu mājstaimniecību ar zemu mājokļu kvalitāti. Situācija īpaši aktuāla ir lauku apvidos, kā arī mājstaimniecībās ar zemiem ienākumiem, kurām trūkst resursu ieguldījumiem ēku renovācijā. Plānotās investīcijas energoefektivitātes pasākumu īstenošanai sniegs tiešu labumu mājstaimniecību grupām ar zemiem ienākumiem, kas pakļautas enerģētiskajai nabadzībai un neaizsargātībai.

Latvijā ir augsts mājokļu īpašumtiesību līmenis visās ienākumu kvintilēs. Šī plašā līdzatbildība ir radījusi arī būtiskas problēmas saistībā ar mājokļu renovāciju. Daudziem mājokļu īpašniekiem, jo īpaši zemāko ienākumu kvintīļu iedzīvotājiem, ir grūtības finansēt nepieciešamos renovācijas darbus, lai uzlabotu energoefektivitāti un dzīves apstākļus. Lai gan mājokļa īpašumtiesības nodrošina stabilitāti, šo īpašumu atjaunošanas vai modernizācijas izmaksas bieži vien pārsniedz mazaizsargāto mājstaimniecību finansiālās spējas, tādējādi radot grūtības uzturēt un uzlabot mājokļu standartus.

Maza mēroga energoefektivitātes pasākumiem Latvijā ir izšķiroša nozīme, ņemot vērā pašreizējo mājokļu stāvokli un lēno liela mēroga mājokļu atjaunošanas tempu. Daudzas no esošajām ēkām ir novecojušas un nav energoefektīvas, kas rada lielu enerģijas patēriņu un palielina izmaksas iedzīvotājiem. Lai gan liela mēroga pārbūves projekti ir svarīgi ilgtermiņa ilgtspējai, tie virzās uz priekšu lēni un nevar apmierināt mazaizsargāto mājstaimniecību tūlītējās vajadzības. Daudzos gadījumos dzīvokļu īpašnieki paaugstina savu dzīvokļu individuālo energoefektivitāti, investējot logu un/vai individuālo apkures sistēmu nomaiņā. Tomēr mazaizsargātām personām bieži vien trūkst finanšu līdzekļu šādu uzlabojumu veikšanai, tāpēc mazaizsargāto personu dzīves apstākļi var būt sliktāki un iekštelpu gaisa temperatūra zemāka nekā citos tās pašas ēkas dzīvokļos. Tāpēc pat nelielu energotaupības uzlabojumu īstenošana, piemēram, individuāli izolācijas uzlabojumi, logu nomaiņa un efektīvu apkures sistēmu uzstādīšana, var būtiski samazināt enerģijas patēriņu un uzlabot dzīves apstākļus daudzām mazaizsargātām mājstaimniecībām visā valstī. Šie neliela mēroga pasākumi ir būtisks solis ceļā uz energoefektivitātes uzlabošanu individuālā līmenī, enerģētiskās nabadzības mazināšanu un atbalstu pārejai uz ilgtspējīgāku mājokļu sektoru Latvijā.

Investīcijas mērķis ir samazināt mazaizsargātu mājstaimniecību (saskaņā ar EIKIS datiem par mazaizsargātas mājstaimniecības statusu) enerģētiskās nabadzības risku gadījumos, kad sarežģīti energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi nav iespējami (tostarp situācijās, kad daudzdzīvokļu ēka neatbilst prasībām saņemt renovācijas atbalstu (piemēram, netiek sasniegts 30% primārās enerģijas patēriņa samazinājums) vai īpašnieki nevar nodrošināt nepieciešamo balsojumu par sarežģītiem renovācijas pasākumiem), finansējot mazāka mēroga energoefektivitātes uzlabošanas pasākumus (piemēram, logu nomaiņu, iekšējo sienu izolāciju, atsevišķu fosilā kurināmā apkures iekārtu nomaiņu uz bezemisijas, atjaunīgos energoresursos balstītiem risinājumiem vai pieslēgšana centralizētām siltumapgādes sistēmām, ja tas ir tehniski iespējams) mazaizsargātām mājstaimniecībām, kuras dzīvo un kurām pieder dzīvokļi daudzdzīvokļu ēkās, kā arī sniedzot finansiālo atbalstu energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu īstenošanai un renovācijai (piemēram, fasādes,

mansarda, pagraba siltināšana, kopīga fosilā kurināmā apkures iekārtu nomaiņa uz bezemisijas, atjaunīgos energoresursos balstītiem risinājumiem vai pieslēgšana centralizētām siltumapgādes sistēmām, ja tas ir tehniski iespējams utt.) privātmājās.

Mājsaimniecībām, kas saskaras ar enerģētisko nabadzību, var būt grūtības piekļūt precīzai informācijai vai norādījumiem, kā samazināt enerģijas patēriņu un samazināt komunālo pakalpojumu rēķinus. Tāpat daudzas enerģētiskās nabadzības riskam pakļautās mājsaimniecības var saskarties ar sarežģītām formalitātēm, zināšanu un pieredzes trūkumu vai arī tām var trūkt laika un resursu, lai orientētos dažādās ar projektu sagatavošanu saistītās formalitātēs un ar energoefektivitātes pasākumu īstenošanu izrietošos procesos. Lai nodrošinātu informācijas un konsultāciju pieejamību, tehnisko palīdzību dokumentācijas sagatavošanā un atbalsta pieejamību efektīvu energoefektivitātes pasākumu īstenošanā, investīcijas ietvaros VIF nodrošinās atbalsta funkcijas projektu iesniegumu sagatavošanā, tai skaitā vienas pieturas principa pieejas īstenošanu. Minēto funkciju nodrošināšana un konsultatīvā atbalsta sniegšana enerģētiskās nabadzības skartajiem cilvēkiem ir būtiska, tādejādi nodrošinot centralizētu, pieejamu un vienkāršotu pakalpojumu, kas palīdz mazaizsargātām personām un mājsaimniecībām orientēties energoefektivitātes pasākumos, kas var samazināt izmaksas vai vienkāršot energotaupības pasākumu īstenošanas procesus, kā arī sniegt informāciju par finansiālā atbalsta pieejamību, nepieciešamās dokumentācijas sagatavošanu.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcijas ietvaros plānota tehniskā un finansiālā atbalsta sniegšana energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu īstenošanai privātmājās:

- ✓ Atbalsta sniegšana nepieciešamās tehniskās dokumentācijas sagatavošanai. Atbalsts tehniskās dokumentācijas sagatavošanai, tai skaitā energoauditam tiks nodrošināts, izmantojot un pielāgojot līdz šim īstenoto atbalsta programmu labo praksi tehniskās dokumentācijas sagatavošanai ēku renovācijas vajadzībām.
- ✓ Atbalsts energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem mazaizsargātām mājsaimniecībām, kuras dzīvo privātmājās un kurām pieder privātmājas. Atbalsts aptvers tādus uzlabojumus kā logu nomaiņa, jumta izolācija, iekšējo sienu izolācija, fasādes, mansarda, pagraba siltināšana, kā arī esoša fosilos energoresursus izmantojoša apkures iekārtu un sistēmu nomaiņa uz koksnes biomasas katlu, kas piemērots granulu kurināmajam, izņemot vietas, kur ir augsts gaisa piesārņojums, bezemisijas, atjaunīgos energoresursos balstītiem risinājumiem vai pieslēgšana centralizētām siltumapgādes sistēmām, ja tas ir tehniski un finansiāli iespējams. Atbalstāmi arī hibrīda apkures sistēmu risinājumi, kas paredz biomasas katlu, kas piemēroti granulu kurināmajam, bezemisijas un atjaunīgos energoresursos balstīto apkures sistēmu risinājumu pievienošana esošajai fosilā kurināmā apkurei sistēmai.

Plānotais atbalsta kopums vērtējams kā jauna iniciatīva.

Tāpat investīcijas ietvaros plānota tehniskā un finansiālā atbalsta sniegšana mazāka mēroga energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu īstenošanai daudzdzīvokļu ēku dzīvokļos:

- ✓ Atbalsta sniegšana nepieciešamās tehniskās dokumentācijas sagatavošanai. Atbalsts tehniskās dokumentācijas sagatavošanai, tai skaitā energoauditam tiks nodrošināts, pamatojoties uz jau esošo pieredzi atbalsta programmu tehniskās dokumentācijas sagatavošanai ēku renovācijas vajadzībām.

- ✓ Finansējums mazāka mēroga energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem mazaizsargātām māsaimniecībām, kurām pieder dzīvokļi daudzdzīvokļu ēkās, to apliecinot ar īpašumtiesību apliecināšu dokumentu, un kuros mazaizsargātās māsaimniecības dzīvo. Atbalsts aptvers tādus uzlabojumus kā, piemēram, logu nomaiņu, iekšējo sienu izolāciju, kā arī efektīvi apkures sistēmu risinājumi (t.sk. piemēram, atsevišķu fosilā kurināmā apkures iekārtu nomaiņu uz koksnes biomasas katlu, kas piemērots granulu kurināmajam, bezemisijas, atjaunīgos energoresursos balstītiem risinājumiem vai pieslēgšana centralizētām siltumapgādes sistēmām, ja tas ir tehniski iespējams; atbalstāmi arī hibrīda apkures sistēmu risinājumi, kas paredz biomasas katlu, kas piemēroti granulu kurināmajam, bezemisiju un atjaunīgos energoresursos balstīto apkures sistēmu risinājumu pievienošana esošajai fosilā kurināmā apkurei sistēmai) un, kur iespējams - jumta izolāciju, bēniņu un pagraba izolāciju.

Plānotais atbalsta kopums vērtējams kā jauna iniciatīva.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Investīcijas mērķis ir uzlabot daudzdzīvokļu ēku dzīvokļu un privātmāju energoefektivitāti un modernizēt ēku tehniskās sistēmas mazaizsargātām māsaimniecībām.

Mērķa grupa: mazaizsargātās māsaimniecības saskaņā ar EIKIS datiem par mazaizsargātās māsaimniecības statusu.

Lai nodrošinātu projektu rezultātu ilgtspēju, atbalsta programmas ieviesējs nodrošina pārbaudāmu uzskaiti, kas apliecina, ka projekta pēcuzraudzības periodā, kas ir piecus gadus pēc gala maksājuma veikšanas, attiecīgā privātmāja vai dzīvoklis ir atbalsta saņēmēja, kas atbilst mērķa grupai, īpašumā vai valdījumā atbilstoši nacionālajā normatīvajā regulējumā noteiktajam, kā arī netiek mainīts īpašuma lietošanas veids.

Atkarības samazināšana no fosilā kurināmā: māsaimniecību enerģijas patēriņa samazinājums un mazāki rēķini par enerģiju. Samazināta atkarība no fosilā kurināmā, cita starpā aizstājot fosilā kurināmā apkures iekārtas ar koksnes biomasas katlu, kas piemērots granulu kurināmajam, risinājumu, bezemisiju iekārtu un risinājumu, atjaunīgos energoresursos balstīto iekārtu vai pieslēdzot centralizētai siltumapgādes sistēmai, tādējādi veicinot valsts kopējos dekarbonizācijas centienus. Vienlaikus netiek izslēgti arī hibrīda apkures sistēmu risinājumi, kas paredz biomasas katlu, kas piemēroti granulu kurināmajam, bezemisiju un atjaunīgos energoresursos balstīto apkures sistēmu risinājumu pievienošana esošajai fosilā kurināmā apkurei sistēmai.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Privāto mājokļu atjaunošana: Atbalsts mazaizsargātām un enerģētiski nabadzīgām māsaimniecībām (māsaimniecība EIKIS ir identificēta kā mazaizsargāta māsaimniecība) privātmāju renovācijai. Pieteikumus ir plānots pieņemt atklātā konkursā un tie tiks izvērtēti rindas kārtībā.

Atbalsts mazaizsargātām un enerģētiski nabadzīgām mājsaimniecībām daudzdzīvokļu ēkās: atbalsts individuāliem maza mēroga energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem tiks sniegts mājsaimniecības līmenī (mājsaimniecība EIKIS ir identificēta kā mazaizsargāta mājsaimniecība) un pieteikuma iesniedzējs ir attiecīgā dzīvokļa īpašnieks. Pieteikumus ir plānots pieņemt atklātā konkursā un tie tiks izvērtēti rindas kārtībā.

Detalizētāki tehniskie konkursa nosacījumi tiks izstrādāti pirms atlases izsludināšanas, tos ietverot MK noteikumos par investīcijas īstenošanu. Pieteikuma iesniedzējs varēs pretendēt uz atbalstu, ja tas ir īpaši mazaizsargāts pret ETS 2 ieviešanu un ja izpildīsies minētie kritēriji:

1. dzīvokļa īpašnieks ir reģistrēts EIKIS kā mazaizsargāta mājsaimniecība vismaz vienu gadu un
2. ir izpildīts vismaz viens no šādiem kritērijiem, kas raksturo daudzdzīvokļu ēkas, kurā atrodas dzīvoklis, energoefektivitāti:
 - a) ēkas energoefektivitātes līmenis ir E vai zemāks;
 - b) enerģijas patēriņš apkurei ir $>100 \text{ kWh/m}^2$;
 - c) ēka ir nodota ekspluatācijā pirms 1990. gada (šo kritēriju piemēro, ja nav iespējams iegūt datus saskaņā ar a) vai b) kritēriju).

Investīcija tiks īstenota visā Latvijas teritorijā, nodrošinot, ka tiek mazināta enerģētiskās nabadzības ietekme uz mazaizsargātajiem iedzīvotājiem.

Plānots, ka atbalsts tiks sniegts kopumā 10 948 mājsaimniecībām aptverot gan energoefektivitātes pasākumu veikšanu privātmājās, gan daudzdzīvokļu ēku dzīvokļos. Plānotais finansējums tiks piešķirts projektu iesniegšanas secībā, lai nodrošinātu mērķētu atbalstu mājsaimniecībām gan privātmāju, gan daudzdzīvokļu ēku dzīvokļu energoefektivitātes pasākumu īstenošanai.

Līdz ar to prognozējama finansējuma savlaicīga izmantošana pieejamajā apmērā.

Par investīcijas īstenošanu atbildīga ir KEM.

Investīcijas ietvaros SIA "Vides investīciju fonds" (VIF) nodrošinās vienas pieturas principa pieeju, īstenojot informatīvus pasākumus, lai veicinātu pieteikšanos atbalsta programmā, un nodrošinot atbalsta funkcijas projektu iesniegumu sagatavošanā, Papildus jau iepriekš minētajām darbībām VIF veiks arī projektu izpildes uzraudzību visā investīcijas ieviešanas ciklā.

Par mērķrādītāju un izpildes grafika izpildes nodrošināšanu atbildīgs ir VIF, kuram ir atbilstoša pieredze, lai īstenotu pasākumus.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Enerģētiskā nabadzība nesamērīgi skar sievietes, jo īpaši vientuļās mātes, vecāka gadagājuma sievietes un sieviešu vadītas mājsaimniecības. 2023. gadā 37,3% ģimeņu Latvijā bija vientuļās mātes¹⁰³ ģimenes.

Saskaņā ar EU-SILC datiem 15% sieviešu, kas dzīvo vienas personas mājsaimniecībās, ziņoja, ka nespēj uzturēt mājokli pietiekami siltu, salīdzinot ar 10% vīriešu. Vientuļo vecāku mājsaimniecībās 9% sieviešu norādīja uz grūtībām uzturēt mājokli siltu, savukārt tikai 2% vīriešu ziņoja par to pašu problēmu.

¹⁰³ CSP. (n.d.). Ģimenes kodola veids reģionos, galvaspilsētās un novados 2020.–2024. gada sākumā https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_MV_MVG/MVG021

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Lai nodrošinātu saskaņotību ar saistītajiem mērķrādītājiem, kas iekļauti Latvijas NEKP, paredzams, ka investīcijas ietvaros plānotie mērķrādītāji tiks sasniegti līdz 2032. gada III ceturksnim.

2.1.2.2.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu” (DNSH)

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodari būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieeja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz sešām darbībām, kas uzskaitītas EK paziņojuma C/2025/1596 1. pielikumā: ✓ B2 – daudzdzīvokļu ēku dzīvokļu un privātmāju atsevišķi energoefektivitāti uzlabojoši pasākumi; ✓ B3.1 – esošu privātmāju energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi; ✓ B6 – atjaunīgās enerģijas aprīkojuma uzstādīšana privātmāju apkurei; ✓ B7.1 – uz cieto biomasu balstītas apkures sistēmas uzstādīšana esošajās ēkās; ✓ B8.1 – apkures sistēmu uzstādīšana esošajās ēkās, tostarp uz atjaunīgiem energoresursiem balstītas apkures sistēmas pievienošana esošajai fosilā kurināmā apkurei sistēmai; ✓ B9 – savienojumi ar centralizētās siltumapgādes un aukstumapgādes tīkliem. Šīs investīcijas elementi, kas saistīti ar darbībām B2 (daudzdzīvokļu ēku dzīvokļu un privātmāju atsevišķi energoefektivitāti uzlabojoši pasākumi), B6 (atjaunīgās enerģijas aprīkojuma uzstādīšana privātmāju apkurei), pēc definīcijas atbilst DNSH kritērijiem, kas noteikti EK paziņojumā C/2025/1596 un atbildīs nacionālajiem tiesību aktiem. Šīs investīcijas elementiem, kas saistīti ar darbību B3.1. un B8.1. ir papildu DNSH kritēriji pielāgošanās klimata pārmaiņām un pāreja uz aprites ekonomiku. KEM apņemas nodrošināt DNSH kritēriju ievērošanu, tas ir, investīcijas īstenošanas MK noteikumos tiks iekļauti visi DNSH kritēriji un pierādījumi par šīs investīcijas elementiem, un tie būs daļa no investīcijas pirmā atskaides punkta. Šīs investīcijas elementi, kas ir saistīti ar darbību B7.1 un B9 ir papildu DNSH kritēriji. KEM apņemas nodrošināt DNSH kritēriju ievērošanu šīs investīcijas īstenošanā. Jo īpaši, DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaides punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms

3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.1.2.2.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaites punkta apraksts

Izsludināta projektu iesniegumu atlase maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai. Spēkā stāties normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu. Normatīvajā regulējumā iekļauti energoefektivitātes paaugstināšanas atbalsta pasākumu saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.1.2.2.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 1. pielikuma B2, B3.1., B6, B7.1, B8.1 un B9 darbības prasībām.

Mērķrādītājs: To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)

Mērķrādītāja apraksts

Veikta energoefektivitātes paaugstināšana 2 737 ēku vienībās.

Veikta energoefektivitātes paaugstināšana 10 948 ēku vienībās.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C1.B.II.1.2027Q2	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	II
C1.B.II.16.2030Q1	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai	Mērķrādītājs	To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	ēku vienība	0	2737	2030	I

	un privātmāju atjaunošanai							
C1.B.11.I6.2032Q3	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Mērķrādītājs	To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	Ēku vienība	2317	10 948	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaides punkts vai mērķrādītājs?

Atskaides punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana – nodrošināta pieteikšanās atbalsta saņemšanai.

Mērķrādītājs: “To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)” tika izvēlēts, lai atspoguļotu to mājokļu skaitu, kuras gūst labumu no energoefektivitātes pasākumu īstenošanas.

Ko mēra ar atskaides punktu vai mērķrādītāju?

Atskaides punkts mēra investīcijas īstenošanas uzsākšanu, apliecinot, ka ir oficiāli atvērta pieteikumu pieņemšana, publicēti atbalsta sniegšanas nosacījumi un nodrošināta administratīvā kapacitāte projektu vērtēšanas procesam.

Mērķrādītājs mēra ēku vienību skaitu, kuros tiks veikti ieguldījumi energoefektivitātes pasākumu uzlabošanai, kā arī, kurās pieaugs enerģijas ietaupījums un kurās aizstātas fosilā kurināmā apkures iekārtas ar atjaunīgo energoresursu iekārtām un/vai ļoti efektīvām iekārtām.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaides punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaides punkta pienācīgā izpilde pamatojama ar oficiālu paziņojumu par pieteikumu pieņemšanas uzsākšanu, kas publicēts atbilstoši nacionāli noteiktajām procedūrām.

Mērīšanas avoti: KEM un VIF publicētie paziņojumi, oficiālais izsludinājums, investīcijas īstenošanas normatīvais regulējums.

Mērķrādītāja pienācīga izpilde pamatojama ar:

- ✓ Uzskaiti par finansiālā atbalsta sniegšanu (līgumiem): atbalstīto mājāsaimniecību skaita izsekošana.

Mērķrādītāja sasniegšanas pārbaudes avoti:

- ✓ valsts energoefektivitātes datubāze;
- ✓ atbalsta sniedzēja pārskati, kas ietver informāciju par veiktajiem energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem, tai skaitā apliecinājumu par to, ka darbi ir pabeigti.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Bāzlīnija (sākumpunkts) ir 0.

Sasniedzamais mērķis (uz 2032.gada 31. jūliju): 10 948 mājoķļu skaits, kuri ir guvuši labumu no vismaz viena strukturāla pasākuma, kas samazina to emisijas ēku sektorā.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaides punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Atskaides punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada II ceturksnim.

Mērķrādītājs tiks sasniegti līdz 2032. gada III ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaides punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir KEM.

Par atskaides punkta īstenošanu un sasniegšanu ir atbildīga KEM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt VIF, kas nodrošinās mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegto mērķrādītāju.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projekta izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp KEM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, KEM un CFLA nodrošinās atskaides punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. KEM sekos līdzi investīcijas, t.sk. atskaides punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF Plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaides punktu un mērķrādītāju ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un KEM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.1.2.2.4. *Finansējums un izmaksas*

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katru pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Izmaksu aplēses (skatīt 8.tabulu) ir balstītas, ievērojot iepriekšējo periodu faktiskos izdevumus, kas attiecināmi uz līdzvērtīgu aktivitāšu īstenošanu, t.sk. analizējot īstenotos energoefektivitātes projektus daudzdzīvokļu ēkās, ko finansē no esošajām ES instrumentu programmām, kā arī uz publiski pieejamo informāciju par atsevišķu pasākumu vidējām izmaksām (siltumsūkņu uzstādīšana, logu maiņa), kā arī uz Latvijas NEKP iekļautajiem aprēķiniem un pieņēmumiem.

8.tabula. Investīcijas C1.B.II izmaksu aplēse

	Summa, EUR bez PVN
Energoefektivitātes pasākumu īstenošanai mazaizsargātām māsaimniecībām privātmājās un dzīvokļos: 1) Plānotais atbalsts vienai mazaizsargātai māsaimniecībai privātmājas energopasākumu īstenošanai (20 000 EUR/māsaimniecību); 2) Plānotais atbalsts vienai mazaizsargātai māsaimniecībai dzīvokļa energopasākumu īstenošanai (15 000 EUR/māsaimniecību).	187 778 787
Darbības izmaksas (atbalsta funkcijas, nodrošinot konsultatīvā/tehniskā atbalsta sniegšanu, publicitāte)	860 786

Kopējās plānotās izmaksas	188 639 573
Kopējās plānotās izmaksas ir 188,6 miljoni EUR, no kuriem 0,5% tiek atvēlēti darbību izmaksām vienas pieturas pieejas principa īstenošanai, nodrošinot konsultatīvā, tehniskā atbalsta sniegšanu, publicitāti. Savukārt, pārējo finansējumu plānots novirzīt energoefektivitātes pasākumu īstenošanai mazaizsargātām mājsaimniecībām privātmājās un dzīvokļos, tai skaitā energoauditu veikšanai. Mazaizsargāto mājsaimniecību skaits, kuras saņem atbalstu, aprēķināts, balstoties uz aprēķiniem saskaņā ar TSI projekta rezultātiem, ka plānotais atbalsts vienai mājsaimniecībai energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu veikšanai privātmājā ir 20 tūkstoši EUR, savukārt dzīvoklī 15 tūkstoši EUR. Plānotās izmaksas uz vienu privātmāju vai dzīvokli aprēķinātas, ņemot vērā vairākus pamatpieņēmumus saskaņā ar TSI projekta rezultātiem, uz kuriem balstīti aprēķini par maza mēroga energoefektivitātes pasākumu izmaksām uz vienu mājsaimniecību (privātmāju vai dzīvokli). TSI projektā veikts izvērtējums par to, cik izmaksā konkrētās atbalstāmās darbības, kā arī noteiktas izmaksas energoefektivitātes pasākumiem uz kvadrātmētru, kas ietver maza un vidēja mēroga uzlabošanas pasākumus. Baltoties uz TSI projektā pieejamajiem datiem, tika noteiktas maksimālais finansējuma apjoms, lai nodrošinātu energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu veikšanu, kas nav dziļā renovācija. Viena no atbalstāmajām darbībām investīcijas ietvaros ir fosilā kurināmā apkures iekārtu nomaiņa uz koksnes biomasas katlu, kas piemērots granulu kurināmajam, bezemisijas vai atjaunīgos energoresursos balstītiem risinājumiem. Viens no risinājumiem ir siltumsūkņa uzstādīšana, kura aplēstās izmaksas balsoties uz TSI projektā veiktajiem pētījumiem ir 9407 EUR. Savukārt, apkures katla nomaiņas aplēstās izmaksas ir 4168 EUR par katlu. Izmaksām par apkures katla nomaiņu pamatā ir ņemti TSI projekta dati. Papildus fosilā kurināmā nomaiņai atbalsta saņēmējs var īstenot darbības, kas saistītas, piemēram, ar logu nomaiņu, jumta izolāciju, iekšējo sienu izolāciju, fasādes, mansarda, pagraba siltināšanu. Veicot iepriekš minētās darbības, aplēstās izmaksas uz m² Latvijā, atsaucoties uz TSI projektā veiktajiem pētījumiem, vidēji ir 133 EUR. Pieņēmumi par tehnoloģiskajām izmaksām ir balstīti uz jaunāko zinātniskās literatūras pārskatu, un tie tika apstiprināti īpašā apspriešanās ar ieinteresētajām personām. Ņemot vērā vidējos Latvijas privātmāju un dzīvokļu izmērus, kuri potenciālie pieteiktos atbalstam, veikti aprēķini par iespējamo atbalstāmo mājsaimniecību skaitu.	

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Plānotais investīciju īstenošanas laika periods no 2027.-2032. gadam.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas 188 639 573 EUR, t.sk. nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (47 159 893 EUR).

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Maza mēroga energoefektivitātes uzlabošanas pasākumu finansēšana un privātmāju renovācija nav plānota citu ES instrumentu ietvaros.

Vienlaikus tiks nodrošināta demarkācija (atbalstīto objektu līmenī) ar paredzēto atbalstu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku energoefektivitātes paaugstināšanai šādās investīciju programmās:

- ✓ Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Energoefektivitātes veicināšana un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana” 2.1.1.1. pasākums “Energoefektivitātes paaugstināšana dzīvojamās ēkās, t. sk. attīstot ESKO tirgu (daudzdzīvokļu, privātās un neliela dzīvokļu skaita ēku kompleksos)”¹⁰⁴;
- ✓ Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.2.3. specifiskā atbalsta mērķa “Uzlabot dabas aizsardzību un bioloģisko daudzveidību, “zaļo” infrastruktūru, it īpaši pilsētvidē, un samazināt piesārņojumu” 2.2.3.6. pasākumu “Gaisa piesārņojumu mazinošu pasākumu īstenošana, uzlabojot mājāsaimniecību siltumapgādes sistēmas” īstenošanas noteikumi¹⁰⁵;
- ✓ ANM plāna 1.2. reformas un investīciju virziena “Energoefektivitātes uzlabošana” 1.2.1.1.i. investīcija “Daudzdzīvokļu māju energoefektivitātes uzlabošana un pāreja uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu”¹⁰⁶.

Savstarpējā investīciju demarkācija tiks nodrošināta arī ar investīciju ieviešanas laika grafiku. Demarkācija tik nodrošināta arī ar SKF plāna investīciju “(C1.A.II) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās”, nodrošinot informācijas apmaiņu starp ALTUM un VIF, kas ir šo investīciju īstenotāji, tai skaitā izmantojot savstarpējo informācijas apmaiņu starp jau izveidotajām IT sistēmām. Atbalsts netiks piešķirts tādām mazaizsargātām mājāsaimniecībām, kurs būs saņēmušas vai plāno saņemt atbalstu investīcijā “Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās”.

Vienlaikus, ja tomēr mazaizsargātā mājoklis būs saņēmis atbalstu maza mēroga energoefektivitātes pasākumu veikšanai dzīvoklī, kurš atrodas ēkā, kura tomēr piesakās SKF atbalstam investīcijas “(C1.A.II) Energoefektivitātes paaugstināšanai un atjaunīgo energoresursu izmantošanai daudzdzīvokļu mājās”, tiks nodrošināts, ka dzīvokli, kurš jau saņēmis atbalstu, piemēram, logu nomainībai netiks piešķirts atkārtots atbalsts logu nomainībai. Lai nodrošinātu, ka vienam un tam pašam dzīvoklim atbalsts netiek piešķirts atkārtoti tām pašām darbībām, pirms lēmuma pieņemšanas par atbalsta sniegšanu energoefektivitātes pasākumu uzlabošanai daudzdzīvokļu mājā, ALTUM būs jāpārlicinās, ka nevienam no konkrētajā daudzdzīvokļu mājā esošajiem dzīvokļiem jau nav sniegts atbalsts šīs programmas ietvaros. Gadījumos, kad atbalsts būs jau sniegts, tas netiks piešķirts atkārtoti vienām un tām pašām darbībām.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms.

¹⁰⁴ <https://likumi.lv/ta/id/357498-atbalsta-programmas-nosacījumi-energoefektivitates-paaugstinanasas-pasakumu-istenosanaidaudzdzivoklu-dzivojamas-majas>

¹⁰⁵ <https://likumi.lv/ta/id/340874-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-2-3-specifiska-atbalsta-merka-uzlabot-dabas-aizsardzibu>

¹⁰⁶ <https://likumi.lv/ta/id/334084-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismas-plana-1-2-reformu-un-investiciju-virziena-energoefektivitates-uzlabosana>

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valsts specifiku

Paredzamās izmaksas ir noteiktas, ievērojot iepriekšējo periodu faktiskos izdevumus, kas attiecināmi uz līdzvērtīgu aktivitāšu īstenošanu, t.sk. analizējot īstenotos energoefektivitātes projektus daudzdzīvokļu ēkās, ko finansē no esošajām ES instrumentu programmām, kā arī uz publiski pieejamo informāciju par atsevišķu pasākumu vidējām izmaksām (dažādu veidu siltumsūkņu uzstādīšana, logu maiņa), kā arī uz Atjaunotajā NEKP iekļautajiem aprēķiniem un pieņēmumiem un saskaņā ar TSI projekta rezultātiem.

Izmaksas tiks regulāri uzraudzītas un novērtētas, lai nodrošinātu, ka izdevumi atbilst projekta mērķiem. VIF veiks pārraudzību un līdzekļu sadali, nodrošinot pārredzamību un pārskatatbildību visā investīcijas īstenošanas procesā.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/ investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.B.11	Atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	01.01. 2026.	31.07. 2032.	188 639 573	0	10 000 000	40 000 000	60 000 000	60 000 000	18 639 573	0

2.1.2.2.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Atbalstu paredzēts sniegt grantu veidā.

2.1.2.2.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Plānotās investīcijas ir papildinošs ieguldījums, kas nerada dubultfinansējuma riskus ar esošajiem projektiem un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus.

2.1.2.2.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Investīcijas ietvaros atbalstu paredzēts sniegt privātpersonām. Ieviešot plānotās investīcijas, tiks izvērtēts, vai piešķiramais atbalsts no publiskajiem līdzekļiem ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts saskaņā ar Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.pantā ietvertajām komercdarbības atbalsta pazīmēm. Gadījumā, ja tiks secināts, ka pasākums kvalificējas kā komercdarbības atbalsts, tas tiks ieviests, ievērojot piemērojamā komercdarbības atbalsta regulējuma nosacījumus (piemēram, *de minimis* u.tml.).

2.1.2.3. (C1.B.I2) Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu

Intervences apgabals: (B)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.1.2.3.1. *Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts*

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai, t.sk. 2025. gadam aicina virzīt investīcijas uz zaļo pārkārtošanos – tīrā enerģijā, ilgtspējīgā transportā, resursu efektivitātē un ēku energoefektivitātē. Šis virziens ir pilnībā saskaņā ar Regulas 2023/955 1. pantā noteikto mērķi sniegt atbalstu mazaizsargātām mājtsaimniecībām, kuras īpaši skar ēku sektora iekļaušana ETS 2 darbības jomā.

Pašvaldībās īres un sociālie mājokļi un pakalpojumi ar izmitināšanu, kas pielīdzināma izmitināšanai sociālajos mājokļos mazaizsargātām mājtsaimniecībām nereti tiek sniegti pašvaldību īpašumā vai valdījumā esošās ēkās, kuras skar ETS 2 un, kas klasificējamas kā enerģētiskās nabadzības skartas, t.i., ēkās ar zemu energoefektivitāti, paaugstinātiem energoresursu patēriņa izdevumiem un/vai nepietiekamiem apstākļiem iekštelpu mikroklimata nodrošināšanai. Bieži vien atbalsta saņēmējiem (mazaizsargātām mājtsaimniecībām) nav iespēju izvēlēties alternatīvas dzīves vietas, tāpēc viņi tieši saskaras ar enerģētiskās nabadzības radītajām sekām un tādēļ atbalsts ir nepieciešams caur pašvaldību struktūrām, kas tiešā veidā sniedz izmitināšanu mazaizsargātām mājtsaimniecībām. Atbalsts tiks tieši nodots mazaizsargātām mājtsaimniecībām, bet pašvaldības darbojas kā starpnieki (*“pass-on of benefits”*). Tas nozīmē, ka investīcijas atbalsta gala labuma guvējs ir mazaizsargāta mājtsaimniecība, nevis pašvaldība.

Saskaņā ar LM tīmekļa vietnē publicētajiem statistikas datiem pašvaldību sociālo pakalpojumu sniedzēji 2023. gada beigās ir vismaz 570 institūcijas, kas sniegušas sociālos pakalpojumus vismaz 66 tūkstošiem klientu. Saskaņā ar LM publicēto sociālo pakalpojumu reģistru Latvijā ir vismaz 79 pašvaldību sociālo pakalpojumu sniedzēji (izslēdzot tos, kas sniedz pakalpojumu – ilgstošā sociālā aprūpe un sociālā rehabilitācija), kas sniedz sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu. Savukārt saistībā par izmitināšanu īres un sociālajos mājokļos Mājokļu pieejamības pamatnostādnes 2023.–2027. gadam norādīts, ka sociālo mājokļu skaits Latvijā ir nepietiekošs. Latvijā ir viens no mazākajiem sociālo mājokļu fondiem – 2 % no kopējā dzīvojamā fonda. Papildus tam sociālie dzīvokļi ir sliktā stāvoklī: ar ļoti sliktiem sadzīves apstākļiem saskaras 11,5 % iedzīvotāju, kas ievērojami pārsniedz ES vidējo rādītāju – 4,3 %.

Saskaņā ar pašvaldību sniegtajiem datiem ir identificēta nepieciešamība renovēt pašvaldību īpašumā vai valdījumā esošās ēkas, kuras skar ETS 2 un, kurās nodrošina pašvaldību sociālos pakalpojumus mazaizsargātām mājtsaimniecībām ar izmitināšanu, kas pielīdzināma izmitināšanai sociālajos mājokļos (piemēram, krīzes centrs, grupu māja (dzīvoklis), sociālās institūcijas, kas mazaizsargātām personām nodrošina naktsmītņi, u. tml.), izmitināšanu sociālajos mājokļos (piemēram, sociālā dzīvojamā māja, dažādu sociālo grupu kopdzīvojamās mājas u. tml.), kā arī, ņemot vērā, ka pašvaldības palīdzību mazaizsargātajām mājtsaimniecībām mājokļa jautājumu risināšanā nodrošina ne tikai sociālajos mājokļos, bet arī pašvaldību īres dzīvokļos, atbilstoši likumam “Par palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanā” un pašvaldību saistošajiem noteikumiem, pilnā apmērā pašvaldības īpašumā vai valdījumā esošu īres ēku renovācija, nodrošinot pieejamus īres mājokļus mazaizsargātām

mājsaimniecībām. Lielākā daļa no šīm ēkām ir uzbūvētas pirms tika paaugstinātas siltumtehniskās prasības ēku norobežojošām konstrukcijām, līdz ar to tām ir zems energoefektivitātes līmenis. Ņemot vērā zemos energoefektivitātes rādītājus, prioritāri nepieciešams samazināt to enerģijas patēriņu, vienlaicīgi nodrošinot tādu iekštelpu gaisa apmaiņu un ventilāciju, kas nerada kaitējumu veselībai. Šis virziens ir pilnībā saskaņā ar DNSH vadlīnijām, kas uzsver nepieciešamību nepieļaut kaitējumu veselībai, nodrošinot atbilstošu ventilāciju un izvairoties no ilgtermiņa “lock-in” efektiem. Vairums šo ēku tiks ekspluatētas vēl ievērojamu laika periodu, līdz ar to aktuāla ir šo ēku renovācija, uzlabojot to energoefektivitāti. Tādējādi ir nepieciešams atbalsts šīm ēkām, ēku renovācijai (konstrukciju pārbūvei un stiprināšanai, telpu pielāgošanai, ja tas nepieciešams, t.sk. ēku pagrabstāvos vai cokola stāvos, paaugstinot energoefektivitāti), piemērojot līdzvērtīgus nosacījumus kā citās atbalsta programmās pašvaldību ēku energoefektivitātes uzlabošanai, vienlaikus, telpu pielāgošanā ievērojot aktuālās sociālo pakalpojumu saņēmēju ar izmitināšanu vai sociālo un īres mājokļu īrnieku vajadzības un veicinot virzību uz energoefektīvām ēkām, t.sk. ietverot arī, kur iespējams, centralizētajā, lokālajā un individuālajā apkurē izmantoto fosilo avotu izmantojošo apkures iekārtu nomaiņu pret AER iekārtām vai esošo neefektīvo vai novecojošo AER iekārtu nomaiņu pret modernākām un efektīvākām AER iekārtām, kā arī palielinot AER izmantošanu ēkās un bezemisiju tehnoloģiju uzstādīšanu līdzās energoefektivitātes pasākumiem, ja tā ir ekonomiski pamatota, jo ēkas inženiertehniskās sistēmas un atjaunīgās enerģijas risinājumi ir atbalstāmi pasākumi, kas sniedz tiešu labumu mazaizsargātajām mājsaimniecībām. Vienlaikus atbalstot vides pieejamības uzlabošanas pasākumu īstenošanu, atbilstoši būvnormatīvos noteiktajām prasībām, kā arī ar investīcijām ēkās saistītie citi ieguldījumi, t. sk. elektromobilitātes infrastruktūras izveidošana, ievērojot attiecīgus komercdarbības atbalsta nosacījumus.

Ar plānotajiem ieguldījumiem pašvaldību sociālo ēku ar izmitināšanu stāvokļa uzlabošanā tiks nodrošināta tuvošanās NEKP noteikto energoefektivitātes uzlabošanas un atjaunojamo energoresursu īpatsvara palielinājuma mērķu sasniegšanai, kā arī ieguldījumu jomas un nepieciešamības balstītas uz NAP2027 plānotajiem attīstības virzieniem un prioritātes “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība”, noteiktajām vajadzībām un izaicinājumiem, uz nozaru plānošanas dokumentiem un EK rekomendācijām dalībvalstīm.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcijas kopējās izmaksas ir 59 170 000 EUR, paredzot, ka 25 % nacionālais līdzfinansējums tiks nodrošināts no institucionālā īstenotāja – pašvaldības līdzekļiem. Atbalsta pasākums ir uzskatāms par jaunu iniciatīvu, kas plānota īstenošanai ar Fonda atbalstu. Atšķirībā no līdzšinējiem energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem, kā piemēram:

- ✓ Eiropas Reģionālās attīstības fonda 2014.–2020. gadam 4.2.2. specifiskā atbalsta mērķa “Atbilstoši pašvaldības integrētajām attīstības programmām sekmēt energoefektivitātes paaugstināšanu un atjaunojamo energoresursu izmantošanu pašvaldību ēkās”;
- ✓ ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027. gadam 2.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Energoefektivitātes veicināšana un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana” 2.1.1.6. pasākuma “Pašvaldību ēku energoefektivitātes paaugstināšana” (turpmāk – 2.1.1.6. pasākums);
- ✓ 4.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt sociāli atstumto kopienu, mājsaimniecību ar zemiem ienākumiem un nelabvēlīgā situācijā esošo grupu, tostarp cilvēku ar

īpašām vajadzībām sociāli ekonomisko integrāciju, īstenojot integrētas darbības, tostarp nodrošinot mājokli un sociālos pakalpojumus” 4.3.1.3. pasākuma “Sociālo mājokļu atjaunošana vai jaunu sociālo mājokļu būvniecība”;

- ✓ ANM plāna 1.2. reformu un investīciju virziena “Energoefektivitātes uzlabošana” 1.2.1.3.i. investīcijas “Pašvaldību ēku un infrastruktūras uzlabošana, veicinot pāreju uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu un uzlabojot energoefektivitāti” (turpmāk – 1.2.1.3.i. investīcija);
- ✓ ANM plāna 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.4.i. investīcija “Finansēšanas fonda izveide zemas īres mājokļu būvniecībai” (turpmāk - 3.1.1.4.i. investīcija);
- ✓ ANM plāna 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.7.i. investīcijas “Aizdevumi nekustamā īpašuma attīstītājiem zemas īres maksas mājokļu būvniecībai” (turpmāk - 3.1.1.7.i. investīcija);

SKF plāna investīcija ir mērķēta tieši uz mazaizsargātām māsaimniecībām, paredzot ieguldījumus energoefektivitātes paaugstināšanā tikai tādu pašvaldību sociālo pakalpojumu ēkās ar izmitināšanu, sociālajos mājokļos un pilnīgi pašvaldības īpašumā vai valdījumā esošās īres ēkās, kurās šīs māsaimniecības saņem pašvaldību atbalstu, kā arī AER integrācijas risinājumu īstenošanai minētajās ēkās.

Vienlaikus, tiks nodrošināts, ka investīcijā netiek deklarētas izmaksas, kas jau ir finansētas vai tiks finansētas no citiem atbalsta instrumentiem. Šāda *ex ante* demarkācija atbilst EK norādījumu prasībai nodrošināt skaidru izmaksu kategoriju nošķiršanu un dubultfinansējuma novēršanu. Plāna investīcijas demarkācija ar 2.1.1.6. pasākuma investīcijām, kur investīciju atbalsts paredzēts energoefektivitātes uzlabošanas pasākumiem pašvaldību ēkās, t.sk. atbalstot AER tehnoloģijas un virzību uz ne-emisiju tehnoloģiju uzstādīšanu tiek nodrošināta primāri nošķirot investīciju ieviešanas laika grafiku.

Atbilstoši tiek sniegta informācija par esošajiem un šobrīd zināmajiem plānotajiem finansējuma avotiem, bet detalizētāka finansējuma avotu nošķiršana un savstarpējā papildināmība tiks precizēta investīcijas īstenošanas gaitā, CFLA kā investīcijas ietvaros realizēto projektu līgumslēdzējam veicot uzraudzības un kontroles darbības.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

A) Pasākumā pašvaldības būs investīcijas institucionālais īstenotājs (projekta iesniedzējs) un darbosies tikai kā starpniekinstitūcija, jo pasākuma tiešie labuma guvēji ir mazaizsargātās māsaimniecības, kuras saņem sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu vai dzīvo sociālajos mājokļos vai īrē mājokli pašvaldības īres ēkās. Pašvaldības kā minēto jomu ēku īpašnieki vai valdītāji funkcionēs tikai kā atbalsta izpildes mehānisms, nevis gala labuma saņēmēji. Projektu institucionālais īstenotājs būs pašvaldību struktūras, ja tās nodrošina pašvaldības autonomās funkcijas nodrošināt iedzīvotājiem atbalstu sociālo problēmu risināšanā, kā arī iespēju saņemt sociālo palīdzību un sociālos pakalpojumus, sniegt iedzīvotājiem palīdzību mājokļa jautājumu risināšanā, kā arī veicināt dzīvojamā fonda veidošanu, uzturēšanu un modernizēšanu, kā arī deleģētās funkcijas un tādējādi sniedz sociālos pakalpojumus ar īstermiņa vai ilgtermiņa izmitināšanu, kas faktiski pielīdzināma izmitināšanai sociālajos mājokļos vai izmitina sociālajos mājokļos. Ņemot vērā, ka pašvaldības palīdzību mazaizsargātajām māsaimniecībām mājokļa jautājumu risināšanā nodrošina ne tikai sociālajos mājokļos, bet arī pašvaldību īres ēkās, atbilstoši likumam “Par

palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanā” un pašvaldību saistošajiem noteikumiem, pasākumā tiek paredzēta arī pilnā apmērā pašvaldības īpašumā vai valdījumā esošu īres ēku renovācija, nodrošinot pieejamus īres mājokļus mazaizsargātām mājsaimniecībām ar mērķi samazināt līdzmaksājumu, ja tas ir piemērojams atbilstoši normatīvajiem aktiem, vai nepieļaut maksas palielinājumu (t.sk. inflācijas vai energoresursu cenu kāpuma apstākļos), tādējādi saglabājot pakalpojuma un mājokļa pieejamību mazaizsargātajām mājsaimniecībām. Atbalsts pašvaldību īres ēkām šā pasākuma ietvaros ir attiecināms, ja atbalsta guvēji ir mazaizsargātas mājsaimniecības, kuras dzīvo pašvaldības īres ēkās un kurām investīciju rezultātā samazinās ar mājokļa lietošanu saistītais energoresursu izmaksu slogs, t.i. īres ēkas mājokļi tiek izīrēti mazaizsargātām mājsaimniecībām. Finansējuma saņēmējs nodrošina, ka projekta pēcuzraudzības periodā uztur pārbaudāmu uzskaiti par pašvaldību īres ēku īrnieku atbilstību pasākuma mērķa grupai.

Šajā pasākumā ar projekta iesniedzēja valdījumā esošām ēkām saprot ēkas attiecībā uz kurām projekta iesniedzējam uz likuma, deleģējuma, lietošanas, apsaimniekošanas vai cita ilgtermiņa tiesiska pamata ir piešķirtas tiesības un pienākumi nodrošināt ēkas uzturēšanu un izmantošanu sociālo mājokļu, pašvaldības īres mājokļu vai sociālo pakalpojumu ar izmitināšanu sniegšanai. Šāds valdījums šā pasākuma izpratnē ietver gadījumus, kuros finansējuma saņēmējs faktiski un tiesiski uzņemas pilnu atbildību par ēkas izmantošanu attiecīgās publiskās funkcijas nodrošināšanai visā projekta īstenošanas un vismaz piecu gadu pēcuzraudzības periodā. Tādējādi tiks nodrošināta projekta rezultātu ilgtspēja.

B) Pasākuma mērķa grupa ir mājsaimniecības, kas ir uzskatāmas par mazaizsargātām atbilstoši Regulas 2023/955 regulējumam (enerģētiskā nabadzība un ETS 2 cenu ietekme) un sakrīt ar nacionāli identificējamām mājsaimniecībām ar zemiem ienākumiem, kuras pašvaldība atzīst par mazaizsargātām un tiesīgām saņemt palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanā, trūcīgām vai maznodrošinātām atbilstoši Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumam¹⁰⁷, Par palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanas likumam¹⁰⁸, Dzīvojamo telpu īres likumam un uz šo likumu pamata izdotajiem MK noteikumiem un pašvaldību saistošajiem noteikumiem. Piemēram, trūcīgas mājsaimniecības statuss tiek piešķirts, ja mājsaimniecībai ir zemi ienākumi, kas rezultējas nepanesamā enerģijas izmaksu slogā, enerģētiskajā nabadzībā un līdzekļu trūkumā investīcijām (īrniekam nav iespējas finansēt renovāciju). Nacionālie sociālās palīdzības/atbalsta statusi (piemēram, trūcīgs/maznodrošināts, krīzes situācijā, nepieciešams pašvaldības atbalsts u.c.), kā arī tiesības saņemt palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanā, tiek izmantoti kā administratīvi pārbaudāmi kritēriji, lai pamatotu Regulas 2023/955 mērķgrupas atbilstību, jo tie: 1) apstiprina zemus ienākumus, 2) apstiprina, ka mājsaimniecību skar enerģētiskā nabadzība vai tā ir būtiski pakļauta cenu pieaugumam ēku sektorā, 3) pašvaldības administratīvie dati ļauj pamatot, ka mājsaimniecībai objektīvi trūkst līdzekļu renovācijai. Pašvaldību sniegtie sociālie pakalpojumi ar izmitināšanu, izmitināšana sociālajos mājokļos un izmitināšana īres mājokļos pašvaldību īpašumā vai valdījumā esošajās īres ēkās galvenokārt¹⁰⁹ tiek nodrošināta šādām investīcijas mērķa grupām; 1) mazaizsargātām mājsaimniecībām, kas reģistrētas kā ievainojamā mājsaimniecības persona EIKIS¹¹⁰ (Energoresursu izmaksu kompensēšanas informācijas sistēma, samazinot tām ETS 2 radītās sekas); 2) mazaizsargātām mājsaimniecībām (personām), kas ir identificētas izmantojot pašvaldību sociālos darbiniekus un reģistrētas Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumā noteiktajā kārtībā attiecīgās pašvaldības sociālā dienesta informācijas sistēmā par

¹⁰⁷ <https://likumi.lv/ta/id/68488-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-likums>

¹⁰⁸ <https://likumi.lv/ta/id/56812-par-palidzibu-dzivokla-jautajumu-risinasa>

¹⁰⁹ izņemot ārkārtas situācijas (piemēram, plūdi, ugunsgrēki, vētras, bruņotajos konfliktos cietušie un tml.) precīzs skaits ex ante nav nosakāms, uzskaiti nodrošinās pēcuzraudzības periodā

¹¹⁰ <https://eikis.gov.lv/>

piešķirtajiem sociālajiem pakalpojumiem ar izmitināšanu sociālo pakalpojumu sniegšanas ēkās, piemēram, ievainojamās māsaimniecības, kas saņem pamata ienākumu atbalstu jeb sociālā pabalsta pārskaitījumus, kuru mērķis ir nodrošināt neaizsargātām grupām pamata dzīves līmeni, personām kam ir piešķirts trūcīgas vai maznodrošinātas vai krīzes situācijā nonākušas māsaimniecības statuss, nelabvēlīgā situācijā esošām personām, ar zemiem ienākumiem un vidēji zemiem ienākumiem, bāreņiem un bez vecāku gādības palikušiem bērniem pēc pilngadības sasniegšanas; 3) slēptās enerģētiskās nabadzības¹¹¹ (*hidden energy poverty*) un faktiski maznodrošinātām un trūcīgām māsaimniecībām, kuras objektīvu apstākļu dēļ (piemēram, pazaudēti personas identifikācijas dokumenti) nav reģistrētas attiecīgās pašvaldības sociālā dienesta informācijas sistēmā, bet valsts vai pašvaldību amatpersonas ir atzinušas, ka personām nepieciešama neatliekama palīdzība mājokļa jautājumu risināšanā - piemēram, patversmes vai naktspatversmes pakalpojumi bezpajumtniekiem u.c. 4) mazaizsargātām māsaimniecībām, kurām pašvaldība ir piešķīrusi īres tiesības balstoties uz Dzīvojamo telpu īres likuma¹¹² 32. pantu un attiecīgiem pašvaldību saistošajiem noteikumiem, kas regulē īres dzīvojamo telpu izīrēšanu (turpmāk – mazaizsargātas māsaimniecības).

C) Atbalsta rezultātā tiks samazināts ETS 2 ietekmes izraisītās negatīvās sekas tieši šīm mazaizsargātām māsaimniecībām, kompensējot ETS 2 radīto ietekmi, lai izmaksas nepieaugtu, vienlaikus, neizslēdzot citu neparedzētu apstākļu ietekmi, piemēram, krīzes, tirgus svārstības u. tml. Tādējādi kompensējot mazaizsargātām māsaimniecībām izmaksas par sociālo pakalpojumu saņemšanu ar izmitināšanu, vai ar sociālo mājokļu lietošanu saistītos izdevumus, piemēram, īres vai uzturēšanās (uzturēšanas) maksas, rēķini par telpas apkuri, kā arī citas ar enerģijas patēriņu saistītās izmaksas vai īres ēkas mājokļa komunālajiem maksājumiem.

Pašvaldība šajā investīcijā funkcionē kā starpnieks, kas ar ēkas renovāciju un ekspluatācijas izmaksu kritumu nodrošina, ka pakalpojums saglabājas pieejams tieši mērķa grupai kā gala labuma guvējam, nevis kā administratīva budžeta optimizācija pašvaldības interesēs. Tādējādi investīciju būtība vērsta uz barjeru novēršanu mazaizsargātām māsaimniecībām pakalpojumu saņemšanā un pakalpojumu pieejamības saglabāšanā, ņemot vērā izaicinājumus, kas radīsies ETS 2 ietekmē.

Attiecībā uz pakalpojumiem, kas tiek sniegti pilnībā no publiskajiem līdzekļiem, piemēram, krīzes izmitināšana (krīzes centri, naktspatversmes un citas izmitināšanas vietas) *pass-on* ieguvums mazaizsargātajām personām netiek balstīts tikai uz zemākām vienības izmaksām pašvaldībai. Ieguvuma nodošana gala saņēmējiem tiks nodrošināta ar obligātiem, izmērāmiem un līgumiski nostiprinātiem pakalpojuma līmeņa un pieejamības saglabāšanas/paplašināšanas nosacījumiem. Zemāks energopatēriņš un mazāki apkures rēķini pēc ēkas renovācijas ir priekšnosacījums šo nosacījumu izpildei un projektu atlases nosacījumos un finansēšanas/īstenošanas līgumos vai vienošanās kā obligāti izpildāmu rezultātu noteiks, ka renovētajās ēkās energoefektīvas, drošas un apkurināmas pagaidu dzīvesvietas pieejamība un kvalitāte mazaizsargātajām personām tiks saglabāta un/vai palielināta. Tiks noteikti vismaz 2-3 konkrēti rādītāji, kurus pārbaudīs uzraudzības periodā, salīdzinot projekta bāzes līmeņa un pēcrenovācijas rādītājus. Izmērāmu rādītāju kritēriju piemēri, var būt kādi no turpmāk uzskaitītajiem: 1) kapacitāte (gultas/vietas), pieejamo nakšu skaits, uzlabots pakalpojumu pieejamības laiks (darba laiks/atvērto stundu skaits/papildu

¹¹¹ Slēptā enerģētiskā nabadzība ir situācija, kad māsaimniecības ierobežo enerģijas patēriņu līdz neveselīgam vai neatbilstošam līmenim, lai izvairītos no augstām izmaksām, kas bieži rada diskomfortu vai apdraud veselību. Tradicionālie enerģētiskās nabadzības rādītāji var neiekļaut šīs personas. ("Ziņojums par ETS2 ietekmi, mazaizsargāto grupu identificēšanu un ieinteresēto pušu iesaistīšanas plāniem" Trinomics B.V. līguma atsauces Nr. REFORM/2021/OP/0006 Lot 1.)

¹¹² <https://likumi.lv/ta/id/322216-dzivojamo-telpu-ires-likums>

dienas/nakts gadā un tml.), 2) ātrāka uzņemšana (samazināta rindas veidošanās/gaidīšanas laiks), 3) atteikumu skaita vietas trūkuma dēļ samazināšanās (skaits gadā un tml.), 4) uzlabots iekštelpu klimats/ventilācija/temperatūra (temperatūras diapazons (piem., no 18° C tiek uzturēts 20°-22° C), relatīvā mitruma uzlabojumi, CO₂ līmeņa uzlabojumi telpās, ventilācijas jaudas uzlabojumi un tml.), 5) drošības uzlabojumi (pieņemto papildus sargu skaits, uzstādīto sistēmu skaits, ugunsdrošības sistēmas, norādes, apgaismojums, kontrasti, taktilās norādes, drošu mantu uzglabāšana (skapīši, slēdzamas telpas) un tml.), 6) atsevišķu telpas/zonas izveide, kas uzlabo drošību un privātumu (piem., sievietēm, ģimenēm, personām ar psihosociāliem riskiem), 7) labāka privātuma pakāpe (vidējais personu skaits vienā istabā, % vietu ar nodalījumiem un tml.), 8) higiēnas iespēju paplašināšanās (dušas, veļas mazgāšana, žāvēšana, sanitāro mezglu pieejamība un tml.). Minētie uzlabojumi attiecas uz enerģētiski ievainojamām un citādi mazaizsargātām personām, kurām krīzes apstākļos ierašanās ir neplānota un alternatīvu bieži nav. Šajās situācijās *pass-on* ieguvums nav reducējams tikai uz “rēķina samazinājumu”, jo daļa pakalpojumu var tikt nodrošināti pilnībā no publiskiem līdzekļiem šo pakalpojuma rakstura un tā saņēmēju loka dēļ. Tādēļ bezmaksas pakalpojumu gadījumā *pass-on* izpaudīsies kā obligāts, kvalitātes uzlabojums mazaizsargātām personām un pakalpojuma pieejamības saglabāšana/paplašināšana, nevis kā pašvaldības budžeta ieguvums. Savukārt zemāks energopatēriņš pēc ēkas renovācijas ir priekšnosacījums, kas atbalsta šo obligāto uzlabojumu uzturēšanu, bet netiek uzskatīts par ieguvumu pašu par sevi pašvaldībai. Rādītāju izpildi verificēs, izmantojot pakalpojuma sniedzēja (finanšu saņēmēja) administratīvos datus (piem., vietu skaitu, atteikumu skaitu, gaidīšanas laiku) un, kur piemērojams, tehniskos mērījumus (piem., temperatūru, relatīvo mitrumu, CO₂ līmeni) un tml. Tāpat, ja konkrētajā pakalpojumā tomēr ir piemērojams kāds daļējs maksājums, tā samazināšana vai atcelšana mazaizsargātām personām var tikt noteikta kā *pass-on* mehānisms, nostiprinot to attiecīgajos nosacījumos (piem., cenrādī, pašvaldības regulējumā un/vai līgumā/vienošanās).

Attiecībā uz maksas pakalpojumiem rēķini par mazaizsargātām māsaimniecībām saņemtajiem sociālajiem pakalpojumiem sastāv no vismaz divām daļām: 1) pakalpojuma nodrošināšanas daļa un 2) komunālo izdevumu daļa. Lielākajā daļā pašvaldību sociālo pakalpojumu ar izmitināšanu iestāžu klientu uzturēšanās maksa (līdzmaksājums) ietver daļu no komunālajiem izdevumiem, jo īpaši apkures izmaksas. Tas nozīmē, ka, ja enerģijas izmaksas ir iekļautas cenā, tad tieši komunālo izdevumu komponente ir tā cenas daļa, kurā Fonda ieguldījuma ietekme ir tieši parādāma un pārbaudāma. Renovējot ēku (siltināšana, logu un durvju nomaināšana, apkures sistēmu optimizācija, ventilācijas risinājumi u.c.), samazinās siltumenerģijas zudumi un primārās enerģijas patēriņš, tātad samazinās patērēto megavatstundu apjoms un līdz ar to arī rēķinu apmērs vai kompensējas, piemēram, inflācijas vai energoresursu cenu kāpuma izraisītais sadārdzinājums. Līdz ar to “apkures komponente” samazinās patēriņa krituma dēļ, nevis tarifu administratīvas pārrēķināšanas dēļ. Respektīvi, ja pakalpojuma saņēmēja maksa ir mainīga un tajā ir ietverta apkure, tad samazinās tieši tā līdzmaksājuma mainīgā daļa, kas ir visjutīgākā pret cenu kāpumiem, tostarp tiem, kas varētu rasties energoresursu cenu dinamiku un ETS 2 ietekmes rezultātā. Savukārt, ja pakalpojuma saņēmēja maksa ir fiksēta, tad ieguldījumu rezultātā pašvaldībai pēc ēkas renovācijas ir iespēja pārvērtēt pakalpojuma saņēmēju rēķinu sagatavošanas metodiku, lai 1) samazinātu līdzmaksājumu, ja tas ir piemērojams, vai 2) nepieļautu maksas palielinājumu (t.sk. inflācijas vai energoresursu cenu kāpuma apstākļos), tādējādi saglabājot pakalpojuma pieejamību mērķa grupai. Šeit pašvaldība kā starpnieks nodrošina, ka ietaupījums netiek absorbēts citās pozīcijās, bet tiek atspoguļots izmitināšanas maksas politikā.

Precīzu vienotu skaitlisku ietekmi *ex ante* nav iespējams noteikt, jo energoietasipijums katrai ēkai būs individuāls (atkarīgs no sākotnējā patēriņa, tehniskā stāvokļa un pasākumu komplekta), un faktisko patēriņu ietekmē arī atšķirīgi meteoroloģiskie apstākļi. Aprēķinu

piemēram, ja enerģijas izmaksu komponente veido X% no lietotāja maksas, un energoresursu patēriņš samazinās par 50%, tad maksas samazinājuma apmērs ir $X\% \cdot 50\% = 0,5X\%$.

Investīcijas īstenošanas regulējošajos MK noteikumos tiks noteikti atbilstoši nosacījumi un prasības, kas garantētu *pass-on* nosacījuma izpildi atbilstoši augstāk minētajiem pakalpojumu moduļiem.

D) Atbalsts paredzēts kompleksu sekojošu jomu pašvaldību īpašumā vai valdījumā esošo ēku, kuras skar ETS 2;

1) pašvaldību sociālo pakalpojumu¹¹³ ar izmitināšanu, kas faktiski pielīdzināma izmitināšanai sociālajos mājokļos (piemēram, krīzes centrs, grupu māja (dzīvoklis), sociālās institūcijas, kas maznodrošinātām personām nodrošina naktsmītni (patversme¹¹⁴, naktspatversme), pansijs¹¹⁵ (kas nav ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcija¹¹⁶), atelpas brīža pakalpojums¹¹⁷ u. tml.),

2) sociālo mājokļu (piemēram, sociālā dzīvojamā māja, dažādu sociālo grupu kopdzīvojamās mājas u. tml.) ēkās,

3) pašvaldību īres ēkas, kurās pašvaldības atbilstoši likumam “Par palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanā” un pašvaldību saistošajiem noteikumiem sniedz palīdzību mazaizsargātajām mājsaimniecībām,

renovācijas izmaksu segšanai (apgaismojuma, dzesēšanas un ventilācijas sistēmu izveide, pārbūve vai atjaunošana, atbalstāmo darbību īstenošanai nepieciešamo projekta īstenošanas dokumentācijas izmaksas (piemēram, energoaudita, tehnisko projektu vai būvprojektu sagatavošanas, autoruzraudzības un būvuzraudzības izmaksas u. tml.), vadības viedo tehnoloģiju iegādei, siltumapgādes infrastruktūras pārbūvei vai atjaunošanai, būvdarbiem ēkas norobežojošajās konstrukcijās, konstrukciju pārbūvei un stiprināšanai, t.sk. ēku pagrabstāvos vai cokola stāvos, kas nodrošina ēkas energoefektivitātes un siltumnoturības uzlabošanu u. tml.), kā arī esošo fosilos energoresursus izmantojošu apkures iekārtu nomaiņai pret jaunu AER izmantojošo siltumenerģijas ražošanas iekārtu vai esošo neefektīvo vai novecojošo AER iekārtu nomaiņai pret modernākām un efektīvākām AER iekārtām.

E) Finansējuma saņēmēji sniegs apliecinājumus, ka atbalsta ietvaros renovētajā ēkā sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu, īres dzīvokļos pašvaldību īres ēkās un sociālajos mājokļos izmitinās primāri mazaizsargātas mājsaimniecības. Projektu pēcuzraudzības periodā finansējuma saņēmēji uzkrās datus par sociālo pakalpojumu saņēmējiem un pašvaldību īres ēku īrniekiem. Atbalsta ietvaros nav plānots šīs izmitināšanas iespējas regulāri izmantot personām vai mājsaimniecībām, kuras neatbilst neaizsargātas mājsaimniecības statusam. Vienlaikus sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu vai sociālos mājokļus vai īres mājokļus atbilstoši normatīvajiem aktiem var izņēruma kārtā īstermiņā saņemt arī ārkārtas krīzes situācijās un ārkārtas apstākļos esošas personas, ja šīm personām konkrētajā brīdī nav iespējams *ex ante* noteikt vai piemērot mazaizsargātas mājsaimniecības statusu. Šādu gadījumu apjoms nav plānojams iepriekš (*ad hoc*), un tie netiek uzskatīti par mērķa grupas maiņu, bet par īslaicīgu risinājumu krīzes situācijās. Arī izņēruma gadījumos prioritāte pakalpojuma saņemšanai saglabājas mazaizsargātām mājsaimniecībām. Uzraudzības periodā tiks uzturēta uzskaitē par pakalpojuma saņēmējiem, t.sk. atsevišķi fiksējot izņēruma

¹¹³ Atbilstība tiks pārbaudīta publiski pieejamā Labklājības ministrijas sociālo pakalpojumu reģistrā <https://vspmis.lm.gov.lv/Public/PublicetsPakalpojums>

¹¹⁴ Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likuma 1.panta 9. un 12.punkts.

¹¹⁵ Labklājības ministrijas sociālo pakalpojumu reģistrā <https://vspmis.lm.gov.lv/Public/PublicetsPakalpojums> (atlasītais sniedzamais sociālais pakalpojums: 17- pansijs)

¹¹⁶ MK 2019.gada 2.aprīļa noteikumu Nr.138 “Noteikumi par sociālo pakalpojumu saņemšanu” 32.1.apakšpunkts

¹¹⁷ Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likums 9. panta 1.¹ daļas 7. punkts

gadījumus, kad pakalpojums sniegts personām, kuras neatbilst mazaizsargātas mājsaimniecības statusam, norādot iemeslu, ilgumu un apjomu.

Projekta piecu gadu pēcuzaudzības perioda laikā pašvaldībām būs pienākums attiecībā uz projekta ēku saglabāt pašvaldības īpašumtiesības vai valdījumu, nemainīt ēkas lietošanas veidu, t.sk. saglabāt ēkas sociālo funkciju (sociālais mājoklis vai sociālie pakalpojumi ar izmitināšanu vai pašvaldību īres ēkas), kā arī veiktās investīcijas un radītos pamatlīdzekļus izmantot projektā paredzētajam mērķim un nodrošināt veikto investīciju ilgtspēju un uzturēšanu darba kārtībā, lai vismaz projekta piecu gadu pēcuzaudzības periodā nodrošinātu, ka mazaizsargātas mājsaimniecības varēs turpināt saņemt pakalpojumus pēc ēkas renovācijas.

Datu uzkrāšana ēku līmenī finansējuma saņēmējam neradīs būtisku papildu slogu, jo saskaņā ar Noteikumiem par Oficiālās statistikas programmu 2025.–2027. gadam^{118 119} pašvaldībām ir jāuzskaita tās sniegto sociālo pakalpojumu skaits.

F) Rezultātu sasaiste ar rīcībpolitiku tiks nodrošināta, jo atbalsta rezultātā ēkās, kuras skar ETS 2, tiks samazināts kopējās primārās enerģijas patēriņš, kā arī tiks veicināta AER izmantošana un bezemisiju tehnoloģiju uzstādīšana, kā arī samazinātas radītās CO₂ emisijas. Renovētajās ēkās tiks uzlabota energoefektivitāte, kā arī ar to saistītie dzīves apstākļi, pakalpojumu kvalitāte un izmaksas tās lietotājiem – personām, kuras skar enerģētiskā nabadzība un kuras ir mazaizsargātas. Tādējādi renovējot ēku stāvokli mazināt enerģētisko nabadzību Latvijā, vienlaikus nodrošinot tuvošanos NEKP noteikto energoefektivitātes uzlabošanas un atjaunojamo energoresursu īpatsvara palielinājuma mērķu sasniegšanai, kā arī balstot ieguldījumu jomas un nepieciešamību uz NAP2027¹²⁰ plānotajiem attīstības virzieniem un prioritātes “Kvalitatīva dzīves vide un teritoriju attīstība” noteiktajām vajadzībām un izaicinājumiem, uz nozaru plānošanas dokumentiem un EK rekomendācijām¹²¹ dalībvalstīm.

Risinājumi sekmē ēku uzturēšanas un secīgi tajā sniegto pakalpojumu izmaksu samazinājumu, enerģētisko neatkarību no importētiem energoresursiem.

Pasākuma ietvaros atbalsts siltumenerģijas ražošanas avotu iegādei, uzstādīšanai un nomainībai valstspilsētās tiks sniegts atbilstoši prioritārai kārtībai, prioritāri sniedzot atbalstu fosilo energoresursu nomainībai. Vienlaikus katrā gadījumā tiks ņemti vērā konkrētie apstākļi un tehniskā lietderība.

G) Sociālās tiesības un deinstitutionalizācija tiks nodrošināta, jo ieguldījumi sociālo pakalpojumu ēku ar izmitināšanu, sociālo un īres mājokļu kvalitātē un to pieejamībā tiešā veidā saistīti ar cilvēku sociālo tiesību īstenošanu.

Ieguldījumu mērķis nav sociālās aprūpes funkciju finansēšana vai institucionālās aprūpes sistēmas uzturēšana, bet gan pašvaldību īpašumā vai valdījumā esošu ēku renovācija un energoefektivitātes uzlabošana ēkās, kurās dzīvo vai tiek izmitinātas enerģētiski ievainojamas, mazaizsargātas mājsaimniecības. Šādi ieguldījumi ir vērsti uz ETS 2 negatīvās ietekmes mazināšanu un enerģētiskās nabadzības samazināšanu un tādējādi atbilst Regulas 2023/955 3. un 8. pantā noteiktajiem mērķiem.

Investīcija nefinansē jaunu institucionālās aprūpes vietu izveidi vai esošās institucionālās aprūpes kapacitātes palielināšanu. Atbalsts paredzēts tikai renovācijai – energoefektivitātes pasākumu īstenošanai esošās ēkās (siltināšana, logu un durvju nomaina, ventilācijas un

¹¹⁸ <https://likumi.lv/ta/id/357495-noteikumi-par-oficialas-statistikas-programmu-20252027gadam>

¹¹⁹ <https://www.lm.gov.lv/lv/statistika-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-joma>

¹²⁰ <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-nacionalais-attistibas-plans>

¹²¹ https://economy-finance.ec.europa.eu/publications_en

apkures sistēmu modernizācija u. c.), kas samazina siltumenerģijas patēriņu un komunālos izdevumus mazaizsargātajām personām, neizdarot izmaiņas institucionālās aprūpes struktūrā, pakalpojuma saturā vai sniegtās aprūpes formā. Šāda pieeja atbilst EK norādījumos par sociālajiem klimata plāniem ietvertajam uzsvaram uz energoefektivitātes uzlabojumiem ēkās, kurās uzturas mazaizsargātās grupas, kā arī ANO Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām 19. pantā nostiprinātajiem deinstitucionalizācijas principiem, jo ieguldījumi nemaina institucionālās aprūpes struktūru un neveicina institucionālo iestāžu paplašināšanu.

Lai novērstu neatbilstīgu ieguldījumu risku, atbalsts netiks sniegts ēkās, kurās sniedz ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas pakalpojumus, kas reģistrētas publiski pieejamā LM sociālo pakalpojumu sniedzēju reģistrā¹²² sniedzot sociālo pakalpojumu – “01 ilgstoša sociālā aprūpe un sociālā rehabilitācija”. Attiecīgie ierobežojumi tiks precīzi ietverti MK noteikumos, skaidri nosakot neatbalstāmos darbības veidus (tostarp institucionālās ilgstošās aprūpes kapacitātes palielināšana, jaunu institucionālās aprūpes iestāžu būvniecība).

H) Fokuss uz sociālo un krīzes mājokļu funkcionalitāti tiks nodrošināts, jo renovācija paredzēta tikai pašvaldību īpašumā vai valdījumā esošām ēkām, kurās tiek nodrošināta mazaizsargātu personu izmitināšana. Šajos mājokļos tiek nodrošināta pastāvīga vai īslaicīga dzīvesvieta personām ar zemiem ienākumiem vai augstu sociālās atstumtības risku, un uzturēšanās izmaksas šajās ēkās tiek galvenokārt vai daļēji subsidētas no publiskiem līdzekļiem un tiek nodrošināti līdzvērtīgi dzīves apstākļi kā sociālajos mājokļos (individuāla vai kopēja dzīvojamā telpa, koplietošanas telpas, apkure, apgaismojums, droša vide). Līdz ar to šādas ēkas Latvijas kontekstā funkcionāli atbilst sociālā mājokļa (“social housing”) definīcijai, kas Komisijas norādījumos ir sasaistīta ar pieejamas dzīvesvietas nodrošināšanu mazaizsargātām personām, kuru dzīvošanas izmaksas daļēji vai pilnībā sedz publiskie resursi.

Savukārt attiecībā uz īslaicīgu krīzes izmitināšanu ieguldījumu mērķis ir nodrošināt energoefektīvu, drošu un apkurināmu pagaidu dzīvesvietu enerģētiski ievainojamām un citādi mazaizsargātām personām, kuras citādi būtu pakļautas bezpajumtniecības vai ļoti sliktu dzīves apstākļu riskam. Krīzes situācijās (piemēram, ģimenes vardarbības, sociālekonomisku iemeslu, ugunsgrēku, plūdu vai vētru dēļ), kā arī personu bez pajumtes īslaicīga izmitināšana pašvaldībai piederošās ēkās (krīzes centros, nakts patversmēs, grupu mājās (dzīvokļos) u. tml.) Latvijas praksē tiek pielīdzināta sociālajiem mājokļiem un mājokļu pakalpojumu saņēmēji atbilst Regulas 2023/955 2. panta 8. un 10. punktā noteiktajām mazaizsargāto māsaimniecību definīcijām, kā arī 8. panta 1. daļā un 9. pantā noteiktajiem mērķiem.

Šādās īstermiņa mājvietās dzīvo personas ar zemiem vai neesošiem ienākumiem, kurām nav citu mājokļa alternatīvu un kuras ir tiešā enerģētiskās nabadzības riska grupā. Dzīvesvietas un komunālie izdevumi tiek pilnībā vai daļēji segti no publiskiem līdzekļiem, un tiek nodrošināta droša, apkurināta un energoefektīva pagaidu dzīvesvieta. Tās pilda līdzvērtīgu sociālu funkciju kā sociālie mājokļi, jo nodrošina pieejamu dzīvesvietu cilvēkiem, kuri citādi nespētu segt mājokļa izmaksas un būtu pakļauti bezpajumtniecībai vai veselībai bīstamiem dzīves apstākļiem. Ieguldījumi šo īstermiņa sociālo mājokļu renovācijā neatbalsta institucionālo aprūpi, bet gan cilvēka cienīgu pagaidu dzīvesvietu līdz tiek atrasts ilgtermiņa risinājums (piemēram, pastāvīgs sociālais mājoklis). Šāda pieeja ir saskaņota ar ANO

¹²² <https://vspmis.lm.gov.lv/Public/PublicetsPakalpojums>
<https://www.lm.gov.lv/lv/socialo-pakalpojumu-sniedzēju-registrs-0>

Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām 19. pantu, jo veicina neatkarīgu dzīvi sabiedrībā un novērš cilvēku izstumšanu no sabiedrības.

Energoefektivitātes uzlabojumi krīzes centros, nakts patversmēs un citos sociālajos mājokļos samazina šo ēku ekspluatācijas izmaksas, tādējādi ir vairāk drošu un pieejamu mājokļu vietu cilvēkiem, kas nonākuši krīzes situācijā. Ja krīzē esošajai mazaizsargātajai māsaimniecībai tiek izsniegts rēķins par mitināšanos, SKF plāna ieguldījumi ļauj samazināt rēķina apmēru vai nepieļaut tā palielinājumu, piemēram, inflācijas ietekmes dēļ. Latvijas kontekstā tas nozīmē tiešu un netiešu mazaizsargāto māsaimniecību izmaksu samazināšanu un atbilst Regulas 2023/955 mērķim mazināt enerģētisko nabadzību sociāli ievainojamās grupās, t.sk. bezpajumtnieku un krīzes situācijās nonākušu personu vidū.

Nemot vērā, ka ieguldījumi ir vērsti uz sociālo un krīzes mājokļu energoefektivitātes uzlabošanu, nevis institucionālās aprūpes infrastruktūras paplašināšanu, tie nav pretrunā ar deinstitucionalizācijas pieeju. Gluži pretēji tie stiprina sociālo iekļaušanu un pamattiesību ievērošanu, uzlabo sociālo pakalpojumu kvalitāti un pieejamību un pieejamības nepasliktināšanos un stiprina vietējo kopienu atbalsta spējas, veicinot mazaizsargātu māsaimniecību (piemēram, pensijas vecuma cilvēku, personu ar invaliditāti u. c.) neatkarīgu dzīvi, cilvēka cieņu, līdzdalību sabiedrībā un vienlīdzīgu piekļuvi pakalpojumiem un sociālajiem mājokļiem.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Lai nodrošinātu efektīvu un plaši pieejamu atbalstu mazaizsargātām mājāsaimniecībām, kuras saņem pašvaldību sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu vai dzīvo pašvaldību sociālajos mājokļos vai pašvaldības īres ēkā, šo minēto jomu pašvaldības īpašumā vai valdījumā esošo ēku, kuras skar ETS 2, renovācijai tiks ieviests granta veida finansējums, ko projektu institucionālais īstenotājs – pašvaldības varēs saņemt, piedaloties atklātā projektu atlases konkursā. Ieguldījumi tiks veikti visā Latvijas teritorijā, nodrošinot, ka projekta ietvaros tiek mazināta ETS 2 ietekme uz projektu rezultātu tiešiem labuma guvējiem – mazaizsargātajiem pašvaldību sociālo pakalpojumu saņēmējiem ar izmitināšanu, sociālo mājokļu īrniekiem un pašvaldības īres ēku īrniekiem – mazaizsargātām mājāsaimniecībām, un veicināta reģionālā attīstība t.sk. reģionos ar ierobežotām attīstības iespējām, vienlaikus tiek sasniegts primārās enerģijas ietaupījums.

Atbilstoši pašvaldību sniegtajai informācijai tiek prognozēts, ka finansējums tiks savlaicīgi ieguldīts pieejamajā apmērā.

MK noteikumi noteiks kārtību, kādā īsteno investīciju, t.sk. atbalsta atbilstību mazaizsargātām mājāsaimniecībām, atbilstību Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumam un Par palīdzību dzīvokļa jautājumu risināšanas likumam, Dzīvojamo telpu īres likumam un uz šo likumu pamata izdotajiem MK noteikumiem un pašvaldību saistošajiem noteikumiem, investīcijā sasniedzamos rādītājus un mērķus, atbalstāmās darbības, prasības projektu iesniedzējiem, principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” (DNSH) nosacījumus, investīcijas un projektu īstenošanas un uzraudzības nosacījumus. MK noteikumos noteiks, ka finansējuma saņēmēji vismaz piecus gadus pēc noslēguma maksājuma veikšanas saglabās pašvaldības īpašumtiesības vai valdījumu attiecībā uz projekta ēku un nemainīs ēkas lietošanas veidu, veiktās investīcijas un radītos pamatlīdzekļus izmantos projektā paredzētajam mērķim un nodrošinās veikto investīciju ilgtspēju un uzturēšanu darba kārtībā. Savukārt CFLA atbilstoši MK noteikumiem un citiem saistītajiem nacionālajiem normatīvajiem aktiem vismaz piecus gadus pēc noslēguma maksājuma veikšanas nodrošinās projektu īstenošanas uzraudzību un kontroli, projektu mērķu un rādītāju sasniegšanas uzraudzību, analizēs problēmas projektu īstenošanā un iesniegs atbildīgajai iestādei priekšlikumus par projektu īstenošanas uzlabošanu.

VARAM ir atbildīgā ministrija par investīcijas īstenošanu.

CFLA atbildība ir nodrošināt projektu iesniegumu atlasī un investīcijas īstenošanas (projektu) izpildes uzraudzību vismaz projektu piecu gadu pēcuzraudzības periodā, t.sk. veicot maksājuma pieprasījumu apstiprināšanu.

Par atskaites punkta, mērķrādītāju un izpildes grafika izpildes nodrošināšanu atbildīga ir CFLA.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Plānotā investīcija tieši novērsīs dzimumu nevienlīdzību. Sievietes biežāk ir pārstāvētas mazaizsargāto mājāsaimniecību vidū – piemēram, vientuļās mātes, sievietes pensijas vecumā, sievietes ar zemiem ienākumiem vai tās, kuras aprūpē tuviniekus. Nodrošinot šīm grupām pieejamākus un energoefektīvākus sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu vai sociālos mājokļus vai īres mājokļus, tiek mazinātas viņu izmaksas un uzlaboti dzīves apstākļi, tādējādi

veicinot ekonomisko neatkarību un drošību. Investīcija nodrošinās arī plašu multiplikatīvo un demonstrāciju efektu, palīdzot sievietēm enerģētiski nabadzīgās mājāsaimniecībās samazināt enerģijas izdevumus.

Tādējādi investīcija palīdzēs mazināt dzimumu nevienlīdzību, uzlabojot dzīves kvalitāti un iespējas sievietēm, kuras visbiežāk ir pakļautas nabadzības un sociālās atstumtības riskam.

Projekta īstenošanas un vadības gaitā tiks nodrošināta informācijas un vides pieejamība, kā arī nediskriminējoša pieeja, ievērojot vienlīdzīgu iespēju principus neatkarīgi no dzimuma, vecuma, etniskās piederības vai citām pazīmēm. Publicitātes pasākumos tiks izmantota iekļaujoša valoda un vizuālie risinājumi, kas mazinās stereotipus un diskrimināciju pret jebkuru sabiedrības grupu.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiņu transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Tiek plānots, ka līdz 2027. gada 4. ceturkšņa beigām stāsies spēkā MK noteikumi par investīcijas atbalsta pasākuma īstenošanu. Projektu iesniegumu atlase tiks uzsākta līdz 2027. gada 4. ceturkšņa beigām un projektu īstenošana noslēgsies līdz 2032. gada 31. jūlijam.

Pasākuma ietvaros tieši netiks atbalstīta bezemisiju mobilitāte, tomēr, projektiem tiks izvirzīti nosacījumi, lai nodrošinātu Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 24. aprīļa Direktīvas (ES) 2024/1275 par ēku energosniegumu¹²³ 14. panta nosacījumu izpildi attiecībā uz uzlādes punktiem, to nepieciešamajai infrastruktūrai un velosipēdu stāvvietām.

2.1.2.3.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu” (DNSH)

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025. gada 25. marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieceja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz piecām darbībām, kas uzskaitītas EK paziņojuma C/2025/1596 1. pielikumā: ✓ B3.1 – energoefektivitātes uzlabošana (renovācija) ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu; ✓ B6 – atjaunīgās enerģijas aprīkojuma uzstādīšana apkurei ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu; ✓ B7.1 – uz cieto biomasu balstītu apkures sistēmu uzstādīšana un uzturēšana ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu; ✓ B8.1. – hibrīdās siltumapgādes sistēmu uzstādīšana esošajās ēkās, tostarp uz atjaunīgajiem energoresursiem balstītas siltumapgādes sistēmas pievienošana esošai siltumapgādes sistēmai, kurā izmanto fosilo kurināmo; ✓ B9 – atbalsts savienojumiem ar centralizētās siltumapgādes tīkliem, ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu. Šis investīcijas elements, kas saistīts ar darbību B6 (atjaunīgās enerģijas aprīkojuma uzstādīšana daudzdzīvokļu māju apkurei), pēc

¹²³ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>

	definīcijas atbilst DNSH kritērijiem, kas noteikti EK paziņojumā C/2025/1596 un atbildīs nacionālajiem tiesību aktiem. Šīs investīcijas elementi, kas ir saistīti ar darbību B3.1, B7.1, B8.1. un B9, ir papildu DNSH kritēriji. VARAM un CFLA apņemas nodrošināt DNSH kritēriju ievērošanu šīs investīcijas īstenošanā. DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju ("būtiska sekmēšana") un principa "nenodari būtisku kaitējumu" tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.1.2.3.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaites punkta apraksts

Izsludināta projektu iesniegumu atlase energoefektivitātes pasākumiem ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu.

Spēkā stājies normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu.

Normatīvajā regulējumā iekļauti energoefektivitātes paaugstināšanas atbalsta pasākumu saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.1.2.3. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 1. pielikuma B3.1., B6, B7.1, B8.1 un B9 darbības prasībām.

Mērķrādītājs: Kopējā lietderīgā grīdas platība ēkās, kurās veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)

Mērķrādītāja apraksts

Veikta energoefektivitātes paaugstināšana ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu 1 000 m² lietderīgās grīdas platībā.

Veikta energoefektivitātes paaugstināšana ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu 39 000 m² lietderīgās grīdas platībā.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C1.B.I2.1.2027Q4	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C1.B.I2.17.2030Q4	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Mērķrādītājs	Kopējā lietderīgā grīdas platība ēkās, kurās veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	m ²	0	1 000	2030	IV
C1.B.I2.17.2032Q3	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Mērķrādītājs	Kopējā lietderīgā grīdas platība ēkās, kurās veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	m ²	1 000	39 000	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Atskaites punkts nodrošina atbalsta pasākuma investīciju uzsākšanu.

Mērķrādītājs ir izvēlēts, jo šāds rādītājs tieši raksturo investīciju ieguldījumu efektīvu sasniegšanu un efektīvu ieguldījumu uzraudzību. Rādītājs ir skaidri, reālistiski un viegli dokumentāli verificējams un nemainīgs rādītājs, iekļauts Regulas 2023/955 IV pielikumā minētajā rādītāju sarakstā.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Atskaites punkts mēra investīcijas īstenošanas uzsākšanu, apliecinot, ka ir oficiāli noteikti datumi projektu iesniegumu pieņemšanai un publicēts atlases nolikums.

Mērķrādītājs mēra to ēku platību, kurās gūs labumu mazaizsargātās māsaimniecības, un ēkā ir pilnībā pabeigta renovācija un sasniegti noteiktie energoefektivitātes uzlabojuma rādītāji.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta pienācīgā izpilde pamatojama ar oficiāliem paziņojumiem, kas publicēti atbilstoši noteiktajām procedūrām (CFLA publicētie paziņojumi un dokumentācija, oficiālais paziņojums Latvijas Republikas oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis", programmas dokumentācija) par projektu iesniegumu atlases izsludināšanu.

Mērķrādītāja pienācīga izpilde pamatojama ar faktiski renovēto ēku platību, kurās ir pabeigti renovācijas būvdarbi. Ēku platība tiks ieskaitīta rādītājā brīdī, kad CFLA ir apstiprinājusi noslēguma maksājuma pieprasījumu un veikusi projekta verifikāciju.

Mērķrādītāju pārbaudes avoti:

- ✓ valsts datubāzes (zemesgrāmata, kadastrs.lv, Būvniecības informācijas sistēma (BIS));
- ✓ konkrēto projektu dati;
- ✓ finansējuma saņēmējs iesniegs apliecinājošus dokumentus, kurus izvērtējot, nepieciešamības gadījumā CFLA organizēs pārbaudes projekta īstenošanas vietā, lai gūtu pārliecību par mērķrādītāju izpildi un iesniegto pamatojošo dokumentu ticamību.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Bāzlīnija (sākumpunkts) ir 0, jo mērķrādītājs tiek veidots uz jaunas iniciatīvas bāzes un iepriekšējo datu bāzlīnija netiek izmantota.

Sasniedzamais līmenis (mērķis): kopējā platība ēkās, kurās veikta energorenovācija ir 39 000 m².

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Atskaites punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada IV ceturkšņa beigām.

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2032. gada 31. jūlijam.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir VARAM.

Par atskaites punkta un mērķrādītāju īstenošanu un sasniegšanu atbildīga ir CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projektu īstenotāju plānots atlasīt pašvaldības, kas nodrošinās mērķrādītāju īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegtajiem mērķrādītājiem.

CFLA kā līgumu slēdzējs ar projektu īstenotājiem nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši investīcijas īstenošanas noteikumiem un starp VARAM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās CFLA nodrošinās atskaites punkta un mērķrādītāju sasniegšanas uzraudzību, novērtēšanu un ziņošanu. VARAM un CFLA sekos līdzi investīcijas, t.sk. atskaites punkta un mērķrādītāju izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaites punkta un mērķrādītāju ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un VARAM, ciktāl attiecināms, sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.1.2.3.4. *Finansējums un izmaksas*

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Lai nodrošinātu skaidru un pamatotu aprēķinu, nepieciešamais izmaksu apjoms un investīcijas mērķa vērtība noteikta, izmantojot mērķtiecīgi izvēlētu projektu kopu, kas reprezentē plānotās investīcijas. KPVIS sniegtā datu detalizācija ļauj ticami noteikt vienības izmaksas un sagaidāmo energoetaupījumu. Novērtējums balstīts uz ANM plāna 1.2. reformu un investīciju virziena “Energoefektivitātes uzlabošana” investīcijas 1.2.1.3.i. “Pašvaldību ēku un infrastruktūras uzlabošana, veicinot pāreju uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu un uzlabojot energoefektivitāti” un ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 4.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt sociāli atstumto kopienu, mājāsaimniecību ar zemiem ienākumiem un nelabvēlīgā situācijā esošo grupu, tostarp cilvēku ar īpašām vajadzībām sociāli ekonomisko integrāciju, īstenojot integrētas darbības, tostarp nodrošinot mājokli un sociālos pakalpojumus” 4.3.1.3. pasākuma “Sociālo mājokļu atjaunošana vai jaunu sociālo mājokļu būvniecība” projektu datiem no KPVIS. Izvēlēta projektu kopa tiek uzskatīta par līdzvērtīgām investīcijām SKF plānā plānotajām darbībām pēc satura un aktivitātēm, jo tā aptver SKF plānā noteiktās investīciju kategorijas – ēku renovāciju (energoefektivitāte un dekarbonizācija) un cenas ziņā pieejamus energoefektīvus mājokļus (t.sk. sociālos mājokļus un īres mājokļus), kā arī ar tiem tieši saistītus pasākumus. Minētā līdzība izriet no tā, ka projektu saturs (siltumizolācija, inženiertehnisko sistēmu nomaiņa/uzstādīšana, atjaunīgās enerģijas un uzglabāšanas risinājumi, energoefektivitātes uzlabojumi mājokļos) pilnībā atbilst Regulas 2023/955 definētajām atbalstāmo investīciju jomām. Vienlaikus tiek ievērotas EK vadlīnijās noteiktās prasības par saskaņotību ar kohēzijas politikas programmām un papildināmību (papildu finansējumam neradot dubulto finansējumu), t. sk. izmantojot KPVIS datus vienību izmaksu un ietaupījumu validācijai, kas nodrošina gan pasākumu saturisko līdzvērtību, gan finanšu rādītāju salīdzināmību un atbilstību SKF plāna kopējiem indikatoriem un mērķrādītājiem. No datu kopas izslēgti projekti, kuros netika nodrošināta vismaz vidēja ēkas atjaunošanas pakāpe, netika atjaunota visa ēka vai tika veikta telpu labiekārtošana un tml. Vienlaikus metodikā ir paredzēts, ka izmaksu bāzē tiek ietvertas arī ar principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” (DNSH) nodrošināšanu saistītās izmaksas, ievērojot SKF plāna ietvarā noteiktos kopīgos pamatus un konsekvenci ar ES klimata un vides mērķiem. Attiecīgi, izmantoto salīdzināmo projektu kopā tiek iekļauti tikai tie projekti, kuriem bija piemēroti DNSH vai ar to līdzvērtīgi nosacījumi (piemēram, saskaņā ar attiecīgajām ES programmu prasībām). Tādējādi noteiktās vienības izmaksas un ietaupījuma rādītāji atbilst prasībai, ka SKF plānā atbalstītas investīcijas atbilst DNSH principam. Papildus aprēķinos jāņem vērā, ka iepriekšējo periodu faktiskie izdevumi, kas attiecināmi uz līdzvērtīgu aktivitāšu īstenošanu, SKF plāna ietvarā nav tieši salīdzināmi un nevar nodrošināt to atbilstību tirgus situācijai 2027.-2032. gadā, kad notiks investīcijas projektu vērtēšana un īstenošana, ņemot vērā iespējamās izmaiņas ES un nacionālajā regulējumā energoefektivitātes jomā, kas var ietekmēt izmaksas, kas nepieciešamas prasību īstenošanai ēku renovēšanai (atjaunošanai un pārbūvei).

Veiktie aprēķini investīciju mērķa vērtībai:

$$A_{u,tot} = (F / I_m^2) * k$$

kur:

$A_{u,tot}$ - kopējā platība ēkās, kurās veikta energorenovācija;

F - kopējais pasākumam pieejamais finansējums, EUR;

I_m^2 - pasākuma izmaksas uz atjaunojamo ēkas kvadrātmetru, EUR/m²;

k - izmaksu sadārdzinājuma koeficients, kas noteikts 0,75 apmērā, lai atspoguļotu paredzamo izmaksu pieaugumu un citus izmaksu riskus, kas saistīti ar investīcijas īstenošanu;

$A_{u,tot} = (F / I_m^2) * k = (59\,170\,000 / 1\,132) * 0,75 = 39\,202 \text{ (m}^2\text{)}$ (noapaļojot ~ 39 000 m²).

Detalizētu informāciju skatīt izmaksu noteikšanas metodikas un izmaksu aprakstā.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Investīciju plānots īstenot līdz 2032. gada 31. jūlijam.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Kopējais publiskais finansējums investīcijas īstenošanai ir paredzēts 59 170 000 EUR, t.sk. nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (14 792 500 EUR apmērā).

Nacionālā līdzfinansējuma daļa tiks nodrošināta ar pašvaldības budžetu (piemēram, pašvaldības, pašvaldību iestāžu (pārvalžu), kas pilda pašvaldības funkcijas, budžets) un tiks specifikēta MK noteikumos par investīcijas īstenošanu.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

VARAM ar līdzīgām atbalstāmām darbībām, bet ar būtisku īstenošanas laika grafika nobīdi ir identificējusi Eiropas Reģionālās attīstības fonda 2014.-2020. gadam 4.2.2. specifiskā atbalsta mērķi “Atbilstoši pašvaldības integrētajām attīstības programmām sekmēt energoefektivitātes paaugstināšanu un atjaunojamo energoresursu izmantošanu pašvaldību ēkās” (projektu īstenošana noslēgusies līdz 2024. gada 30. oktobrim), 2.1.1.6. pasākumu (pirmā un otrās projektu iesniegumu atlase ir noslēgusies, bet pēdējās atlases uzsākšana tiek plānota 2026. gada II. ceturksnī un projektu īstenošana noslēgsies līdz 2029. gada 31. decembrim), ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 4.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt sociāli atstumto kopienu, mājāsaimniecību ar zemiem ienākumiem un nelabvēlīgā situācijā esošo grupu, tostarp cilvēku ar īpašām vajadzībām sociāli ekonomisko integrāciju, īstenojot integrētas darbības, tostarp nodrošinot mājokli un sociālos pakalpojumus” 4.3.1.3. pasākumu “Sociālo mājokļu atjaunošana vai jaunu sociālo mājokļu būvniecība” (pirmā un otrā projektu iesniegumu atlase ir noslēgusies un projektu īstenošana noslēgsies līdz 2029. gada 31. decembrim), un 1.2.1.3.i. investīciju, 3.1.1.4.i. investīciju un 3.1.1.7.i. investīciju (projektu īstenošana noslēgsies līdz 2026. gada 31. augustam).

Dubultfinansējuma risks tiks novērsts MK noteikumos par investīcijas īstenošanu iekļaujot normu, ka SKF plāna ietvarā nevar ēkās atbalstīt izmaksas, kas jau ir īstenotas 1.2.1.3.i. investīcijas, 4.3.1.3. pasākuma vai 2.1.1.6. pasākuma ietvarā.

Projektu iesniegumu atlasī nodrošinās CFLA, kas to īsteno saskaņā ar MK noteikumos par investīcijas īstenošanu noteikto, t.sk. pārbaudīs, ka atbalsta saņēmējiem par identiskām

izmaksām netiek piešķirts finansējums no citām ES programmām vai valsts atbalsta instrumentiem. Projekta iesniedzējs, autorizējoties ar kvalificētu paaugstinātas drošības elektroniskās identifikācijas līdzekli (eID, eParaksts vai eParaksts Mobile) KPVIS <https://projekti.cfla.gov.lv/>, iesniegs projekta iesniegumu. Savukārt KPVIS jau tiks iestrādāti dubultā finansējuma pārbaudes mehānismi pamatojoties uz pastāvīgi aktualizētu Demarkācijas matricu (pieejama FM uzturētajā tīmekļa vietnē [esfondi.lv: https://www.esfondi.lv/profesionali/demarkacija](https://www.esfondi.lv/profesionali/demarkacija)).

Apstiprinātajiem projektiem CFLA patstāvīgi atbilstoši tai deleģētajai kompetencei (gan kā sadarbības iestādei, gan kā projektu līgumslēdzējam) nodrošinās horizontālajos MK noteikumos, MK noteikumos par investīcijas īstenošanu, kā arī starpresoru vienošanās noteikto prasību izpildes uzraudzību un kontroli, t. sk. veicot maksājuma pieprasījumu apstiprināšanu, atbilstoši CFLA noteiktajām procedūrām pārbaudīs vai attiecīgajā projektā nav krāpšanas pārkāpumu un dubulta finansēšana.

Tādējādi atbalsta piešķiršanas un izlietojuma atbilstība tiks pārbaudīta gan projektu iesniegumu vērtēšanas posmā, gan ieviešanas gaitā, gan pēcuzraudzības periodā, saskaņā CFLA piemēroto metodoloģiju un iekšējās kontroles procedūrām. Tādējādi tiek nodrošināta rezultātu izsekojamība, uz rezultātiem vērsta pieeja, dubultfinansējuma un projektu rezultātu (mērķrādītāja) dubultuzskaites nepieļaušana.

Minētais risinājums ir proporcionāls, ekonomiski pamatots un vērsts uz savlaicīgu, mērķtiecīgu un efektīvu ieguldījumu īstenošanu, nodrošinot skaidru atbildību sadali un programmu savstarpēju nošķirumu.

Papildus VARAM atbilstoši savai kompetencei izveidos VARAM iekšējās kontroles sistēmu, lai aizsargātu ES finanšu intereses un jo īpaši novērstu, atklātu, ziņotu un labotu krāpšanu, korupciju un interešu konfliktus.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

Paredzamās izmaksas noteiktas, ievērojot iepriekšējo periodu faktiskos izdevumus, kas attiecināmi uz līdzvērtīgu aktivitāšu īstenošanu. Izmaksu aprēķinos ievēroti spēkā esošie normatīvie akti, tostarp Publisko iepirkumu likuma¹²⁴ un citu saistošo regulējumu prasības, nodrošinot to atbilstību tirgus situācijai, nepieciešamajam kvalitātes līmenim un projekta mērķu sasniegšanai.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.B.I2	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un	01.01. 2026.	31.07. 2032.	59 170 000	0	0	1 775 100	11 834 000	11 834 000	17 751 000	15 975 900

¹²⁴ <https://likumi.lv/ta/id/287760-publisko-iekirkumu-likums>

	pakalpojumus ar izmitināšanu										

2.1.2.3.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Pasākumā pašvaldības būs institucionālais īstenotājs un darbosies tikai kā starpniekinstitūcija, jo pasākuma tiešie labuma guvēji ir mazaizsargātās mājsaimniecības, kuras saņem sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu vai dzīvo sociālajos mājokļos vai saņem mājokļu īres pakalpojumus pašvaldības īres ēkās. Pašvaldības kā ēku īpašnieki funkcionēs tikai kā atbalsta izpildes mehānisms, nevis gala atbalsta saņēmēji. Latvijas Republikas pašvaldības veiks pašvaldības īpašumā vai valdījumā esošu sociālo pakalpojumu ar izmitināšanu (piemēram, krīzes centrs, grupu māja (dzīvoklis), sociālās institūcijas, kas maznodrošinātām personām nodrošina naktsmītni, atelpas pakalpojumi u. tml.), sociālo mājokļu (piemēram, sociālā dzīvojamā māja, dažādu sociālo grupu kopdzīvojamās mājas u. tml.) un pašvaldības īpašuma īres ēku mazaizsargātām mājsaimniecībām, kuras skar enerģētiskā nabadzība, renovāciju, un tādējādi investīcijas sniegs tiešu gala labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, kas definētas kā ievainojamas atbilstoši Regulas 2023/955 regulējumam, t.sk., kas saņēmušas sociālos pakalpojumus ar izmitināšanu un izmitināšanu ēkās ar vissliktāko energosniegumu, tostarp īrniekiem sociālajos un īres mājokļos. Atbalsta rezultātā tiks samazināts ETS 2 ietekmes izraisītās negatīvās sekas tieši mazaizsargātām mājsaimniecībām, daļēji kompensējot tām par sociālo pakalpojumu saņemšanu ar izmitināšanu vai ar sociālo vai īres mājokļu lietošanu saistītos izdevumus.

2.1.2.3.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Pasākums sniedz papildinošu atbalstu, plašāk palielina sākotnējo pasākumu vērienīgumu, ievērojot Fonda tvērumu, secīgi turpinot (pagarina īstenošanas periodu) esošos pasākumus vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus. Investīcijas nacionālā finansējuma daļa tiks nodrošināta pašvaldību budžeta finansējuma ietvaros. Skaidrojam, ka VARAM ir veikusi izvērtējumu par plānotajiem pasākumiem un ieguldījumiem, kurus atbalsta citi ES fondi un citas ES programmas (īstenošanā esoši vai iepilānoti) un kuri rada vai varētu radīt pārklāšanās risku ar Fonda finansējumu. VARAM ar līdzīgām atbalstāmām darbībām, bet ar būtisku īstenošanas laika grafika nobīdi, ir identificējusi 1.2.1.3.i. investīciju, 3.1.1.4.i. investīciju, 3.1.1.7.i. investīciju, 4.3.1.3. pasākumu un 2.1.1.6. pasākumu. Vienlaikus uz SKF plāna īstenošanas brīdi provizorisks nākotnē pieejamie publiskie finansējuma avoti SKF plāna izstrādes brīdi nav nosakāmi saistošās informācijas trūkuma dēļ.

2.1.2.3.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Ieviešot pasākumu, tiks izvērtēts, vai pasākumā piešķiramais atbalsts no publiskajiem līdzekļiem ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts saskaņā ar Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.pantā ietvertajām komercdarbības atbalsta pazīmēm, un, gadījumā, ja tiks secināts, ka pasākums kvalificējas kā komercdarbības atbalsts, tas tiks ieviests, ievērojot piemērojamā komercdarbības atbalsta regulējuma nosacījumus (piemēram, *de minimis*, Komisijas regula Nr.651/2014, EK Lēmums Nr. 2025/2630, u. tml.).

2.1.2.4. (C1.D.I1) Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai

Intervences apgabals: (D)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.1.2.4.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Investīcijas “Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu māju atjaunošanai” mērķis ir nodrošināt centralizētu atbalstu mājāsaimniecībām daudzdzīvokļu ēku atjaunošanas procesā, sniedzot konsultācijas, informēšanu un tehnisko palīdzību.

Lai nodrošinātu efektīvu, koordinētu un pieejamu atbalstu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku energoefektivitātes paaugstināšanas pasākumu īstenošanā, investīcijas ietvaros tiek izveidota un stiprināta ALTUM funkcija. Tās uzdevums ir nodrošināt visaptverošu atbalstu mājāsaimniecībām visos atjaunošanas procesa posmos — sākot no informēšanas un sagatavošanas līdz projektu īstenošanai un monitorēšanai. Sniedzot konsultācijas vienas pieturas aģentūras ietvaros tiek saprasts praktisks un organizatorisks atbalsts daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanas procesa sagatavošanai un īstenošanai. Tas var ietvert: informācijas sniegšanu par pieejamo atbalstu un nosacījumiem; iedzīvotāju konsultēšanu par energoefektivitātes risinājumiem; palīdzību dokumentācijas sagatavošanā; konsultācijas par tehniskajiem risinājumiem un projekta īstenošanas gaitu; atbalstu finansējuma piesaistes un pieteikumu sagatavošanas procesā;

Vienas pieturas aģentūras funkciju veiks ALTUM. Būtiski, ka atšķirībā no citām ēku energoefektivitātes uzlabošanas programmām, šajā gadījumā atbalsta pretendentu noteikšana notiks dzīvokļu īpašnieku līmenī (esošajās programmās atbalsta noteikšana dzīvokļu īpašnieku līmenī ir nepieciešama tikai atsevišķos gadījumos, ja dzīvokļa īpašnieks ir juridiska persona), izmantojot sistēmas, kas identificē enerģētiskās nabadzības riskam pakļautas mājāsaimniecības un mazaizsargātās iedzīvotāju grupas (EIKIS). Ir paredzamas papildus izmaksas, kas saistītas ar datu ieguvu un apstrādi, lai atbalstu sniegtu mērķēti tām iedzīvotāju grupām, kurām tas ir paredzēts.

Vienas pieturas aģentūras funkcijas ietver:

- ✓ Informācijas un konsultāciju nodrošināšana — skaidra, saprotama informācija par pieejamo atbalstu, tehniskajiem risinājumiem, finansējuma nosacījumiem un atjaunošanas ieguvumiem;
 - konsultācijas par pieteikšanās procesu un atbalsta saņemšanas nosacījumiem tiks sniegtas telefoniski, e-pastos un klātienē¹²⁵;
 - sniegs atbalstu pieteikumu sagatavošanā un dokumentu pārskatīšanā, nodrošinot augstāku projektu kvalitāti;
 - tiks nodrošināta izpratne par efektīvākajiem veidiem, kā samazināt enerģijas patēriņu;
- ✓ Identificēt un sākotnēji izvērtēt visas ēkas, kas atbilst programmai vai potenciāli varētu atbilst tās kritērijiem;

¹²⁵ Klātienē konsultācijas paredzēts nodrošināt ALTUM reģionālajos centros un konsultāciju vietās visā Latvijā, kur iedzīvotājiem un daudzdzīvokļu dzīvojamo māju pārstāvjiem būs pieejams atbalsts par energoefektivitātes pasākumu sagatavošanu un īstenošanu. Konsultāciju laikā būs iespējams saņemt skaidrojumus par pieejamo atbalstu, projekta sagatavošanas procesu, nepieciešamo dokumentāciju, finansēšanas iespējām un citiem ar ēkas atjaunošanu saistītiem jautājumiem

- ✓ Informēt un iesaistīt iedzīvotājus, māju apsaimniekotājus, pašvaldības un citus iesaistītos, skaidrojot procesa posmus, prasības un pieejamo atbalstu;
- ✓ Sadarbība ar pašvaldībām un citām institūcijām, lai identificētu potenciālos atbalsta saņēmējus un izstrādātu atlases kritērijus;
- ✓ Nodrošināt atbalstu arī tiem projektiem, kas nevirzās līdz noslēguma posmam, bet prasa sākotnējo konsultēšanu, tehnisko skaidrojumu vai dokumentu pārskatīšanu.

Vienas pieturas aģentūras funkcijas nodrošina integrētu, efektīvu un mājāsaimniecībām pieejamu pieeju ēku atjaunošanas procesa vadībā, īpaši nozīmīgi tas ir mazaizsargātajām mājāsaimniecībām un sociāli mazaizsargātajām iedzīvotāju grupām, kurām bieži ir ierobežotas zināšanas un resursi sarežģītu atjaunošanas projektu īstenošanai.

Vienas pieturas aģentūras funkcijas īstenošana nodrošina:

- ✓ augstāku projektu sagatavošanas kvalitāti;
- ✓ plašāku iedzīvotāju iesaisti atjaunošanas procesos;
- ✓ efektīvāku publisko līdzekļu izmantošanu;
- ✓ nozīmīgu ieguldījumu Fonda mērķu sasniegšanā Latvijā.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcijas mērķis ir nodrošināt centralizētu bezmaksas atbalstu mājāsaimniecībām daudzdzīvokļu ēku atjaunošanas procesā, sniedzot konsultācijas, informēšanu un tehnisko palīdzību.

Kopējais investīcijas apjoms 3 206 000 EUR.

Šī ir jauna investīcija, kas papildina Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.1.1. specifiskā atbalsta mērķa "Energoefektivitātes veicināšana un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana" 2.1.1.1. pasākumu "Energoefektivitātes paaugstināšana dzīvojamās ēkās, t. sk. attīstot ESKO tirgu (daudzdzīvokļu, privātās un neliela dzīvokļu skaita ēku kompleksos)"¹²⁶ (turpmāk – 2.1.1.1. pasākums).

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Investīcijas mērķa grupa ir mazaizsargātās un enerģētiskās nabadzības riskam pakļautās mājāsaimniecības, kurām nepieciešams gan informatīvs, gan tehnisks atbalsts kvalitatīvu projekta pieteikumu un dokumentācijas sagatavošanai, lai īstenotu energoefektivitātes paaugstināšanas un atjaunīgo energoresursu izmantošanas projektus daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās.

¹²⁶ <https://likumi.lv/ta/id/357498-atbalsta-programmas-nosacījumi-energoefektivitates-paaugstinanas-pasakumu-istenosanai-daudzdzivoklu-dzivojamas-majas>

Detalizēta informācija par investīcijas mērķi, mērķgrupām un sagaidāmo ietekmi, tostarp ieguldījumu Fonda mērķu sasniegšanā, sociālās politikas aspektiem un atkarības mazināšanu no fosilā kurināmā, ir sniegta SKF plāna investīcijas “(C1.A.II.) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājā” aprakstā

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Apraksts par investīcijas īstenošanas mehānismu, tostarp dalībvalsts administratīvajām spējām un resursu plānošanu, ir sniegts SKF plāna investīcijas “(C1.A.II.) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājā” aprakstā.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Enerģētiskā nabadzība nesamērīgi skar sievietes, jo īpaši vientuļās mātes, vecāka gadagājuma sievietes un sieviešu vadītas mājsaimniecības. 2023. gadā 37,3 % ģimeņu Latvijā bija viena vecāka ģimenes¹²⁷, kur bērnus audzina māte. Saskaņā ar EU-SILC datiem 15 % sieviešu, kas dzīvo vienas personas mājsaimniecībās, ziņoja, ka nespēj uzturēt mājokli pietiekami siltu, salīdzinot ar 10 % vīriešu. viena vecāka mājsaimniecībās, 9 % sieviešu norādīja uz grūtībām uzturēt mājokli siltu, savukārt tikai 2 % vīriešu ziņoja par to pašu problēmu.

Pasākuma vai investīcijas grafiks

Tiek plānots, ka 2027. gada IV ceturksnī stāsies spēkā MK noteikumi par atbalsta pasākuma īstenošanu.

Investīcijas īstenošana noslēgsies līdz 2032. gada 31. jūlijam.

¹²⁷ CSP. (n.d.). Ģimenes kodola veids reģionos, galvaspilsētās un novados 2020.–2024. gada sākumā https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_MV_MVG/MVG021

2.1.2.4.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu” (DNSH)

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieceja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas uzskaitīta Tehnisko norādījumu par DNSH principa piemērošanu 1. pielikumā: ✓ B1 – vienas pieturas aģentūra. Šīs investīcijas elementi, kas saistīti ar darbību B1 (vienas pieturas aģentūra) pēc definīcijas atbilst DNSH kritērijiem, kas noteikti EK paziņojumā C/2025/1596. Ekonomikas ministrija apņemas nodrošināt DNSH kritēriju ievērošanu, tas ir, investīcijas īstenošanas MK noteikumos tiks iekļauts DNSH kritērijs un pierādījumi par šīs investīcijas elementiem.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.1.2.4.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Mērķrādītājs: Mājsaimniecības, kas saņēmušas konsultācijas

Mērķrādītāja apraksts

Sniegtas 1050 konsultācijas. Konsultācijas sniegtas mājsaimniecībām vai daudzdzīvokļu dzīvojamo māju pārstāvjiem, lai ieviestu SKF plāna investīciju C1.A1.I1 ”Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās”.

Sniegtas 2050 konsultācijas. Konsultācijas sniegtas mājsaimniecībām vai daudzdzīvokļu dzīvojamo māju pārstāvjiem, lai ieviestu SKF plāna investīciju C1.A1.I1 ”Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās”.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C1.D.I1.S1.2030Q3	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	Mērķrādītājs	Mājsaimniecības, kas saņēmušas konsultācijas	Skaits	0	1050	2030	III
C1.D.I1.S1.2032Q3	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	Mērķrādītājs	Mājsaimniecības, kas saņēmušas konsultācijas	Skaits	1050	2050	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Mērķrādītājs ļauj objektīvi novērtēt, cik plaši un intensīvi tiek nodrošināts atbalsts programmas mērķgrupām, kā arī sekmēt programmas pārredzamību un rezultātu uzraudzību.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Mērķrādītājs atspoguļo faktiskos atbalsta sniegšanas rezultātus.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Mērķrādītājs tiks mērīts, balstoties uz faktiskajiem datiem par sniegtajām konsultācijām un pieteikumu skaitu. Sniegto konsultāciju skaits tiks uzskaitīts atsevišķā reģistrā, kurā tiks fiksēta informācija par sniegtajām konsultācijām, to veidu, datumu un saņēmēju.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītājs tiek veidots uz jauna iniciatīvas pamata, līdz ar to bāzlīnija nosakāma kā 0. Sasniedzamais rādītājs – 2050.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2032. gada 31. jūlijam

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir EM.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt ALTUM, kas nodrošinās mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegtajiem atskaites punktiem un mērķrādītājiem.

CFLA kā uzraugošās iestāde slēdz līgumu ar ALTUM par projekta īstenošanu un veic projekta uzraudzību, tai skaitā pārbauda atbilstību piemērojamām regulām, procedūrām, iepirkumiem un sasniegto mērķrādītāju pārbaudi un uzskaiti. Savukārt atbildīgā ministrija veic vienas pieturas aģentūras funkcionālu uzraudzību.

Par mērķrādītāja ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un EM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.1.2.4.4. *Finansējums un izmaksas*

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Vienas pieturas aģentūras funkcijas izmaksu plāns aptver trīs izdevumu pozīcijas:

- ✓ Centralizēts atbalsts iedzīvotājiem un daudzdzīvokļu māju atjaunošanas projektu iesniedzējiem;
- ✓ Komunikācijas un sabiedrības informēšanas aktivitātes;
- ✓ Atbalsts tehniskās dokumentācijas sagatavošanas izmaksu segšanai.

Kopējās plānotās investīcijas izmaksas – 3 206 000 EUR, kas pilnā apmērā paredzētas finansēšanai no SKF plāna.

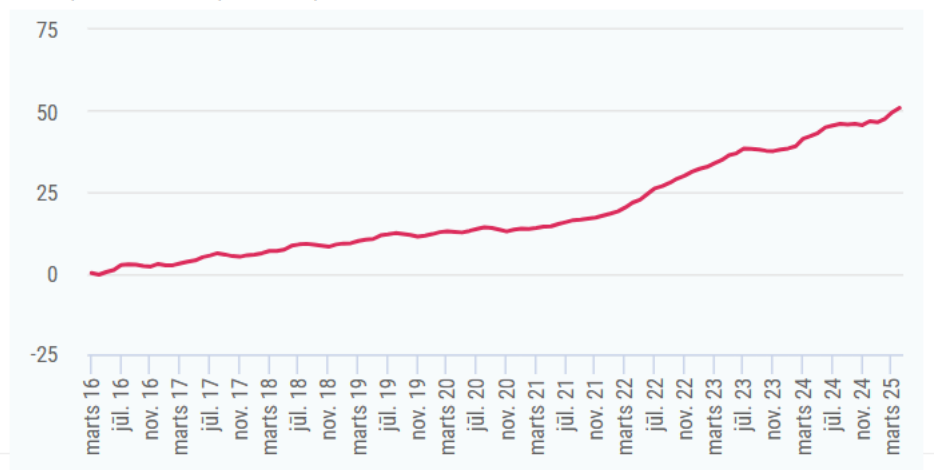
Pozīcijā **“Centralizēts atbalsts iedzīvotājiem un projektu iesniedzējiem”** ietvertas:

- ✓ Konsultācijas par atbalsta sniegšanu (telefoniski, e-pastos, klātienē);
- ✓ Informatīvo materiālu izstrāde;
- ✓ Palīdzība projektu pieteikumu daudzdzīvokļu māju atjaunošanai sagatavošanā;
- ✓ Sadarbība ar energoauditoriem un tehniskajiem ekspertiem.

Ņemot vērā ALTUM līdzšinējo pieredzi energoefektivitātes programmu īstenošanā daudzdzīvokļu mājās¹²⁸, saskaņā ar CSP datiem patēriņa grupā “20.03 Pakalpojumi” cenu pieaugums 2026. gada februārī, salīdzinot ar 2017. gada martu, sasniedza 50,2 %. Dati salīdzināti ar periodu, kad ALTUM turpināja daudzdzīvokļu māju energoefektivitātes programmas īstenošanu atbilstoši Ministru kabineta 2016. gada 15. marta noteikumiem Nr. 160 “Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.2.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt energoefektivitātes paaugstināšanu valsts un dzīvojamās ēkās” 4.2.1.1. pasākuma “Veicināt energoefektivitātes paaugstināšanu dzīvojamās ēkās” īstenošanas noteikumi”.

¹²⁸ <https://likumi.lv/ta/id/281323-darbibas-programmas-izaugsme-un-nodarbinatiba-4-2-1-specifiska-atbalsta-merka-veicinat-energoefektivitates-paaugstinasanu>

Patēriņa cenu pārmaiņas patēriņa grupā '20.03 Pakalpojumi' (procentos pret 03.2016)



Centrālā statistikas pārvalde

CSP dati norāda, ka pakalpojums, kura izmaksas 2017. gada martā bija 330 euro, 2026. gada februārī atbilst aptuveni 495,66 euro. Minētais pieaugums atspoguļo kopējo cenu kāpumu pakalpojumu sektorā.

Plānotais konsultāciju skaits – 2050.

Pozīcijā “**Komunikācija un sabiedrības informēšana**” ietvertas:

- ✓ Informēšanas kampaņas;
- ✓ Publicitātes pasākumi un digitālā komunikācija.

Balstoties uz ALTUM pieredzi, uzsākot jaunas atbalsta programmas īstenošanu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku segmentā, ir nepieciešamas 2–3 informatīvās kampaņas. Vēsturiskajā periodā (2016.–2019. gads) izmaksas vienai kampaņai bija aptuveni 60 000 EUR. Ņemot vērā izmaksu pieaugumu ~50% apmērā, plānotās izmaksas kampaņām varētu sasniegt aptuveni 265 450 EUR.

Pozīcijas “**Atbalsts tehniskās dokumentācijas sagatavošanas izmaksu segšanai**” ietvaros tiek atbalstītas šādas izmaksas:

- Tehniskās apsekošanas atzinums;
- Ēkas energosertifikāts;
- Ēkas pagaidu energosertifikāts;
- Ēkas energosertifikāta pārrēķins;
- Pārkaršanas riska izvērtējums;
- Ietaupījuma un pašpatēriņa aprēķins mikroģenerācijas enerģijas ražošanas tehnoloģiju uzstādīšanā;
- Siltumenerģijas ražošanas avotu izmantošanas prioritārās kārtības izvērtējums ;
- Būvprojekts vai paskaidrojuma raksts saskaņā ar daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku atjaunošanas vai vienkāršotās atjaunošanas nosacījumiem;
- Paziņojums par būvniecību vai būvvaldē akceptēts paskaidrojuma raksts inženierbūvēm saskaņā ar atsevišķu inženierbūvju būvnoteikumiem;
- Kontroltāme;
- Mājas digitālās uzmērīšanas dokumentācija;
- Apkures katlu / apkures sistēmu akts;

- Energoefektivitātes dokumentācijas darba uzdevuma sagatavošana;
- Dzīvojamās mājas ēkas būvprojekta vai paskaidrojuma raksta darba uzdevuma sagatavošana.

Tehniskās dokumentācijas sagatavošanas izmaksas tiek balstītas uz daudzdzīvokļu māju energoefektivitātes (DME) energogranta programmas¹²⁹ pieredzi par vidējām tehniskās dokumentācijas sagatavošanas izmaksām tipveida 32 dzīvokļu daudzdzīvokļu dzīvojamām ēkām.

Tehniskās dokumentācijas sagatavošanas izmaksu segšanai plānoti 1,9 milj. EUR. Minētais finansējums ir paredzēts vismaz 72 daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku (katrā ēkā vidēji 60 dzīvokļi) atjaunošanas projektu sagatavošanai¹³⁰. Indikatīvais tehniskās palīdzības apmērs uz vienu daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku tiek plānots 26,7 tūkst. EUR apmērā. Finanšu līdzekļu pieejamības gadījumā tiks palielināts atbalstāmo projektu skaits.

Apkopojumu par investīcijas programmas izmaksām skatīt 9. tabulā.

9.tabula. Investīcijas izmaksas, EUR

	Izmaksas SKF plāna ietvaros, EUR bez PVN
Vienas pieturas aģentūras funkcija (1) = (2)+(3)+(4)	3 206 000
t.sk. Centralizēts atbalsts iedzīvotājiem un projektu iesniedzējiem, kas ietver: (2)	1 016 800
t.sk. Komunikācija un sabiedrības informēšana, kas ietver: (3)	265 450
t.sk. Atbalsts tehniskās dokumentācijas sagatavošanas izmaksu segšanai (4)	1 923 750

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Investīciju plānots īstenot līdz 2032. gada 31. jūlijam.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas 3 206 000 EUR. Nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (801 500 EUR) tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Tiks nodrošināta demarkācija atbalstīto objektu līmenī attiecībā uz tehnisko atbalstu energoauditam un tehniskās dokumentācijas sagatavošanai, kas tiek sniegts ALTUM esošās atbalsta programmas ietvaros¹³¹.

¹²⁹ <https://www.altum.lv/pakalpojumi/iedzivotajiem/grants-tehniskas-dokumentācijas-sagatavosana- daudzdzivoklu-maju-energoefektivitates-projektam/>

¹³⁰ Saskaņā ar investīcijā "(C1.A.I1) "Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās" plānoto atbalsta apjomu

¹³¹ <https://www.altum.lv/pakalpojumi/iedzivotajiem/grants-tehniskas-dokumentācijas-sagatavosana- daudzdzivoklu-maju-energoefektivitates-projektam/>

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valsts specifiku

Paredzamās izmaksas noteiktas, ievērojot iepriekšējo periodu faktiskos izdevumus, kas attiecināmi uz līdzvērtīgu aktivitāšu īstenošanu, t.sk. analizējot īstenotos energoefektivitātes projektus daudzdzīvokļu ēkās, ko finansē no esošajām programmām.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.D.II	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	01.01. 2026.	31.07. 2032.	3 206 000	0	0	1 600 000	1 506 000	70 000	30 000	0

2.1.2.4.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Investīcijas ietvaros paredzēts atbalstīt mazaizsargātas mājsaimniecības, kas dzīvo daudzdzīvokļu dzīvojamās ēkās ar zemu energosniegumu. Atbilstoši EK 2023. gada 23. oktobra ieteikumam 2023/2407 “Par enerģētisko nabadzību” šis ir viens no veidiem kā mazināt enerģētisko nabadzību. Līdz ar to investīcijas ietvaros ir paredzēts atbalstīt visas attiecīgās mājas mājsaimniecības, papildus sniedzot mērķētu atbalstu mazaizsargātām mājsaimniecībām.

2.1.2.4.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šī investīcija ir papildu ieguldījums, kas nerada dubultošanos ar esošo ES un valsts budžeta programmu finansētajiem projektiem un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus. Tas risina konkrētu daudzdzīvokļu ēku energoefektivitātes uzlabošanas jautājumus, kā arī sniedz papildus atbalstu mazaizsargātām mājsaimniecībām (uzlabo komforta līmeni un samazina komunālo maksājumu slogu).

2.1.2.4.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši Komisijas regula Nr. 651/2014 (GBER)¹³², vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbildīs grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbildīs *de minimis* regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Investīcijas ietvaros atbalstu paredzēts sniegt privātpersonām. Gadījumos, kad atbalsts tiks piešķirts saimnieciskās darbības veicējam un tas kvalificēsies kā komercdarbības atbalsts, atbilstoši Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.panta pazīmēm, atbalsta piešķiršanā paredzēts piemērot *de minimis* atbalsta regulējuma nosacījumus.

¹³² EK 2014. gada 17. jūnija regula Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (*General Block Exemption Regulation*, GBER)

2.1.3. Komponentes C1 aplēstās kopējās izmaksas

Informācija par komponentes C1 pasākumu/ieguldījumu aplēstajām kopējām izmaksām

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.I1	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	01.01.2026.	31.07.2032.	123 794 000	0	0	18 656 000	39 900 000	39 900 000	25 338 000	0
C1.B.I1	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	01.01.2026.	31.07.2032.	188 639 573	0	10 000 000	40 000 000	60 000 000	60 000 000	18 639 573	0
C1.B.I2	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	01.01.2026.	31.07.2032.	59 170 000	0	0	1 775 100	11 834 000	11 834 000	17 751 000	15 975 900
C1.D.I1	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	01.01.2026.	31.07.2032.	3 206 000	0	0	1 600 000	1 506 000	70 000	30 000	0
KOPĀ				374 809 573	0	10 000 000	62 031 100	113 240 000	111 804 000	61 758 573	15 975 900

Informācija par komponentes C1 finansēšanu

Kopā	Fonda ieguldījums	Pārvietojums no dalītās pārvaldības programmām	Nacionālā līdzfinansējuma ieguldījums	Nacionālā līdzfinansējuma daļa (= nacionālais līdzfinansējums/kopā)
374 809 573	281 107 180	0	93 702 393	25%

2.1.4. Komponentes C1 atskaites punkti un mērķrādītāji

Informācija par komponentes C1 pasākumu/investīciju atskaites punktiem, mērķrādītājiem un izpildes grafiku

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C1.A.I1.1.2028Q1	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu pieņemšanas izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2028	I
C1.A.I1.S1.2030Q4	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Mērķrādītājs	Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits, kurās veikta energoefektivitātes paaugstināšana	Skaits	0	20	2030	IV
C1.A.I1.S1.2032Q3	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Mērķrādītājs	Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits, kurās veikta energoefektivitātes paaugstināšana	Skaits	20	72	2032	III
C1.B.I1.1.2027Q2	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Atskaites punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	II
C1.B.I1.I6.2030Q1	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Mērķrādītājs	To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	Ēku vienības	0	2737	2030	I
C1.B.I1.I6.2032Q3	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Mērķrādītājs	To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	Ēku vienības	2317	10 948	2032	III
C1.B.I2.1.2027Q4	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C1.B.I2.I7.2030Q4	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Mērķrādītājs	Kopējā lietderīgā grīdas platība ēkās, kurās veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	m ²	0	1 000	2030	IV
C1.B.I2.I7.2032Q3	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Mērķrādītājs	Kopējā lietderīgā grīdas platība ēkās, kurās veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	m ²	1 000	39 000	2032	III
C1.D.I1.S1.2030Q3	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	Mērķrādītājs	Mājāsaimniecības, kas saņēmušas konsultācijas	Skaits	0	1050	2030	III
C1.D.I1.S1.2032Q3	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	Mērķrādītājs	Mājāsaimniecības, kas saņēmušas konsultācijas	Skaits	1050	2050	2032	III

2.1.5. Scenārijs gadījumā, ja tiek piemērots Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījums

Apraksts un kvantitatīva noteikšana attiecībā uz nepieciešamajiem pielāgojumiem pasākumos, investīcijās, atskaites punktā, mērķrādītājos, nacionālā līdzfinansējuma apmērā un visos citos attiecīgos Plāna elementos, kas izriet no Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas 30.k panta piemērošanu.

Komponentes apraksts (kopsavilkuma tabula)

Intervences apgabals: Ēku sektors

Mērķu, pasākumu un investīciju aprakstus skatīt SKF plāna 2.1.1. sadaļā.

Gadījumā, ja tiek piemērots Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījums par Direktīvas 2003/87/EK 30.k. panta 1.punktā noteiktās atkāpes piemērošanu, tiks veikts lineāri proporcionāls finanšu pārrēķins atbilstoši Regulā 2023/955 noteiktajiem piešķiruma apmēriem, analizējot tā ietekmi uz katru investīciju, nodrošinot tā ietvaros sasniedzamo mērķrādītāju un rezultātu samazinājumus atbilstoši aktuālajai situācijai un risku analīzei. **Informācija tabulā “Komponentes C1 pasākumu/investīciju atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks” ir indikatīva un nepieciešamības gadījumā tiks precizēta.**

Aplēstās kopējās izmaksas: **314 721 214 EUR**, no kuriem

- ✓ Izmaksas, kuras pieprasa segt no Fonda līdzekļiem: **236 040 911 EUR**.
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz ar pārvietojumiem no dalītās pārvaldības programmām (piemēram, ESF+, ERAF u.c.): **0 EUR**.
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: **78 680 303 EUR**.

Informācija par komponentes C1 pasākumu/investīciju aplēstajām kopējām izmaksām

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C1.A.I1	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	01.01.2026.	31.07.2032.	103 947 713	0	0	15 665 125	33 503 351	33 503 351	21 275 886	0
C1.B.I1	Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	01.01.2026.	31.07.2032.	158 397 437	0	8 396 830	33 587 319	50 380 978	50 380 978	15 651 332	0
C1.B.I2	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	01.01.2026.	31.07.2032.	49 684 040	0	0	1 490 521	9 936 808	9 936 808	14 905 212	13 414 691
C1.D.I1	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	01.01.2026.	31.07.2032.	2 692 024	0	0	1 343 493	1 264 563	58 778	25 190	0
KOPĀ				314 721 214	0	8 396 830	52 086 458	95 085 700	93 879 915	51 857 620	13 414 691

Informāciju par komponentes C1 finansēšanu

Kopā	Fonda ieguldījums	Pārvietojums no dalītās pārvaldības programmām	Nacionālā līdzfinansējuma ieguldījums	Nacionālā līdzfinansējuma daļa (= nacionālais līdzfinansējums/kopā)
314 721 214	230 040 911	0	78 680 303	25%

Informācija par komponentes C1 pasākumu/investīciju atskaites punktiem, mērķrādītājiem un izpildes grafiku

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C1.A.I1.1.2028Q1	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu pieņemšanas izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2028	I
C1.A.I1.S1.2030Q4	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Mērķrādītājs	Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits, kurās veikta energoefektivitātes paaugstināšana	Skaits	0	20	2030	IV
C1.A.I1.S1.2032Q3	Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	Mērķrādītājs	Daudzdzīvokļu dzīvojamo māju skaits, kurās veikta energoefektivitātes paaugstināšana	Skaits	20	72	2032	III
C1.B.I1.1.2027Q2	Atbalsts mazaizsargātām māsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Atskaites punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	II
C1.B.I1.I6.2030Q1	Atbalsts mazaizsargātām māsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Mērķrādītājs	To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	Ēku vienības	0	2737	2030	I
C1.B.I1.I6.2032Q3	Atbalsts mazaizsargātām māsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	Mērķrādītājs	To ēku skaits, kuros veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	Ēku vienības	2317	10 948	2032	III
C1.B.I2.1.2027Q4	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C1.B.I2.I7.2030Q4	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Mērķrādītājs	Kopējā lietderīgā grīdas platība ēkās, kurās veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	m ²	0	1 000	2030	IV
C1.B.I2.I7.2032Q3	Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	Mērķrādītājs	Kopējā lietderīgā grīdas platība ēkās, kurās veikta cita energorenovācija (t.i., visa veida energorenovācija, izņemot dziļo renovāciju)	m ²	1 000	39 000	2032	III
C1.D.I1.S1.2030Q3	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	Mērķrādītājs	Māsaimniecības, kas saņēmušas konsultācijas	Skaits	0	1050	2030	III
C1.D.I1.S1.2032Q3	Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	Mērķrādītājs	Māsaimniecības, kas saņēmušas konsultācijas	Skaits	1050	2050	2032	III

2.2. Komponente: C2 – Transporta sektors

2.2.1. Komponentes apraksts (kopsavilkuma logs)

Intervences apgabals: Autotransporta nozare

Mērķis:

SKF plāna 1.1.1.sadaļā ir minēti vairāki ar transportu un transporta nabadzību saistīti izaicinājumi:

- ✓ atkarības mazināšana no fosilo energoresursu izmantošanas;
- ✓ klimata politikas mērķa 2030.gadam un 2050.gadam sasniegšana;
- ✓ liels SEG emisiju īpatsvars transporta, īpaši autotransporta sektorā;
- ✓ transporta nabadzība;
- ✓ nepietiekama sabiedriskā transporta pieejamība reģionos;
- ✓ nepārejoši augsts nabadzības vai sociālās atstumtības riskam pakļauto iedzīvotāju īpatsvars Latvijā;
- ✓ nabadzības risks;
- ✓ sabiedrības informētība un līdzdalība (zems izpratnes līmenis par risinājumiem, nepietiekama informācija par atbalstu).

SKF plānā iekļautās investīciju mērķis ir risināt augstāk minētos izaicinājumus, atbalstot mazaizsargātos transporta lietotājus gan lauku reģionos, gan pilsētās.

Tāpat SKF plāna mērķis ir sniegt ieguldījumu vairāku Latvijas politikas plānošanas dokumentu un Eiropas Semestra rekomendāciju ieviešanā, jo īpaši:

- ✓ Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021–2030.gadam¹³³, kurš nosaka SEG emisiju samazinājumu nozarēs ārpus ES ETS sektora un nosaka transporta dekarbonizācijas pasākumus.
- ✓ Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027. gadam¹³⁴ mērķis ir transporta sektora dekarbonizācija, pārejot uz bezemisiju un mazemisiju transportu (īpaši pilsētās), multimodālās mobilitātes un sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, veicinot pārvietošanos bez personīgā auto, alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība (elektroauto uzlādes punkti, ūdeņradis u.c.), dzelzceļa elektrifikācijas paplašināšana un pāreja uz bateriju elektrovilcieniem.
- ✓ Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai¹³⁵, aicinot virzīt investīcijas uz zaļo pārkārtošanos un atkarības mazināšanu no fosilo energoresursu izmantošanas, tostarp transporta dekarbonizācijas paātrināšanu, atjaunīgo energoresursu izmantošanu, energoefektivitātes pasākumu stiprināšanu, kā arī nevienlīdzības mazināšanu.

Nemot vērā augstāk minēto, SKF plānā iekļautas daudzpusīgs investīciju kopums, tostarp:

- ✓ Tiks nodrošināta piekļuve bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem un mikromobilitātes rīkiem (transportlīdzekļu iegāde, atbalsts uzlādes infrastruktūras izveidei).

¹³³ <https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>

¹³⁴ <https://polsis.mk.gov.lv/documents/7239>

¹³⁵ Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai: 2022. gads ([COM\(2022\) 619 final](#)), 2023. gads ([COM\(2023\) 614 final](#)), 2024. gads ([COM\(2024\) 614 final](#)), 2025. gads ([COM\(2025\) 214 final](#))

- ✓ Tiks sniegts atbalsts pasākumiem transportam pēc pieprasījuma.

Plānotās investīcijas būs papildinošas ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027. gadam un Atveseļošanas un noturības mehānisma ieguldījumiem, palielinot kopējo publiskām investīcijām pieejamo apjomu.

Pasākumi un investīcijas:

Transporta komponentes ietvaros tiks īstenota viens pasākums (reforma) un deviņas investīcijas autotransporta, mikromobilitātes un dzelzceļa jomās:

- ✓ (C2.F.I1) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem;
- ✓ (C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem;
- ✓ (C2.F.I3) Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem;
- ✓ (C2.F.I4) Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās;
- ✓ (C2.F.I5) Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem;
- ✓ (C2.G.M1) Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai;
- ✓ (C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos;
- ✓ (C2.G.I2) Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos;
- ✓ (C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde;
- ✓ (C2.G.I4) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide.

Augstāk minētā pasākuma un investīciju ietvaros plānots sasniegt 23 rādītājus – 10 atskaides punktus un 13 mērķrādītājus.

Paredzamās kopējās izmaksas: **226 777 903** EUR, no kuriem

- ✓ Izmaksas, kuras pieprasa segt no Fonda līdzekļiem: **170 083 427** EUR;
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz ar pārvietojumiem no dalītas pārvaldības programmām (piemēram, ESF+, ERAF u. C.): **0** EUR;
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: **56 694 476** EUR.

2.2.2. Komponentes pasākumu un investīciju apraksts

2.2.2.1. (C2.F.I1) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem

Intervences apgabals: (F)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.1.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Investīcijas mērķis ir vērsts uz transporta nabadzības mazināšanu. Tās ietvaros plānots atbalstīt aprūpes mājās pakalpojumu nodrošināšanu mazaizsargātām un transporta nabadzībā esošām sabiedrības grupām – sociālo pakalpojumu¹³⁶ saņēmējiem, kuri nespēj vai kuriem ir grūtības segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas, vai tiem nav pieklūstams transports vai ir ierobežotas iespējas tam piekļūt, lai attiecīgi saņemtu citus sabiedrībā balstītus sociālos pakalpojumus, ņemot vērā pakalpojumu pieejamību, valsts un ģeogrāfisko kontekstu.

Latvijas sociālās politikas mērķis ir palielināt sabiedrībā balstītu sociālo pakalpojumu pieejamību, veicināt personu pāreju no institucionālu uz sabiedrībā balstītu vai ģimeniskai videi pietuvinātu pakalpojumu saņemšanu. Lai sasniegtu mērķi un mazinātu teritoriālās atšķirības sociālo pakalpojumu pieejamībā, LM izstrādāja un MK 2021.gada 19.oktobrī pieņēma informatīvo ziņojumu¹³⁷ “Par vienmērīgu sociālo pakalpojumu tīkla attīstību pašvaldībās un vienotas pieejas veidošanu sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iedzīvotājiem”. Atbilstoši informatīvajā ziņojumā minētajam tika izstrādāti un 2024.gada 4.decembrī Saeimā pieņemti grozījumi Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumā¹³⁸ (turpmāk – SPSP likums). SPSP likuma grozījumi nosaka, ka katrā pašvaldībā ir obligāti nodrošināmie sociālie pakalpojumi jeb minimālais sociālo pakalpojumu grozs un citus sociālos pakalpojumus pašvaldība varēs attīstīt tikai tad, ja ir nodrošināti obligāti nodrošināmie sociālie pakalpojumi.

Minimālais sociālo pakalpojumu grozs ietver vairākus sabiedrībā balstītus sociālos pakalpojumus, piemēram, aprūpi mājās, dienas aprūpes centra pakalpojumu, specializētās darbnīcas pakalpojumu u.c. Ievērojamai daļai personu, kurām šos pakalpojumus būtu nepieciešams saņemt, ir ierobežotas iespējas līdz tiem nokļūt vai tos saņemt mājās, jo tās lielākoties dzīvo transporta nabadzībai pakļautos reģionos, kā arī pieder pie mazaizsargātām māsaimniecībām.

EK skaidri un konsekventi uzsver aprūpes mājas nozīmi kā vienu no centrālajiem elementiem ilgtspējīgas, pieejamas un kvalitatīvas ilgtermiņa aprūpes sistēmas ES līmenī. EK politikas dokumenti aicina dalībvalstis attīstīt sabiedrībā balstītus pakalpojumus, lai mazinātu sociālo nevienlīdzību, nodrošinātu labāku izvēli un samazinātu atkarību no institūcijām. Piemēram, EK ieteikumā par piekļuvi cenas ziņā pieejamai un kvalitatīvai

¹³⁶ Aprūpes mājās pakalpojums tiek nodrošināts saskaņā ar SPSP likumu. Atbilstoši tam, aprūpe mājās ir pakalpojumi mājās pašaprūpes un aprūpes vajadzību apmierināšanai personām, kuras objektīvu apstākļu dēļ nevar sevi aprūpēt. Gadījumos, ja personai nepieciešama aprūpe dzīvesvietā, pašvaldība izvērtē un nosaka tās nepieciešamību un apjomu, pamatojoties uz pašvaldību saistošajiem noteikumiem. Aprūpes mājās pakalpojuma saņēmēji galvenokārt ir personas ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti, seniori, u.c. (pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68488-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-likums>)

¹³⁷ Informatīvais ziņojums “Par vienmērīgu sociālo pakalpojumu tīkla attīstību pašvaldībās un vienotas pieejas veidošanu sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iedzīvotājiem”, pieņemts MK 2021. gada 19. oktobra sēdē, protokols Nr.70/32.§ (pieejams: https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/8d83ec55-047f-4f8c-ab7d-7bb181cd67db#)

¹³⁸ Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likums (pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68488>)

ilgtermiņa aprūpei (2022/C 476/01)¹³⁹ dalībvalstīm uzdots pastāvīgi saskaņot ilgtermiņa aprūpes pakalpojumu piedāvājumu ar iedzīvotāju faktisko aprūpes vajadzību apjomu. Īpašs uzsvars likts uz nepieciešamību attīstīt un/vai uzlabot aprūpi mājās, kā arī mazināt teritoriālās atšķirības šīs aprūpes pieejamībā un piekļuvē, jo īpaši lauku un mazapdzīvotās teritorijās.

Sociālo pakalpojumu saņēmēji Latvijā, kas bieži ir pensijas vecuma cilvēki, personas ar funkcionāliem traucējumiem, dažāda veida invaliditāti u.c., saskaras ar būtisku transporta nabadzības risku gan specializētā transporta nepieejamības dēļ, gan dažādu nepieciešamo sabiedrībā balstīto sociālo pakalpojumu attāluma dēļ. Pat situācijās, kad tradicionālais sabiedriskais transports ir pieejams, tā izmantošana ir apgrūtināta vairāku transporta nabadzības dimensiju dēļ – proti, ārpus lielajām pilsētām un attālākos reģionos sabiedriskais transports kursē ievērojami retāk (to nav iespējams salāgot ar sociālā pakalpojuma darbības laiku vai tas konkrētajā maršrutā nav pieejams regulāri) vai vispār nav pieejams, līdz tuvākajai pieturai pašu spēkiem nav iespējams nokļūt, kā arī personas ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti nereti nevar izmantot sabiedrisko transportu, jo tas konkrētajā maršrutā nav piekļūstams. Latvijā aprūpes mājās pakalpojuma saņēmēju skaits pieaug, jo sabiedrība strauji noveco un arvien lielāka daļa cilvēku sasniedz vecumu, kurā būtiski palielinās hronisku slimību un funkcionālu traucējumu izplatība. Vienlaikus iedzīvotāji dod priekšroku dzīvei savā mājā, tāpēc aprūpes mājās pakalpojums kļūst par primāro izvēli, kas nodrošina gan drošību, gan neatkarību. Pieprasījumu ietekmē arī tas, ka ģimeņu iespējas nodrošināt neformālo aprūpi samazinās migrācijas, nodarbinātības intensitātes un māsaimniecību struktūras pārmaiņu dēļ, tādējādi palielinot nepieciešamību pēc profesionāla atbalsta. Šo faktoru kopums nozīmē, ka aprūpes mājās pakalpojuma pieprasījums ne tikai turpina pieaugt jau šodien, bet arī nākotnē būtiski palielināsies.

Vienlaikus, turpmākajos gados, pieaugot izmaksām par degvielu un transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklim, sociālo pakalpojumu sniedzēji saskarsies ar būtiskiem izaicinājumiem sociālo pakalpojumu sniegšanā. Jau šobrīd administratīvi teritoriālās reformas rezultātā, samazinoties pašvaldību skaitam no 199 līdz 42 pašvaldībām, attālums, kas sociālo pakalpojumu sniedzējam jāmēro līdz klientam mājās, ir ievērojami palielinājies. Piemēram, pēc sociālo pakalpojumu sniedzēju sniegtās informācijas par vienas dienas klientu skaitu aprūpei mājās un nobrauktajiem kilometriem, secināms, ka vidēji pakalpojumu sniedzēji apkalpo no 6 līdz pat 9 personām dienā. Maršruts tiek rūpīgi plānots, bet nereti attālumi no viena klienta līdz otram ir ievērojami un sasniedz līdz pat 50 km, kas nozīmē, ka viens transportlīdzeklis dienā dažkārt mēro pat vairāk nekā 300 km.

Nemot vērā minētos apstākļus, investīcijas ietvaros tiks nodrošināta bezemisiju transportlīdzekļu iegāde sociālo pakalpojumu sniedzējiem, kas nodrošina aprūpes mājās pakalpojumu sniegšanu mazaizsargātām māsaimniecībām Latvijas teritorijās, kurās transporta nabadzības indekss (mazaizsargāto māsaimniecību īpatsvars % no kopējā māsaimniecību skaita konkrētajā teritorijā/ iedzīvotāju skaits uz 1 km² novados un valstspilsētās) sastāda 1,5 un augstāku (indikatora aprakstu skatīt SKF plāna 1.4. sadaļā). Saskaņā ar SKF plānā veiktajiem aprēķiniem tās ir 26 no 42 Latvijas pašvaldībām, to skaitā neietilpst neviena no 7 valstspilsētu pašvaldībām.

Saskaņā ar valsts informācijas sistēmas “Sociālo pakalpojumu sniedzēju reģistrs” datiem, aprūpes mājās pakalpojumu sniedz 89 pakalpojumu sniedzēji visā valstī. Pakalpojuma ietvaros tiek nodrošināta gan pirmās nepieciešamības preču un produktu piegāde, gan speciālistu vai mobilās komandas nokļūšana pie mērķa grupas personām. Teritorijās ar augstu transporta nabadzības indeksu (1,5 un augstāks), kas ietver 26 pašvaldības Latvijā

¹³⁹ Eiropas Savienības Padomes 2022. gada 8. decembra Ieteikumi par piekļuvi cenas ziņā pieejamai un kvalitatīvai ilgtermiņa aprūpei (2022/C 476/01) (pieejams: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022H1215\(01\)\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022H1215(01)))

(skatīt 10.tabulu), kā potenciālie bezemisiju transportlīdzekļu saņēmēji, kas sniedz aprūpes mājās pakalpojumu mazaizsargātām mājsaimecībām, ir identificēti 31 pakalpojumu sniedzējs. No tiem 9 pašvaldībās pakalpojumu nodrošina pati pašvaldība, savukārt vairākās citās pašvaldībās pakalpojumu nodrošina 22 nevalstiskās organizācijas. Vienlaikus 4 pašvaldībās aprūpes mājās pakalpojums netiek nodrošināts.

*10.tabula. Aprūpes mājās pakalpojums transporta nabadzībai pakļautajās teritorijās
(Avots: Pārskats par sociālajiem pakalpojumiem un sociālo palīdzību novada/republikas pilsētas pašvaldībā
2024. gadā, LM)*

Nr. p.k.	Transporta nabadzībai pakļautā teritorija	Aprūpes mājās sociālie pakalpojumi – kopā sociālo pakalpojumu sniedzēji 2024. gada beigās (institūciju skaits)			Aprūpes mājās sociālie pakalpoju mi kopā – darbinieki 2024. gada beigās kopā (personu skaits)	Aprūpes mājās sociālie pakalpojumi kopā – pakalpojumus saņēmušie klienti kopā (personu skaits)		
		Savas pašvaldība s institūciju nodrošināti e sociālie pakalpoju mi	no nevalstiskajā m organizācijā m savas pašvaldības teritorijā	no nevalstiskajā m organizācijā m ārpus savas pašvaldības teritorijas	Savas pašvaldība s institūciju nodrošināti e sociālie pakalpoju mi	Savas pašvaldība s institūciju nodrošināti e sociālie pakalpoju mi	no nevalstiskajā m organizācijā m savas pašvaldības teritorijā	no nevalstiskajā m organizācijā m ārpus savas pašvaldības teritorijas
1	Aizkraukles novads	0	0	1	0	0	0	108
2	Alūksnes novads	0	0	0	0	0	0	0
3	Augšdaugavas novads	1	0	0	13	80	0	0
4	Balvu novads	0	0	1	0	0	0	72
5	Bauskas novads	0	1	0	0	0	96	0
6	Cēsu novads	0	1	0	0	0	135	0
7	Dienvidkurze mes novads	1	0	1	10	76	0	125
8	Dobeles novads	1	0	0	12	109	0	0
9	Gulbenes novads	0	0	1	0	0	0	102
10	Jelgavas novads	0	1	0	0	0	64	0
11	Jēkabpils novads	1	0	1	13	76	0	70
12	Krāslavas novads	0	0	0	0	0	0	0
13	Kuldīgas novads	0	2	0	0	0	265	0
14	Limbažu novads	0	0	0	0	0	0	0
15	Līvānu novads	1	0	0	20	58	0	0
16	Ludzas novads	2	0	0	90	215	0	0
17	Madonas novads	0	0	1	0	0	0	300
18	Preiļu novads	1	0	0	1	40	0	0
19	Rēzeknes novads	0	0	0	0	0	0	0
20	Saldus novads	0	0	1	0	0	0	53

21	Smiltenes novads	0	0	2	0	0	0	40
22	Talsu novads	0	1	0	0	0	51	0
23	Tukuma novads	0	2	0	0	0	239	0
24	Valkas novads	1	0	0	5	43	0	0
25	Valmieras novads	0	2	0	0	0	168	0
26	Ventspils novads	0	0	3	0	0	0	26
Kopā		9	10	12	164	697	1018	896

Investīcijas ietvaros ar bezemisiju transportlīdzekļu iegādi tiks nodrošināta aprūpes mājās pakalpojuma pieejamība personām, kuras dzīvo teritorijās ar augstu transporta nabadzības indeksu. Tas ļaus mazināt šo personu transporta nabadzību, jo īpaši ņemot vērā ierobežotās sabiedriskā transporta iespējas, tā piekļūstamību, un vienlaikus nodrošinās tām savlaicīgu, regulāru un kvalitatīvu sociālo aprūpi, uzlabojot dzīves kvalitāti, drošību un sociālo iekļaušanu, īpaši pensijas vecuma personām un personām ar funkcionāliem traucējumiem, dažāda veida invaliditāti.

ETS2 izraisīto degvielas cenu pieaugums palielinās transporta izmaksas (skatīt 14. attēlu), kā rezultātā mazaizsargātām mājāsaimniecībām kļūs vēl grūtāk piekļūt būtiskiem sabiedrībā balstītiem sociālajiem pakalpojumiem, t.sk. saņemt aprūpes mājās pakalpojumu. Īpaši tas skar transporta nabadzībai pakļautās iedzīvotāju grupas, kurām šie pakalpojumi ir kritiski nepieciešami un piešķirami atbilstoši SPSP likumā noteiktajai kārtībai. Vienlaikus paredzams, ka pieaugošais transporta izmaksu slogs negatīvi ietekmēs arī sociālo pakalpojumu sniedzēju spēju nodrošināt sabiedrībā balstītus sociālos pakalpojumus, tostarp aprūpes mājās pakalpojumu mazaizsargātām mājāsaimniecībām, kā arī nodrošināt tām pamatvajadzības, piemēram, pirmās nepieciešamības preču un pārtikas piegādi. Šī investīcija palīdzēs mazināt minētās problēmas, jo tās ietvaros iegādātie bezemisiju transportlīdzekļi papildinās sociālo pakalpojumu sniedzēju transporta veiktspēju sabiedrībā balstītu sociālo pakalpojumu sniegšanai. Līdz ar to aprūpes mājās pakalpojuma pieejamību teritorijās ar augstu transporta nabadzības indeksu nekavēs pieaugošais finansiālais slogs, ko radīs tradicionālās degvielas izmaksas.

Atšķirībā no investīcijas “Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos” (APP), kas ir īpaši izstrādāta, lai risinātu mobilitātes problēmas lauku reģionu mājāsaimniecībām, kurām nav piekļuves sabiedriskajam transportam ar mērķi nodrošināt savienojamību ar vietējo centru vai tuvāko mobilitātes punktu, šī investīcija ir plānota sabiedrībā balstīta sociālā pakalpojuma – aprūpes mājās nodrošināšanai mazaizsargātām mājāsaimniecībām dzīvesvietās.

Lai stiprinātu ES būtiskāko nozaru (tostarp elektrotransportlīdzekļu nozares) konkurētspēju ES ekonomikas dekarbonizācijā, ES dalībvalstis tiek mudinātas savos SKF plānos ieviest kritērijus, kas saistīti ar ilgtspējīgām piegādes ķēdēm. Saskaņā ar EK 2025.gada 25.marta paziņojumu “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597)¹⁴⁰, ES dalībvalstīm, uzsākot publiskā iepirkuma procedūras, ir jānodrošina, ka tās ņem vērā Neto nulles emisiju industrijas akta (Regula 2024/1735)¹⁴¹ 25. un 28. panta prasības. Attiecīgi, ja investīcijas ietvaros paredzēts piemērot publiskā iepirkuma procedūru jaunu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, tiks izvērtēta iespēja noteikt papildu publiskā iepirkuma atlases kritēriju – “oglekļa dioksīda emisiju kritērijs ražošanas un transportēšanas laikā”. Kritērijs

¹⁴⁰ Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202505511#ntr32-C_202505511LV.000101-E0032

¹⁴¹ Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202401735

un tā aprēķināšanas modelis tiks pēc iespējas saskaņots ar EK un ES dalībvalstu izstrādāto metodiku (paredzēts apstiprināt 2027.gadā).

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde sociālo pakalpojumu sniedzējiem ir esoša aprūpes mājās pakalpojuma sniegšanas pilnveidošana.

Bezemisiju transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem kopējais nepieciešamais finansējums ir 4 800 000 EUR bez PVN, no kuriem 3 600 000 EUR ir Fonda daļa un 1 200 000 EUR nacionālā līdzfinansējuma daļa.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Investīcijas mērķis ir mazināt mazaizsargāto māsaimniecību transporta nabadzību saistībā ar piekļuvi sabiedrībā balstītiem sociālajiem pakalpojumiem, t.sk. aprūpes mājās pakalpojumam, kur transportam ir izšķiroša nozīme pakalpojuma nodrošināšanā un saņemšanā. Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde ir paredzēta, lai sniegtu atbalstu sociālo pakalpojumu sniedzējiem transportlīdzekļu iegādei, lai nodrošinātu pakalpojumu pieejamību tām mērķa grupām, kuras nepietiekamu finanšu līdzekļu un funkcionālo traucējumu dēļ nespēj pašas piekļūt dažādiem pamatpakalpojumiem.

Investīcija vērsta uz trūkumu novēršanu saistībā ar piekļuvi pakalpojumam tām mazaizsargātajām iedzīvotāju grupām transporta nabadzības skartajās teritorijās, kuras, atbilstoši SPSP likumam saņem aprūpi mājās – pakalpojumus mājās pašaprūpes un aprūpes vajadzību apmierināšanai personām, kuras objektīvu apstākļu dēļ nevar sevi aprūpēt. Pamatā šī mērķa grupa ietver personas ar smagiem funkcionāliem traucējumiem (gan bērnus ar invaliditāti, gan pilngadīgas personas darbības vecumā un pensijas vecuma personas) vai invaliditāti.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un – attiecīgā gadījumā – reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Labklājības ministrija izstrādās bezemisiju transportlīdzekļu iegādei nepieciešamos normatīvos aktus un atlases kritērijus investīcijas īstenošanai.

Savukārt, lai nodrošinātu efektīvu un plaši pieejamu atbalstu, SKF plāna ietvaros tiks piešķirts finansējums valsts informācijas sistēmā “Sociālo pakalpojumu sniedzēju reģistrs” reģistrētiem sociālo pakalpojumu sniedzējiem (pašvaldībām un citiem sociālo pakalpojumu sniedzējiem), kas nodrošina aprūpes mājās pakalpojumu mazaizsargātajām iedzīvotāju grupām transporta nabadzībai pakļautajās teritorijās.

Attiecīgā gadījumā – skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Investīcijas ietvaros tiks nodrošināta nediskriminācija pēc vecuma, dzimuma, etniskās piederības u.c. pazīmēm. Investīcija veicinās nediskrimināciju un pamattiesību ievērošanu, jo tās mērķa grupa ir visi Latvijas iedzīvotāji, kas atbilst SKF plānā noteiktajai teritoriālās, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļauto mājsaimniecību definīcijai un atbilstoši SPSP likumam ir tiesīgi saņemt aprūpes mājās pakalpojumu.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde paredzēta pakāpeniski laika periodā no 2027. gada līdz 2032. gadam.

2.2.2.1.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodari būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieceja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)</i>	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas ir uzskaitīta EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T3 – bezemisiju transportlīdzekļi M1 kategorijā. Šīs investīcijas elementi, kas ir saistīti ar T3 darbībām, ir papildu DNSH kritērijs – piesārņojuma novēršana un kontrole. Labklājības ministrija apņemas nodrošināt DNSH kritēriju ievērošanu šīs investīcijas īstenošanā. DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)</i>	<i>Nav attiecināms</i>
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)</i>	<i>Nav attiecināms</i>
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	<i>Nav attiecināms</i>

2.2.2.1.3. Atskaides punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaides punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaides punkta apraksts:

Izsludināta projektu iesniegumu atlase bezemisiju transportlīdzekļu un uzlādes punktu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem.

Spēkā stāties normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu. Normatīvajā regulējumā iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.1.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T3 darbības prasībām.

Mērķrādītājs: Sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi

Mērķrādītāja apraksts:

Iegādāti un sociālo pakalpojumu nodrošināšanā tiek izmantoti 30 bezemisiju transportlīdzekļi. Bezemisiju transportlīdzekļi tiek uzskatīti par iesaistītiem sociālo pakalpojumu nodrošināšanā, kad ir uzstādīti un ekspluatācijā nodoti 10 uzlādes punkti.

Iegādāti un sociālo pakalpojumu nodrošināšanā tiek izmantoti 85 bezemisiju transportlīdzekļi. Bezemisiju transportlīdzekļi tiek uzskatīti par iesaistītiem sociālo pakalpojumu nodrošināšanā, kad ir uzstādīti un ekspluatācijā nodoti 40 uzlādes punkti.

Pasākuma/investīcijas atskaides punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaides punkts vai mērķrādītājs	Atskaides punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturks- nis
C2.F.II.1.2027Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Atskaides punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.II.S1.2030Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	0	30	2030	IV
C2.F.II.S1.2032Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	30	85	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaides punkts vai mērķrādītājs?

Izvēlētais atskaides punkts un mērķrādītāji ir tieši saistīti ar ieguldījumu praktisko ietekmi un sniedz kvantitatīvi izmēramu informāciju par investīcijas rezultātiem. Tie ļauj skaidri noteikt progresu un nodrošina uzraudzības un atskaitīšanās iespējas atbilstoši ES prasībām. Izvēlētais atskaides punkts un mērķrādītāji ir saprotami, reālistiski un precīzi mērāmi.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Atskaites punkts mēra investīcijas īstenošanas uzsākšanu, apliecinot, ka ir uzsākta projektu iesniegumu atlase, tostarp publicēti atbalsta saņemšanas nosacījumi.

Ar mērķrādītājiem tiks mērīts iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu skaits un, ja nepieciešams, arī iegādāto uzlādes punktu skaits. Mērķrādītāju izpildes dati tiks uzkrāti kumulatīvi, summējot katrā pārskata periodā sasniegto mērķrādītāju.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta pienācīga izpilde tiek apliecināta ar SKF plāna īstenošanas iestādes (CFLA) oficiāli publicētu paziņojumu laikrakstā "Latvijas Vēstnesis" par projektu iesniegumu atlases uzsākšanu.

Mērķrādītāju pienācīga izpilde pamatojama ar konkrēto projektu datiem. Pēc bezemisijas transportlīdzekļu un, ja nepieciešams, uzlādes punktu iegādes finansējuma saņēmēji iesniedz apliecinājumus dokumentus, kurus izvērtējot, nepieciešamības gadījumā CFLA organizēs pārbaudes projektu īstenošanas vietās, lai gūtu pārliecību par mērķrādītāju izpildi un iesniegto pamatojošo dokumentu ticamību.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītāji tiek noteikti uz jaunas iniciatīvas bāzes, un iepriekšējo datu bāzlīnija netiek izmantota.

Sasniedzamais līmenis (mērķis): 85 bezemisiju transportlīdzekļu un, ja nepieciešams, 85 uzlādes punktu iegāde.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts ?

Atskaites punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs ar sasniedzamo vērtību "30 iegādāti bezemisiju transportlīdzekļi" tiks sasniegts līdz 2030. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs ar sasniedzamo vērtību (kumulatīvi) "85 iegādāti bezemisiju transportlīdzekļi" tiks sasniegts līdz 2032. gada 3. ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu ?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir LM.

Par atskaites punkta īstenošanu un sasniegšanu ir atbildīga LM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu – kā projektu īstenotājus plānots atlasīt sociālo pakalpojumu sniedzēju reģistrā reģistrētus sociālo pakalpojumu sniedzējus, kas nodrošinās mērķrādītāju sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegtajiem mērķrādītājiem.

CFLA kā līgumu slēdzējs ar projektu īstenotājiem nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp LM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, LM un CFLA

nodrošinās atskaites punkta un mērķrādītāju sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. LM sekos līdzī investīcijas, t.sk. atskaites punkta un mērķrādītāju izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaites punkta un mērķrādītāju ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un LM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.2.2.1.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katru pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Lai identificētu pakalpojumu sniedzēju skaitu, kas nodrošina aprūpes mājās pakalpojumu investīcijas tvēruma teritorijā mazaizsargātajiem iedzīvotājiem, tika analizēti *Pārskati par sociālajiem pakalpojumiem un sociālo palīdzību pašvaldībās 2024. gadā* par teritorijām, kurās transporta nabadzības indekss (mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvars % no kopējā mājsaimniecību skaita konkrētajā teritorijā/ iedzīvotāju skaits uz 1 km² novados un valstspilsētās) ir 1,5 un augstāks. Aprēķini bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un uzturēšanas punktu izveides izmaksām pamatoti ar tirgus izpētēm.

Investīcijas ievaros plānots sniegt atbalstu 85 bezemisiju M1 klases vieglo pasažieru transportlīdzekļu iegādei, ņemot vērā šādu aprēķinu:

N.p.k	Izdevumu kategorija	Izmaksas (gb.), EUR bez PVN
1.	Bezemisiju transportlīdzeklis*	52 124
* Papildus šai summai pakalpojuma sniedzēji var plānot izdevumus: 1) OCTA ¹⁴² , KASKO ¹⁴³ , papildus (ziemas) riepu komplektam (indikatīvi nepārsniedzot 1 845 euro); 2) uzturēšanas punktam ¹⁴⁴ (indikatīvi nepārsniedzot 2 501 euro)		4 346
Kopā bezemisiju transportlīdzekļa izmaksas		56 470

¹⁴² Transportlīdzekļa Obligātai civiltiesiskā transportlīdzekļa apdrošināšana (OCTA)

¹⁴³ Brīvprātīgā sauszemes transportlīdzekļu apdrošināšana (KASKO)

¹⁴⁴ Aprēķiniem izmantoti SKF plāna investīcijas "(C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem" ievaros veiktā tirgus izpēte par uzturēšanas punkta iekārtu (jauda līdz 22kW) izmaksām (skatīt SKF plāna 2.2.2.6.sadaļu)

Bezemisiju M1 klases vieglā pasažieru transportlīdzekļa iegādes izmaksas ir 52 124 EUR/gab¹⁴⁵ bez PVN. ¹⁴⁶Papildus bezemisiju transportlīdzekļa izmaksām, pakalpojuma sniedzēji var plānot izdevumus OCTA, KASKO, ziemas riepu komplektam, kā arī, ja nepieciešams, parastas jaudas uzlādes punktu (22 kW vai mazāku¹⁴⁷) iegādei un uzstādīšanai. Gadījumā, ja būs nepieciešams uzlādes punkts ātrākai bezemisiju transportlīdzekļu uzlādei, sociālo pakalpojumu sniedzēji varēs to paredzēt, vienlaikus izvēloties arī mazākas jaudas uzlādes punktu, ja tas konkrētajā situācijā ir piemērotāks. Ja uzlādes punktu faktiskais skaits būs mazāks nekā sākotnēji plānots (<85), ietaupītais finansējums tiks novirzīts papildu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei. Attiecīgi, kopējās maksimālās viena bezemisiju transportlīdzekļa izmaksas kopā ar papildus minētajām izmaksām veidotu indikatīvi 56 470 EUR/gab bez PVN. Līdz ar to, provizoriski kopējās maksimālās viena bezemisiju transportlīdzekļa izmaksas kopā ar papildus minētajām izmaksām veidotu indikatīvi 56 470 EUR/gab bez PVN.

Sociālo pakalpojumu sniedzēji pēc projektu īstenošanas no saviem līdzekļiem nodrošinās iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu un uzlādes punktu apkopi un uzturēšanu.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Tiek paredzēta pakāpeniska investīcijas īstenošana, ieguldot noteiktu finansējuma apjomu attiecīgā laika periodā:

- ✓ 2027. gadā tiek paredzēta projekta iesnieguma atlase;
- ✓ no 2028. gada līdz 2030. gada 4. ceturksnim paredzēta 30 bezemisiju transportlīdzekļu iegāde;
- ✓ no 2031. gada līdz 2032. gada 3. ceturksnim paredzēta 55 bezemisiju transportlīdzekļu iegāde (t.i., kumulatīvi investīcijas ietvaros – 85 bezemisiju transportlīdzekļu iegāde).

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (1 200 000 EUR) tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Investīcijas kopējās izmaksas – 4 800 000 EUR bez PVN.

¹⁴⁵ Aprēķiniem izmantoti SKF plāna investīcijas “(C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem” ievaros veiktā tirgus izpēte par šādiem bezemisijas transportlīdzekļu modeļiem:

1) Škoda Enyaq 85x, cena 56 820 EUR ar PVN, akumulatora kapacitāte - 82 kWh, veicamais attālums līdz 537 km, pieejams: <https://www.skoda.lv/doc/31118047-7495-46e0-937e-5ff151519861>

2) Volkswagen ID.4, cena 59 200 EUR ar PVN, akumulators – 82 kWh, veicamais attālums līdz 530 km, pieejams: https://www.volkswagen.lv/idhub/content/dam/onehub_pkw/importers/lv/price-lists/lv/id-4/ID.4_10_15_cenas_LV.pdf

3) Nissan Ariya e-4ORCE 87kWh Advance, cena 55 990 EUR ar PVN, veicamais attālums līdz 513 km, pieejams: https://www-europe.nissan-cdn.net/content/dam/Nissan/lv/brochures/pricelistlv/MY24%20ARIYA_Klientu_cenu_lapa_01-10-2025.pdf

Aprēķins vienas vienības izmaksām: ((56820+59200+55990)/3 *1.1 = 63 070 EUR (52 124 EUR bez PVN).

¹⁴⁶ MK 2018. gada 6. februāra noteikumi Nr. 78 “Prasības elektrotansportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām”; pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/297090>

147 MK 2018. gada 6. februāra noteikumi Nr. 78 “Prasības elektrotansportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām”; pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/297090>

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponentu

Nav paredzēts finansējums no citiem ES instrumentiem saistībā ar šo investīciju.

Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 4.3.5. specifiskā atbalsta mērķa “Uzlabot vienlīdzīgu un savlaicīgu piekļuvi kvalitatīviem, ilgtspējīgiem un izmaksu ziņā pieejamiem pakalpojumiem; pilnveidot sociālās aizsardzības sistēmas, tostarp veicināt sociālās aizsardzības pieejamību; uzlabot ilgtermiņa aprūpes pakalpojumu pieejamību, efektivitāti un izturētspēju” 4.3.5.1. pasākuma “Sabiedrībā balstītu sociālo pakalpojumu pieejamības palielināšana”¹⁴⁸ ietvaros tiek atbalstīta aprūpes mājās pakalpojuma sniegšanai pielāgota transporta līdzekļa iegāde un aprīkošana, lai nodrošinātu aprūpes mājās pakalpojuma sniegšanu personām ar smagiem funkcionāliem traucējumiem (gan bērniem ar invaliditāti, gan pilngadīgām personām ar garīga rakstura traucējumiem – darbības spējas vecumā un pensijas vecuma personām). Šāds atbalsts plānots aprūpējamām personām, kuru dzīvesvietā nav infrastruktūras mūsdienīgai personīgās higiēnas nodrošināšanai, ēdiena gatavošanai un mājvietas uzkopšanai; lai nokļūtu cilvēka dzīvesvietā un nodrošinātu aprūpes mājās pakalpojumu, ir nepieciešams speciāli pielāgots transportlīdzeklis ar autonomās strāvas ģeneratoru, dušu ar silto un auksto ūdeni, tualeti, gāzes plīti, ledusskapi, veļas mazgājamo mašīnu.

Atšķirībā no minētā pasākuma, SKF plāna investīcijas ietvaros plānots atbalstu sniegt tiem pakalpojumu sniedzējiem, kas nodrošina aprūpes mājās pakalpojumu sniegšanu mazaizsargātām mērķa grupas personām transporta nabadzības skartajās teritorijās un nodrošina pakalpojuma sniegšanu personas mājoklī bez specializēti pielāgota transportlīdzekļa.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav paredzēts tiešs finansējums no privātiem avotiem, izņemot PVN izmaksas.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

Aprēķinos izmantoti dati ir balstīti uz tirgus izpētes datiem, kas ir ticami, pamatoti un pārbaudāmi.

Vieglie bezemisiju transportlīdzekļu aprēķini ir pielīdzināti un balstīti uz SKF plāna 2.2.2.4. sadaļā minētās investīcijas “(C2.F.I2) Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem” apraksta par vieglo bezemisijas transportlīdzekļu iegādi ģimenes ārstiem norādīto informāciju. Paredzamā provizorisks vienības cena noteikta, pamatojoties uz pieejamu trīs līdzvērtīgu bezemisiju transportlīdzekļu vidējo cenu un, ņemot vērā inflācijas ietekmē iespējamo pieaugumu 10 % apmērā, balstoties uz pēdējo četru gadu laikā (2021. gada oktobris – 2025. gada novembris) patēriņa grupai “7.1.1.1 “Jaunas automašīnas”” cenu izmaiņām 9,7 % apmērā¹⁴⁹.

¹⁴⁸ Ministru kabineta 2025. gada 11. februāra noteikumi Nr. 98 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 4.3.5. specifiskā atbalsta mērķa “Uzlabot vienlīdzīgu un savlaicīgu piekļuvi kvalitatīviem, ilgtspējīgiem un izmaksu ziņā pieejamiem pakalpojumiem; pilnveidot sociālās aizsardzības sistēmas, tostarp veicināt sociālās aizsardzības pieejamību; uzlabot ilgtermiņa aprūpes pakalpojumu pieejamību, efektivitāti un izturētspēju” 4.3.5.1. pasākuma “Sabiedrībā balstītu sociālo pakalpojumu pieejamības palielināšana” ceturtās kārtas īstenošanas noteikumi” (pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/358621>)

¹⁴⁹ [Inflācijas kalkulators](https://tools.stat.gov.lv/cpi_calculator/lv/2021M10-2025M11/07.1.1.1/100): https://tools.stat.gov.lv/cpi_calculator/lv/2021M10-2025M11/07.1.1.1/100

Bezemisiju transportlīdzekļa vidējās cenas noteikšanai kā salīdzināmie piemēri izmantoti tāda veida bezemisiju transportlīdzekļi, kas pēc to tehniskajiem parametriem (piemēram, paaugstināts gaitas augstums un pilnpiedziņas (4x4) sistēmas pieejamība) un funkcionalitātes ir vērtējami kā vieni no atbilstošākajiem pakalpojuma specifikai (t.sk. nepieciešamību nodrošināt izbraukumus dažādos laika apstākļos un pa atšķirīgas kvalitātes ceļiem, lai nodrošinātu drošu un savlaicīgu nokļūšanu līdz pakalpojuma saņēmējam). Vienlaikus, izvēloties un iegādājoties bezemisijas transportlīdzekli pakalpojuma sniegšanai mērķa grupas personām, tiks ņemti vērā normatīvie akti iepirkumu jomā.

Investīcijas ietvaros nav paredzēts izveidot publiskus bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes punktus, kurus brīvi varēs izmantot arī citi transportlīdzekļu lietotāji vai iedzīvotāji. Sociālo pakalpojumu sniedzēji nepieciešamības gadījumā iegādāsies uzlādes punktus un tos izmantos iegādātā bezemisiju transportlīdzekļa uzlādēšanai.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.II	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	01.01.2026.	31.07.2032.	4 800 000	0	0	282 350	564 700	847 050	1 694 100	1 411 800

2.2.2.1.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Atbalstu no Fonda nesaņem tieši mazaizsargātas mājsaimniecības transporta nabadzībā esošajās teritorijās, bet aprūpes mājās pakalpojuma sniedzēji, kas nodrošina pakalpojumu mazaizsargātajām mājsaimniecībām transporta nabadzības skartajās teritorijās. Sabiedrībā balstītu sociālo pakalpojumu ierobežota pieejamība visbiežāk skar tieši mazaizsargātās iedzīvotāju grupas transporta nabadzības skartajās teritorijās, tādēļ ieguldījums bezemisiju transportlīdzekļu iegādē ir būtisks, lai nodrošinātu pilnīgu piekļuvi aprūpes mājās pakalpojumam.

Investīcija ir vērsta uz transporta nabadzības mazināšanu un sociālo pakalpojumu sniegšanu mazaizsargātiem transporta lietotājiem, jo īpaši lauku un attālās teritorijās ar augstu transporta nabadzības līmeni, ļaujot viņiem izmantot sociālos pakalpojumus dzīvesvietā. Bezemisijas transportlīdzekļu iegāde nodrošinās šo pakalpojumu pieejamību ETS2 izraisītās degvielas cenas pieauguma apstākļos transporta nabadzības skartajās teritorijās, īpaši lauku un attālos reģionos.

2.2.2.1.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šī investīcija ir papildu ieguldījums, kas nerada dubultfinansēšanas risku, pārklāšanos ar esošajiem projektiem, kā arī neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus.

2.2.2.1.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Investīcijas ietvaros plānotais atbalsts – bezemisiju transportlīdzekļu iegādei aprūpes mājās pakalpojuma nodrošināšanai – nav uzskatāms par komercdarbības atbalstu, jo neizpildās Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5. panta 4. punktā noteiktā pazīme par ietekmi uz tirdzniecību un konkurenci Eiropas Savienības iekšējā tirgū. Aprūpes mājās pakalpojums tiks nodrošināts sociāli mazaizsargātām iedzīvotāju grupām, kuras nespēj sevi aprūpēt pašas – bērniem ar invaliditāti un smagiem funkcionāliem traucējumiem, pilngadīgām personām darbības vecumā ar funkcionāliem traucējumiem, kā arī pensijas vecuma personām, un kuru tiesības saņemt šo pakalpojumu noteiktas SPSP likumā.

Ņemot vērā mērķa grupas specifiku, tai skaitā nepieciešamību nodrošināt pakalpojumu personas dzīvesvietā, bezemisiju transportlīdzekļi tiks izmantoti tikai lokālā mērogā ierobežotam personu skaitam, līdz ar to atbalstam nav raksturīga ietekme uz tirgu. Attiecīgi, atbilstoši Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5. pantā ietvertajām komercdarbības atbalsta pazīmēm, neizpildās nosacījums par finansiālās palīdzības ietekmi uz tirdzniecību vai konkurences kroplošanu ES iekšējā tirgū, tādēļ atbalsts nav kvalificējams kā komercdarbības atbalsts.

2.2.2.2. (C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem

Intervences apgabals: (F)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.2.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai 2022., 2023., 2024. un 2025.gadā¹⁵⁰ veselības un sociālās aizsardzības jomā koncentrējas uz vairākiem būtiskiem aspektiem, lai stiprinātu sociālās aizsardzības adekvātumu un uzlabotu veselības aprūpes sistēmas efektivitāti, pieejamību un noturību. Viens no ieteikumiem ir attiecināms tieši uz klimata pārmaiņu ietekmes uz veselību risināšanu. EK ir uzsvērusi nepieciešamību risināt klimata pārmaiņu, piesārņojuma un bioloģiskās daudzveidības zuduma ietekmi uz sabiedrības veselību. Tas ietver pētniecību un inovatīvus ieguldījumus, lai izprastu un mazinātu šos efektus uz cilvēku veselību un veselības aprūpes sistēmām. Lai arī tieši nav minēti pasākumi, kas attiecas uz transportlīdzekļu iegādi, ir svarīgi atzīmēt, ka ilgtspējīgas mobilitātes veicināšana un emisiju samazināšana var uzlabot sabiedrības veselību, samazināt gaisa piesārņojumu, veicināt fizisko aktivitāti un personu dzīvildzi. Šie ieteikumi ir tikai daļa no plašākas stratēģijas, kuras mērķis ir uzlabot veselības aprūpes sistēmas noturību, pieejamību un kvalitāti Latvijā, vienlaikus veicinot sociālo taisnīgumu un ilgtspējīgu attīstību, un spējot reaģēt uz dažāda veida sociāli, ekonomiski, politiski, vides un cita veida izraisītajām izmaiņām.

Plānotā investīcija ir vērsta uz transporta nabadzības mazināšanu un veselības aprūpes pakalpojumu sniegšanu mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, jo īpaši lauku un attālos apgabalos ar augstu transporta nabadzības risku, ļaujot viņiem izmantot veselības aprūpes pakalpojumus mājās vai tuvu mājām. Investīcija paredz ģimenes ārstu, mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēju autoparka atjaunošanu un attīstību, iegādājoties bezemisiju transportlīdzekļus, lai nodrošinātu, paplašinātu vai uzlabotu veselības aprūpes pakalpojumu pieejamību mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, īpaši lauku un attālos reģionos ar augstu transporta nabadzības indeksu un nodrošinātu iespēju doties vizītēs pie mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, kuri paši nevar nokļūt pie ārsta. Investīcija nodrošina papildu ieguvumu, mazinot ETS2 izraisītā degvielas cenu pieauguma ietekmi uz pakalpojumu sniedzēju darbības izmaksām. Vienlaikus investīcija ietver arī transportlīdzekļiem nepieciešamo uzlādes punktu izveidi, tādējādi nodrošinot ilgtermiņa pakalpojumu noturību un pieejamību.

Gan ģimenes ārstu, gan mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās vizītes tiek veiktas gadījumos, kad pacients netiek pie ārsta, bet tam nepieciešama veselības aprūpe, kuru nav iespējams nodrošināt ārstniecības iestādē vai mazaizsargātajam transporta lietotājam ir grūtības vai tas nespēj segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas, vai tam ir transporta piekļuves neesamība vai tā nepieejamība, vai pārvietošanās traucējumu dēļ ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu veselības aprūpes pakalpojumiem, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu, vai medicīnisku indikāciju un konstatētās diagnozes dēļ tas nespēj ierasties ārstniecības iestādē.

Fonda mērķis ir mazināt ETS 2 sistēmas sociālo ietekmi, ņemot vērā, ka ETS2 ieviešana palielinās fosilās degvielas un kurināmā izmaksas. Transportlīdzekļu iegāde ģimenes

¹⁵⁰ Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai: 2022. gads ([COM\(2022\) 619 final](#)), 2023. gads ([COM\(2023\) 614 final](#)), 2024. gads ([COM\(2024\) 614 final](#)), 2025. gads ([COM\(2025\) 214 final](#))

ārstiem, mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējiem kompensē šo ietekmi un palīdz uzlabot pakalpojumu pieejamību mazaizsargātajiem transporta lietotājiem.

Investīcijas mērķis ir vērsts uz transporta nabadzības mazināšanu, atbalstot pamatpakalpojumu sniegšanu mazaizsargātām māsaimniecībām, kuras netiek pie ārsta un kurām ir grūtības vai tās nespēj segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas, vai tām ir transporta piekļuves neesamība vai tā nepieejamība, vai pārvietošanās traucējumu dēļ ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem veselības aprūpes pakalpojumiem un aktivitātēm, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu, vai medicīnisku indikāciju un konstatētās diagnozes dēļ tās nespēj ierasties ārstniecības iestādē.

Investīcijas ietvaros tiks nodrošināti transportlīdzekļu risinājumi veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem Latvijas novados, kuros transporta nabadzības indekss (mazaizsargāto māsaimniecību īpatsvars % no kopējā māsaimniecību skaita konkrētajā teritorijā/ iedzīvotāju skaits uz 1 km² novados un valstspilsētās) ir 3 un augstāks (indikatora aprakstu skatīt SKF plāna 1.4. sadaļā) un neto mēneša darba samaksas mediāna novados¹⁵¹ ir zemāka par 2. kvintiles vērtību valstī uz vienu māsaimniecību¹⁵². Tādējādi tiek nodrošināts, ka papildus transporta nabadzības indeksam atbalsts tiek mērķēts uz to Latvijas iedzīvotāju daļu, kuru ekonomiskos trūkumus pastiprina ierobežota transporta infrastruktūra. Saskaņā ar SKF plānā veiktajiem aprēķiniem tās ir 19 no 42 Latvijas pašvaldībām (skatīt 13.attēlu), t.i. Aizkraukles, Alūksnes, Augšdaugavas, Balvu, Dienvidkurzemes, Gulbenes, Jēkabpils, Krāslavas, Kuldīgas, Limbažu, Ludzas, Madonas, Preiļu, Rēzeknes, Saldus, Smiltenes, Talsu, Valkas un Ventspils novadi.

Saskaņā ar veiktajiem aprēķiniem šajās teritorijās kā potenciālie transportlīdzekļu saņēmēji un to uzlādes punktu ierīkotāji, kā arī pakalpojumu sniedzēji mazaizsargātām māsaimniecībām, ir identificēti 4 mobilās paliatīvās aprūpes pakalpojumu sniedzēji, 35 veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēji, kā arī 293 ģimenes ārsti. Šiem ģimenes ārstiem ir arī izveidota 91 papildus pieņemšanas vieta, kuru apkalpošana un tādējādi pakalpojuma pieejamības nodrošināšana, rada būtiskus transporta izdevumus, ņemot vērā fosilā kurināmā cenu pieaugumu. Gan ģimenes ārsti, gan mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēji šajās teritorijās nodrošinās valsts apmaksātos veselības aprūpes pakalpojumus mazaizsargātajiem transporta lietotājiem.

Līdz ar to, transportlīdzekļu iegāde veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem uzlabotu mazaizsargāto māsaimniecību teritorijās ar augstu transporta nabadzības indeksu spējas pārvarēt ETS 2 radīto ietekmi, kas izriet no fosilo degvielu cenu pieauguma, radot plašāku pieejamību būtiskiem pakalpojumiem.

Pamatojoties uz Nacionālā veselības dienesta (turpmāk – NVD) datiem 2024.gadā veselības aprūpes pakalpojumu sniedzēji ir apkalpojuši sekojošas unikālās personas, no kurām daļa ir mazaizsargātie transporta lietotāji teritorijās ar augstu transporta nabadzības indeksu:

1. ģimenes ārsti ir apkalpojuši 2 115 379 unikālās personas¹⁵³;
2. mobilās paliatīvās aprūpes pakalpojumu sniedzēji ir apkalpojuši 2 664 unikālās personas;
3. veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēji ir apkalpojuši 30 479 unikālās personas.

¹⁵¹ Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_EMP_DS_DSV/RIG110/

¹⁵² Pieejams: https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_MI_MIS/MIS060/

¹⁵³ Vienai unikālajai personai var būt sniegts pakalpojums vairākās reizes, kā arī vienlaikus klasificēties vairākās mazaizsargāto iedzīvotāju grupās.

Pamatojoties uz NVD datiem 2024.gadā ģimenes ārsti mājas vizītēs kopumā ir devušies 83 388 reizes un apkalpojuši 43 016 unikālās personas.

Papildus, saskaņā ar 2025.gada NVD datiem, ģimenes ārstiem ir arī papildus pieņemšanas vietas, kuru apkalpošana un tādējādi pakalpojuma pieejamības nodrošināšana, rada būtiskus izdevumus, ņemot vērā fosilā kurināmā cenu pieaugumu. Ģimenes ārstu papildus pieņemšanas vietas:

- ✓ Kurzemes reģionā – 40
- ✓ Latgales reģionā – 28
- ✓ Zemgales reģionā – 49
- ✓ Vidzemes reģionā – 28
- ✓ Rīgas reģionā – 9
- ✓ Kopā Latvijā: 154

Lai stiprinātu ES būtiskāko nozaru (tostarp elektrotransportlīdzekļu nozares) konkurētspēju ES ekonomikas dekarbonizācijā, ES dalībvalstis tiek mudinātas savos SKF plānos ieviest kritērijus, kas saistīti ar ilgtspējīgām piegādes ķēdēm. Saskaņā ar EK 2025.gada 25.marta paziņojumu “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597)¹⁵⁴, ES dalībvalstīm, uzsākot publiskā iepirkuma procedūras, ir jānodrošina, ka tās ņem vērā Neto nulles emisiju industrijas akta (Regula 2024/1735)¹⁵⁵ 25. un 28. panta prasības. Attiecīgi, ja investīcijas ietvaros paredzēts piemērot publiskā iepirkuma procedūru jaunu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, tiks izvērtēta iespēja noteikt papildu publiskā iepirkuma atlases kritēriju - “oglekļa dioksīda emisiju kritērijs ražošanas un transportēšanas laikā”. Kritērijs un tā aprēķināšanas modelis tiks pēc iespējas saskaņots ar EK un ES dalībvalstu izstrādāto metodiku (paredzēts apstiprināt 2026.gadā).

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Bezemisiju specializēto pacientu pārvešanas transportlīdzekļu un vieglo bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un to uzlādes punktu ierīkošanai ģimenes ārstiem, mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējiem kopējais nepieciešamais finansējums ir 13 433 312 EUR, no kuriem 10 074 984 EUR ir Fonda daļa un 3 358 328 EUR nacionālā līdzfinansējuma daļa (kopējā nepieciešamajā finansējumā nav ieskaitīts PVN 2 820 996 EUR apmērā).

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Gan ģimenes ārstu, gan mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās vizītes tiek veiktas gadījumos, kad pacients netiek pie ārsta, bet tam nepieciešama veselības aprūpe, kuru nav iespējams nodrošināt ārstniecības iestādē vai mazaizsargātajam transporta lietotājam ir grūtības vai tas nespēj segt privātā vai sabiedriskā transporta izmaksas, vai tam ir transporta piekļuves neesamība vai tā nepieejamība, vai pārvietošanās traucējumu dēļ ierobežota

¹⁵⁴ Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202505511#ntr32-C_202505511LV.000101-E0032

¹⁵⁵ Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202401735

piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu veselības aprūpes pakalpojumiem, ņemot vērā valsts un ģeogrāfisko kontekstu, vai medicīnisku indikāciju un konstatētās diagnozes dēļ tas nespēj ierasties ārstniecības iestādē. Šajos gadījumos pacientiem nav alternatīvas saņemt pakalpojumu vēlāk vai citur.

Plānotās aktivitātes mērķis ir vērsts uz transporta nabadzības mazināšanu, atbalstot pamatpakalpojumu sniegšanu mazaizsargātām mājāsaimniecībām, kurām ir ierobežota piekļuve transportam, kas vajadzīgs, lai piekļūtu būtiskiem veselības aprūpes pakalpojumiem un aktivitātēm.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un – attiecīgā gadījumā – reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Par investīcijas ieviešanu atbildīga ir Veselības ministrija, kurai ir pieejami atbilstoši kvalificēti cilvēkresursi, lai kvalitatīvi un laikā īstenotu investīciju. Veselības ministrija izstrādās transportlīdzekļu iegādei un to uzlādes punktu ierīkošanai nepieciešamos normatīvos aktus un atlases kritērijus investīcijas īstenošanai.

Plānots, ka vieglo bezemisiju transportlīdzekļu, specializēto pacientu pārvešanas transportlīdzekļu un uzlādes punktu iegādi veiks paši finansējuma saņēmēji.

Savukārt, lai nodrošinātu efektīvu un plaši pieejamu atbalstu, tiks piešķirts Fonda finansējums ģimenes ārstiem, mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējiem, kas nodrošina valsts apmaksātos veselības aprūpes pakalpojumus mazaizsargātajiem transporta lietotājiem transporta nabadzībai pakļautajās Latvijas teritorijās.

Attiecīgā gadījumā – skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde un to uzlādes punktu izveide nodrošinās nediskrimināciju pēc vecuma, dzimuma, etniskās piederības u.c. pazīmēm. Investīcija veicinās nediskrimināciju un pamattiesību ievērošanu, jo tās mērķa grupa ir Latvijas pastāvīgie iedzīvotāji teritorijās, kas identificētas pēc transporta nabadzības indeksa, jo īpaši teritoriālās, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļautās iedzīvotāju grupas.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde un to uzlādes punktu izveide paredzēta pakāpeniski laika periodā no 2027. gada līdz 2032. gadam (vai līdz brīdim, kamēr investīcijas ietvaros būs pieejams finansējums). Katru gadu paredzēts ieguldīt noteiktu finansējuma apjomu, kas palīdzēs prognozēt slodzi uz budžetu.

2.2.2.2.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieceja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas norādīta EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T3 – bezemisiju transportlīdzekļi M1 kategorijā. Šīs investīcijas elements, kas ir saistīts ar darbību T3 (bezemisiju transportlīdzekļu iegāde), ir papildu DNSH kritērijs – piesārņojuma novēršana un kontrole. VM apņemas nodrošināt DNSH kritēriju ievērošanu šīs investīcijas īstenošanā. DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.2.2.2.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana.

Atskaites punkta apraksts

Izsludināta projektu iesniegumu atlase bezemisiju transportlīdzekļu un uzlādes punktu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem.

Spēkā stājies normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu.

Normatīvajā regulējumā iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.2.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T3 darbības prasībām.

Mērķrādītājs: Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi

Mērķrādītāja apraksts

Iegādāti un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem lietošanā nodoti 148 bezemisiju transportlīdzekļi. Bezemisiju transportlīdzekļi tiek uzskatīti par iesaistītiem veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā, kad ir uzstādīti un ekspluatācijā nodoti 100 uzlādes punkti.

Iegādāti un veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem lietošanā nodoti 212 bezemisiju transportlīdzekļi. Bezemisiju transportlīdzekļi tiek uzskatīti par iesaistītiem veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā, kad ir uzstādīti un ekspluatācijā nodoti 204 uzlādes punkti

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturks- nis
C2.F.I2.1.2027Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	III
C2.F.I2.S1.2030Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	0	148	2030	IV
C2.F.I2.S1.2032Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	148	212	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Izvēlētais atskaites punkts un mērķrādītājs ir tieši saistīti ar ieguldījumu praktisko ietekmi un sniedz kvantitatīvi izmērāmu informāciju par investīcijas rezultātiem. Tie ļauj skaidri noteikt progresu un nodrošina uzraudzības un atskaitīšanās iespējas atbilstoši ES prasībām. Izvēlētais atskaites punkts un mērķrādītājs ir saprotami, reālistiski un precīzi mērāmi.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Atskaites punkts mēra investīcijas īstenošanas uzsākšanu, apliecinot, ka ir uzsākta projektu iesniegumu atlase, tostarp publicēti atbalsta saņemšanas nosacījumi.

Ar mērķrādītājiem tiks mērīts iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu skaits un izveidoto uzlādes punktu skaits. Mērķrādītāju izpildes dati tiks uzkrāti kumulatīvi, summējot katrā pārskata periodā sasniegto mērķrādītāju.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta izpilde pamatojama ar sludinājuma publikāciju par projektu iesniegumu atlases izsludināšanu.

Mērķrādītāju izpilde pamatojama ar konkrēto projektu datiem. Pēc bezemisijas transportlīdzekļu iegādes un uzlādes punktu izveides finansējuma saņēmēji iesniegs apliecinājošos dokumentus, kurus izvērtējot, nepieciešamības gadījumā tiks organizētas pārbaudes projektu īstenošanas vietās, lai gūtu pārliecību par mērķrādītāju izpildi un iesniegto pamatojošo dokumentu ticamību.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītāji tiek veidoti uz jaunu iniciatīvu bāzes un bāzlīnija (sākumpunkts) ir 0. Sasniedzamais līmenis (mērķis): 212 bezemisiju transportlīdzekļi, t.sk. 204 uzlādes punkti.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts ?

Atskaites punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 3. ceturksnim.

Mērķrādītājs “Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistītie transportlīdzekļi” ar sasniedzamo vērtību “148” tiks sasniegts līdz 2030. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs “Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistītie transportlīdzekļi” ar sasniedzamo vērtību “212” tiks sasniegts līdz 2032. gada 3. ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu ?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir VM.

Par atskaites punkta īstenošanu ir atbildīga VM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projektu īstenotājus plānots atlasīt mobilās palatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējus un ģimenes ārstus, kas nodrošinās mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegto mērķrādītāju.

CFLA kā līgumu slēdzējs ar projektu īstenotājiem nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp VM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, VM un CFLA nodrošinās atskaites punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. VM sekos līdzī investīcijas, t.sk. atskaites punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF Plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaites punkta un mērķrādītāja ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un VM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.2.2.2.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Lai identificētu pakalpojumu sniedzēju skaitu, kas nodrošina valsts apmaksātos veselības aprūpes pakalpojumus mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, tika analizēti dati par NVD reģistrēto ģimenes ārstu prakšu, mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēju skaitu teritorijās, kurās transporta nabadzības indekss (mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvars % no kopējā mājsaimniecību skaita konkrētajā teritorijā/ iedzīvotāju skaits uz 1 km² novados un valstspilsētās) ir 3 un augstāks un neto mēneša darba samaksas mediāna novados ir zemāka par 2. kvintiles vērtību valstī uz vienu mājsaimniecību. Aprēķini bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un uzlādes punktu izveidei pamatoti ar iepriekš veikto iepirkumu datiem un ekspertu novērtējumu par dažāda veida bezemisiju transportlīdzekļu iegādes un uzlādes punktu izveides izmaksām.

Kopā investīcijas ietvaros tiks iegādāti:

- ✓ 8 bezemisiju specializētie pacientu pārvešanas transportlīdzekļi (170 023 EUR bez PVN par 1 auto), kopējais nepieciešamais finansējums 1 360 184 EUR.
- ✓ 204 bezemisiju M1 klases vieglie pasažieru transportlīdzekļi (56 216 EUR bez PVN par 1 auto), kopējais nepieciešamais finansējums 11 468 064 EUR.
- ✓ 204 parastas jaudas uzlādes punkti (2 966 EUR/gab. bez PVN), kopējais nepieciešamais finansējums 605 064 EUR.

Detalizēti aprēķini atbilstoši finansējuma saņēmēja veidam:

1. Mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojuma sniedzēji:

- ✓ 8 bezemisiju specializētie pacientu pārvešanas transportlīdzekļi (170 023 EUR bez PVN par 1 auto).
- ✓ 43 bezemisiju M1 klases vieglie pasažieru transportlīdzekļi (56 216 EUR bez PVN par 1 auto).
- ✓ 43 parastas jaudas uzlādes punkti (2 966 EUR/gab. bez PVN).

Aprēķina algoritms:

Pēc NVD datiem ir 4 mobilās paliatīvās aprūpes (<https://www.vmnvd.gov.lv/lv/paliativas-aprupes-mobilas-komandas-pakalpojumi-pacienta-dzivesvieta-0>) un 35 veselības aprūpes mājās (<https://www.vmnvd.gov.lv/lv/veselibas-aprupe-majas-0>) pakalpojumu sniegšanas teritorijas, kurās transporta nabadzības indekss ir 3 un augstāks un neto mēneša darba samaksas mediāna novados ir zemāka par 2. kvintiles vērtību valstī uz vienu mājsaimniecību. Transportlīdzekļu skaits mobilās paliatīvās aprūpes pakalpojumu sniedzējiem noteikts atbilstoši pakalpojumu sniegšanas teritorijām: Kurzemes, Vidzemes, Latgales un Zemgales reģionos, katrā reģionā paredzot 2 bezemisiju specializētos pacientu pārvešanas transportlīdzekļus un 2 vieglos bezemisiju transportlīdzekļus. Uz katru atbalstāmo reģionu tiek noteikti 2 parastas jaudas uzlādes punkti, kopā 8 uzlādes punkti, ņemot vērā, ka paliatīvās aprūpes darbs tiek nodrošināts 24/7 režīmā un automašīnas nepārtraukti atrodas aktīvā darbā un dežūras režīmā. Transportlīdzekļu un uzlādes punktu skaits veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējiem noteikts atbilstoši pakalpojumu sniegšanas teritorijām, t.i. 35 pakalpojuma sniegšanas teritorijas, katrā paredzot 1 vieglo bezemisiju transportlīdzekli un 1 parastas jaudas uzlādes punktu.

2. Ģimenes ārsti:

- ✓ 161 vieglie bezemisiju M1 klases pasažieru transportlīdzekļi (56 216 EUR bez PVN par 1 auto).
- ✓ 161 parastas jaudas uzlādes punkti (2 966 EUR/gab. bez PVN).

Aprēķina algoritms:

Transportlīdzekļu un uzlādes punktu skaits noteiks ņemot vērā atbalstāmo ģimenes ārstu skaitu teritorijās, kurās transporta nabadzības indekss ir 3 un augstāks un neto mēneša darba samaksas mediāna novados ir zemāka par 2. kvintiles vērtību valstī uz vienu mājsaimniecību, t.i. potenciālie saņēmēji ir 293 ģimenes ārsti (jāņem vērā, ka šiem 293 ģimenes ārstiem ir arī izveidota 91 papildus pieņemšanas vieta). Ņemot vērā, ka šobrīd nav informācijas, vai visi atbalstāmajās teritorijās esošie ģimenes ārsti pieteiksies atbalstam, kā arī iespējams kādam ģimenes ārstam jau ir savs transportlīdzeklis vai uzlādes punkts, tad sasniedzamais mērķis tiek noteikts zemāks rādītājs, nekā atbalsta saņēmēju skaits. Ņemot vērā ģimenes ārstu prakšu teritoriālo izvietojumu un to darbības specifiku, katram iegādātajam vieglajam bezemisijas transportlīdzeklim nepieciešams uzstādīt individuālu uzlādes punktu pie attiecīgās prakses vai transportlīdzekļa novietošanas vietas. Ģimenes ārstu darbs saistīts ar regulāriem izbraukumiem pie pacientiem, tajā skaitā mājās vizītēm, kā arī ar nepieciešamību nodrošināt mobilitāti neatkarīgi no diennakts laika un laikapstākļiem. Tā kā ģimenes ārstu prakses atrodas dažādās Latvijas pašvaldībās — gan pilsētās, gan lauku teritorijās — publiskās uzlādes infrastruktūras pieejamība ir nevienmērīga un bieži ierobežota. Līdz ar to koplietošanas uzlādes punktu izmantošana nav piemērota regulārai dienesta darbībai, jo nav garantēta pieejamība — publiskie uzlādes punkti var būt aizņemti vai bojāti, kas apgrūtinā savlaicīgu transportlīdzekļa uzlādi, lielie attālumi starp prakses vietu un tuvāko uzlādes punktu palielina laika un degvielas (elektrības) patēriņu, operatīvais darbs prasa, lai ārsts varētu uzlādēt transportlīdzekli naktī vai starp izsaukumiem tieši prakses teritorijā, bez laika zuduma pārvietojoties uz citu vietu.

Ģimenes ārsti, mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēji pēc projektu īstenošanas no saviem līdzekļiem nodrošinās iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu un uzlādes punktu apkopi un uzturēšanu.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Laika periods no 2027.-2032.gadam. Katru gadu paredzēts ieguldīt noteiktu finansējuma apjomu. Šāda izmaksu struktūra nodrošina vienmērīgu finansējuma plūsmu, kas palīdz prognozēt slodzi uz budžetu.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas – 13 433 312 EUR (bez PVN), tai skaitā nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (3 358 328 EUR), kas tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav paredzēts finansējums no citiem ES instrumentiem saistībā ar šo investīciju.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav paredzēts tiešs finansējums no privātiem avotiem.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

Aprēķinos izmantotie dati ir balstīti uz 2025.gada novembrī VM veiktās tirgus izpētes datiem, kas ir ticami, pamatoti un pārbaudāmi.

Izmaksu avots un aprēķina formula:

Bezemisiju specializētie pacientu pārvešanas transportlīdzekļi:

Par pamatu cenai ņemta Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (NMPD) pēdējā veiktā brigāžu transporta iepirkuma saimnieciski izdevīgākais finanšu piedāvājums: 1.daļā 136 445 EUR bez PVN (SMC neonatologu brigāžu OMT) un 2.daļā 112 800 EUR bez PVN (NMP 3-personu brigāžu OMT), kam pēc NMPD pieredzējušu ekspertu OMT transportlīdzekļu pārbūves jautājumos aplēsēm pierēķināti 15% pārbūves izdevumi (ņemot vērā to, ka šobrīd tirgū vēl nav attiecīgu bezemisiju transportlīdzekļu ar nepieciešamajiem parametriem, attiecīgi iespējama papildus akumulatoru nepieciešamība, piekļuves nodrošināšana personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, u.c.), kā arī faktiski pamatoti paredzamā inflācija ieguldījuma veikšanas periodā līdz 2032.gadam.

Pamatojums - NMPD iepirkuma saimnieciski izdevīgākie piedāvājumi „*Par tiesībām veikt operatīvo medicīnisko transportlīdzekļu piegādi un aprīkošanu, nodrošināt servisa pakalpojumus*” identifikācijas Nr.NMPD 2025/12, "Noslēguma ziņojums" pieejams: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/146816>.

Aprēķins vienas vienības izmaksām: $(136\,445 + 112\,800) / 2 * 1.21 * 1.15 = 173\,412$ EUR ar PVN, kam pieskaitīta faktiski pamatoti paredzamā inflācija ieguldījuma veikšanas periodā līdz 2032.gadam (pēc Finanšu ministrijas datiem¹⁵⁶: 2,9% - 2026.gadā, 2,6% - 2027.gadā, 2,6% - 2028.gadā, 2,3% - 2029.gadā, 2,3% - 2030.gadā un tā pati prognozētā inflācija 2,3% - 2031. un 2032.gadā), t.i. aprēķins tiek veikts, izmantojot salikto procentu formulu: $173\,412 * 1,029 * 1,026 * 1,026 * 1,023 * 1,023 * 1,023 * 1,023 = 205\,728$ EUR ar PVN (170 023 EUR bez PVN), jo transportlīdzekļi tiks iegādāti pakāpeniski līdz 2032. gadam un atbilstoši starptautiskajiem standartiem katru gadu nepieciešams ieplānot potenciālo izmaksu sadārdzinājumu.

Vieglie bezemisiju transportlīdzekļi:

Paredzamā provizoriskā vienības cena noteikta, pamatojoties uz pieejamu trīs līdzvērtīgu elektrisko transportlīdzekļu vidējo cenu, kam pierēķināta faktiski pamatoti paredzamā inflācija ieguldījuma veikšanas periodā līdz 2032.gadam. Transportlīdzekļa modelis izvēlēts, ņemot vērā ārstu specifiku (t.sk. nepieciešamību nodrošināt izbraukumus uz izsaukumiem dažādos laika apstākļos pa dažādas kvalitātes ceļiem, lai nodrošinātu drošu un savlaicīgu nokļūšanu līdz pacientam, būtiska prasība ir pilnpiedziņas (4x4) sistēmas pieejamība).

Aprēķiniem izmantoti šādi cenu piedāvājumi:

¹⁵⁶ <https://www.fm.gov.lv/lv/tautsaimniecibas-un-budzeta-izpildes-analize>

1) Škoda Enyaq 85x, cena 56 820 EUR ar PVN, akumulatora kapacitāte - 82 kWh, veicamais attālums līdz 537 km, 4x4, pieejams: https://www.skoda.lv/_doc/31118047-7495-46e0-937e-5ff151519861

2) Volkswagen ID.4, cena 59 200 EUR ar PVN, akumulators – 82 kWh, veicamais attālums līdz 530 km, 4x4, pieejams:

https://www.volkswagen.lv/idhub/content/dam/onehub_pkw/importers/lv/price-lists/lv/id-4/ID.4_10_15_cenas_LV.pdf

3) Nissan Ariya e-4ORCE 87kWh Advance, cena 55 990 EUR ar PVN, veicamais attālums līdz 513 km, 4WD, pieejams:

https://www-europe.nissan-cdn.net/content/dam/Nissan/lv/brochures/pricelistlv/MY24%20ARIYA_Klientu_cenu_lapa_01-10-2025.pdf

Aprēķins vienas vienības izmaksām: $(56\,820 + 59\,200 + 55\,990) / 3 = 57\,337$ EUR ar PVN, kam pieskaitīta faktiski pamatoti paredzamā inflācija ieguldījuma veikšanas periodā līdz 2032.gadam (pēc Finanšu ministrijas datiem: 2,9% - 2026.gadā, 2,6% - 2027.gadā, 2,6% - 2028.gadā, 2,3% - 2029.gadā, 2,3% - 2030.gadā un tā pati prognozētā inflācija 2,3% - 2031. un 2032.gadā), t.i. aprēķins tiek veikts, izmantojot salikto procentu formulu: $57\,337 * 1,029 * 1,026 * 1,026 * 1,023 * 1,023 * 1,023 * 1,023 = 68\,021$ EUR ar PVN (56 216 EUR bez PVN), jo transportlīdzekļi tiks iegādāti pakāpeniski līdz 2032. gadam un atbilstoši starptautiskajiem standartiem katru gadu nepieciešams ieplānot potenciālo izmaksu sadārdzinājumu.

Parastas jaudas uzlādes punkti:

Paredzamā provizoriskā vienības cena noteikta, ņemot vērā vienas iekārtas (jauda 22kW) vidējo cenu, aplūkojot vairākus tirgū pieejamos piedāvājumus, kam pierēķinātas uzstādīšanas izmaksas, kas pārsniedz iekārtas izmaksas un variē atkarībā no dažādiem faktoriem, piemēram, elektrības pieslēguma jaudas, kabeļu vilkšanas attāluma, montāžas vietas specifikas un materiāliem, projekta dokumentācijas un saskaņošanas izmaksām, darbu veikšanas apstākļiem, elektriķa pakalpojumiem, utt., kopā aptuveni 2000 EUR, kā arī faktiski pamatoti paredzamā inflācija ieguldījuma veikšanas periodā līdz 2032.gadam. Cena noteikta, ņemot vērā, ka mobilās palatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēji, kā arī ģimenes ārstu prakses atrodas dažādās lokācijās, kur nav zināms pieejamās infrastruktūras stāvoklis, elektroenerģijas apgāde utt.

Aprēķiniem izmantoti šādi cenu piedāvājumi:

1) <https://elektrumveikals.lv/lv/majai/e-auto-uzlade/uzlades-iekartas/huawei-uzlades-iekarta-22kw-ar-rozeti> (Huawei, 22 kW (SCharger-22KT-S0) 859 EUR ar PVN);

2) <https://public-docs.enefit.lv/volt/EV-cenradis-LV.pdf> (Autel Wallbox MaxiCharger 22kW, 899 EUR ar PVN, Elina HomeBox Slim 22kW 1449 EUR ar PVN);

3) <https://veikals.uzladets.lv/produkti/abb-terra-ac-wallbox-6agc082157/> (uzlādes stacija ABB uzlādes stacija Terra 22kW, 920 EUR ar PVN);

4) <https://220.lv/lv/auto-preces/elektroiekartas/elektroauto-uzlades-stacijas/uzlades-stacija-3-fazes-22-kw-ar?id=15938331> (uzlādes stacija 3 fāzes, 22kw, 1000 EUR ar PVN).

Aprēķins vienas vienības izmaksām: $(859 + 899 + 1449 + 920 + 1000) / 5 + 2000 = 3025$ EUR ar PVN, kam pieskaitīta faktiski pamatoti paredzamā inflācija ieguldījuma veikšanas periodā līdz 2032.gadam (pēc Finanšu ministrijas datiem: 2,9% - 2026.gadā, 2,6% - 2027.gadā, 2,6% - 2028.gadā, 2,3% - 2029.gadā, 2,3% - 2030.gadā un tā pati prognozētā inflācija 2,3% - 2031.

un 2032.gadā), t.i. aprēķins tiek veikts, izmantojot salikto procentu formulu: $3025 \cdot 1,029 \cdot 1,026 \cdot 1,026 \cdot 1,023 \cdot 1,023 \cdot 1,023 \cdot 1,023 = 3589$ EUR ar PVN (2966 EUR bez PVN), jo uzlādes punkti tiks iegādāti pakāpeniski līdz 2032. gadam un atbilstoši starptautiskajiem standartiem katru gadu nepieciešams ieplānot potenciālo izmaksu sadārdzinājumu.

Investīcijas ietvaros nav paredzēts izveidot publiskus bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes punktus, kurus brīvi varēs izmantot arī citi transportlīdzekļu lietotāji vai iedzīvotāji. Gan ģimenes ārsti, gan mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzēji uzlādes punktus izmantos tikai un vienīgi iegādātā bezemisiju transportlīdzekļa uzlādēšanai.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I2	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	01.01.2026.	31.07.2032.	13 433 312	0	671 666	2 686 662	3 358 328	2 686 662	2 686 662	1 343 332

2.2.2.2.1. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Atbalstu no Fonda nesaņem tieši mazaizsargātie transporta lietotāji, bet veselības aprūpes pakalpojuma sniedzēji, kas nodrošina valsts apmaksātos veselības aprūpes pakalpojumus mazaizsargātajiem transporta lietotājiem transporta nabadzībai pakļautajās Latvijas teritorijās.

Veselības ministrijas plānotā investīcija ir vērsta uz transporta nabadzības mazināšanu un veselības aprūpes pakalpojumu sniegšanu mazaizsargātajiem transporta lietotājiem, jo īpaši lauku un attālos apgabalos ar augstu transporta nabadzības līmeni, ļaujot viņiem izmantot veselības aprūpes pakalpojumus mājās vai tuvu mājām. Transportlīdzekļu iegāde un to uzlādes punktu izveide ģimenes ārstiem, mobilās paliatīvās un veselības aprūpes mājās pakalpojumu sniedzējiem nodrošina pakalpojumu pieejamību un noturību pret ETS2 izraisīto degvielas cenu pieaugumu, kā arī palīdz saglabāt pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem, īpaši lauku un attālos reģionos.

2.2.2.2.2. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šī investīcija ir papildu ieguldījums, kas nerada dubultfinansēšanas risku, pārklāšanos ar esošajiem vai plānotajiem projektiem un atbalsta programmām, kā arī neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus.

Līdz šim Latvijā nav bijusi valsts mēroga atbalsta programma, kas paredzētu grantus vai cita veida finanšu instrumentus bezemisiju transportlīdzekļu iegādei tieši veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem.

2.2.2.2.3. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Atbalsts finansējuma saņēmējiem tiek sniegts saskaņā ar EK 2025. gada 16. decembra Lēmumu (ES) Nr. 2025/2630 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, un ar ko atceļ Lēmumu 2012/21/ES¹⁵⁷.

Tā kā transportlīdzekļus, kā arī to uzlādei nepieciešamo infrastruktūru veselības aprūpes pakalpojuma sniedzēji izmantos ne tikai valsts apmaksāto veselības pakalpojumu sniegšanai, tad projekta ietvaros būs jāveic attīstāmās infrastruktūras izmantošanas proporcijas aprēķins valsts apmaksāto veselības aprūpes pakalpojumu sniegšanai un citu darbību veikšanai un minētā proporcija jāpiemēro projekta kopējam finansējumam, nosakot publiskā un privātā finansējuma apmēru.

¹⁵⁷ Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32025D2630>

2.2.2.3. (C2.F.I3) Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem

Intervences apgabals: (F)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.3.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Nemot vērā Latvijas izaicinājumus transporta nozarē un nepieciešamo virzību uz nozares dekarbonizāciju, pāreja uz videi draudzīgāku transportu kļūst arvien aktuālāka. Pāreja uz videi draudzīgiem transportlīdzekļiem kā rīcībpolitikas virziens noteikts gan Aktualizētajā Nacionālajā klimata un enerģētikas plānā 2021. – 2030. gadam, gan Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021. – 2027. gadam. Tāpat abi iepriekš minētie politiku plānošanas dokumenti uzsver nepieciešamību īstenot sociāli taisnīgu pārkārtošanos.

Transporta sektors ir otrais lielākais SEG emisiju avots Latvijā, kurš 2023. gadā radīja 31,4% no kopējām SEG emisijām valstī. Lielākā daļa no transporta sektora SEG emisijām 2023. gadā ir radītas no autoceļa transporta (97,4 %), savukārt, autotransporta apakšsektorā lielākais SEG emisiju avots pa transportlīdzekļu grupām ir pasažieru automašīnas, kam seko kravas transportlīdzekļi un autobusi.

Saskaņā ar AS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” datiem uz 2026. gada 1. janvāri vieglie elektromobiļi sasniedza tikai 1,6 % no visa Latvijas vieglo transportlīdzekļu parka jeb 13 961 M1 kategorijas transportlīdzekļi. Saskaņā ar aktualizētā Nacionālā klimata un enerģētikas plāna 2021. – 2030. gadam 3.1.1.7. pasākumu ir paredzēts palielināt bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaitu, t.i., pasākuma ietvaros līdz 2030. gadam ir nepieciešams sasniegt vismaz 20 000 bezemisiju transportlīdzekļus, piesaistot ES fondu, Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta (EKII), Modernizācijas fonda un privāto finansējumu.

Latvijā bezemisiju transportlīdzekļu lietotājiem tiek nodrošināta virkne priekšrocību: bez maksas ir pirmreizējā elektromobiļa reģistrācija un pirmreizējā numurzīmju izsniegšana, bez maksas elektromobiļa novietošana Liepājā un Rīgā (Rīgas pašvaldības SIA “Rīgas satiksme” stāvvietās), nodrošināta bezmaksas iebraukšanas Jūrmalā, kā arī nav jāmaksā ikgadējais transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis. Tāpat ir atļauts braukt pa sabiedriskajam transportam paredzēto joslu.

Saskaņā ar Eiropas Auto ražotāju asociācijas datiem Latvijā ir 0,9 publiskās uzlādes punkti uz 1000 iedzīvotājiem (Lietuvā - 1,5; Igaunijā - 1,3). Tāpat 1 uzlādes punkts ir pieejams 5,4 bezemisiju transportlīdzekļiem (ES vidēji - 5; Lietuvā - 3,7; Igaunijā - 5,5). Vidējā uzlādes cena ir 0,54 EUR/kWh (Lietuvā - 0,58 EUR/kWh; Igaunijā - 0,43 EUR/kWh).

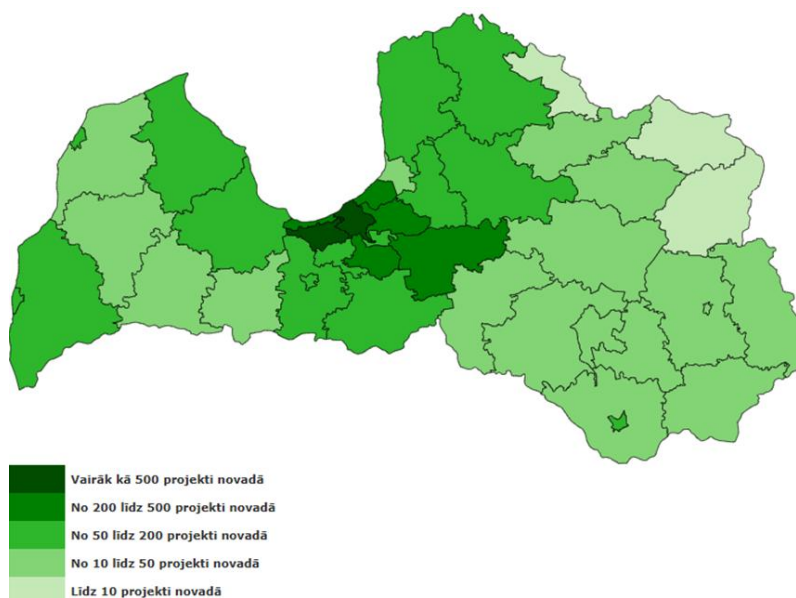
Latvijā bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra pēdējos gados ir attīstījusies ļoti strauji. Līdz 2024. gada beigām Latvijā darbojās vairāk nekā 1000 bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes punkti, kas ir apmēram 75% pieaugums viena gada laikā. Tīkls tiek attīstīts ne tikai Rīgā, bet arī citās pilsētās un reģionos, piemēram, Cēsīs, Daugavpilī, Saldū, Alūksnē un Rēzeknē. Valsts un privātie uzņēmumi (piemēram, Elektrum Drive, Ignitis ON, Virši-A) aktīvi izbūvē jaunus uzlādes punktus, un šobrīd publiskajā tīklā to skaits jau ir mērāms vairākos simtos. Daļa uzlādes staciju atrodas lielākajās pilsētās, bet arvien vairāk tiek izvietotas arī gar galvenajiem autoceļiem, padarot bezemisiju transportlīdzekļu lietošanu piemērotu arī tālākiem braucieniem. Lielākie uzlādes tīkla operatori paplašina savu staciju tīklu, tostarp veidojot “ātrās uzlādes” punktus, kas ļauj bezemisiju transportlīdzekļi uzlādēt ievērojami īsākā laika periodā. Šādi uzlādes tīkli veidojas gan pie tirdzniecības

centriem un degvielas uzpildes stacijām, gan reģionālās vietās, kur līdz šim uzlāde bija ierobežota. Neskatoties uz progresu, joprojām pastāv izaicinājumi. Dažos novados uzlādes staciju skaits ir nepietiekams, un ne visas stacijas nodrošina ātru uzlādi. Vienlaikus ir paredzams, ka palielinoties bezemisiju transportlīdzekļu skaitam uzlādes tīklu operatori nodrošinās vēl plašāku infrastruktūras pārklājumu, kā arī Aktualizētajā Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam iekļautie pasākumi paredz turpināt īstenot esošās un īstenot jaunas atbalsta programmas uzlādes staciju skaita palielināšanai valsts uzlādes staciju tīklā (līdz 300 lieljaudas uzlādes punkti TEN-T ceļu tīklā), atbalstīt uzlādes staciju, t.sk. lieljaudas uzlādes staciju uzstādīšanu komersantiem ar lielāku autoparku vai loģistikas uzņēmumiem, pašvaldībām to transportlīdzekļiem vai sabiedriskajam transportam, kā arī plānots īstenot atbalsta programmas uzlādes punktu uzstādīšanai ielu infrastruktūrā vai pie daudzdzīvokļu ēkām. Sākot ar 2022. gada 1. oktobri, AS “Sadales tīkls” piedāvā iespēju pieteikties dalībai publiski pieejamu bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes pieslēgumu ierīkošanas projektā. Projekta ietvaros 2024. gada jūlijā ir izbūvēti 24 bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes pieslēgumpunkti sešās adresēs Ventspils pilsētā. 2025.gada aprīlī izbūvēti 15 bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes pieslēgumpunkti četrās adresēs Madonas un Limbažu novados. 300 bezemisiju transportlīdzekļu pieslēgumpunktiem 93 adresēs Liepājas, Jelgavas un Rīgas pilsētā, kā arī Ropažu, Olaines, Talsu, Saulkrastu novados, veikta pieslēgumu ierīkošana un šobrīd notiek nodošana ekspluatācijā. 370 pieslēgumpunktiem notiek būvprojektēšana un būvdarbi 132 adresēs. Aktīvākā sadales elektrotīkla pieslēgumu izbūve noritēs līdz 2026. gada 30. aprīlim un tiks izbūvēti ap 700 pieslēgumpunktiem. Tādējādi kopā ar bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes operatoriem Latvenego, Ignitis, Enefit un Eleport par aptuveni 230 adresēm tiks paplašināts bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes punktu skaits.

Analizējot dažādu valstu publiski pieejamās iniciatīvas un datus, kā arī Eiropas Auto ražotāju asociācijas ziņojumu “Elektriskie transportlīdzekļi: nodokļu ieguvumi un iegādes stimuli”, ir jāsecina, ka ES dalībvalstīs un Apvienotajā Karalistē pastāv vai pēdējos gados pastāvēja dažādas atbalsta sistēmas bezemisiju transportlīdzekļu iegādei. Atbalsta apjomi atkarīgi no dažādiem kritērijiem, piemēram, transportlīdzekļa veida, finansējuma saņēmēja loka, kā arī transportlīdzekļa cenas.

Līdz šim Latvijā privātpersonām (fiziskām personām) atbalsts jaunu un lietotu bezemisiju transportlīdzekļu un ārēji lādējamu hibrīdauto iegādei vai noma ar izpirkuma tiesībām tika sniegts EKII atbalsta programmas ietvaros. Vienlaikus minētās atbalsta programmas ietvaros pieejamais finansējums ir apgūts, un 2026. gadā atbalsta programma ir noslēgusies. Atbalsta saņēmēju (privātpersonu) skaits novadu griezumā EKII atbalsta programmas ietvaros attēlots 15. attēlā.

15. attēls. Atbalsta saņēmēju skaits novadu griezumā EKII atbalsta programmas ietvaros
(avots: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>)

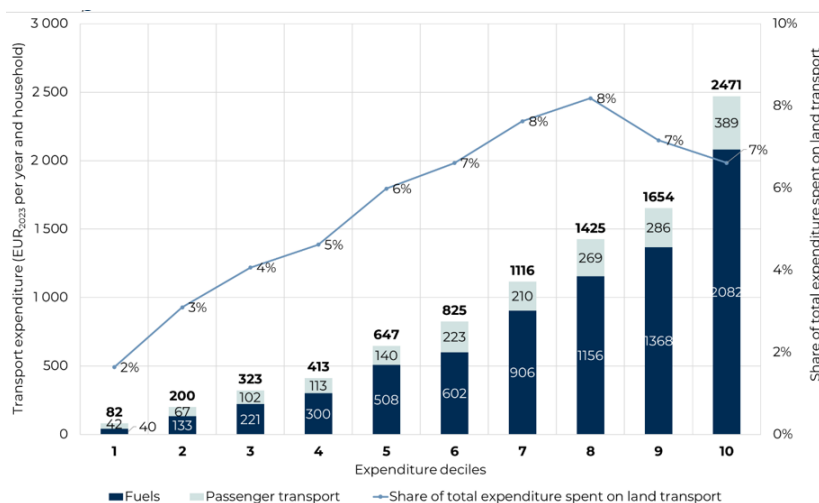


Ņemot vērā līdzšinējo pieredzi un atbalsta saņēmēju teritoriālo pārklājumu EKII ietvaros īstenotajā atbalsta programmā, secināms, ka, lai nodrošinātu mērķētu atbalstu, kas vērsts tieši uz mazaizsargātiem transporta lietotājiem, nepieciešams noteikt gan būtiski lielāku atbalsta apmēru, gan atbalstu vērst uz teritorijām, kurās vērojams augstāks transporta nabadzības risks.

Tomēr, lai šādi ilgtspējīgas mobilitātes risinājumi būtu pieejami arī transporta lietotājiem ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, ir nepieciešams īstenot mērķētu atbalsta pasākumu (investīciju), lai nodrošinātu cenu un izmaksu ziņā pieejamu bezemisiju transportlīdzekļu iegādi, kuri ir visvairāk pakļauti enerģētiskās un transporta nabadzības riskam.

Iedzīvotājiem ar zemiem un vidēji zemiem ikmēneša ienākumiem izmaksas par degvielu personīgā transportlīdzekļa izmantošanai aizņem lielu proporciju no ikmēneša izdevumiem, vienlaikus to pastāvīgā dzīvesvieta nereti atrodas attālākos reģionos un attālums līdz darba vietai vai pakalpojumu saņemšanas vietai ir tālāks.

16. attēls. Mājsaimniecības izdevumi par transportu dažādām decilēm
(Avots: TSI projekta ziņojuma rezultāti (2025))



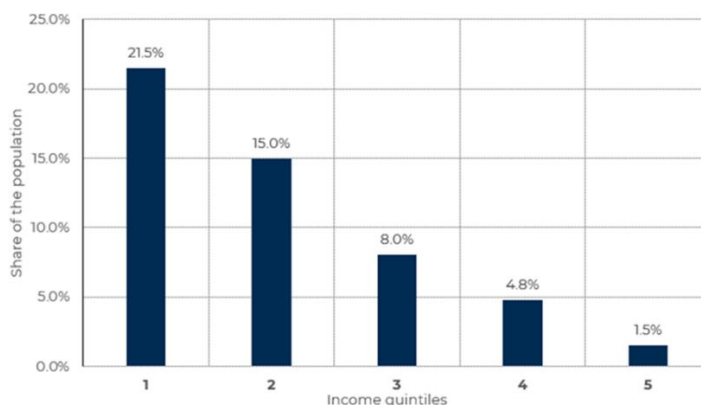
TSI projekta veiktais pētījums (skat. 16. attēlu) parāda būtisku transporta izdevumu pieaugumu, virzoties pa izdevumu decilēm. Viens no iemesliem šādam pieaugumam ir tas, ka daudzas zemāku ienākumu mājsaimniecības vispār neizvēlas vai nevar atļauties transportlīdzekli. Transportam atvēlēto izdevumu īpatsvars pieaug no nedaudz mazāk nekā 2% pirmajā decilē līdz nedaudz vairāk nekā 8% astotajā decilē, kur tas sasniedz maksimumu. Degvielas (benzīns un dīzeļdegviela) ir nozīmīgākā izdevumu kategorija. Vienlaikus jāņem vērā, ka minētie aptaujas dati ir par 2015. gadu un 44% Latvijas mājsaimniecību vispār neuzrādīja nekādus transporta izdevumus, attiecīgi dati var nebūt reprezentatīvi un neatspoguļot reālo situāciju attiecībā uz faktiskajiem transporta izdevumiem.

Kaut arī degvielas cenu pieaugums ETS2 ieviešanas ietekmē var motivēt pāriet uz bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu arī mazaizsargātos transporta lietotājus ar zemākiem ienākumiem attālākos Latvijas reģionos, bez mērķēta valsts atbalsta pāreja nav iespējama – pat ja bezemisiju transportlīdzekļa ikdienas ekspluatācijas izmaksas ir zemākas, sākotnējās investīcijas (maksājums), kā arī ikmēneša maksājums (piemēram, līzings maksājums, kredīta maksājums) ir pārāk augsts finansiālais slogs, lai bezemisiju transportlīdzekļa iegāde kļūtu reāli sasniedzama.

Papildus iedzīvotāji nereti saskaras ar nepietiekamu sabiedriskā transporta pieejamību, kas kombinācijā ar nespēju atļauties personīgo transportlīdzekli var veicināt sociālo atstumtību. TSI projekta veiktā pētījuma ietvaros tika secināts, ka augstākais iedzīvotāju īpatsvars, kuri nespēj atļauties personīgo transportlīdzekli nepietiekamu ienākumu dēļ, ir līdz otrās ienākumu kvintiles augstākajam līmenim (skatīt 17. attēlu).

17. attēls. Iedzīvotāju īpatsvars Latvijā, kuri nevar atļauties automašīnu ierobežotu līdzekļu dēļ, pēc ienākumu kvintiles

(Avots: TSI projekta ziņojuma rezultāti (2025))



Investīcijas mērķis ir nodrošināt taisnīgu un iekļaujošu pārkārtošanos uz videi draudzīgāku transportu, sniedzot atbalstu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem. Bezemisiju transportlīdzeklis šīs investīcijas ietvaros ir elektromobilis (transportlīdzeklis, kurš pēc savas konstrukcijas par vienīgo mehānisko dzinējspēku izmanto enerģiju no transportlīdzeklī glabātās elektroenerģijas vai dzinējspēka glabāšanas iekārtas). Ņemot vērā, ka ETS 2 ietekmes rezultātā izmaksas par personīgā transportlīdzekļa izmantošanu, ja tajā kā degviela tiek izmantots benzīns vai dīzeļdegviela, paaugstināsies, tam ir būtiski negatīva ietekme jo īpaši uz transporta lietotājiem ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, tādēļ ir svarīgi nodrošināt alternatīvas iespējas, lai neierobežotu mazaizsargāto transporta lietotāju mobilitātes iespējas un neierobežotu sociālo integrāciju. Vienlaikus personīgā transportlīdzekļa neesamība nevar būt iemesls, lai liegtu bezemisiju transportlīdzekļa iegādi tādi mazaizsargāto transporta lietotāju grupai, kuras nozīmīgums jau šobrīd tiek pamatots ar valsts demogrāfijas un sociālās politikas mērķiem. Tādēļ investīcijas ietvaros prasība par īpašumā esošu transportlīdzekli nebūs piemērojama

gadījumos, ja uz atbalstu pretendē persona, kurai piešķirta Latvijas Goda ģimenes apliecība, pie nosacījuma, ja mājsaimniecībai nav pieejama piekļuve sabiedriskajam transportam (līdz pieturvietai ir 2 km vai vairāk) vai sabiedriskā transporta reisu skaits ir mazāk par četriem reisiem dienā. Šāda pieeja ļaus mazināt transporta nabadzības riskus attiecīgajā sabiedrības grupā un būs vērsta uz transporta nabadzībai pakļauto mājsaimniecību skaita samazināšanu, sniedzot iespēju izvērtēt bezemisiju transportlīdzekļa iegādi mājsaimniecības pamatvajadzību nodrošināšanai.

Ņemot vērā investīcijas mērķi un iepriekš izklāstīto problemātiku, investīcijas īstenošanas ietvaros, lemjot par atbalsta piešķiršanu bezemisiju transportlīdzekļa iegādei, tiks ņemti vērā šādi nosacījumi:

- ✓ atbalstāmā teritorija;
- ✓ esošā ar iekšdedzes dzinēju aprīkotā M1 vai N1 kategorijas transportlīdzekļa esamība (izņemot, ja uz atbalstu pretendē persona, kurai piešķirta Latvijas Goda ģimenes apliecība, pie nosacījuma, ja mājsaimniecībai nav pieejama piekļuve sabiedriskajam transportam (līdz pieturvietai ir 2 km vai vairāk) vai sabiedriskā transporta reisu skaits ir mazāk par četriem reisiem dienā). Ja mājsaimniecības īpašumā jau ir elektromobilis, investīcijas ietvaros atbalsts elektromobiļa iegādei netiek piešķirts;
- ✓ esošā ar iekšdedzes dzinēju aprīkotā M1 vai N1 kategorijas transportlīdzekļa norakstīšana vai pārdošana (nav attiecināms, ja uz atbalstu pretendē persona, kurai piešķirta Latvijas Goda ģimenes apliecība, un mājsaimniecības īpašumā nav transportlīdzeklis);
- ✓ plānotais nobraukums gada laikā, t.sk. ņemot vērā esošo nobraukumu (km) (ja attiecināms);
- ✓ iegādājamā bezemisiju transportlīdzekļa kategorija (M1 un N1);
- ✓ iegādājamā lietota bezemisiju transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas termiņš un veiktais nobraukums;
- ✓ bezemisiju transportlīdzekļa izmantošanas mērķis, piemēram, nokļūšanai uz un no darba vietas, būtisku pakalpojumu pieejamībai;
- ✓ valsts atbalsta nosacījumi attiecībā uz bezemisiju transportlīdzekļa izmantošanu saimnieciskās darbības, kas klasificējama kā komercdarbība, veikšanā (*de minimis* regulējums);
- ✓ nosacījumi, kas sekmē dzimumu līdztiesības veicināšanu;
- ✓ vienu bezemisiju transportlīdzekli var finansēt tikai vienu reizi un tikai no viena finansējuma avota (VIN (*Vehicle Identification Number*) numurs);
- ✓ viens mazaizsargāts transporta lietotājs (mājsaimniecība) varēs iegādāties tikai vienu bezemisiju transportlīdzekli;
- ✓ atbalsta apjoms nepārsniegs 90 % no jauna vai lietota bezemisiju transportlīdzekļa iegādes cenas;
- ✓ finansiālā atbalsta summa nepārsniegs 15 000 EUR par jauna bezemisiju transportlīdzekļa iegādi un 13 000 EUR par lietota bezemisiju transportlīdzekļa iegādi;
- ✓ atbalsta saņēmējam būs pieejams papildus atbalsts līdz 2000 EUR mājas uzlādes iekārtas un viena riepu komplekta iegādei;
- ✓ maksimālais atbalsts vienam atbalsta saņēmējam, ņemot vērā iepriekšējos divos punktos noteiktos apsvērumus, ir attiecīgi 17 000 EUR vai 15 000 EUR, atkarībā no

tā, vai investīcijas ietvaros tiek iegādāts jauns vai lietots bezemisiju transportlīdzeklis;

- ✓ bezemisiju transportlīdzekļa monitoringa nosacījumi (tostarp piecu gadu uzraudzība pēc projekta līguma noslēgšanas par transportlīdzekļa iegādi);
- ✓ pieteikumi atbalsta saņemšanai investīcijas ietvaros tiks skatīti rindas kārtībā (balstoties uz atbalsta pretendenta pieteikuma iesniegšanas datumu);
- ✓ citi aspekti, kas tiks identificēti diskusijās ar pašvaldībām, nozaru asociācijām un iedzīvotājiem investīcijas juridiskā ietvara (Ministru kabineta noteikumu) izstrādes laikā.

Investīcija būs pieejama tikai mazaizsargātiem transporta lietotājiem. Lai nodrošinātu, ka finansējums tiek izmantots mērķēti, kā arī lai novērtētu, vai atbalsta saņēmējs atbilst mazaizsargāta transporta lietotāja statusam un var pretendēt uz atbalstu investīcijas ietvaros, tiks izmantoti EIKIS dati par mazaizsargātas mājsaimniecības statusu un transporta nabadzības indekss, kā arī šādi aspekti:

- atbalsta pretendenta (mazaizsargātas mājsaimniecības) mēneša vidējā darba samaksa pēc nodokļiem pēdējā gada ietvaros (EUR) – lai pretendētu uz atbalstu bezemisiju transportlīdzekļa iegādei investīcijas ietvaros, investīcijas ietvaros tiek noteikts, ka vidējie ienākumi uz vienu mājsaimniecības locekli nepārsniedz otrās ienākumu kvintiles augstāko līmeni;
- atbalsta pretendenta mājsaimniecības mājokļa atrašanās vieta, tās izvērtējums atbilstoši atbalstāmajai teritorijai;
- citi aspekti, kas definēs atbilstību šim nosacījumam, tiks noteikti investīcijas juridiskā ietvara (Ministru kabineta noteikumu) izstrādes laikā.

Atbalsta saņēmējs nodrošina investīcijas ietvaros iegādātā transportlīdzekļa pastāvīgu reģistrāciju Latvijas Republikas teritorijā savā īpašumā vai turējumā, ja līzings periodā īpašnieks ir līzings pakalpojuma sniedzējs, vismaz piecus gadus kopš tā iegādes brīža. Minētais nosacījums tiek piemērots neatkarīgi no bezemisiju transportlīdzekļa iegādes brīža, t.i., šis nosacījums ir attiecināms arī uz 2032. gadā iegādātajiem bezemisiju transportlīdzekļiem.

Atskaides vērtība, kas nosaka otrās ienākumu kvintiles augstāko līmeni, tiek iegūta, balstoties uz Centrālās statistikas pārvaldes publicēto datu tabulu par mājsaimniecību rīcībā esošajiem ienākumiem kvintīļu grupās (https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_POP_MI_MIS/MIS060/). Veicot izvērtējumu, tiek skatīti mājsaimniecību rīcībā esošie ienākumi vidēji uz vienu mājsaimniecības locekli - otrās ienākumu kvintiles augstākā robeža un tās aktuālā vērtība. Uz šo brīdi aktuālāka vērtība datu tabulā ir 660,19 EUR (2024. gads). Ar mājsaimniecību investīcijas ietvaros saprot tās definējumu atbilstoši Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likuma 1. panta 40. punktam, t.i., mājsaimniecība ir vairākas personas, kuras dzīvo vienā mājoklī un kopīgi sedz izdevumus, vai viena persona, kura saimnieko atsevišķi. Datu tabula tiek aktualizēta reizi gadā, tādējādi atbalsta piešķiršana visā investīcijas darbības periodā tiks veikta, balstoties uz aktuālu un uzticamu informāciju. Investīcija ietvaros netiek noteikts zemākais ienākumu līmenis, ar kuru iespējams pretendēt uz atbalsta saņemšanu transportlīdzekļa iegādei. Vienlaikus, aizpildot atbalsta pieteikumu, atbalsta saņēmējam būs jādemonstrē spēja nosegt atlikušo transportlīdzekļa vērtību, t.i., jāsniedz informācija, vai atlikusī vērtība tiks segta no atbalsta saņēmēja paša vai piesaistītiem līdzekļiem, piemēram, izmantojot līzings pakalpojumu vai kredītu, piemēram, patēriņa aizdevumu, auto kredītu. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja bezemisiju transportlīdzekļa iegādei tiek izmantots līzings

pakalpojums vai kredīts, atbalsta saņēmējs jau pirms atbalsta pieteikuma aizpildīšanas ir vienojies ar izvēlēto pakalpojuma sniedzēju (finansētāju) par šāda pakalpojuma saņemšanu. Lai nodrošinātu, ka atbalsta saņēmēji ir informēti par šādu iespēju, SIA “Vides investīciju fonds” tīmekļvietnē apkopotā veidā tiks sniegta informācija par līzinga pakalpojumu un kredītu sniedzējiem.

Lai novērtētu, vai atbalsta pretendenta ikmēneša ienākumi ir atbilstoši pretendēšanai uz finansējumu investīcijas ietvaros, atbalsta pretendents iesniegs Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras izziņu par sociālās apdrošināšanas iemaksām un apdrošināšanas periodiem, kurā ietverta informācija par ikmēneša ienākumiem, vai Valsts ieņēmumu dienesta izziņu par fiziskās personas ienākumiem, kurā ietverta informācija par ienākumiem gada griezumā. Abas iepriekšminētās izziņas ir noformējamas bezmaksas tiešsaistē (portālā www.latvija.gov.lv un Valsts ieņēmumu dienesta elektroniskās deklarēšanas sistēmā) un tiek sagatavotas automātiski uzreiz pēc pieprasījuma, attiecīgi atbalsta pretendents netiek paredzēts papildus finansiālais un nesamērīgs administratīvais slogs. Lai nodrošinātu mājāsaimniecības ienākumu apmēra korektu uzskaiti un analīzi, iepriekš minētās izziņas iesniedzamas par visiem mājāsaimniecības locekļiem.

Kas attiecas uz transporta nabadzības indeksa piemērošanu, investīcijas ietvaros pieejamais atbalsts būs pieejams teritorijās, kurās transporta nabadzības indekss ir virs 1,5 (ieskaitot). Pirms atbalsta sniegšanas SIA “Vides investīciju fonds” pārliecināsies par atbalsta pretendenta atbilstību mazaizsargātā transporta lietotāja statusam. Ņemot vērā, ka ETS2 ieviešanas rezultātā radītās izmaksas vairāk skars transporta lietotājus tieši retāk apdzīvotās teritorijās, kā arī transporta lietotājus ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, jo lielāka daļa no to kopējiem izdevumiem tiks novirzīta ar transportu saistīto izmaksu segšanai, šāda pieeja nodrošinās kompleksu izvērtējumu, ietverot gan finansiālo, gan teritoriālo analīzi, un ļaus nodrošināt efektīvu investīcijas ietvaros pieejamā finansējuma izmantošanu, atbalsta saņemšanai prioritizējot teritorijas ar augstāku transporta nabadzības risku.

Ja investīcijas ietvaros atbalstu saņem persona, kurai piešķirta Latvijas Goda ģimenes apliecība, uz atbalstu var pretendēt arī gadījumos, ja mājāsaimniecības īpašumā uz atbalsta pieteikuma sagatavošanas brīdi nav reģistrēts transportlīdzeklis, pie nosacījuma, ja mājāsaimniecībai nav pieejama piekļuve sabiedriskajam transportam (līdz pieturvietai ir 2km vai vairāk) vai reisu skaits ir mazāk par četriem reisiem dienā. Atbilstība minētā nosacījuma izpildei būs pamatojama atbalsta pieteikumā.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Šī ir jauna investīcija. Investīcijas apjoms ir 74 854 292 EUR. Pieejamais finansējums pilnā apmērā tiks novirzīts bezemisiju transportlīdzekļu un papildus noteiktā aprīkojuma iegādei, lai tos pilnībā nodotu gala labuma saņēmējiem – mazaizsargātiem transporta lietotājiem. Investīcijas būtība ir sniegt atbalstu bezemisiju vieglo transportlīdzekļu (M1 un N1 kategorija) iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem. Tādējādi tiks veidota sinerģija un daļēji turpināts EKII atbalsta programmas ietvaros sniegtais atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanas veicināšanai.

Investīcija pēc savas būtības paredz nodrošināt atbalstu bezemisiju transportlīdzekļa iegādei, nepārsniedzot 90% no transportlīdzekļa iegādes izmaksām. Atbalsta saņēmējam būs pieejams vienreizējs maksājums bezemisiju transportlīdzekļa iegādei. Ja investīcijas ietvaros atbalsta saņēmējs iegādāsies jaunu bezemisiju transportlīdzekli, atbalsta apmērs nepārsniedz 15 000 EUR, savukārt, ja tiek iegādāts lietots bezemisiju transportlīdzeklis – atbalsta apmērs

nepārsniedz 13 000 EUR, ņemot vērā iepriekš noteikto maksimālo atbalsta intensitāti. Atlikušo transportlīdzekļa vērtību nosedz atbalsta saņēmējs, izvēloties sev piemērotāku finansēšanas modeli, piemēram, veicot maksājumu transportlīdzekļa iegādes brīdī vai izvēloties atlikušo maksājumu segt ar piesaistītiem līdzekļiem, piemēram, izmantojot līzings pakalpojumu vai patēriņa aizdevumu, auto kredītu. Ja tiek izvēlēta transportlīdzekļa atlikušās vērtības segšana, izmantojot līzings pakalpojumu vai kredītu, atbalsta saņēmējs ir pilnībā atbildīgs par līzings devēja vai kredītdevēja, kā arī līzings perioda vai kredīta atmaksāšanas laika perioda izvēli, izvērtējot savas iespējas veikt ikmēneša maksājumus visā līzings vai kredīta atmaksāšanas periodā. Līzings maksājuma vai ikmēneša kredīta maksājuma apjoms būs atkarīgs no izvēlēta transportlīdzekļa veida, cenas, atbalsta pretendenta darba samaksas, līzings perioda vai kredīta atmaksas perioda, esošajām saistībām un citiem aspektiem atbilstoši līzings devēja vai kredītdevēja noteiktajai politikai. Latvijā (un ES kopumā) līzings devēji un kredītiestādes (bankas, nebanku kredītdevēji) parasti vadās pēc atbildīgas kreditēšanas un līzings izsniegšanas principa, proti, kopējās kredītsaistības nedrīkst būt pārmērīgas attiecībā pret ienākumiem. Finanšu plānošanā tiek pieņemts, ka maksājums par transportlīdzekli ir 15–20 % no iedzīvotāja neto ienākumiem, lai saglabātu finanšu drošību un elastību. Vienlaikus, kas attiecas uz pārmērīgu saistību uzņemšanos, svarīgi uzsvērt, ka līzings devēji un kredītdevēji tāpat kā citos gadījumos veiks katra klienta – atbalsta saņēmēja – izvērtēšanu, lai noteiktu atbalsta saņēmēja (mazaizsargātā transporta lietotāja/mājsaimniecības) finansiālās iespējas pretendēt uz bezemisiju transportlīdzekļa iegādi investīcijas ietvaros. Gadījumos, kad atbalsta saņēmēja/mājsaimniecības maksāspēja neatbilst noteiktajiem nosacījumiem un līzings devēja vai kredītdevēja finansējuma piešķiršanas politikai, piemēram, ikmēneša ienākumi nesasniedz noteiktu sliekšni, lai būtu iespējams uzņemties papildus finansiālas saistības, līzings devējs vai kredīta sniedzējs pieteikumu noraidīs.

Par līguma par atbalsta saņemšanu laušanu investīcijas juridiskā ietvara (Ministru kabineta noteikumos) noteiktajā kārtībā tiek lemts gadījumos, ja mazaizsargātais transporta lietotājs neizpilda investīcijas juridiskajā ietvarā (Ministru kabineta noteikumi) un līgumā par atbalsta saņemšanu noteiktos nosacījumus. Šādos gadījumos atbalsta saņēmējs izpilda radušās saistības ar par investīcijas uzraudzību un īstenošanu atbildīgo institūciju, atgriežot saņemto atbalstu proporcionālā apjomā, tostarp arī attiecībā uz papildus atbalstu, kas no SKF finansējuma segti par riepu komplekta un mājas uzlādes stacijas iegādi atbilstoši investīcijas juridiskā ietvara (Ministru kabineta noteikumi) un līgumā par atbalsta saņemšanu noteiktajai kārtībai. Detalizēta kārtība, tostarp formula neattiecināmo un atgūstamo līdzekļu aprēķinam, tiks noteikta investīcijas juridiskajā ietvarā (Ministru kabineta noteikumos), kā arī katrā atsevišķā līgumā par projekta īstenošanu.

Neatkarīgi no līguma par atbalsta sniegšanu investīcijas ietvaros laušanu, lai novērstu risku viena transportlīdzekļa finansēšanai dubultā apmērā, līgums par atbalsta sniegšanu konkrēta bezemisiju transportlīdzekļa iegādei var tikt slēgts tikai vienu reizi. Ja projekta līgums tiek izbeigts noteiktu pamatotu iemeslu dēļ, piemēram, smagas slimības, atbalsta saņēmēja nāves gadījumā vai bezemisiju transportlīdzekļa neatgriezeniska bojājuma gadījumā, tiks veikts katra atsevišķa gadījuma novērtējums saskaņā ar tiesību aktu prasībām un Vides investīciju fonda līdzšinējo pieredzi. Projekta rezultātu monitoringa perioda ietvaros konstatēto pārkāpumu gadījumā, atmaksājama finansējuma apjoms tiek aprēķināts, pamatojoties uz faktiski bezemisiju transportlīdzekļa nobraukumu vai izmantošanas laiku, proporcionāli samazinot atmaksājamo finansējuma summu, vienlaikus ļaujot šo finansējuma apjomu izmantot bezemisiju transportlīdzekļu iegādei citiem atbalsta saņēmējiem, kuri atbilst konkursa nosacījumiem. Detalizēta kārtība šī nosacījuma piemērošanai tiks noteikta investīcijas juridiskajā ietvarā (Ministru kabineta noteikumos).

Nemot vērā, ka transportlīdzeklim tā iegādes brīdī tiek piemērots PVN, lai neradītu papildus finansiālo slogu uz atbalsta saņēmējiem, kas var mazināt tā iespējas iegādāties bezemisiju transportlīdzekli investīcijas ietvaros, investīcijas juridiskā ietvara (Ministru kabineta noteikumu) izstrādes laikā tiks vērtēta iespēja bezemisiju transportlīdzeklim piemērojamo PVN maksājumu pilnībā vai daļēji segt no valsts budžeta līdzekļiem.

Lai izvairītos no ļaunprātīgām darbībām (piemēram, mākslīgi mainot reģistrācijas adresi, mājsaimniecības dzīvesvietas adresi, transportlīdzekļa izmantošanu), atbalsta programmā tiks noteikts, kā novērst/konstatēt šādus gadījumus, ņemot vērā publiski pieejamos datus un juridiskās prasības.

Lai nodrošinātu, ka investīcijas ietvaros netiek iegādāti luksusa klases automobiļi, tiks noteikta maksimālā cena investīcijas ietvaros iegādājamiem bezemisiju transportlīdzekļiem, t.i., atbalsta pretendents varēs iegādāties tādu transportlīdzekli, kura pārdošanas cena nepārsniedz indikatīvi 36 000 EUR (bez PVN) (pieņēmums balstīts uz līdzšinējo pieredzi un analīzi EKII projektu konkursa ietvaros, skat. investīcijas C2.F.I3 izmaksu pamatojumu) un lietota bezemisiju transportlīdzekļa cena nepārsniedz indikatīvi 23 000 EUR (bez PVN) (pieņēmums balstīts uz līdzšinējo pieredzi un analīzi EKII projektu konkursa ietvaros, skat. investīcijas C2.F.I3 izmaksu pamatojumu un šeit: <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>). Investīcijas C2.F.I3 izmaksu pamatojumā ietvertajā apkopojumā un vidējās cenas aprēķinā iekļauti tikai tādi transportlīdzekļi (individuālās vienības), kas atbilst iepriekš minētajiem cenu sliekšņiem.

Papildus atbalstam, kas vērsts tieši uz bezemisiju transportlīdzekļa iegādi, investīcijas ietvaros tiks segtas vienreizējas izmaksas par bezemisiju transportlīdzekļa uzlādes iekārtas iegādi (wallbox tipa), kā arī vienreizējas izmaksas par viena riepu komplekta (4 riepas; vasara – ziema) iegādi – kopsummā līdz 2000 EUR. Visas pārējās izmaksas, kas var rasties atbalsta pasākuma īstenošanas rezultātā, investīcijas ietvaros segs atbalsta pretendents. PVN maksājumi netiks segti no SKF līdzekļiem. Kā norādīts iepriekš, investīcijas juridiskā ietvara (Ministru kabineta noteikumu) izstrādes laikā tiks vērtētas iespējas PVN segt cita papildus piesaistītā nacionālā finansējuma ietvaros.

Papildus iepriekš minētajam attiecībā uz bezemisiju transportlīdzekļiem, investīcijas juridiskā ietvara (Ministru kabineta noteikumu) izstrādes laikā tiks izvērtēta iespēja noteikt arī papildus kritēriju attiecībā uz bezemisiju transportlīdzekļa ražošanas un transportēšanas laikā radītajām CO₂ emisijām, tādējādi nodrošinot, ka tiek ievērota pasākuma ilgtspēja un finansējums investīcijas ietvaros tiek piešķirts transportlīdzekļiem ar zemākām radītajām CO₂ emisijām visā to dzīves ciklā. Minētais kritērijs tiks pēc iespējas saskaņots ar citu ES dalībvalstu noteiktajiem kritērijiem, kuras SKF ietvaros paredz nodrošināt finansējumu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, lai padarītu kritērija piemērošanu efektīvāku un samazināt administratīvo slogu transportlīdzekļu ražotājiem un oficiālajiem pārstāvjiem. Ja izpētes rezultātā tiks nolemts par šāda kritērija izveidi, kā rezultātā tiks izveidots atbilstošs kritērijs, tas tiks iestrādāts investīcijas juridiskajā ietvarā (Ministru kabineta noteikumos).

Lai pretendētu uz atbalstu investīcijas ietvaros un nodrošinātu, ka tiek sasniegts investīcijas mērķis, atbalsta pretendenta īpašumā uz projekta iesnieguma iesniegšanas brīdi (un vismaz trīs mēnešus pirms projekta iesnieguma iesniegšanas) ir jābūt ar iekšdedzes dzinēju aprīkotam M1 vai N1 kategorijas transportlīdzeklim, kurš vismaz pēdējos 11 mēnešus ir izmantots ceļu satiksmē ar derīgu pielaidi (pamatpārbaude) ceļu satiksmei. Minētais nosacījums ļaus nodrošināt, ka investīcijas ietvaros pieejamais finansējums tiek novirzīts personām, kuru īpašumā jau ir personīgais transportlīdzeklis, attiecīgi ETS2 ieviešanas rezultātā radīsies papildus izdevumi transportlīdzekļa degvielas iegādei. Ņemot vērā iepriekš minēto, investīcijas ietvaros tiek paredzēta līdz šim izmantotā transportlīdzekļa, kurš aprīkots ar iekšdedzes dzinēju, aizstāšana ar bezemisiju transportlīdzekli, to nododot apstrādes

uzņēmumam vai realizējot tirgū. Investīcijas ietvaros netiek sniegts finansiāls atbalsts par izmaksām, kas radušās veicot esošā transportlīdzekļa, kas aprīkots ar iekšdedzes dzinēju, norakstīšanu, nododot to apstrādes uzņēmumam, vai realizēšanu tirgū. Kā norādīts iepriekš, šis nosacījums nav piemērojams personām, kurām ir piešķirta Latvijas Goda ģimenes apliecība pie nosacījuma, ja mājsaimniecībai nav pieejama piekļuve sabiedriskajam transportam (līdz pieturvietai ir 2 km vai vairāk) vai reisu skaits ir mazāk par četriem reisiem dienā.

Šādas investīcijas īstenošana SKF plāna ietvaros nodrošinās papildinātību un sinerģiju ar citām valsts atbalsta programmām (piemēram, EKII vai Modernizācijas fonda ietvaros, ja tāda būs pieejama uz investīcijas ieviešanas brīdi), to pielāgojot Regulas 2023/955 nosacījumiem.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Mērķis: sniegt atbalstu mazaizsargātiem transporta lietotājiem, kuri ir transporta nabadzībā, un kuri ir īpaši mazaizsargāti pret ETS2 ieviešanu, bezemisiju transportlīdzekļu un bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes iekārtu iegādei.

Mērķrādītāji:

- ✓ Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde: ņemot vērā pieejamo finansējuma apjomu tiks atbalstīti 4696 mazaizsargātie transporta lietotāji (rādītājs ir precizēts salīdzinot ar sākotnēji identificēto apjomu, ņemot vērā atbalsta likmes diferenciāciju un papildus aprīkojuma iegādes ietveršanu investīcijas tvērumā). Atbalsta saņēmēju skaitu ietekmēs kāda veida (modelis; cenu grupa) bezemisiju transportlīdzekļu iegādāti, jo tirgū pastāv ļoti plaša bezemisiju transportlīdzekļu modeļu un marķu pieejamība (avots: investīcijas C2.F.I3 izmaksu pamatojums, <https://www.iub.gov.lv/lv/automasinu-piegades-un-nomas-iepirkumi> un <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>), tāpat arī atbalsta saņēmēju interese par lietotu bezemisiju transportlīdzekļu iegādi.

Mērķa grupa: mazaizsargātie transporta lietotāji.

Atkarības no fosilā kurināmā samazināšana: samazināta atkarība no fosilā kurināmā, kas veicina valsts dekarbonizācijas centienus, palielinot videi draudzīgu transportlīdzekļu skaitu. Transporta enerģijas patēriņa samazinājums un mazāki izdevumi par degvielu, t.i., pilnībā aizstājot līdz šim izmantoto benzīnu vai dīzeļdegvielu ar elektroenerģiju.

Transporta nabadzībai pakļauto mājsaimniecību skaita samazināšana: tiks nodrošināta iespēja iegādāties bezemisiju transportlīdzekļus, tādējādi mazinot ietekmi, kuru radīs ETS 2 ieviešana, kā arī sniegta iespēja iegādāties bezemisiju transportlīdzekli pamatvajadzību nodrošināšanai, ja transportlīdzeklis nav bijis pieejams un pieeja sabiedriskajam transportam bijusi ierobežota (pie noteiktiem nosacījumiem).

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Par investīcijas īstenošanu atbildīga ir KEM, kurai ir pieejami atbilstoši kvalificēti cilvēkresursi, lai kvalitatīvi un laikā īstenotu investīciju.

KEM izstrādās bezemisiju transportlīdzekļu iegādei nepieciešamos normatīvos aktus un atlases kritērijus investīcijas īstenošanai.

Lai nodrošinātu efektīvu un plaši pieejamu atbalstu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, ieguldījumi tiks veikti teritorijās, kurās transporta nabadzības indekss ir augstāks par 1,5 (ieskaitot), nodrošinot, ka projekta ietvaros tiek mazināta transporta nabadzības ietekme uz mazaizsargātiem transporta lietotājiem, jo īpaši attālākos reģionos un ārpus valstspilsētām, kurās ir labāk attīstīta sabiedriskā transporta infrastruktūra, kā arī lielākas nodarbinātības iespējas un augstāks vidējais ienākumu līmenis.

Bezemisiju transportlīdzekļu iegādi veiks paši mazaizsargātie transporta lietotāji.

Investīcijas mērķis ir atbalstīt 4696 mazaizsargātos transporta lietotājus. Līdz ar to tiek prognozēts, ka finansējums tiks apgūts plānotajos termiņos un pieejamā finansējuma apmērā.

VIF atbildība pasākuma ietvaros būs nodrošināt projektu konkursa organizēšanu – projektu iesniegumu pieņemšanu, vērtēšanu un apstiprināšanu, finansējuma piešķiršanu, kā arī nodrošināt projektu īstenošanas.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde nodrošinās nediskrimināciju pēc vecuma, dzimuma, etniskās piederības u.c. pazīmēm. Investīcija veicinās nediskrimināciju un pamattiesību ievērošanu, jo investīcijas mērķa grupa ir Latvijas pastāvīgie iedzīvotāji teritorijās, kas identificētas pēc transporta nabadzības indeksa, jo īpaši teritoriālās, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļautās iedzīvotāju grupas.

Transportlīdzekļu īpašnieku ziņā pastāv ievērojamas atšķirības starp vīriešiem un sievietēm, jo īpaši vienas personas mājsaimniecībās, kur sievietes salīdzinājumā ar vīriešiem saskaras ar mazāku transportlīdzekļu īpašnieku skaitu. Vienas personas mājsaimniecībās 55 % vīriešu ziņoja, ka viņiem ir vismaz viens transportlīdzeklis, savukārt tikai 20 % sieviešu līdzīgās mājsaimniecībās ir piekļuve transportlīdzeklim. Vientuļo vecāku mājsaimniecībās 82 % vīriešu ziņoja, ka viņiem pieder vismaz viens transportlīdzeklis, savukārt 61 % sieviešu vientuļo vecāku mājsaimniecībās ir transportlīdzeklis.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Tiek plānots, ka 2027. gada 1. ceturksnī stāsies spēkā MK noteikumi par investīcijas īstenošanu. Projektu iesniegumu pieņemšana tiks uzsākta līdz 2027. gada 2. ceturksnim un projektu īstenošana noslēgsies līdz 2031. gada 31. decembrim (vai līdz brīdim, kamēr investīcijas ietvaros būs pieejams finansējums).

2.2.2.3.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025. gada 25. marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodari būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieeja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas ir uzskaitīta EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T3 – bezemisiju transportlīdzekļi M1 kategorijā. Šai investīcijai, kas ir saistīta ar T3 darbībām, ir papildu DNSH kritērijs – piesārņojuma novēršana un kontrole. Investīcijas īstenošanas MK noteikumos tiks iekļauts DNSH kritērijs un pierādījumi par šīs investīcijas elementiem, un tie būs daļa no investīcijas atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.2.2.3.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaites punkta apraksts

Izsludināta investīcijas projektu iesniegumu atlase bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Spēkā stājies normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu.

Normatīvajā regulējumā iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.3.1. sadaļu, atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T3 darbības prasībām, un prasība atbalsta saņēmējam, lai investīcijas ietvaros iegādātais bezemisiju transportlīdzeklis vismaz piecus gadus no tā iegādes brīža būtu pastāvīgi reģistrēts Latvijas Republikas teritorijā atbalsta saņēmēja īpašumā vai turējumā, ja līdzmaksājums tiek segts, izmantojot līzinga pakalpojumu, un līzinga periodā īpašnieks ir līzinga pakalpojuma sniedzējs.

Mērķrādītājs: Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde

Mērķrādītāja apraksts

Iegādāti 2100 bezemisiju transportlīdzekļi. Bezemisiju transportlīdzeklis tiek uzskatīts par iegādātu brīdī, kad tiek noslēgts līgums par atbalsta piešķiršanu mazaizsargātajam transporta lietotājam. Investīcijas ietvaros viena konkrētā bezemisiju transportlīdzekļa iegāde var tikt atbalstīta vienu reizi.

Iegādāti 4696 bezemisiju transportlīdzekļi. Bezemisiju transportlīdzeklis tiek uzskatīts par iegādātu brīdī, kad tiek noslēgts līgums par atbalsta piešķiršanu mazaizsargātajam transporta lietotājam. Investīcijas ietvaros viena konkrētā bezemisiju transportlīdzekļa iegāde var tikt atbalstīta vienu reizi.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.F.I3.1.2027Q1	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegāde mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	I
C2.F.I3.I21.2029Q4	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegāde mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	Skaitis	0	2100	2029	IV
C2.F.I3.I21.2031Q4	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegāde mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	skaitis	2100	4696	2031	IV

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Atskaites punkts nodrošina investīcijas uzsākšanu un projektu iesniegumu pieņemšanu investīcijas ietvaros.

Mērķrādītājs nodrošina izsekojamu informāciju par investīcijas īstenošanas procesu un ļauj īstenot korektīvus pasākumus investīcijas efektīvai īstenošanai.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Atskaites punkts iezīmē investīcijas uzsākšanu un projektu iesniegumu pieņemšanu investīcijas ietvaros atbalstāmās aktivitātes īstenošanai.

Mērķrādītājs kvantitatīvi identificēs iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu skaitu mazaizsargāto transporta lietotāju atbalstam un mobilitātes nodrošināšanai.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta pienācīgā izpilde pamatojama ar SIA "Vides investīciju fonds" sludinājumu par projektu konkursa izsludināšanu oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis" un SIA "Vides investīciju fonds" tīmekļvietnē.

Mērķrādītāja pienācīga izpilde pamatojama ar noslēgtu līgumu par projekta īstenošanu starp SIA "Vides investīciju fonds" un atbalsta saņēmēju, kā arī apstiprinātu maksājuma pieprasījumu, ar kuru tiek apstiprināts arī sasniegtais rādītājs.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Bāzlīnija (sākumpunkts) ir 0.

Sasniedzamais līmenis ir 4696.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaides punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts ?

Atskaides punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 31. martam.

Mērķrādītāja starpposms tiks sasniegts līdz 2029. gada 31. decembrim.

Mērķrādītājs pilnā apmērā tiks sasniegts līdz 2031. gada 31. decembrim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaides punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu ?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir KEM.

Par atskaides punkta īstenošanu un sasniegšanu ir atbildīga KEM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt VIF, kas nodrošinās mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegto mērķrādītāju.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp KEM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, KEM un CFLA nodrošinās atskaides punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. KEM sekos līdzi investīcijas, t.sk. atskaides punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaides punkta un mērķrādītāja ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un KEM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Investīcijas ietvaros plānotie mērķrādītāji tiks sasniegti, ņemot vērā KEM līdzšinējo pieredzi atbalsta sniegšanā bezemisiju transportlīdzekļu iegādei fiziskām personām EKII ietvaros, publiski pieejamo informāciju par vienības izmaksām (detalizētāk aprakstīta sadaļā "Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku"), kā arī identificētajām faktiskajām vajadzībām.

Atbilstoši AS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" tīmekļvietnē publicētajai informācijai, uz 2026. gada 1. janvāri Latvijā ir reģistrēti 13 392 bezemisiju transportlīdzekļi (13961 – vieglie, 469 – kravas). Bezemisiju transportlīdzekļu skaita pieaugums 2025. gadā,

salīdzinot ar attiecīgo periodu 2024. gadā, ir 64%. Latvijā reģistrēto bezemisiju transportlīdzekļu skaita pieaugumu būtiski sekmēja EKII ietvaros īstenotā atbalsta programma bezemisiju transportlīdzekļu iegādei. Kaut arī EKII atbalsta programmas ietvaros atbalsts tika sniegts arī ārēji lādējamu hibrīdauto iegādei, ar EKII atbalstu attiecīgā konkursa ietvaros iegādāti 2321 jauni bezemisiju transportlīdzekļi un 2386 lietoti bezemisiju transportlīdzekļi. Atbalsta saņēmēju teritoriālais dalījums attēlots 15. attēlā. Detalizētāka informācija pieejama SIA “Vides investīciju fonds” tīmekļvietnē (<https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>). Kaut arī kartē atspoguļota informācija arī par tiem atbalsta saņēmējiem, kas konkursa ietvaros iegādājās ārēji lādējamus hibrīdauto, novērojamas būtiskas atšķirības starp atbalsta saņēmēju skaitu galvaspilsētas apkārtnē (Rīga un Pierīga) un blīvāk apdzīvotos reģionos un atbalsta saņēmēju skaitu attālākos reģionos. Ņemot vērā, ka EKII atbalsta programmas ietvaros maksimāli pieejamais finansējums atbalsta saņēmējam netika diferencēts atbilstoši patstāvīgās dzīvesvietas atrašanās vietai, novērojams, ka pamatā Latgalē un arī atsevišķos Kurzemes, Zemgales un Vidzemes pierobežas novados konkursa ietvaros apstiprināts ievērojami zemāks projektu skaits. Šāds novērojums varētu liecināt par attiecīgajos novados dzīvojošo iedzīvotāju zemo maksātspēju, kā rezultātā pat ar EKII ietvaros sniegto atbalstu (pamata atbalsta apmērs fiziskai personai, kura nav Latvijas Goda ģimenes apliecības turētājs, - 4 500 EUR jauna bezemisiju transportlīdzekļa iegādei, 3 350 EUR lietota bezemisiju transportlīdzekļa iegādei, papildus sniedzot atbalstu 2 000 EUR apmērā par īpašumā esoša transportlīdzekļa, kurš aprīkots ar iekšdedzes dzinēju, norakstīšanu) mērķis par bezemisiju transportlīdzekļa iegādi nav reāli sasniedzams. Iepriekš minētais apliecina, ka personām, kuras kvalificējas mazaizsargāta transporta lietotāja statusam, un kuru ikdienas izdevumi par personīgā transportlīdzekļa izmantošanu sastāda lielāku daļu no ikmēneša ienākumiem, nepieciešams nodrošināt lielāku atbalsta apmēru, tādējādi nodrošinot, ka tiek īstenota taisnīga pāreja un arī personām ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem bezemisiju transportlīdzekļa iegāde ir finansiāli pieejama.

Pamatpieņēmumi

Maksimālais finansējuma apmērs vienam atbalsta saņēmējam tiek noteikts 15 000 EUR vai 17 000 EUR apmērā, t.i., ja investīcijas ietvaros atbalsta saņēmējs iegādājas jaunu bezemisiju transportlīdzekli, atbalsta apjoms transportlīdzekļa iegādei nepārsniedz 15 000 EUR, papildus nodrošinot iespēju iegādāties transportlīdzekļa uzlādes iekārtu un riepu komplektu 2000 EUR apmērā, attiecīgi kopā 17 000 EUR, savukārt, ja investīcijas ietvaros atbalsta saņēmējs iegādājas lietotu bezemisiju transportlīdzekli, atbalsta apjoms transportlīdzekļa iegādei nepārsniedz 13 000 EUR, papildus nodrošinot iespēju iegādāties transportlīdzekļa uzlādes iekārtu un riepu komplektu 2000 EUR apmērā, attiecīgi kopā 15 000 EUR (skatīt 11. tabulu).

11. tabula. Investīcijas ietvaros veiktie pamatpieņēmumi

Pozīcija	Pamatpieņēmums	Atbalsta apjoms
Jauns bezemisiju transportlīdzeklis	Atbilstoši transportlīdzekļa tirgotāja cenrādim. Nepārsniedz 90% no transportlīdzekļa iegādes cenas	līdz 15 000 EUR
Lietots bezemisiju transportlīdzeklis	Atbilstoši transportlīdzekļa tirgotāja cenrādim. Nepārsniedz 90% no transportlīdzekļa iegādes cenas	līdz 13 000 EUR
Mājas uzlādes iekārta un riepu komplekts	Ņemot vērā tirgus nosacījumus	līdz 2000 EUR

Ņemot vērā 11. tabulā noteikto maksimālo atbalsta apmēru vienam atbalsta saņēmējam, noteikts sasniedzamais mērķrādītājs investīcijas īstenošanas rezultātā. Tiek pieņemts, ka katrs atbalsta saņēmējs izmanto maksimāli tam pieejamo finansējuma apmēru.

Izdarot pamatpieņēmumus, tiek noteikts, ka investīcijas ietvaros pieejamais kopējais finansējums tiek dalīts divās vienādās daļās, pieņemot, ka 50 % no pieejamā finansējuma tiks novirzīta jaunu bezemisiju transportlīdzekļu un saistītā aprīkojuma iegādei, savukārt 50 % – lietotu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un saistītā aprīkojuma iegādei. Minētais pamatpieņēmums izdarīts, ņemot vērā līdzšinējo pieredzi EKII atbalsta programmas ietvaros, kas uzrādīja līdzīgas izvēles tendences bezemisiju transportlīdzekļu iegādē. Norādāms, ka faktiskais sadalījums būs atkarīgs no atbalsta saņēmēju veiktajām izvēlēm un uz šo brīdi nav precīzi nosakāms. Indikatīvais atbalstāmo bezemisiju transportlīdzekļu skaits aprēķināts 12. tabulā.

12. tabula. Indikatīvais atbalstāmo bezemisiju transportlīdzekļu skaits

Pozīcija	Pieņēmums par investīcijas finansējuma pārdali (EUR)*	Atbalsta apjoms (EUR uz transportlīdzekli)	Transportlīdzekļu skaits, min (vienību skaits)
Indikatīvais atbalstāmo jaunu bezemisiju transportlīdzekļu skaits	37 427 146	17 000	2201
Indikatīvais atbalstāmo lietotu bezemisiju transportlīdzekļu skaits	37 427 146	15 000	2495
KOPĀ	74 854 292		4696

* **Pieņēmums:** investīcijas ietvaros tiek pieņemts, ka pieejamais finansējums tiek sadalīts divās vienādās daļās, novirzot 50 % no investīcijas ietvaros pieejamā finansējuma jaunu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un 50 % no investīcijas ietvaros pieejamā finansējuma lietotu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei.

Ņemot vērā, ka investīcijas ietvaros atbalsts tiek sniegts gan jaunu, gan lietotu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, ar lietotu transportlīdzekli saprot transportlīdzekli, kura vecums nepārsniedz septiņus gadus (starpība starp transportlīdzekļa izlaides gadu un gadu, kurā iesniegts projekta iesniegums atbalsta saņemšanai) un nobraukums (odometra rādījums) nepārsniedz 150 000 km.

Attālākos reģionos ar zemāku iedzīvotāju blīvumu var būt ierobežota piekļuve publiskajai uzlādes infrastruktūrai, tādēļ, lai nodrošinātu, ka atbalsta saņēmējam neatkarīgi no tā dzīvesvietas vienmēr būs pieejama bezemisiju transportlīdzekļa uzlādes iespēja, investīcijas ietvaros tiek piešķirts papildus atbalsts vienas uzlādes iekārtas (*wallbox* tipa) iegādei. Savukārt, ņemot vērā Latvijas klimatiskos apstākļus, lai nodrošinātu, ka atbalsta saņēmējs ar investīcijas ietvaros iegādāto bezemisiju transportlīdzekli bez papildus ieguldījumiem var pārvietoties gan vasarā, gan ziemā, papildus atbalsts tiks piešķirts viena ziemas/vasaras riepu komplekta (4 riepas) iegādei. Ņemot vērā, ka iepriekš minētas izmaksu pozīcijas veido būtisku papildus nepieciešamo finansējumu, šīs izmaksu pozīcijas (neietverot PVN) investīcijas ietvaros tiek segtas pilnā apmērā no SKF. Provizoriskās izmaksas, tostarp noteiktais maksimāli pieejamais finansējums 2000 EUR apmērā noteikts, veicot tirgus izpēti¹⁵⁸.

Investīcijas kopējās izmaksas, ieskaitot atbalsta saņēmēju līdzfinansējumu, būs atkarīgas no iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu cenas atbilstoši tā ražotājam un modelim. Pieņemot, ka investīcijas ietvaros plānots atbalstīt 2201 jauna bezemisiju transportlīdzekļa iegādi par maksimālo cenu 36 000 EUR un 2495 lietotu bezemisiju transportlīdzekļu iegādi par maksimālo cenu 23 000 EUR, to, ka katram atbalsta saņēmējam tiek piešķirts maksimāli pieejamais atbalsts aprīkojuma iegādei 2000 EUR apmērā, indikatīvās investīcijas kopējās

¹⁵⁸ Izmaksu aprēķini sagatavoti, balstoties uz Klimata un enerģētikas 2026. gadā veiktās tirgus izpētes rezultātiem, kuri ir dokumentēti un pieejami Klimata un enerģētikas ministrijā

izmaksas, ieskaitot privāto līdzfinansējumu, varētu sasniegt 146,01 milj. EUR (bezemisiju transportlīdzekļu un papildu aprīkojuma iegādes izmaksas), neieskaitot PVN.

Investīcijas ietvaros atbalsts netiks sniegts esoša transportlīdzekļa norakstīšanai, nododot to apstrādes uzņēmumam. Investīcijas ietvaros atbalsts netiks sniegts esoša transportlīdzekļa pārbūvei.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Investīciju plānots īstenot līdz 2031. gada 31. decembrim.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Kopējais investīcijas ietvaros pieejamais finansējums ir paredzēts 74 854 292 EUR, no kura nacionālais līdzfinansējums 18 713 573 EUR apmērā (25% no investīcijas kopapjoma) tiks segti no valsts budžeta līdzekļiem.

Investīcijas ietvaros atbalsts netiks sniegts esoša transportlīdzekļa norakstīšanai, nododot to apstrādes uzņēmumam. Investīcijas ietvaros atbalsts netiks sniegts esoša transportlīdzekļa pārbūvei.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Tiks nodrošināta demarkācija (atbalstīto transportlīdzekļu līmenī) ar EKII atbalsta programmas “Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” ietvaros īstenotajām aktivitātēm, kā arī jaunām atbalsta programmām ar līdzīgu atbalstāmo aktivitāšu tvērumu, ja tādas tiks īstenotas periodā, kad plānota šīs investīcijas īstenošana. Investīcijas ietvaros tiks nodrošināts, ka atbalsts par vienām un tām pašām attiecināmajām izmaksām netiks sniegts citu nacionālo, ES fondu vai ārvalstu finanšu instrumentu ietvaros. Demarkācijas nosacījumu izpildi nodrošinās SIA “Vides investīciju fonds” divos līmeņos: atbalsta programmu līmenī, pamatojoties uz informāciju, kas pieejama, piemēram, Finanšu ministrijas pārvaldītajā Demarkācijas matricā, kā arī uz citu publiski pieejamu informāciju par aktuālajām atbalsta programmām, kā arī atsevišķu projektu līmenī, pārbaudot, vai atbalsta saņēmējs par attiecīgo bezemisiju transportlīdzekli nav saņēmis atbalstu citu programmu ietvaros. Ņemot vērā, ka arī EKII atbalsta programmas, kuras ietvaros līdz šim sniegts atbalsts fiziskām personām, administrēšanu nodrošina SIA “Vides investīciju fonds”, SIA “Vides investīciju fonds” ir pieejama informācija, lai nodrošinātu demarkācijas nosacījumu izpildes kontroli jau projektu iesniegumu vērtēšanas procesa ietvaros.

Esošajā ES fondu periodā 2021.-2027. gadam, kā arī ANM ietvaros atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei fiziskām personām (mājsaimniecībām) netiek sniegts, līdz ar to demarkācijas jautājums nav aktuāls. Savukārt demarkācija tiks nodrošināta ar ES instrumentiem laika periodā no 2028.-2034. gadam, ja tādi tiks paredzēti bezemisiju transportlīdzekļu iegādei fiziskām personām.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Iedzīvotājam iegādājoties bezemisiju transportlīdzekli būs jānodrošina līdzfinansējums no saviem vai piesaistītiem līdzekļiem, lai segtu transportlīdzekļa atlikušo vērtību. Papildus norādāms, ka gadījumos, ja transportlīdzekļa atlikusī vērtība tiek segta, izmantojot līzings pakalpojumu, līzings periodā attiecīgajam transportlīdzekli ir nodrošināma sauszemes transportlīdzekļu un to papildaprīkojumu apdrošināšana (KASKO) (šis nosacījums nav obligāts, ja bezemisiju transportlīdzekļa līzingsmaksājuma segšanai tiek izvēlēts kredīts, piemēram, patēriņa aizdevuma vai auto kredīta pakalpojums. Minētā nosacījuma izpilde ir obligāta un finansējama no atbalsta saņēmēja personīgajiem līdzekļiem. Izmaksas par KASKO tiek noteiktas individuāli katram pakalpojuma saņēmējam, ņemot vērā apdrošināšanas kompānijas noteikto cenrādi. Izmaksas atkarīgas no vairākiem faktoriem, tostarp transportlīdzekļa vērtības un tehniskajiem datiem, apdrošināšanas ņēmēja izvērtējuma (vecums, vēsture), transportlīdzekļa lietošanas paradumiem un citiem nosacījumiem. Katrs gadījums tiek izvērtēts individuāli, vienotas izmaksas šī pakalpojuma saņemšanai nav iespējams definēt.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valsts specifiku

Aprēķinos izmantotie dati ir balstīti uz tirgus izpēties datiem, kā arī līdzšinējo pieredzi EKII projektu konkursa īstenošanā, kas ir ticami, pamatoti un pārbaudāmi¹⁵⁹.

Bezemisiju transportlīdzekļi

Paredzamā provizoriskā vienības cena noteikta, pamatojoties uz līdzšinējo pieredzi EKII ietvaros (<https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>), apkopojot informāciju par iegādājamiem bezemisiju transportlīdzekļiem, kuru vecums nepārsniedz septiņus gadus (starpība starp transportlīdzekļa izlaides gadu un gadu, kurā iesniegts projekta iesniegums atbalsta saņemšanai), nobraukums (odometra rādījums) nepārsniedz 150 000 km un elektromobiļa cena nepārsniedz 36 000 EUR (bez PVN) jauniem bezemisiju transportlīdzekļiem un 23 000 EUR (bez PVN) lietotiem bezemisiju transportlīdzekļiem. Minētie dati izmantoti par pamatu, lai noteiktu maksimālo cenu investīcijas ietvaros iegādājamiem bezemisiju transportlīdzekļiem, tādējādi ierobežojot transportlīdzekļa cenu un attiecīgi nesamērīgi augstu atbalsta saņēmēja līzingsmaksājumu. PVN netiks finansēts no SKF līdzekļiem, bet gan no atbalsta saņēmēja paša līdzekļiem vai līdzekļiem, kas nodrošināti citu finansējuma avotu ietvaros, nosacījumus atrunājot investīcijas īstenošanas normatīvā regulējuma (MK noteikumi) ietvaros. Par iespēju PVN segt citu finansējuma avotu ietvaros tiks lemts MK noteikumu izstrādes laikā, un gala lēmumu par šāda risinājuma īstenošanu pieņems Ministru kabinets. Ja PVN tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem, tas attieksies uz visiem atbalsta saņēmējiem (mazaizsargātiem transporta lietotājiem), neizdalot atsevišķus nosacījumus.

Bezemisiju transportlīdzekļa uzlādes iekārta

Paredzamā provizoriskā vienības cena noteikta, pamatojoties uz publiski pieejamo informāciju un veikto tirgus izpēti. Tiek pieņemts, ka vienas iekārtas cena ir līdz 1000 EUR bez PVN, kam tiek pieskaitītas uzstādīšanas izmaksas, kas pārsniedz iekārtas izmaksas un variē no dažādiem faktoriem (piemēram, elektrības pieslēguma jaudas, kabeļu vilkšanas attāluma, montāžas vietas specifikas), kā arī potenciālais sadārdzinājums. PVN netiks

¹⁵⁹ Izmaksu aprēķini sagatavoti, balstoties uz KEM 2026. gadā veiktās tirgus izpētes rezultātiem, kuri ir dokumentēti un pieejami KEM

finansēts no SKF līdzekļiem, bet gan no atbalsta saņēmēja paša līdzekļiem vai līdzekļiem, kas nodrošināti citu finansējuma avotu ietvaros, nosacījumus atrunājot investīcijas īstenošanas normatīvā regulējuma (MK noteikumi) ietvaros.

Riepu komplekts

Paredzamā provizoriskā vienības cena noteikta, pamatojoties uz publiski pieejamo informāciju un veikto tirgus izpēti. Vienotas izmaksas riepu iegādei nav iespējams definēt. Riepu cena atkarīga gan no transportlīdzekļa modeļa, gan vairākiem citiem faktoriem, tostarp izmēra, ražotāja, klases, izmantotajām tehnoloģijām un citiem faktoriem, līdz ar to vienotas izmaksas riepu komplekta iegādei nav iespējams definēt – tās tiešā veidā ir atkarīgas no izvēlēta transportlīdzekļa. Investīcijas ietvaros tiek iegādātas tikai tādas riepas, kas atbilst principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” noteiktajam kritērijiem, tostarp trokšņa līmenim. Investīcijas ietvaros tiek izmantots pieņēmums, ka vidēji viena riepu komplekta (4 riepas) cena ir līdz 1000 EUR bez PVN (aplūkoti dažādi piedāvājumi pie diviem dažādiem riepu izmēriem). Investīcijas ietvaros tiek izvēlēts vienlaikus transportlīdzeklim tehniski piemērots un ekonomiski izdevīgs piedāvājums, veicot dažādu pieejamo piedāvājumu salīdzinājumu atbilstoši faktiskajām vajadzībām. PVN netiks finansēts no SKF līdzekļiem, bet gan no atbalsta saņēmēja paša līdzekļiem vai līdzekļiem, kas nodrošināti citu finansējuma avotu ietvaros, nosacījumus atrunājot investīcijas īstenošanas normatīvā regulējuma (MK noteikumi) ietvaros.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I3	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	01.01.2026.	31.12.2031.	74 854 292	0	12 000 000	12 000 000	12 000 000	19 000 000	19 854 292	0

2.2.2.3.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Nav attiecināms

2.2.2.3.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Investīcija būs papildu ieguldījums, kas neradīs pārklāšanos ar esošajiem vai plānotajiem projektiem un atbalsta programmām, kā arī neaizstās regulāros budžeta izdevumus. Tā risinās konkrētas mobilitātes problēmas galvenokārt attālākos reģionos, bet ne tikai, īpaši

atbalstot iedzīvotājus ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem un ierobežotu piekļuvi sabiedriskajam transportam.

Līdz šim Latvijā nav bijusi valsts mēroga atbalsta programma, kas paredzētu grantus vai cita veida finanšu instrumentus bezemisiju transportlīdzekļu iegādei tieši mazaizsargātiem transporta lietotājiem, t.i., atbalsta programmas struktūra un nosacījumi (t.sk. atbalsta apjoms) nav bijuši pietiekami, lai nodrošinātu bezemisiju transportlīdzekļu iegādi mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Investīcija neaizvieto, bet gan papildina līdz šim īstenotās iniciatīvas un investīcijas mobilitātes uzlabošanā. Investīcija ir neatkarīga un tiks īstenota paralēli citām iniciatīvām, ja tādas tiks īstenotas, nodrošinot, ka tās savstarpēji nepārklājas un vienas un tās pašas izmaksas netiek segtas dubultā, tādējādi tā būs pilnībā atbilstīga Regulas 2023/955 13. pantā noteiktajam. Investīcija būs pilnībā vērsta uz mazaizsargāto transporta lietotāju atbalstu un orientēta uz ietekmes mazināšanu, ko radīs degvielas cenas pieaugums ETS2 ieviešanas rezultātā. Šī investīcija ir piemērs konkrētam pasākumam, kas tieši atbilst Fonda mērķim mazināt sociālās sekas transporta sektora dekarbonizācijā.

2.2.2.3.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbildīs grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbildīs de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Investīcijas ietvaros paredzēts sniegt atbalstu privātpersonām (fiziskām personām). Ja fiziskā persona veic saimniecisko darbību, kas klasificējama kā komercdarbība, atbalsta saņemšanai tiek paredzēts piemērot *de minimis* regulējumu.

Tā kā atbalsts tiek piešķirts gala patērētājiem – mazaizsargātam transporta lietotājam (mājsaimniecībai), kas nav uzņēmumi Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. f-punkta nozīmē, pasākums nepiešķir ekonomisku priekšrocību uzņēmumiem.

Bezemisiju transportlīdzekļu piegādātāji un citi tirgus dalībnieki darbojas atvērta konkurences tirgū, un atbalsta saņēmēji varēs brīvi izvēlēties transportlīdzekļu piegādātāju saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Ne ministrija, ne Vides investīciju fonds neizvēlēsies un neapstiprinās konkrētus piegādātājus un tādējādi nepiešķirs selektīvas priekšrocības nevienam uzņēmumam.

2.2.2.4. (C2.F.I4) Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās

Intervences apgabals: (F)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.4.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

EK 2025. gada 30. septembra ziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam “Par progresu, kas panākts, īstenojot Eiropas deklarāciju par riteņbraukšanu”¹⁶⁰ dalībvalstīm tiek īpaši ieteikts izmantot Fondu kā vienu no galvenajām ES finansējuma iespējām velosipēdu infrastruktūras un ilgtspējīgas mobilitātes attīstībai. Ziņojums skaidri norāda, ka, lai gan riteņbraukšanas kultūra daudzviet attīstās, joprojām nepieciešamas papildu investīcijas, un valsts iestādes tiek aicinātas “pilnībā izmantot pieejamās ES finansējuma iespējas, piemēram, Sociālo klimata fondu”.

Investīcija ir saskaņā ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģiju līdz 2030. gadam¹⁶¹, kurā uzsvērta nepieciešamība veidot energoefektīvu un videi draudzīgu transporta politiku. Tāpat investīcija veicina aktualizētā NEKP¹⁶² noteikto transporta dekarbonizāciju un SEG emisiju samazināšanas mērķu īstenošanu, paredzot pārorientāciju uz klimatneitrāliem pārvietošanās veidiem un fosilo degvielu izmantošanas mazināšanu mobilitātē¹⁶³.

Investīcija atbilst arī Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam noteiktajiem stratēģiskajiem mērķiem, kas paredz Latvijas pāreju uz videi draudzīgu, pieejamu, integrētu, ilgtspējīgu un multimodālu transporta sistēmu. Mikromobilitāte attiecīgi ir būtiska ilgtspējīgas un multimodālas transporta sistēmas sastāvdaļa. Plānotā investīcija ir tieši saistīta ar transporta sektora dekarbonizāciju un veicina pamatnostādņēs noteiktā mērķa – transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas – sasniegšanu, vienlaikus sekmējot Fonda mērķa īstenošanu, nodrošinot pieejamus un ilgtspējīgus mobilitātes risinājumus. Tāpat investīcija veicinās konkrētā rezultāta rādītāja “*Iedzīvotāju īpatsvars, kas ar velosipēdu vai citu mikromobilitātes transportlīdzekli pārvietojas katru vai gandrīz katru dienu, no kopējā valsts iedzīvotāju skaita konkrētajā gadā*” sasniegšanu.

Mikromobilitātes risinājumi, tostarp pārvietošanās ar velosipēdu, īpaši nozīmīgi ir sociāli un ekonomiski mazaizsargātām iedzīvotāju grupām, jo tie nodrošina finansiāli pieejamu alternatīvu ikdienas pārvietošanās vajadzībām, tādējādi palīdzot mazināt transporta nabadzību un iedzīvotāju atkarību no fosilā kurināmā. Vienlaikus šādi risinājumi veicina sabiedrības veselības uzlabošanu un dzīves kvalitātes pieaugumu.

2020. gadā Latvijā tika uzsākta reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta maršrutu tīkla pārskatīšana, ņemot vērā administratīvi teritoriālās reformas radītās institucionālās un teritoriālās izmaiņas. Demogrāfisko pārmaiņu rezultātā, samazinoties iedzīvotāju skaitam mazāk apdzīvotos lauku reģionos, arvien aktuālāks kļūst mobilitātes un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošinājums šajās teritorijās. Nepietiekamā pasažieru skaita dēļ sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšana daudzos reģionos kļūst finansiāli neefektīva, jo ieņēmumi no biļešu tirdzniecības bieži nesedz pat 50 % no pārvadātāju izmaksām. Tādējādi

¹⁶⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52025DC0566>

¹⁶¹ <https://www.mk.gov.lv/lv/latvijas-ilgtspējigas-attistibas-strategija>

¹⁶² <https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>

¹⁶³ Investīcija ir tieši saistīta ar NEKP mērķu scenārija pasākumu Nr. 3.1.1.12. Palielināt bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu

transporta pieejamības samazināšanās būtiski ietekmē tieši sabiedrības mazaizsargātākās iedzīvotāju grupas, tai skaitā skolēnus.

Transporta nabadzības skartajos reģionos (skatīt SKF plāna 1.4.3. sadaļu) skolēniem bieži ir ierobežotas iespējas patstāvīgi un regulāri nokļūt izglītības iestādēs, tostarp interešu izglītības nodarbībās, sporta aktivitātēs un citās ārpuskolas norisēs, kas negatīvi ietekmē gan izglītības pieejamību, gan sociālo iekļaušanu. Šajās teritorijās sabiedriskais transports kursē ierobežotā apjomā. Vienlaikus zemais iedzīvotāju ienākumu līmenis būtiski ierobežo iespējas izmantot alternatīvus pārvietošanās risinājumus, pastiprinot transporta nabadzības risku un padziļinot sociālekonomisko nevienlīdzību.

Latvijas reģionos veloinfrastruktūra kopumā ir attīstīta nevienmērīgi un vietām veido fragmentāru tīklu. Vienlaikus daudzās pašvaldībās apdzīvotās teritorijas ir kompaktas, un esošās gājēju ietves, kā arī izbūvētie veloceļi ir droši un piemēroti mikromobilitātes risinājumu – īpaši velosipēdu – izmantošanai ikdienas pārvietošanās vajadzībām. Tomēr ievērojamie attālumi starp izglītības iestādēm, sabiedriskā transporta pieturām un ārpuskolas aktivitāšu norises vietām, apvienojumā ar ierobežotu sabiedriskā transporta pieejamību, būtiski samazina skolēnu mobilitāti un iespējas pilnvērtīgi iesaistīties izglītības procesā un ar to saistītajās aktivitātēs.

Ņemot vērā iepriekš minēto, investīcija ir vērsta uz transporta nabadzības mazināšanu un ilgtspējīgas mobilitātes pieejamības uzlabošanu skolēniem, kuri dzīvo Latvijas novadu pašvaldību teritorijās ar transporta nabadzības indeksa robežvērtību 3 un augstāk (skatīt SKF plāna 13. attēlu). Transporta pieejamības neesamība un salīdzinoši zemais iedzīvotāju ienākumu līmenis ir īpaši izteikts mazāk apdzīvotajās Latgales reģiona teritorijās, būtiski ierobežojot iedzīvotāju, tostarp skolēnu mobilitātes iespējas un piekļuvi pamatpakalpojumiem. Investīcijas mērķis ir transporta nabadzīgajās teritorijās nodrošināt skolēniem piekļuvi drošiem, ilgtspējīgiem un bezemisiju pārvietošanās risinājumiem kā finansiāli pieejamai alternatīvai sabiedriskajam transportam. Vienlaikus investīcija sekmē paradumu maiņu un veicina pāreju uz klimatom draudzīgākiem mobilitātes risinājumiem, neaizstājot, bet papildinot publiskā transporta sistēmu.

Investīcijas plānošanas un izstrādes procesā notika diskusijas ar Latvijas Pašvaldību savienību un Latgales plānošanas reģiona pašvaldībām, kuras apstiprināja investīcijas aktualitāti un nepieciešamību tieši transporta nabadzības skartajās teritorijās.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcija ir jauna iniciatīva un tās ietvaros atbalstāmajās teritorijās nodrošinās segtu velonovietņu uzstādīšanu, koplietošanas velosipēdu skolēniem pieejamību, kas ietver atbilstošu drošības aprīkojumu, apdrošināšanu, servisu un apkopi un apmācības.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Investīcijas mērķis ir veicināt mikromobilitātes attīstību novadu pašvaldībās, kuras atrodas teritorijās ar transporta nabadzības indeksa robežvērtību 3 un augstāk¹⁶⁴ (turpmāk – atbalsttiesīgās novadu pašvaldības), prioritāri atbalstot teritorijas ar augstāku transporta nabadzības indeksa vērtību, kurās veloinfrastruktūra ir pietiekami attīstīta drošai izmantošanai skolēnu vajadzībām un šādas infrastruktūras atbilstība tiks izvērtēta atbalsttiesīgo novadu pašvaldību pieteikumos.

Investīcija ir vērsta uz transporta nabadzības riskam pakļauto iedzīvotāju grupu – skolēniem, kuriem ir ierobežotas iespējas patstāvīgi nokļūt uz izglītības, sporta un citām ārpusskolas aktivitātēm. Vienlaikus investīcija netieši atbalsta arī skolēnu ģimenes, kuras bieži ir spiestas meklēt risinājumus skolēnu pārvietošanās iespējām. Skolēniem nodrošinot pieejamas alternatīvas pārvietošanās iespējas, tiek mazināti transporta nabadzības riski un veicināta piekļuve būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem.

Investīcijas ietvaros paredzēts nodrošināt atbalstu kopīgotas mikromobilitātes risinājumu ieviešanai atbalsttiesīgo novadu pašvaldībās. Plānotās aktivitātes ietver:

- 1) koplietošanas velosipēdu nodrošināšanu skolēniem dažādās vecuma grupās (no 10 līdz 19 gadiem), tostarp paredzot atbilstoša drošības ekipējuma pieejamību;
- 2) segtu velosipēdu novietņu izveidi skolu teritorijās, uzlabojot velosipēdu drošu uzglabāšanu un ikdienas izmantošanas iespējas;
- 3) apmācības par drošu pārvietošanos ceļu satiksmē, mikromobilitātes rīku nozīmi un izmantošanu, kā arī apmācības velosipēda vadītāja tiesību¹⁶⁵ iegūšanai.

Atbilstoši Pašvaldību likumam¹⁶⁶ un Izglītības likumam¹⁶⁷, pašvaldībām ir autonomas pienākums nodrošināt izglītības pieejamību savā administratīvajā teritorijā, tostarp dibināt, uzturēt un attīstīt izglītības iestādes, kā arī nodrošināt izglītojamo piekļuves izglītības procesam. Uzsākot investīcijas īstenošanu, atbalsttiesīgās novadu pašvaldības sadarbībā ar savā pārraudzībā esošajām izglītības iestādēm sagatavos pieteikumu iesniegšanai VIF, identificējot nepieciešamo velosipēdu un velonovietņu skaitu, kā arī apmācāmo skolēnu skaitu konkrētā izglītības iestādē.

Investīcijas ietvaros nav paredzēta digitālu risinājumu (piemēram, aplikācijas) izstrāde un uzturēšana. Balstoties uz konsultācijām ar Latvijas pašvaldību savienību un atbalsttiesīgajām novadu pašvaldībām, tika norādīts, ka digitālais risinājums var radīt papildu šķēršļus skolēnu iespējām izmantot velosipēdus, ir finansiāls ietilpīgs, kā arī potenciāli pašvaldībām var radīt papildus finanšu saistības pēc Fonda īstenošanas perioda beigām. Līdz ar to, lai nodrošinātu piekļuves velosipēdiem, pašvaldību pārziņā sadarbībā ar izglītības iestādēm būs jāizstrādā un jāīsteno velosipēdu izsniegšanas, reģistrācijas un izmantošanas kārtība, tostarp nosakot velosipēdu izmantošanas ilgumu. Paredzams, ka minētā kārtība tiks integrēta izglītības iestāžu iekšējās kārtības noteikumos, un skolēni un to

¹⁶⁴ Skatīt SKF plāna 1.4. sadaļu

¹⁶⁵ Atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 24. panta ceturtajai daļai patstāvīga dalība ceļu satiksmē ar velosipēdu ir atļauta personām vecumā no 10 līdz 17 gadiem, ja tām ir velosipēda vai jebkuras kategorijas transportlīdzekļa vadīšanas tiesības. Savukārt personām, kuras sasniegušas 18 gadu vecumu, velosipēda vadīšanai transportlīdzekļu vadīšanas tiesības nav nepieciešamas. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=45467>

¹⁶⁶ Pašvaldību likuma 4. panta pirmās daļas 4. punkts. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/336956-pasvaldibu-likums>

¹⁶⁷ Izglītības likums. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/50759-izglitiba-likums>

vecāki tiks ar to iepazīstināti līdzīgi kā ar citiem skolas darbību reglamentējošiem nosacījumiem. Minētajā kārtībā tiks noteikti arī velosipēdu atbildīgas lietošanas principi, kā arī rīcība velosipēdu bojājumu vai neatbilstošas lietošanas gadījumos. Lai gan skolēnu vecākiem netiks uzlikts pienākums finansiāli segt skolēnu radītus velosipēdu bojājumus, tiks paredzēti mehānismi neatbilstošas vai ļaunprātīgas rīcības novēršanai, tostarp iespēja ierobežot vai uz laiku liegt piekļuvi velosipēdu izmantošanai.

Vienlaikus, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt velosipēdu drošību un ilgtspējīgu izmantošanu, tai skaitā mazinot zādzību, pazaudēšanas un bojāšanas riskus, investīcijas ietvaros tiks nodrošināta velosipēdu apdrošināšana pret zādzību un bojājumiem uz investīcijas īstenošanas periodu līdz 2032. gada 31. decembrim.

Investīcija uzlabo mobilitātes pieejamību, veicina drošu pārvietošanos un stiprina skolēnu ilgtspējīgas pārvietošanās paradumus atbalsttiesīgo novadu pašvaldību teritorijās. Tā tieši sekmē Fonda mērķu sasniegšanu, nodrošinot sociāli taisnīgu pāreju uz klimatneitrālu mobilitāti, uzlabojot piekļuvi būtiskiem pakalpojumiem reģionos un mazinot transporta nabadzību.

Vienlaikus investīcija papildina un stiprina valsts rīcībpolitiku transporta dekarbonizācijas un ilgtspējīgas mobilitātes jomā. Investīcija samazina atkarību no fosilās degvielas, nodrošinot finansiāli pieejamus alternatīvus pārvietošanās risinājumus īso un vidējo distanču pārvietošanās segmentā, kur šobrīd bieži tiek izmantots privātais autotransports.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu izstrādi atbildīga ir KEM. Detalizēti atbalsttiesīgo novada pašvaldību izvērtēšanas kritēriji un atbalsta nosacījumi tiks noteikti investīcijas īstenošanas MK noteikumos.

CFLA nodrošinās investīcijas uzraudzību un kontroli, slēdzot līgumu ar VIF kā projekta īstenotāju.

Atbalsttiesīgās novadu pašvaldības iesniegs VIF pieteikumu par to izglītības iestādēs nepieciešamo velosipēdu un velonovietņu skaitu, kā arī apmācāmo skolēnu skaitu.

VIF veiks atbalsttiesīgo novadu pašvaldību pieteikumu izvērtēšanu un atbalsta piešķiršanu. Tāpat VIF nodrošinās vienotu, centralizētu risinājumu velosipēdu iegādei, segtu velosipēdu novietņu ierīkošanai un apmācību nodrošināšanai.

Kopumā tiek nodrošināta pārskatāma, uz mērķiem vērsta īstenošana ar regulāru datu analīzi un starprezultātu izvērtējumu.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Investīcija veicina dzimumu vienlīdzību, nodrošinot vienlīdzīgu piekļuvi mikromobilitātes risinājumiem visiem skolēniem neatkarīgi no dzimuma. Pasākuma ietvaros paredzētās aktivitātes, tostarp koplietošanas velosipēdu pieejamība, drošības aprīkojuma nodrošināšana un apmācības par drošu pārvietošanos satiksmē, veicina vienlīdzīgu prasmju attīstību un pārliecību par patstāvīgu pārvietošanos.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Investīciju paredzēts īstenot no 2026. gada līdz 2032. gadam.

2.2.2.4.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieeja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)</i>	Šī investīcija attiecas uz trīs darbībām, kas norādītas EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T1 – izpratnes veicināšanas aktivitātes par ilgtspējīgām un pieejamām mobilitātes un transporta alternatīvām; ✓ T2 – personiskās mobilitātes ierīces (velosipēdi); ✓ T13 – infrastruktūra bezemisiju mobilitātei (velosipēdu novietņu izveide). Šīs investīcijas elementi, kas ir saistīti ar darbību T1 (izpratnes veicināšana par ilgtspējīgām un pieejamām mobilitātes alternatīvām), T2 (velosipēdi) un T13 (infrastruktūra bezemisiju mobilitātei) pēc definīcijas atbilst DNSH kritērijiem, kas noteikti EK paziņojumā C/2025/1596 un atbilst nacionālajiem tiesību aktiem.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)</i>	<i>Nav attiecināms</i>
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)</i>	<i>Nav attiecināms</i>
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	<i>Nav attiecināms</i>

2.2.2.4.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaites punkta apraksts:

Izsludināta investīcijas projektu iesniegumu atlase mikromobilitātes veicināšanai skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās.

Spēkā stājies normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu.

Normatīvajā regulējumā iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.4.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T1, T2, T13 darbības prasībām.

Mērķrādītājs: Kopīgotas mobilitātes un mobilitātes kā pakalpojuma papildu risinājumi

Mērķrādītāja apraksts:

Nodrošināti kopīgotas mobilitātes risinājumi 97 pašvaldības izglītības iestādēs atbalsttiesīgo novadu teritorijās. Kopīgots mobilitātes risinājums tiek nodrošināts brīdī, kad ir iegādāti un lietošanā nodoti velosipēdi, kad ir uzstādītas un lietošanā nodotas velosipēdu novietnes un kad ir nodrošinātas mikromobilitātes izpratnes veicināšanas programmas apmācības.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.F.I4.1.2027Q4	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	Atskaites punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I4.I27.2032Q2	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	Mērķrādītājs	Kopīgotas mobilitātes un mobilitātes kā pakalpojuma papildu risinājumi	Skaits	0	97	2032	II

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Izvēlētais atskaites punkts un mērķrādītājs ir tieši saistīti ar ieguldījumu praktisko ietekmi un sniedz kvantitatīvi izmērāmu informāciju par investīcijas rezultātiem. Tas ļauj skaidri noteikt progresu un nodrošina uzraudzības un atskaitīšanās iespējas atbilstoši ES prasībām. Izvēlētais atskaites punkts un mērķrādītājs ir saprotami, reālistiski un precīzi mērāmi.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Atskaites punkts mēra investīcijas īstenošanas uzsākšanu, apliecinot, ka ir uzsākta projektu iesniegumu atlase, tostarp publicēti atbalsta saņemšanas nosacījumi.

Mērķrādītājs mēra atbalsttiesīgo novadu pašvaldību izglītības iestāžu skaitu, kurās nodrošināts kopīgotas mobilitātes risinājums.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta izpilde pamatojama ar publikāciju par projektu iesniegumu atlases izsludināšanu.

Mērķrādītāja izpilde ir pamatojama ar atbalsttiesīgo novadu pašvaldību izglītības iestāžu skaitu, kurās nodrošināts kopīgotas mobilitātes risinājums, t.i. iegādāti velosipēdi, uzstādītas velosipēdu novietnes un veiktas apmācības.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Investīcija tiek veidota uz jaunas iniciatīvas bāzes. Bāzlīnija (sākumpunkts) ir 0. Sasniedzamais līmenis (mērķrādītājs): 97 atbalsttiesīgo novadu pašvaldību izglītības iestādēs nodrošināts kopīgotas mobilitātes risinājums.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaides punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts ?

Atskaides punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2032. gada 2. ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaides punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu ?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju investīcijas īstenošanai izstrādi atbildīga ir KEM.

Par atskaides punkta īstenošanu ir atbildīga KEM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt VIF, kas nodrošinās mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegtajiem mērķrādītājiem.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projekta izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp KEM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, KEM un CFLA nodrošinās atskaides punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. KEM sekos līdzi investīcijas, t.sk. atskaides punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaides punkta un mērķrādītāja ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un KEM (atbildīgā nozares ministrija) sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.2.2.4.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Nemot vērā, ka koplietošanas velosipēdi ir paredzēti intensīvai lietošanai dažādu skolēnu vecuma grupām, velosipēdu kvalitātei un izturībai jābūt augstai, nodrošinot to ilgtspējīgu un drošu ekspluatāciju visā paredzētajā lietošanas periodā. Vienlaikus velosipēdiem jābūt ergonomiski pielāgojamiem atšķirīgam lietotāju augumam, aprīkoti ar atbilstošu drošības ekipējumu un viegli uzturamiem, lai samazinātu ekspluatācijas un remonta izmaksas.

Saskaņā ar izpēti oficiālajās velosipēdu tirdzniecības vietās jauna, ikdienas lietošanas vajadzībām piemērota velosipēda cena svārstās no 389 EUR līdz 699 EUR¹⁶⁸. Attiecīgi aprēķinos tiek izmatota vidējā aritmētiskā cena 544 EUR apmērā. Papildus, tiek paredzētas

¹⁶⁸ <https://www.mysport.lv/lv/turisma-velosipedi.html>

izmaksas velosipēda apdrošināšanai 40 EUR¹⁶⁹ gadā no laika periodā no 2028. līdz 2032.gadam, velosipēda apkopei 1x gadā 50 EUR¹⁷⁰ laika periodā no 2028. līdz 2032. gadam, kā arī velosipēda drošības aprīkojumam – ķiverai 45 EUR¹⁷¹ un slēdzenei 50 EUR¹⁷². Līdz ar to viena komplekta cena sastāda 1 089 EUR. Visas cenas ir vidējās aritmētiskās, neietver PVN un ir noapaļotas līdz pilnam eiro, t.sk. neietver inflācijas aprēķinu, kas saskaņā ar CSP datiem¹⁷³ piecu gadu periodā ir aptuveni 2,36 %.

Ņemot vērā Latvijas klimatiskajos apstākļos raksturīgo laikapstākļu ietekmi uz velosipēdu izmantošanu, primāri tiks izbūvētas segtas velosipēdu novietnes. Velosipēdu novietņu, velosipēdu turētāju un to uzstādīšanas izmaksas ir noteiktas balstoties uz vairumtirgotāja RIKI.LV sniegto informāciju telefonintervijā un mājaslapā pieejamo informāciju. Segta velosipēdu novietne desmit velosipēdu izvietošanai izmaksā sākot no 2 450 EUR līdz 6 600 EUR¹⁷⁴ jeb vidējās aritmētiskās izmaksas 4 500 EUR. Savukārt velosipēdu novietne divdesmit velosipēdu izvietošanai maksā sākot no 4 500 EUR līdz 9 200¹⁷⁵ jeb vidējās aritmētiskās izmaksas 6 850 EUR. Papildus nojumē ir nepieciešams uzstādīt velosipēdu turētājus, kuru vidējā aritmētiskā cena ir 400 EUR divdesmit velosipēdu novietnei un 360 EUR desmit velosipēdu novietnei. Saskaņā ar velosipēda novietņu uzstādītāju sniegto informāciju, uzstādīšanas maksa sastāda vidēji 15% no velosipēdu novietnes cenas jeb 1 027 EUR divdesmit velosipēdu novietnei un 675 EUR desmit velosipēdu novietnei. Tāpat nepieciešams paredzēt transportēšanas izmaksas, kuras ir ļoti svārstīgas un to apmēru ietekmē, gan pasūtījuma lielums, gan veicamais piegādes attālums. Aprēķinos velosipēdu novietņu piegādei ir paredzēti 5% no velosipēdu nojumes izmaksām jeb vidēji aritmētiskās izmaksas 284 EUR apmērā.

Izbraukuma mikromobilitātes skolas ietvaros, nodrošinot teorētiskās un praktiskās apmācības par drošu pārvietošanos ceļu satiksmē, vienas dienas apmācību organizēšanas izmaksas vienā izglītības iestādē saskaņā ar policistu velobiedrības “Velopatrūļa skolās” 2026. gada 20. marta elektroniskā pasta vēstulē sniegto informāciju vidēji veido 2 000 EUR. Dalība apmācībās tiks noteikta kā obligāts nosacījums.

Investīcijas ietvaros izmaksu un rādītāju aprēķiniem tiek izmantoti dati par izglītības iestāžu, interešu izglītības iestāžu skaitu un skolēnu skaitu¹⁷⁶. 2024./2025. mācību gadā atbalsttiesīgo novadu pašvaldību teritorijās ar transporta nabadzības indeksu robežvērtībā 3 un augstāk ir 186 vispārizglītojošās skolas (sākumskolas, pamatskolas, vidusskolas), kurās mācās 23 746 4.-9.klases skolēni, kas nozīmē, ka vienā skolā mācās vidēji 128 bērni 4.-9.klašu grupā.

Analizējot izglītojamo skaitu interešu izglītības iestādēs (interesu izglītības iestādēs ārpus vispārējās izglītības iestādes) secināts, ka viens skolēns apmeklē vidēji divas interešu izglītības nodarbības neskaitot savas izglītības iestādes piedāvātās interešu izglītības nodarbības.

Ievērojot iepriekšminēto, tiek pieņemts, ka vienas skolas optimālais velosipēdu skaits ir 25 un vienu velosipēdu izmanto četri skolēni, taču velosipēdu skaits var būt lielāks skolās ar lielāku bērnu skaitu un mazāks skolās ar mazāku skolēnu skaitu. Velosipēdi skolēniem tiks nodrošināti uz noteiktu, ierobežotu laika periodu atbilstoši izglītības iestāžu noteiktajai velosipēdu izmantošanas kārtībai, tādējādi nodrošinot taisnīgu piekļuvi un nepieļaujot to

¹⁶⁹ <https://www.bta.lv/privatpersonam/apdrosinasana/celosana-aktiva-atputa/velo-apdrosinasana>

¹⁷⁰ <https://www.mysport.lv/lv/velo-serviss>

¹⁷¹ <https://www.mysport.lv/lv/velo-kiveres.html>

¹⁷² <https://www.mysport.lv/lv/velo-sasledzeji.html>

¹⁷³ Inflācijas kalkulators: https://tools.stat.gov.lv/cpi_calculator/lv/2021M10-2025M11/07.1.1.1/100

¹⁷⁴ https://riki.lv/en/catalog/sheds-for-10-bicycles_501780.html

¹⁷⁵ https://riki.lv/en/catalog/sheds-for-20-bicycles_501782.html

¹⁷⁶ <https://www.viis.gov.lv/dati>

ilgstošu izmantošanu kā personīgos velosipēdus. Ievērojot iepriekšminētos datus un pieejamo finansējumu, investīcijas ietvaros plānots atbalstu sniegt 97 skolām (skatīt 13.tabulu).

13.tabula. Investīcijas programmas izmaksas

N.p.k.	Nosaukums	Vienības cena EUR, bez PVN	Skolas, skaits	Vienību skaits uz skolu	Vienību skaits, kopā	Izmaksas EUR, bez PVN
1.	Velosipēds, t.sk. apdrošināšana, aprīkojums, serviss un apkope	1089	97	25	2425	2 640 825
2.	Velonovietne, turētājs un uzstādīšana (20 velosipēdiem)	8277	97	1	97	802 869
3.	Velonovietne, turētājs un uzstādīšana (10 velosipēdiem)	5477	97	2	194	1 062 538
4.	Velonovietņu transportēšana	283	97	1	97	27 451
5.	Mikromobilitātes izpratnes veicināšanas programma	2000	97	1	97	194 000
6.	Darbības izmaksas atbalsttiesīgajām pašvaldībām, lai nodrošinātu investīcijas praktisko ieviešanu to teritorijās	2807*	97	1	97	272 317*
*noapaļot						5 000 000

Līdz ar to viena kopīgota mobilitātes risinājuma nodrošināšanas izmaksas vienā atbalsttiesīgā novada pašvaldības izglītības iestādē sastāda 51 546 EUR (noapaļojot).

Izmaksu aprēķins veikts, balstoties uz intervijām un elektroniskajā sarakstē saņemto informāciju no velonovietņu uzstādītājiem un mikromobilitātes izpratnes programmas īstenotājiem, kā arī publiski pieejamo informāciju no velosipēdu tirdzniecības vietām. Visas norādītās cenas un izmaksas ir bez PVN.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Plānotais investīcijas īstenošanas laika periods ir no 2026. līdz 2032. gadam.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas 5 000 000 EUR, t.sk. nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (1 250 000 EUR). Nacionālo finansējumu un PVN nodrošina atbalsttiesīgās pašvaldības.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Investīcija nav plānota citu ES instrumentu ietvaros. Vienlaikus, vērtējot pieteikumus, tiks vērtēta investīciju pārklāšanās iespēja ar investīcijām velonovietņu izveidei pašvaldībās no citiem ES atbalsta instrumentiem.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valsts specifiku

Ņemot vērā, ka attiecīgā investīcija tiek ieviesta pirmo reizi, izmaksu aplēses ir balstītas uz publiski pieejamām tirgus cenām, kā arī informāciju, kas iegūta intervijās un elektroniskajā sarakstē ar nozares pārstāvjiem. Līdz ar to tiek nodrošināta augsta plānoto izmaksu ticamības pakāpe.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I4	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	01.01.2026.	30.06.2032.	5 000 000	0	0	200 000	300 000	1 000 000	1 500 000	2 000 000

2.2.2.4.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Investīcijas projekta īstenošana (finansējuma saņēmējs) ir VIF, kas atbalstu granta veidā piešķir atbalsttiesīgo novadu pašvaldībām.

2.2.2.4.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Latvijā līdz šim nav bijusi ieviesta valsts mēroga atbalsta programma mikromobilitātes rīku iegādei. Līdz ar to plānotā investīcija papildina esošo atbalsta instrumentu kopumu, nerada dubultfinansēšanas vai pārklāšanās risku ar citiem projektiem un neaizstāj pastāvīgās valsts budžeta saistības.

2.2.2.4.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Ieviešot plānoto investīciju, tiks izvērtēts, vai piešķiramais atbalsts no publiskajiem līdzekļiem ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts saskaņā ar Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.pantā ietvertajām komercdarbības atbalsta pazīmēm. Gadījumā, ja tiks secināts, ka pasākums kvalificējas kā komercdarbības atbalsts, tas tiks ieviests, ievērojot

piemērojamā komercdarbības atbalsta regulējuma nosacījumus (piemēram, *de minimis* u.tml.).

2.2.2.5. (C2.F.I5) Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem

Intervences apgabals: (F)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.5.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam¹⁷⁷ ietverti galvenie mērķi saistībā ar klimata un enerģētikas politiku, paredzot sabiedriskā transporta pieejamības un piekļūstamības veicināšanu, īpaši senioriem, cilvēkiem ar invaliditāti, bērniem un iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem, kā arī mikromobilitātes risinājumu attīstību (velosipēdi, skrejriteņi), kas būtu pieejami visām sabiedrības grupām.

Transporta nabadzībai ir īpaši pakļautas personas ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti. To nosaka gan šo personu zemais ienākumu līmenis, gan ierobežotā piekļuve sabiedriskajam transportam, gan specializēta transporta iespēju trūkums un lielie attālumi līdz kopienā balstītiem pakalpojumiem. Pat ja sabiedriskais transports ir pieejams, tā izmantošana ir apgrūtināta gan šo personu fizisko spēju dēļ šādus transportlīdzekļus droši un patstāvīgi izmantot, gan nepielāgots transporta tīkls (uzbrauktuves, lifti, zemo grīdu transports u.c.). Papildus sabiedriskais transports ārpus apdzīvotām vietām kursē daudz retāk un nav iespējams salāgot pakalpojumu pieejamības laiku ar transporta grafiku. Rezultātā personas ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti bieži saskaras ar būtiskiem mobilitātes ierobežojumiem, kas ietekmē piekļuvi pakalpojumiem un līdzdalību sabiedrībā.

2024. gadā Latvijā bija 221 306 personas ar invaliditāti (11,8% no kopējā iedzīvotāja skaita valstī), kuras ir pakļautas transporta nabadzības riskam, un tām bija nepieciešami īpaši vides pielāgojumi vai mikromobilitātes rīki, lai piekļūtu būtiskiem sociālekonomiskiem pakalpojumiem un aktivitātēm.

Transporta nabadzību personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti pastiprina fakts, ka gandrīz puse sabiedriskā transporta transportlīdzekļu joprojām nav pieejama, būtiski ierobežojot šo personu mobilitāti. Uz 2024. gada jūniju no 1 079 reģionālajiem autobusiem tikai 580 jeb 53,8%¹⁷⁸ bija pielāgoti (piemēram, aprīkoti ar zemu grīdu vai rampām) personām ar funkcionāliem traucējumiem. Līdz ar to esošā transporta sistēma nespēj nodrošināt vienlīdzīgas mobilitātes iespējas visiem iedzīvotājiem, īpaši personām ar funkcionāliem traucējumiem.

Lai atbilstoši EK ieteikumiem 2025/1021¹⁷⁹ nodrošinātu pieejamu, piekļūstamu un taisnīgu mobilitāti visām iedzīvotāju grupām, tai skaitā personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti, nepieciešams īstenot iekļaujošu mobilitāti, meklējot papildu ilgtspējīgus risinājumus, kas ietver gan infrastruktūras pielāgošanu, gan individuālu atbalstu, piemēram, specifisku mikromobilitātes rīku nodrošināšanu, ņemot vērā, ka šī mērķa grupa sava funkcionālā stāvokļa dēļ nevar izmantot tādas mikromobilitātes rīkus kā elektrovelosipēdus vai skrejriteņus.

Investīcijas mērķis ir samazināt transporta nabadzības risku personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti, veicinot piekļuvi ilgtspējīgiem un bezemisīgu mobilitātes

¹⁷⁷ <https://polsis.mk.gov.lv/documents/7239>

¹⁷⁸ AccessibleEU — Latvia Annual Report 2024

¹⁷⁹ Eiropas Komisijas ieteikums (ES) 2025/1021 (2025. gada 22. maijs) par transporta nabadzību: pieejamas, piekļūstamas un taisnīgas mobilitātes nodrošināšanu (pieejams: <http://data.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>)

risinājumiem. Investīcija ietver individuāla atbalsta sniegšanu, nodrošinot mikromobilitātes rīkus – elektropiedziņas TPL – mazaizsargātiem transporta lietotājiem ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti.

TPL¹⁸⁰ ir aprīkojums vai dažādas tehniskās sistēmas, kas novērš, kompensē, atvieglo vai neitralizē funkcijas pazeminājumu vai invaliditāti. TPL pakalpojums ir darbību kopums, kas nodrošina personas atbilstības novērtēšanu atbalsta saņemšanai un funkcionālo novērtēšanu, TPL izsniegšanu, kā arī pielāgošanu, lietošanas apmācību, remontu, aprīces nodrošināšanu un piegādi.

Investīcijas ietvaros transporta nabadzība personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti tiks novērtēta, individuāli izvērtējot transporta piekļūstamības dimensiju. Atbalsts tiks nodrošināts tikai mazaizsargātiem transporta lietotājiem ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti, prioritāri sniedzot atbalstu personām, kurām piešķirts trūcīgas vai maznodrošinātas personas statuss. Lai novērtētu, vai atbalsta saņēmējs atbilst mazaizsargāta transporta lietotāja statusam un var pretendēt uz atbalstu elektropiedziņas TPL saņemšanai investīcijas ietvaros, tiks izmantots transporta nabadzības indikators “Publiskā transporta piekļūstamība” (indikatora aprakstu skatīt SKF plāna 1.4.3. sadaļā). Detalizēti nosacījumi, kas definēs atbilstību minētajam indikatoram, tiks noteikti investīcijas normatīvā regulējuma izstrādes laikā.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Atšķirībā no līdzšinējiem TPL nodrošināšanas atbalsta pasākumiem – valsts finansējuma ietvaros vai Atvērēšanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.2.r. reformas “Sociālo un nodarbinātības pakalpojumu pieejamība minimālo ienākumu reformas atbalstam” 3.1.2.6.i. investīcijas¹⁸¹ “Tehnisko palīg līdzekļu pieejamības sekmēšana” (turpmāk – ANM 3.1.2.6.i. investīcija), šī investīcija mērķēta tieši uz mazaizsargātiem transporta lietotājiem, paredzot ieguldījumus mikromobilitātes rīku – elektropiedziņas TPL iegādei.

Investīcija laika ziņā nepārklājas ar ANM 3.1.2.6.i. investīciju, kā arī nepārklāsies ar šobrīd no valsts budžeta līdzekļiem sniegto atbalstu, jo atšķirsies kritēriji, balstoties uz kuriem tiks piešķirts elektropiedziņas TPL no valsts budžeta un no Fonda investīcijas.

Lai persona saņemtu elektropiedziņas TPL no valsts budžeta līdzekļiem, pirms lēmuma pieņemšanas par tā piešķiršanu vai atteikumu to piešķirt, tiek vērtēta personas atbilstība SPSP likumā noteiktajam personu lokam, personas individuālās vajadzības un funkcionēšanas ierobežojumi. Fonda investīcijas ietvaros papildus šiem kritērijiem paredzēts, ka tiks veikta personas padziļināta novērtēšana, to papildinot ar publiskā transporta piekļūstamības kritēriju (atbilstoši SKF plāna 1.4.3. sadaļā minētajiem D. Indikatora “Publiskā transporta piekļūstamība” vērtēšanas kritērijiem). Vienlaikus atbalsts prioritāri tiks sniegts personām, kurām piešķirts trūcīgas vai maznodrošinātas personas statuss. Tādējādinodrošinot, ka atbalsts investīcijas ietvaros mērķēti ti sniegts tām personām, kuras atbilst mazaizsargāta transporta lietotāja definīcijai.

¹⁸⁰ Saskaņā ar SPSP likumu TPL pakalpojums ir viens no valsts finansētajiem sociālajiem pakalpojumiem

¹⁸¹ Ministru kabineta 2025. gada 4. februāra noteikumi Nr. 83 “Eiropas Savienības Atvērēšanas un noturības mehānisma plāna 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.2.r. reformas “Sociālo un nodarbinātības pakalpojumu pieejamība minimālo ienākumu reformas atbalstam” 3.1.2.6.i. investīcijas “Tehnisko palīg līdzekļu pieejamības sekmēšana” īstenošanas un uzraudzības noteikumi” (pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/358418>)

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Investīcijas mērķis ir nodrošināt mikromobilitātes rīkus – elektropiedziņas TPL – mazaizsargātiem transporta lietotājiem ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti, lai mazinātu šo personu transporta nabadzību.

Investīcijas mērķa grupa ir gan bērni, gan pilngadīgas personas ar dažāda līmeņa funkcionālajiem traucējumiem. TPL ietvers standarta elektropiedziņas TPL mobilitātei, ar papildaprīkojumu vai ar paaugstinātu funkcionalitāti, piemēram: zoda vadības sistēmas (personām ar ierobežotu roku funkciju), automātisku sēdēšanas leņķa maiņu (pozicionēšanai un spiediena profilaksei), kā arī vadības ierīču pielāgošanu individuāliem vajadzību profiliem.

Būtiski uzsvērt, ka personas ar funkcionāliem traucējumiem bieži ir spiestas izmantot īpaši pielāgotus transportlīdzekļus ar iekšdedzes dzinēju ikdienas vajadzībām (ārsta apmeklējumiem, sociālajiem kontaktiem, izglītības iestādes vai darba vietas sasniegšanai). Lai nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti un mazinātu transporta nabadzību, ir nepieciešams īstenot atbalsta pasākumus, kas ļautu mērķa grupas personām iegūt elektropiedziņas TPL. Tradicionālie transportlīdzekļi bieži nav pielāgoti tā, lai atbilstu viņu vajadzībām vai pieejamajiem finanšu līdzekļiem, kas vēl vairāk pastiprina mobilitātes problēmas un ierobežo iespējas pilnvērtīgi piedalīties ikdienas dzīvē.

Elektropiedziņas TPL sniedz videi draudzīgu alternatīvu individuālajai mobilitātei, kas:

- ✓ nodrošina izmaksu ziņā pieejamāku alternatīvu publiskajam transportam,
- ✓ samazina atkarību no fosilās degvielas/kurināmā (samazinātas SEG emisijas),
- ✓ veicina patstāvīgu pārvietošanos un uzlabo piekļuvi sociāli būtiskiem pakalpojumiem.

Investīcijas ietvaros elektropiedziņas TPL tiks nodrošināti ar līdzmaksājumu vai kupona metodi, atbilstoši kurai elektropiedziņas TPL pilnībā nonāks personai īpašumā. Līdz ar to, par piešķirtā TPL atbilstošu, drošu un personīgām vajadzībām paredzētu izmantošanu ir atbildīgs pats TPL saņēmējs, kura īpašumā nonāk elektropiedziņas TPL. Personai izsniegtais elektropiedziņas TPL tiks izmantots tam paredzētajam mērķim visā Fonda darbības laikā, jo atbilstoši Ministru kabineta noteikumos Nr. 878¹⁸² (turpmāk – MK noteikumi Nr. 878) noteiktajai kārtībai, persona atkārtoti varēs pieteikties jaunam elektropiedziņas TPL tikai pēc lietošanā esošā elektropiedziņas TPL ekspluatēšanas termiņa beigām (t.i. 6 gadiem).

Kopumā plānots izsniegt 2 547 elektropiedziņas TPL, kas būtiski uzlabos personu ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti mobilitāti, pašnoteikšanos, neatkarību un līdzdalību, samazinot šo personu transporta nabadzības risku.

¹⁸² Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra noteikumi Nr. 878 “Tehnisko palīgīdzekļu noteikumi” (pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/328672>)

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Par investīcijas ieviešanu atbildīgā iestāde ir LM. LM izstrādās investīcijas ieviešanai nepieciešamos normatīvos aktus.

Savukārt investīcijas finansējuma saņēmējs būs VTPC, kas saskaņā ar SPSP likumu nodrošina TPL pakalpojumu.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Investīcijas projekta ietvaros tiks īstenoti dzimumu līdztiesību un vienlīdzīgas iespējas veicinoši pasākumi: projekta vadībā un īstenošanā tiks nodrošināta nediskriminācija pēc vecuma, dzimuma, etniskās piederības u.c. pazīmes un vienlīdzīgu iespēju principu ievērošana, projektu vadībā un īstenošanā tiks virzīti pasākumi, kas sekmē darba un ģimenes dzīves saskaņošanu, paredzot attālināta un nepilna laika darba iespēju radīšanu vecākiem ar bērniem, projekta vadībā un īstenošanā sievietēm un vīriešiem tiks nodrošināta vienāda samaksa par vienādas vērtības darbu.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiņu transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Investīcijas ieviešana paredzēta laika periodā no 2027. gada līdz 2032. gada 31.jūlijam.

2.2.2.5.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieeja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm vēltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas norādīta EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T2 – personiskās mobilitātes vai transporta ierīces (tehniskie palīgīdzekļi). Šīs investīcijas elements, kas ir saistīts ar darbību T2 (tehniskie palīgīdzekļi) pēc definīcijas atbilst DNSH kritērijiem, kas noteikti EK paziņojumā C/2025/1596, un atbilst nacionālajiem tiesību aktiem.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm vēltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.2.2.5.3. Atskaides punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaides punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaides punkta apraksts:

Izsludināta investīcijas projektu iesniegumu atlase tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Spēkā stāties normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu.

Normatīvajā regulējumā iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.5.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T2 darbības prasībām.

Mērķrādītājs: Izsniegtie elektropiedziņas tehniskie palīgīdzekļi

Mērķrādītāja apraksts:

Atbalsttiesīgajām personām izsniegti 1350 elektropiedziņas tehniskie palīgīdzekļi.
Atbalsttiesīgajām personām izsniegti 2547 elektropiedziņas tehniskie palīgīdzekļi.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.F.I5.1.2027Q4	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Atskaites punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I5.S1.2030Q4	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Izsniegtie elektropiedziņas tehniskie palīgīdzekļi	skaits	0	1 350	2030	IV
C2.F.I5.S1.2032Q3	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Izsniegtie elektropiedziņas tehniskie palīgīdzekļi	skaits	1 350	2 547	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Izvēlētais atskaites punkts un mērķrādītāji ir tieši saistīti ar ieguldījumu praktisko ietekmi un sniedz kvantitatīvi izmēramu informāciju par investīcijas rezultātiem. Tie ļauj skaidri noteikt progresu un nodrošina uzraudzības un atskaitīšanās iespējas atbilstoši ES prasībām. Izvēlētais atskaites punkts un mērķrādītāji ir saprotami, reālistiski un precīzi mērāmi.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Atskaites punkts mēra investīcijas īstenošanas uzsākšanu, apliecinot, ka ir uzsākta projektu iesniegumu atlase.

Ar mērķrādītājiem tiks mērīts izsniegto elektropiedziņas TPL skaits (2 547). Mērķrādītāju izpildes dati tiks uzkrāti kumulatīvi, summējot katrā pārskata periodā sasniegto mērķrādītāju.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta pienācīga izpilde pamatojama ar SKF plāna īstenošanas iestādes (CFLA) izsludinātu projekta iesnieguma atlasī.

Mērķrādītāju pienācīga izpilde pamatojama ar projekta datiem. Pēc elektropiedziņas TPL izsniegšanas finansējuma saņēmējs iesniegs apliecinājošus dokumentus, kurus izvērtējot, nepieciešamības gadījumā CFLA organizēs pārbaudes projekta īstenošanas vietā, lai gūtu pārliecību par mērķrādītāju izpildi un iesniegto pamatojošo dokumentu ticamību.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītāji tiek noteikti uz jaunas iniciatīvas bāzes, ņemot vērā, ka līdz šim elektropiedziņas TPL izsniegšanā netika vērtēti personu ar funkcionāliem traucējumiem vai

invaliditāti sabiedriskā transporta pieklūstamības aspekts, līdz ar to iepriekšējo datu bāzlīnija investīcijas ieviešanā netiek izmantota.

Sasniedzamais līmenis (mērķrādītājs): investīcijas ietvaros līdz 2032. gada 31. jūlijam plānots izsniegt 2 547 dažāda veida elektropiedziņas TPL mobilitātei.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaides punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts ?

Atskaides punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs ar sasniedzamo vērtību “1 350 izsniegti elektropiedziņas tehniskie palīglīdzekļi” tiks sasniegts līdz 2030. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs ar sasniedzamo vērtību “2 547 izsniegti elektropiedziņas tehniskie palīglīdzekļi” tiks sasniegts līdz 2032. gada 3. ceturksnim (31.jūlijam).

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaides punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu ?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un, ja attiecināms, atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir LM.

Par atskaides punkta īstenošanu un sasniegšanu ir atbildīga LM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt VTPC, kas nodrošinās mērķrādītāja sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegtajiem mērķrādītājiem. VTPC nodrošinās investīcijas atbalsttiesīgo personas izvērtēšanu atbilstoši publiskā transporta pieklūstamības indikatoram, kā arī izsniegto elektropiedziņas TPL uzskaiti.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp LM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, LM un CFLA nodrošinās atskaides punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. LM sekos līdzī investīcijas, t.sk. atskaides punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaides punkta un mērķrādītāju ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un LM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.2.2.5.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Pamatojoties uz VTPC informāciju, katru gadu tiek saņemti ap 800 iesniegumu pēc dažāda veida elektropiedziņas TPL un šo iesniegumu skaitam pēdējo gadu laikā ir tendence pieaugt. Investīcijas ietvaros elektrisko TPL skaits ir noteikts atbilstoši plānotajam atbalsta apjomam. Plānoto atbalstu TPL iegādei investīcijas ietvaros skatīt 14.tabulā.

14.tabula. Plānotais TPL skaits 2027.-2032.gadā

Gads	Mērķrādītājs (TPL skaits)

2027	0
2028	400
2029	450
2030	500
2031	570
2032	627
Kopā	2 547

Plānojot elektropiedziņas TPL veidus, kas tiks izsniegti SKF plāna investīcijas ietvaros, un to indikatīvās izmaksas, par pamatu tika ņemtas līdzvērtīgu TPL vienību cenas (pieņemot, ka SKF plāna investīcijas ietvaros piedāvātie elektropiedziņas TPL veidi varētu atšķirties no šobrīd tirgū pieejamiem), ko pamato VTPC veiktais publiskais iepirkums ANM 3.1.2.6.i. investīcijas ietvaros¹⁸³.

15.tabula. Investīcijas programmas īstenošana: galvenie pieņēmumi un izmaksas

Nr. p.k	Izdevumu kategorija	Vienas vienības izmaksas, EUR bez PVN	Vienību skaits	Kopā, EUR bez PVN
1.	TPL:			
1.1.	Elektropiedziņas riteņkrēsls ar rokas stūrēšanas sistēmu / elektropiedziņas riteņkrēsls ar motorizēti vadāmu rokas stūrēšanas sistēmu	3 467	2 085	7 228 695
1.2.	Elektropiedziņas riteņkrēsls ar papildaprīkojumu	10 920	462	5 045 040
1.3.	Sadārdzinājums, 10%			1 227 373
2.	Darbības izmaksas (ar TPL pakalpojuma nodrošināšanu saistītās izmaksas)			1 498 892
KOPĀ				15 000 000

1. Izdevumu kategorijā “TPL” izmaksu aprēķinos ņemta vērā VTPC veiktā publiskā iepirkuma ANM 3.1.2.6.i. investīcijas ietvaros iesniegto piedāvājumu vidējā cena, kas ir noteikta šādiem TPL:

1.1. elektropiedziņas riteņkrēsls ar rokas stūrēšanas sistēmu (elektriskais skūters) – 3 378 EUR bez PVN¹⁸⁴ un elektropiedziņas riteņkrēsls ar motorizēti vadāmu rokas stūrēšanas sistēmu – 3 555 EUR bez PVN.

Balstoties uz minētajiem datiem, elektropiedziņas riteņkrēslam ar rokas stūrēšanas sistēmu un elektropiedziņas riteņkrēslam ar motorizēti vadāmu rokas stūrēšanas sistēmu provizoriskā vidējā TPL cena tiek noteikta 3 467 EUR bez PVN apmērā (aprēķins: (3 378+3 555)/2)). Investīcijas īstenošanas laikā plānots izsniegt aptuveni 2 085 šādas TPL vienības.

1.2. elektropiedziņas riteņkrēsla ar papildaprīkojumu cena ir noteikta 10 920 EUR bez PVN apmērā, ņemot vērā VTPC apstiprinātās cenas¹⁸⁵ rūpnieciski izgatavotiem TPL.

¹⁸³ VTPC iepirkums “Par tiesībām pielāgot, apmācīt, izsniegt, nodrošināt pēcgarantijas apkopi un remontu tehniskajiem palīgīdzekļiem ar kupona metodi” identifikācijas VSIA NRC “Vaivari” AM2025/3 TPC, pieejams: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/150109>

¹⁸⁴ SKF plāna investīcijas ietvaros PVN izmaksas tiks segtas no valsts budžeta līdzekļiem līdzīgi kā tas tiek nodrošināts 3.1.2.6.i. investīcijas ietvaros.

¹⁸⁵ Elektropiedziņas TPL ar papildu aprīkojumu izmaksu aprēķins ir sagatavots, balstoties uz VTPC 19.06.2025. valdes sēdes protokolu Nr. 1-24/26, lēmums Nr. 2, kas ir dokumentēts un pieejams Klimata un enerģētikas ministrijā.

Investīcijas īstenošanas laikā plānots izsniegt aptuveni 462 šādas TPL vienības.

Attiecīgi elektropiedziņas TPL izmaksas investīcijas ietvaros plānotas:

1) 3 467 EUR bez PVN x 2 085 TPL vienības = 7 228 695 EUR bez PVN.

2) 10 920 EUR bez PVN x 462 TPL vienības = 5 045 040 EUR bez PVN.

Izmaksas 2 547 elektropiedziņas TPL vienībām veido 12 273 735 EUR bez PVN.

Izmaksu un TPL vienību skaita aprēķins ir indikatīvs, balstoties uz provizorisko pieprasījumu pēc konkrētā TPL veida pa gadiem. Aprēķinot kopējās TPL izmaksas, ir ņemts vērā iespējamais TPL sadārdzinājums 10% apmērā no summas 12 273 735 EUR bez PVN. Sadārdzinājums paredzēts, ņemot vērā, ka pēdējo trīs gadu laikā (2025. gada oktobrī, salīdzinot ar 2022. gada oktobri) patēriņa grupai “06.1 Medicīniskie produkti, aparātūra un iekārtas” patēriņa cenu izmaiņas ir 10.3%¹⁸⁶. Tādējādi kopējās plānotās TPL izmaksas veidotu 13 501 108 EUR bez PVN.

SKF plāna investīcijas ietvaros PVN izmaksas tiks segtas no valsts budžeta līdzekļiem.

2. Izdevumu kategorijā “Darbības izmaksas” plānotas ar TPL pakalpojuma nodrošināšanu saistītas darbības izmaksas, kas ir neatņemama investīcijas īstenošanas sastāvdaļa un veido 1 498 892 EUR bez PVN. Darbības izmaksas tiek segtas ierobežotā laika posmā – uz projekta īstenošanas laiku.

Darbības izmaksas paredzētas VTPC nodrošinātā TPL pakalpojuma sniegšanai investīcijas ietvaros:

- ✓ TPL piešķiršanas un uzskaites procesa nodrošināšanai (personu dokumentu pieņemšana, reģistrēšana un izskatīšana; lēmumu pieņemšana un TPL saņemšanas organizēšana; TPL uzskaitē un datu ievadē VTPC informācijas sistēmā);
- ✓ personas izvērtēšanai TPL saņemšanai. VTPC veiks padziļinātu personas novērtējumu Fonda atbalsta saņemšanai.

VTPC investīcijas projekta īstenošanas laikā personu padziļinātai novērtēšanai piesaistīs speciālistu komandu (piemēram, fizikālās un rehabilitācijas medicīnas ārsti, ergoterapeiti, fizioterapeiti, psihologi), kas veiks funkcionālo novērtēšanu atbilstoši mazaizsargāta transporta lietotāja definīcijai, ņemot vērā izvirzīto publiskā transporta pieklūstamības indikatoru. Kā norādīts SKF plāna 1.4.3. sadaļas D. Indikatora “Publiskā transporta pieklūstamība” aprakstā, pirms individuāla atbalsta sniegšanas katrai personai tiks veikts:

- 1) ārējās vides izvērtējums, kas balstīts uz personas objektīvu vajadzību un faktiskas pieklūstamības sabiedriskajam transportam noteikšanu, un
- 2) padziļinātas funkcionēšanas spēju izvērtējums.

Elektropiedziņas transportlīdzekļi (TPL) būs personu īpašumā, līdz ar to pēc projektu īstenošanas personas no saviem līdzekļiem nodrošinās šo transportlīdzekļu uzturēšanu un tehnisko apkopi

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Tiek paredzēta pakāpeniska investīcijas īstenošana, ieguldot noteiktu finansējuma apjomu attiecīgā laika periodā:

- ✓ 2026. gadā tiek paredzēta normatīvo aktu izstrāde investīcijas īstenošanai;

¹⁸⁶ Inflācijas kalkulators (CSP): https://tools.stat.gov.lv/cpi_calculator/lv/2022M10-2025M10/06.1/100

- ✓ 2027. gadā tiek paredzēta projekta iesnieguma atlase, kā arī investīcijas īstenošanas un administrēšanas izmaksas;
- ✓ no 2028. gada līdz 2030. gada 4. ceturksnim paredzēts kopumā izsniegt 1 350 elektropiedziņas TPL;
- ✓ no 2031. gada līdz 2032. gada 3. ceturksnim paredzēts kopumā izsniegt 1 197 elektropiedziņas TPL (t.i., kumulatīvi investīcijas ietvaros – 2 547 elektropiedziņas TPL).

Izsniegto elektropiedziņas TPL un finansējuma izpilde tiks pielāgota atbilstoši pieprasījumam.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas – 15 000 000 EUR (bez PVN). Nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (3 750 000 EUR) tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav paredzēts finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem šīs investīcijas īstenošanas laikā. ANM 3.1.2.6.i. investīcijas ietvaros pieejamais finansējums 7,2 milj. EUR apmērā paredzēts dažāda veida TPL nodrošināšanai personām ar funkcionāliem traucējumiem līdz 2026. gada 2. ceturksnim. Līdz ar to SKF plāna ietvaros investīciju ieviešanā jebkāda pārklāšanās laika ziņā ir pilnībā izslēgta, un dubultfinansējuma risks nepastāv (skatīt detalizētu aprakstu par investīcijas papildināmību SKF plāna sadaļā “Papildināmība”). Tāpat jāmin, ka atšķirībā no ANM 3.1.2.6.i. investīcijas, SKF plāna investīcijas ietvaros paredzētais ieguldījums mikromobilitātes rīku – elektropiedziņas TPL – iegādē tiks nodrošināts citai mērķa grupai, proti, mazaizsargātiem transporta lietotājiem (personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti).

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Saskaņā ar SPSP likuma 13. ¹ pantu, persona, saņemot elektropiedziņas TPL mobilitātei veic vienreizējo iemaksu. Vienreizējo iemaksu MK noteikumu Nr. 878 noteiktajā kārtībā persona veic VTPC vai attiecīgā pakalpojuma sniedzēja kasē vai kontā šādā apmērā:

- ✓ par TPL pakalpojumu bērnam – 1,42 EUR;
- ✓ par TPL pakalpojumu personai, kas vecāka par 18 gadiem – 7,11 EUR.

No vienreizējās iemaksas, uzrādot attiecīgu izziņu, ir atbrīvota persona:

- ✓ kuras māsaimniecībai noteikts trūcīgas māsaimniecības statuss,
- ✓ kura atrodas ilgstošas sociālās aprūpes un sociālās rehabilitācijas institūcijā,
- ✓ kuras dzīvesvieta reģistrēta stacionārā ārstniecības iestādē,
- ✓ kura izcieš sodu brīvības atņemšanas iestādē.

Vienreizējās iemaksas tiek novirzītas elektropiedziņas TPL iegādei mērķrādītāja sasniegšanai.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valsts specifiku

Izmaksu ticamību pamato VTPC līdz šim noslēgtie iepirkumu līgumi un veiktās tirgus izpētes laika periodā no 2022. līdz 2024. gadam. Tāpat, ņemot vērā Latvijas demogrāfisko situāciju, personu ar invaliditāti (tostarp arī personu ar funkcionālajiem traucējumiem) īpatsvaru (~10–12% no iedzīvotāju kopskaita) un līdzšinējā pieprasījuma pēc elektropiedziņas TPL tendences, noteikts reāls mērķis – 2 547 elektropiedziņas TPL skaits, kas tiks izsniegts personām ar funkcionālajiem traucējumiem vai invaliditāti, investīcijas īstenošanas periodā no 2028. gada līdz 2032. gadam.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I5	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	01.01.2026.	31.07.2032.	15 000 000	0	250 000	2 370 000	2 635 000	2 900 000	3 271 000	3 574 000

2.2.2.5.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Investīcijas finansējuma saņēmējs būs VTPC, kas saskaņā ar SPSP likuma 13.panta 2² daļu nodrošina TPL pakalpojumu.

2.2.2.5.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Investīcijas ietvaros tiks nodrošināts, ka atbalsts vienām un tām pašām izmaksām netiks sniegts citu nacionālo, ES fondu vai ārvalsts finanšu instrumentu ietvaros. Tādējādi investīcija būs pilnībā atbilstīga Regulas 2023/955 13. pantā noteiktajam. Ņemot vērā, ka investīcija attiecas tikai uz elektropiedziņas TPL, kas veido nelielu daļu no visiem pārvietošanās TPL, tā ir papildu pasākums, kas neizvieto valsts budžeta regulāros izdevumus. Dubultfinansēšanas risks tiks novērsts, ņemot vērā VTPC nodrošināto TPL uzskaiti un VTPC informācijas sistēmā pieejamo informāciju par visiem piešķirtajiem TPL, tostarp atzīmes par elektropiedziņas TPL piešķiršanas termiņu un finansēšanas avotu. Pirms elektropiedziņas TPL izsniegšanas tiks gūta pārliecība, ka persona nav saņēmusi atbalstu no valsts budžeta programmas (LM pamatbudžeta apakšprogrammas 05.01.00 “Sociālās rehabilitācijas valsts programmas”).

Investīcija papildina ANM 3.1.2.6.i. investīciju “Tehnisko palīgīdzekļu pieejamības sekmēšana”, vienlaikus tiek pilnībā izslēgta jebkāda pārklāšanās laika ziņā un attiecīgi arī dubultfinansējuma iespējamība. ANM 3.1.2.6.i. investīcijas ieviešanas beigu termiņš ir 2026. gada 2. ceturksnis, savukārt SKF investīcija tiks uzsākta pēc šī termiņa, nodrošinot skaidru nošķirtību starp abiem pasākumiem.

Ir būtiski uzsvērt, ka šīs investīcijas mērķa grupa ir mazaizsargāti transporta lietotāji (personas ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti), kuru atbalstam paredzēts ieguldījums mikromobilitātes rīku – elektropiedziņas TPL iegādē.

2.2.2.5.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Ņemot vērā SPSP likuma 13. panta 2² daļā noteikto deleģējumu VTPC nodrošināt TPL pakalpojuma sniegšanu, investīcijai valsts atbalsts nav plānots. Investīcijas ietvaros plānotās izmaksas ir papildinošas esošajam valsts budžeta finansējumam TPL nodrošināšanai personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti un tiks nošķirtas no minētā valsts budžeta finansējuma, tās nav un netiks finansētas no citiem ES finanšu avotiem vai citiem ārvalstu finanšu instrumentiem.

2.2.2.6. (C2.G.M1) Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai

Intervences apgabals: (G)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.6.1. Komponentes pasākuma apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu palīdzību

Autotransports pēc pieprasījuma¹⁸⁷ (turpmāk – APP) ir jauns pasākums, kas paredz uzlabot mobilitātes iespējas iedzīvotājiem attālākos lauku reģionos, kur sabiedriskais transports nav pieejams pietiekošā apjomā un tā nodrošināšana mazā pasažieru pieprasījuma dēļ nav saimnieciski pamatota. Vienaļikus šajos reģionos pastāv minimāls pieprasījums pēc pārvadājumu pakalpojuma, kas tradicionālajam sabiedriskajam transportam nav izdevīgs. APP risinājums ļauj šo pieprasījumu nodrošināt efektīvi un elastīgi, pielāgojot pakalpojumu faktiskajam iedzīvotāju mobilitātes pieprasījumam. Tas ietver arī iedzīvotāju pārvietošanos līdz reģionālās dzelzceļa satiksmes mezgliem, tā veicinot dzelzceļa sabiedriskā transporta izmantošanu.

APP risina Latvijā pastāvošo problēmu, kas saistīta ar zemo iedzīvotāju blīvumu un augsto lauku iedzīvotāju īpatsvaru (Latvijā – 30,2 % 2023. gadā, salīdzinot ar ES vidējo – 20,6 %). Reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta maršrutu tīkls bieži nespēj nodrošināt efektīvu pārvietošanos attālākos lauku apvidos, jo maršrutos tiek izmantoti lielas ietilpības transportlīdzekļi, kuru ekspluatācija un uzturēšana ir dārga, bet pasažieru skaits ir zems. APP risina šo problēmu, nodrošinot maršrutus pēc pieprasījuma, novēršot braucienus bez pasažieriem un paplašinot potenciālo maršruta lietotāju loku, jo pakalpojums aptvers teritorijas ārpus noteiktām sabiedriskā transporta pieturvietām.

Tāpat APP veicinās papildus darba vietu izveidi lauku reģionu iedzīvotājiem, jo pakalpojums tiks nodrošināts ar M1 transportlīdzekļiem, kuru vadīšanai pietiek ar B kategorijas vadītāja apliecību. Attālākos lauku reģionos APP nodrošinās iedzīvotājiem piekļuvi arī dzelzceļa satiksmei – transporta sistēmas “mugurkaulam”, piesaistot papildus pasažierus reģionālajos dzelzceļa maršrutos. Papildus, pēc pašvaldību ierosinājuma APP pakalpojums var tikt ieviests arī citās teritorijās, lai nodrošinātu iedzīvotājiem piekļuvi pamatpakalpojumiem, kas koncentrēti novadu centros, tostarp izglītības, nodarbinātības, veselības aprūpes un valsts un pašvaldību pakalpojumiem.

APP kopumā ļaus samazināt privātā automobiļa uzturēšanas un lietošanas izdevumus mājāsaimniecībām ar zemiem ienākumiem, piedāvājot pieejamu un elastīgu alternatīvu pārvietošanās nodrošināšanai. APP ir jauns pakalpojuma veids, kas neietilps esošajā sabiedriskā transporta maršrutu tīklā, bet papildinās regulāros maršrutus, uzlabojot savienojamību un nodrošinot iedzīvotājiem plašākas pārvietošanās iespējas.

Pasākuma būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

APP pakalpojuma ieviešanai ir nepieciešamas normatīvā regulējuma izmaiņas, kas nodrošinās pakalpojuma efektīvu un likumīgu īstenošanu, paredzot:

¹⁸⁷ Skatīt SKF plāna investīciju “(C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos”

1. Iesaistīto institūciju kompetenču sadalījums un sadarbība ar pašvaldībām un plānošanas reģioniem:

Tiks noteikts skaidrs atbildīgo institūciju loks APP organizēšanā, kā arī sadarbības formāts ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām. Regulējuma mērķis ir nodrošināt efektīvu APP vajadzības identificēšanu konkrētajās teritorijās, ņemot vērā iedzīvotāju mobilitātes paradumus, esošo sabiedriskā transporta tīklu un vietējās vajadzības.

2. APP maršrutu izveides kritēriji un pakalpojuma sniegšanas kārtība:

Tiks noteikti kritēriji APP maršrutu plānošanai, pakalpojuma pieteikšanai, sniedzēju darbībai, pakalpojuma sniegšanai un izmantošanai, kā arī norēķinu kārtība. Tas nodrošinās pakalpojuma kvalitāti, vienotu standartizāciju un pārskatāmību, kā arī atvieglos pakalpojuma pieejamību iedzīvotājiem un administrēšanu sniedzējiem.

3. Valsts noteikto braukšanas maksas atvieglojumu attiecināšana uz APP:

Tiks nodrošināta iespēja piemērot esošos braukšanas maksas atvieglojumus (piem., pensionāriem, skolēniem, personām ar invaliditāti) arī APP pakalpojumam. Tas veicinās sociālo iekļaušanu, padarot pakalpojumu pieejamu visiem iedzīvotājiem, kuriem tas nepieciešams. Proti, tiek nodrošināts skaidri definēts sociālais atbalsta mehānisms, lai veicinātu pakalpojuma pieejamību ekonomiski mazāk aizsargātām iedzīvotāju grupām. Tiks piemēroti šobrīd spēkā esošie braukšanas maksas atvieglojumi bērniem bāreņiem, personām ar invaliditāti un to pavadoņiem, kā arī daudz bērnu ģimenēm. Šāda pieeja nodrošina gan projekta finansiālo ilgtspēju, gan sociālo iekļaušanu, veicinot vienlīdzīgu piekļuvi projekta sniegtajiem labumiem visām sabiedrības grupām, īpaši ekonomiski mazāk aizsargātajām.

4. Spēkā esošo pārvadājumu nosacījumu pārskatīšana:

Tiks pārskatīti neregulāro pārvadājumu noteikumi, paredzot to piemērošanu arī APP pakalpojumam. Tas nodrošinās juridisku skaidrību un saskaņotību, kā arī ļaus elastīgi pielāgot pakalpojumu konkrētajām vajadzībām, vienlaikus ievērojot drošības un kvalitātes standartus.

Detalizēta informācija par pasākuma mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Primārais mērķis ir mazināt transporta nabadzību un sociālo atstumtību attālākos reģionos, nodrošinot minimālu, pieprasījumā balstītu mobilitātes piekļuvi. Tā rezultātā tiks samazināta mājāsaimniecību atkarība no privātā (fosilā) autotransporta, palielināta reģionālā sabiedriskā transporta izmantošana un veicināta dzelzceļa satiksmes, kā sabiedriskā transporta “mugurkaula”, attīstība. Papildus tiks uzlabota transporta pieejamība teritorijās ar zemu pieprasījumu.

Tiešie labuma guvēji no APP pakalpojuma būs mazaizsargāti transporta lietotāji, piemēram, mājāsaimniecības ar zemiem ienākumiem, personas ar ierobežotu sabiedriskā transporta pieejamību, personas bez privātā transportlīdzekļa, seniori un personas ar funkcionāliem traucējumiem.

Pasākums samazina atkarību no fosilās degvielas, prioritāri izmantojot bezemisiju transportlīdzekļus, kas būtiski samazina fosilās degvielas patēriņu uz vienu pārvadāto pasažieri. Braucieni tiek veikti tikai pēc faktiskā pieprasījuma, tādējādi samazinot tukšo

nobraukumu un enerģijas patēriņu, kas raksturīgs tradicionālajiem fiksētajiem maršrutiem teritorijās ar zemu pieprasījumu. Vienlaikus tiek nodrošināta uzticama un pieejama alternatīva privātajam automobilim teritorijās, kur iepriekš šāda iespēja nebija pieejama. Integrējot APP ar dzelzceļa transportu, tiek veicināta dzelzceļa izmantošana kā transporta “mugurkauls”, nodrošinot iedzīvotājiem attālos reģionos piekļuvi reģionālajiem transporta mezgliem, paplašinot mobilitātes iespējas un vienlaikus mazinot sabiedrības atkarību no privātā autotransporta.

Lai sasniegtu šos mērķus, ir jāizstrādā normatīvais regulējums, jāiegādājas nepieciešamie pamatlīdzekļi un jāizveido pārvaldības modeļi. Jaunais normatīvais regulējums nodrošinās iedzīvotājiem iespēju pieprasīt braucienu no vietas, kas atrodas iespējami tuvu dzīvesvietai – sabiedriskā transporta pieturas vai koplietošanas ceļa, līdz vietējam centram vai tuvākajai dzelzceļa stacijai, garantējot savienojamību.

Apraksts par to, kā pasākums tiek īstenots (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Pakalpojumu plānots nodrošināt iedzīvotājiem attālos lauku reģionos ar zemu iedzīvotāju blīvumu, kur sabiedriskais transports nav pieejams vai reisu skaits nav pietiekošs, lai nodrošinātu piekļuvi pamatpakalpojumiem, tostarp izglītībai, nodarbinātībai un valsts un pašvaldību pakalpojumiem vietējā centrā, kā arī piekļuvi dzelzceļa satiksmei. Lai definētu pakalpojuma teritorijas, par pamatu tiks ņemts apstiprinātais sabiedriskā transporta maršrutu tīkls uz APP pakalpojuma uzsākšanas brīdi. Tiks izvērtētas teritorijas ar nepietiekamu sabiedriskā transporta pārklājumu, kā arī dzelzceļa pieturas, kurās autobusu satiksme nenodrošina savienojumu ar vilcienu reisiem. Atbalsta teritorijas tiks izveidotas, vērtējot vairākus kritērijus, tai skaitā sabiedriskā transporta pieejamību, savienojamību ar citiem transporta veidiem, sociālekonomiskos un demogrāfiskos faktorus, faktiskā pieprasījuma līmeni un sinhronizāciju ar esošajiem maršrutiem. Tās nodrošinās piekļuvi vilcienu satiksmei teritorijās, kur sabiedriskais transports to nepiedāvā.

APP pakalpojums tiks nodrošināts individuāli atbilstoši iedzīvotāja vajadzībām – tas ļaus nokļūt līdz tuvākajai dzelzceļa stacijai, citam sabiedriskā transporta savienojumam vai vietējam (novada) centram, neierobežojot mobilitātes iespējas attālākos reģionos.

Tiek paredzēta centralizēta APP pakalpojuma apstiprināšana, balstoties uz Satiksmes ministrijas deleģētās valsts kapitālsabiedrības un pašvaldības plānošanas reģiona sagatavotu priekšlikumu. Sabiedriskā transporta padome (STP) tiks iesaistīta APP lēmumu pieņemšanā kā stratēģiskās apstiprināšanas institūcija, nodrošinot pasākuma atbilstību valsts sabiedriskā transporta politikas mērķiem, reģionālajām vajadzībām un publisko līdzekļu lietderīgas izmantošanas principiem. STP arī apstiprinās APP pakalpojuma tarifus. Lēmumu īstenošanas un uzraudzības funkcijas veiks STP, piesaistot valsts SIA “Autotransporta direkcija” (ATD) kompetenci, tā nodrošinot pakalpojuma pārraudzību un sabiedriskā transporta tīkla integritāti.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Tiek nodrošināti vienlīdzīgi apstākļi mobilitātei. APP dzimumu nevienlīdzību mazina ar pakalpojuma dizainu, nevis ar atsevišķām diskriminējošām priekšrocībām. APP nodrošina individuāli pielāgotu mobilitāti, kas nav balstīta tikai uz fiksētiem grafikiem un pieturvietām, ļaujot pasažieriem pieprasīt braucienus pēc faktiskās vajadzības un nodrošinot ērtu piekļuvi gan vietējiem centriem, gan reģionālajiem transporta mezgliem. Tas ir īpaši būtiski sievietēm

ar aprūpes pienākumiem, kuru pārvietošanās vajadzības bieži ir fragmentētas un laika ziņā neprognozējamas. Tiek atvieglota sabiedriskā transporta izmantošana personām ar speciālām vajadzībām. Pieprasījumā balstīts transports ļauj pielāgot braucienus reālajām dzīves situācijām, nevis piespiež lietotājus pielāgoties sistēmai.

APP pakalpojums palielina personisko drošību, kas ir būtisks dzimumu nevienlīdzības aspekts mobilitātē. Iespēja pieteikt braucienu no dzīvesvietai pietuvināta punkta, samazinot nepieciešamību ilgstoši pārvietoties kājām līdz pieturvietai vai gaidīt transportu mazapdzīvotās vietās, būtiski uzlabo sieviešu subjektīvo un objektīvo drošības sajūtu.

Tāpat, pakalpojuma pieejamība caur zvanu centru, ne tikai digitālām lietotnēm, mazina digitālās plaisas ietekmi, kas disproporcionāli skar vecāka gadagājuma cilvēkus. Tas nodrošina vienlīdzīgu piekļuvi pakalpojumam neatkarīgi no digitālajām prasmēm.

Pasākuma grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Pasākumu paredzēts īstenot līdz 2027.gada 3.ceturksnim.

2.2.2.6.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Normatīvajā regulējumā tiks iekļauti DNSH kritēriji, kas nodrošinās SKF plāna investīcijas “(C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos” atbilstību EK paziņojuma C/2025/1596 2.pielikuma darbībām:

- ✓ T3 – bezemisiju transportlīdzekļi M1 kategorijā;
- ✓ T7 – autotransports pēc pieprasījuma.

2.2.2.6.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Jauns normatīvais regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai

Atskaites punkta apraksts

Spēkā stājies normatīvais regulējums autotransportam pēc pieprasījuma.

Regulējumā ir iekļauti autotransporta pēc pieprasījuma maršrutu izveides kritēriji, pakalpojuma pieteikšanas, pakalpojuma sniedzēju darbības un pakalpojuma sniegšanas un izmantošanas nosacījumi un pakalpojuma pieteikšanas un norēķinu kārtība.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.G.M1.1.2027Q3	Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	Atskaites punkts	Jauns normatīvais regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Jauna normatīvā regulējuma izstrāde, tostarp grozījumi esošajos normatīvajos aktos, pilnveidos esošo normatīvo regulējumu, nodrošinot APP pakalpojuma (SKF plāna investīcija “(C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos”) īstenošanai nepieciešamo tiesisko regulējumu, tostarp pienākumu sadalījumu, atbildības mehānismus un regulējumu transporta pakalpojumu organizēšanai un finansēšanai.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Pieņemtais regulējums nodrošina APP pakalpojuma īstenošanu, nodrošinot tiesisko pamatu pakalpojuma organizēšanai, operatoru izvēlei, maksas noteikšanai un pakalpojuma integrācijai reģionālā sabiedriskā transporta tīklā.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Valsts oficiālajā izdevumā “Latvijas Vēstnesis” ir publicēts normatīvais regulējums.

Kāda ir bāzlinija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Nav attiecināms.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts ?

Pasākumu paredzēts īstenot līdz 2027.gada 3.ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu ?

Satiksmes ministrija

2.2.2.6.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Pasākums tiks īstenots esošā valsts budžeta finansējuma ietvaros.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Nav attiecināms.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Nav attiecināms

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav attiecināms

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

Nav attiecināms

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.M1	Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	01.01.2026.	30.09.2027.	0	0	0	0	0	0	0	0

2.2.2.6.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Nav attiecināms

2.2.2.6.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Nav attiecināms

2.2.2.6.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši VGAR (GBER), vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn)), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, VGAR (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Normatīvajā regulējumā tiks iekļauti nosacījumi, kas nodrošinās SKF plāna investīcijas “(C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos” atbilstību valsts atbalsta nosacījumiem.

2.2.2.7. (C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos

Intervences apgabals: (G)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

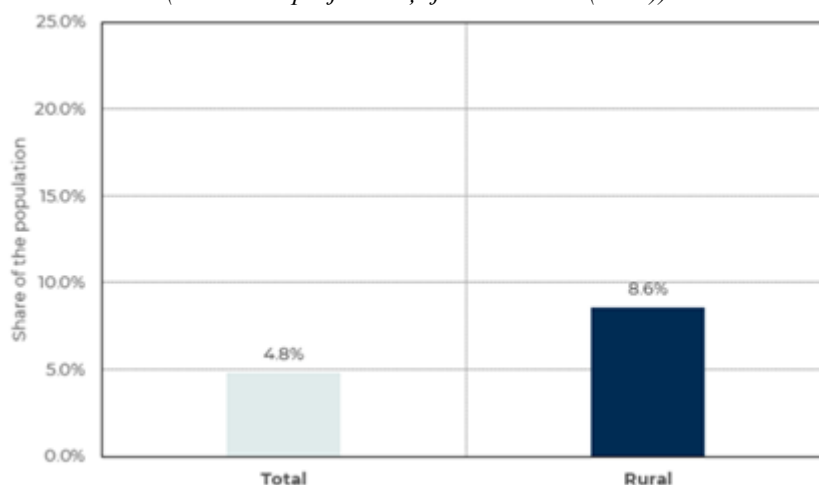
2.2.2.7.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Latvijas lauku iedzīvotāji saskaras ar būtiskām transporta pieejamības problēmām. Aptuveni 8,6 % lauku iedzīvotāju norāda uz grūtībām piekļūt sabiedriskajam transportam. Uzticamu pārvietošanās iespēju trūkums bieži liek cilvēkiem izmantot privātās automašīnas, kas nav nedz ilgtspējīgs, nedz ekonomiski dzīvotspējīgs risinājums ievērojamai iedzīvotāju daļai. Turklāt 22 % mājsaimniecību ar zemākiem ienākumiem atzīst, ka nevar atļauties automašīnu, kas uzskatāmi parāda transporta nabadzības mērogu.

Lauku apvidos, kur attālumi ir lielāki, sabiedriskā transporta lietotāju vidū pārsvarā ir mājsaimniecības, kas atrodas transporta nabadzībā – tās, kurām nav iespēju iegādāties transportlīdzekli vai kuras nespēj to vadīt vecuma, invaliditātes vai citu personisku apstākļu dēļ. Daudzviet sabiedriskā transporta pieturas atrodas vairāk nekā 30 minūšu attālumā no dzīvesvietas, kas būtiski apgrūtina regulāru sabiedriskā transporta izmantošanu (18.attēls).

*18.attēls. To iedzīvotāju īpatsvars, kurus skar ļoti apgrūtināta piekļuve sabiedriskajam transportam Latvijā: Kopējā daļa un īpatsvars lauku apvidos
(Avots: TSI projekta ziņojuma rezultāti (2025))*

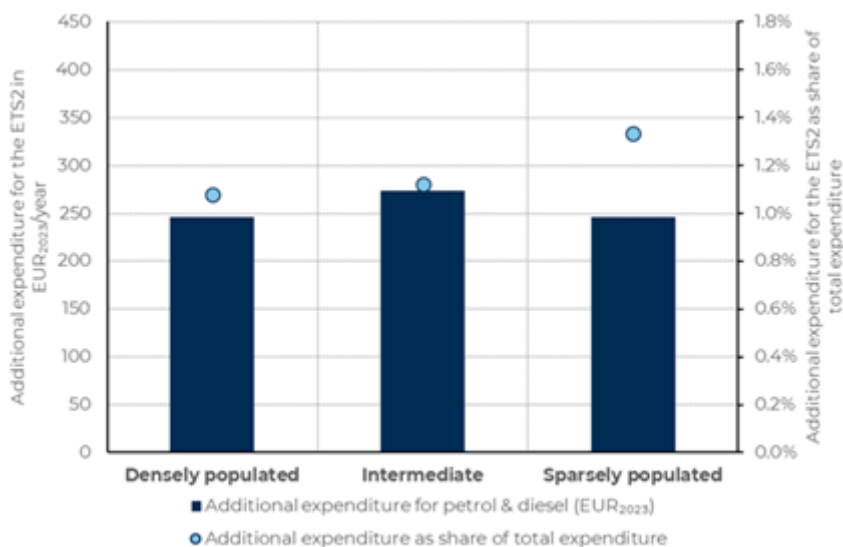


Pat tiem iedzīvotājiem, kuriem pieder privāta automašīna, bieži jāmēro ievērojami lielāki attālumi, kas nozīmē, ka ETS 2 ieviešana šajās teritorijās radīs lielāku ietekmi (19.attēls). Iedzīvotāju blīvuma samazināšanās tikai pastiprina problēmu. Iepriekš īstenotie autotransports pēc pieprasījuma izmēģinājuma projekti¹⁸⁸ apliecina, ka šāds pakalpojums ir īpaši nepieciešams vecāka gadagājuma iedzīvotājiem, kuriem bieži trūkst alternatīvu pārvietošanās iespēju. Tā kā vidējais vecums lauku teritorijās pastāvīgi pieaug, šāda pakalpojuma nepieciešamība arī turpina pieaugt

¹⁸⁸ Izmēģinājuma projekts "Transports pēc pieprasījuma" Mazsalacas un Alūksnes novadā, <https://www.interreg.lv/lv/projektirezultati/uzzini-par-projektu-rezultatiem-latvija/sesas-nedelas-ar-transportu-pec-pieprasijuma-parvadati-199-pasazieri/print>

19.attēls. Ar transportu saistītās izmaksas Latvijas mājsaimniecībām par oglekļa cenu 60 EUR/tCO₂ (tikai mājsaimniecībām, kas izmanto fosilo kurināmo) sadalījumā pa urbanizācijas pakāpēm

(Avots: TSI projekta ziņojuma rezultāti (2025))



Investīcija ir nepieciešama, lai risinātu mobilitātes problēmas, ar kurām saskaras mazaizsargāti transporta lietotāji Latvijas attālākajos lauku reģionos un tiem nav pieejams sabiedriskais transports. Atbilstoši SKF Plāna 1.4.3. sadaļā norādītajam, mērķgrupas identificēšanai tiks izmantots transporta nabadzības indikators “Publiskā transporta pieejamība”. Investīcijas ietvaros ir paredzēts izveidot jaunu pakalpojumu “Autotransports pēc pieprasījuma” (turpmāk – APP pakalpojums), lai mazaizsargātiem transporta lietotājiem nodrošinātu transporta pieejamību.

APP pakalpojumu ieviešana ir plānota visā Latvijas teritorijā, aptverot teritorijas, kuras tiks identificētas kā teritorijas ar augstu transporta nabadzības risku. Šobrīd ir identificētas indikatīvas APP pakalpojuma atbalsta teritorijas (skatīt 12.attēlu), ņemot vērā reģionālajā tīklā esošos reisu ar ļoti zemu pasažieru pieprasījumu, apgabalus ar reisu nodrošinājumu, zemāku par 4 reisiem dienā, un apgabalus ar zemu pieturvietu skaitu. Investīcijas ietvaros tiks veidots precīzs atbalsta teritoriju plānojums, ko nodrošinās īpaši šim nolūkam paredzēta maršrutu plānošanas rīks, izmantojot CSP datus par apdzīvojumu visā Latvijas teritorijā, kā arī ATD sniegtus statistikas datus no kases sistēmām par visu kategoriju pasažieru pārvietošanos, lai nodrošinātu esošajai apdzīvojuma situācijai atbilstošu risinājumu.

Izmantojot APP pakalpojumu, iedzīvotājiem būs iespēja pieprasīt braucienu no dzīvesvietas uz vietējo centru vai tuvāko mobilitātes punktu, lai nodrošinātu savienojamību ar eksistējošu maršrutu vai reisu reģionālo maršrutu tīklā. Līdz ar to, iedzīvotājiem tiks paplašinātas transporta pieejamības jeb mobilitātes iespējas un tiks palielināts pārvadāto pasažieru skaits reģionālās nozīmes sabiedriskajā transportā. Investīcijas ietvaros tiks nodrošināts, lai transporta maršruti nepārklātos ar esošajiem maršrutu piedāvājumiem. Papildus, tiks nodrošinātas elastīgas un cenas ziņā pieejamas transporta iespējas, kas būs atbilstošas reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta tarifam.

Turklāt APP pakalpojuma sniegšana ir īpaši svarīga mazaizsargātiem iedzīvotājiem, kuriem pretējā gadījumā vēl vairāk tiktu liegta piekļuve vitāli svarīgiem pakalpojumiem, jo to vecuma, invaliditātes vai citu apstākļu dēļ nespēj pārvietoties vai izmantot tradicionālos sabiedriskā transporta pakalpojumus.

Īstenojot APP pakalpojumu plānots uzlabot transporta nabadzīgo iedzīvotāju spēju saprātīgā laikā sasniegt būtiskus sociālekonomiskos pakalpojumus un aktivitātes (piemēram, veselības

aprūpi, izglītību, sociālo dienestu u.c.), vienlaikus nodrošinot piekļūstamību esošajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem, tai skaitā dzelzceļa pārvadājumiem. Pakalpojums būs ērtāks un vairāk orientēts uz klientiem, tai skaitā personām ar ierobežotām pārvietošanās iespējām, vienlaikus optimizējot resursu izmantošanu un ievērojami samazinot siltumnīcefekta gāzu emisijas. Teritorijas, kurās pakalpojums tiks nodrošināts ar transportlīdzekļiem, pielāgotiem personām ar kustības traucējumiem, kā arī nepieciešamo transportlīdzekļu skaits, tiks noteiktas sadarbībā ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām, ņemot vērā iedzīvotāju vajadzības un pakalpojuma pieprasījumu.

APP pakalpojuma atbalstam tiks izveidots zvanu centrs un abonēta vai izstrādāta un uzturēta pasūtījumu lietotne (iespēju robežās izmantojot jau eksistējošus resursus, tos pielāgojot), kas piedāvās virkni būtisku funkciju, piemēram, zvanu centru transporta rezervēšanai un informācijas pieprasīšanai, informācijas sniegšanu pasažieriem par pakalpojumu pieejamību, kā arī atbalstu maršruta plānošanā, lai nodrošinātu efektīvu un optimālu pakalpojuma sniegšanu. APP pakalpojuma ietvaros paredzēta arī programmatūras abonēšana vai izstrāde un uzturēšana maršrutu plānošanai, kā arī aparatūras (transportlīdzekļu uzraudzības iekārtas u.tml.) iegāde, kas nepieciešama pakalpojumu sniegšanai 24/7 režīmā.

Svarīga APP pakalpojuma sastāvdaļa ir vides ilgtspējas aspekts – APP pakalpojums tiks nodrošināts ar bezemisiju transportlīdzekļiem, tādējādi būtiski samazinot SEG emisijas un fosilās degvielas patēriņu. Tas ļaus efektīvi nodrošināt iedzīvotāju pievešanu pie mobilitātes punktiem. Papildus tam atsevišķos reģionos APP investīciju īstenošana radīs jaunas darbavietas transporta pakalpojumu nodrošināšanā un uzturēšanā, tādējādi veicinot nodarbinātību un stiprinot reģionālo attīstību.

Lai stiprinātu ES būtiskāko nozaru (tostarp elektrotransportlīdzekļu nozares) konkurētspēju ES ekonomikas dekarbonizācijā, ES dalībvalstis tiek mudinātas savos SKF plānos ieviest kritērijus, kas saistīti ar ilgtspējīgām piegādes ķēdēm. Saskaņā ar EK 2025.gada 25.marta paziņojumu “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597)¹⁸⁹, ES dalībvalstīm, uzsākot publiskā iepirkuma procedūras, ir jānodrošina, ka tās ņem vērā Neto nulles emisiju industrijas akta (Regula 2024/1735)¹⁹⁰ 25. un 28. panta prasības. Attiecīgi, ja investīcijas ietvaros paredzēts piemērot publiskā iepirkuma procedūru jaunu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, tiks izvērtēta iespēja noteikt papildu publiskā iepirkuma atlases kritēriju – “oglekļa dioksīda emisiju kritērijs ražošanas un transportēšanas laikā”. Kritērijs un tā aprēķināšanas modelis tiks pēc iespējas saskaņots ar Eiropas Komisijas un ES dalībvalstu izstrādāto metodiku (paredzēts apstiprināt 2027.gadā).

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

APP pakalpojums tiks nodrošināts teritorijās, kur iedzīvotājiem nav pieejams pietiekams sabiedriskā transporta nodrošinājums, proti, teritorijās, kur attālums līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturvietai ir 2 km vai vairāk vai kur sabiedriskā transporta reisu skaits nepārsniedz četrus reusus dienā. Identificējot šādas teritorijas, tiks ņemta vērā arī savienojamība ar dzelzceļa transportu un citiem reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta veidiem, lai nodrošinātu efektīvu pārsēšanos un mobilitātes nepārtrauktību.

APP pakalpojuma īstenošanā tiks piemērota teritoriālā pieeja. Tas nozīmē, ka pakalpojums būs pieejams visiem iedzīvotājiem, kuri dzīvo noteiktajās teritorijās ar augstu transporta

¹⁸⁹ Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202505511#ntr32-C_202505511LV.000101-E0032

¹⁹⁰ Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202401735

nabadzības risku un kuriem ikdienas mobilitātes iespējas ir ierobežotas nepietiekamas sabiedriskā transporta pieejamības dēļ. Atsevišķa individuāla personu identificēšana kā “transporta nabadzības” statusa saņēmēji netiks veikta. Vienlaikus APP pakalpojuma organizēšanā tiks ņemts vērā sociālās iekļaušanas princips, lai nodrošinātu mobilitātes iespējas iedzīvotājiem, kuri ir īpaši pakļauti transporta pieejamības ierobežojumiem, tostarp senioriem, personām ar kustību ierobežojumiem un iedzīvotājiem attālākos lauku reģionos.

APP pakalpojums tiks nodrošināts atbilstoši iedzīvotāju pārvietošanās vajadzībām, tostarp nodrošinot nokļūšanu līdz tuvākajai dzelzceļa stacijai braucieniem ārpus novada teritorijas vai līdz citam reģionālā sabiedriskā transporta savienojumam gadījumos, kad dzelzceļa satiksme nav pieejama, kā arī līdz novada centram, kur koncentrēti sociālekonomiskie pamatpakalpojumi un sabiedriskās infrastruktūras objekti.

Autotransportu būs iespējams pieteikt mobilajā lietotnē vai ar zvanu centra starpniecību. Lietotnē būs norādītas teritorijas, kurās tiek nodrošināts autotransports pēc pieprasījuma.

Attiecībā uz pakalpojuma izmantošanas nosacījumiem un maksas politiku, sākotnēji APP pakalpojums tiks organizēts pēc vienotiem principiem visiem lietotājiem attiecīgajās teritorijās. Vienlaikus investīcijas īstenošanas gaitā un izvērtēšanas procesā tiks analizētas iespējas piemērot diferencētus atbalsta mehānismus sociāli mazaizsargātām iedzīvotāju grupām, ja tas būs nepieciešams transporta nabadzības risku mazināšanai un pakalpojuma pieejamības uzlabošanai.

APP pakalpojuma ietvaros paredzēts nodrošināt savienojamību ar reģionālās nozīmes sabiedrisko transportu. Investīcijas īstenošanas vidusposmā, indikatīvi 2030.gadā, valsts izvērtēs iegūtos analītiskos datus par pakalpojuma izmantošanu, lietderīgumu un efektivitāti. Izvērtējumā tiks analizēta pakalpojuma izmantošanas intensitāte, pieejamība iedzīvotājiem, reisu pārklājums un sinhronizācija ar reģionālās nozīmes transportu, kā arī sociālekonomiskie un vides ieguvumi. Pamatojoties uz izvērtējuma rezultātiem, tiks pieņemti lēmumi par turpmāko aktivitāšu īstenošanu, lai nodrošinātu pakalpojuma mērķu ilgtspējīgu sasniegšanu un izveidoto pamatlīdzekļu efektīvu izmantošanu.

Ņemot vērā, ka autotransporta līdzekļi pēc APP investīcijas īstenošanas perioda beigām (pēc 2032. gada) var sasniegt savu lietderīgās kalpošanas laiku, tie tiks atsavināti normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā, nodrošinot pamatlīdzekļu ekonomiski efektīvu realizāciju vai turpmāku pielietojumu.

APP pakalpojuma efektivitāte un lietderīgums tiks vērtēti, ņemot vērā pieprasījuma intensitāti, iedzīvotāju skaitu un mobilitātes paradumus konkrētajās teritorijās, kā arī pieprasījuma sezonālās svārstības un ilgtermiņa tendences. Šī izvērtēšana ļaus noteikt pakalpojuma izmantošanas efektivitāti, pielāgot maršrutus un resursus faktiskajam iedzīvotāju vajadzību līmenim, kā arī plānot turpmāku pakalpojuma paplašināšanu vai optimizāciju. Lemjot par turpmāko pakalpojuma īstenošanu, tiks izvērtēta to atbilstība ilgtspējas un klimata politikas mērķiem, prioritāri turpinot veicināt videi draudzīgu transportlīdzekļu izmantošanu un APP savietojamību ar zemas emisijas transporta veidiem (dzelzceļa satiksmi).

Kad vērtējuma rezultāti apliecinās stabilu pieprasījumu, būs sociāli nozīmīga mobilitātes funkcija un ekonomisks pamatojums, valsts virzīsies uz šo risinājumu integrēšanu regulārajos pasažieru pārvadājumos. Tas var ietvert maršrutu pagarināšanu, pārplānošanu vai to pielāgošanu, lai nodrošinātu iedzīvotājiem labākas pārvietošanās iespējas neatkarīgi no dzīvesvietas, tādējādi nodrošinot vienlīdzīgas iespējas un kvalitatīvu mobilitāti reģionos.

Savukārt teritorijās, kur autotransports pēc pieprasījuma nodrošinās tādu pakalpojuma elastību un pieejamību, ko regulārie sabiedriskā transporta pakalpojumi nespēj, šis risinājums tiks saglabāts kā patstāvīgs mobilitātes pakalpojums. Tas funkcionēs kā moderna un

mūsdienīga sabiedriskā transporta sistēmas sastāvdaļa, īpaši atbalstot mobilitāti mazapdzīvotās teritorijās, senioriem, cilvēkiem ar funkcionāliem traucējumiem un citām iedzīvotāju grupām, kuriem pārvietošanās iespējas ir būtiskas sociālās iekļaušanas priekšnosacījums.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

APP pakalpojums plānots kā papildinājums reģionālās nozīmes sabiedriskajam transportam. Tas ļaus uzlabot mobilitāti attālākos reģionos un veicinās pasažieru skaita pieaugumu īpašu uzmanību pievēršot pasažieru pievešanai dzelzceļa maršrutiem. Katrs APP maršruts tiks veidots, pielāgojot braucēju skaitu un galamērķus, kā arī sinhronizējot ar reģionālās nozīmes maršrutu tīklu, lai nodrošinātu savienojamību un maksimālu pakalpojuma efektivitāti. APP pakalpojuma pakalpojumu grozs papildinās esošos reģionālos maršrutus, tomēr tas nebūs iekļauts reģionālo maršrutu tīklā. Biļešu cenu politika APP pakalpojumam tiks noteikta, ievērojot līdzvērtīgu vai salīdzināmu tarifu līmeni ar esošajiem reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pārvadājumu tarifiem, vienlaikus ar mērķi nodrošinot dzelzceļa transporta izmantojamību. Konkrētās cenas tiks noteiktas, ņemot vērā valsts noteikto tarifu regulējumu, nodrošinot, ka pakalpojuma izmaksas pasažieriem saglabājas sociāli pieejamas un nepārsniedz reģionālajā sabiedriskajā transportā piemērojamo cenu līmeni. Tiks nodrošināts, ka APP pakalpojumam pilnā apmērā tiek piemērotas visas valstī noteiktās atlaides un braukšanas maksas atvieglojumi (tostarp bērniem bāreņiem, personām ar invaliditāti, daudz bērnu ģimenēm u.c.) tādā pašā apjomā kā reģionālās nozīmes sabiedriskajā transportā.

APP pakalpojumu nodrošinās Satiksmes ministrijas deleģētā kapitālsabiedrība (piemēram, AS “Pasažieru vilciens”) ciešā sadarbībā ar plānošanas reģioniem un pašvaldībām, kura atbilstoši savai kompetencei pildīs STP lēmumus un organizēs saistītos pakalpojumus, tos faktisko izpildi nododot tirgū esošajiem operatoriem. APP pakalpojums sniegs iespēju mazaizsargātiem transporta lietotājiem, kuri dzīvo vai pārvietojas ārpus reģionālo maršrutu tīkla, nokļūt līdz vietai, kur pieejams reģionālā maršrutu tīkla transports.

Pašvaldību un plānošanas reģionu loma APP pakalpojuma ieviešanā tiks nodrošināta divos aspektos. Pirmkārt, komunikācijā ar iedzīvotājiem – katrai pašvaldībai būs jānodrošina, lai iedzīvotāji būtu informēti par APP pakalpojumu un funkcionalitāti. Plānošanas reģioni sadarbībā ar Satiksmes ministrijas deleģēto kapitālsabiedrību, izmantojot t.sk. maršrutu plānošanas rīku, identificēs apgabalus, kur APP pakalpojums ir visvairāk nepieciešams. Plānošanas reģioni, sadarbojoties ar pašvaldībām, varēs izmantot APP pakalpojuma risinājumu.

APP pakalpojuma plānošanas rīks aprēķinās optimālos savienojumus, samazinot ceļā pavadīto laiku un veicinot privātā transporta izmantošanas samazināšanu. Šāda pieeja palielinās gan reģionālo reisu, gan APP pakalpojuma lietotāju skaitu, nodrošinot labāku piekļuvi sabiedriskajam transportam un konkurētspējīgu ceļošanas laiku, tādējādi vienlaikus veicinot sociālo iekļautību un klimata mērķu sasniegšanu. Maksimāla dzelzceļa transporta prioritizēšana sniegs iespēju sasniegt lielāku izmaksu efektivitāti, ievērojot, ka dzelzceļa transporta izmantošanas izmaksas pakalpojumu saņēmējiem ir zemākas.

Plānots, ka APP pakalpojumi nosegs maza skaita pasažieru pieprasījumu ar bezemisiju M1 klases vieglo pasažieru transportlīdzekļiem (4 līdz 8 pasažieru vietām).

Iepērkot transportlīdzekļus, tiks nodrošināts, ka tiek piemērotas DNSH (*Do No Significant Harm*) kritērijiem atbilstošas prasības attiecīgajām riepiem, paredzot to lietošanu visā projekta periodā. Šīs prasības garantēs, ka riteņu efektivitātes rādītāji nepazeminās zem A klases, vienlaikus trokšņa emisijas līmenim nepārsniedzot A–B klases robežas. Turklāt tiks ņemta vērā riepu ilgtspējīga izmantošana, to materiālu un enerģijas patēriņa optimizācija, kā arī atbilstība spēkā esošajiem vides aizsardzības un ilgtspējas normatīviem, tādējādi veicinot projekta saskaņotību ar zaļās pārejas principiem un ilgtspējīgu transporta risinājumu izmantošanu.

Minētais APP pakalpojums atbilst Nacionālā enerģētikas un klimata plānā 2021.–2030. gadam iekļautajam 3.1.1.21. pasākumam “Valsts subsidētā sabiedriskā transporta (EV) pēc pieprasījuma lauku reģionu iedzīvotājiem”. Prioritizējot bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu, investīcija samazina atkarību no fosilās degvielas. APP pakalpojums veicinās atteikšanos no privāto transportlīdzekļu izmantošanas, jo tiks nodrošināta mobilitāte vietās, kur nav pieejams sabiedriskais transports. Katram plānošanas reģionam tiks nodrošināts bezemisiju transportlīdzekļu parks, kas efektīvi apmierinās reģionālās mobilitātes vajadzības. Šis ieguldījums veicinās ilgtspējīgu iekšzemes transporta tīklu, uzlabos pieejamību un mobilitāti, īpaši reģionos ar nepietiekamu sabiedriskā transporta nodrošinājumu.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un – attiecīgā gadījumā – reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Satiksmes ministrijai ir izšķiroša nozīme APP pakalpojuma ieviešanā valsts mobilitātes stratēģijā. Tā nosaka vispārējo satvaru šim pakalpojumam, uzrauga pasākuma īstenošanu un rūpējas, lai tas būtu saskaņots ar valsts transporta politiku. Satiksmes ministrija arī nodrošina nepieciešamos finansējuma avotus. Satiksmes ministrija deleģētā kapitālsabiedrība (piemēram, AS “Pasažieru vilciens”) centralizēti organizēs bezemisiju transportlīdzekļu iepirkumu, lai veicinātu ilgtspējīgu mobilitāti visā valstī.

Investīciju praktiski ievieš Satiksmes ministrija deleģētā kapitālsabiedrība, sadarbojoties ar plānošanas reģioniem un vietējām pašvaldībām. Plānots, ka APP tiks veidots kā jauns pakalpojumu grozs un papildinās esošo reģionālā maršrutu tīklu, tai skaitā reģionālās nozīmes dzelzceļa pārvadājumus.

Satiksmes ministrijas deleģētā kapitālsabiedrība sadarbībā ar plānošanas reģioniem veidos maršrutus atbilstoši iedzīvotāju faktiskajam pieprasījumam, izmantojot maršrutu plānošanas rīku un pasūtījumu lietotni, nodrošinot transporta vienības visā valsts teritorijā. Ņemot vērā, ka apdzīvojamums un pieprasījums pēc APP pakalpojuma reģionos atšķiras, tiks analizēti dati par mazaizsargāto transporta lietotāju pārvietošanās paradumiem, lai noteiktu vietas, kur APP nepieciešams pastāvīgi. Tas ļaus identificēt reģionus ar lielāku transporta nabadzību un pielāgot pakalpojumu mainīgajām iedzīvotāju vajadzībām.

APP pakalpojuma izvietojuma tīklā būtiska ir bāzes vietu skaita palielināšana, jo tas samazina transportlīdzekļa ceļā pavadīto laiku līdz pasažierim, mazina tehnisko nobraukumu un ietekmi uz vidi. Investīcijas ietvaros ir plānots izstrādāt braucienu pasūtīšanas sistēmu (lietotni un zvanu centru). Satiksmes ministrija vai tās deleģētā kapitālsabiedrība abonēs vai izstrādās pasūtījumu lietotni un nodrošinās tās uzturēšanu. Lai pakalpojums būtu pieejams arī iedzīvotājiem, kuri nevar izmantot lietotni plānots izveidot zvanu centru, nodrošinot vienlīdzīgu piekļuvi mazāk aizsargātajām sabiedrības grupām. Latvijas Pašvaldību savienība

veicinās sadarbību starp valsts un reģionālajām iestādēm, lai nodrošinātu vietējo vajadzību apmierināšanu.

Satiksmes ministrija vai tās deleģētā kapitālsabiedrība (piemēram, AS “Pasažieru vilciens”) būs atbildīga par APP pakalpojuma nodrošināšanu, transportlīdzekļu ekspluatāciju, apkopi un autovadītāju pārvaldību. Primāri transportlīdzekļu operatoru izvēle tiks veikta atklāta konkursa kārtībā, savukārt tikai tirgus nepilnību gadījumos transportlīdzekļus ar iegādāto aprīkojumu operēs Satiksmes ministrija vai tās deleģētā kapitālsabiedrība. Šāda pieeja nodrošinās efektīvu resursu pārvaldību, veicinās konkurenci starp operatoriem un samazinās tirgus kropļošanas risku. Bezemisiju transportlīdzekļu iegādi koordinēs Satiksmes ministrija vai tās deleģētā kapitālsabiedrība, veicot centralizētu iepirkumu, lai nodrošinātu labākas cenas, taisnīgu procesu un samazinātu administratīvo slogu. Iegādātajiem transportlīdzekļiem tiks nodrošināta nepieciešamā apkope, ievērojot DNSH kritērijus, tostarp izmantojot atbilstošas rezerves daļas. Ņemot vērā, ka pasākumam “Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos” 2027.gadā plānotais finansējums varētu būt mazāks, nekā kopējie plānotie izdevumi izdevumu kategorijā “Bezemisiju transportlīdzekļi” ja būs nepieciešams pasākumu ieviest secīgi, tad vispirms pasākums tiks ieviests šādā secībā: Latgales plānošanas reģionā, Vidzemes plānošanas reģionā, Kurzemes plānošanas reģionā un Zemgales plānošanas reģionā.

Attiecīgā gadījumā – skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Automobiļu īpašnieku ziņā pastāv ievērojamas atšķirības starp vīriešiem un sievietēm, jo īpaši vienas personas mājsaimniecībās, kur sievietes salīdzinājumā ar vīriešiem saskaras ar mazāku automobiļu īpašnieku skaitu. Vienas personas mājsaimniecībās 55 % vīriešu ziņoja, ka viņiem ir vismaz viena automašīna, savukārt tikai 20 % sieviešu līdzīgās mājsaimniecībās ir piekļuve automašīnai. Vientuļo vecāku mājsaimniecībās 82 % vīriešu ziņoja, ka viņiem pieder vismaz viena automašīna, savukārt 61 % sieviešu vientuļo vecāku mājsaimniecībās ir automašīna.

Izmēģinājuma projekts “Transports pēc pieprasījuma” Mazsalacas un Alūksnes novadā parādīja būtisku ar dzimumu saistītu ietekmi. Proti, 85 % no 2777 lietotājiem bija sievietes, un vidējais vecums bija 60 gadi. Šī lielā sieviešu līdzdalība liecina, ka pakalpojums efektīvi risina mobilitātes problēmas, ar kurām saskaras sievietes lauku apvidos, uzlabojot viņu piekļuvi pamatpakalpojumiem un sociālo iekļaušanu. Turklāt lietotāju aptaujas liecināja par lielāku pasažieru drošības sajūtu, vēl vairāk uzsverot pakalpojuma pozitīvo ietekmi uz sieviešu mobilitāti un labklājību.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Investīcija tiks īstenota laika periodā no 2027.gada līdz 2032.gadam.

Investīcijas ietvaros tiks sniegts atbalsts bezemisiju M1 klases vieglo pasažieru transportlīdzekļu iegādei. Transportlīdzekļu iegāde APP pakalpojuma nodrošināšanai paredzēta pirms paša pakalpojuma uzsākšanas, t.i., kā vienreizējs pasākums.

2.2.2.7.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieeja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz divām darbībām, kas ir norādītas EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T3 – bezemisiju transportlīdzekļi M1 kategorijā; ✓ T7 – autotransports pēc pieprasījuma. Šīs investīcijas elementiem, kas ir saistīti ar darbībām T3, ir papildu DNSH kritēriji – piesārņojuma novēršana un kontrole. Satiksmes ministrija apņemas nodrošināt DNSH kritēriju ievērošanu šīs investīcijas īstenošanā. Jo īpaši, DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaites punkta
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.2.2.7.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Iepirkuma līgumu noslēgšana par autotransporta pēc pieprasījuma darbības nodrošināšanu

Atskaites punkta apraksts

- Noslēgti visi iepirkuma līgumi autotransporta pēc pieprasījuma darbības nodrošināšanai. Iepirkuma līgumos iekļauti:
- atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T1, T2, T13 darbības prasībām;
 - pasūtījuma lietotnes, kurā integrēts zvanu centrs, nodrošināšanas nosacījumi;
 - līgumi ar pārvadājumu pakalpojuma sniedzēju (sniedzējiem).

Mērķrādītājs: Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos pakalpojuma nodrošināšanā iesaistītie bezemisiju transportlīdzekļi

Mērķrādītāja apraksts

Iegādāti un autotransports pēc pieprasījuma pakalpojuma ietvaros darbību uzsākuši 70 bezemisiju transportlīdzekļi.

Transportlīdzeklis tiek uzskatīts par iesaistītu autotransports pēc pieprasījuma pakalpojuma nodrošināšanā, kad tiek izmatota pasūtījuma lietotne, kurā integrēts zvanu centrs.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.G.II.1.2027Q4	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	Atskaites punkts	Iepirkuma līgumu noslēgšana par autotransporta pēc pieprasījuma darbības nodrošināšanu	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.II.S1.2028Q4	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	Mērķrādītājs	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos pakalpojuma nodrošināšanā iesaistītie bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	0	70	2028	IV

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Atskaites punkts “ir izvēlēts, jo:

- ✓ iepirkuma līguma/-u noslēgšana ar pārvadājumu pakalpojuma sniedzēju/-iem ir priekšnosacījums autotransports pēc pieprasījuma pakalpojuma īstenošanas uzsākšanai, t.i. nodrošinātu pasažieru pārvadāšanu investīcijas atbalsttiesīgajās teritorijās;
- ✓ iepirkuma līguma noslēgšana par pasūtījuma lietotnes un zvanu centra izstrādi ir priekšnosacījums autotransports pēc pieprasījuma pakalpojuma īstenošanas uzsākšanai, lai atbalsttiesīgo teritoriju pasažieriem nodrošinātu lietotājiem ērtu un vienotu digitālo risinājumu – lietotne un zvanu centrs.

Mērķrādītājs ir izvēlēts, lai nodrošinātu autotransports pēc pieprasījuma pakalpojuma īstenošanu, t.i. nodrošinātu nepieciešamos bezemisiju transportlīdzekļus pasažieru pārvadāšanai investīcijas atbalsttiesīgajās teritorijās.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Ar atskaites punktu tiek mērīts noslēgto iepirkuma līgumu skaits.

Ar mērķrādītāju tiek mērīts iegādāto bezemisiju transportlīdzekļu skaits.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta izpilde ir pamatojama ar noslēgtajiem iepirkuma līgumiem.

Mērķrādītāja izpilde ir pamatojama ar noslēgtu pieņemšanas-nodošanas aktu par bezemisiju transportlīdzekļu iegādi.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Investīcija tiek veidota uz jaunas iniciatīvas bāzes.

Mērķrādītāja bāzlīnija (sākumpunkts) ir 0; sasniedzamais līmenis – 70 bezemisiju transportlīdzekļi.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts ?

Atskaites punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2028. gada 4.ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu ?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu un atlases kritēriju izstrādi atbildīga ir SM.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt AS “Pasažieru vilciens”, kas nodrošinās atskaites punkta un mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegto atskaites punktu un mērķrādītāju.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp SM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, SM un CFLA nodrošinās atskaites punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. SM sekos līdzi investīcijas, t.sk. atskaites punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF Plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaites punkta un mērķrādītāja ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un SM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.2.2.7.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Pakalpojuma nodrošināšanai nepieciešamās vienības un resursi apkopoti 16. un 17.tabulās.

16.tabula. Investīcijai “Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos” nepieciešamo resursu apkopojums¹⁹¹

Nr. p. k.	Izdevumu kategorija	Apraksts, pieņēmumi	Izmaksas (bez PVN), EUR
1	Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	Vismaz 70 bezemisiju M1 klases viegļie pasažieru transportlīdzekļi	3 839 934,00
2	Transportlīdzekļu kases sistēmas iegāde, konfigurēšana un uzturēšana	Katra APP transportlīdzekļa aprīkošana ar kases sistēmu biļešu tirdzniecībai un pasažieru reģistrēšanai reģionālo maršrutu tīklā	240 533,10
3	Transportlīdzekļu kontroles sistēmas abonēšana	Katra APP transportlīdzekļa kontroles iekārtu abonēšana (Alco-lock aizdedze, GPS, videonovērošanas kamera, durvju attālināta atslēgšana/aizslēgšana)	65 520,00
4	Pārvadājumu pakalpojumu sniedzēja/-u izmaksas	Pārvadājumu pakalpojums ar nodrošinātiem autovadītājiem, APP transportlīdzekļu ikdienas apkopi un uzturēšanu (t.sk. paredzot elektroenerģijas uzlādi), APP transportlīdzekļu stāvlaukumu nodrošinājumu, atskaitot biļešu ieņēmumus.	26 790 416,10
5	Maršrutu plānošanas rīka abonēšana (vai iegāde un uzturēšana) un konsultācijas	Programmatūra ir tīmeklī balstīta platforma transporta pēc pieprasījuma un reģionālā sabiedriskā transporta ilgtermiņa un stratēģiskai plānošanai, integrējot autobusu, vilcienu un transporta pēc pieprasījuma pārvadājumus vienotā sistēmā. Tā apvieno telpiskos, demogrāfiskos un pasažieru datus, lai modelētu attīstības scenārijus, optimizētu tīklu un identificētu teritorijas ar nepietiekamu pieejamību jeb transporta nabadzību.	918 514,20
6	Pasūtījumu lietotne lietotne abonēšana (vai iegāde un uzturēšana)	Pasūtījumu lietotne ļauj klientam pieteikt braucienu, izmantojot mobilo lietotni vai sazinoties ar zvanu centru. Sistēma apkopo vairākus pieprasījumus un apvieno (salīmē) braucienus, optimizējot maršrutus, lai vairāki pasažieri ar līdzīgiem galamērķiem varētu doties vienā transportlīdzeklī. Šoferis savā lietotnē saņem apvienoto maršrutu, izpilda reisu un atjaunina statusu reāllaikā, nodrošinot efektīvu un ekonomisku pārvadājumu procesu.	1 092 446,60

¹⁹¹ Izmaksu aprēķini sagatavoti, balstoties uz Satiksmes ministrijas 2026. gadā veiktās tirgus izpētes rezultātiem, kuri ir dokumentēti un pieejami Satiksmes ministrijā

7	Maršrutu plānotāju, zvanu centra un pakalpojuma administrēšanas izmaksas		2026.	2027.	2028.	2029.	2030.	2031.	2032.	3 512 935,00
		Darba algas ar nodokļiem un veselības apdrošināšanu	0	364 568,29	495 355,21	520 030,27	545 936,30	573 134,77	601 690,21	
		Zvana centra un maršrutu plānotāju aprīkojuma iegāde	0	30 388,00	0	0	0	0	0	
		Darbības izmaksas	0	40 292,49	74 246,04	73 543,12	62 493,77	64 468,94	66 787,92	
8	Komunikācijas izdevumi	Pasākumu rīkošana, lai informētu sabiedrību par APP pakalpojuma īstenošanu								100 000,00

17. tabula. Atbalsta piešķiršanas grafiks

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Fonda līdzekļi (EUR)	0	3 408 703,33	4 553 557,44	4 684 434,85	4 726 499,11	4 914 869,18	5 132 160,59
Nacionālais līdzfinansējums (valsts budžets) (EUR)	0	1 136 234,44	1 517 852,48	1 561 478,28	1 575 499,70	1 638 289,73	1 710 720,20
Kopā (EUR)	0	4 544 937,78	6 071 409,92	6 245 913,14	6 301 998,81	6 553 158,90	6 842 880,78

Gadījumā, ja atklāta konkursa rezultātā nebūs iespējams nodrošināt APP pakalpojuma sniegšanu – proti, ja tirgus dalībnieki nebūs ieinteresēti pakalpojuma nodrošināšanā vai tirgus piedāvājums būs nesamērīgi un nepamatoti dārgs – darbības izmaksas, kas atspoguļotas 16. tabulas pozīcijā Nr.4 “Pārvadājumu pakalpojumu sniedzēja/-u izmaksas” pilnībā vai daļēji radīsies Satiksmes ministrijas deleģētajai kapitālsabiedrībai, kura nodrošinās APP pakalpojuma īstenošanu.

Investīcijas uzturēšanas izmaksu finansēšana pēc SKF plāna īstenošanas beigām tiks nodrošināta Satiksmes ministrijas esošā budžeta ietvaros, jo daļa no maršrutu tīkla tiks izpildīta kā autotransports pēc pieprasījuma.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Laika periods no 2027.-2032.gadam.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīciju kopējās izmaksas 36 560 299 EUR, tai skaitā nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (9 140 075 EUR), kas tiek segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav paredzēts finansējums no citiem ES instrumentiem saistībā ar šo investīciju.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav paredzēts tiešs finansējums no privātiem avotiem.

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

Izmaksu aprēķini sagatavoti, balstoties uz Satiksmes ministrijas veiktās tirgus izpētes rezultātiem, ietverot aktuālās preču cenas, programmatūras abonēšanas, tehnoloģiju apkopes un uzturēšanas izmaksu analīzi, kā arī konsultācijas ar VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” un saistošās iepirkumu dokumentācijas un iestāžu ziņojumu izvērtējumu.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/ investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.II	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	01.01. 2027.	31.07. 2032.	36 560 299	0	4 544 938	6 071 410	6 245 913	6 301 999	6 553 159	6 842 880

2.2.2.7.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Par pakalpojuma autotransports pēc pieprasījuma izmantošanu tiks iekasēta maksa, bet normatīvajos aktos noteiktajām pasažieru kategorijām braukšanas maksas atvieglojumi. Iespējams, ka pašvaldība pilnībā vai daļēji kompensētu trūcīgām personām brauciena maksu, kas ir atkarīgs no katras pašvaldības atsevišķi. APP tiks integrēts reģionālajā maršrutu tīklā apstiprinātais tarifs, līdz ar to pakalpojums tiek nodrošināts pēc vienlīdzības principa,

papildus ļaujot samazināt privātā auto izdevumus un vairojot reģionu mobilitāti, jo APP paredzēts, ka vienlaikus pakalpojumu var izmantot līdz pat 8 pasažieriem, kā plānojumu ar rīka un lietotnes palīdzību veiks Satiksmes ministrijas izvēlētai kapitālsabiedrībai.

2.2.2.7.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šis pasākums ir papildu ieguldījums, kas nerada dubultošanos ar esošajiem projektiem un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus. Pasākums paredz nodrošināt mobilitātes iespējas iedzīvotājiem attālākos lauku reģionos, kur nav pieejams sabiedriskais transports. Tas vienlaikus uzlabo nodarbinātības iespējas atsevišķos reģionos un ļauj samazināt privātā auto izdevumus mājāsaimniecībām ar zemiem ienākumiem, tos novirzot uz APP pakalpojumu.

2.2.2.7.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst *de minimis* regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Ieviešot investīciju, tiks izvērtēts, vai investīcijā piešķiramais atbalsts no publiskajiem līdzekļiem ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts saskaņā ar Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.pantā ietvertajām komercdarbības atbalsta pazīmēm, un, gadījumā, ja tiks secināts, ka pasākums kvalificējas kā komercdarbības atbalsts, tas tiks ieviests, ievērojot piemērojamā komercdarbības atbalsta regulējuma nosacījumus (piemēram, *de minimis*, Regula (EK) Nr. 1370/2007, u. tml.).

APP pakalpojumu kopumā nodrošinās Satiksmes ministrijas tiesību aktu ietvaros deleģētā kapitālsabiedrība, nodrošinot centralizētu pakalpojuma organizēšanu un pārraudzību. Šāda centralizācija ļauj standartizēt pakalpojuma kvalitāti, nodrošināt vienotu politikas īstenošanu un efektīvu resursu pārvaldību visos reģionos, kuros pakalpojums tiek īstenots. Transportlīdzekļu operators tiks izvēlēts atklāta konkursa kārtībā, nodrošinot konkurenci un tirgus caurspīdīgumu. Savukārt tirgus nepilnību gadījumā transportlīdzekļu operatīvo nodrošinājumu veiks Satiksmes ministrijas deleģētā kapitālsabiedrība. Šāda pieeja ļauj veiksmīgi integrēt APP pakalpojumu ar reģionālās dzelzceļa satiksmes maršrutu tīklu, optimizējot pasažieru savienojumus un samazinot privātā transporta izmantošanu, vienlaikus veicinot ilgtspējīgu mobilitāti.

Pakalpojums mērķis ir nodrošināt sabiedrisko interesi – mobilitātes iespējas attālākos lauku reģionos, piekļuvi reģionālajai dzelzceļa satiksmei un vienlīdzīgu piekļuvi transporta pakalpojumiem mazaizsargātām un ekonomiski mazāk aizsargātām sabiedrības grupām. Šī pieeja arī samazina tirgus kropļošanas risku, vienlaikus radot iespēju operatoriem konkurēt par atklātu un caurspīdīgu līgumu noslēgšanu, saglabājot mazaizsargāto iedzīvotāju (sabiedrības) interešu prioritāti.

2.2.2.8. (C2.G.I2) Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos

Intervences apgabals: (G)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.8.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. - 2027. gadam¹⁹² nosaka virzību uz videi draudzīgu, pieejamu, integrētu, ilgtspējīgu un multimodālu transporta sistēmu Latvijā. Pamatnostādnēs uzvērta nepieciešamība modernizēt sabiedriskā transporta infrastruktūru un veicināt videi nekaitīgu mobilitāti, kā arī samazināt transporta atkarību no fosilā kurināmā. Investīcija tieši veicina šo mērķu sasniegšanu, uzlabojot pieejamību un veicinot dzelzceļa transporta izmantošanu, jo īpaši mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Segto velonovietņu uzstādīšana atbalsta multimodālu mobilitātes ķēžu attīstību, veicinot savienojumu izmantošanu starp velotransportu un dzelzceļa transportu. Investīcija papildina esošās valsts un ES fondu finansētās iniciatīvas (piemēram, ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās” 2.3.1.2. pasākumu “Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls”¹⁹³, ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās” 2.3.1.3. pasākums “Veloinfrastruktūras attīstība”¹⁹⁴, ANM 1. komponentes “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” 1.1. reformu un investīciju virziena “Emisiju samazināšana transporta sektorā” 1.1.1.r. reformas “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” 1.1.1.2.i. investīcijas “Videi draudzīgi uzlabojumi Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” 1.1.1.2.i.1. pasākums¹⁹⁵ u.c.), kuru mērķis ir samazināt atkarību no privātām automašīnām, samazināt emisijas un palielināt sabiedriskā un ilgtspējīga transporta veidu pievilcību.

Segto velonovietņu izbūve tiks īstenota, balstoties uz vienotiem, iepriekš noteiktiem atlases kritērijiem, lai nodrošinātu veloinfrastruktūras pieejamību un funkcionalitāti visā pasažieru pārvadājumu tīklā.

Velonovietņu pieejamība un kvalitāte dzelzceļa stacijās ir būtiska, lai veicinātu drošu un ērti kombinējamu pārvietošanos ar velosipēdu un sabiedrisko transportu. Šobrīd Latvijā

¹⁹² MK 2021.gada 21. oktobra rīkojums Nr. 710 “Par Transporta attīstības pamatnostādnēm 2021.–2027. gadam”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

¹⁹³ MK 2024.gada 19.novembra noteikumi Nr. 726 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās” 2.3.1.2. pasākuma “Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls” īstenošanas noteikumi”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/356556-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-20212027-gadam-231-specifiska-atbalsta-merka-veicinat-ilgtspējigu-daudzveidu-mobilitati-pilsetas-2312-pasakuma-multimodals-sabiedriskā-transporta-tikls-istenosanas-noteikumi>

¹⁹⁴ MK 2024.gada 9.jūlija noteikumi Nr. 447 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās” 2.3.1.3. pasākuma “Veloinfrastruktūras attīstība” īstenošanas noteikumi”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/353526-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-20212027-gadam-231-specifiska-atbalsta-merka-veicinat-ilgtspējigu-daudzveidu-mobilitati-pilsetas-2313-pasakuma--veloinfrastrukturas-attistiba-istenosanas-noteikumi>

¹⁹⁵ MK 2023.gada 11.aprīļa noteikumi Nr. 190 “Eiropas Savienības Atveseļošanas un noturības mehānisma plāna 1. komponentes “Klimata pārmaiņas un vides ilgtspēja” 1.1. reformu un investīciju virziena “Emisiju samazināšana transporta sektorā” 1.1.1.r. reformas “Rīgas metropoles areāla transporta sistēmas zaļināšana” 1.1.1.1.i. investīcijas “Konkurētspējīgs dzelzceļa pasažieru transports kopējā Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā” īstenošanas noteikumi”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/341097-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanism-plana-1-komponentes-klimata-parmainas-un-vides-ilgtspēja-1-1-reformu>

daudzviet dzelzceļa stacijās pietrūkst atbilstošu velonovietņu vai tās nav pietiekami drošas, ērtas un pieejamas. Vērojama arī reģionālā nevienlīdzība – mazāk apdzīvotos reģionos veloinfrastruktūra pie stacijām ir īpaši nepietiekama. Tas ietekmē plašu velotransporta lietotāju loku, tostarp transporta nabadzības riskam pakļautos iedzīvotājus kā jauniešus, studentus, seniorus un citus, kuri velosipēdu ikdienā izmanto kā daļu no pārvietošanās veida, pārsēžoties uz sabiedrisko transportu, vai arī izvēlas videi draudzīgu mobilitāti.

Ņemot vērā valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” (LDz) 2024. gadā pārvadāto pasažieru skaitu, kā arī EK 2024. gada pētījumā par transporta nabadzību¹⁹⁶ norādīto, ka 21% māsaimniecību atrodas transporta izmaksu nepieejamības riska grupā, var pieņemt, ka Latvijā tiks ietekmēti aptuveni 21% transporta lietotāju, kas ir 42 000 pasažieru.

Atbilstoši SKF plāna 1.4.3. sadaļā definētajam transporta nabadzības indeksam (TNI), investīcijas ietvaros plānoto 50 velonovietņu izvietošana paredzēta teritorijās, kur TNI robežvērtība ir 1,5 un augstāka. Vienlaikus daļa investīcijas tiks mērķētas arī uz stratēģiski nozīmīgām stacijām ar zemāku TNI indeksa vērtību. Šīs stacijas kalpo kā savienojuma punkti teritorijām ar augstāku transporta nabadzību un nodrošina investīcijas efektivitāti, pieprasījumu un ieguldījuma ilgtspēju, tādējādi veicinot Fonda mērķu sasniegšanu. Segto velonovietņu atrašanās vietas var tikt precizētas projekta koncepcijas un turpmāko iepirkumu procedūru ietvaros. Ja iepirkumu rezultātā radīsies ietaupījums papildu velonovietņu izbūvei, tās secīgi – kā ar transporta augstas nabadzības vietām savienojošos elementus - plānots izbūvēt tuvākajās stacijās un pieturas punktos ar TNI vērtību zem 1,5.

Investīcija ietver segto velonovietņu projektēšanu, iegādi un uzstādīšanu dzelzceļa stacijās un pieturas punktos ar mērķi nodrošināt drošu un ērtu velosipēdu novietošanu. Šie risinājumi veicinās savienojamību starp dažādiem transportlīdzekļu veidiem, nodrošinot vieglāku pāreju no mikromobilitātes transportlīdzekļiem uz sabiedrisko transportu. Velonovietņu izbūve uzlabos piekļuvi dzelzceļa sabiedriskajam transportam un veicinās velosipēda un dzelzceļa kombinētu izmantošanu ikdienas pārvietošanās maršrutos.

Investīcija skars iedzīvotāju grupas, kuras pakļautas transporta nabadzības riskam – māsaimniecības ar zemiem ienākumiem, tostarp skolēnus, studentus, seniorus, cilvēkus bez autovadītāja apliecības vai automašīnas. Kombinēta velosipēda un dzelzceļa izmantošana ir svarīgs solis zaļās mobilitātes virzienā, kas ļaus transporta nabadzībai pakļautajiem iedzīvotājiem saglabāt piekļuvi darbavietām, izglītībai un pakalpojumiem, kā arī veicinās emisiju samazināšanu un uzlabos sabiedrības aktīvas mobilitātes iespējas.

Projektēšanas posmā tiks ņemta vērā laikapstākļu un sezonālātes aspekts, lai segto velosipēdu novietņu dizains nodrošinātu izturību un aizsardzību pret nelabvēlīgiem laikapstākļiem. Apsaimniekošanas un uzturēšanas pasākumi tiks integrēti dzelzceļā staciju ikdienas pārvaldības un infrastruktūras uzturēšanas līgumos, nodrošinot darbību visu gadu, tostarp ziemas apstākļos. Šī pieeja garantē ilgtspēju, ka infrastruktūra paliek droša, pieejama un efektīvi izmantota visu gadu.

Lai pamatotu investīciju un lai noteiktu segto velonovietņu indikatīvās atrašanās vietas stacijās/apgabalos, tika izmantots Latvijas situācijai atbilstošs transporta nabadzības rādītāju datu kopums un analīze, ņemot vērā šādus transporta nabadzības metodikas principus:

¹⁹⁶ Eiropas Komisija: Nodarbinātības, sociālo lietu un iekļautības ģenerāldirektorāts, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. et al., galīgais ziņojums, “Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies”, 2024. gada oktobris. Pieejams: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b300f5f-b125-11ef-acb1-01aa75ed71a1/language-en>

1) Staciju noslogotība un mikromobilitātes infrastruktūra:

Tika analizēts pasažieru apgrozījums katrā stacijā un novērtēta esošā mikromobilitātes infrastruktūra (piemēram, velonovietnes un citas mikromobilitātes rīku zonas). Šāda pieeja ļāva identificēt “pirmās/pēdējās jūdzes” nepilnības – situācijas, kad stacija nav pietiekami integrēta ar apkārtējām dzīvojamajām vai darba teritorijām, kā arī gadījumus, kad esošā infrastruktūra neatbilst faktiskajam pieprasījumam.

Augsts pasažieru skaits ir būtisks kritērijs, nosakot teritorijas, kurās nepieciešams nodrošināt augsta līmeņa pakalpojumus, tostarp kvalitatīvu veloinfrastruktūru.¹⁹⁷ Saskaņā ar 2024. gada datiem par pasažieru apgrozījumu dzelzceļa stacijās un pieturas punktos¹⁹⁸ noslogotākās stacijas ir: Daugavpils – 366 062 pasažieri, Ķegums – 310 527 pasažieri, Aizkraukle – 269 850 pasažieri, Skrīveri – 197 673 pasažieri.

Šīs stacijas ir stratēģiski nozīmīgas, jo tās apkalpo lielāko pasažieru plūsmu un, atrodas relatīvi tuvu pilsētu centriem vai blīvi apdzīvotām teritorijām. Tieši apdzīvotības tuvums stacijai rada labvēlīgus priekšnoteikumus mikromobilitātes rīku (piemēram, velosipēdu vai skrejriteņu) izmantošanai nokļūšanai līdz stacijai. Pretēji tam, ja stacija atrodas lielā attālumā no pilsētas vai dzīvojamām teritorijām, biežāk tiek izvēlēts autotransports.¹⁹⁹

2) Ekonomiskās attīstības līmenis:

Vietas ekonomiskās attīstības līmenis tika vērtēts pēc sociālekonomiskiem rādītājiem stacijas apkārtnē, t.i., augstāka prioritāte ar zemākiem vidējiem ienākumiem, augstāks bezdarbs, augstāks pensionāru/jauniešu īpatsvars, augstāks sociālo pabalstu saņēmēju īpatsvars, vidējais IKP rādītājs.

Velonovietņu izvietojums ir saistāms arī ar TNI, respektīvi, “Lugaži”, “Gulbene”, “Cesvaine”, “Madona”, “Mārciena”, “Rēzekne 2”, “Ludza”, “Krāslava”, “Daugavpils”, “Līksna” atrodas teritorijās, kur TNI ir no 4 līdz 11,25, kas ir augstākā robeža TNI intervālā. Pārējās stacijas/pieturas punkti izvēlēti pēc TNI, kas ir tuvāki šim augstākajam intervālam, kā arī izmantojot pārējo metodiku un pasažieru ar zemākiem vidējiem ienākumiem apgrozības faktu statistiskajos reģionos, un ņemot vērā bezdarba rādītājus²⁰⁰.

Sabiedrības grupas, kas tiek ņemtas vērā mikromobilitātes attīstībā, ir iedzīvotāji ar zemiem un vidēji zemiem ienākumiem, nabadzīgie iedzīvotāji un iedzīvotāji bez stabiliem ienākumiem, īpaši uzsverot bezdarbniekus, jauniešus un studentus.

Starptautiskie pētījumi liecina, ka segtas velonovietnes būtiski veicina velosipēdu izmantošanu dažādās sabiedrības grupās, īpaši starp iedzīvotājiem ar zemiem ienākumiem, kuriem tas ir viens no pieejamākajiem transporta veidiem. Turklāt starptautiskā prakse rāda, ka mikromobilitātes risinājumi visefektīvāk darbojas staciju teritorijās, nodrošinot augstu lietojamību, paredzamību un ilgtermiņa ilgtspēju. Sagaidāms, ka jaunieši un studenti, kā arī iedzīvotāji ar zemākiem vidējiem ienākumiem (t. sk. arī bezdarbnieki) varētu biežāk izvēlēties riteņbraukšanu kā galveno ikdienas transporta veidu pilsētās, ņemot vērā šo grupu mobilitātes vajadzības; turklāt jaunieši un studenti izceļas ar fiziskajām spējām aktīvi izmantot velosipēdu²⁰¹. Jānorāda arī, ka, ņemot vērā VAS “Latvijas Valsts ceļi” veikto pētījumu par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā²⁰², tika konstatēts, ka 14,3 % aptaujāto Latvijas iedzīvotāju izmanto velosipēdu, lai dotos uz mācību iestādi; šis iemesls ierindojas 2. vietā aiz braucieniem atpūtas un izklaides nolūkos.

Lai pamatotu segto velonovietņu izvietojumu (skatīt 20.attēlu), izmantota datos balstīta pieeja par statistiskajiem reģioniem Latvijā. Investīcijā iekļautās stacijas un pieturas punkti atrodas visos Latvijas statistiskajos reģionos, nodrošinot plašu teritoriālo pārklājumu, tostarp teritorijās ar paaugstinātu transporta nabadzības risku un augstāku bezdarba līmeni. Tāpat ņemts vērā, ka šajos reģionos 2022. gadā augstskolās un koledžās tika uzņemti 11 942

studenti, kas papildina kopējo pieprasījumu pēc pieejamiem mikromobilitātes risinājumiem.²⁰³

3) Apdzīvotības blīvums un sasniedzamība/piekļuve alternatīviem transporta veidiem:

Tika ņemts vērā apdzīvotības blīvums apkārt stacijām, kas ļauj secināt par dzīvojamo un nodarbinātības zonu tuvumu. Ja automašīna ir vienīgā reāli pieejamā mobilitātes iespēja, transporta nabadzības līmenis tiek vērtēts kā augsts. Piemēram, sabiedriskā transporta biežums pīķa laikā, autobusu/tramvaju u.c. pieejamība – nav vai ļoti ierobežotas. Auto īpašumtiesības – zemākas/augstākas par valsts vidējo. Respektīvi, jo sliktāka alternatīva, jo augstāka prioritāte velonovietnei.

4) Pašvaldību aptaujas dati:

Galvenais datu avots ir 2024. gada Latvijas pašvaldību aptaujas rezultāti, kurus apkopoja LDz. Aptaujas ietvaros pašvaldības vērtēja staciju sasniedzamību un kvalitāti, ņemot vērā dažādus transporta veidus. Aptauja tiks atkārtota arī 2026.gadā, lai nodrošinātu atjauninātus datus.

Segto velonovietņu izveide stacijas teritorijā uzlabotu stacijas sasniedzamību, īpaši iedzīvotājiem no pilsētas un novadā apdzīvotajām vietām. Mikromobilitātes risinājumu integrēšana samazinātu atkarību no privātā autotransporta, palielinātu sabiedriskā transporta izmantošanu un mazinātu mobilitātes izmaksas, kas ir būtiski iedzīvotājiem ar ierobežotām pārvietošanās iespējām.

Izvērtējot pasažieru plūsmas, apdzīvojuma struktūru un esošo mobilitātes infrastruktūru, secināms, ka stacijai “Cēsis” vērojams augsts pieprasījums, taču nepietiekami attīstīti ilgtspējīgas mobilitātes risinājumi. Segto velonovietņu izveide ir mērķtiecīgs ieguldījums reģionālās pieejamības uzlabošanā, transporta nabadzības mazināšanā un ilgtspējīgas mobilitātes attīstībā.

¹⁹⁷ <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/4/3525>

¹⁹⁸ LDz un AS “Pasažieru vilciens” sniegtā informācija par pasažieru apgrozījumu 2024.gadā

¹⁹⁹ <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/4/3525>

²⁰⁰ <https://www.nva.gov.lv/lv/2026gads>

²⁰¹ <https://www.mdpi.com/2571-5577/3/1/6>

²⁰² http://veloplans.lv/wp-content/uploads/2017/08/Velo-petijums_15012020.pdf (2019)

²⁰³ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_IZG_IG_IGA/IGA070/table/tableViewLayout1/

20. attēls. Indikatīvs* velonovietņu izvietojums investīcijas “Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos” ietvaros
(*vietas var tikt precizētas)



Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcijas kopējās izmaksas 1 530 000 EUR, tostarp 25% nacionālais līdzfinansējums (382 500 EUR), kas tiek nodrošināts no valsts budžeta.

Jauna investīcija, ko paredzēts īstenot, izmantojot Fonda atbalstu.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Investīcija ir vērsta uz visiem pasažieriem, kuriem nepieciešama papildu palīdzība, lai nodrošinātu piekļuvi vilcieniem un dzelzceļa infrastruktūrai.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Investīcijas kopējās izmaksas 1 530 000 EUR, tostarp 25% nacionālais līdzfinansējums (382 500 EUR), kas tiek nodrošināts no valsts budžeta. Par investīcijas īstenošanu atbildīgā institūcija ir Satiksmes ministrija.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Velonovietņu uzstādīšana nodrošinās nediskrimināciju pēc vecuma, dzimuma, etniskās piederības u.c. pazīmēm. Projekti veicinās nediskrimināciju un pamattiesību ievērošanu, jo projektu mērķa grupa ir visi Latvijas iedzīvotāji, jo īpaši teritoriālās, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļautās iedzīvotāju grupas.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Investīciju paredzēts īstenot no 2026. gada līdz 2029. gada beigām.

2.2.2.8.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025. gada 25. marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieeja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm vēltiem pielikumiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)</i>	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas ir uzskaitīta EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T13 – riteņbraucējiem paredzētas infrastruktūras būvniecība (segto velonovietņu būvniecība) DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm vēlti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)</i>	<i>Nav attiecināms</i>
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)</i>	<i>Nav attiecināms</i>
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	<i>Nav attiecināms</i>

2.2.2.8.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Projektu iesniegumu atlases izsludināšana

Atskaites punkta apraksts:

Izsludināta investīcijas projektu iesniegumu atlase segto velonovietņu izveidei dzelzceļa stacijās un pieturas punktos.

Spēkā stāties normatīvais regulējums par investīcijas īstenošanu.

Normatīvajā regulējumā iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.8.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T13 darbības prasībām

Mērķrādītājs: Velobraucējiem paredzētas infrastruktūras uzstādīšana

Mērķrādītāja apraksts

Uzstādītas un lietošanā nodotas 50 segtas velonovietnes. Katras velonovietnes kapacitāte ir vismaz 32 velosipēdi.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.G.I2.1.2027Q1	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	I
C2.G.I2.S1.2029Q4	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	Mērķrādītājs	Velobraucējiem paredzētas infrastruktūras uzstādīšana	Velonovietņu skaits	0	50	2029	IV

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

50 velonovietnes noteiktas, balstoties uz LDz apkopotajiem datiem par pasažieru apgrozījumu, šo staciju attīstības potenciālu, reģioniem ar lielāko transporta nabadzības indeksu, kā arī pašvaldību attīstības plāniem par apkārtnes infrastruktūras attīstību. Velonovietnes tiks uzstādītas Zemgales un Latgales reģiona, kā arī atsevišķās Vidzemes reģiona stacijās un pieturas punktos.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Izsludināta investīcijas projektu iesniegumu atlase un segto velonovietņu skaits.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta izpilde pamatojama ar sludinājuma publikāciju par projektu iesniegumu atlases izsludināšanu.

Mērķrādītāju izpilde pamatojama ar velonovietņu iegādi un uzstādīšanu. Izpildi veiks LDz.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītāji tiek veidoti uz jaunu iniciatīvu bāzes un bāzlīnija (sākumpunkts) ir 0. Sasniedzamais līmenis (mērķis): 50 velonovietnes.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaides punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Atskaides punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 1. ceturksnim.

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2029. gada 4. ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaides punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu izstrādi atbildīga ir SM.

Par atskaides punkta īstenošanu ir atbildīga SM sadarbībā ar CFLA.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt LDz, kas nodrošinās mērķrādītāju īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu – mērķrādītāja sasniegšanu.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp SM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, SM un CFLA nodrošinās atskaides punkta un mērķrādītāja sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. SM sekos līdzī investīcijas, t.sk. atskaides punkta un mērķrādītāja izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaides punkta un mērķrādītāja ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un SM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde.

2.2.2.8.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Segto velonovietņu izmaksu aprēķins veikts, balstoties uz LDz veikto sākotnējo tirgus izpēti un uz iepriekšēju līdzīgu iepirkumu faktiskajām izmaksām, kas pieejamas Elektronisko iepirkumu sistēmā (www.eis.gov.lv). Segto velonovietņu izmaksas ir noteiktas, balstoties uz LDz veikto tirgus izpēti un publiski pieejamu informāciju no potenciālajiem piegādātājiem, tostarp par velo nojumju un velonovietņu piedāvājumiem (piemēram, www.teritorija.lv), kā arī uz līdzīgu projektu īstenošanas praksi pašvaldībās, iegūstot informāciju, sazinoties ar projektu īstenotājiem. Papildus tika izmantota informācija par Olaines novadā realizēto veloinfrastruktūras projektu²⁰⁴ un Rīgas valstspilsētas pašvaldības mobilitātes punktu

²⁰⁴ Olaines novada pašvaldības realizētais veloinfrastruktūras projekts. Pieejams: <https://www.olaine.lv/lv/jaunumi/olaines-novada-izveidotas-11-velosipedu-apkopes-stacijas-un-velonovietne-pie-olaines-dzelzcela-stacijas>

izbūves iepirkumu²⁰⁵. Ņemot vērā, ka precīzas vienību cenas publiski nav pieejamas, izmaksas noteiktas, balstoties uz tirgū konstatēto cenu diapazonu un salīdzināmu projektu faktiskajām izmaksām. Aprēķinā pieņemts, ka visas velonovietnes tiks izgatavotas pēc vienota standarta modeļa, t.i., vienādas materiālu un montāžas izmaksas.

Vienas velonovietnes indikatīvās izmaksas ir 30 600 EUR bez PVN, tajās iekļaujot velonovietnes modeļa izgatavošanu (projektēšanu) (8%), materiālu izmaksas un piegādi (55%), novietņu izgatavošanu (25%) un uzstādīšanu noteiktajās stacijās un pieturas punktos (12%) (skatīt 18.tabulu).

18.tabula. Investīcijas programmas īstenošana: galvenie pieņēmumi un izmaksas

	Vienas vienības izmaksas, EUR bez PVN	Vienību skaits	Kopā, EUR bez PVN
Modeļa izgatavošana (projektēšana)	2 448	50	122 400
Materiālu izmaksas un piegāde	16 830	50	841 500
Velonovietņu izgatavošana	7 650	50	382 500
Uzstādīšana stacijās/pieturas punktos	3 672	50	183 600
KOPĀ			1 530 000

Segtās velonovietnes tiks pasūtītas pēc LDz pasūtījuma, ievērojot “Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts”²⁰⁶, paredzot vismaz 32 velosipēdu stāvvietas vienā novietnē.

Pēc investīcijas īstenošanas izveidoto velosipēdu novietņu uzturēšanu un ar to saistītās uzturēšanas izmaksas nodrošinās SM/LDz esošā budžeta ietvaros.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Laika periodā no 2026. gada līdz 2029. gada beigām.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas – 1 530 000 EUR.

Nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (382 500 EUR) tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav paredzēts finansējums no citiem ES instrumentiem saistībā ar to pašu komponenti.

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms.

²⁰⁵ Rīgas valstspilsētas pašvaldības mobilitātes punktu projekts (ANM līdzfinansējums). Pieejams: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/133824>

²⁰⁶ VAS “Latvijas dzelzceļš” Pasažieru infrastruktūras universālā dizaina standarts (apstiprināts ar VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes 11.02.2025. lēmumu Nr. VL-1.6/57-2025). Pieejams: <https://www.ldz.lv/sites/default/files/LDz-pasazieru-infrastrukturas-Universala-dizaina-standarts-2025.pdf>

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

LDz veiktā sākotnējā tirgus izpēte, kā arī LDz pieredze līdzīgu iepirkumu veikšanā.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.I2	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	01.01. 2026.	31.12. 2029.	1 530 000	0	200 000	900 000	430 000	0	0	0

2.2.2.8.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Dzelzceļa staciju izvēle tiks veikta, ņemot vērā transporta nabadzības indeksā ietvertos rādītājus par iedzīvotāju piekļuvi pamatmobilitātes pakalpojumiem, pārvietošanās alternatīvu pieejamību un sociālekonomisko ievainojamību, lai investīcija mērķtiecīgi samazinātu mobilitātes atstumtību teritorijās ar visaugstāko transporta nabadzības risku. Īpaša uzmanība tiks pievērsta reģioniem, kuros novērojams zemāks mobilitātes nodrošinājums un nepietiekama savienojamība ar sabiedrisko transportu, piemēram, vairākām stacijām un pieturas punktiem Zemgalē un Latgalē, kā arī atsevišķām Vidzemes reģiona teritorijām.

2.2.2.8.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Investīcija ir jauna, tā neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus. Papildu uzlabojumi nepieciešami, lai apmierinātu pieaugošās mikromobilitātes vajadzības, tostarp nodrošinātu velolietotājiem ērtu infrastruktūru.

2.2.2.8.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsauces numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Investīcija tiek īstenota valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izveidei, kam nav komerciāla rakstura, un pasažieru pārvadājumu veikšanai saskaņā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu.

2.2.2.9. (C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde

Intervences apgabals: (G)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.9.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. - 2027. gadam²⁰⁷ nosaka virzību uz videi draudzīgu, pieejamu, integrētu, ilgtspējīgu un multimodālu transporta sistēmu Latvijā, stiprinot dzelzceļu kā transporta sistēmas “mugurkaulu”, kur dzelzceļam ir centrāla nozīme pasažieru plūsmu organizēšanā. Pamatnostādnēs uzvērta nepieciešamība modernizēt sabiedriskā transporta infrastruktūru un veicināt videi nekaitīgu mobilitāti, kā arī samazināt transporta atkarību no fosilā kurināmā.

Vilcienu satiksmi ārpus elektrificētā tīkla Latvijā šobrīd nodrošina novecojuši dīzeļvilcieni ar augsto grīdu, bez PRM (*Persons with Reduced Mobility*) aprīkojuma, bez HVAC (*Heating, Ventilation, and Air Conditioning*) sistēmām un ar sliktu paātrinājumu. Tas nozīmē neērtu iekāpšanu, ilgus brauciena laikus un zemu konkurētspēju salīdzinājumā ar automašīnām. Piemēram, brauciens no Rēzeknes uz Rīgu šobrīd ilgst 3 stundas un 25 minūtes, kamēr ar automašīnu tas aizņem apmēram 3 stundas un 10 minūtes.

Pieprasījums pēc vilcienu pārvadājumiem līnijās Rīga-Krustpils-Rēzekne un Rīga-Daugavpils²⁰⁸ ir augsts. 2024. gadā posmā Koknese-Rēzekne tika pārvadāti 254 914 pasažieri, bet Rēzeknes stacija apkalpoja 151 409 pasažierus, no kuriem 83% ceļoja uz vai no Rīgas. Turklāt 43 645 pasažieri izmantoja kādu no septiņām starpstacijām starp Krustpili un Rēzekni, un 73% šo braucienu bija saistīti ar galvaspilsētu. Tas apliecina vilcienu nozīmi starpreģionu mobilitātes tīklā, īpaši mazaizsargātajiem transporta lietotājiem. Tāpat arī dzelzceļa līnijā Rīga - Lugaži (virzienā uz Cēsīm un Valmieru) vērojama augšupejoša pasažieru plūsmas tendence, pasažieru skaits pieaudzis par 13 %. 2024. gadā posmā Līgatne-Valmiera tika pārvadāti 275 726 pasažieri, no kuriem 62 764 pasažieri izmantoja kādu no sešām nelielajām starpstacijām kā Līgatne, Ieriķi, Melturi, Āraiši, Jāņamuiža un Lode. Papildus, vēl 18 299 pasažieri izmantoja stacijas Strenči un Lugaži, kas atrodas aiz Valmieras-Valkas novadā.

Bateriju elektrovilcieni (BEMU) ir videi draudzīgs risinājums, kas spēj darboties gan elektrificētos, gan neelektrificētos dzelzceļa tīkla posmos. Balstoties simulētajā vilcienu kustības grafikā, to ieviešana ļaus samazināt brauciena ilgumu starp Rēzekni un Rīgu līdz aptuveni 3 stundām, tādējādi samazinot ceļā pavadīto laiku par aptuveni 25 minūtēm un padarot vilcienu pievilcību konkurētspējīgāku pret automašīnām. Tas būtiski uzlabos piekļuvi darbavietām, izglītībai un pakalpojumiem iedzīvotājiem teritorijās ar augstu TNI. Plānots palielināt vilcienu reisu skaitu posmā Krustpils – Rēzekne no 3 uz 4 pāriem dienā, ar iespēju nākotnē sasniegt 5 pārus. Turklāt BEMU vilcieni ir nodrošināti ar zemās grīdas iekāpšanu, PRM tualetēm un HVAC sistēmām, kas būtiski uzlabos pasažieru komfortu un vilcienu pieejamību arī personām ar funkcionāliem traucējumiem vai invaliditāti. Braukšanas maksas atvieglojumi noteikti 2021. gada 22. jūnija MK teikumos Nr. 414 “Braukšanas

²⁰⁷ MK 2021. gada 21. oktobra rīkojums Nr. 710 “Par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.–2027. gadam”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

²⁰⁸ Savienojums ar Daugavpili tiek nodrošināts no ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu” 2.4.1.3. pasākuma “Bezemisiju (bateriju) vilcieni” ietvaros, vienlaikus šis ir būtisks aspekts, kas uzskatāmi parāda augsto pasažieru pieprasījumu reģionā.

maksas atvieglojumu noteikumi” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 414)²⁰⁹, tādējādi veicinot mazāk aizsargāto iedzīvotāju grupu (piemēram, cilvēki ar invaliditāti) pārvietošanos. Kombinācijā ar reģionālo maršrutu tīklā apstiprināto braukšanas maksas tarifu un ar MK noteikumos Nr. 414 noteiktajiem braukšanas maksas atvieglojumiem aug pievilcība arī ģimenēm ar bērniem, braukšanas maksas atvieglojumus var izmantot Latvijas Goda ģimenes apliecību saņēmušie daudzbērnu ģimeņu locekļi un bērni līdz skolas gaitu uzsākšanai, kas ir vēl viens sabiedriskā transporta popularitāti veicinošs faktors. Līdzšinējie dati norāda, ka, ieviešot jaunus elektrovilcienus satiksmē ap Rīgu, pasažieru skaits piepilsētas maršrutos ir pieaudzis par 10% līdz 14% starp 2024. un 2025. gadu. Savukārt reģionālajā Rīga-Daugavpils maršrutā palielināts reisu skaits par 2 reisu pāriem dienā ir palielinājis pasažieru skaitu par 8%. Tādējādi sagaidāms, ka, ieviešot jaunus BEMU vilcienus, ir pamatoti sagaidāms pasažieru skaita pieaugums par ~10%.

Svarīgi atzīmēt, ka vilciena biļetes cena Rīga – Rēzekne (apmēram 230 km) ir 9,10 EUR, kas ir lētāk kā biļetes cena komerciālos autobusus, padarot vilcienu par pieejamāku transporta veidu cilvēkiem ar zemiem ienākumiem. BEMU vilcienu ieviešana nav tikai tehnoloģisks uzlabojums – tā ir sociāli un ekonomiski nozīmīga investīcija, kas uzlabos mobilitāti, pieejamību un dzīves kvalitāti Latgales reģionā, vienlaikus veicinot klimata mērķu sasniegšanu un energoefektivitāti.

Uzlabotais BEMU vilcienu paātrinājums ļaus vilcieniem turpināt apkalpot nelielās lauku stacijas un uzlabot to sasniedzamību, ieviešot jaunus vilcienu reisos un iekļaujot papildu pieturas esošajos ekspress reisos.

Investīcijas ietvaros paredzēta **5 (piecu) BEMU iegāde** pasažieru pārvadājumu veikšanai, lai nodrošinātu nepieciešamo ritošā sastāva skaitu satiksmes uzsākšanai maršrutā no Rīgas uz Rēzekni un maršrutā no Rīgas uz Cēsīm, Valmieru un Valku. BEMU vilcienu risinājums ļautu intensificēt satiksmi šajos maršrutos, un lielākais ieguvums no tā būtu tieši pasažieriem posmā Cēsis-Valmiera-Valka un Krustpils-Rēzekne (skatīt 21.attēlu). Investīcijas kopapjoms ir 50 781 571 EUR.

Investīcija ir cieši saistīta ar SKF plāna **investīciju C2.G.I4 “Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide”**, kuras ietvaros paredzēta BEMU uzlādes infrastruktūras izveide 5 (piecās) dzelzceļa stacijās (Krustpils, Viļāni un Rēzekne 2, Cēsis un Valmiera). Investīcijas kopapjoms ir 24 818 429 EUR.

Investīcijas “Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde” un investīcijas “Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide” (turpmāk – BEMU investīcijas) papildina ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu” 2.4.1.3. pasākumu “Bezemisiju (bateriju) vilcieni”²¹⁰ (turpmāk – 2.4.1.3.pasākums), kas paredz minimālā nepieciešamā BEMU skaita iegādi maršrutā Rīga-Daugavpils un maršrutā Rīga-Sigulda-Cēsis, bet nav pietiekams papildu maršrutu nodrošināšanai.

BEMU investīcijas veicina Regulas 2023/955 mērķa sasniegšanu - veicināt pieejamu, ilgtspējīgu un zemu emisiju sabiedrisko transportu, mazinot transporta nabadzību un transporta izmaksu slogu iedzīvotājiem, īpaši mazaizsargātām māsasaimniecībām un lauku teritoriju iedzīvotājiem, vienlaikus uzlabojot mobilitātes pieejamību darba, izglītības un

²⁰⁹ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/324287-brauksanas-maksas-atviegloujumu-noteikumi>

²¹⁰ MK 2024.gada 9.janvāra noteikumi Nr. 30 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu” 2.4.1.3. pasākuma “Bezemisiju (bateriju) vilcieni” īstenošanas noteikumi”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/349115#p14.4&pd=1>

pamatpakalpojumu sasniegšanai. Investīcijas veicinās pāreju uz klimatneitrālu transportu, sabiedriskā transporta konkurētspējas un pieejamības paaugstināšanu, intermodalitātes attīstību, vides pieejamību un sociālo iekļaušanos pilnveidi.

BEMU investīciju atbalsttiesīgo teritoriju noteikšanā tiek piemērots SKF plāna 1.4.3.sadaļā minētais transporta nabadzības indekss (TNI) ar robežvērtību 1,5 un augstāks (skatīt 21. attēlu un 19.tabulu). Investīcijas tiek īstenotas:

- 1) Latgalē: Aizkraukles novadā, Jēkabpils novadā, Madonas novadā un Rēzeknes novadā, tostarp nodrošinot Rēzeknes novada savienojumu ar Rēzeknes valstspilsētu kā pakalpojumu centru.
- 2) Ziemeļvidzemē: Cēsu novadā, Valmieras novadā un Valkas novadā, nodrošinot BEMU vilcienu satiksmes attīstību līdz Valkai.

Izvēloties šīs teritorijas kā BEMU investīciju atbalsta mērķi, tiks nodrošināta gan starpreģionu savienojamība ar Rīgu, gan piekļuve reģionālo centru pakalpojumiem. Uzlabojot savienojamību un samazinot ceļošanas laiku, investīcija būtiski samazinās transporta nabadzības risku šajos reģionos. Investīcijas galvenais efekts ir tieša mobilitātes pieejamības uzlabošana iedzīvotājiem, kuriem šobrīd ir ierobežotas mobilitātes iespējas.

Uzlādes staciju izvietojums ir noteikts atbilstoši BEMU vilcienu tehniskajiem parametriem, lai BEMU vilcieni spētu ar pietiekamu uzlādes līmeni nodrošināt optimālus pārvadājumus attiecīgajos maršrutos.

19.tabula. Transporta nabadzības indekss un mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvars BEMU investīciju īstenošanas teritorijās

Novads	Transporta nabadzības indekss (TNI)	Mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvars (mājsaimniecības zem EIKIS robežvērtības, 09.2025.), %	Mazaizsargāto mājsaimniecību skaits (09.2025)
Aizkraukles novads	3,29	42,80	5 525
Jēkabpils novads	3,46	44,95	8 052
Madonas novads	5,02	45,19	5 680
Rēzeknes novads	5,09	55,98	6 888
Rēzeknes valstspilsēta	0,03	43,83	5 894
Cēsu novads	2,58	41,29	7 557
Valmieras novads	2,08	37,38	8 176
Valkas novads	5,40	48,63	1 690
Latvija	1,38	39,63	348 581

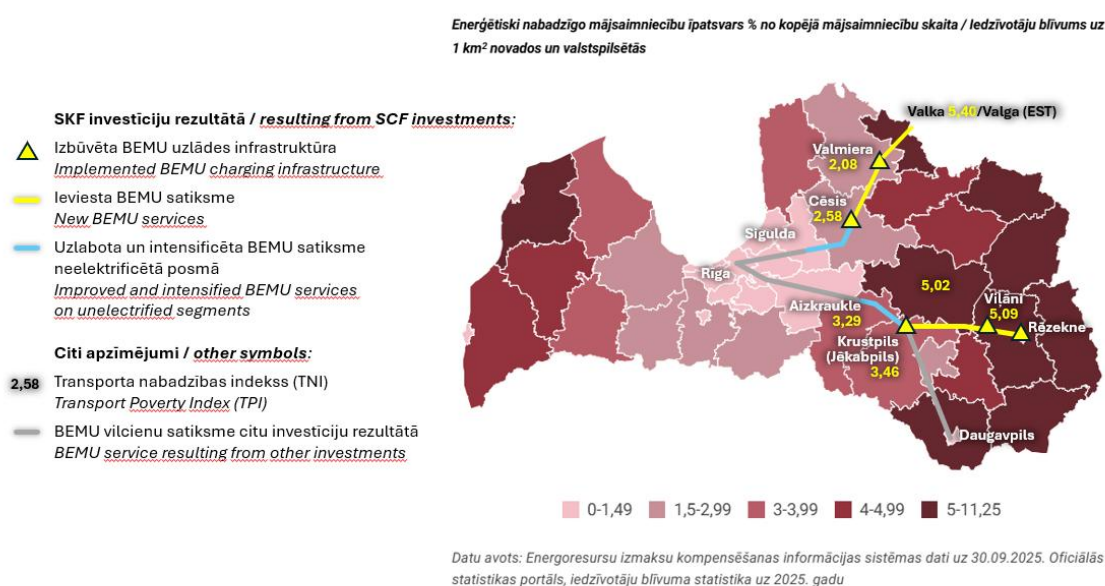
Latgales reģions ir viens no sociāli un ekonomiski vismazāk attīstītajiem reģioniem Latvijā. 2022. gadā iekšzemes kopprodukts (IKP) uz vienu iedzīvotāju šajā reģionā bija 9,7 tūkst. EUR, kas ir zemākais rādītājs Latvijā. Reģionu raksturo augsts TNI, kas norāda uz ļoti augstu transporta nabadzības risku, un zems automašīnu blīvums nekā citur Latvijā, kas nozīmē ierobežotu piekļuvi personīgajam transportam, īpaši lauku apvidos. Šie rādītāji nozīmē, ka ievērojama daļa iedzīvotāju ir atkarīga no sabiedriskā transporta, kura pieejamība šobrīd ir nepietiekama. Tas īpaši ietekmē mazaizsargātos transporta lietotājus – studentus, seniorus un cilvēkus ar zemiem ienākumiem, kuriem sabiedriskais transports ir būtisks ikdienas mobilitātei.

Arī Ziemeļvidzeme ir liels un dabiski daudzveidīgs reģions ar relatīvi zemu IKP uz vienu iedzīvotāju un lielāku lauku teritoriju īpatsvaru, salīdzinot ar Rīgas aglomerāciju. Līdz ar to sociāli-ekonomiskie izaicinājumi, tostarp zemāks ienākumu līmenis un mobilitātes ierobežojumi, ir līdzīgi kā Latgalē, tikai citādā telpiskā un demogrāfiskā kontekstā - ar plašām

lauku teritorijām un izkliedētu apdzīvotību, kas ietekmē piekļuvi transportam un pakalpojumiem, raksturojot transporta nabadzību. To apstiprina arī TNI rādītāji – Cēsu novadā tas ir 2,58, Valmieras novadā 2,08 un Valkas novadā 5,40, kas norāda uz būtiskiem mobilitātes pieejamības ierobežojumiem. Vidzemes reģiona iekšzemes kopprodukts (IKP) uz vienu iedzīvotāju ir zemāks par Latvijas vidējo, un būtiski atpaliek no Rīgas reģiona līmeņa. 2023. gadā IKP uz vienu iedzīvotāju Vidzemē bija ap 12,8 tūkst. EUR, kamēr Rīgas reģionā 2023.gada IKP uz vienu iedzīvotāju bija ap 30,4 tūkst. EUR.

21.attēlā norādītas BEMU investīciju īstenošanas teritorijas. Uzlādes stacijas paredzētas Krustpilī, Viļānos, Rēzeknē, Cēsīs un Valmierā (attēlā attēlotas ar dzelteniem trīsstūriem). Šo uzlādes staciju izveides un BEMU vilcienu iegādes rezultātā ieviestie jaunie BEMU pārvadājumi iezīmēti ar dzeltenām līnijām, bet uzlabotie un intensificētie pārvadājumi iezīmēti ar zilām līnijām, savukārt investīciju ietekmētās teritorijas ir plašākās teritorijas ap šiem dzelzceļa pārvadājumiem, kur dzelzceļš kalpo kā reģionālā transporta tīkla mugurkauls. Jāmin, ka kartē iezīmētā “Valka/Valga” ir balstīta uz esošu dzelzceļa maršrutu Rīga-Cēsis-Valmiera-Lugaži-Valga. Lugaži ir pēdējā dzelzceļa stacijas pietura Latvijā, kas atrodas pirms Igaunijas robežas, tomēr vilciens kursē līdz stacijai “Valga”, kas atrodas Igaunijas teritorijā un kur ir iespējams nodrošināt BEMU vilcienu lēno elektrouzlādi, neveicot papildu investīcijas un izmantojot tur jau šobrīd esošo aprīkojumu. TNI, kas kartē piezīmēts pie “Valka/Valga (EST)” attiecas uz Valkas novadu.

21.attēls. BEMU investīciju īstenošanas teritorijas



BEMU investīcijas ir plānotas sinerģijā ar citām SKF plāna investīcijām, tādām kā “Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos”, “Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos”, “Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem”. BEMU vilcieni veidos reģionālās mobilitātes pamatu, savukārt segtās velonovietnes nodrošinās efektīvus “pirmās un pēdējās jūdzes” risinājumus, veicinot velotransporta un dzelzceļa integrāciju. Autotransporta pēc pieprasījuma pakalpojumi papildinās šo sistēmu, nodrošinot elastīgu piekļuvi dzelzceļa stacijām teritorijās ar zemu sabiedriskā transporta pieejamību, īpaši lauku reģionos ar augstu transporta nabadzības risku. Vienlaikus tehnisko palīgīdzekļu iegāde mazaizsargātiem transporta lietotājiem nodrošinās individuāli pielāgotus mobilitātes risinājumus personām ar funkcionāliem traucējumiem, papildinot BEMU pieejamības risinājumus un uzlabojot

pieklūstamību visā mobilitātes ķēdē. Rezultātā tiks būtiski samazināti pieejamības, pieklūstamības un izmaksu šķēršļi mazaizsargātajiem transporta lietotājiem.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcijas ietvaros paredzēta 5 (piecu) bateriju elektrovilcienu iegāde. Investīcijas ietvaros īstenotie pasākumi papildina esošo dzelzceļa elektrifikācijas programmu, nevis aizstāj esošos valsts budžeta izdevumus vai dublē jau īstenotus pasākumus.

Šī ir jauna investīcija, kas papildina 2.4.1.3. pasākumu (īstenošana paredzēta līdz 2029. gada 31. decembrim), nodrošinot papildu finansējumu BEMU vilcienu iegādei, kā arī saistītajiem tehniskā atbalsta pasākumiem.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Plānotā investīcija atbilst Regulas 2023/955 mērķiem, veicinot sociāli taisnīgu pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku un mazinot transporta izmaksu un pieejamības negatīvo ietekmi uz regulas mērķauditoriju – iedzīvotājiem un transporta lietotājiem ar zemākiem ienākumiem, kā arī reģionu iedzīvotājiem ar ierobežotām mobilitātes alternatīvām.

Investīcija veicina pāreju uz bezemisiju dzelzceļa pārvadājumiem, tādējādi samazinot CO₂ emisijas transporta sektorā un vienlaikus stiprinot dzelzceļa kā pieejama, uzticama un klimatam draudzīga sabiedriskā transporta veida lomu.

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Par investīcijas īstenošanu atbildīga ir Satiksmes ministrija, kurai ir pieejami atbilstoši kvalificēti cilvēkresursi, lai kvalitatīvi un laikā īstenotu pasākumus.

Bateriju elektrovilcienu iegādi nodrošinās VSIA “Autotransporta direkcija”.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Bateriju elektrovilcienu iegāde nodrošinās nediskrimināciju pēc vecuma, dzimuma, etniskās piederības u.c. pazīmēm. Projekti veicinās nediskrimināciju un pamattiesību ievērošanu, jo projektu mērķa grupa ir visi Latvijas iedzīvotāji, jo īpaši teritoriālās, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļautās iedzīvotāju grupas.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Bateriju elektrovilcienu iegāde paredzēta laika periodā no 2026.gada līdz 2030.gadam.

2.2.2.9.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieeja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)</i>	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas ir norādīta EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikumā: ✓ T18 - Bezemisiju dzelzceļa, metro vai tramvaja ritošais sastāvs, tostarp tā komponenti. Satiksmes ministrija apņemas nodrošināt DNSH kritērija ievērošanu šīs investīcijas īstenošanā. DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)</i>	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? <i>(EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)</i>	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.2.2.9.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Iepirkuma līguma noslēgšana bateriju elektrovilcienu iegādei

Atskaites punkta apraksts

Noslēgts iepirkuma līgums par bateriju elektrovilcienu iegādi. Iepirkuma līgumā iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.9.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T18 darbības prasībām

Mērķrādītājs: Tīra transporta ritošais sastāvs

Mērķrādītāja apraksts

Iegādāti un darbību uzsākuši 5 bateriju elektrovilcieni, nodrošinot palielinātu pakalpojumu starp Rīgu un Valku un posmā no Krustpils līdz Rēzeknei.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.G.I3.1.2027Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	Atskaites punkts	Iepirkuma līguma noslēgšana bateriju elektrovilcienu iegādei	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I3.S1.2030Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	Mērķrādītājs	Tīra transporta ritošais sastāvs	Ritošā sastāva skaits	0	5	2030	IV

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Atskaites punkts tika izvēlēts, jo noslēgts iepirkuma līgums ir skaidrs atskaites punkts, kas nepārprotami liecina par projekta ieviešanas uzsākšanu un ļauj novērtēt projekta atbilstību laika grafikam.

Mērķrādītājs “Tīra transporta ritošais sastāvs (skaits)” tika izvēlēts, jo katrs atsevišķs iegādāts un ekspluatācijā pieņemts bateriju elektrovilciens ir pilnvērtīga funkcionāla vienība, kuru var iesaistīt sabiedriskā transporta pakalpojumu izpildē, tādējādi uzlabojot sniegto pakalpojumu sabiedriskā transporta gala lietotājiem.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Ar atskaites punktu mēra projekta ieviešanas uzsākšanu, kas ļauj novērtēt projekta atbilstību laika grafikam.

Ar mērķrādītāju tiks mērīts iegādāto bateriju elektrovilcienu vilcienu skaits.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punktu izpilde pamatojama ar noslēgtajiem iepirkuma līgumiem.

Mērķrādītāja izpilde pamatojama ar bateriju elektrovilcienu vilcienu iegādi un to pieņemšanu ekspluatācijā.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītājs tiek veidots uz jaunas iniciatīvas bāzes un bāzes līnija (sākumpunkts) ir 0. Sasniedzamais līmenis (mērķis): 5 bateriju elektrovilcieni.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaites punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Atskaites punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2030. gada 4. ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaites punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu izstrādi atbildīga ir SM.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt VSIA "Autotransporta direkcija" (ATD), kas nodrošinās atskaites punkta un mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegtajiem atskaites punktiem un mērķrādītājiem.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp SM un CFLA noslēgtajai starpresoru vienošanās, SM un CFLA nodrošinās atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. SM sekos līdzī investīcijas, t.sk. atskaites punktu un mērķrādītāju izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaites punktu un mērķrādītāju ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un SM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde

2.2.2.9.4. *Finansējums un izmaksas*

Informācija un skaidrojums par komponenti un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Investīcijas ietvaros paredzēta piecu BEMU vilcienu iegāde ar rezerves daļām to pirmajiem pieciem ekspluatācijas gadiem.

BEMU vilcienu parametri:

- ✓ Sēdvietu skaits: 180 – 220.
- ✓ Vilciena garums: Atbilstošs 80 m pasažieru platformām.
- ✓ Vagonu skaits vilcienā: Nav noteikts (indikatīvi 2 vai 3).
- ✓ Apkope: Apkope nav iekļauta. Ir iekļautas rezerves daļas uz 5 gadiem.
- ✓ Maksimālais ātrums: 160 km/h elektrificētā līnijā, 120 km/h bateriju režīmā.
- ✓ BEMU iekļauj kontakttīkla EMU (*Electric Multiple Unit* jeb elektriskais motorvagonu sastāvs) funkcionalitāti ar uzlādi gan no 3kV DC (*Direct Current* jeb līdzstrāva), gan 25kV AC (*Alternating Current* jeb maiņstrāva) kontakttīkla.
- ✓ Uzlādes jauda: Līdz 2,5 MVA no 25kV AC, bet 2,0 MVA ir paredzēts ikdienā, lai vienkāršotu uzlādes stacijas risinājumus.

BEMU vilcienu iegādes izmaksu aprēķins ir balstīts uz 2024. gadā publiskā iepirkumā saņemto finanšu piedāvājumu 9 BEMU vilcienu iegādei²¹¹ 2.4.1.3.pasākuma ietvaros²¹², kā arī pamatojoties uz salīdzinājumu ar neseniem vilcienu iepirkumiem Baltijas reģionā 1520

²¹¹ Pieejams: <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/79635>

²¹² MK 2024.gada 9.janvāra noteikumi Nr. 30 Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu" 2.4.1.3. pasākuma "Bezemisiju (bateriju) vilcieni" īstenošanas noteikumi. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/349115#p14.4&pd=1>

mm dzelzceļa tīklā. 5 BEMU vilcienu iegādes izmaksas SKF plāna ietvaros plānotas 50 781 571 EUR apmērā (skatīt 20.tabulu).

20.tabula. Investīcijas programmas īstenošana: izmaksas

Nr. p.k.	Izdevumu pozīcijas	Izmaksas, EUR (bez PVN)
1.	Ritošā sastāva iegādes un piegādes izmaksas (5 BEMU vilcieni un rezerves daļas 5 ekspluatācijas gadiem)	48 745 165
2.	Ritošā sastāva iegādes un piegādes izmaksas (inženiertehniskā uzraudzība)	1 935 406
3.	Darbības izmaksas, kas saistītas ar personāla piesaisti (projekta vadītāji, eksperti) 5 BEMU projektēšanas, ražošanas un pieņemšanas periodā (2026.-2030.g.)	101 000
KOPĀ		50 781 571

Salīdzinājums ar iepriekš veiktiem vilcienu iepirkumiem Baltijas reģionā 1520 mm dzelzceļa tīklā:

- ✓ Igaunijā 2020. gadā noslēgts līgums 55,2 milj. EUR apmērā par 6 trīs vagonu elektrovilcienu iegādi. Šis līgums iekļauj rezerves daļas pirmajiem 5 ekspluatācijas gadiem, kas ir atbilstoši investīcijā plānotajam. Vienlaikus, šie vilcieni nav aprīkoti ar baterijām (būtiska ietekme uz vilcienu cenu), bet ir par vienu vagonu garāki. Šī līguma vidējā cena par vienu vilcienu ir vidēji $55,2 / 6 = 9,2$ milj. EUR. Ievērojot inflācijas ietekmi kopš 2020. gada, šie vilcieni ir salīdzināmi ar investīcijā norādīto.
- ✓ Lietuvā 2023. gadā noslēgts līgums 226,5 milj. EUR apmērā par 15 vilcienu (9 piecu vagonu elektrovilcienu un 6 trīs vagonu BEMU vilcienu) iegādi. Šis līgums iekļauj tehnisko apkopi un rezerves daļas pirmajiem 10 gadiem. Tādējādi vidējā cena pa vienu vilcienu ir vidēji $226,5 / 15 = 15,1$ milj. EUR. Attiecīgi šo Lietuvas vilcienu cena ir augstāka nekā investīcijā plānotais apjoms, ievērojot Lietuvas vilcienu līgumā iekļauto tehnisko apkopi 10 gadu periodam.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Bateriju elektrovilcienu iegāde un to uzlādes staciju izveide paredzēta pakāpeniski laika periodā no 2026.gada līdz 2030.gadam. Katru gadu paredzēts ieguldīt noteiktu finansējuma apjomu, kas palīdzēs prognozēt slodzi uz budžetu.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas 50 781 571 EUR. Nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (12 695 393 EUR) tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Papildus norādītajai kopējai summai ārpus SKF plāna tvēruma būs nepieciešams nacionālais finansējums PVN izmaksu segšanai 10 664 130 EUR apmērā. Attiecīgi kopējais nepieciešamais valsts budžeta finansējums tādējādi ir 23 359 523 EUR.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav attiecināms

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

BEMU vilcienu iegādes izmaksas ir balstītas uz izmaksām par vienu vienību atbilstoši publiskā iepirkumā saņemtajiem finanšu piedāvājumiem, tāpēc paredzama augsta paredzamo izmaksu ticamība.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.I3	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	01.01. 2026.	31.12. 2030.	50 781 571	0	9 774 033	670 135	20 168 701	20 168 702	0	0

2.2.2.9.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galu galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Latgales reģions ir viens no sociāli un ekonomiski vismazāk attīstītajiem reģioniem Latvijā, un to raksturo augsta transporta nabadzība ar ierobežotu piekļuvi kvalitatīvam un regulāram sabiedriskajam transportam. 2022. gadā IKP uz vienu iedzīvotāju Latgales reģionā bija 9,7 tūkstoši EUR, kas ir zemākais rādītājs starp Latvijas reģioniem (CSP dati). Reģionā ir arī zemāks automašīnu blīvums nekā citos reģionos, kas norāda uz ierobežotu piekļuvi personīgajam transportam. BEMU vilcieni tiks izmantoti, lai valsts pakalpojuma līguma ietvaros maršrutā Rīga-Rēzekne ieviestu BEMU vilcienus un tādējādi šajā Latgales daļā uzlabotu vilcienu konkurētspēju pret vieglajiem auto gan iekšreģiona, gan starpreģionu savienojumos, tostarp ar ātrāku satiksmi un palielinātu reisu skaitu mazajās pieturās starp Krustpili un Rēzekni no 2 uz vismaz 3 reisu pāriem dienā.

Savukārt Vidzemes statistiskajā reģionā, kurā atrodas Cēsis, IKP 2022. gadā bija 12,04 tūkst. EUR, kas ir būtiski zemāks par valstī vidējo IKP (19,13 tūkst. EUR). Konkurētspējīga vilcienu satiksme ir būtiska, lai sociāli mazaizsargātiem transporta lietotājiem vilciens būtu pilnvērtīga alternatīva vieglo auto izmantošanai. Esošie dati liecina, ka 42% vilcienu pasažieru Latvijā izmanto vilcienu, lai sasniegtu valsts, ārstniecības, finanšu vai citas iestādes, vai skolu, vai studijas (AS "Pasažieru vilciens", 2023). Turklāt atbilstoši ATD/AS "Pasažieru vilciens" datiem reģionālajos vilcienos studentu plūsma ir sevišķi izteikta. Savukārt studiju vecuma jaunieši un seniori (kam regulārāk ir nepieciešams apmeklēt medicīnas iestādes) ir vecuma grupas ar zemākajiem ienākumiem uz vienu mājsaimniecības locekli (CSP, 2023), tādējādi iedzīvotāju grupas būtu uzskatāmas par mazaizsargātajiem transporta lietotājiem. Šī Latgales reģiona daļa ir viena no valstī attālākajiem reģioniem no

Rīgas (~200km), tādēļ jebkurš brauciens pēc pakalpojumiem vai studijām uz Rīgu ir ar būtiskām izmaksām, kas sevišķi ietekmē mazaizsargātos transporta lietotājus.

2.2.2.9.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šī investīcija neaizstāj esošos valsts budžeta izdevumus un nedublē jau īstenotus pasākumus, bet paplašina dzelzceļa elektrifikācijas pieeju, integrējot bezemisiju transportlīdzekļu risinājumus. Tā ir papildinoša 9 BEMU vilcienu iegādei, kas tiek finansēta 2.4.1.3.pasākuma ietvaros²¹³. SKF plāna investīcija un 2.4.1.3.pasākums savstarpēji papildina viens otru, veidojot vienotu stratēģiju ilgtspējīga sabiedriskā transporta attīstībai Latvijā.

Finansējums projekta ietvaros tiks piešķirts konkrētu izmaksu segšanai, un visas izmaksas ir identificējamās un nošķiramas. Dubultā finansējuma risks tiks izslēgts:

- ✓ Projekta iesnieguma vērtēšanas posmā, kur tiks sniegts detalizēts izmaksu pamatojums;
- ✓ Projekta īstenošanas posmā, veicot faktiski veikto izmaksu pārbaudi.

Izmaksu nodalīšanas principi:

- ✓ 9 BEMU vilcienu iegāde attiecas uz pamata pasūtījumu 2.4.1.3.pasākuma ietvaros. Uzsākšana 2025. gadā un īstenošana līdz 2029. gada beigām;
- ✓ 5 BEMU vilcienu iegāde attiecas uz papildu pasūtījumu, finansējot SKF plāna ietvaros. Uzsākšana paredzēta 2026. gadā un īstenošana līdz 2030. gada beigām.

2.2.2.9.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Ar investīcijas ietvaros sniegto atbalstu iegādātie BEMU vilcieni atradīsies sabiedriskā transporta pakalpojumu kompetentās iestādes VSIA "Autotransporta direkcija" īpašumā. Šie BEMU vilcieni tiks nodoti bezmaksas lietošanā pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma, kas noslēgts atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra Regulai (EK) Nr.1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autocelus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr.1191/69 un Padomes regulu (EEK) Nr.1107/70 (turpmāk - Regula (EK) Nr. 1370/2007), izpildītājam kā daļa no pakalpojumu valsts līguma, lai sniegtu pasūtījuma līgumā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumus. Līguma darbības beigās BEMU vilcieni bez maksas tiks nodoti lietošanā nākamajam Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteiktajā kārtībā izvēlētajam pārvaldītājam kā daļa no pakalpojumu valsts līguma, lai sniegtu pasūtījuma līgumā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumus.

²¹³ MK 09.01.2024. noteikumi Nr. 30 "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu" 2.4.1.3. pasākuma "Bezemisiju (bateriju) vilcieni" īstenošanas noteikumi". Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/349115#p14.4&pd=1>

Ievērojot plānotos projekta īstenošanas termiņus, paredzams, ka sākotnēji piegādātie BEMU vilcieni tiks nodoti esošā pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma pārvadātājam (VSIA "Autotransporta direkcija"). Savukārt 2032. gadā vai 2034. gadā sāksies nākamā pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma darbība, kura tiks piešķirta atklāta konkursa rezultātā izvēlētam pārvadātājam atbilstoši Regulas (EK) Nr. 1370/2007 noteiktajai kārtībai, un piegādātie BEMU vilcieni tiks tālāk nodoti šim nākamajam pārvadātājam pasūtījuma līguma izpildei.

2.2.2.10.(C2.G.I4) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide

Intervences apgabals: (G)

(Saskaņā ar Regulas 2023/955 8. panta 1. punkta attiecīgo apakšpunktu)

2.2.2.10.1. Komponentes pasākuma/investīcijas apraksts

Skaidra un uz pierādījumiem balstīta analīze par esošajām problēmām un to, kā tās tiek risinātas ar pasākumu un investīciju palīdzību

Lai nodrošinātu BEMU vilcienu pilnvērtīgu un ilgtspējīgu izmantošanu, ir nepieciešama jauna uzlādes infrastruktūra, kas ļautu BEMU vilcieniem darboties bez plašas un dārgas papildu elektrifikācijas.

Investīcijas aprakstu skatīt SKF plāna 2.2.2.9.1. sadaļā, kurā sniegts vispārējs pārskats par divām cieši saistītām BEMU investīcijām - “(C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde” un “(C2.G.I4) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide”.

Investīcijas “**Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide**” ietvaros paredzēta BEMU uzlādes infrastruktūras izveide 5 (piecās) dzelzceļa stacijās:

Līnija “Krustpils-Rēzekne 2”:

1. Krustpils
2. Viļāni
3. Rēzekne 2

Līnija “Rīga-Lugaži-Valga”:

4. Cēsis
5. Valmiera

BEMU uzlādes infrastruktūra sniegs iespēju BEMU vilcieniem sasniegt tādus galapunktus kā Rēzekne, Cēsis, Valmiera, Lugaži, Valga (Igaunijā), kā arī apkalpot lauku un ciematu iedzīvotājus no teritorijām ap šīm dzelzceļa līnijām. Stacija Valga ir dzelzceļa līnijas Rīga-Lugaži-Valga galapunkts, kas atrodas Igaunijā. Valka un Valga ir dvīņu pilsēta, kas atrodas uz Latvijas-Igaunijas robežas. Cēsis un Valmierā izbūvētās ātrās uzlādes stacijas nodrošinās BEMU vilcienu nokļūšanu līdz Valgai, kurā ir infrastruktūra, kas spēj nodrošināt BEMU vilcienu lēno uzlādi no parastā 380V kontakttīkla bez papildu investīcijām.

Uzlādes staciju izvietojums ir mērķtiecīgi un rūpīgi izvēlēts, jo tās nodrošinās satiksmi teritorijās, kurās ir ievērojams skaits mazaizsargāto transporta lietotāju un augsts TNI līmenis, tiešā veidā veicinot mobilitātes un pieejamības uzlabošanu, kas pilnībā atbilst Fonda mērķiem. Uzlādes staciju izvietojums ir noteikts atbilstoši BEMU vilcienu tehniskajiem parametriem (uzlādes ātrums, akumulatoru ietilpība), lai BEMU vilcieni spētu ar pietiekamu uzlādes līmeni nodrošināt optimālus pārvadājumus attiecīgajos maršrutos.

Līnija “Krustpils-Rēzekne 2: uzlādes stacijas Krustpilī, Viļānos, Rēzeknē:

Uzlādes stacijas **Krustpilī, Viļānos, Rēzeknē** ir nepieciešamas, lai atbilstoši BEMU tehniskajiem parametriem uzsāktu BEMU vilcienu satiksmi maršrutā Rīga-Rēzekne, veicot uzlādi brauciena laikā pieturās Krustpils un Viļāni un maršruta galapunktā Rēzeknē. Šim maršrutam nepieciešamo BEMU vilcienu iegāde ir paredzēta investīcijā “Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde”. Šis maršruts ietekmē teritorijas: Aizkraukles novads, Jēkabpils novads, Madonas novads, Rēzeknes novads kā teritorijas ar augstu TNI līmeni (3,29 – 5,09). Īpaši izceļams, ka Madonas (5,02) un Rēzeknes novados (5,09) transporta nabadzības līmenis ir kritiski augsts, kas nozīmē ierobežotu piekļuvi darbavietām, izglītībai un pakalpojumiem bez sabiedriskā transporta uzlabojumiem.

Investīcija ietver uzlādes infrastruktūras izveidi posmā Krustpils – Rēzekne, kas ir būtiska, lai nodrošinātu vilciena ilgtspējīgu darbību bez papildu elektrifikācijas. Izvēle par labu

BEMU tehnoloģijai ir veikta, jo šajā līnijā pieprasījums ir salīdzinoši zems – kopējais reisu skaits netiks pārsniegts vairāk par 5 pāriem dienā, un pasažieru skaits atbilst BEMU tehnoloģijas kapacitātei. Tas ļauj ieviest bezemisiju vilcienu satiksmi ar būtiski zemākām izmaksām un īsākā laikā nekā klasiskā elektrifikācija. Kaut gan Rēzeknes valstspilsētā TNI ir zems (0,03), kas skaidrojams ar relatīvi labāku sabiedriskā transporta pieejamību pilsētā, tomēr apkārtējos novados ap Rēzekni TNI ir ļoti augsts (līdz 5,09), kas norāda uz izteiktu teritoriālo nevienlīdzību un nepieciešamību stiprināt savienojamību starp pilsētu un lauku teritorijām.

Līnija “Rīga-Lugaži-Valga”: uzlādes stacijas Cēsīs, Valmierā:

Stacija “Cēsis” ir nozīmīgs reģionālās mobilitātes mezgls Cēsu novada iedzīvotājiem. Cēsu novadā esošajās teritorijās raksturīgs zems apdzīvotības blīvums, kas palielina transporta nabadzības risku. Dzelzceļa stacija ir būtisks piekļuves punkts mobilitātei, nodarbinātībai, izglītībai un pamatpakalpojumiem.

Stacija atrodas līnijā Rīga–Sigulda–Cēsis–Valmiera–Valga, kas ir viena no nozīmīgākajām reģionālajām neelektrificētajām līnijām Latvijā ar augstu pasažieru pieprasījumu. Šobrīd Cēsu novadā nodrošinātā vilcienu satiksme ir būtiski zemāka nekā citās pilsētās līdzvērtīgā attālumā no Rīgas. Piemēram, gan Aizkraukle (6 689 iedzīvotāji 2024. gadā pēc CSP datiem), gan Cēsis (15 020 iedzīvotāji 2024. gadā pēc CSP datiem) atrodas ~80 km no Rīgas, taču no Aizkraukles šobrīd ir 29 vilcienu reisu pāri dienā, savukārt Cēsīs šobrīd ir tikai 8 vilcienu reisu pāri dienā. Šī starpība veidojas galvenokārt no tā apstākļa, ka līnijā šobrīd tiek izmantoti dīzeļvilcieni, kas ir lēnāki un neefektīvāki.

Cēsu novadā TNI ir 2,58 un tādējādi ir reģions ietilps SKF plāna 1.4.3. sadaļā definētajā transporta nabadzības teritorijā. Posmā Sigulda–Cēsis Cēsu novada teritorijā BEMU vilcienu satiksme apkalpos stacijas Līgatne, Ieriķi, Melturi, Āraiši un Cēsis. Visas šīs stacijas, izņemot Cēsis, atrodas lauku teritorijās vai ciematos, no kurām iedzīvotāji izmanto vilcienu nokļūšanai skolās, medicīnas iestādēs vai pēc pakalpojumiem. Savukārt pie Cēsu stacijas atrodas galapunkts reģionālajiem autobusiem no Cēsu novada attālākajiem ciematiem (piemēram, Vecpiebalga, Taurene, Mārsnēni, Auciems), kuru iedzīvotāji Cēsu stacijā pārsēžas uz vilcienu uz Rīgu, lai saņemtu tos pakalpojumus, kuri ir pieejami valstspilsētās, (Cēsis nav valstspilsēta). Tādējādi Cēsu stacija ir būtisks mezgls šiem mazaizsargātajiem transporta lietotājiem.

BEMU uzlādes infrastruktūras izveide stacijā “Cēsis” ļaus uzlabot un intensificēt BEMU pārvadājumus posmā Sigulda–Cēsis, un tādējādi veicinās ilgtspējīgu un efektīvu dzelzceļa pārvadājumu attīstību, uzlabojot vilcienu satiksmes kvalitāti un pieejamību reģiona iedzīvotājiem. “Sigulda–Cēsis” virzienā 2.4.1.3.pasākuma ietvaros ir paredzēta nepieciešamo BEMU vilcienu iegāde un uzlādes stacijas izveide Siguldā. Bez papildu uzlādes stacijas izveides Cēsīs nav iespējams ieviest optimālu vilcienu satiksmi līdz Cēsīm un Valmierai, Valkai, jo BEMU vilcienam Siguldā būtu jāveic uzlāde līdz pilnam akumulatora līmenim (~20 minūtes stāvēšana) un jābrauc posms Sigulda–Cēsis ar samazinātu ātrumu (~80 km/h). Turklāt Siguldā būs iespējama tikai viena vilciena vienlaicīga uzlāde ar pilnu jaudu, tādēļ tiktu ierobežots arī iespējamais reisu skaits tālāk līdz Cēsīm (orientējoši reizi 2 stundās). Uzlādes stacija Cēsīs ļaus organizēt ātrāku vilcienu satiksmi (uzlādes laiks Siguldā ~5 min; posmā Sigulda–Cēsis kustības ātrums 100 km/h) un biežāku vilcienu satiksmi (pieprasītākajos laikos reizi 60 min), tā būtiski uzlabojot un zaļinot vilcienu satiksmi Cēsu novadā.

Uzsverot Cēsu pilsētas būtisko nozīmi reģionālās mobilitātes nodrošināšanā un tās lomu kā nozīmīgam pārvietošanās mezglam, kā arī ņemot vērā veiktā iepirkuma rezultātus un stratēģisko mērķi vēl lielākā mērogā mazināt transporta nabadzību reģionā, nodrošinot

iedzīvotājiem plašākas un pieejamākas pārvietošanās iespējas, secīgi un loģiski izriet nepieciešamība paplašināt uzlādes infrastruktūras pārklājumu, paredzot elektrotransporta uzlādes stacijas izveidi arī Valmierā, tādējādi stiprinot reģiona ilgtspējīgas mobilitātes sistēmu kopumā.

Stacija	Pasažieru apgrozījums 2024.gads, AS "Pasažieru vilciens"	Apdzīvotības blīvums, 2024.gads, CSP	IKP, 2023.gads, CSP, Vidzemes reģionā	Stacijas/pieturas punkta sasniedzamības kvalitāte ar dažādiem transporta veidiem, 2024.gads, VAS "Latvijas dzelzceļš" aptauja	Esošā mikromobilitātes infrastruktūra, 2024.gads, VAS "Latvijas dzelzceļš" izvērtējums	Vidējā alga pilsētā/novadā/s stacijas apkaimē, bruto, 2024.gads, CSP
Cēsis	145210	814	3 541 952	Ērta piekļūstamība	Nav	1 457

BEMU uzlādes stacijas izveide Cēsīs ir arī priekšnoteikums, lai ļautu potenciālu turpmāko attīstību gar šo līniju ar citām investīcijām, lai apkalpotu Valmieras un Valkas novada pašvaldības – teritorijas ar augstu un ļoti augstu TNI līmeni.

Stacija "Valmiera" ir viens no nozīmīgākajiem Ziemeļvidzemes reģionālās mobilitātes mezgliem un stratēģisks dzelzceļa galapunkts Valmieras novada un blakus esošo teritoriju iedzīvotājiem. Valmieras novads raksturojas ar salīdzinoši zemu apdzīvotības blīvumu ārpus pilsētas, kas kombinācijā ar lieliem attālumiem līdz pakalpojumiem palielina transporta nabadzības risku. Dzelzceļa stacija Valmierā nodrošina būtisku piekļuvi nodarbinātībai, izglītībai, veselības aprūpei un valsts līmeņa pakalpojumiem, īpaši iedzīvotājiem no lauku teritorijām.

Stacija "Valmiera" atrodas līnijā Rīga–Sigulda–Cēsis–Valmiera–Valga, kas ir viena no nozīmīgākajām neelektrificētajām reģionālajām dzelzceļa līnijām Latvijā. Šī stacija kalpo kā galapunkts un pārsēšanās mezgls iedzīvotājiem no Valmieras novada teritorijas, tostarp Burtnieku, Rencēnu, Kauguru, Brenguļu, Matīšu un citiem pagastiem, kuri izmanto reģionālos autobusus, lai nokļūtu Valmierā un tālāk ar vilcienu dotos uz Valgu, Cēsīm, Siguldu vai Rīgu. Valmiera kā reģionālais centrs ar attīstītu rūpniecību, izglītības iestādēm un pakalpojumu infrastruktūru ģenerē stabilu pasažieru plūsmu - 67 752 pasažieri 2024. gadā. Tajā pašā laikā vilcienu satiksmes intensitāti un kvalitāti šajā posmā šobrīd ierobežo dīzeļvilcienu izmantošana un uzlādes infrastruktūras trūkums.

Valmieras novadā TNI ir 2,08, kas norāda uz būtisku transporta pieejamības problemātiku. Papildu tam 37,38% mājāsaimniecību atrodas zem EIKIS robežvērtības, un mājāsaimniecību skaits, kas klasificējas kā mazaizsargātas, sasniedz 8 176. Šie dati apliecina augstu sabiedrības grupu īpatsvaru, kurām pieejams un finansiāli pieņemams sabiedriskais transports ir kritiski svarīgs.

Stacija	Pasažieru apgrozījums 2024.gads, AS "Pasažieru vilciens"	Apdzīvotības blīvums, 2024.gads, CSP	IKP, 2023.gads, CSP, reģionā	Stacijas/pieturas punkta sasniedzamības kvalitāte ar dažādiem transporta veidiem, 2024.gads, VAS "Latvijas dzelzceļš" aptauja	Esošā mikromobilitātes infrastruktūra, 2024.gads, VAS "Latvijas dzelzceļš" izvērtējums	Vidējā alga pilsētā/novadā/s stacijas apkaimē, bruto, 2024.gads, CSP
Valmiera	67752	1 231	644 867	Daļēja piekļūstamība	Ir	1 504

Stacijas sasniedzamības kvalitāte ar dažādiem transporta veidiem Valmierā šobrīd ir vērtēta kā daļēja (iezīmējot transporta nabadzības riskus), tomēr atšķirībā no Cēsīm stacijas apkārtnē jau ir izveidota mikromobilitātes infrastruktūra, kas nodrošina labu potenciālu integrētai un ilgtspējīgai mobilitātei. Apdzīvotības blīvums Valmierā (1 231 iedz./km²) un vidējā bruto

alga (1 504 EUR) liecina par pietiekamu pieprasījuma bāzi kvalitatīvai un biežai dzelzceļa satiksmei.

BEMU uzlādes infrastruktūras izveide stacijā “Valmiera” ļaus nodrošināt pilnvērtīgu un operacionāli efektīvu BEMU vilcienu apriti posmā Sigulda-Cēsis-Valmiera-Valga, samazinot atkarību no vienas uzlādes vietas Siguldā un novēršot kapacitātes ierobežojumus. Bez uzlādes iespējas Valmierā BEMU ekspluatācija šajā posmā būtu neefektīva, ierobežojot gan vilcienu kustības ātrumu, gan reisu biežumu, kā arī palielinot stāvēšanas laikus un ekspluatācijas riskus.

Ņemot vērā Valmieras kā reģionālā centra lomu, augsto mazaizsargāto iedzīvotāju īpatsvaru, esošo pasažieru pieprasījumu un nepieciešamību nodrošināt nepārtrauktu un efektīvu BEMU vilcienu ekspluatāciju visā līnijā, uzlādes infrastruktūras izveide stacijā “Valmiera” ir loģisks un stratēģiski pamatots nākamais solis pēc uzlādes stacijas izveides Cēsīs. Tas stiprinās Ziemeļvidzemes ilgtspējīgas mobilitātes sistēmu un būtiski veicinās transporta nabadzības mazināšanu reģionā.

Papildus tiešajai ietekmei uz Valmieras novada mobilitāti uzlādes infrastruktūras izveide stacijā “Valmiera” ir stratēģiski nozīmīga arī plašākā reģionālā un pārrobežu kontekstā. Valmiera ir nākamais funkcionālais mezgls līnijā Rīga-Cēsis-Valmiera-Valga, un uzlādes stacijas izbūve nodrošina iespēju paplašināt BEMU vilcienu satiksmi Ziemeļvidzemes virzienā līdz Valgai Igaunijā.

Valkas novads atbilstoši SKF plāna TNI indikatoram ir klasificējams kā viena no transporta nabadzīgākām teritorijām Latvijā. TNI Valkas novadā sasniedz 5,40, kas to ierindo starp augstākajiem rādītājiem valstī, būtiski pārsniedzot gan valsts vidējo līmeni, gan Ziemeļvidzemes reģiona centru rādītājus. Vienlaikus Valkas novadā 48,63 % māsaimniecību atrodas zem EIKIS robežvērtības, kas norāda uz augstu enerģētiskās un transporta nabadzības pārklāšanos. Šo rādītāju kombinācija apliecina strukturālu mobilitātes pieejamības problēmu, kuru nav iespējams risināt bez mērķētām investīcijām sabiedriskā transporta infrastruktūrā.

Valkas novadu raksturo ļoti zems apdzīvotības blīvums — tikai 9 iedzīvotāji uz 1 km², kas ir viens no zemākajiem rādītājiem Latvijā. Šāds telpiskais izvietojums būtiski palielina iedzīvotāju atkarību no sabiedriskā transporta, vienlaikus samazinot tā komerciālo dzīvotspēju. Rezultātā iedzīvotāji, īpaši seniori, jaunieši un māsaimniecības ar zemiem ienākumiem, saskaras ar ierobežotām iespējām regulāri un savlaicīgi nokļūt darbavietās, izglītības iestādēs, veselības aprūpes pakalpojumos un valsts līmeņa institūcijās. Šādos apstākļos dzelzceļš kļūst par vienīgo ilgtspējīgo un sociāli taisnīgo mobilitātes risinājumu.

Ņemot vērā Valkas novada ierobežoto pakalpojumu pieejamību uz vietas, iedzīvotāju mobilitāte ir cieši saistīta ar reģionālajiem centriem, īpaši Valmieru un Cēsīm. Valkas novada iedzīvotāji regulāri izmanto kombinētu mobilitātes modeli, kur reģionālie autobusi nodrošina nokļūšanu līdz dzelzceļa stacijām, bet vilciens – savienojumu ar valsts līmeņa pakalpojumiem. Tomēr šī sistēma ir ļoti jutīga pret vilcienu reisu biežumu, regularitāti un uzticamību. Nepietiekama vilcienu satiksmes intensitāte vai tehnoloģiski ierobežota ekspluatācija tieši pastiprina transporta nabadzību Valkas novadā.

BEMU uzlādes infrastruktūras secīga izbūve posmā Cēsis-Valmiera ir priekšnoteikums, lai nākotnē būtu iespējama regulāra, bieža un operacionāli efektīva vilcienu satiksme virzienā uz Valku. Bez šādas infrastruktūras nav iespējams nodrošināt pietiekamu vilcienu reisu skaitu, kas atbilstu transporta nabadzības mazināšanas mērķiem augsta riska teritorijās. Tādējādi investīcija uzlādes stacijās nav tikai tehnoloģisks risinājums, bet funkcionāls instruments, kas nodrošina Valkas novada iedzīvotājiem reālu piekļuvi sabiedriskajam transportam un samazina sociālo atstumtību.

Nemot vērā Valkas novada ļoti augsto transporta nabadzības indeksu, zemo apdzīvotības blīvumu un lielo mazaizsargāto mājāsaimniecību īpatsvaru, investīcijas BEMU infrastruktūrā Ziemeļvidzemes virzienā ir tieši atbilstošas Fonda pamatmērķim – mazināt nevienlīdzību un uzlabot mobilitātes pieejamību perifērās teritorijās. Šī pieeja fokusējas nevis uz ekonomisko izaugsmi kā primāro mērķi, bet gan uz pamata mobilitātes nodrošināšanu teritorijām, kurās bez publiska atbalsta tirgus mehānismi nespēj nodrošināt sociāli taisnīgu transporta pieejamību.”

Kopumā investīcija ir mērķēta uz teritorijām ar augstu un ļoti augstu TNI, un tās galvenais efekts ir tieša mobilitātes pieejamības uzlabošana iedzīvotājiem, kuriem šobrīd ir ierobežotas mobilitātes iespējas. Uzlabojot savienojamību un samazinot ceļošanas laiku, investīcija būtiski samazinās transporta nabadzības risku šajos reģionos.

Pasākuma vai investīcijas būtība, veids un apjoms, kas var ietvert papildu tehniskā atbalsta pasākumus saskaņā ar 11. panta 4. punktu, norādot, vai tas ir jauns vai esošs pasākums vai investīcija, ko iecerēts pagarināt, izmantojot Fonda atbalstu

Investīcijas ietvaros paredzēta 5 (piecu) uzlādes staciju izveide bateriju elektrovilcieniem Latvijas reģionālajā dzelzceļa tīklā. Investīcijas ietvaros īstenotie pasākumi papildina esošo dzelzceļa elektrifikācijas programmu, nevis aizstāj esošos valsts budžeta izdevumus vai dublē jau īstenotus pasākumus.

Šī ir jauna investīcija, kas papildina 2.4.1.3.pasākumu²¹⁴, nodrošinot papildu finansējumu BEMU vilcienu uzlādes infrastruktūras izbūvei, kā arī saistītajiem tehniskā atbalsta pasākumiem. 2.4.1.3. pasākuma īstenošana paredzēta līdz 2029. gada 31. decembrim.

Detalizēta informācija par pasākuma vai investīcijas mērķi un par to, kādām personām pasākums vai investīcija ir paredzēti un uz ko tie ir vērsti; skaidrojums par to, kā pasākums un investīcija faktiski veicinātu Fonda mērķu sasniegšanu dalībvalsts attiecīgo rīcībpolitiku vispārējā satvarā un kā pasākums un investīcija samazinās atkarību no fosilās degvielas/kurināmā

Plānotā investīcija atbilst Regulas 2023/955 mērķiem, veicinot sociāli taisnīgu pāreju uz klimatneitrālu ekonomiku un mazinot transporta izmaksu un pieejamības negatīvo ietekmi uz regulas mērķauditoriju – iedzīvotājiem un transporta lietotājiem ar zemākiem ienākumiem, kā arī reģionu iedzīvotājiem ar ierobežotām mobilitātes alternatīvām.

Investīcija veicina pāreju uz bezemisiju dzelzceļa pārvadājumiem, tādējādi samazinot CO₂ emisijas transporta sektorā un vienlaikus stiprinot dzelzceļa kā pieejama, uzticama un klimatam draudzīga sabiedriskā transporta veida lomu.

²¹⁴ MK 2024.gada 9.janvāra noteikumi Nr. 30 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotansportlīdzekļu izmantošanu” 2.4.1.3. pasākuma “Bezemisiju (bateriju) vilcieni” īstenošanas noteikumi”. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/349115#p14.4&pd=1>

Apraksts par to, kā pasākums vai investīcija tiek īstenota (īstenošanas līdzekļi), atsaucoties uz dalībvalsts administratīvajām spējām centrālā un - attiecīgā gadījumā - reģionālā un vietējā līmenī, un paskaidrojums par to, kā resursi tiks savlaicīgi apgūti un kā tie vajadzības gadījumā tiek novirzīti vietējam un reģionālajam līmenim

Par investīcijas īstenošanu atbildīga ir Satiksmes ministrija, kurai ir pieejami atbilstoši kvalificēti cilvēkresursi, lai kvalitatīvi un laikā īstenotu pasākumus.

Bateriju elektrovilcienu uzlādes staciju izveidi nodrošinās VAS “Latvijas dzelzceļš”.

Attiecīgā gadījumā - skaidrojums par to, kā pasākums vai investīcija tieksies novērst dzimumu nevienlīdzību

Bateriju elektrovilcienu iegāde, tostarp to uzlādes staciju izveide nodrošinās nediskrimināciju pēc vecuma, dzimuma, etniskās piederības u.c. pazīmēm. Projekti veicinās nediskrimināciju un pamattiesību ievērošanu, jo projektu mērķa grupa ir visi Latvijas iedzīvotāji, jo īpaši teritoriālās, sociālās atstumtības un nabadzības riskam pakļautās iedzīvotāju grupas.

Pasākuma vai investīcijas grafiks; atbalstam mazemisiju transportlīdzekļiem – minētā atbalsta pakāpeniskas samazināšanas grafiks

Bateriju elektrovilcienu uzlādes staciju izveide paredzēta laika periodā no 2026.gada līdz 2030.gadam.

2.2.2.10.2. Princips “nenodari būtisku kaitējumu”

Informācija par komponentē iekļauto pasākumu un investīciju atbilstību principam “nenodari būtisku kaitējumu” Regulas (ES) 2020/852 17. panta nozīmē. EK 2025.gada 25.marta paziņojums “Tehniskie norādījumi par principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” piemērošanu saskaņā ar Sociālā klimata fonda regulu” (turpmāk – EK paziņojums C/2025/1596), pieejams tiešsaistē (<https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1596/oj>)

Pieceja	Praktiskie apsvērumi
1. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir kādas darbības un/vai aktīvi, kas saskaņoti ar vienu vai vairākiem konkrētām nozarēm veltītiem pielikumiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.1. iedaļa.)	Šī investīcija attiecas uz vienu darbību, kas norādīta Tehnisko norādījumu par DNSH principa piemērošanu 2. pielikumā: ✓ T23 – Atsevišķa infrastruktūra dzelzceļa sabiedriskajam transportam. DNSH kritēriji un pierādījumi par šiem investīcijas elementiem tiks iekļauti investīcijas īstenošanas MK noteikumos, un tā būs daļa no investīcijas atskaites punkta.
2. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir darbības un/vai aktīvi, uz kuriem neattiecas viens vai vairāki konkrētām nozarēm veltīti pielikumi un kuri nav balstīti uz alternatīvajām pieejām, kas minētas EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. un 2.4. iedaļā? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.2. iedaļa.)	Nav attiecināms
3. Vai saskaņā ar šo pasākumu vai investīciju ir paredzētas darbības un/vai aktīvi, kas ir saskaņoti ar ES taksonomiju (“būtiska sekmēšana”) un principa “nenodari būtisku kaitējumu” tehniskās pārbaudes kritērijiem? (EK paziņojuma C/2025/1596 2.3. iedaļa.)	Nav attiecināms
4. Vai šis pasākums vai investīcija ir finanšu produkts, ko īsteno InvestEU dalībvalsts nodalījuma ietvaros saskaņā ar EK paziņojuma C/2025/1596 2.4. iedaļu?	Nav attiecināms

2.2.2.10.3. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Iepirkumu līgumu noslēgšana bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveidei

Atskaites punkta apraksts

Noslēgti visi iepirkuma līgumi par bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveidi.
Iepirkuma līgumos iekļauti atbalsta saņemšanas nosacījumi saskaņā ar SKF plāna 2.2.2.10.1. sadaļu un atbilstības nosacījumi DNSH kritērijiem, jo īpaši EK paziņojuma C/2025/1596 2. pielikuma T23 darbības prasībām.

Mērķrādītājs: Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūra

Mērķrādītāja apraksts

Dzelzceļa infrastruktūrā izbūvēti un ekspluatācijā nodotas 5 BEMU uzlādes stacijas (Krustpilī, Viļānos, Rēzeknē, Cēsīs un Valmierā).

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.G.I4.1.2027Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	Atskaites punkts	Iepirkumu līgumu noslēgšana bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveidei	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I4.S1.2030Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	Mērķrādītājs	Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūra	Uzlādes staciju skaits	0	5	2030	IV

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaites punkts vai mērķrādītājs?

Atskaites punkts tika izvēlēts, jo noslēgts iepirkuma līgums ir skaidrs atskaites punkts, kas nepārprotami liecina par projekta ieviešanas uzsākšanu un ļauj novērtēt projekta atbilstību laika grafikam. Investīcijas ietvaros tiks noslēgti vairāki iepirkuma līgumi ar pakalpojumu sniedzējiem BEMU uzlādes infrastruktūras izbūvei:

- ✓ elektroenerģijas pieslēgumu (ārējo tīklu) projektēšanai;
- ✓ elektroenerģijas pieslēgumu izbūvei (ārējiem tīkliem);
- ✓ uzlādes infrastruktūras izbūvei un infrastruktūras piegādei (projektē un būvē);
- ✓ ar Inženierkonsultantu par projektēšanas uzraudzību un būvuzraudzību;
- ✓ par drošības (AsBo) novērtējumu.

5 uzlādes stacijas tika izvēlētas, lai nodrošinātu BEMU ritošā sastāva (bateriju vilcienu) uzlādi nepieciešamajās identificētajās vietās atbilstoši satiksmei plānotajām/izvēlētajām līnijām.

Ko mēra ar atskaites punktu vai mērķrādītāju?

Ar atskaites punktu mēra projekta ieviešanas uzsākšanu, kas ļauj novērtēt projekta atbilstību laika grafikam.

Ar mērķrādītāju tiks mērīts izbūvēto un ekspluatācijā nodoto uzlādes staciju skaits.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaites punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaites punkta izpilde pamatojama ar noslēgtajiem iepirkuma līgumiem.

Mērķrādītāja izpilde pamatojama ar uzlādes staciju infrastruktūras izbūvi (nodošanu ekspluatācijā).

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Mērķrādītājs tiek veidots uz jaunas iniciatīvas bāzes un bāzes līnija (sākumpunkts) ir 0. Sasniedzamais līmenis (mērķis): 5 uzlādes stacijas.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaides punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Atskaides punkts tiks sasniegts līdz 2027. gada 4. ceturksnim.

Mērķrādītājs tiks sasniegts līdz 2030. gada 4. ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaides punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Par investīcijas īstenošanas nosacījumu izstrādi atbildīga ir SM.

Par investīcijas praktisko ieviešanu kā projekta īstenotāju plānots noteikt LDz, kas nodrošinās atskaides punkta un mērķrādītāja īstenošanu un sasniegšanu, kā arī informācijas sniegšanu par investīcijas īstenošanas progresu, tostarp sasniegtajiem atskaides punktiem un mērķrādītājiem.

CFLA kā līguma slēdzējs ar projekta īstenotāju nodrošinās investīcijas projektu izpildes uzraudzību. Atbilstoši starp SM un CFLA noslēgtajai starppresoru vienošanās, SM un CFLA nodrošinās atskaides punktu un mērķrādītāju sasniegšanas uzraudzību un novērtēšanu. SM sekos līdzi investīcijas, t.sk. atskaides punktu un mērķrādītāju izpildes progresam, nepieciešamības gadījumā rosinās grozījumus SKF plānā un investīcijas īstenošanas noteikumos.

Par atskaides punktu un mērķrādītāju ziņošanu EK, balstoties uz CFLA un SM sniegto informāciju, atbildīga ir KEM kā vadošā iestāde

2.2.2.10.4. Finansējums un izmaksas

Informācija un skaidrojums par komponentes un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Indikatīvais izmaksu aprēķins (skatīt 21.tabulu) veikts, balstoties uz LDz veikto sākotnējo tirgus izpēti un uz līdzīgu iepirkumu faktiskajām izmaksām.

21. tabula. BEMU uzlādes infrastruktūras izmaksas

Dzelzceļa stacija	Uzlādes infrastruktūras projektēšana un autoruzraudzība	Uzlādes infrastruktūras izbūve (t.sk. uzlādes staciju piegāde)	Dzelzceļa signalizācijas infrastruktūras pielāgošana	Elektroenerģijas pieslēgumu izbūve	Inženier-konsultants (t.sk. būvprojekta ekspertīze, būvuzraudzība)	AsBo (stacionārās iekārtas nodošanai ekspluatācijā)	Kopā
Krustpils	624 296	3 700 000	310 000	151 976	176 567	25 000	4 987 839
Viļāni	618 326	3 700 000	310 000	112 172	176 339	25 000	4 941 837
Rēzekne 2	624 312	3 700 000	310 000	152 080	176 567	25 000	4 987 959
Cēsis	614 928	3 700 000	310 000	89 522	176 210	25 000	4 915 660
Valmiera	624 000	3 700 000	310 000	150 000	176 133	25 000	4 985 133
Kopā	3 105 863	18 500 000	1 550 000	655 750	881 816	125 000	24 818 429

Ārējo elektroapgādes pieslēgumu būvprojektu izstrādes un izbūves izmaksas noteiktas 15% apmērā no plānotajām ārējo elektroapgādes pieslēgumu izmaksām. Savukārt ārējo elektroapgādes izbūves izmaksas noteiktas, ņemot vērā sistēmas operatora AS "Sadales tīkls" aprēķinātās prognozējamās pieslēgumu ierīkošanas izmaksas.

Projektēšanas un autoruzraudzības “projektē un būvē” iepirkumam izmaksas noteiktas ~10% no plānotajām būvniecības izmaksām. Pieņemums izdarīts, pamatojoties uz uzņēmumu piedāvātajām vidējām projektēšanas un autoruzraudzības izmaksām LDz veiktajās iepirkuma procedūrās par dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizāciju.

Uzlādes stacijas izmaksas noteiktas, ņemot vērā uzlādes staciju ražotāja, Vācijas uzņēmuma F&S PROZESSAUTOMATION GmbH, piedāvāto provizorisko uzlādes stacijas piegādes summu.

Lokālā kontakttīkla izbūves un dzelzceļa signalizācijas sistēmas pielāgošanas izmaksas noteiktas, ņemot vērā īstenošanā esošos LDz infrastruktūras izbūves projektus, to faktiskās kontakttīkla un tā nesošās konstrukcijas izbūves izmaksas, kuros kā kontakttīkla nesošā konstrukcija izmantotas stingrās šķērssiļis

Inženierkonsultanta izmaksas noteiktas ~1,5% apmērā no plānotajām būvniecības (projektēšanas un būvdarbi) izmaksām. Izmaksu pieņemums balstīts uz Kohēzijas fonda projektos noteiktajām inženierkonsultanta izmaksām.

Investīcijas ietvaros tiks īstenotas šādas projekta aktivitātes:

- ✓ Ārējo elektroapgādes pieslēgumu būvprojektu izstrādi un izbūvi;
- ✓ BEMU vilcienu uzlādes infrastruktūras projektēšana un autoruzraudzība “projektē un būvē” līguma ietvaros;
- ✓ BEMU vilcienu uzlādes infrastruktūras izbūvi “projektē un būvē” līguma ietvaros, kas ietver uzlādes staciju ražošanu, piegādi un uzstādīšanu, lokālā kontakttīkla izbūvi, dzelzceļa signalizācijas sistēmas pielāgošanu, automatizāciju, apgaismojuma un videonovērošanas risinājumus;
- ✓ Būvuzraudzība, ekspertīze un inženiera pakalpojumi, kas nodrošina kvalitātes kontroli un projekta atbilstību Latvijas būvniecības nozares normatīvajiem aktiem.
- ✓ Neatkarīga riska novērtēšanas institūcijas (*Assesment Body*, AsBo) izmaksas noteiktas, pamatojoties uz veikto tirgus aptauju. LDz ir saņēmis Slovēnijā reģistrētas AsBo institūcijas SIQ Ljubljana cenu piedāvājumu. Piedāvātās izmaksas AsBo ziņojuma sagatavošanai vienai dzelzceļa stacijai par divu dzelzceļa apakšsistēmu atbilstību (Enerģijas apgādes apakšsistēma, Signalizācijas iekārtu apakšsistēma) un būvlaukuma apmeklējumu.

Uzlādes stacijas projektēšanas pamatā būs 25 kV maiņstrāvas uzlāde no kontakttīkla, izmantojot standarta pantogrāfu saskaņā ar attiecīgajām Savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) prasībām.

BEMU uzlādes infrastruktūras parametri:

- ✓ Uzlādes jauda 2MW;
- ✓ Uzlādes strāva 80A;
- ✓ Uzlādes spriegums 25kV AC;
- ✓ Kontakttīkla garums peronu zonā 120-210 m.

Uzlādes stacija nodrošinās iespēju uzlādēt BEMU vilcienu, tam atrodoties pie esošiem un modernizētiem peroniem.

Uzlādes staciju īpašumtiesības būs publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam LDz. Šīs uzlādes stacijas būs pieejamas visiem dzelzceļa uzņēmumiem bez diskriminācijas.

No AS “Sadales tīkls” ir saņemtas tehniskās prasības elektroapgādes pieslēguma ierīkošanai stacijās Krustpils, Viļāni, Rēzekne-2, Cēsis un Valmiera. Veiktas sarunas par tehniskiem risinājumiem ar uzlādes infrastruktūras ražotājiem.

Veikta staciju Krustpils, Viļāni, Rēzekne-2 un Cēsis tehniskā apsekošana un sastādīti apsekošanas akti uzlādes infrastruktūras komponentu izvietojumam un sagatavots veicamo darbu apraksts.

Uzlādes kontakttīkla izbūves izmaksas noteiktas, ņemot vērā esošos pasūtījumus par kontakttīkla izbūvi līdzšinēji VAS "Latvijas Dzelzceļš" noslēgtajos modernizācijas darbu izpildes līgumos ar izpildītājiem.

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Bateriju elektrovilcienu uzlādes staciju izveide paredzēta pakāpeniski laika periodā no 2026.gada līdz 2030.gadam. Katru gadu paredzēts ieguldīt noteiktu finansējuma apjomu, kas palīdzēs prognozēt slodzi uz budžetu.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Investīcijas kopējās izmaksas – 24 818 429 EUR. Nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (6 204 607 EUR) tiks segts no valsts budžeta līdzekļiem.

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav attiecināms

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

Uzlādes staciju izbūves projekts ir idejas koncepcijas stadijā, izmaksu aprēķinam ņemti Satiksmes ministrijas, LDz, ATD sniegtie dati.

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/ investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.G.I4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	01.01. 2026.	31.12. 2030.	24 818 429	0	744 553	4 219 133	11 168 293	8 686 450	0	0

2.2.2.10.5. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar tādu publisku vai privātu struktūru starpniecību, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi vai mazaizsargāti transporta lietotāji, skaidrojums par to, kādus pasākumus vai investīcijas minētās struktūras īsteno un kā minētie pasākumi un investīcijas galā dos labumu mazaizsargātām mājsaimniecībām, mazaizsargātiem mikrouzņēmumiem un mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Ja atbalstu no Fonda sniedz ar finanšu starpnieku starpniecību, apraksts par pasākumiem, ko dalībvalsts plāno pieņemt, lai nodrošinātu, ka finanšu starpnieki visu ieguvumu nodod tālāk galasaņēmējiem.

Latgales reģions ir viens no sociāli un ekonomiski vismazāk attīstītajiem reģioniem Latvijā, un to raksturo augsta transporta nabadzība ar ierobežotu piekļuvi kvalitatīvam un regulāram sabiedriskajam transportam. 2022. gadā IKP uz vienu iedzīvotāju Latgales reģionā bija 9,7 tūkstoši EUR, kas ir zemākais rādītājs starp Latvijas reģioniem (CSP dati). Reģionā ir arī zemāks automašīnu blīvums nekā citos reģionos, kas norāda uz ierobežotu piekļuvi personīgajam transportam. BEMU vilcieni tiks izmantoti, lai valsts pakalpojuma līguma ietvaros maršrutā Rīga-Rēzekne ieviestu BEMU vilcienus un tādējādi šajā Latgales daļā uzlabotu vilcienu konkurētspēju pret vieglajiem auto gan iekšreģiona, gan starpreģionu savienojumos, tostarp ar ātrāku satiksmi un palielinātu reisu skaitu mazajās pieturās starp Krustpili un Rēzekni no 2 uz vismaz 3 reisu pāriem dienā.

Savukārt Vidzemes statistiskajā reģionā, kurā atrodas Cēsis, IKP 2022. gadā bija 12,04 tūkst. EUR, kas ir būtiski zemāks par valstī vidējo IKP (19,13 tūkst. EUR). Konkurētspējīga vilcienu satiksme ir būtiska, lai sociāli mazaizsargātiem transporta lietotājiem vilciens būtu pilnvērtīga alternatīva vieglo auto izmantošanai. Esošie dati liecina, ka 42% vilcienu pasažieru Latvijā izmanto vilcienu, lai sasniegtu valsts, ārstniecības, finanšu vai citas iestādes, vai skolu, vai studijas (AS "Pasažieru vilciens", 2023). Turklāt atbilstoši ATD/AS "Pasažieru vilciens" datiem reģionālajos vilcienos studentu plūsma ir sevišķi izteikta. Savukārt studiju vecuma jaunieši un seniori (kam regulārāk ir nepieciešams apmeklēt medicīnas iestādes) ir vecuma grupas ar zemākajiem ienākumiem uz vienu mājsaimniecības locekli (CSP, 2023), tādējādi iedzīvotāju grupas būtu uzskatāmas par mazaizsargātajiem transporta lietotājiem. Šī Latgales reģiona daļa ir viena no valstī attālākajiem reģioniem no Rīgas (~200km), tādēļ jebkurš brauciens pēc pakalpojumiem vai studijām uz Rīgu ir ar būtiskām izmaksām, kas sevišķi ietekmē mazaizsargātos transporta lietotājus.

2.2.2.10.6. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šī investīcija neaizstāj esošos valsts budžeta izdevumus un nedublē jau īstenotus pasākumus, bet paplašina dzelzceļa elektrifikācijas pieeju, integrējot bezemisiju transportlīdzekļu risinājumus. Tā ir papildinoša plānotajai BEMU infrastruktūras izbūvei, kas tiek finansēta 2.4.1.3.pasākuma ietvaros²¹⁵. SKF plāna investīcija un 2.4.1.3.pasākums savstarpēji papildina viens otru, veidojot vienotu stratēģiju ilgtspējīga sabiedriskā transporta attīstībai Latvijā.

²¹⁵ MK 09.01.2024. noteikumi Nr. 30 "Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu" 2.4.1.3. pasākuma "Bezemisiju (bateriju) vilcieni" īstenošanas noteikumi". Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/349115#p14.4&pd=1>

Finansējums projekta ietvaros tiks piešķirts konkrētu izmaksu segšanai, un visas izmaksas ir identificējamās un nošķiramas. Dubultā finansējuma risks tiks izslēgts:

- ✓ Projekta iesnieguma vērtēšanas posmā, kur tiks sniegts detalizēts izmaksu pamatojums;
- ✓ Projekta īstenošanas posmā, veicot faktiski veikto izmaksu pārbaudi.

BEMU uzlādes infrastruktūras izmaksu nodalīšanas principi ir sekojoši:

- ✓ 3 uzlādes stacijas (Siguldā, Līvānos un Daugavpilī) attiecas uz pasūtījumu 2.4.1.3.pasākuma ietvaros, ko finansē no ES Kohēzijas fonda. Uzsākšana 2025.gadā un īstenošana līdz 2029.gada beigām;
- ✓ 5 uzlādes stacijas (Krustpilī, Viļānos, Rēzeknē, Cēsīs un Valmierā) attiecas uz investīciju SKF plāna ietvaros. Uzsākšana paredzēta 2026. gadā un īstenošana līdz 2030. gada beigām.

2.2.2.10.7. Atbilstība ES noteikumiem par valsts atbalstu

Paskaidrojums par to, vai atbalsts pasākumam vai ieguldījumam i) nebūs valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, ii) tiks finansēts, pamatojoties uz esošu valsts atbalsta shēmu, uz kuru attiecas grupu atbrīvojuma regula, jo īpaši GBER, vai apstiprināts ar Eiropas Komisijas lēmumu par valsts atbalstu (norādot atsaucē numuru šādai shēmai (SA.nnnnn), vai iii) radīs jaunu valsts atbalsta pasākumu, skaidrojumu, vai tas atbilst grupu atbrīvojuma regulas nosacījumiem, piemēram, GBER (norādot, kurš tās pants), iv) atbilst de minimis regulai, v) prasīs paziņojumu par valsts atbalstu, norādot, kad dalībvalsts plāno iepriekš paziņot vai paziņot Eiropas Komisijai plānoto atbalstu pasākumam vai ieguldījumam, un piemērojamo valsts atbalsta instrumentu, kas nodrošina tā saderību ar iekšējo tirgu.

Publiskās lietošanas dzelzceļa transporta attīstība (t.sk. – uzlādes infrastruktūra kā daļa no dzelzceļa publiskās piekļuves infrastruktūras) nav uzskatāma par valsts atbalstu, jo tiks ievērots EK 2008.gada 22.jūlija paziņojuma “Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem” (2008/C 184/07)²¹⁶ (turpmāk – EK paziņojums (2008/C 184/07)) 25.punkts, kā arī EK 2026. gada 30. marta paziņojuma “Vadlīnijas valsts atbalstam sauszemes un multimodālajiem pārvadājumiem” (C/2026/1656)²¹⁷ (turpmāk – EK paziņojums (C/2026/1656)) 99. punkts.

Investīcijas īstenošanas ietvaros radītā dzelzceļa infrastruktūra būs vienlīdzīgi un bez diskriminācijas pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem un par piekļuvi šai infrastruktūrai tiks noteikta adekvāta samaksa, ievērojot EK paziņojuma (2008/C 184/07) 25.punkta nosacījumus un ievērojot Dzelzceļa likuma²¹⁸ 5.¹, 11. un 27. pantā noteikto. Vienlaikus, ievērojot EK paziņojuma (C/2026/1656) 99.punkta nosacījumus, lai nodrošinātu, ka atbalsts tiek piešķirts tikai par faktiski sniegtiem ilgtspējīgu sauszemes pārvadājumu pakalpojumiem, atbalsts tiks piešķirts, pamatojoties uz faktiski sniegtajām pārvadājumu pakalpojumu vienībām.

Līdz ar to publiskais finansējums, kas paredzēts LDz pārvaldīšanā esošās valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai (atjaunošana/renovēšana), ievērojot LESD 107. panta 1. punktā un Komercedarbības atbalsta kontroles likuma²¹⁹ 5. pantā noteikto, ņemot vērā EK 2016.gada 19.jūlija paziņojumu “Par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu” (2016/C 262/01)²²⁰ un EK paziņojumu (2008/C 184/07) un (C/2026/1656), nav kvalificējams kā komercdarbības atbalsts.

²¹⁶ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52008XC0722\(04\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52008XC0722(04))

²¹⁷ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52026XC01656#ntr123-C_202601656LV.000101-E0123

²¹⁸ <https://likumi.lv/ta/id/47774-dzelzcela-likums>

²¹⁹ <https://likumi.lv/ta/id/267199-komercedarbibas-atbalsta-kontroles-likums>

²²⁰ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:52016XC0719\(05\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:52016XC0719(05))

2.2.3. Komponentes C2 aplēstās kopējās izmaksas

Informācija par komponentes C2 pasākumu/ieguldījumu aplēstajām kopējām izmaksām

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I1	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	01.01.2026.	31.07.2032.	4 800 000	0	0	282 350	564 700	847 050	1 694 100	1 411 800
C2.F.I2	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	01.01.2026.	31.07.2032.	13 433 312	0	671 666	2 686 662	3 358 328	2 686 662	2 686 662	1 343 332
C2.F.I3	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	01.01.2026.	31.12.2031.	74 854 292	0	12 000 000	12 000 000	12 000 000	19 000 000	19 854 292	0
C2.F.I4	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	01.01.2026.	30.06.2032.	5 000 000	0	0	200 000	300 000	1 000 000	1 500 000	2 000 000
C2.F.I5	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	01.01.2026.	31.07.2032.	15 000 000	0	250 000	2 370 000	2 635 000	2 900 000	3 271 000	3 574 000
C2.G.M1	Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	01.01.2026.	30.09.2027.	0	0	0	0	0	0	0	0
C2.G.I1	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	01.01.2027.	31.07.2032.	36 560 299	0	4 544 938	6 071 410	6 245 913	6 301 999	6 553 159	6 842 880
C2.G.I2	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	01.01.2026.	31.12.2029.	1 530 000	0	200 000	900 000	430 000	0	0	0
C2.G.I3	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	01.01.2026.	31.12.2030.	50 781 571	0	9 774 033	670 135	20168701	20 168 702	0	0
C2.G.I4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	01.01.2026.	31.12.2030.	24 818 429	0	744 553	4219133	11168293	8 686 450	0	0
KOPĀ				226 777 903	0	28 185 190	29 399 690	56 870 935	61 590 863	35 559 213	15 172 012

Informācija par komponentes C2 finansēšanu

Kopā	Fonda ieguldījums	Pārvietojums no dalītās pārvaldības programmām	Nacionālā līdzfinansējuma ieguldījums	Nacionālā līdzfinansējuma daļa (= nacionālais līdzfinansējums/kopā)
226 777 903	170 083 427	0	56 694 476	25%

2.2.4. Komponentes C2 atskaides punkti un mērķrādītāji

Informācija par komponentes C2 pasākumu/investīciju atskaides punktiem, mērķrādītājiem un izpildes grafiku

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaides punkts vai mērķrādītājs	Atskaides punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.F.I1.1.2027Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Atskaides punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I1.S1.2030Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti transportlīdzekļi	skaits	0	30	2030	IV
C2.F.I1.S1.2032Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti transportlīdzekļi	skaits	30	85	2032	III
C2.F.I2.1.2027Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Atskaides punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	III
C2.F.I2.S1.2030Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	0	148	2030	IV
C2.F.I2.S1.2032Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	148	212	2032	III
C2.F.I3.1.2027Q1	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Atskaides punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	I
C2.F.I3.I21.2029Q4	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	Skaits	0	2100	2029	IV
C2.F.I3.I21.2031Q4	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	skaits	2100	4696	2031	IV
C2.F.I4.1.2027Q4	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	Atskaides punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I4.I27.2032Q2	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	Mērķrādītājs	Kopīgotas mobilitātes un mobilitātes kā pakalpojuma papildu risinājumi	Skaits	0	97	2032	II
C2.F.I5.1.2027Q4	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Atskaides punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I5.S1.2030Q4	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Izsniegtie elektropiedziņas tehniskie palīgīdzekļi	skaits	0	1 350	2030	IV
C2.F.I5.S1.2032Q3	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Izsniegtie elektropiedziņas tehniskie palīgīdzekļi	skaits	1 350	2 547	2032	III

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlinija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.G.M1.1.2027Q3	Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	Atskaites punkts	Jauns normatīvais regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	III
C2.G.I1.1.2027Q4	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	Atskaites punkts	Iepirkuma līgumu noslēgšana par autotransporta pēc pieprasījuma darbības nodrošināšanu	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I1.S1.2028Q4	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	Mērķrādītājs	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos pakalpojuma nodrošināšanā iesaistītie bezemisiju transportlīdzekļi	skaitis	0	70	2028	IV
C2.G.I2.1.2027Q1	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	I
C2.G.I2.S1.2029Q4	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	Mērķrādītājs	Velobraucējiem paredzētas infrastruktūras uzstādīšana	Velonovietņu skaits	0	50	2029	IV
C2.G.I3.1.2027Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	Atskaites punkts	Iepirkuma līguma noslēgšana bateriju elektrovilcienu iegādei	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I3.S1.2030Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	Mērķrādītājs	Tīra transporta ritošais sastāvs	Ritošā sastāva skaits	0	5	2030	IV
C2.G.I4.1.2027Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	Atskaites punkts	Iepirkumu līgumu noslēgšana bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveidei	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I4.S1.2030Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	Mērķrādītājs	Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūra	Uzlādes staciju skaits	0	5	2030	IV

2.2.5. Scenārijs gadījumā, ja tiek piemērots Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījums

Apraksts un kvantitatīva noteikšana attiecībā uz nepieciešamajiem pielāgojumiem pasākumos, investīcijās, atskaites punktus, mērķrādītājos, nacionālā līdzfinansējuma apmērā un visos citos attiecīgos Plāna elementos, kas izriet no Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas 30.k panta piemērošanu.

Komponentes apraksts (kopsavilkuma logs)

Intervences apgabals: Transporta sektors

Mērķu, pasākumu un investīciju aprakstus skatīt SKF plāna 2.2.1. sadaļā

Gadījumā, ja tiek piemērots Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījums par Direktīvas 2003/87/EK 30.k. panta 1.punktā noteiktās atkāpes piemērošanu, tiks veikti lineāri proporcionāls finanšu pārrēķins atbilstoši Regulā 2023/955 noteiktajiem piešķiruma apmēriem, analizējot tā ietekmi uz katru investīciju, nodrošinot tā ietvaros sasniedzamo mērķrādītāju un rezultātu samazinājumus atbilstoši aktuālajai situācijai un risku analīzei. **Informācija tabulā “Komponentes C2 pasākumu/investīciju atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks” ir indikatīva un nepieciešamības gadījumā tiks precizēta.**

Aplēstās kopējās izmaksas: **190 421 545 EUR**, no kuriem:

- ✓ Izmaksas, kuras pieprasa segt no Fonda līdzekļiem: **142 816 159 EUR**;
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz ar pārvietojumiem no dalītās pārvaldības programmām (piemēram, ESF+, ERAF u. c.): **0 EUR**;
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: **47 605 386 EUR**

Informācija par komponentes C2 pasākumu/ieguldījumu aplēstajām kopējām izmaksām

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C2.F.I1	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	01.01.2026.	31.07.2032.	4 030 477	0	0	237 084	474 169	711 253	1 422 507	1 185 464
C2.F.I2	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	01.01.2026.	31.07.2032.	11 279 723	0	563 987	2 255 944	2 819 931	2 255 944	2 255 944	1 127 973
C2.F.I3	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	01.01.2026.	31.12.2031.	62 853 876	0	10 076 196	10 076 196	10 076 196	15 953 976	16 671 311	0
C2.F.I4	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	01.01.2026.	30.06.2032.	4 198 415	0	0	167 937	251 905	839 683	1 259 524	1 679 366
C2.F.I5	Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	01.01.2026.	31.07.2032.	12 595 246	0	209 921	1 990 048	2 212 565	2 435 081	2 746 603	3 001 028
C2.G.M1	Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	01.01.2026.	30.09.2027.	0	0	0	0	0	0	0	0
C2.G.I1	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	01.01.2027.	31.07.2032.	30 699 061	0	3 816 307	5 098 060	5 244 587	5 291 681	5 502 576	5 745 850
C2.G.I2	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	01.01.2026.	31.12.2029.	1 284 716	0	167 937	755 715	361 064	0	0	0
C2.G.I3	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	01.01.2026.	31.12.2030.	42 640 421	0	8 207 089	562 701	16 935 315	16 935 316	0	0
C2.G.I4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	01.01.2026.	31.12.2030.	20 839 611	0	625 188	3 542 734	9 377 825	7 293 864	0	0
KOPĀ				190 421 545	0	23 666 625	24 686 419	47 753 557	51 716 798	29 858 465	12 739 681

Informāciju par komponentes C2 finansēšanu

Kopā	Fonda ieguldījums	Pārvietojums no dalītās pārvaldības programmām	Nacionālā līdzfinansējuma ieguldījums	Nacionālā līdzfinansējuma daļa (= nacionālais līdzfinansējums/kopā)
190 421 545	142 816 159	0	47 605 386	25%

Informācija par komponentes C2 pasākumu/investīciju atskaides punktiem, mērķrādītājiem un izpildes grafiku

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaides punkts vai mērķrādītājs	Atskaides punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.F.I1.1.2027Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Atskaides punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I1.S1.2030Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti transportlīdzekļi	skaits	0	30	2030	IV
C2.F.I1.S1.2032Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Sociālo pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti transportlīdzekļi	skaits	30	85	2032	III
C2.F.I2.1.2027Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Atskaides punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	III
C2.F.I2.S1.2030Q4	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	0	148	2030	IV
C2.F.I2.S1.2032Q3	Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	Mērķrādītājs	Veselības aprūpes pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīti bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	148	212	2032	III
C2.F.I3.1.2027Q1	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Atskaides punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	I
C2.F.I3.I21.2029Q4	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	Skaits	0	2100	2029	IV
C2.F.I3.I21.2031Q4	Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Bezemisiju transportlīdzekļu iegāde	skaits	2100	4696	2031	IV
C2.F.I4.1.2027Q4	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	Atskaides punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I4.I27.2032Q2	Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	Mērķrādītājs	Kopīgotas mobilitātes un mobilitātes kā pakalpojuma papildu risinājumi	Skaits	0	97	2032	II
C2.F.I5.1.2027Q4	Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Atskaides punkts	Projekta iesnieguma atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.F.I5.S1.2030Q4	Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Izsniegtie elektropiedziņas tehniskie palīglīdzekļi	skaits	0	1 350	2030	IV
C2.F.I5.S1.2032Q3	Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	Mērķrādītājs	Izsniegtie elektropiedziņas tehniskie palīglīdzekļi	skaits	1 350	2 547	2032	III
C2.G.M1.1.2027Q3	Regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	Atskaides punkts	Jauns normatīvais regulējums autotransportam pēc pieprasījuma īstenošanai	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	III

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C2.G.I1.1.2027Q4	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	Atskaites punkts	Iepirkuma līgumu noslēgšana par autotransporta pēc pieprasījuma darbības nodrošināšanu	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I1.S1.2028Q4	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	Mērķrādītājs	Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos pakalpojuma nodrošināšanā iesaistītie bezemisiju transportlīdzekļi	skaits	0	70	2028	IV
C2.G.I2.1.2027Q1	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	Atskaites punkts	Projektu iesniegumu atlases izsludināšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	I
C2.G.I2.S1.2029Q4	Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	Mērķrādītājs	Velobraucējiem paredzētas infrastruktūras uzstādīšana	Velonovietņu skaits	0	50	2029	IV
C2.G.I3.1.2027Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	Atskaites punkts	Iepirkuma līguma noslēgšana bateriju elektrovilcienu iegādei	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I3.S1.2030Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	Mērķrādītājs	Tīra transporta ritošais sastāvs	Ritošā sastāva skaits	0	5	2030	IV
C2.G.I4.1.2027Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	Atskaites punkts	Iepirkumu līgumu noslēgšana bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveidei	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	IV
C2.G.I4.S1.2030Q4	Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	Mērķrādītājs	Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūra	Uzlādes staciju skaits	0	5	2030	IV

2.3. Komponente: C3 – Tiešais ienākumu atbalsts

2.3.1. Komponentes apraksts (kopsavilkuma logs)

Intervences apgabals: Tiešais ienākumu atbalsts
Mērķis:
Komponente netiks īstenota
Pasākumi un investīcijas:
Nav attiecināms
Paredzamās kopējās izmaksas: 0.00 EUR , no kuriem Izmaksas, kuras pieprasa segt no Fonda līdzekļiem: 0,00 EUR Izmaksas, kas jāsedz ar pārvietojumiem no dalītas pārvaldības programmām (piemēram, ESF+, ERAF u. c.): 0,00 EUR Izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: 0,00 EUR

2.3.2. Komponentes C3 aplēstās kopējās izmaksas

Informācija par komponentes C3 pasākumu/ieguldījumu aplēstajām kopējām izmaksām

Kārtas numurs	Pasākums/ investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032

Informācija par komponentes C3 finansēšanu

Kopā	Fonda ieguldījums	Pārvietojums no dalītās pārvaldības programmām	Nacionālā līdzfinansējuma ieguldījums	Nacionālā līdzfinansējuma daļa (= nacionālais līdzfinansējums/kopā)
0	0	0	0	0

2.3.3. Komponentes C3 atskaites punkti un mērķrādītāji

Informācija par komponentes pasākumu/investīciju atskaites punktiem, mērķrādītājiem un izpildes grafiku

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis

2.3.4. Scenārijs gadījumā, ja tiek piemērots Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījums

Nav attiecināms

2.4. Komponente: C4 - Tehniskā palīdzība

2.4.1. Komponentes apraksts (kopsavilkuma logs)

Intervences apgabals: **Tehniskā palīdzība – 8. panta 3. punkts**

Mērķis:

Tehniskās palīdzības mērķis ir nodrošināt efektīvu, pārskatāmu un pareizas finanšu pārvaldības principiem atbilstošu Fonda ieviešanu Latvijā, kā arī celt šī Fonda plānošanā, administrēšanā, īstenošanā, uzraudzībā un kontrolē iesaistīto institūciju kapacitāti.

Darbības:

Komponentes ietvaros tiks īstenots viens pasākums - (C4.TA.A1) “Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai”, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai. Tā ietvaros tiks veiktas vairākas darbības:

1. Nodrošināta Fonda informācijas un vadības sistēmas funkcionalitāte (KPVIS Fonda moduļa izveide).
2. Nodrošināta informācijas un vadības sistēmas darbība visā SKF plāna darbības laikā.
3. Nodrošināta vadošās iestādes un atbildīgo iestāžu (nozaru ministriju) darbība SKF plāna ieviešanai un rezultātu izpildei:
 - a. Vadības un kontroles sistēmas (VKS) un iekšējo kontroles sistēmu (IKS) izstrāde,
 - b. MK noteikumu apstiprināšana par SKF plānā iekļauto pasākumu un investīciju īstenošanu,
 - c. progresa ziņojumi u.c. funkcijas.
4. Nodrošināta institūciju (CFLA, IUB, VIF) darbība SKF plāna īstenošanai.
5. Nodrošināta revīzijas iestādes (RI) darbība.

Augstāk minētā pasākuma ietvaros plānots sasniegt 7 rādītājus – 7 atskaides punktus.

Paredzamās kopējās izmaksas: **15 425 320 EUR**, no kuriem:

- ✓ Izmaksas, kuras pieprasa segt no Fonda līdzekļiem: **11 568 990 EUR**
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz ar pārvietojumiem no dalītas pārvaldības programmām (piemēram, ESF+, ERAF u. c.): **0 EUR**
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: **3 856 330 EUR**

2.4.2. Komponentes darbību apraksts

2.4.2.1. (C4.TA.A1) Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai

Intervences apgabals: **Regulas 2023/955 8. panta 3. punkts. Tehniskā palīdzība**

2.4.2.1.1. Komponentes darbības apraksts

Informācija par tehniskās palīdzības darbības būtību, veidu un apjomu

Saskaņā ar Regulas 2023/955 nosacījumiem²²¹, SKF plānā ietver **tehniskās palīdzības izmaksas**, lai segtu tādus izdevumus, kuri saistīti ar mācību, plānošanas, uzraudzības, kontroles, revīzijas un izvērtēšanas darbībām, kas nepieciešamas Fonda pārvaldībai un tā mērķu sasniegšanai, piemēram, pētījumiem, informācijas tehnoloģiju izdevumiem, publiskām konsultācijām ar ieinteresētajām personām, informēšanas un komunikācijas darbībām.

SKF plāna tehniskās palīdzības komponentes ietvaros paredzēts īstenot pasākumu kopumu, kas nodrošinās pilnvērtīgu un kvalitatīvu Fonda ieviešanas un SKF plāna administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkcijas, tostarp Fonda informācijas un vadības sistēmas jeb KPVIS Fonda moduļa izveidi un darbības nodrošināšanu (skatīt 22.attēlu). Plānotais finansējums – 2,5 % no SKF plāna izmaksām, t.i., 15 425 320 EUR.

22.attēls. SKF plāna pārvaldības nodrošinājums Tehniskās palīdzības komponentes ietvaros

INFORMĀCIJAS UN VADĪBAS SISTĒMAS FUNKCIONALITĀTES NODROŠINĀJUMS (KPVIS FONDA MODULIS)

REVĪZIJAS IESTĀDE

KEM
(VADOŠĀ
IESTĀDE)

NOZARU
MINISTRIJAS
(ATBILDĪGĀS
IESTĀDES)

CENTRĀLĀ
FINANŠU
UN LĪGUMU
AĢENTŪRA

IEPIRKUMU
UZRAUDZĪBAS
BIROJS

VIDES
INVESTĪCIJU
FONDS

Fonda ieviešanas un SKF plāna īstenošanas nosacījumus, tostarp īstenošanā iesaistīto institūciju funkcijas un tehniskās palīdzības īstenošanas kārtība²²² tiks noteikta horizontālajos MK noteikumos par SKF plāna īstenošanu saskaņā ar Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma²²³ 12. panta otrās daļas 1.-6. punktā noteikto deleģējumu. Vienlaikus Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likumā ir noteikts horizontālā normatīvā akta pieņemšanas termiņš²²⁴, līdz ar to šis regulējums sagatavojams tādā veidā, lai to neietekmētu atsevišķu jautājumu precizēšana, proti, izsverams, vai attiecīgo jautājumu

²²¹ Regulas 2023/955 8.panta 3.punkts

²²² Aptvers šādus nosacījumus – maksimāli pieejamais finansējums TP ietvaros, atbalstāmās darbības, finansējuma saņēmēji, nosacījumi TP finansējuma īstenošanai (izmaksu plānošana, izmaksu uzskaitē, informācijas sniegšana par sasniegtajiem radītājiem u.c.).

²²³ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/364967-klimatnoturibas-un-ekonomiskas-ilgtspejas-likums>.

²²⁴ Horizontālo MK noteikumu indikatīvais spēkā stāšanās laiks atbilstoši “Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma” Pārejas noteikumu 8.punktam ir 2026. gada 28. februārim

iespējams atstāt bez MK līmeņa regulējuma. Fonda un SKF plāna pārvaldības nodrošināšana ir jauna papildu funkcija, līdz ar to tās īstenošanai tehniskās palīdzības komponentes ietvaros paredzēts nodrošināt administratīvo resursu un kapacitāti SKF plāna un tā grozījumu izstrādei (tostarp saskaņošanai ar EK), koordinēšanai, uzraudzībai, īstenošanai un esošo informācijas un vadības sistēmu pielāgošanai. Līdz ar to tiks stiprināta Fonda un SKF plāna īstenošanā iesaistīto institūciju administratīvā un finanšu kapacitāte, kā arī nodrošināts finansējums Fonda vadības un informācijas sistēmas (KPVIS Fonda modulis) izveidei (t.sk. pielāgošanai) un uzturēšanai (t.sk. pilnveidei). Tāpat paredzēts finansējums publicitātei, sabiedrības informēšanai, pētījumiem un SKF plāna izvērtējumu (kur attiecināms) veikšanai.

Informācijas un vadības sistēmas funkcionalitātes un darbības nodrošinājums (KPVIS):

Lai Fonda ietvaros nodrošinātu informācijas un vadības sistēmas darbību, kas nodrošinās ar SKF plāna īstenošanu un uzraudzību saistīto un atbilstoši Regulas 2023/955 prasībām nepieciešamo datu un informācijas vienotu apkopošanu un uzkrāšanu, tiks veidots KPVIS Fonda modulis, kura izveidi (t.sk. pielāgošanu), uzturēšanu (t.sk. pilnveidi) un darbību nodrošinās CFLA. KPVIS izmantošana Fonda ieviešanā noteikta, pamatojoties uz MK 2025.gada 6.maija sēdes protokola Nr.18 28.§ "Informatīvais ziņojums "Par Sociālā klimata fonda pārvaldību un Sociālā klimata plāna 2026.-2032. gadam izstrādi" 4.punktu. Pēc SKF plāna īstenošanas beigām KPVIS Fonda moduļa uzturēšanu nodrošinās CFLA esošā budžeta ietvaros.

SKF plāna koordinēšanas, īstenošanas un uzraudzības nodrošinājums:

Tehniskās palīdzības komponentes ietvaros tiks iesaistītas šādas institūcijas:

- ✓ KEM – pilda Fonda vadošās iestādes (VI) funkcijas²²⁵;
- ✓ nozaru ministrijas – EM, KEM, LM, SM, VM, VARAM – atbildīgās iestādes (AI), kas nodrošina to atbildībā esošo SKF plānā ietverto pasākumu un investīciju ieviešanu un uzraudzību;
- ✓ CFLA – nodrošina SKF plāna investīciju īstenošanas un uzraudzības funkcijas, ņemot vērā SKF plānā, horizontālajos MK noteikumos, MK noteikumos par attiecīgās investīcijas īstenošanu, kā arī starpresoru vienošanās noteikto atbildību un sadarbību ar atbildīgajām iestādēm;
- ✓ FM Eiropas Savienības fondu revīzijas departaments – pilda revīzijas iestādes (RI) funkcijas;
- ✓ Iepirkumu uzraudzības birojs (IUB) – nodrošina SKF plāna ietvaros plānoto iepirkumu pirmspārbaudes;
- ✓ SIA "Vides investīciju fonds" (VIF) (skatīt 3.ievilkumu).

Detalizētāku SKF plāna īstenošanā iesaistīto institūciju funkciju aprakstu skatīt SKF plāna 4.1. sadaļā "Plāna uzraudzība un īstenošana".

3.ievilkums. SIA "Vides investīciju fonds" apraksts

VIF nodrošina projektu īstenošanu SKF plāna investīcijām ar lielu gala saņēmēju skaitu, proti investīcijas "Atbalsts mazaizsargātām māsasaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai", "Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem" un "Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās". VIF administratīvās izmaksas paredzēts finansēt no tehniskās palīdzības līdzekļiem. Savukārt, investīcijā C1.B.11 "Atbalsts mazaizsargātām māsasaimniecībām maza

²²⁵ Atbilstoši Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma 12.pantā noteiktajam (pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/364967-klimatnoturibas-un-ekonomiskas-ilgtspejas-likums>)

mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai” paredzēts finansējums VIF darbību izmaksām, kas saistītas ar atbalstu funkciju nodrošināšanu, konsultatīvo/tehnisko atbalstu, kā arī investīcijas publicitāti.

VIF ir sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kuras daļas pieder valstij (KEM). VIF ir 28 gadu pieredze vides aizsardzības projektu finansēšanā un īstenošanā, pašvaldību, komercsabiedrību un sabiedrības iesaistīšanā un informēšanā par vides aizsardzības jautājumiem. VIF darbības pamatvirzieni ir finanšu pakalpojumi²²⁶, Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta (KPFI) projektu monitorings²²⁷; Emisijas kvotu izolīšanas instrumenta (EKII) projektu administrēšana, Modernizācijas Fonda (MF) projektu administrēšana, sadarbības projektu vadības un sabiedrības informēšanas virziens²²⁸.

Saistībā ar EKII un MF administrēšanu VIF ir deleģēti vairāki pārvaldes uzdevumi:

- ✓ organizēt projektu iesniegumu konkursus, veikt projektu iesniegumu vērtēšanu saskaņā ar projektu konkursu nolikumos apstiprinātajiem vērtēšanas kritērijiem, līgumu par projektu īstenošanu noslēgšanu ar apstiprināto projektu iesniegumu iesniedzējiem;
- ✓ uzraudzīt projektu īstenošanu un līgumu par projektu īstenošanu izpildi;
- ✓ pārbaudīt projektu īstenošanu iesniegtos pārskatus par projektu īstenošanas progresu un projektu rezultātu monitoringu.

VIF EKII ietvaros līdz 2024. gada beigām ir noslēdzis vairāk nekā 17 tūkstošus līgumus par projektu īstenošanu 9 izsludinātajos EKII konkursos un kopējais administrēto līdzekļu apjoms sasniedz 160 miljonus euro. Līgumi ir noslēgti gan ar publiskām personām (pašvaldības, iestādes u.c.), gan privātpersonām (kapitālsabiedrības, biedrības, u.c.), tai skaitā fiziskām personām, visā Latvijas teritorijā.

Pamatojoties uz iepriekšējo pieredzi ES fondu un ANM plāna īstenošanā, paredzams, ka iesaistītajām institūcijām noslodze būs ne tikai uz SKF plānā ietverto investīciju nosacījumu izstrādes brīdī, bet arī to īstenošanas laikā. Attiecīgi tehniskās palīdzības komponentes finansējums tiek plānots vienmērīgi Fonda darbības perioda sākumā, vidusposmā un noslēgumā.

Šajos posmos tiks izstrādāti virkne normatīvo aktu:

1) horizontālie MK noteikumi par Fonda īstenošanu, nosakot:

- a) SKF plāna īstenošanā un uzraudzībā iesaistītās institūcijas un to tiesības un pienākumus;
- b) nosacījumus SKF plāna finansējuma saņemšanai un pasākumu un investīciju uzraudzībai un kontrolei, tai skaitā projektu iesniegumu iesniegšanas, izskatīšanas, apstiprināšanas un finansējuma piešķiršanas kārtību, kā arī kārtību, kādā tiek piemēroti izslēgšanas nosacījumi, kas noteikti atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 23. septembra regulai (ES, Euratom) 2024/2509 par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam;
- c) kārtību, kādā nodrošina revīzijas iestādes funkcijas;
- d) risku vadības nosacījumus un kārtību, kādā ziņo par SKF plāna pasākumu un investīciju īstenošanā konstatētajām neatbilstībām, ietur, atgūst vai noraksta neatbilstoši veiktos izdevumus, kā arī piemēro proporcionālo finanšu korekciju;

226

VIF no 1998. gada līdz 2015. gadam ir izsniedzis aizdevumus par kopējo summu 35 miljoni EUR pašvaldībām un komercsabiedrībām tādu vides projektu realizēšanai, kas radīja pozitīvu ietekmi vides aizsardzības jomā.

²²⁷ Saistībā ar KPFI finansētajiem projektu konkursiem VIF bija deleģēts pārvaldes uzdevums veikt projektu pēcieviešanas uzraudzību.

²²⁸ VIF ir izveidojusies laba sadarbība ar pašvaldībām Latvijā un starptautiskajiem partneriem vairākās Eiropas Savienības valstīs.

- e) kārtību, kādā valsts budžetā plāno līdzekļus SKF plāna ieviešanai;
 - f) kārtību, kādā pārbauda finansējuma saņēmēja maksājuma pieprasījumus, veic pārbaudi projekta īstenošanas vietā, veic maksājumus un sagatavo EK iesniedzamo maksājuma pieteikumu un kontu slēgumu;
- 2) SKF plānā iekļauto investīciju īstenošanas nosacījumi, nosakot projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijus, prasības projekta iesniedzējiem un finansējuma saņēmējiem, atbalstāmās darbības, izmaksu attiecināmības un komercdarbības atbalsta piešķiršanas nosacījumus.

Vienlaikus tehniskās palīdzības komponentes ietvaros tiks izstrādāta un uzturēta atbilstoša (t.i. efektīva un lietderīga) vadības un kontroles sistēma, izstrādāti projekta atlases kritēriji, līgumu un vienošanās dokumentācija, nodrošināta projekta ieviešana un uzraudzība, kā arī tiks sagatavoti pārskati, veikti auditi un izvērtējumi.

Tehniskās palīdzības komponentes efektīva plānošana un izmantošana Fonda ietvaros ir īpaši nozīmīga, jo atbilstoši Regulas 2023/955 nosacījumiem tehniskās palīdzības apjoms nedrīkst pārsniegt 2,5% no SKF plāna kopējām izmaksām. Šī proporcija ir ievērojami zemāka salīdzinājumā ar citiem ES fondiem un prasa rūpīgāku un efektīvāku ieviešanas un administrēšanas pieeju. Tādējādi šis salīdzinoši zema tehniskās palīdzības finansējuma īpatsvars nozīmē, ka Fonda ietvaros tiks piemēroti īpaši stingri efektivitātes un prioritāšu noteikšanas principi, lai nodrošinātu visu obligāto vadības, uzraudzības, kontroles, īstenošanas un atskaišu funkciju izpildi. Tādējādi tiks veikta rūpīga cilvēkresursu un amata vietu plānošana, novēršot funkciju dublēšanu, kā arī nodrošinot maksimālu sinerģiju ar jau esošajām struktūrām un informācijas sistēmām.

Sagaidāms, ka Fonda ieviešanā un SKF plāna vadībā un uzraudzībā būs nepieciešamas kumulatīvi 52,25 slodzes (detalizētāk skatīt SKF plāna 2.4.2.1.3. sadaļu).

Institūcijām, izvērtējot savu funkciju apjomu un intensitāti SKF plāna īstenošanas ietvaros, ir iespēja piesaistīt esošos cilvēkresursus Fonda ieviešanas un SKF plāna vadības un uzraudzības funkciju nodrošināšanai, piemērojot, piemēram, daļlaika noslodzes principu vai piešķirot piemaksu par papildu pienākumu vai virsstundu darbu veikšanu un veicot citas valsts pārvaldē un institūcijā noteiktās ar atlīdzību saistītās izmaksas. Gadījumos, kad esošie resursi nav pietiekami un ir pamatoti, paredzēta papildu cilvēkresursu piesaiste (jaunu terminētu amata vietu izveidei).

2.4.2.1.2. Atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Atskaites punkts: Noteikumi, kas reglamentē Sociālā klimata fonda īstenošanu

Atskaites punkta apraksts

Stājas spēkā Ministru kabineta noteikumi, kas reglamentē Fonda īstenošanu, nosakot:

- ✓ SKF plāna īstenošanā un uzraudzībā iesaistītās institūcijas un to tiesības un pienākumus;
- ✓ nosacījumus SKF plāna finansējuma saņemšanai un pasākumu un investīciju uzraudzībai un kontrolei, tai skaitā projektu iesniegumu iesniegšanas, izskatīšanas, apstiprināšanas un finansējuma piešķiršanas kārtību, kā arī kārtību, kādā tiek piemēroti izslēgšanas nosacījumi, kas noteikti atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 23. septembra regulai (ES, Euratom) 2024/2509 par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam;
- ✓ kārtību, kādā nodrošina revīzijas iestādes funkcijas;

- ✓ risku vadības nosacījumus un kārtību, kādā ziņo par SKF plāna pasākumu un investīciju īstenošanā konstatētajām neatbilstībām, ietur, atgūst vai noraksta neatbilstoši veiktos izdevumus, kā arī piemēro proporcionālo finanšu korekciju;
- ✓ kārtību, kādā valsts budžetā plāno līdzekļus SKF plāna ieviešanai;
- ✓ kārtību, kādā pārbauda finansējuma saņēmēja maksājuma pieprasījumus, veic pārbaudi projekta īstenošanas vietā, veic maksājumus un sagatavo EK iesniedzamo maksājuma pieteikumu un kontu slēgumu.

Atskaites punkts: SKF plāna 2027. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde

Atskaites punkta apraksts

Nodrošināta SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaites punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaites punkti un mērķrādītāji” norādīto 2027. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde.

Atskaites punkts: SKF plāna 2028. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde

Atskaites punkta apraksts

Nodrošināta SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaites punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaites punkti un mērķrādītāji” norādīto 2028. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde.

Atskaites punkts: SKF plāna 2029. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde

Atskaites punkta apraksts

Nodrošināta SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaites punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaites punkti un mērķrādītāji” norādīto 2029. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde.

Atskaites punkts: SKF plāna 2030. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde

Atskaites punkta apraksts

Nodrošināta SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaites punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaites punkti un mērķrādītāji” norādīto 2030. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde.

Atskaites punkts: SKF plāna 2031. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde

Atskaites punkta apraksts

Nodrošināta SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaites punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaites punkti un mērķrādītāji” norādīto 2031. gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde.

Atskaites punkts: SKF plāna visu atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde

Atskaites punkta apraksts

Atskaites punkta ietvaros tiks nodrošināta SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaites punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaites punkti un mērķrādītāji” norādīto visu atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde.

Pasākuma/investīcijas atskaites punkti, mērķrādītāji un izpildes grafiks

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C4.TA.A1.1.2027Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	Noteikumi, kas reglamentē Sociālā klimata fonda īstenošanu	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	II
C4.TA.A1.2.2028Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2027.gada atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2028	II
C4.TA.A1.3.2029Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2028.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2029	II
C4.TA.A1.4.2030Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2029.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2030	II
C4.TA.A1.5.2031Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2030.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2031	II
C4.TA.A1.6.2032Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2031.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2032	II
C4.TA.A1.7.2032Q3	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna visu atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2032	III

Kāpēc tika izvēlēts konkrētais atskaides punkts vai mērķrādītājs?

Atskaides punkts “Noteikumi, kas reglamentē Sociālā klimata fonda īstenošanu” izvēlēts, lai apliecinātu SKF plāna institucionālās sistēmas izveidi un gatavību uzsākt SKF plāna īstenošanu, uzraudzību un kontroli.

Atskaides punkti “SKF plāna atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde” izvēlēti, lai skaidri identificētu SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaides punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaides punkti un mērķrādītāji” definēto atskaides punktu un mērķrādītāju no 2027. līdz 2032. gadam izpildi.

Ko mēra ar atskaides punktu vai mērķrādītāju?

Atskaides punkts “Noteikumi, kas reglamentē Sociālā klimata fonda īstenošanu” mēra SKF plāna īstenošanas uzsākšanu.

Ar atskaides punktiem “SKF plāna atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde” tiks mērīta SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaides punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaides punkti un mērķrādītāji” definēto atskaides punktu un mērķrādītāju no 2027. līdz 2032. gadam – izpilde.

Kā to mērīs, kāda metodika un avots tiks izmantots un kā tiks objektīvi pārbaudīta atskaides punkta vai mērķrādītāja pienācīga izpilde?

Atskaides punkta “Noteikumi, kas reglamentē Sociālā klimata fonda īstenošanu” izpilde tiks pamatota ar normatīvā akta publicēšanu Latvijas Republikas oficiālajā izdevumā “Latvijas Vēstnesis”.

Atskaides punktu “SKF plāna atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde” izpilde pamatojama ar SKF plāna sadaļās “Komponentes C1 atskaides punkti un mērķrādītāji” un “Komponentes C2 atskaides punkti un mērķrādītāji” definēto atskaides punktu un mērķrādītāju no 2027. līdz 2032. gadam izpildi, kā arī EK iesniegtajiem maksājumu pieprasījumiem.

Kāda ir bāzlīnija (sākumpunkts) un kāds ir sasniedzamais līmenis vai konkrētais punkts (tikai mērķrādītājiem)?

Nav attiecināms.

Līdz kuram laikam (ceturksnis un gads) atskaides punkts/ mērķrādītājs tiks sasniegts?

Atskaides punkti tiks sasniegti līdz 2032.gada 3.ceturksnim.

Kas un kura iestāde būs atbildīga par atskaides punkta / mērķrādītāja īstenošanu, novērtēšanu un ziņošanu?

Klimata un enerģētikas ministrija kā vadošā iestāde.

2.4.2.1.3. *Finansējums un izmaksas*

Informācija un skaidrojums par komponenta un par katra pasākuma un katras investīciju aplēstajām kopējām izmaksām, kas balstās uz pienācīgu pamatojumu, ietverot šādu informāciju:

Izmantotā metodika, izdarītie pamatpieņēmumi (piemēram, par vienības izmaksām, resursu izmaksām) un šo pieņēmumu pamatojums

Tehniskās palīdzības komponentes būtiskākā finansējuma daļa paredzēta SKF plāna administrēšanas un īstenošanas nepieciešamo cilvēkresursu nodrošināšanai (atlīdzība un administratīvie izdevumi) VI, AI, CFLA, IUB, VIF un RI. SKF plāna tehniskās palīdzības īstenošanā iesaistīto institūciju un to funkcijas detalizētāk skatīt SKF plāna 4.1. sadaļā “Plāna uzraudzība un īstenošana”. Vienlaikus, tehniskās palīdzības komponentes finansējums paredzēts KPVIS Fonda moduļa izveidei un darbības uzturēšanai un pilnveidei, bet atlikusī tehniskās palīdzības daļa tiks novirzīta Fonda publicitātes, izvērtēšanas un pētījumu veikšanai. Indikatīvo tehniskās palīdzības finansējuma sadalījumu institūciju griezumā SKF plāna ieviešanas funkciju īstenošanai skatīt 23.tabulā “Tehniskās palīdzības komponentes finansējuma indikatīvs sadalījums institūciju griezumā”.

SKF plāna īstenošanā iesaistīto institūciju cilvēkresursu nodrošināšana

SKF plāna īstenošanā iesaistīto institūciju veicamās funkcijas Fonda ieviešanai un SKF plāna īstenošanai tiks finansētas no tehniskās palīdzības komponentes līdzekļiem. Tehniskās palīdzības finansējums tiek plānots atbilstoši institūciju īstenojamajām investīcijām (finansējuma apmēram, skaitam, specifikai un sarežģītības pakāpei) un institūciju noteiktajām funkcijām, kuras atšķiras atbilstoši veicamajiem pienākumiem vadības un kontroles sistēmas ietvaros. Plānojot tehniskās palīdzības komponentes finansējumu, izvērtēta SKF plāna īstenošanā iesaistīto institūciju sniegtā informācija par nepieciešamajiem finanšu un cilvēkresursiem Fonda un SKF plāna funkciju nodrošināšanai vadības un kontroles sistēmas ietvaros, t.i. AI, CFLA, IUB, VIF, VI un RI sniegtā informācija, pamatojoties uz ES fondu un ANM pieredzi veicamo funkciju nodrošināšanā un resursu plānošanā. SKF plāna funkciju nodrošināšanai institūcijām nepieciešamās amatu slodzes tiek plānotas uz noteiktu laiku, bet ne ilgāk kā līdz 2032.gada 31.decembrim, atbilstoši plānotajam finansējumam pa gadiem (detalizētāk skatīt 23. tabulā).

Atlīdzības apmērs tiek noteikts, balstoties uz ES fondu un ANM projektu īstenošanas pieredzi, ievērojot darba tirgus tendences un amata pienākumu sarežģītības pakāpi. Finansējuma aprēķinos SKF plāna īstenošanas institūcijām tiek izmantota vienota amata vietas likme. VI gadījumā, ņemot vērā funkciju nodalīšanas un jaunas struktūrvienības izveides nepieciešamību, tiek izmantota paaugstināta amata vietas likme (detalizētāk skatīt. 23.tabulā). Atlīdzības izmaksās ietvertas darba alga, tai skaitā sociālās garantijas, un administratīvajās izmaksās ietvertas darba vietas ierīkošanas, tai skaitā aprīkojums, kancelejas preces u.c. izmaksas.

KPVIS funkcionalitāte un darbības nodrošināšana

Lai nodrošinātu KPVIS darbību atbilstoši 1) Fonda ieviešanas prasībām un specifikai un 2) informācijas sistēmām, kuras atbilst Regulas 2023/955 21.panta nosacījumiem par pasākumiem, lai aizsargātu Savienības finanšu intereses un nodrošinātu, ka finanšu piešķirumu izlietojums saistībā ar Fonda atbalstītajiem pasākumiem un investīcijām, tiks izstrādāts jauns KPVIS modulis (KPVIS Fonda modulis), balstoties uz ANM īstenošanas laikā uzkrāto pieredzi un maksimāli izmantojot esošo KPVIS funkcionalitāti. Šādu izmaiņu izstrādei (Fonda KPVIS jaunas apakšsistēmas izveide, Datu analīzes rīka (DAR) izmaksas, lietotāja pārvaldības modeļa izmaiņas) un tālākai sistēmas uzturēšanai plānotās nepieciešamās izmaksas ir 2 milj. EUR apmērā, no kuriem 1 207 400 EUR nepieciešami

sistēmas funkcionalitātes uzturēšanai, tai skaitā tehnisko resursu nodrošināšanai (detalizētāk skatīt. 22. tabulu).

22. tabula KPVIS fonda moduļa izveides un uzturēšanas izmaksas

Nr. p.k	Izmaksu pozīcija	Izmaksas, EUR
1.	Izstrādes izmaksas	792 600
2.	Uzturēšanas izmaksas, tai skaitā:	1 207 400
2.1.	<i>Licenču izmaksas</i>	357 000
2.2.	<i>Infrastruktūras izdevumi</i>	35 000
2.3.	<i>Administratīvā slodze²²⁹</i>	370 000
2.4.	<i>Pilnveidošanas izmaksas</i>	445 400
Kopā:		2 000 000

²²⁹ Izmaksu kategorija "Administratīvās izmaksas" aptver projekta vadītāja darbu, sistēmanalīzi, klientu apkalpošanu, Informācijas sistēmu attīstības departamenta Informācijas sistēmu nodaļas administrēšanas darbu; kopējā administratīvā slodze - 1,7 visā SKF plāna darbības laikā (2026.-2032.gads)

23.tabula Tehniskās palīdzības komponentes finansējuma indikatīvs sadalījums institūciju griezumā²³⁰

Institūcija	Atlīdzība no 2026. gada 1. janvāra līdz 2032. gada 31. decembrim							Admin. izmaksas (3000 EUR uz 1 amata vietu)	KPVIS Fonda modulis	Publicitāte, izvērtēšana, pētījumi	KOPĀ	Plānotās slodzes	No tām jaunas terminētas amata vietas
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032						
EM	56 061	56 061	56 061	57 522	57 522	57 522	57 522	4 500			402 771	1,5	1,5
KEM (AI)	130 809	130 809	130 809	134 218	134 218	134 218	134 218	10 500			939 799	3,5	3,5
LM	93 435	93 435	93 435	95 870	95 870	95 870	95 870	7 500			671 285	2,5	
SM	149 496	149 496	149 496	153 392	153 392	153 392	153 392	12 000			1 074 056	4,0	
VM	74 748	74 748	74 748	76 696	76 696	76 696	76 696	6 000			537 028	2,0	2,0
VARAM	65 405	65 405	65 405	67 109	67 109	67 109	67 108	5 250			469 900	1,75	
CFLA	0	411 114	597 984	575 220	498 524	306 784	191 740	48 000	2 000 000		4 629 366	16,0	
VIF	74 748	224 244	373 740	383 480	383 480	383 480	383 480	30 000			2 236 652	10,0	7,0
KEM (VI) ²³¹	362 880	362 880	362 880	372 312	372 312	372 312	372 312	24 000			2 601 888	8,0	8,0
FM RI	74 748	74 748	74 748	76 696	76 696	76 696	76 696	6 000			537 028	2,0	
IUB	0	37 374	37 374	38 348	38 348	38 348	38 348	3 000			231 140	1,0	
Kopā:	1 082 330	1 680 314	2 016 680	2 030 863	1 954 167	1 762 427	1 647 382	156 750	2 000 000	1 094 407 ²³²	15 425 320	52,25	22

²³⁰ Aprēķinos izmantotas KEM 1 slodzes vidējās izmaksas vecākajam ekspertam. Pēc konsultācijām ar Valsts kanceleju, aprēķinos 2026.-2028. gadam izmanto 2025.gada bāzes algu 37 374 EUR gadā. 2029.-2032. gadam pieaugumu rēķina tikai 2,6% no 2026.-2028. gada atlīdzības, t.i. 38 348 EUR gadā. Institūcijas var elastīgi izmantot norādīto finansējumu katrā gadā, vienlaikus gada ietvaros nepārsniedzot maksimālās plānotās slodzes un visos gados kopā maksimālo institūcijai paredzēto finansējumu. Vienlaikus iepriekšējos gados neizlietoto TP finansējumu institūcijas var plānot tekošajam vai turpmākajiem gadiem, ievērojot valsts budžeta plānošanas un izpildes kārtību. Institūcijas apstiprināto TP finansējumu plāno un pieprasa atbilstoši valsts budžeta pieprasījumu izstrādāšanas un iesniegšanas pamatprincipiem.

²³¹ KEM kā VI atlīdzības aprēķinos ir piemērota augstāka amata vietas atlīdzības likme, salīdzinājumā ar pārējo Plāna īstenošanā iesaistīto institūciju likmi. Tas ir saistīts ar faktu, ka KEM (VI) struktūrā paredzētas divas vadošas amata vietas – struktūrvienības vadītājs un tā vietnieks, kuru atlīdzība ir ar augstāku likmi. Savukārt pārējām sešām KEM (VI) amata vietām tiek piemērota tāda pati atlīdzības likme kā citām Plāna īstenošanā iesaistītajām institūcijām – attiecīgi 37 374 EUR gadā 2026.-2028.gada periodā un 38 348 EUR gadā 2029.-2032.gada periodā.

²³² Finansējums publicitātei 794 407 EUR apmērā dalījumā pa institūcijām tiks precizēts pēc institūciju Komunikācijas plāna izstrādāšanas, kas ietver Regulā 2023/955 un SKF plāna Komunikācijas stratēģijā noteiktos pienākumus.

Finansējums 300 000 EUR apmērā izvērtējumu vai pētījumu veikšanai paredzēts gadījumiem, kad nepieciešams nodrošināt papildu izvērtējumu vai analīzi, lai atbilstoši Regulas 2013/955 18. panta 5. punktam nodrošinātu ziņojuma sagatavošanu par SKF plāna tiešo ietekmi uz SEG emisiju samazinājumu, kā arī nodrošinātu ziņošanu par Regulas 2023/955 IV pielikumā izklāstītajiem rādītājiem

Indikatīvs visaptverošs grafiks, saskaņā ar kuru šīs izmaksas varētu rasties

Izmaksas plānotas visā SKF plāna darbības periodā – no 01.01.2026. līdz 31.12.2032.

Informācija par nacionālo līdzfinansējumu nolūkā segt pasākumu un investīciju kopējās izmaksas

Izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: 3 856 330 EUR

Jebkādu informāciju par to, kāds finansējums no citiem Eiropas Savienības instrumentiem ir vai varētu tikt paredzēts saistībā ar to pašu komponenti

Nav attiecināms

Attiecīgā gadījumā – jebkāda informācija par paredzēto finansējumu no privātiem avotiem un par paredzamo piesaistīto līdzekļu līmeni/apmēru

Nav attiecināms

Paredzamo izmaksu ticamības un pamatotības pamatojums, vajadzības gadījumā ņemot vērā valstu specifiku

ES fondu un ANM pieredze, pielāgojot Sociālā klimata fonda specifikai

Pasākuma/investīcijas aplēstās kopējās izmaksas

Kārtas numurs	Pasākums/investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	01.01.2026.	31.12.2032	15 425 320	2 129 163	2 083 201	2 398 567	2 385 750	2 309 054	2 117 314	2 002 271

2.4.2.1.4. Pamatojums labuma guvējām struktūrām, kas nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (attiecīgā gadījumā)

Nav attiecināms

2.4.2.1.5. Papildināmība

Skaidrojums un pamatojums par to, kā jaunie vai esošie pasākumi vai investīcijas ir papildu pasākumi vai investīcijas un neaizstāj regulāros valsts budžeta izdevumus saskaņā ar 13. panta 2. punktu, tostarp šāds skaidrojums un pamatojums attiecībā uz Plānā iekļautajiem pasākumiem un investīcijām saskaņā ar 4. panta 5. punktu.

Šīs investīcijas neaizvieto jau ielānotas budžeta aktivitātes un neaizstāj esošus pasākumus.

2.4.3. Komponentes C4 aplēstās kopējās izmaksas

Informācija par komponentes C4 pasākumu/ieguldījumu aplēstajām kopējām izmaksām

Kārtas numurs	Pasākums/ investīcija	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	01.01. 2026.	31.12. 2032	15 425 320	2 129 163	2 083 201	2 398 567	2 385 750	2 309 054	2 117 314	2 002 271

Informācija par komponentes C4 finansēšanu

Kopā	Fonda ieguldījums	Pārvietoējums no dalītās pārvaldības programmām	Nacionālā līdzfinansējuma ieguldījums	Nacionālā līdzfinansējuma daļa (= nacionālais līdzfinansējums/kopā)
15 425 320	11 568 990	0	3 856 330	25 %

2.4.4. Komponentes C4 atskaites punkti un mērķrādītāji

Informācija par komponentes C4 pasākumu/investīciju atskaites punktiem, mērķrādītājiem un izpildes grafiku

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaites punkts vai mērķrādītājs	Atskaites punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C4.TA.A1.1.2027Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	Noteikumi, kas reglamentē Sociālā klimata fonda īstenošanu	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	II
C4.TA.A1.2.2028Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2027.gada atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2028	II
C4.TA.A1.3.2029Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2028.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2029	II
C4.TA.A1.4.2030Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2029.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2030	II
C4.TA.A1.5.2031Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2030.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2031	II
C4.TA.A1.6.2032Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna 2031.gada atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2032	II
C4.TA.A1.7.2032Q3	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaites punkts	SKF plāna visu atskaites punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2032	III

2.4.5. Scenārijs gadījumā, ja tiek piemērots Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījums

Apraksts un kvantitatīva noteikšana attiecībā uz nepieciešamajiem pielāgojumiem pasākumos, investīcijās, atskaites punktos, mērķrādītājos, nacionālā līdzfinansējuma apmērā un visos citos attiecīgos Plāna elementos, kas izriet no Direktīvas 2003/87/EK IVa nodaļas 30.k panta piemērošanu.

Komponentes apraksts (kopsavilkuma tabula)

Intervences apgabals: Tehniskā palīdzība – 8. panta 3. punkts

Gadījumā, ja tiek piemērots Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījums par Direktīvas 2003/87/EK 30.k. panta 1.punktā noteiktās atkāpes piemērošanu, ir paredzams tehniskās palīdzības finansējuma samazinājums par 2 472 942 EUR.

Šādā situācija tiks veikta lineāri proporcionāla izdevumu samazināšana visos šīs komponentes pasākumos, izņemot KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai. KPVIS Fonda modulim ir centrālā nozīme Plāna īstenošanā²³³, un, neparedzot pietiekamu finansējumu KPVIS Fonda moduļa izveidei, uzturēšanai un uzlabošanai, pastāv risks, ka EK Latvijas iesniegto Plānu neapstiprina, jo finansējuma samazinājums KPVIS Fonda moduļa izveidei un uzturēšanai varētu apdraudēt sistēmas funkcionalitātes nodrošināšanu, kā arī negatīvi ietekmēt Plāna ieviešanas un uzraudzības kvalitāti. Šo ievērojot, tiek paredzēts šo izdevumu pozīciju nemazināt, kamēr pārējām izdevumu pozīcijām piemēros proporcionālu finansējuma samazinājumu.

Mērķu un pasākumu aprakstu skatīt SKF plāna 2.4.1.sadalā.

Aplēstās kopējās izmaksas: **12 952 378 EUR**, no kuriem:

- ✓ Izmaksas, kuras pieprasa segt no Fonda līdzekļiem: **9 714 283 EUR**;
- ✓ Izmaksas, kas jāsedz ar pārvietojumiem no dalītās pārvaldības programmām (piemēram, ESF+, ERAF u. c.): **0 EUR**;

Izmaksas, kas jāsedz no nacionālā līdzfinansējuma: **3 238 095 EUR**.

²³³ Atbilstoši Regulas 2023/955 III pielikumam un Eiropas Komisijas 2025.gada 25.marta paziņojumam “Norādījumi par sociālajiem klimata plāniem” (C/2025/1597; <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/1597/oj>)

Informācija par komponentes atskaides punktiem, mērķrādītājiem un izpildes grafiku

Kārtas numurs	Pasākuma/investīcijas nosaukums	Atskaides punkts vai mērķrādītājs	Atskaides punkta / mērķrādītāja nosaukums	Kvantitatīvais rādītājs (mērķrādītājam)			Izpildes grafiks	
				Mērvienība	Bāzlīnija	Mērķis	Gads	Ceturksnis
C4.TA.A1.1.2027Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaides punkts	Noteikumi, kas reglamentē Sociālā klimata fonda īstenošanu	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2027	II
C4.TA.A1.2.2028Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaides punkts	SKF plāna 2027.gada atskaides punktu un mērķrādītāju sasniegšana	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2028	II
C4.TA.A1.3.2029Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaides punkts	SKF plāna 2028.gada atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2029	II
C4.TA.A1.4.2030Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaides punkts	SKF plāna 2029.gada atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2030	II
C4.TA.A1.5.2031Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaides punkts	SKF plāna 2030.gada atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2031	II
C4.TA.A1.6.2032Q2	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaides punkts	SKF plāna 2031.gada atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2032	II
C4.TA.A1.7.2032Q3	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	Atskaides punkts	SKF plāna visu atskaides punktu un mērķrādītāju izpilde	Neattiecas	Neattiecas	Neattiecas	2032	III

Informāciju par komponentes finansēšanu

Kopā	Fonda ieguldījums	Pārvietojums no dalītās pārvaldības programmām	Nacionālā līdzfinansējuma ieguldījums	Nacionālā līdzfinansējuma daļa (= nacionālais līdzfinansējums/kopā)
12 952 378	9 714 283	0	3 238 095	25 %

Informācija par komponentes pasākumu/investīciju aplēstajām kopējām izmaksām

Kārtas numurs	Pasākuma/ investīcijas nosaukums	No datuma	Līdz datumam	Kopā	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
C4.TA.A1	Tehniskā palīdzība administrēšanas, īstenošanas un kontroles funkciju nodrošināšanai, kā arī KPVIS pielāgošanai un uzturēšanai	01.01.2026.	31.12.2032	12 952 378	1 914 740	1 731 248	1 988 523	1 978 067	1 915 498	1 759 077	1 665 225

2.5. Kopējās aplēstās Plāna izmaksas

Plāna aplēstās kopējās izmaksas, tostarp visas summas, kas darītas pieejamas papildu tehniskajam atbalstam saskaņā ar šīs regulas 11. panta 4. punktu, naudas iemaksas summa dalībvalsts nodalījumā saskaņā ar Regulas (ES) 2021/523 attiecīgajiem noteikumiem un visas summas, kas darītas pieejamas papildu tehniskajai palīdzībai saskaņā ar šīs regulas 8. panta 3. punktu.

Norāde par valsts ieguldījumu savu plānu kopējās izmaksās, tostarp norāde par visiem resursiem, ko paredzēts pārvietot uz fondu no dalītās pārvaldības programmām, ievērojot šīs regulas 11. panta 1. punktu, un visiem resursiem, ko paredzēts pārvietot no fonda uz dalītās pārvaldības programmām, ievērojot šīs regulas 11. panta 2. punktu.

2.5.1. Apraksts par to, kā izmaksas atbilst izmaksu efektivitātes principam un kā tās ir samērīgas ar plāna paredzamo ietekmi

Izmaksu efektivitāte tika analizēta TSI projekta ietvaros, analizējot 7 investīcijas, kuras integrētas SKF plānā. 24.tabulā sniegts TSI projekta analīzes rezultāti.

Izmaksu efektivitātes analīzē izmantotā metodoloģija

Izmaksu efektivitātes novērtēšanas metodoloģija ietvēra vairākus etapus, lai novērtētu pasākumu izmaksu efektivitāti un to ietekmi uz ekonomiku un nodarbinātību. Pirmkārt, tika veikta "vieglā" daudzkritēriju analīze (MCA), lai atlasītu pasākumus. Pēc tam tika veikts pilnīgāks novērtējums, kurā iekļautas detalizētākas izmaksu un ietekmes analīzes, pamatojoties uz ekonomiskās analīzes principiem.

Galvenais rīks šajā novērtējumā ir ievades-izvades (*Input-Output*) ekonomiskā analīze, kas ļauj noteikt papildu pieprasījuma ietekmi uz bruto pievienoto vērtību (*Gross value added*) un nodarbinātību, balstoties uz Leontjeva multiplikatoriem. Šie multiplikatori aprēķina ekonomiskos efektus, kas rodas no papildus pieprasījuma, piemēram, no 1 miljona EUR ieguldījumiem konkrētā nozarē. Tā tiek novērtēta gan tiešā, gan netiešā ietekme uz ekonomiku un darba tirgu; tomēr tika izslēgti indukcijas efekti, piemēram, ienākumu līmeņa izmaiņas un patēriņa mainīgums.

Metodoloģija balstās uz Simetriskajām ievades-izvades tabulām (*Symmetric Input-Output Tables*), kas apraksta, kā ekonomiskās aktivitātes mijiedarbojas un kā pieprasījuma šoki izplatās pa nozarēm. Katra ieguldījuma sektoriem atbilstoša ietekmes analīze tika veikta, pamatojoties uz ekonomiskās aktivitātes struktūru un ieguldījumu veidiem, kas nosaka pieprasījuma pieaugumu.

Pasākumu izmaksu un ietekmes novērtēšanā tika ņemti vērā gan enerģijas, gan emisiju ietaupījumi konkrētos nozarēs. Piemēram, ēku energoefektivitātes uzlabojumu aprēķinos tiek izmantota "no apakšas uz augšu" pieeja (*bottom-up*), kas aprēķina enerģijas patēriņu pirms un pēc iejaukšanās, ņemot vērā izmantoto tehnoloģiju efektivitāti. Līdzīgi, transporta pasākumos tika vērtēta enerģijas un emisiju samazināšana, ņemot vērā izmaiņas transportlīdzekļu tipoloģijā, piemēram, pāreja no iekšdedzes dzinēja automašīnām uz elektroauto.

Tāpat tika aprēķināta ietekme uz ekonomiku, izmantojot multiplikatorus, kas iegūti, balstoties uz ekonomiskajiem modeļiem un empīriskiem datiem. Šie novērtējumi sniedz augsta līmeņa aplēses par pasākumu ietekmi uz iekšzemes kopproduktu (IKP) un nodarbinātību, palīdzot izprast, kā konkrēti ieguldījumi ietekmēs Latvijas reģionālo ekonomiku un darba tirgu.

Metodoloģija ietver arī detalizētu izmaksu novērtējumu katram pasākumam, piemēram, siltumsūkņu uzstādīšanai, apkures katlu nomainībai un ēku uzlabojumiem. Katrs pasākums tiek novērtēts, ņemot vērā vienību izmaksas, enerģijas ietaupījumu un emisiju samazinājumu, nodrošinot efektīvu izmaksu un ieguvumu analīzi, kas ļauj pieņemt informētus lēmumus par klimata politiku.

24. tabula. SKF plāna investīciju izmaksu efektivitātes analīze

TSI projekta ietvaros analizētās investīcijas	SKF plāna iekļautā investīcija	Bruto pievienotā vērtība (milj. EUR uz milj. EUR investīciju)	Nodarbinātība (darbavietas uz milj. EUR ieguldījumu)
Daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas renovācijas izdevumu kompensācija	C1.A.I1 Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	0.56	25.9
Energoefektivitātes uzlabojumi	C1.A.I1 Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās C1.B.I1 Atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	0.54	24.5
Mājokļu maza mēroga energoefektivitātes uzlabojumi	C1.B.I1 Atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	0.51	22.2
Vienas pieturas aģentūra	C1.B.I1 Atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai (C1.D.I1) Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai C2.G.I1 Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	0.79	38.3
Pārvadājumi pēc pieprasījuma	C2.G.I1 Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	0.68	25.4
Transportlīdzekļa iegāde transportēšanai pēc pieprasījuma	C2.G.I1 Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	0.46	21.3
Atbalsts sociālo pakalpojumu sniedzējiem transportlīdzekļu iegādei	C2.F.I1 Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem C2.F.I2 Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	0.47	22.5

2.5.2. Kopsavilkuma tabula par Fonda izmaksām pa finansējuma avotiem

Sociālā klimata plāna kopējās izmaksas	Pamatscenārijs (EUR)	Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījuma piemērošanas gadījumā (EUR)
Piešķirums dalībvalstīm saskaņā ar Regulas 2023/955 II pielikumu pēc 10. panta 3. punktā paredzēto summu atskaitīšanas	462 759 597	388 571 353
(Pārvietojumi uz dalītās pārvaldības programmām)	0	0
Plāna paredzamās kopējās izmaksas, t.sk.	617 012 796	518 095 137
Sedz no Fonda	462 759 597	388 571 353
Nacionālais līdzfinansējums	154 253 199	129 523 784
Pārvietojumi no dalītās pārvaldības programmām	0	0
Ieguldījums tehniskā atbalsta instrumentā (11. panta 4. punkts)	0	0
Iemaksa InvestEU dalībvalsts nodalījumā (11. panta 3. punkts)	0	0

2.5.3. Minimālie un maksimālie finansējuma kritēriji, kas jāievēro

Daļa no	Pamatscenārijs	Regulas 2023/955 10. panta 1. punkta 3.rindkopas nosacījuma piemērošanas gadījumā (EUR)
Nacionālais līdzfinansējums (vismaz 25 % no aplēstajām kopējām izmaksām)	Tiks nodrošināts nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (154 253 199)	Tiks nodrošināts nacionālais līdzfinansējums 25% apmērā (129 523 784)
Tiešā ienākumu atbalsta komponente (ne vairāk kā 37,5 % no aplēstajām kopējām izmaksām)	Komponente netiks īstenota	Komponente netiks īstenota
Tehniskās palīdzības darbības (ne vairāk kā 2,5 % no aplēstajām kopējām izmaksām)	Plānots izmantot maksimālo apjomu – 2.5% (15 425 320)	Plānots izmantot maksimālo apjomu – 2.5% (12 952 378)
Resursi, kas piešķirti dalītā pārvaldībā un pārvietoti uz Fondu	0	0
Resursi, kas īstenojami saskaņā ar tehniskā atbalsta instrumentu vai InvestEU (ne vairāk kā 4 % no maksimālā finanšu piešķiruma)	0	0
Sociālajam klimata plānam piešķirtie resursi, kas pārvietoti uz dalītās pārvaldības programmām (ne vairāk kā 15 % no maksimālā finanšu piešķiruma)	0	0

3. ANALĪZE UN VISPĀRĒJĀ IETEKME

3.1. Plānoto pasākumu un investīciju paredzamā ietekme

Aplēse par SKF plāna 2. sadaļā plānoto pasākumu un investīciju prognozēto ietekmi uz siltumnīcefekta gāzu emisijām, enerģētisko nabadzību un transporta nabadzību salīdzinājumā ar iepriekš aprakstīto bāzliniju.

3.1.1. Aplēsēs izmantotās metodikas apraksts

SKF plāna 2.sadaļā iekļauto investīciju mērķrādītāju un atskaites punktu ietekmes novērtēšanā tiek izmantota līdzšinējā nacionālā pieredze ES fondu, tostarp ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027.gadam un ANM, nacionālo budžeta programmu (piemēram, Emisijas kvotu izsoļu instruments, EKII) īstenošanā un sasniedzamo rādītāju vērtību kvantificēšanā. Ietekmes novērtējuma pamatā tiek izmantota nacionālās SEG inventarizācijas ietvaros izmantotā SEG emisiju un emisiju ietaupījuma aprēķinu metodika, kas pamatota ar statistisko un oficiālo publiski pieejamo informāciju, kā arī ministriju pieņemumiem un aplēsēm par investīcijas īstenošanas laika grafiku un finansējuma apguves ātrumu. Apkopojumu par aplēsē izmatotajiem rādītājiem skatīt 26.tabulā.

Aplēse ir indikatīva un tās precizitāte ir atkarīga no virknes objektīvu un subjektīvu nosacījumu, tostarp:

- ✓ ēku atjaunošanas ietekme ir atkarīga no esošās ēkas stāvokļa, atjaunošanas intensitātes un konkrētā energoapgādes risinājuma;
- ✓ bezemisiju transportlīdzekļu ietekme ir atkarīga no izmantošanas intensitātes (nobraukto kilometru skaita gadā, pasažieru skaita gadā);
- ✓ mikromobilitātes rīku, tehnisko palīgīdzekļu un velonovietņu emisiju ietaupījums ir atkarīgs no izmantošanas intensitātes, pārvietošanās paradumu maiņas, kā arī laikapstākļiem.

3.1.1.1. Enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisijas ietaupījuma aplēse: ēku sektors

SKF plāna ietvaros ir paredzēts īstenot četras investīcijas **energoefektivitātes paaugstināšanas** jomā:

- ✓ (C1.A.I1) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās;
- ✓ (C1.B.I1) Atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai;
- ✓ (C1.B.I2) Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu;
- ✓ (C1.D.I1) Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanai.

Investīciju enerģijas ietaupījuma ietekmes novērtējums ir balstīts uz Ekonomikas ministrijas pasūtītām izpētēm par 103., 316. un 602. sērijas daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku atjaunošanas tipveida projektiem²³⁴. Balstoties uz minētajām izpētēm, aplēstas vidējās enerģijas ietaupījuma vērtības, ja tiek īstenots optimālais energoefektivitātes paaugstināšanas variants. CO₂ emisiju aprēķinos izmantota KEM mājas lapā²³⁵ publicētais CO₂ emisijas faktors Latvijā saražotai **siltumenerģijai** katlumājās un koģenerācijas stacijās – 0,0683 tCO₂/MWh. Apkopojumu par enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisiju ietaupījuma vērtībām, kas

²³⁴ <https://www.em.gov.lv/lv/jaunums/tipveida-projekts-103-serijas-daudzdzivoklu-dzivojamas-ekas-atjaunosanas-un-energoefektivitates-paaugstinasana> (publicēts 20.03.2024.)
<https://www.em.gov.lv/lv/jaunums/tipveida-projekti-316-un-602-serijas-daudzdzivoklu-dzivojamo-eku-atjaunosana-un-energoefektivitates-paaugstinasana> (publicēts 28.08.2025.)

²³⁵ <https://www.kem.gov.lv/lv/siltumnicefeka-gazu-emisiju-aprekina-metodika>, 2024.gada dati

izmantotas investīcijas “(C1.A.II) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās” un investīcijas “(C1.B.I2) Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu” aplēsē skatīt 25.tabulā.

25.tabula. Enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisijas ietaupījuma aplēse ēku sektorā

Ēkas sērija	Enerģijas ietaupījums, kWh gadā uz m ²	Emisijas ietaupījums, tCO ₂ gadā uz m ²
103.sērija ²³⁶	101	0,006898
316.sērija ²³⁷	104	0,007103
602.sērija ²³⁸	68	0,004644
Vidēji	91	0,006215

Attiecībā uz investīciju “(C1.B.I1) Atbalsts mazaizsargātām māsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai” tiek pieņemts, ka enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisijas ietaupījuma vērtības ir 15% apmērā no 25.tabulā minētajām vidējām vērtībām, proti, enerģijas ietaupījums ir 13,65 kWh gadā uz m² un emisijas ietaupījums 0,0009323 tCO₂ gadā uz m².

Investīcijas “(C1.D.I1) Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanai” mērķis ir nodrošināt centralizētu atbalstu māsaimniecībām daudzdzīvokļu ēku atjaunošanas procesā, sniedzot konsultācijas, informēšanu un tehnisko palīdzību. Tādējādi šī investīcija radīs netiešu enerģijas ietaupījumu un CO₂ emisijas ietaupījumu, kas pilnībā vai daļēji tiek uzskaitīts investīcijas “(C1.A.I1) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās” ietvaros.

Apkopojumu par ēku sektora investīciju enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisijas ietaupījuma aplēsē izmatotajiem rādītājiem skatīt 26.tabulā.

3.1.1.2. Enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisiju ietaupījuma aplēse: transporta sektors

Atbalstu **bezemisiju M1 klases vieglo pasažieru transportlīdzekļu** iegādei paredzēts sniegt četru SKF plānam investīciju ietvaros:

- ✓ (C2.F.I1) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem;
- ✓ (C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem
- ✓ (C2.F.I3) Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem
- ✓ (C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos.

Investīciju ietekme tiek noteikta, salīdzinot situāciju, kurā esošs M1 klases iekšdedzes dzinēja transportlīdzeklis tiek aizstāts ar bezemisiju M1 klases transportlīdzekli.

CO₂ emisijas ietaupījuma aprēķins balstīts uz EKII projektu konkursa²³⁹ metodiku²⁴⁰. Emisiju samazinājums tiek aprēķināts pēc formulas:

$$CO_2 \text{ ietaupījums} = L \times EF - L \times C_{el} \times EF_{el}, \text{ kur:}$$

²³⁶ https://bis.gov.lv/cms/ckeditor_assets/files/6f115d9ecf951b4f3f3ee24636c2b85158c2ea25/103_prezentacija_precizeta_.pdf

²³⁷ https://bis.gov.lv/cms/ckeditor_assets/files/c45d69368eb47a77d0970e7e27ac38608198ac78/316_prezent_202_5_09_10.pdf

²³⁸ https://bis.gov.lv/cms/ckeditor_assets/files/9b2a056bb78fe403602de31153da47b566e56087/602_prezent_202_5_09_10.pdf

²³⁹ Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra noteikumi Nr. 896 [Emisijas kvotu izolēšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa "Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei" nolikums](#)

²⁴⁰ Metodikas apraksts pieejams <https://ekii.lv/index.php?page=atbalsts-transportlidzekliem>

L – pieņemtais nobraukums gadā 10 400 km/gadā (jeb 52 000 km 5 gados);
 EF - 0,00013 tCO₂/km (jeb 130 g/km) - maksimāli pieļaujamās SEG emisijas jauniem vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem ES (2015. gads);
 C_{el} - bezemisiju transportlīdzekļa enerģijas patēriņš, 20,2 kWh uz 100 km²⁴¹;
 EF_{el} - CO₂ emisijas faktors elektroenerģijai, 0,0537 tCO₂/MWh²⁴².

Pamatojoties uz šiem parametriem, vienam M1 klases bezemisiju vieglajam transportlīdzeklim gadā tiek novērtēts CO₂ emisiju samazinājums **1,239 tCO₂ gadā**.

Bezemisiju M1 klases vieglo pasažieru transportlīdzekļu **gada enerģijas ietaupījums** tiek aprēķināts pēc formulas:

$$E_{ietaupījums} = L \times C \times Q_z^d \times \rho - L \times C_{el}, \text{ kur}$$

$E_{ietaupījums}$ – gada enerģijas ietaupījums, kWh/gadā

L – nobraukums gadā, 10 400 km/gadā;

C - degvielas patēriņš -7,7 l uz 100 km²⁴³;

Q_z^d - zemākais sadegšanas siltums - dīzeļdegvielai 42,49 TJ/1000 t jeb 11,80 kWh/kg, benzīnam 43,97 TJ/1000 t jeb 12,21 kWh/kg²⁴⁴;

ρ - blīvums - dīzeļdegvielai 0,837 kg/l un benzīnam 0,741 kg/l²⁴⁵;

C_{el} - bezemisiju transportlīdzekļa enerģijas patēriņš, 20,2 kWh uz 100 km²⁴⁶.

Aprēķinā tiek ņemts vērā aktuālais Latvijā reģistrēto M1 transportlīdzekļu īpatsvars pa degvielas veidiem²⁴⁷ - 66% dīzeļdegvielas, 28% benzīna transportlīdzekļi, 6% - cits enerģijas veids; aplēsē izmantotais pieņēmums – 70% dīzeļdegvielas, 30% benzīna transportlīdzekļi. Pamatojoties uz šiem parametriem, vienam M1 klases bezemisiju vieglajam transportlīdzeklim tiek novērtēts enerģijas ietaupījums **5609,225 kWh gadā**.

Mikromobilitāte tiek veicināta trīs SKF plāna investīciju ietvaros:

- ✓ (C2.F.I4) Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās, paredzot, cita starpā, sniegt atbalstu velosipēdu, kas nav aprīkots ar elektromotoru, iegādei. ES līmenī ir veikti vairāki pētījumi, kas kvantificē riteņbraukšanas potenciālu SEG emisiju samazināšanā. ES pilsētu pētījumi liecina, ka viena persona, regulāri aizstājot auto braucienus ar velosipēdu, var samazināt CO₂ emisijas aptuveni par 0,3–0,5 tonnām gadā²⁴⁸. Balstoties uz CSP mobilitātes datiem, Latvijā dominē pārvietošanās ar automašīnu, savukārt velosipēdu izmantošanas īpatsvars ir zems²⁴⁹, attiecīgi arī CO₂ emisiju samazinājums ir zemāks;

²⁴¹ International Council on Clean Transportation (ICCT), 2025 “How clean are electric cars in Europe today?”, pieejams: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/07/How-clean-are-electric-cars-in-Europe.pdf>

Šis aprēķins atbilst Latvijas klimatiskajos un satiksmes apstākļos veiktajiem praktiskās braukšanas testiem, kuru rezultātā novērtētais elektromobiļu vidējais enerģijas patēriņš ir ~20 kWh/100 km (Uzlādēts.lv un jauns.lv)

²⁴² <https://www.kem.gov.lv/lv/siltumnicefekta-gazu-emisiju-aprekina-metodika>, 2024. gada dati

²⁴³ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD_apsekojumi_energ_pat/EPM450.px/

²⁴⁴ https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-08/Nr_21_Latvijas_energobalance_2023_%2824_00%29_LV.pdf

²⁴⁵ <https://likumi.lv/ta/id/296651-siltumnicefekta-gazu-emisiju-aprekina-metodika> (skatīt 1. pielikuma 2. tabulu)

²⁴⁶ International Council on Clean Transportation (ICCT), 2025 “How clean are electric cars in Europe today?”, pieejams: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/07/How-clean-are-electric-cars-in-Europe.pdf>

Šis aprēķins atbilst Latvijas klimatiskajos un satiksmes apstākļos veiktajiem praktiskās braukšanas testiem, kuru rezultātā novērtētais elektromobiļu vidējais enerģijas patēriņš ir ~20 kWh/100 km (Uzlādēts.lv un jauns.lv)

²⁴⁷ CSDD informācija uz 2026. gada janvāri;

https://www.csdd.lv/cck?Itemid=327&collection=fails&file=doc_fails&id=4473&task=download&xi=2

²⁴⁸ <https://www.ox.ac.uk/news/2021-02-02-get-your-bike-study-shows-walking-cycling-and-e-biking-make-significant-impact>

²⁴⁹ <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/pasazieru-parvadajumi/cits/8896-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate>

- ✓ (C2.F.I5) Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem. ES līmenī tehnisko palīgīdzekļu mobilitāte tiek iekļauta aktīvās mobilitātes kategorijā līdzās iešanai kājām un riteņbraukšanai. Tiešs CO₂ samazinājuma rādītājs tehnisko palīgīdzekļu izmantošanai nav noteikts. Tomēr gadījumos, kad tehnisko palīgīdzekļu izmantošana aizstāj autotransporta braucienus, CO₂ emisiju samazinājums var tikt novērtēts, izmantojot mobilitātes metodiku;
- ✓ (C2.G.I2) Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos. ES līmenī CO₂ emisiju samazinājums tiek kvantificēts, balstoties uz pāreju no automobiļu braucieniem uz aktīvo mobilitāti. Lai gan velonovietnes kā atsevišķs infrastruktūras elements netiek tieši saistītas ar konkrētu CO₂ ietaupījuma apjomu, ES pētījumi rāda, ka viena regulāra pāreja no auto uz velosipēdu var samazināt CO₂ emisijas aptuveni par 0,2–0,4 tonnām gadā uz personu. Velonovietnes ir viens no būtiskajiem priekšnosacījumiem šādai pārvietošanās paradumu maiņai²⁵⁰.

Velosipēdu **CO₂ ietekmes novērtējums** tiek balstīts uz šādu aprēķinu:

$$CO_2 \text{ ietaupījums gadā (uz vienu velosipēdu)} = A \times 2 \times N \times EF, \text{ kur:}$$

A - vidējais viena brauciena garums – 3,9 km²⁵¹;

2 - braucienu skaits dienā;

N - darba dienu skaits gadā Latvijā (vidēji 2024.-2026 gadā) – 250 dienas;

EF - 0,00013 tCO₂/km (jeb 130 g/km) - maksimāli pieļaujamās SEG emisijas jauniem vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem ES (2015. gads).

Pamatojoties uz šiem parametriem, vienam velosipēdam tiek novērtēts šāds CO₂ ietaupījums – **0,2535 tCO₂ gadā**.

Velonovietņu **CO₂ ietekmes novērtējums** tiek balstīts uz CO₂ ietekmes aprēķinu velosipēdam, vienlaikus pieņemot, ka velonovietne tiek izmantota vienu reizi divās darba dienās, attiecīgi CO₂ ietaupījuma vērtība ir **0,12675 tCO₂ gadā** un vienu velonovietnes lietotāju.

Velosipēdu **gada enerģijas ietaupījums** tiek aprēķināts pēc formulas:

$$E_{\text{ietaupījums}} = L \times C \times Q_d \times \rho, \text{ kur}$$

E_{ietaupījums} - gada enerģijas ietaupījums uz vienu mikromobilitātes rīku vai tehnisko palīgīdzekli, kWh/gadā;

L - nobraukums gadā, $3,9 \times 2 \times 250 = 1950$ km/gadā,

C - degvielas patēriņš - 7,7 l uz 100 km²⁵²;

Q_d - zemākais sadegšanas siltums - dīzeļdegvielai 42,49 TJ/1000 t jeb 11,80 kWh/kg, benzīnam 43,97 TJ/1000 t jeb 12,21 kWh/kg²⁵³;

ρ - blīvums - dīzeļdegvielai 0,837 kg/l un benzīnam 0,741 kg/l²⁵⁴.

Aprēķinā tiek ņemts vērā aktuālais Latvijā reģistrēto M1 transportlīdzekļu īpatsvars pa degvielas veidiem²⁵⁵ - 66% dīzeļdegvielas, 28% benzīna transportlīdzekļi, 6% - cits

²⁵⁰ <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj/eng>

²⁵¹ Pieņēmums 3,9 km balstīts uz diviem pētījumiem - <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/improved-cycling-transit-integration-synergies.pdf> (2,8 km) un <https://www.mdpi.com/2071-1050/17/2/504> (5 km)

²⁵² https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD_apsekojumi_energ_pat/EPM450.px/

²⁵³ https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-08/Nr_21_Latvijas_enerģobalance_2023_%2824_00%29_LV.pdf

²⁵⁴ <https://likumi.lv/ta/id/296651-siltumnicefeka-gazu-emisiju-apreķina-metodika> (skatīt 1.pielikuma 2.tabulu)

²⁵⁵ CSDD informācija uz 2026.gada janvāri;

https://www.csdd.lv/cck?Itemid=327&collection=fails&file=doc_fails&id=4473&task=download&xi=2

enerģijas veids; aplēsē izmantotais pieņēmums— 70% dīzeļdegvielas, 30% benzīna transportlīdzekļi. Pamatojoties uz šiem parametriem, viena velosipēda enerģijas ietaupījums **1445,63 kWh gadā**.

Velonovietņu **gada enerģijas ietaupījums** tiek balstīts uz enerģijas ietaupījuma velosipēdiem aprēķinu, vienlaikus pieņemot, ka velonovietne tiek izmantota vienu reizi divās darba dienās, attiecīgi viena velonovietnes lietotāja enerģijas ietaupījums **722,815 kWh gadā**.

Tehnisko palīglīdzekļu **CO₂ ietekmes novērtējums** tiek balstīts uz šādu aprēķinu:

CO₂ ietaupījums gadā (uz vienu tehniskā palīglīdzekļa lietotāju):

$$A \times 2 \times N \times EF - A \times 2 \times N \times C_{el} \times EF_{el}, \text{ kur:}$$

A - vidējais viena brauciena garums – 3,9 km²⁵⁶;

2 - braucienu skaits dienā;

N - darba dienu skaits gadā Latvijā (vidēji 2024.-2026 gadā) – 250 dienas;

EF - 0,00013 tCO₂/km (jeb 130 g/km) - maksimāli pieļaujamās SEG emisijas jauniem vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem ES (2015. gads);

C_{el} - bezemisiju transportlīdzekļa enerģijas patēriņš, 20,2 kWh uz 100 km²⁵⁷;

EF_{el} - CO₂ emisijas faktors elektroenerģijai, 0,0537 tCO₂/MWh²⁵⁸.

Pamatojoties uz šiem parametriem, vienam tehniskajam palīglīdzeklim tiek novērtēts šāds CO₂ ietaupījums – **0,2323 tCO₂ gadā**.

Tehniskā palīglīdzekļa **gada enerģijas ietaupījums** tiek aprēķināts pēc formulas:

$$E_{ietaupījums} = L \times C \times Q_z^d \times \rho - L \times C_{el} - L \times C_{el}, \text{ kur}$$

E_{ietaupījums} - gada enerģijas ietaupījums uz vienu mikromobilitātes rīku vai tehnisko palīglīdzekli, kWh/gadā;

L - nobraukums gadā, $3,9 \times 2 \times 250 = 1950$ km/gadā,

C - degvielas patēriņš - 7,7 l uz 100 km²⁵⁹;

Q_z^d - zemākais sadegšanas siltums - dīzeļdegvielai 42,49 TJ/1000 t jeb 11,80 kWh/kg, benzīnam 43,97 TJ/1000 t jeb 12,21 kWh/kg²⁶⁰;

ρ - blīvums - dīzeļdegvielai 0,837 kg/l un benzīnam 0,741 kg/l²⁶¹;

C_{el} - bezemisiju transportlīdzekļa enerģijas patēriņš, 20,2 kWh uz 100 km²⁶².

Aprēķinā tiek ņemts vērā aktuālais Latvijā reģistrēto M1 transportlīdzekļu īpatsvars pa degvielas veidiem²⁶³ - 66% dīzeļdegvielas, 28% benzīna transportlīdzekļi, 6% - cits enerģijas veids; aplēsē izmantotais pieņēmums— 70% dīzeļdegvielas, 30% benzīna

²⁵⁶ Pieņēmums 3,9 km balstīts uz diviem pētījumiem - <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/improved-cycling-transit-integration-synergies.pdf> (2,8 km) un <https://www.mdpi.com/2071-1050/17/2/504> (5 km)

²⁵⁷ International Council on Clean Transportation (ICCT), 2025 “How clean are electric cars in Europe today?”, pieejams: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/07/How-clean-are-electric-cars-in-Europe.pdf>

Šis aprēķins atbilst Latvijas klimatiskajos un satiksmes apstākļos veiktajiem praktiskās braukšanas testiem, kuru rezultātā novērtētais elektromobiļu vidējais enerģijas patēriņš ir ~20 kWh/100 km (Uzlads.lv un jauns.lv)

²⁵⁸ <https://www.kem.gov.lv/lv/siltumnicefakta-gazu-emisiju-aprekena-metodika>, 2024. gada dati

²⁵⁹ https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD_apsekojumi_energ_pat/EPM450.px/

²⁶⁰ [https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-](https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-08/Nr_21_Latvijas_energoibilance_2023_%2824_00%29_LV.pdf)

[08/Nr_21_Latvijas_energoibilance_2023_%2824_00%29_LV.pdf](https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-08/Nr_21_Latvijas_energoibilance_2023_%2824_00%29_LV.pdf)

²⁶¹ <https://likumi.lv/ta/id/296651-siltumnicefakta-gazu-emisiju-aprekena-metodika> (skatīt 1. pielikuma 2. tabulu)

²⁶² Ievērojot, ka uz aplēses sagatavošanas brīdi nav pieejama informācija par elektropiedziņas tehnisko palīglīdzekļu elektroenerģijas patēriņu, aplēsē tiek izmantots bezemisiju transportlīdzekļu vidējais enerģijas patēriņš (~20 kWh/100 km (Uzlads.lv un jauns.lv))

²⁶³ CSDD informācija uz 2026. gada janvāri;

https://www.csdd.lv/cck?Itemid=327&collection=fails&file=doc_fails&id=4473&task=download&xi=2

transportlīdzekļi. Pamatojoties uz šiem parametriem, viena tehniskā palīglīdzekļa enerģijas ietaupījums **1051, 73 kWh gadā**.

(C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde. Investīcijas ietvaros paredzēta piecu bateriju elektrovilcienu (BEMU) iegāde. Investīciju ietekme tiek noteikta, salīdzinot situāciju, kurā esošs dīzeļvilciens tiek aizstāts ar BEMU vilcienu, tostarp ņemot vērā BEMU vilciena elektroenerģijas patēriņu un tā ietvaros radīto CO₂ emisiju apjomu.

CO₂ ietekmes novērtējums tiek balstīts uz šādu aprēķinu:

$$CO_2 \text{ ietaupījums} = L_{BEMU} \times C_d \times Q_z^d \times \rho \times EF_d - L_{BEMU} \times C_{el} \times EF_{el}, \text{ kur:}$$

L_{BEMU} - investīcijas ietvaros aizvietoājamo 5 dīzeļvilcienu nobraukums gadā, km: 2 vilcieni maršrutā Rīga-Lugaži ir $2 \times 328 \text{ km} + 3$ vilcieni maršrutā Rīga-Rēzekne ir $3 \times 448 \text{ km} = 2000 \text{ km/dienā}$; $2000 \text{ km} \times 365 \text{ dienas gadā} = 730\,000 \text{ km/gadā}$;

C_d - dīzeļvilciena vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš; $1,73 \text{ l/km}^{264}$;

Q_z^d - dīzeļdegvielas zemākais sadegšanas siltums, $42,49 \text{ TJ/1000 t}^{265}$;

ρ - dīzeļdegvielas blīvums, $0,837 \text{ kg/l}^{266}$;

EF_d - CO₂ emisijas faktors dīzeļdegvielai, $74,00 \text{ tCO}_2/\text{TJ}^{267}$;

C_{el} - BEMU vilcienu elektroenerģijas patēriņš, $5,45 \text{ kWh/km}^{268}$;

EF_{el} - CO₂ emisijas faktors elektroenerģijai, $0,0537 \text{ tCO}_2/\text{MWh}^{269}$.

Pamatojoties uz šiem aprēķiniem, kopējais CO₂ emisijas ietaupījums 5 BEMU vilcieniem ir $3109,986 \text{ tCO}_2$ gadā jeb **621,997 tCO₂/gadā uz 1 BEMU vilcienu**.

Gada enerģijas ietaupījums tiek aprēķināts pēc formulas:

$$E_{ietaupījums} = L_{BEMU} \times C_d \times Q_z^d \times \rho - L_{BEMU} \times C_{el}, \text{ kur}$$

$E_{ietaupījums}$ – gada enerģijas ietaupījums, kWh/gadā

L_{BEMU} – nobraukums gadā, $730\,000 \text{ km/gadā}$,

C_d - dīzeļvilciena vidējais izlīdzinātais degvielas patēriņš; $1,73 \text{ l/km}^{270}$;

Q_z^d - dīzeļdegvielas zemākais sadegšanas siltums, $42,49 \text{ TJ/1000}$ jeb $11,80 \text{ kWh/kg}^{271}$;

ρ - dīzeļdegvielas blīvums, $0,837 \text{ kg/l}^{272}$;

C_{el} – BEMU vilciena elektroenerģijas patēriņš, $5,45 \text{ kWh/km}^{273}$.

Pamatojoties uz šiem aprēķiniem, gada enerģijas ietaupījums 5 BEMU vilcieniem ir $8\,494\,658 \text{ kWh/gadā}$ jeb **1 698 932 kWh/gadā uz 1 BEMU vilcienu**.

²⁶⁴ Saskaņā ar projektu “Bezemisiju (bateriju) vilcienu iegāde un ekspluatācijas uzsākšanas atbalsta pasākumi” un “Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveide” apvienoto izmaksu-ieguvumu analīzes ziņojumu (pieejams ATD)

²⁶⁵ https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-08/Nr_21_Latvijas_energoibilance_2023_%2824_00%29_LV.pdf

²⁶⁶ <https://likumi.lv/ta/id/296651-siltumnicefekta-gazu-emisiju-aprekina-metodika> (skatīt 1.pielikuma 2.tabulu)

²⁶⁷ <https://likumi.lv/ta/id/296651-siltumnicefekta-gazu-emisiju-aprekina-metodika> (skatīt 1.pielikuma 2.tabulu)

²⁶⁸ Saskaņā ar projektu “Bezemisiju (bateriju) vilcienu iegāde un ekspluatācijas uzsākšanas atbalsta pasākumi” un “Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveide” apvienoto izmaksu-ieguvumu analīzes ziņojumu (pieejams ATD)

²⁶⁹ <https://www.kem.gov.lv/lv/siltumnicefekta-gazu-emisiju-aprekina-metodika>, 2024.gada dati

²⁷⁰ Saskaņā ar projektu “Bezemisiju (bateriju) vilcienu iegāde un ekspluatācijas uzsākšanas atbalsta pasākumi” un “Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveide” apvienoto izmaksu-ieguvumu analīzes ziņojumu (pieejams ATD)

²⁷¹ https://admin.stat.gov.lv/system/files/publication/2024-08/Nr_21_Latvijas_energoibilance_2023_%2824_00%29_LV.pdf

²⁷² <https://likumi.lv/ta/id/296651-siltumnicefekta-gazu-emisiju-aprekina-metodika> (skatīt 1.pielikuma 2.tabulu)

²⁷³ Saskaņā ar projektu “Bezemisiju (bateriju) vilcienu iegāde un ekspluatācijas uzsākšanas atbalsta pasākumi” un “Bateriju elektrovilcienu uzlādes infrastruktūras izveide” apvienoto izmaksu-ieguvumu analīzes ziņojumu (pieejams ATD)

(C2.G.I4) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide. Investīcijas ietvaros paredzēta piecu BEMU uzlādes staciju izveide, vienlaikus vides ietekme ir netieša - enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisijas ietaupījuma vērtības ir novērtētas investīcijas “(C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde” ietvaros.

Apkopojumu par transporta sektora investīciju enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisijas ietaupījuma aplēsē izmatotajiem rādītājiem skatīt 26.tabulā.

26. tabula. Enerģijas ietaupījuma un CO₂ emisiju ietaupījuma aplēsēs izmantotās kvantitatīvās vērtības

Aktivitāte	Vienība	Enerģijas ietaupījums, kWh gadā uz vienību	Emisiju ietaupījums, tCO ₂ gadā uz vienību	Investīcija (kods)
Ēku atjaunošana (vidēja renovācija)	m ²	91	0,006215	C1.A.I1, C1.B.I2
Ēku atjaunošana (maza mēroga energoefektivitātes pasākumi)	m ²	13,65	0,0009323	C1.B.I1
Vienas pieturas aģentūra	Nav tiešas ietekmes			C1.D.I1
Elektrotransportlīdzeklis (M1 – vieglais pasažieru transportlīdzeklis)	skaitis	5609,225	1,239	C2.F.I1, C2.F.I2, C2.F.I3, C2.G.I1
Mikromobilitātes rīks (velosipēds)	skaitis	1445,63	0,2535	C2.F.I4
Mikromobilitātes rīks (tehniskais palīgīdzeklis)	skaitis	1051,73	0,2323	C2.F.I5
Velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	skaitis	722,815	0,12675	C2.G.I2
BEMU vilcienu iegāde	skaitis	1 698 932	621,997	C2.G.I3
BEMU vilcieni: uzlādes infrastruktūra	Nav tiešas ietekmes			C2.G.I4

3.1.1.3. Ēku atjaunošanas ietekme

Ietekme ir aprēķināta, summējot ieguvumus, kas rodas, īstenojot SKF plānā iekļautos ēku sektora investīcijas.

3.1.1.4. Ietekme uz bezemisiju mobilitāti

Ietekme ir aprēķināta, summējot ieguvumus, kas rodas, īstenojot SKF plānā iekļautos transporta sektora investīcijas. SKF plānā nav iekļauts atbalsts mazemisiju transportlīdzekļu iegādei.

3.1.1.5. Ietekme uz mazaizsargātu mājāsaimniecību un mazaizsargātu transporta lietotāju skaita mazināšanu

Saskaņā ar TSI projekta rezultātiem (skatīt SKF plāna 1.4.sadaļu) mazaizsargāto mājāsaimniecību skaits Latvijā ETS 2 ietekmes dēļ varētu pieaugt par 3 000 (pie ETS 2 emisijas kvotu cenas 60 EUR/tCO₂), proti, par 1 % no enerģētiskās nabadzības riskam pakļauto mājāsaimniecību skaita pirms ETS 2 ieviešanas. Attiecīgi, definīcijas “mazaizsargāta mājāsaimniecība” piemērošanā tiks piemērots definīcijas “enerģētiskā nabadzība” indikators. Ņemot vērā minēto, **aplēsē tiek pieņemts, ka mazaizsargāto mājāsaimniecību skaits ir vienāds ar enerģētiskās nabadzības riskam pakļauto mājāsaimniecību skaitu.**

Līdzīgs pieņēmums ir par mazaizsargātiem transporta lietotājiem. TSI projekta ietvaros tika veikts novērtējums (skatīt SKF plāna 1.4.sadaļu) par mazaizsargāto transporta lietotāju skaita pieaugumu ETS 2 ietekmē, proti, prognozēts pieaugums par 3 200 (pie emisijas kvotu cenas 60 EUR/tCO₂), proti, 0,2% no transporta nabadzības riskam pakļauto transporta lietotāju skaita pirms ETS 2 ieviešanas. Attiecīgi, piemērojot definīciju “mazaizsargāts transporta lietotājs”, tiks izmantoti tie paši indikatori, kas raksturo definīciju “transporta nabadzība”. Ņemot vērā minēto, **aplēsē tiek pieņemts, ka mazaizsargāto transporta**

lietotāju skaits ir vienāds ar transporta nabadzības riskam pakļauto personu un mājsaimniecību skaitu.

Mazaizsargāto mājsaimniecību un mazaizsargāto transporta lietotāju skaits novērtēts, balstoties uz investīcijas rezultativajiem rādītājiem, investīciju aprakstos iekļautajiem izmaksu aprēķiniem, kā arī nozaru ministriju sniegto novērtējumu par pārraudzībā esošo investīciju ietekmi uz mazaizsargātajām iedzīvotāju grupām SKF plāna darbība periodā. Vienlaikus, ņemot vērā TSI projekta ietvaros noteikto paredzamās ietekmes novērtēšanas metodiku, ir novērtēta SKF plāna investīciju efektivitāte, piemērojot efektivitātes rādītāju (*efficacy rate*). Apkopojumu par ietekmi uz mazaizsargāto mājsaimniecību un mazaizsargāto transporta lietotāju skaita mazināšanos (skatīt 27. tabulā).

27. tabula. Ietekme uz mazaizsargātu mājsaimniecību un mazaizsargātu transporta lietotāju skaita mazināšanu

Investīcija (kods)	Mazaizsargātas mājsaimniecības, kuras ietekmē SKF plāna īstenošana (skaits 2032.gadā)	Mazaizsargāti transporta lietotāji, kurus ietekmē SKF plāna īstenošana (skaits 2032.gadā)	SKF plāna investīcijas efektivitātes rādītājs ²⁷⁴	SKF plāna paredzamā ietekme uz	
				mazaizsargāto mājsaimniecību skaita mazināšanu	mazaizsargāto transporta lietotāju skaita mazināšanu
C1.A.I1	2 880	Nav attiecināms	88 %	2 534	Nav attiecināms
C1.B.I1	10 948	Nav attiecināms	55 %	6 021	Nav attiecināms
C1.B.I2	1 100	Nav attiecināms	88 %	968	Nav attiecināms
C1.D.I1	2 050	Nav attiecināms	10 %	21	Nav attiecināms
C2.F.I1	Nav attiecināms	2 600	10%	Nav attiecināms	260
C2.F.I2	Nav attiecināms	52 579	10%	Nav attiecināms	5 258
C2.F.I3	Nav attiecināms	4 696	100 %	Nav attiecināms	4696
C2.F.I4	Nav attiecināms	9 700	10%	Nav attiecināms	970
C2.F.I5	Nav attiecināms	2 547	100%	Nav attiecināms	2 547
C2.G.I1	Nav attiecināms	76 832	50 %	Nav attiecināms	38 416
C2.G.I2	Nav attiecināms	4 672	10%	Nav attiecināms	467
C2.G.I3	Nav attiecināms	300 000	10%	Nav attiecināms	30 000
C2.G.I4	Nav attiecināms	Nav tiešas ietekmes	-	Nav attiecināms	Nav tiešas ietekmes
KOPĀ	16 978	453 626		9 544	82 614

Viena un tā pati persona var gūt labumu no vairākām investīcijām (piemēram, BEMU vilcienu izmantošana, velonovietņu izmantošana pie dzelzceļa stacijām un maza mēroga energoefektivitātes pasākumi). Ņemot vērā datu un metodikas ierobežojumus, aplēšu ietvaros šādas pārklājošās ietekmes netiek kvantitatīvi novērtētas un netiek ņemtas vērā kopējā ietekmes aprēķinā.

3.1.2. Komponentu paredzamās ietekmes apraksts

3.1.2.1. Energoefektivitāte

3.1.2.1.1. Kopējais plāns

Kopējais indikatīvais enerģijas ietaupījums 2026.-2032.gada periodā 232,574 GWh.

3.1.2.1.2. Ēku sektors

²⁷⁴ Saskaņā ar TSI projekta ietvaros izstrādāto ietekmes novērtēšanas metodiku

Kopējais indikatīvais enerģijas ietaupījums ēku sektorā 2026.-2032.gada periodā 69,56 GWh

3.1.2.1.3. *Transporta sektors*

Kopējais indikatīvais enerģijas ietaupījums transporta sektorā 2026.-2032.gada periodā 163,015 GWh.

3.1.2.2. *Ēku atjaunošana*

3.1.2.2.1. *Kopējais plāns*

Skatīt SKF plāna 3.1.2.2.1.sadaļu.

3.1.2.2.2. *Ēku sektors*

Komponentes C1 ievaros paredzēts sniegt atbalstu energoefektivitātes pasākumu īstenošanai ēkās ar kopējo grīdas platību 1,02 milj. m² apmērā (indikatīvas aplēses), tostarp:

- ✓ 72 daudzdzīvokļu dzīvojamām mājās,
- ✓ 10 948 ēkām, tai skaitā privātmājās un daudzdzīvokļu ēku dzīvokļos;
- ✓ 20 ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu.

3.1.2.2.3. *Transporta sektors*

Nav attiecināms

3.1.2.3. *Bezemisiju un zemas emisijas mobilitāte un transports*

3.1.2.3.1. *Kopējais plāns*

Skatīt SKF plāna 3.1.2.3.3.sadaļu.

3.1.2.3.2. *Ēku sektors*

Nav attiecināms

3.1.2.3.3. *Transporta sektors*

Komponentes C2 investīciju ietvaros indikatīvi paredzēts sniegt atbalstu šādu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei:

- ✓ 5063 bezemisiju M1 klases vieglo pasažieru transportlīdzekļi (investīcija C2.F.I1, C2.F.I2; C2.G.I1);
- ✓ 2425 velosipēdi (investīcija C2.F.I4);
- ✓ 2547 elektropiedziņas tehniskie palīgļīdzekļi (investīcija C2.F.I5);
- ✓ 5 bateriju elektrovilcieni (investīcija C2.G.I3).

Papildus transportlīdzekļu iegādei paredzēts sniegt atbalstu 289 uzlādes punktu (investīcija C2.F.I1 un C2.F.I2) un 5 bateriju elektrovilcienu uzlādes staciju izveidei (investīcija C2.G.I4).

Tāpat komponentes C2 investīciju ietvaros paredzēts sniegt atbalstu 241 velonovietnes iegādei un uzstādīšanai (investīcija C2.F.I4 un C2.G.I2), kā arī mikromobilitātes izpratnes veicināšanas programmai skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās (investīcija C2.F.I4).

3.1.2.4. Siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana

3.1.2.4.1. *Kopējais plāns*

Kopējais indikatīvais SEG emisiju ietaupījums 2026.-2032.gada periodā 44,81 kt CO₂.

3.1.2.4.2. *Ēku sektors*

Kopējais indikatīvais enerģijas ietaupījums ēku sektorā 2026.-2032.gada periodā 4,751 kt CO₂.

3.1.2.4.3. *Transporta sektors*

Kopējais indikatīvais enerģijas ietaupījums transporta sektorā 2026.-2032.gada periodā 40,059 kt CO₂.

3.1.2.5. Mazaizsargātu mājsaimniecību un mazaizsargātu transporta lietotāju skaita samazināšanās (vienība: mājsaimniecības)

3.1.2.5.1. *Kopējais plāns*

Kopējais SKF plāna investīciju ietvaros tiks sniegts atbalsts indikatīvi 16 978 mazaizsargātām mājsaimniecībām un 453 626 mazaizsargātiem transporta lietotājiem.

Detalizētu pārskatu par SKF plāna investīciju ietekmi uz mazaizsargātajām iedzīvotāju grupām SKF plāna darbība periodā skatīt 27.tabulā.

3.1.2.5.2. *Ēku sektors*

Skatīt SKF plāna 3.1.2.5.1.sadaļu.

3.1.2.5.3. *Transporta sektors*

Skatīt SKF plāna 3.1.2.5.1.sadaļu.

3.1.3. Kvantitatīva tabula par plāna ietekmi

Komponente	Ietekmes kvantificēšana (<i>ja pieejama</i>). Mājsaimniecību, lietotāju skaits vai ktCO ₂ atšķirība no rīcīpolitiski neitrālas bāzlīnijas, tostarp % no bāzlīnijas											
	Īstermiņa (nākamie 3 gadi)						Vidēja termiņa (plāna beigās)					
	Siltumnīc- efekta gāzu emisijas (ktCO ₂) (A)	Mazaizsargātas mājsaimniecīb as (B)	Mājsaimniecības , kuras skar enerģētiskā nabadzība (C)	Mazaizsargāti transporta lietotāji (D)	Mājsaimnie cības transporta nabadzībā (E)	Mazaizsargāti mikrouzņēmū mi (F)	Siltumnīc- efekta gāzu emisijas (ktCO ₂) (A)	Mazaizsar- gātas mājsaimniecī bas (B)	Mājsaimniecī bas, kuras skar enerģētiskā nabadzība (C)	Mazaizsargāti transporta lietotāji (D)	Mājsaimniecī bas transporta nabadzībā (E)	Mazaizsargāti mikrouzņēmū mi (F)
Kopā	2,893	0	0	12 599	12 599	0	44,810	9 544	9 544	82 614	82 614	0
Ēku sektors	0	0	0	0	0	0	4,751	9 544	9 544	0	0	0
Transporta sektors	2,893	0	0	12 599	12 599	0	40,059	0	0	82 614	82 614	0

3.1.4. Tiešā ienākumu atbalsta pasākumi: kvalitatīva un kvantitatīva tabula

Kvalitatīva un kvantitatīva tabula par pagaidu tiešā ienākumu atbalsta pasākumu paredzamo ietekmi uz mazaizsargātu mājsaimniecību un mazaizsargātu transporta lietotāju, kā arī mājsaimniecību, kuras skar enerģētiskā nabadzība un transporta nabadzība, skaita samazināšanu

Komponente: Tiešais ienākumu atbalsts		
<i>Paredzamās ietekmes apraksts.</i>	<i>Mazaizsargātu mājsaimniecību skaita samazināšanās (B)</i>	Nav attiecināms
	<i>Mazaizsargāto transporta lietotāju skaita samazināšana (D)</i>	Nav attiecināms
<i>Pamatojums:</i>		
SKF plāns neparedz tiešo ienākumu atbalstu		
<i>Paredzamās ietekmes apraksts</i>	<i>Enerģētiski nabadzīgo mājsaimniecību skaita samazināšanās (C)</i>	Nav attiecināms
	<i>Transporta nabadzības skarto mājsaimniecību skaita samazināšanās (E)</i>	Nav attiecināms
<i>Pamatojums</i>		
SKF plāns neparedz tiešo ienākumu atbalstu		

4. PLĀNA PAPILDINĀMĪBA UN ĪSTENOŠANA

Šī daļa attiecas uz visu SKF plānu. Dažādie turpmāk izklāstītie kritēriji ir jāpamato attiecībā uz SKF plānu kopumā.

4.1. Plāna uzraudzība un īstenošana

Skaidrojums par to, kā dalībvalsts plāno īstenot ierosinātos pasākumus un investīcijas, galveno uzmanību pievēršot uzraudzības un īstenošanas kārtībai un grafikam, tostarp, attiecīgā gadījumā, pasākumiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstību Regulas 2023/955 21. pantam.

Nacionālais normatīvais regulējums (deleģējums, MK noteikumi):

Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma²⁷⁵ 12. panta pirmā daļa nosaka, ka Fondu īsteno atbilstoši Regulai 2023/955. Fonda īstenošanā pamatā tiks izmantota ES fondu un ANM institucionālā kompetence (nozaru ministrijas, iestādes) un pieredze (t.sk. cilvēkkapacitāte), pārņemot labo praksi no attiecīgo instrumentu vadības un kontroles sistēmām (VKS). Tiks izstrādāta VKS, un veikta KPVIS pielāgošana atbilstoši Fonda prasībām un specifikai²⁷⁶, kā arī informācijas sistēmām, kuras atbilst Regulas 2023/955 21. panta nosacījumiem par pasākumiem, lai aizsargātu ES finanšu intereses un nodrošinātu, ka finanšu piešķirumu izlietojums saistībā ar Fonda atbalstītajiem pasākumiem un investīcijām atbilst piemērojamajiem ES un nacionālajiem tiesību aktiem, jo īpaši saistībā ar krāpšanas, korupcijas un interešu konfliktu novēršanu, atklāšanu un korekciju.

Lai nodrošinātu Fonda īstenošanu un Regulā 2023/955 noteikto prasību ieviešanu, atbilstoši Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma 12. panta otrās daļas 1.-6. punktā noteiktajam deleģējumam, tiks izstrādāti un apstiprināti horizontālie MK noteikumi par Fonda īstenošanu un SKF plāna ieviešanu (horizontālie MK noteikumi). Minētos noteikumus paredzēts izdot atbilstoši Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likumā noteiktajam termiņam un tajos noteiks:

- ✓ SKF plāna īstenošanā un uzraudzībā iesaistītās institūcijas un to tiesības un pienākumus;
- ✓ nosacījumus SKF plāna finansējuma saņemšanai, pasākumu un investīciju uzraudzībai un kontrolei, tostarp projektu iesniegumu iesniegšanas, izskatīšanas, apstiprināšanas un finansējuma piešķiršanas kārtību, kā arī kārtību, kādā tiek piemēroti izslēgšanas nosacījumi, kas noteikti atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2024. gada 23. septembra regulai 2024/2509 par finanšu noteikumiem, ko piemēro Savienības vispārējam budžetam;
- ✓ kārtību, kādā nodrošina revīzijas iestādes funkcijas;
- ✓ risku vadības nosacījumus un kārtību, kādā ziņo par SKF plāna pasākumu un investīciju īstenošanā konstatētajām neatbilstībām, ietur, atgūst vai noraksta neatbilstoši veiktos izdevumus, kā arī piemēro proporcionālo finanšu korekciju;
- ✓ kārtību, kādā valsts budžetā plāno līdzekļus SKF plāna ieviešanai;
- ✓ kārtību, kādā pārbauda finansējuma saņēmēja maksājuma pieprasījumus, veic pārbaudi projekta īstenošanas vietā, veic maksājumus un sagatavo EK iesniedzamo maksājuma pieteikumu un kontu slēgumu.

Papildus horizontālajiem MK noteikumiem tiks izstrādāti un MK apstiprināti SKF plānā iekļauto pasākumu un investīciju īstenošanas nosacījumi un kārtība (Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma 12. panta otrās daļas 7. punkts), nosakot projektu iesniegumu vērtēšanas kritērijus, prasības projekta iesniedzējiem un finansējuma saņēmējiem, atbalstāmās darbības un izmaksu attiecināmību, komercdarbības atbalsta piešķiršanas nosacījumus.

275 Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likums (pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/364967-klimatnoturibas-un-ekonomiskas-ilgtspejas-likums>)

276 KPVIS izmantošana Fonda ieviešanā noteikta, pamatojoties uz MK 2025. gada 6. maija sēdes protokola Nr.18 28.§ "Informatīvais ziņojums "Par Sociālā klimata fonda pārvaldību un Sociālā klimata plāna 2026.-2032. gadam izstrādi" 4.punktu

SKF plāna īstenošanā un uzraudzībā iesaistītās iestādes:

Ievērojot iepriekš minēto, horizontālajos Fonda un SKF plāna ieviešanas noteikumos noteiks SKF plāna īstenošanā un uzraudzībā iesaistītās institūcijas (skatīt 23. attēlu) un to tiesības un pienākumus.

23. attēls. SKF plāna institucionālā struktūra



- ✓ *Klimata un enerģētikas ministrija (vadošā iestāde) – koordinē SKF plāna izstrādi, ieviešanu, uzraudzību un ziņošanu EK:*

Atbilstoši Klimatnoturības un ekonomiskās ilgtspējas likuma 12. panta trešajā daļā noteiktajam, KEM pilda vadošās iestādes funkcijas par SKF plāna īstenošanu. Horizontālajos MK noteikumos tiks noteiktas detalizētas vadošās iestādes funkcijas.

- ✓ *Nozaru ministrijas (atbildīgās iestādes) nodrošina un īsteno SKF plāna ietvaros plānoto pasākumu un investīciju plānošanu, ieviešanu un uzraudzību:*

SKF plānā ietvertu pasākumu un investīciju tvērums attiecināms uz sešu nozaru ministriju – EM, KEM, LM, SM, VM un VARAM kompetenci. Horizontālajos MK noteikumos nozaru ministrijām tiks deleģēta atbildīgo iestāžu funkcija, proti, būt atbildīgām par to atbildībā esošo SKF plāna pasākumu un investīciju plānošanu, ieviešanu un uzraudzību (skatīt 24.attēlu).

- ✓ *Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (CFLA):*

Atbilstoši 2025. gada 6. maija informatīvā ziņojuma “Par Sociālā klimata fonda pārvaldību un Sociālā klimata plāna 2026.-2032. gadam izstrādi”²⁷⁷ 23. punktā norādītajam, CFLA nodrošina SKF plāna ietvaros plānoto investīciju projektu iesniegumu atlasī, izņemot gadījumus, kad projektu atlasī nodrošinās atbildīgās iestādes, līgumu slēgšanu, uzraudzību un kontroli, ja to paredz attiecīgie MK noteikumi vai informatīvie ziņojumi par SKF plāna investīciju īstenošanu, un veic citus uzdevumus un funkcijas atbilstoši sadarbībai ar nozaru ministrijām.

Saskaņā ar MK 2025. gada 6. maija sēdes protokola Nr.18 28.§ “Informatīvais ziņojums “Par Sociālā klimata fonda pārvaldību un Sociālā klimata plāna 2026.-2032. gadam izstrādi” 4. punktā noteikto, SKF plāna ieviešanu īsteno, izmantojot KPVIS, pielāgojot to Fonda prasībām (KPVIS Fonda modulis). KPVIS ir CFLA administrēta sistēma, kas nodrošina ES

²⁷⁷ Informatīvais ziņojums “Par Sociālā klimata fonda pārvaldību un Sociālā klimata plāna 2026.-2032. gadam izstrādi”, apstiprināts MK 2025.gada 6.maija sēdē (protokols Nr.18 28.§). Pieejams: https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/33e445ec-de29-453d-adbc-fcf6c755ef8f

fundu un ANM īstenošanai un vadībai nepieciešamo datu uzkrāšanu un pieejamību. Attiecīgi CFLA būs atbildīga par KPVIS Fonda moduļa izveidi, pielāgošanu, pilnveidi un darbības nodrošinājumu.

Horizontālajos MK noteikumos tiks noteiktas detalizētas CFLA funkcijas, kā arī tiks noteikts, ka CFLA, pildot noteikumos noteiktās funkcijas, būs KEM kā vadošās iestādes funkcionālā padotībā.

- ✓ *Revīzijas iestāde – veic neatkarīgus SKF plāna sistēmas un darbību auditus, sagatavo kopsavilkumu par auditiem pievienošanai maksājuma pieteikumam:*

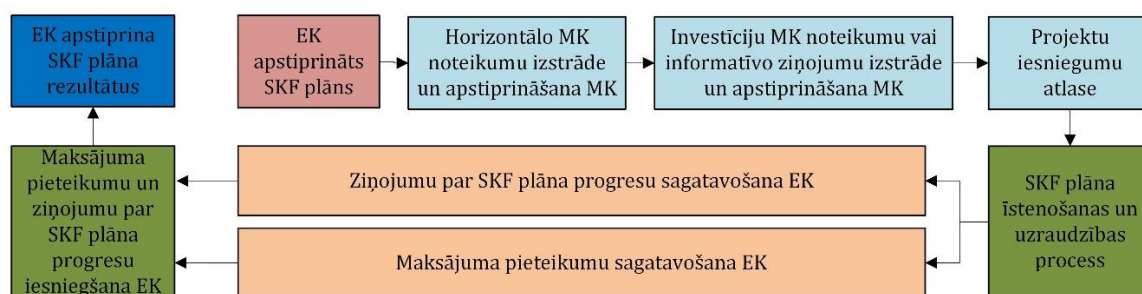
Atbilstoši informatīvā ziņojuma “Par Sociālā klimata fonda pārvaldību un Sociālā klimata plāna 2026.-2032. gadam izstrādi” 23. punktā norādītajam, paredzēts, ka SKF plāna Revīzijas iestādes funkcijas veiks FM ES fondu revīzijas departaments. Horizontālajos Fonda un SKF plāna ieviešanas noteikumos tiks noteiktas detalizētas RI funkcijas.

- ✓ *Iepirkumu uzraudzības birojs (IUB) – nodrošina SKF plāna ietvaros plānoto iepirkumu pirmspārbaudes.*

KEM un nozaru ministriju, kā arī CFLA, RI un IUB uzkrātā pieredze un zināšanas ES fondu, ANM un citu finanšu instrumentu plānošanā, īstenošanā un uzraudzībā tiks izmantota SKF plāna korektai ieviešanai.

SKF plāna īstenošanā un uzraudzībā iesaistīto institūciju funkcijas:

24. attēls. SKF plāna ieviešanas un uzraudzības pamatshēma



KEM (vadošā iestāde):

- ✓ Veic vadošās iestādes funkcijas, t.sk. koordinē SKF plāna un tā grozījumu izstrādi, horizontālo MK noteikumu par Fonda īstenošanu, SKF plāna īstenošanas un uzraudzības kārtībai nepieciešamo vadlīniju un metodisko materiālu izstrādi;
- ✓ Veic izmaksu koordinatora funkciju, kura galvenais uzdevums ir būt par EK centrālo kontaktpunktu, lai paātrinātu SKF plāna izstrādes procesu gadījumos, kad EK pieprasa papildu informāciju vai pierādījumus par izmaksu aplēsēm, kā arī SKF plāna ieviešanas procesa laikā koordinējot rezultātu ziņošanas procesu EK. Attiecīgi KEM veic darbu ciešā sasaistē ar atbildīgajām iestādēm, lai nodrošinātu nepieciešamās informācijas savlaicīgu ieguvu un apriti;
- ✓ Veic efektīvas, caurredzamas un drošas finanšu vadības principiem atbilstošas VKS izstrādi un uzturēšanu SKF plāna īstenošanai un uzraudzībai;
- ✓ Koordinē nolīguma slēgšanu starp EK un Latviju par finanšu piešķiruma saistībām laikposmā no 2026. līdz 2032. gadam (Regulas 2023/955 19. pants);
- ✓ Atbild par SKF plāna vispārēju ieviešanu un progresu, t.sk. nodrošina SKF plāna ieviešanai nepieciešamo jautājumu koordinēšanu starp visām SKF plāna īstenošanā iesaistītajām iestādēm;
- ✓ Izveido un koordinē Fonda uzraudzības komiteju atbilstoši EK norādījumiem par SKF plāna īstenošanu 3. sadaļas a. apakšpunktam “Valsts koordinācijas komitejas izveide”;

- ✓ Nodrošina atbildīgo iestāžu izstrādāto investīciju īstenošanas nosacījumu, t.sk. projektu iesniegumu vērtēšanas kritēriju, un, ja nepieciešams, projektu iesniegumu atlases nolikumu saskaņošanu;
- ✓ Koordinē Regulas 2023/955 23. pantā noteikto informācijas, komunikācijas, publicitātes un redzamības prasību vienotu izstrādi un ieviešanu un nodrošina šo prasību īstenošanu, kā arī datu publicēšanu par Fonda ietvaros īstenotajiem pasākumiem un investīcijām, un gala saņēmējiem;
- ✓ Atbilstoši horizontālajos Fonda un SKF plāna ieviešanas noteikumos noteiktajai kārtībai, kā arī balstoties uz atbildīgo iestāžu (ciktāl attiecināms) un CFLA KPVIS Fonda modulī ievadīto informāciju un iesniegtajām pārvaldības deklarācijām (ja attiecināms), iesniedz EK maksājuma pieteikumu, pievienojot atskaides punktu un mērķrādītāju sasniegšanas pamatojošo dokumentāciju, kopsavilkumu par veiktajiem auditiem, KEM (kā vadošās iestādes) parakstītu pārvaldības deklarāciju par atbilstošu sistēmas pārvaldību atbilstoši Regulā 2023/955 noteiktajam;
- ✓ Sagatavo un EK iesniedz Regulā 2023/955 noteiktos ziņojumus – a) divgadu ziņojumu atbilstoši Regulas 2023/955 IV pielikumā noteiktajiem Fonda kopīgajiem rādītājiem, iesniedzot kopā ar NEKP progresu ziņojumu atbilstoši Regulā 2018/1999 noteiktajam; b) novērtējumu par SKF plāna piemērotību saistībā ar faktisko tiešo ietekmi, ko rada ēku, autotransporta un papildu sektoru iekļaušana Direktīvas 2003/87/EK darbības jomā;
- ✓ Koordinē no EK saņemtos informācijas pieprasījumus par Fonda izpildi un progresu jautājumiem;
- ✓ Koordinē RI auditu un EK/Eiropas Revīzijas palātas auditus, t.sk. to norisi, konstatējumu saskaņošanu, trūkumu novēršanas plānu apstiprināšanu, ieteikumu ieviešanas uzraudzību;
- ✓ Nodrošina revīzijas liecību uzglabāšanu un datu un informācijas izsekojamību un pieejamību;
- ✓ Sadarbībā ar CFLA veic KPVIS Fonda moduļa pamata funkcionalitātes prasību definēšanu;
- ✓ Minēto funkciju nodrošināšanai un uzraudzībai tiks izstrādātas iekšējās kārtības un procedūras atbilstoši Regulā 2023/955 ietvertām prasībām.

KEM ir vadošā iestāde klimata, enerģētikas un vides politikas īstenošanas jomā, tai skaitā šo jomu investīciju jeb finanšu instrumentu pārvaldībā. KEM nodrošina sinerģisku pieeju un koordināciju starp lielākajiem klimata, enerģētikas un vides investīciju finanšu avotiem – vidējā termiņa valsts budžeta ietvaru, Emisijas kvotu izsolišanas instrumentu, Modernizācijas fondu u.c. Tāpat KEM ir atbildīgā iestāde ES fondu un ANM investīcijām, kā arī par horizontālā principa “Klimatdrošināšana” koordinēšanu. KEM ir nepieciešamā kompetence un pieejami cilvēkresursi tai plānoto vadošās iestādes funkciju nodrošināšanai. KEM finanšu sektorā ir nodarbināti darbinieki ar būtisku pieredzi dažādās ar ES fondu un ANM ieviešanu saistītās iestādēs, tostarp ES fondu vadošajā iestādē un ANM koordinējošā iestādē, gan darbā ar citiem ārvalstu finanšu instrumentiem.

Vienlaikus KEM līdz šim nav bijusi vadošā iestāde ES fondu un ANM īstenošanā, attiecīgi RI līdz pirmā maksājuma pieteikuma iesniegšanai EK veiks auditu, novērtējot KEM Fonda ieviešanai izveidotās VKS atbilstību Regulas 2023/955 nosacījumiem, par to, ka ieviestās kontroles sistēmas sniedz vajadzīgās garantijas, ka līdzekļi tiks pārvaldīti saskaņā ar visiem piemērojamiem noteikumiem, jo īpaši noteikumiem par izvairīšanos no interešu konfliktiem, krāpšanas novēršanu, korupciju un dubultu finansēšanu no mehānisma vai citām ES fondu programmām saskaņā ar pareizas finanšu pārvaldības principu.

Kā jau minēts iepriekš, RI sniegs atzinumu par atbilstību Regulas 2023/955 prasībām par ieviesto:

- iekšējās kontroles sistēmu, ko izveidojusi KEM kā iestāde, kurai uzticēta Fonda īstenošana, un iestāde, kas atbildīga par maksājuma pieprasījumiem pievienotās pārvaldības deklarācijas parakstīšanu;

- iekšējās kontroles sistēmu VIF kā iestādei, kura atbilstoši SKF plānam īsteno vairākas SKF plāna investīcijas.

Ieviestajām kontroles sistēmām jānodrošina vajadzīgās garantijas, ka Fondu pārvaldīs saskaņā ar visiem piemērojamiem noteikumiem, jo īpaši noteikumiem par interešu konfliktu novēršanu, krāpšanas novēršanu, korupciju un divkāršu finansējumu no mehānisma vai citām ES fondu programmām saskaņā ar pareizas finanšu pārvaldības principu.

Pilnīgu atbilstību šīm prasībām apstiprinās pirms pirmā maksājuma pieteikuma iesniegšanas EK saskaņā ar Regulas 2023/955 17. panta 3. punktu.

Atbildīgās iestādes (nozaru ministrijas EM, KEM, LM, SM, VM, VARAM):

Horizontālajos MK noteikumos nozaru ministrijām tiks deleģēta atbildīgo iestāžu funkcija, proti, būt atbildīgām par to atbildībā esošo SKF plāna pasākumu un investīciju plānošanu, ieviešanu un uzraudzību. Katras SKF plāna īstenošanā atbildīgās iestādes pienākums un atbildība ir izstrādāt investīciju īstenošanas nosacījumus, noteikt termiņu investīcijas īstenošanai, veikt un pamatot aprēķinus un to atbilstību konkrētajam sasniedzamajam atskaides punktam un mērķrādītājam.

Investīciju īstenošanas nosacījumos tiek noteikts attiecīgais atbalsta sniedzējs, specifiski atlases nosacījumi atbalsta saņemšanai, mērķrādītāji un atskaides punkti, kas jāsniedz, atbildības sadalījums, par projektu atlasī un uzraudzību atbildīgās institūcijas, kā arī finansējuma piešķiršanas kārtība u.c. būtiskā informācija. Izstrādājot MK noteikumus, atbildīgās iestādes izvērtē valsts atbalsta nosacījumu piemērošanu, tostarp vai investīcijas ietvaros piešķiramais atbalsts no publiskajiem līdzekļiem ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts saskaņā ar Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5. pantā ietvertajām komercdarbības atbalsta pazīmēm un gadījumā, ja tiks secināts, ka pasākums kvalificējas kā komercdarbības atbalsts, tas tiks ieviests, ievērojot piemērojamā komercdarbības atbalsta regulējuma nosacījumus.

Atbildīgās iestādes ir atbildīgas par savā pārraudzībā esošo investīciju ieviešanu un:

- ✓ Nodrošina dalību KEM (vadošās iestādes) sagatavotā SKF plāna, horizontālo MK noteikumu par Fonda īstenošanu, vadlīniju un metodisko materiālu, kā arī visu iepriekšminēto dokumentu grozījumu (pēc nepieciešamības) izstrādes un saskaņošanas procesā;
- ✓ Izmantojot ES fondu un ANM pieredzi un labo praksi iekšējās kontroles sistēmās, izstrādā vai pielāgo esošo iekšējās kontroles sistēmu (IKS) atbilstoši SKF plāna prasībām un nodrošina tās uzturēšanu, kā arī savas atbildības ietvaros nodrošina auditu un revīziju koordināciju;
- ✓ Izstrādā MK noteikumus un atlases kritērijus par atbildībā esošo SKF plāna investīciju īstenošanu, veic MK noteikumu grozījumus (pēc nepieciešamības);
- ✓ Nodrošina IPJA projektu atbilstības pārbaudi un dalību APIA projektu iesniegumu atlasē (ja attiecināms);
- ✓ Nodrošina atbildībā esošo SKF plānā ietverto investīciju plānošanu, ieviešanu, ņemot vērā SKF plānā un MK noteikumos par attiecīgās investīcijas īstenošanu noteikto atbildību un sadarbību ar CFLA, t.sk. atbildību sadalījumu par investīciju atskaides punktu un mērķrādītāju īstenošanu un uzraudzību;
- ✓ Nodrošina komercdarbības atbalsta nosacījumu ievērošanu SKF plāna un investīciju programmu izstrādē. Veic piešķirtā komercdarbības atbalsta uzraudzību gadījumos, kad projektu vērtēšana netiek deleģēta CFLA un komercdarbības atbalstu piešķir atbildīgā iestāde;
- ✓ Nodrošina publicitāti par atbildībā esošo SKF plānā ietverto investīciju īstenošanu un rezultātiem (publicē informāciju atbildīgo iestāžu tīmekļvietnēs, sociālajos medijos u.c.);

- ✓ Ievada un aktualizē informāciju savas kompetences ietvaros, t.sk. ņemot vērā atbildības sadalījumu starp atbildīgo iestādi un CFLA (ja attiecināms), KPVIS Fonda modulī par SKF plāna īstenošanas progresu un sasniegtajiem atskaites punktiem un mērķrādītājiem, sniedz kopsavilkumu par veiktajām pārbaudēm, kontrolēm, tostarp konstatētajiem trūkumiem un veiktajām korektīvajām darbībām (ciktāl attiecināms) atbilstoši EK prasībām un KPVIS Fonda modulī iestrādātajai formai, kā arī saskaņā ar starppresoru vienošanos ar CFLA noteikto, veic datu kvalitātes pārbaudes;
- ✓ Atbild par funkciju nodalīšanu vienas iestādes ietvaros, ja attiecināms;
- ✓ Nodrošina Tehniskās palīdzības līdzekļu administrēšanu atbilstoši Tehniskās palīdzības īstenošanas kārtībai, kas noteikta horizontālajos MK noteikumos par Fonda īstenošanu;
- ✓ Nodrošina starppresoru vienošanos noslēgšanu ar CFLA, t.sk. par atbildības sadalījumu par investīciju atskaites punktu un mērķrādītāju uzraudzību un KPVIS Fonda moduļa lietošanu;
- ✓ Administrē iestādes KPVIS lietotāju tiesības KPVIS atbilstoši CFLA norādēm;
- ✓ Nodrošina revīzijas liecību uzglabāšanu un datu un informācijas izsekojamību un pieejamību atbilstoši kompetencei;
- ✓ Gadījumā, ja projektu atlases veikšana netiek deleģēta CFLA, veic projektu atlasī;
- ✓ Nepieciešamības gadījumā, sagatavojot argumentētus pamatojumus, iesniedz VI SKF plāna grozījumus savas atbildības investīciju jomā.

Finansējums atbildīgajām iestādēm SKF plāna īstenošanai un uzraudzībai tiek piešķirts atbilstoši valsts budžeta līdzekļu plānošanas kārtībai, valsts budžetā tiek paredzēta atsevišķa budžeta programma, kas nodrošina finanšu plūsmas izsekojamību un nodalāmību. Visām atbildīgajām iestādēm ir vienāds valsts budžeta piešķiršanas un uzraudzības mehānisms atbilstoši nacionālajam regulējumam.

SKF plāna īstenošanas laikā var plānot piešķirt avansa maksājumus finansējuma saņēmējiem, ja atbildīgā iestāde, izvērtējot riskus sasniegt noteiktos mērķrādītājus un atskaites punktus, uzskata to par nepieciešamu. SKF plānā paredzēto pasākumu un investīciju īstenošanas finansējuma saņemšanas kārtību paredzēts nostiprināt MK, atbildīgajām iestādēm noteiktā kārtībā izstrādājot un virzot attiecīgus ieviešanu regulējošos normatīvos aktus (ieviešanas nosacījumus), ņemot vērā konkrēto pasākumu un investīciju specifiku, atbalsta saņēmēja (finansējuma saņēmēja) veidu, specifiskos SKF plānā paredzētos sasniedzamos atskaites punktus un mērķrādītājus, kā arī izvērtējot riskus, t.sk., lai iespējami novērstu negatīvu ietekmi uz vispārējo valsts budžetu. ņemot vērā Fonda finansējuma saņemšanas no EK nosacījumus un iespējamos riskus, var tikt piemērota gan līdzīga kārtība kā ES fondu un ANM investīcijām, gan noteikti atšķirīgi nosacījumi atbilstoši SKF plāna specifikai.

Katrai ES fondu un ANM programmu īstenošanā iesaistītajai atbildīgajai iestādei ir pietiekama pieredze savā jomā un tā pārzina esošo projektu ieviešanas vadības un kontroles sistēmu, savu iesaisti un atbildību, tai skaitā arī attiecīgās nozares specifiku.

Lai nodrošinātu efektīvu SKF plāna īstenošanu un uzraudzību, atbildīgās iestādes nepieciešamības gadījumā SKF plāna īstenošanā, t.sk. investīciju īstenošanas nosacījumu izstrādē iesaistīs pašvaldības, sabiedriskās organizācijas, sociālos partnerus vai nozaru institūcijas. Pašvaldību iesaiste SKF plāna īstenošanā ir nepieciešama, lai nodrošinātu, ka SKF plāna investīcijas tiek īstenotas reģionālajā līmenī un ir vērstas uz mērķa grupu vajadzībām, kā arī pašvaldības tiks iesaistītas datu apkopošanā par investīciju mērķa grupām. Sabiedrisko organizāciju, sociālo partneru vai nozaru institūciju iesaiste SKF plāna īstenošanā var būt nepieciešama, lai nodrošinātu plašu viedokļu klāstu un īstenošanas procesa uzraudzību.

Centrālā finanšu un līgumu aģentūra (CFLA):

CFLA ir tiešās pārvaldes iestāde, kas atrodas finanšu ministra pakļautībā. CFLA pārziņā ir finanšu instrumentu pārvaldība aptuveni 6 miljardu EUR apmērā. CFLA veic ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2014.-2020. gada plānošanas perioda un ES kohēzijas politikas programmas 2021.-2027. gadam sadarbības iestādes funkcijas. Kopš 2015. gada oktobra CFLA ir sertificēta atbilstoši ISO 27001:2013 informācijas drošības pārvaldības sistēmas standartam. Tas apliecina, ka tiek nodrošināti nepieciešamie drošības pasākumi KPVIS uzturēšanai. Papildus tam CFLA ir nozīmīga loma ANM projektu uzraudzībā, nodrošinot ANM plāna ietvaros plānoto reformu un investīciju īstenošanas pārbaudes, investīciju projektu iesniegumu atlasī un projektu uzraudzību, ja to paredz attiecīgie MK noteikumi vai informatīvie ziņojumi par ANM plāna investīciju īstenošanu.

CFLA rīcībā ir kvalificēti speciālisti ar pieredzi projektu atlases, finanšu kontroles, risku vadības, publisko iepirkumu uzraudzības un audita prasību nodrošināšanas jomās. Ņemot vērā ANM ieviešanas cikla progresu, paredzams, ka pakāpeniski atbrīvosies cilvēkresursi, kurus būs iespējams pārdalīt SKF plāna funkciju veikšanai, nodrošinot kompetenču nepārtrauktību un efektīvu zināšanu pārneši.

CFLA kapacitāte SKF plāna īstenošanas un uzraudzības funkciju nodrošināšanai tiks balstīta uz esošo institucionālo pieredzi un resursu pārvaldības pieeju, kas jau sekmīgi piemērota ES fondu un ANM ietvaros.

Fondu plānots ieviest, izmantojot ES fondu un ANM projektu uzraudzības pieredzi un labo praksi iekšējās kontroles sistēmās. CFLA veic:

- ✓ Dalības nodrošināšanu KEM (vadošās iestādes) horizontālo MK noteikumu par Fonda īstenošanu, vadlīniju/metodisko materiālu, kā arī visu iepriekšminēto dokumentu grozījumu (pēc nepieciešamības) izstrādes un saskaņošanas procesā;
- ✓ Nepieciešamo starpresoru vienošanos noslēgšanu ar atbildīgajām iestādēm par investīciju īstenošanu un uzraudzību, tai skaitā par atbildības sadalījumu par investīciju atskaides punktu un mērķrādītāju uzraudzību un KPVIS Fonda moduļa lietošanu;
- ✓ Ar investīciju projektu iesniegumu atlasēm saistīto projektu iesniegumu atlases nolikumu u.c. atlasei nepieciešamās dokumentācijas izstrādi, projektu iesniegumu atlasī saskaņā ar atbildīgo iestāžu izstrādātajiem projektu vērtēšanas kritērijiem, projektu iesniegumu vērtēšanu, izveidojot vērtēšanas komisijas, protokolu sagatavošanu, lēmumu pieņemšanu, t.sk. par komercdarbības atbalstu, projektu iesniedzēju konsultēšanu, semināru projektu iesniedzējiem organizēšanu, izņemot gadījumus, kad projektu atlasī veic atbildīgā iestāde;
- ✓ Līguma vai vienošanās standartformu pielāgošanu investīciju specifikai, līguma sagatavošanu, finansējuma saņēmēju konsultēšanu – projekta ieviešanas nosacījumu izskaidrošanu, t.sk. konsultācijas, līgumu un to grozījumu saskaņošanu ar atbildīgajām iestādēm (ja attiecināms);
- ✓ Līgumu vai vienošanās slēgšanu ar SKF plānā paredzēto atbalsta pasākumu ietvaros plānoto projektu finansējuma saņēmējiem;
- ✓ Projektu ieviešanas uzraudzību un korektīvo darbību veikšanu, tai skaitā pārbaužu veikšanu (izlases veida pārbaudes par interešu konflikta, krāpšanas un korupcijas, kā arī dubultfinansējuma riska novēršanu, pārbaudes projektu īstenošanas vietās, komercdarbības atbalsta nosacījumu ievērošanas pārbaudes, publisko iepirkumu prasību ievērošanu, projekta ieviešanas progressa un sasniegto atskaides punktu un mērķrādītāju pārbaudes, datu ticamības pārbaudes) un nepieciešamības gadījumā veic neatbilstoši veikto izmaksu atgūšanu;
- ✓ Iepirkumu dokumentācijas un norises pirmspārbaudes (ja attiecināms);
- ✓ SKF plānā un MK noteikumos par attiecīgās investīcijas īstenošanu noteikto atskaides punktu un mērķrādītāju apmierinošas izpildes uzraudzību, ņemot vērā SKF plānā un MK

noteikumos par attiecīgās investīcijas īstenošanu noteikto atbildību un sadarbību ar atbildīgajām iestādēm, tai skaitā atbildību sadalījumu par investīciju atskaides punktu un mērķrādītāju īstenošanu un uzraudzību;

- ✓ Izmantojot ES fondu un ANM pieredzi un labo praksi, iekšējās kontroles sistēmas izstrādi un uzturēšanu;
- ✓ Ievada un aktualizē informāciju KPVIS Fonda modulī savas kompetences ietvaros, tai skaitā ņemot vērā atbildības sadalījumu starp CFLA un atbildīgajām iestādēm (ja attiecināms), par investīciju projektu progresu un sasniegtajiem atskaides punktiem un mērķrādītājiem, pievienojot kopsavilkumu par veiktajām pārbaudēm, kontrolēm, tostarp konstatētajiem trūkumiem un visām veiktajām korektīvajām darbībām atbilstoši EK prasībām un KPVIS Fonda modulī iestrādātajai formai, un veic datu kvalitātes pārbaudes;
- ✓ Sagatavo un iesniedz vadošajai iestādei apliecinājumu (pārvaldības deklarāciju) par atskaides punktu un mērķrādītāju izpildi, kuru īstenošanu un uzraudzību atbilstoši atbildības sadalījumam veic CFLA, apliecinot atbilstību Regulas 2023/955 nosacījumiem;
- ✓ Revīzijas liecību uzglabāšanu un datu un informācijas izsekojamību un pieejamību, kā arī savas atbildības ietvaros nodrošina atbilžu sniegšanu auditiem un revīzijām;
- ✓ Sniedz kopsavilkumu atbildīgajām iestādēm un KEM par veiktajām pārbaudēm, kontrolēm, tostarp konstatētajiem trūkumiem un visām veiktajām korektīvajām darbībām, informācijā maksājuma pieteikumam EK apliecinot sava līmeņa procesa atbilstību Regulas 2023/955 nosacījumiem, par to, ka līdzekļi ir izmantoti paredzētajam mērķim, iesniegtā informācija ir pilnīga, precīza un ticama un ka ieviestās kontroles sistēmas sniedz vajadzīgās garantijas, ka līdzekļi tikuši pārvaldīti saskaņā ar visiem piemērojamiem noteikumiem, jo īpaši noteikumiem par izvairīšanos no interešu konfliktiem, krāpšanas novēršanu, korupciju un dubultu finansēšanu no mehānisma vai citām Savienības programmām saskaņā ar pareizas finanšu pārvaldības principu.

Lai nodrošinātu SKF plānā ietvertu investīciju projektu iesniegumu atlases, projektu īstenošanas pārbaudes un citas uzraudzības un kontroles iestādes funkcijas, tādējādi nodrošinātu Regulā 2023/955 noteikto prasību izpildi nacionālā līmenī, CFLA iesaistās projektu atlasē un uzraudzībā²⁷⁸. Atkarībā no SKF plānā ietvertu atbalsttiesīgo investīciju būtības, var tikt piesaistītas arī citas kompetentās institūcijas.

Revīzijas iestāde (RI):

RI funkcijas pildīs FM ES fondu revīzijas departaments, kurš šobrīd pilda arī ES fondu, ANM un citas ārvalstu finanšu palīdzības RI funkcijas. RI vadītājs ir tieši pakļauts finanšu ministram, kas ir nostiprināts FM 2025. gada 19. decembra reglamentā Nr.1.1-4/12/6 un FM nolikuma²⁷⁹ 12¹. punktā. FM reglamentā ir noteikts, ka RI ir neatkarīga no pārējām ministrijas struktūrvienībām savas darbības plānošanā, auditu un revīziju veikšanā, ziņojumu sagatavošanā un atzinuma sniegšanā, un tā darbojas, ievērojot Starptautisko revīzijas un apliecinājuma standartu padomes izdotos standartus un Starptautiskās grāmatvežu ētikas standartu padomes izdoto Ētikas kodeksu. RI neiesaistās ES fondu un ārvalstu finanšu palīdzības finansēto programmu un projektu īstenošanā, iekšējās kontroles sistēmas izveidošanā, atsevišķu projektu un programmu izstrādē. RI sagatavo kopsavilkumu par veiktajiem auditiem iesniegšanai EK kopā ar maksājuma pieteikumu. RI jau veic līdzīgus sistēmu auditus ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas perioda ietvaros, kā arī ANM un NOR/EEZ finanšu instrumentu ietvaros. Minētie auditi tiks, nepieciešamības gadījumā, papildināti ar pastāvošās kontroles sistēmas novērtējumu SKF plāna īstenošanā iesaistītajās institūcijās dubultā finansējuma riska, interešu konflikta riska un korupcijas un krāpšanas riska mazināšanai, vienotā tirgus noteikumu ievērošanai publiskā iepirkuma un valsts atbalsta jomā. RI arī veiks darbību revīzijas saskaņā ar Starptautiskiem

²⁷⁸ CFLA neiebilst pret samērīgu iesaisti SKF plāna īstenošanā, ja tiek nodrošināti atbilstoši administratīvie resursi un skaidri noteiktas CFLA funkcijas un iesaistes līmenis Fonda ietvaros

²⁷⁹ <https://likumi.lv/ta/id/74752-finansu-ministrijas-nolikums>

Revīzijas Standartiem, veicot arī datu par sasniegtajiem rezultātiem ticamības novērtējumu, kā arī aptverot dubultā finansējuma, interešu konflikta un korupcijas un krāpšanas riskus.

RI funkcijas un uzdevumi:

- ✓ Izstrādā SKF plāna revīzijas stratēģiju un ikgadēju sistēmas auditu un darbību revīziju plānu;
- ✓ Veic sistēmas auditus par pārvaldības un kontroles sistēmas darbību un iestāžu izraudzīšanās procesu saskaņā ar Regulā 2023/955 un tās III pielikumā izklāstītajām pamatprasībām, novērtējot arī veiktos pasākumus dubultā finansējuma riska, interešu konflikta riska un korupcijas un krāpšanas riska mazināšanai, kā arī pasākumus atbilstībai publiskā iepirkuma un valsts atbalsta noteikumiem;
- ✓ Veic darbību revīzijas, pārbaudot, ka maksājumu pieprasījumos iekļautie atskaites punkti un mērķrādītāji ir sasniegti;
- ✓ Pamatojoties uz veikto audita darbu, sagatavo kopsavilkumu par veiktajiem auditiem iesniegšanai EK kopā ar maksājuma pieteikumu;
- ✓ Sniedz priekšlikumus SKF plāna VKS pilnveidošanai;
- ✓ Atbilstoši identificētajiem riskiem var veikt papildu revīzijas uzdevumus, kā arī citas pārbaudes saskaņā ar EK sniegtajām norādēm SKF plāna īstenošanā;
- ✓ Nodrošina veikto auditu un darbību revīziju rezultātu ievadi KPVIS Fonda modulī;
- ✓ Sagatavoto kopsavilkumu par veiktajiem auditiem pievieno KPVIS Fonda modulī.

Iepirkumu uzraudzības birojs (IUB):

Publisko iepirkumu nosacījumu uzraudzības kontrolē tiks iesaistīts IUB, kas ir FM padotības iestāde, kuras darbības mērķis ir valsts pārvaldes funkciju īstenošana iepirkuma procedūru uzraudzībā. IUB kompetence ir noteikta Publisko iepirkumu likumā, Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā, Publiskās un privātās partnerības likumā un citos normatīvajos aktos. IUB nodrošina iepirkuma procedūru atbilstības normatīvo aktu prasībām iepirkumu jomā uzraudzību, izskata iesniegumus par iepirkuma procedūru pārkāpumiem, sniedz metodisku palīdzību un konsultācijas un rīko mācības pasūtītajiem un piegādātājiem par publiskos iepirkumus regulējošu normatīvo aktu piemērošanu, izskata administratīvo pārkāpumu lietas publisko iepirkumu un publiskās un privātās partnerības jomā un piemēro administratīvos sodus, analizē un apkopo statistisko informāciju par iepirkumiem valstī.

SKF plāna īstenošanā līdzīgi kā ES fondos IUB uz riskiem balstītas izlases veidā veiks projektu ietvaros veicamo iepirkumu dokumentācijas un norises pirmspārbaudes iepirkumiem, kuri atbilst kādam no šādiem nosacījumiem: iepirkumā paredzētā publiskā būvdarbu līguma summa pārsniedz 1 500 000 EUR; attiecībā uz iepirkumu tiek publicēts sākotnējais paziņojums par līgumu Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Iepirkumiem zem norādītā sliekšņa pirmspārbaudes uz riskiem balstītas izlases veidā veiks CFLA.

SKF plāna vadības un uzraudzības funkciju finansēšana:

Administratīvie resursi SKF plāna vadības un uzraudzības funkciju nodrošināšanai tiks finansēti no Fonda tehniskās palīdzības līdzekļiem (skatīt SKF plāna 2.4. sadaļu “Tehniskā palīdzība”), prioritāri izmantojot iestāžu esošo kapacitāti, bet nepieciešamības gadījumā piesaistot papildu cilvēkresursus. Cilvēkresursu apjoms tiks plānots tā, lai nodrošinātu EK noteikto minimālo funkciju veikšanu SKF plāna administrēšanai un uzraudzībai.

Par konkrētu investīciju īstenošanu atbild atbildīgās iestādes, ņemot vērā horizontālajos MK noteikumos un MK noteikumos (vai informatīvajos ziņojumos) par attiecīgās investīcijas īstenošanu noteikto atbildības sadalījumu un sadarbības nosacījumus ar citām institūcijām (piemēram, CFLA), nodrošinot investīcijas īstenošanai un uzraudzībai nepieciešamo atbildīgās iestādes kapacitāti. Investīciju īstenošanas nosacījumus var paredzēt iespēju finansējuma

saņēmējam piesaistīt neatkarīgu revidentu vai iekšējo auditoru, lai apliecinātu atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšanu un to izpildi apliecinošo dokumentu ticamību.

KPVIS Fonda moduļa izstrādes izmaksas datu uzkrāšanai, progresu ziņojumu un maksājumu pieteikumu sagatavošanai EK tiks segtas no Fonda tehniskās palīdzības komponentes līdzekļiem.

Informācijas un vadības sistēmas funkcionalitātes un darbības nodrošinājums:

Ar SKF plāna ieviešanu un uzraudzību saistītā informācija, atbilstoši Regulas 2023/955 prasībām, visu SKF plāna ieviešanas perioda laiku tiks glabāta vienā IT sistēmā – Kohēzijas politikas fondu vadības informācijas sistēmā (KPVIS)²⁸⁰, kurā tiks izstrādāts Fonda modulis. Atbilstoši SKF plāna 2.4. sadaļai, paredzēts, ka līdz 2026. gada 4. ceturksnim tiks sasniegts mērķrādītājs “Informācijas un vadības sistēmas funkcionalitātes nodrošinājums”, kas paredz KPVIS fonda moduļa virsprojekta līmeņa izveidi un darbības uzsākšanu. Esošās KPVIS izmantošana ļauj balstīties uz jau izveidoto sistēmas arhitektūru un datu krātuvēm. KPVIS tiks papildināta un pielāgota Fonda regulējuma prasībām un attiecīgās investīcijas īstenošanai, nodrošinot datu uzkrāšanu, progresu ziņojumu sagatavošanu un maksājumu pieteikumu iesniegšanu EK, tostarp rādītāju un citas informācijas apkopošanu, kas nepieciešama atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšanas apliecināšanai un ziņošanai EK. KPVIS Fonda moduli SKF plānā ietverto investīciju datu uzkrāšanai, uzglabāšanai un analīzei indikatīvi plānots sākt lietot līdz 2027. gada 1. ceturksnim, ievērojot ar sistēmas izstrādi un ieviešanu saistīto priekšnosacījumu izpildes progresu.

Atbilstoši Regulas 2023/955 21. un 24. panta, kā arī III pielikuma prasībām, KPVIS Fonda moduļa minimālā funkcionalitāte ietvers:

- ✓ Elektronisku datu ievadi, reģistrāciju un uzglabāšanu par investīcijām un gala saņēmējiem;
- ✓ Datu sasaisti ar atskaites punktiem, mērķrādītājiem un finanšu izdevumiem;
- ✓ Elektronisku datu apmaiņu ar EK (maksājumu pieteikumi, divgadu ziņojumi, kopīgie rādītāji);
- ✓ Pilnu datu izsekojamību, revīzijas pierādījumu uzglabāšanu un piekļuvi;
- ✓ Datu kvalitātes pārbaudes un reversās pārbaudes par atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšanu.

Vienlaikus KPVIS Fonda modulis nodrošinās efektīvu gala saņēmēju datu vākšanu, reģistrāciju un uzglabāšanu:

- ✓ Gala saņēmēja identifikācija (juridiska/fiziska persona, PVN vai nodokļu maksātāja numurs);
- ✓ Saņemtais atbalsta apjoms, investīcijas mērķis un veids, datums, kad līdzekļi saņemti un pasākums īstenots;
- ✓ Datu izmantošana uzraudzībai, ziņošanai, auditam un publicēšanai, ievērojot GDPR prasības.

KPVIS Fonda moduļa izstrādes laikā tiks veikta funkcionalitātes testēšana un akcepttestēšana pirms ieviešanas. Sistēmas darbības laikā tiks nodrošinātas automatizētas kontroles loģisko kļūdu novēršanai un datu kvalitātes uzlabošanai un izlases veida datu kvalitātes pārbaudes, tostarp sasaiste ar citiem valsts datu reģistriem un nodrošināts “četrus acu princips” (ja attiecināms). Lietotāju pieteikumi un ieteikumi tiks pārvaldīti ar administrēšanas rīku, kas ļauj izsekot to virzību. Lietotāju rokasgrāmatā tiks apkopoti norādījumi un ieteikumi datu ievadei.

²⁸⁰ KPVIS ir CFLA administrēta sistēma, kas nodrošina ES fondu un ANM īstenošanai un vadībai nepieciešamo datu uzkrāšanu un pieejamību. KPVIS tika izstrādāta 2014.-2020. gada ES fondu plānošanas perioda ietvaros un šobrīd tiek izmantota 2021.-2027. gada ES fondu plānošanas perioda un ANM ietvaros. Vispārēja KPVIS izveidošanas un izmantošanas kārtība ir noteikta MK 2022. gada 13. decembra noteikumos Nr. 770 (ANM gadījumā – arī MK 2021. gada 7. septembra noteikumi Nr. 621).

KPVIS nodrošinās iespēju veikt reversās pārbaudes par atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšanu, kā arī korektīvo darbību uzskaiti un atgūšanas procedūru, ja tiek konstatēta neatbilstība.

SKF plāna ieviešanas laikā tiks izmantotas visas pieejamās IT sistēmas, kas var sniegt ieguldījumu uzraudzības procesā, t.sk. ARACHNE. ARACHNE tiks izmantota CFLA pārbaudēs atbilstoši CFLA iekšējās kontroles sistēmā noteiktajam apjomam, gan RI veiktajos auditos. Piekļuve KPVIS visai ar SKF plānu saistītajai informācijai un datiem tiks nodrošināta EK, Eiropas Birojam krāpšanas apkarošanai (OLAF), Eiropas Prokuratūrai (EPPO), Eiropas Revīzijas palātai, Eiropas Savienības Prokuratūras birojam. Piekļuves tiesības tiks nodrošinātas pēc pieprasījuma.

Ziņošana un maksājumu pieteikumi

Atbilstoši Regulas 2023/955 24.panta nosacījumiem Latvijai reizi divos gados EK jāiesniedz progresa ziņojums (pirmais ziņojums jāiesniedz līdz 2027.gada 15.martam). Tāpat, atbilstoši Regulas 2023/955 18.panta 5.punkta nosacījumiem Latvijai līdz 2029.gada 15.martam EK ir jāiesniedz SKF plāna atbilstības novērtējums, ņemot vērā faktisko tiešo ETS2 ietekmi. Ziņošanas process tiks nodrošināts atbilstoši Regulas 2023/955 prasībām un EK sniegtajiem norādījumiem (piemēram, EK 2025.gada 13.oktobra paziņojums “Norādījumi par Sociālā klimata fonda īstenošanu” (C/2025/5511)²⁸¹), iespēju robežās izmantojot esošās iestrādes un nostiprinātās procedūras un kārtību ES fondu un ANM labās prakses ietvaros. Salāgojot šos procesus, prasības un termiņus, tiks mazināts iestāžu administratīvais slogs (skatīt 24. attēlu).

Atbilstoši Regulas 2023/955 20.panta nosacījumiem maksājumu pieteikumus EK var iesniegt vienu vai divas reizes gadā, līdz 31. jūlijam un līdz 31. decembrim. Maksājumu pieteikumus sagatavo KEM kā vadošā iestāde sadarbībā ar atbildīgajām iestādēm un CFLA. Pārvaldības deklarāciju paraksta SKF plāna vadošā iestāde. Revīzijas iestāde sagatavo kopsavilkumus par veiktajiem auditiem pievienošanai maksājumu pieteikumiem.

CFLA veic uz riskiem balstītas pārbaudes atbilstoši iestādes iekšējās kontroles sistēmai un ievada informāciju KPVIS. CFLA sagatavo informāciju kopsavilkumam par veiktajām pārbaudēm, kontrolēm, tostarp konstatētajiem trūkumiem un visām veiktajām korektīvajām darbībām un sniedz apliecinājumu pārvaldības deklarācijai KEM un atbildīgajām iestādēm, apliecinot savā līmenī procesa atbilstību Regulas 2023/955 nosacījumiem, par to, ka līdzekļi ir izmantoti paredzētajam mērķim, iesniegtā informācija ir pilnīga, precīza un ticama, CFLA uzraudzītie un apstiprinātie atskaites punkti un mērķrādītāji ir sasniegti un nav tikuši atcelti (reversās pārbaudes), un ka ieviestās kontroles sistēmas sniedz vajadzīgās garantijas, ka līdzekļi tikuši pārvaldīti saskaņā ar visiem piemērojamiem noteikumiem, jo īpaši noteikumiem par izvairīšanos no interešu konfliktiem, krāpšanas novēršanu, korupciju un dubultu finansēšanu no mehānisma vai citām Savienības programmām saskaņā ar pareizas finanšu pārvaldības principu.

CFLA nodrošina pārvaldības deklarācijas sniegšanu KEM par tiem SKF plāna sasniegtajiem atskaites punktiem un mērķrādītājiem, par kuriem atbildīga CFLA, tai skaitā informāciju par CFLA apstiprinātajiem un uzraudzītajiem atskaites punktiem un mērķrādītājiem, pievienojot klāt arī kopsavilkumu par veiktajām pārbaudēm, kontrolēm, tostarp konstatētajiem trūkumiem un visām veiktajām korektīvajām darbībām. Progresa informācijā iekļauj tikai tos atskaites punktus un mērķrādītājus, kas ir sasniegti atbilstoši SKF plānā noteiktajam apjomam un laika grafikam. Neiekļauj atskaites punktus un mērķrādītājus, kuru ieviešanas procesā ir konstatēti pārkāpumi (neatbilstības) atbilstoši ES un nacionālo normatīvo aktu prasībām. Ja par kādu no atskaites punktiem vai mērķrādītājiem atbildīga ir atbildīgā iestāde, tā veic iepriekšminētās darbības sadarbībā ar CFLA.

²⁸¹ <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/5511/oj>

Neatbilstoši veikto izdevumu gadījumā, CFLA ir atbildīga par šādu izdevumu neiekļaušanu pārvaldības deklarācijā, kuru iesniedz KEM. Ja neatbilstoši veiktie izdevumi tiek konstatēti pēc tam, kad finanšu līdzekļi jau izmaksāti finansējuma saņēmējam, CFLA ir atbildīga par neatbilstoši veikto izdevumu atgūšanu vai ieturēšanu. CFLA ir atbildīga par sasniegto atskaites punktu un mērķrādītāju datu ticamību, izsekojamību, pamatotību, kā arī nepieciešamības gadījumā nodrošina piekļuvi visai nepieciešamajai informācijai un spēj to uzrādīt.

RI, veicot sistēmas auditus, sniedz viedokli par VKS atbilstību SKF regulā un tās III pielikumā izklāstītajām pamatprasībām un, veicot darbību revīzijas, sniedz viedokli par maksājumu pieprasījumos iekļauto atskaites punktu un mērķrādītāju sasniegšanu. RI sagatavo kopsavilkumu par veiktajiem auditiem, ko pievieno kopējam EK iesniedzamo dokumentu apjomam.

SKF plāna ietvaros sasniegtie rezultāti, veikto pārbažu kopsavilkumi un secinājumi, kā arī cita ar īstenošanu un rezultātu apliecināšanu saistītā informācija apkopotā veidā būs pieejama KPVIS. Attiecīgi visa ar Fonda rādītājiem un to izpildi saistītā informācija tiks apkopota, lai sagatavotu SKF plāna progresu ziņojumus EK, izmantojot šo informācijas sistēmu.

KEM sagatavo uz faktiem balstītu maksājuma pieteikuma projektu, ņemot vērā atbildīgo iestāžu (ciktāl attiecināms) un CFLA ievadīto informāciju KPVIS. KEM iesniedz EK Fonda progresu ziņojumu un/vai maksājuma pieteikumu, pievienojot KEM parakstītu pārvaldības deklarāciju par to, ka līdzekļi ir izmantoti paredzētajam mērķim un kopsavilkumu par veiktajām revīzijām, tostarp konstatētajiem trūkumiem un visām veiktajām korektīvajām darbībām vienlaikus apstiprinot, ka galīgajos revīzijas un kontroles ziņojumos konstatētās neatbilstības saistībā ar iepriekšējiem maksājumu pieprasījumiem ir pienācīgi novērstas. Ja maksājuma pieteikuma izskatīšanas procesā EK pieprasa papildus informāciju, atbildīgās iestādes vai CFLA atbilstoši prasītās informācijas tvērumam nodrošina papildus informācijas sagatavošanu nepieciešamajā apjomā un termiņā, un tās iesniegšanu KEM, kas nodrošina tālāku komunikāciju ar EK.

Kontrole un audits:

Kā jau norādīts iepriekš, īstenošanas uzraudzības un ieviešanas process pamatā tiks balstīts uz ES fondu un ANM vadības un kontroles sistēmā esošo institucionālo kompetenci un pieredzi, pielāgojot atbildības un uzdevumu sadalījumu atbilstoši SKF plāna ieviešanas prasībām un specifikai.

SKF plānā noteikto investīciju uzraudzības, kontroles un rezultātu pārbaudes process tiks nodrošināts atbilstoši investīciju īstenošanu regulējošiem MK noteikumiem vai informatīvajiem ziņojumiem un atbilstoši starpresoru vienošanās noteiktajam, kā arī piesaistot un sadarbojoties ar attiecīgajām kompetentajām institūcijām (piemēram, IUB, FM Komerccdarbības atbalsta kontroles departaments u.c.) un ļaujoties uz to sniegto izvērtējumu par darbību atbilstību normatīvajiem aktiem. Ievērojot minēto, kontroļu kvalitāte saglabājas, bet tiek vienkāršots uzraudzības process, mainot fokusu uz procesa un rezultātu pārbaudi, vienlaikus pievēršot pienācīgu uzmanību valsts atbalsta un publisko iepirkumu pārbaudēm.

Investīciju projektu uzraudzības procesu nodrošina CFLA atbilstoši aprakstītajām darbībām, akcentu fokusējot uz dubultā finansējuma, valsts atbalsta, publiskā iepirkuma pārbaudēm, kā arī uz kontrolēm korupcijas, interešu konflikta un krāpšanas atklāšanai un novēršanai. Minētās kontroles tiks īstenotas (1) iepirkumu pārbaudēs, kuru ietvaros uz riskiem balstītā pieejā izlases veidā tiks pārbaudītas tās būtiskākās iepirkumu prasības, attiecībā uz kurām ir visaugstākais risks konstatēt atkāpes, kuras saistītas ar korupcijas, interešu konflikta vai krāpšanas riskiem, (2) uz riskiem balstītas pārbaudes projektu īstenošanas vietās, lai pārliecinātos, vai plānotās investīcijas un mērķi tiek sasniegti atbilstoši projektā paredzētajam un netiek pieļauti citi pārkāpumi, (3) dažādu informācijas sistēmu datu analīzē (*Arachne*, *VID*, *Uzņēmumu reģistra*

datu bāze), (4) iekļaujot līgumā vai vienošanās par investīciju projektu īstenošanu pienākumus un atbildību projektu īstenošanai interešu konflikta, korupcijas un krāpšanas risku novēršanai un citiem pārkāpumiem vai līgumu saistību nepildīšanai, (5) veicot mediju monitoringu, reaģējot uz no trešajām pusēm saņemtu informāciju un sadarbojoties ar kompetentajām iestādēm (piemēram, KNAB, Konkurences Padome, Būvniecības valsts kontroles birojs, Valsts ieņēmumu dienests). SKF plāna īstenošana, kā arī investīciju projektu, kurus ievieš nozares ministrija vai tās padotības iestāde, procesā nozaru ministriju iekšējie auditi atbilstoši FM iekšējo auditu politikai pārliecinās par iestādes IKS atbilstību.

Valsts atbalsta nosacījumu kontrolē iesaistās FM Komercedarbības atbalsta un kontroles departaments, kas izskata ar komercedarbības atbalsta nosacījumiem saistītos jautājumus. Atbilstoši Komercedarbības atbalsta kontroles likuma nosacījumiem visas investīciju un atbalsta pasākumu programmas ir saskaņojamas ar FM Komercedarbības atbalsta un kontroles departamentu, kas, nodrošinot komercedarbības atbalsta kontroles institūcijas funkciju, veic investīcijas vai atbalsta programmas valsts atbalsta nosacījumu sākotnējo izvērtēšanu. Ņemot vērā norādīto, atbildīgo iestāžu sagatavotie investīciju īstenošanas noteikumi tiks saskaņoti ar FM Komercedarbības atbalsta un kontroles departamentu. Atbilstoši Komercedarbības atbalsta kontroles likuma nosacījumiem atbalsta sniedzējs uzrauga atbalsta programmas projektus to ieviešanas laikā un pēc atbalsta programmu īstenošanas, nodrošinot komercedarbības atbalsta nosacījumu ievērošanu. Tādējādi, nepieciešamības gadījumā investīciju īstenošanas noteikumos tiks noteikta atbildīgā institūcija par komercedarbības atbalsta uzraudzību, tai skaitā pēcuzraudzības periodā.

Katrai institūcijai ir izstrādāta iekšējā kontroles sistēma atbilstoši MK 2012. gada 8. maija noteikumiem Nr. 326 "Noteikumi par iekšējās kontroles sistēmu tiešās pārvaldes iestādēs" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 326) un atbilstoši MK 2017. gada 17. oktobra noteikumiem Nr. 630 "Noteikumi par iekšējās kontroles sistēmas pamatprasībām korupcijas un interešu konflikta riska novēršanai publiskas personas institūcijā" (turpmāk - MK noteikumi Nr. 630) noteiktas pamatprasībām korupcijas un interešu konflikta riska novēršanai institūcijā. Lai nodrošinātu ātru un efektīvu Fonda specifiskai nepieciešamo procedūru izstrādi, katrā SKF plāna ieviešanā un uzraudzībā iesaistītajā iestādē tiks izmantotas, un nepieciešamības gadījumā papildinātas jau iestāžu rīcībā esošās procedūras un skaidrojošās vadlīnijas. Tādējādi Fonds tiks integrēts kopējā iestādes vadības un kontroles sistēmā.

Visās SKF plāna īstenošanas procesā iesaistītajās iestādēs un visos SKF plāna ieviešanas posmos plānotas pastiprinātas krāpšanas, korupcijas un interešu konflikta riska pārbaudes. ES fondu vadības un kontroles sistēmas ietvaros esošajām institūcijām ir cieša sadarbība ar KNAB, Konkurences padomi, Latvijas Banku, Finanšu izlūkošanas dienestu u.c. kompetentajām tiesībsargājošām institūcijām un šī sadarbība tiks turpināta arī Fonda ietvaros. Latvijas institūcijas aktīvi un regulāri sadarbojas ar tiesībsargājošajām iestādēm iespējamo pārkāpumu gadījumā atbilstoši attiecīgo iestāžu kompetencei gan konsultējoties iespējamu pārkāpumu gadījumā, gan ziņojot par konstatējumiem. Tāpat sadarbība notiek AFCOS ietvaros, kā arī organizējot mērķētas mācības par aktuālajiem jautājumiem un praksi. Krāpšanas, korupcijas un interešu konflikta pārbaudes notiks vairākos līmeņos.

Šīs jomas tiks pārbaudītas CFLA veiktajās pārbaudēs investīciju/projektu īstenošanas laikā, IUB nodrošināto funkciju ietvaros, atbildīgajām iestādēm – veicot SKF plāna īstenošanas procesus. Papildus RI, veicot sistēmas auditus, arī skatīs šīs jomas, līdz ar to gan esošās ES fondu un ANM sistēmas ietvaros šīs jomas tiek pārbaudītas, gan SKF plāna ieviešanas laikā. Atbilstoši Trauksmes celšanas likumam, jau darbojas horizontāls instruments – trauksmes cēlēju ziņošanas un aizsardzības process. CFLA investīciju projektu īstenošanas procesa laikā veiks krāpšanas, korupcijas un interešu konflikta pārbaudes iepirkumos un iepirkumu līgumu grozījumos, valsts atbalsta, risku vērtēšanu pārbaudes projektu īstenošanas vietās, trūkumu novēršanas uzraudzību, t.sk., atskaites punktu un mērķrādītāju, progresa, dubultā finansējuma

pārbaudes, neatbilstību konstatēšanu. Atbildīgās iestādes, atbilstoši to atbildībā esošajai SKF plāna daļai, nodrošina SKF plānā noteikto atskaides punktu un mērķrādītāju sasniegšanas virsuzraudzību, tostarp nepieciešamo normatīvo aktu izstrādi.

Atbildīgās iestādes kā atbildīgās par SKF plānā iekļauto tām piekritīgo investīciju īstenošanu un atskaides punktu un mērķrādītāju sasniegšanas virsuzraudzību, sadarbībā ar CFLA (ņemot vērā horizontālajos MK noteikumos, MK noteikumos vai informatīvajos ziņojumos par investīcijas īstenošanu, kā arī starpresoru vienošanās noteiktos sadarbības nosacījumus un atbildības dalījumu) nodrošina savas atbildības investīciju īstenošanas procesa uzraudzību un kontroli. Konkrētu funkciju sadalījumu, t.sk. īstenošanu noteiks horizontālajos MK noteikumos un starpresoru vienošanās.

Atbildīgās iestādes uzraudzību un kontroles procesus (ciktāl attiecināms) nodrošina pēc iespējas sava resora un iestādes ietvaros, nepieciešamības gadījumā piesaistot papildus administratīvos resursus.

Revīzijas iestādes darbs:

RI plānos sistēmu auditus, balstoties uz risku novērtējumu auditējamo procesu līmenī iesaistītajās atbildīgajās iestādēs un CFLA. Iespējamie procesi: korupcijas un krāpšanas apkarošana, interešu konflikta novēršana, dubultā finansējuma riska kontrole, atskaides punktu un mērķrādītāju sasniegšanas kontrole, vienotā tirgus noteikumu ievērošanai publiskā iepirkuma un valsts atbalsta jomā.

Pamatojoties uz procesu riska novērtējumu tiks sagatavota revīzijas stratēģija un sistēmas auditu plāns Fonda īstenošanas periodam, ņemot vērā arī iespēju paļauties uz RI iepriekš veiktajiem sistēmas auditiem ES fondu un ANM ietvaros.

Veicot risku izvērtējumu katra sistēmas audita ietvaros, tiks ņemti vērā Valsts kontroles, KNAB, iekšējā audita struktūrvienību un citu iekšējo un ārējo revidentu pārbaūžu ziņojumi. Lai efektīvi izmantotu RI resursus un mazinātu administratīvo slogu, Fonda sistēmu auditi iespēju robežās var tikt apvienoti ar citu fondu vai finanšu instrumentu ietvaros veicamajiem auditiem, tā kā CFLA un atbildīgās iestādes ir iesaistītas ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas perioda vai NOR/EEZ īstenošanā un jau šobrīd ir RI audita apjomā.

Ņemot vērā, ka Fonda riska jomas tiek auditētas arī ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas perioda ietvaros un ANM ietvaros, tiks pielāgotas jau esošās sistēmu audita procedūras un metodes.

Darbību revīzijas tiks veiktas izlases veidā (kombinējot uz risku balstītu un nejaušu izlasi pēc līdzības ar ANM), pārbaudot arī sasniegtos atskaides punktus un mērķrādītājus, kā arī aptverot dubultā finansējuma, interešu konflikta un korupcijas un krāpšanas riskus. Darbību revīzijas veikšanai tiks pielāgotas jau esošās revīzijas procedūras un metodes, kuras tiek izmantotas ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas perioda un ANM auditēšanā.

RI darbiniekiem amata pienākumu pildīšanai ir pietiekama kvalifikācija un pieredze, tā kā revidentu komandā ir personāls, kas ES fondu 2004.- 2006. gada plānošanas periodā pildīja neatkarīgās revīzijas struktūrvienības funkcijas, veica Struktūrfondu izdevumu izlases veida pārbaudes un veica iekšējā audita funkciju, kā arī veica RI funkcijas ES fondu 2007.-2013. gada un 2014.-2020. gada plānošanas periodā un veic RI funkcijas ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas periodā un NOR/EEZ 2009.-2014. gada un 2014.-2021. gada plānošanas periodā.

Visiem revidentiem ir augstākā izglītība, maģistra vai bakalaura grāds ekonomikas vai sociālajās zinātnēs. 2 auditori ir ieguvuši Starptautiskā Iekšējo auditoru institūta sertifikātu CGAP, 1 auditoris ir Latvijas zvērināts revidents, 2 auditori ir sertificēti Latvijas valsts pārvaldes auditori, 2 auditori ir ieguvuši ISACA izdoto sertifikātu CISA, 1 auditoram ir ACCA sertifikāts un 1 auditoris kārto eksāmenus ACCA sertifikāta iegūšanai.

Efektīva ieviešana:

Valsts pārvaldes iekārtas likums regulē valsts pārvaldes iestāžu darbību, lēmumu pieņemšanu, t.sk. regulē pienākumu un uzdevumu deleģēšanu, iestādes iekšējā audita izveidi, kas vērtē iestādes darbības plānus, metodes un procedūras, kas nodrošina efektīvu iestādes darbu, un sniedz ieteikumus iestādes darba efektivitātes uzlabošanai, kā arī publiskā pārskata sagatavošanu, lai informētu sabiedrību par iestādes darbību, kā arī par tai piešķirto budžeta līdzekļu izlietojumu.

Valsts kontroles likums nosaka, ka Valsts kontrole ir neatkarīga koleģiāla augstākā revīzijas (audita) iestāde Latvijas Republikā. Valsts kontrole, veicot revīzijas, kontrolē valsts, pašvaldību un citu atvasināto publisko personu budžetu līdzekļu ieņēmumus un izdevumus, publiskas personas kapitālsabiedrību, publiski privāto, privāto kapitālsabiedrību finanšu līdzekļus, ES un citu starptautisko organizāciju vai institūciju līdzekļu izlietošanu, kuri iekļauti valsts budžetā vai pašvaldību budžetos, kā arī rīcību ar valsts, pašvaldību un citu atvasināto publisko personu, publiskas personas kapitālsabiedrību, publiski privāto, privāto kapitālsabiedrību mantu vai tās daļu, nepieciešamības gadījumā sniedzot rekomendācijas atklāto trūkumu novēršanai.

Atbilstoši Iekšējā audita likumam un FM kā iekšējā audita politikas veidotāja uzdevumiem, iekšējais audits atbilstoši veic iekšējos auditus, kuros sniedz vērtējumu par iestādes iekšējās kontroles sistēmu, pārbauda iestādes darbības atbilstību normatīvajiem aktiem un sniedz ieteikumus iekšējās kontroles sistēmas uzlabošanai.

MK 2010. gada 5. maija noteikumi Nr. 413 "Noteikumi par gada publiskajiem pārskatiem" nosaka gada publisko pārskatu saturu un kārtību, kādā ministrijas un citas centrālās valsts iestādes, visas to padotībā esošās budžeta finansētās institūcijas, budžeta nefinansētas iestādes un pašvaldības sagatavo pārskatus.

Revīzijas pakalpojumu likums nosaka zvērinātu revidentu profesionālās darbības, kas izpaužas kā revīzijas pakalpojumi un ilgtspējas ziņojuma apliecinājuma pakalpojumi, tiesiskos pamatus un uzraudzību. Zvērinātu revidentu profesionālo pakalpojumu sniegšanu sabiedriskas nozīmes struktūrās nosaka arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 16. aprīļa regula Nr. 537/2014 par īpašām prasībām attiecībā uz obligātajām revīzijām sabiedriskas nozīmes struktūrās un ar ko atceļ Komisijas Lēmumu 2005/909/EK²⁸². Revīzijas pakalpojumus un ilgtspējas ziņojuma apliecinājuma pakalpojumus ir tiesīgi sniegt sertificēti zvērināti revidenti un licencētas zvērinātu revidentu komercsabiedrības, kuru darbību uzrauga Latvijas Zvērinātu revidentu asociācija, un attiecībā uz profesionālo pakalpojumu sniegšanu sabiedriskas nozīmes struktūrām – Finanšu ministrija. Zvērināti revidenti profesionālos pakalpojumus sniedz, ievērojot Latvijā atzītos profesionālos standartus un ētikas kodeksu. Gada pārskata revīzija sniedz zvērināta revidenta neatkarīgu viedokli par to, vai gada pārskats, arī konsolidētais gada pārskats, sniedz patiesu un skaidru priekšstatu par uzņēmuma finansiālo stāvokli un atbilst normatīvajiem aktiem. Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja likums nosaka Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja (KNAB) tiesisko statusu un darbību, lai kompleksi risinātu korupcijas novēršanu un apkarošanu, kā arī lai kontrolētu politisko organizāciju (partiju) un to apvienību finansēšanas noteikumu izpildi. KNAB veic gan korupcijas novēršanas, gan korupcijas apkarošanas funkcijas. Konkurences likums nosaka Konkurences padomes tiesisko statusu un darbību, lai uzraudzītu, kā tiek ievērots tirgus dalībnieku dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas un vienošanās aizliegums, kas noteikts Konkurences likumā un Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD), un uzraudzīt, vai publiskas personas - valsts, pašvaldības un tām piederošas kapitālsabiedrības nekropļo konkurenci. Latvijas Bankas likums nosaka Latvijas Bankas tiesisko statusu un darbību, lai veicinātu ieguldītāju, noguldītāju un apdrošināto personu interešu aizsardzību un finanšu un kapitāla tirgus attīstību un stabilitāti, kā

²⁸² <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/537/oj/?locale=LV>

arī noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācijas un terorisma un proliferācijas finansēšanas novēršanu. Noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācijas un terorisma un proliferācijas finansēšanas novēršanas likums regulē Finanšu izlūkošanas dienesta darbību, kura pamatuzdevums ir apkopot un analizēt finanšu datus, saņemtos ziņojumus par aizdomīgiem darījumiem, lai iegūtu informāciju nodotu Latvijas tiesībsardzības iestādēm noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācijas, terorisma un proliferācijas finansēšanas lietu izmeklēšanai.

Neskaidrības:

Jebkuras neskaidrības SKF plāna ieviešanas procesa laikā tiks risinātas, panākot savstarpēju vienošanos sarunu ceļā. Atbilstoši konkrēto neskaidrību jomai, tiks piesaistītas atbildīgās institūcijas, kā arī, nepieciešamības gadījumā, tiks uzsākta komunikācija ar EK. Lai mazinātu interpretācijas iespējas, kas var radīt neskaidrības SKF plāna ieviešanas laikā, izstrādājot SKF plānu, ir definēti precīzi sasniedzami mērķi, atskaides punkti un mērķrādītāji, kā arī noteikts atbilstošs finansējuma apjoms, kas tiks saņemts no EK par konkrēto atskaides punktu un mērķrādītāju pilnīgu izpildi atbilstoši SKF plānā noteiktajam laika grafikam. Papildus norādīti precīzi, ticami un maksimāli automatizēti datu avoti (IT sistēmas) rezultātu iegūšanai un apkopošanai.

Ja objektīvu apstākļu dēļ kādu no SKF plāna vai tā daļas rezultātu sasniegšanu atbilstoši apstiprinātajam plānam vairs nevar īstenot, var tikt nolemts EK iesniegt SKF plāna grozījumus saskaņā ar Regulas 2023/955 18. pantu. Jebkuri SKF plāna grozījumi veicinās pilnīgu SKF plāna mērķu un rezultātu sasniegšanu. SKF plāna grozījumi virzāmi MK lēmumam pirms iesniegšanas EK līdzīgā procesā kā sākotnējais SKF plāns. SKF plāna grozījumu nepieciešamības gadījumā, atbildīgās iestādes sagatavo priekšlikumus grozījumiem savas jomas investīcijās un vadošā iestāde nodrošina SKF plāna grozījumu iesniegšanu apstiprināšanai MK. SKF plānā iekļautās izmaksu tāmes nepieciešamības gadījumā var tikt pārskatītas un aktualizētās izmaksu tāmes var tikt iesniegtas atkārtotai apstiprināšanai EK, ievērojot Regulas 2023/955 18. pantā noteikto procedūru par SKF plāna grozījumiem. Izmaksu pārskatīšana notiek ekvivalenti sākotnējo izmaksu aprēķinu un apstiprināšanas procesam un principiem.

Plānots, ka neatbilstoši izlietoto līdzekļu atgūšanas procedūra būs līdzīga ES fondu sistēmā izmantotai, pielāgojot to Fonda prasībām. Plānots, ka, CFLA, nosakot korektīvās darbības par pārkāpumiem, ievēro ar Fonda plāna īstenošanu saistītās prasības, ES un nacionālo normatīvo un tiesību aktu prasības, kā arī EK un nacionālās vadlīnijas, skaidrojumus, norādījumus un lēmumus. Korektīvās darbības par pārkāpumiem plānots noteikt līgumā par atbalsta piešķiršanu.

4.2. Atbilstība citām iniciatīvām

Skaidrojums par to, kā Plāns ir saskanīgs ar informāciju, kas iekļauta, un saistībām, ko dalībvalsts uzņēmusies saskaņā ar citiem attiecīgiem plāniem un piešķirumiem, un par mijiedarbību starp dažādu plānu īstenošanu, kā izklāstīts 6. panta 3. punktā un 16. panta 3. punkta b) apakšpunkta iii) punktā.

SKF plāns ir izstrādāts, ņemot vērā nacionālās saistības, prioritātes un mērķus, kas noteikti šādos stratēģiskajos dokumentos:

(a) Eiropas sociālo tiesību pīlārs un tā rīcības plāns (ESTP)²⁸³

SKF plāns tieši atbalsta ESTP principus, jo īpaši:

²⁸³ <https://eur-lex.europa.eu/LV/legal-content/glossary/european-pillar-of-social-rights.html>

- ✓ 2. princips (dzimumu līdztiesība) – SKF plāna pasākumi paredz integrētu pieeju dzimumu līdztiesības principam, nodrošinot vienlīdzīgu piekļuvi atbalstam sievietēm un vīriešiem visās mērķa grupās. Atbalsts bezemisiju transportam, ēku atjaunošanai un tehnoloģiskajiem palīglīdzekļiem uzlabos sieviešu mobilitāti, drošību un iespējas darba tirgū, īpaši reģionos.
- ✓ 3. un 11. princips (vienlīdzīgas iespējas un bērnu aprūpe) – SKF plāns veicina sociālo iekļaušanu, nodrošinot īpašu atbalstu cilvēkiem ar invaliditāti, senioriem un daudz bērnu ģimenēm. Pasākumi, piemēram, tehnisko palīglīdzekļu iegāde, sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošana un atbalsts sociālo pakalpojumu sniedzējiem, ir pielāgoti, lai uzlabotu dzīves kvalitāti visneaizsargātākajiem iedzīvotājiem.
- ✓ 17. princips (iekļaujoša sabiedrība) – plānā paredzēti mērķēti ieguldījumi, lai samazinātu sociālo atstumtību un reģionālo nevienlīdzību, piemēram, ar mobilitātes pieejamību attālos reģionos, energoefektīviem risinājumiem mājokļos un informētības celšanu par pieejamo atbalstu. Šie pasākumi sekmē sociālo konvergenci un saliedētību.
- ✓ 20. princips (piekļuve būtiskiem pakalpojumiem) – atbalsts mazaizsargātām grupām ēku atjaunošanā un mobilitātē, nodrošinot pieejamu, energoefektīvu mājokli un drošus, pieejamus mobilitātes risinājumus reģionos, tostarp sabiedrisko un bezemisiju transportu.

Detalizētāka informācija par sociālo iekļaušanu un dzimumu līdztiesību skatīt SKF plāna 1.1.sadaļā, kā arī SKF plānā iekļauto investīciju aprakstos (2.sadaļa).

(b) ES kohēzijas politikas programma 2021.–2027.gadam²⁸⁴ un Atveseļošanas un noturības mehānisma (ANM) plāns²⁸⁵

ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam centrā ir zaļās pārejas un sociālās kohēzijas veicināšana. Latvijas ES Kohēzijas politikas programmas mērķi cieši pārklājas ar SKF plāna mērķiem, īpaši attiecībā uz:

- ✓ SEG emisiju samazināšanu ēku un transporta sektoros;
- ✓ energoefektivitātes un AER īpatsvara palielināšanu;
- ✓ ilgtspējīgas mobilitātes uzlabošanu;
- ✓ mazaizsargāto grupu atbalstu un reģionālās nevienlīdzības mazināšanu.

ANM plāns ir vērsts uz strukturālo reformu īstenošanu un investīcijām atbilstoši zaļajam un digitālajam kursam, ievērojot ES Semestra rekomendācijas. Vairāki Latvijas ANM plāna mērķi saskan ar SKF plāna investīcijas jomām, piemēram:

- ✓ ēku energoefektivitātes paaugstināšana;
- ✓ atbalsts atjaunojamo energoresursu izmantošanai;
- ✓ atbalsts bezemisiju transportlīdzekļiem;
- ✓ digitālie risinājumi mobilitātē.

Pārskatu par SKF plāna investīciju sasaisti ar ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027.gadam un ANM plāna investīcijām skatīt 28.tabulā.

28.tabula. SKF plāna sasaiste ar ES fondu un ANM plāna investīcijām

SKF plāna investīcija	Eiropas Semestra rekomendācijas	ES kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam investīcija	ANM plāna investīcija

²⁸⁴ <https://likumi.lv/ta/id/327732-par-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmu-2021-2027-gadam>

²⁸⁵ <https://www.esfondi.lv/normativie-akti-un-dokumenti/atveselosanas-fonds-main/latvijas-atveselosanas-fonda-plans>

	Latvijai (gads numurs) ²⁸⁶		
(C1.A.I1) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	2022 CSR 1 un 4 2023 CSR 1 un 4 2025 CSR 4 un 5	✓ 2.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Energoefektivitātes veicināšana un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana” 2.1.1.1. pasākums “Energoefektivitātes paaugstināšana dzīvojamās ēkās, t. sk. attīstot ESKO tirgu (daudzdzīvokļu, privātās un neliela dzīvokļu skaita ēku kompleksos)” ²⁸⁷ ✓ 2.2.3. specifiskā atbalsta mērķa “Uzlabot dabas aizsardzību un bioloģisko daudzveidību, “zaļo” infrastruktūru, it īpaši pilsētvidē, un samazināt piesārņojumu” 2.2.3.6. pasākums “Gaisa piesārņojumu mazinošu pasākumu īstenošana, uzlabojot mājāsaimniecību siltumapgādes sistēmas” īstenošanas noteikumi ²⁸⁸	1.2. reformu un investīciju virziena “Energoefektivitātes uzlabošana” 1.2.1.1.i. investīcija “Daudzdzīvokļu māju energoefektivitātes uzlabošana un pāreja uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu” ²⁸⁹
(C1.B.I1) Atbalsts mazaizsargātām mājāsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	2022 CSR 1 un 4 2023 CSR 1 un 4 2025 CSR 4 un 5	✓ 2.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Energoefektivitātes veicināšana un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana” 2.1.1.6. pasākums “Pašvaldību ēku energoefektivitātes paaugstināšana” ²⁹⁰ ✓ 4.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt sociāli atstumto kopienu, mājāsaimniecību ar zemiem ienākumiem un nelabvēlīgā situācijā esošo	✓ 1.2. reformu un investīciju virziena “Energoefektivitātes uzlabošana” 1.2.1.3.i. investīcija “Pašvaldību ēku un infrastruktūras uzlabošana, veicinot pāreju uz atjaunojamo energoresursu tehnoloģiju izmantošanu un uzlabojot energoefektivitāti” ²⁹² ✓ 3.1. reformu un investīciju virziena
(C1.B.I2) Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	2022 CSR 1 un 4 2023 CSR 1 un 4 2025 CSR 4 un 5		

²⁸⁶ Eiropas Semestra rekomendācijas Latvijai: 2022. gads ([COM\(2022\) 619 final](#)), 2023. gads ([COM\(2023\) 614 final](#)), 2024. gads ([COM\(2024\) 614 final](#)), 2025. gads ([COM\(2025\) 214 final](#))

²⁸⁷ <https://likumi.lv/ta/id/357498-atbalsta-programmas-nosacijumi-energoefektivitates-paaugstinanas-pasakumu-istenosana-daudzdzivoklu-dzivojamas-majas>

²⁸⁸ <https://likumi.lv/ta/id/340874-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-2-3-specifiska-atbalsta-merka-uzlabot-dabas-aizsardzibu>

²⁸⁹ <https://likumi.lv/ta/id/334084-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismu-plana-1-2-reformu-un-investiciju-virziena-energoefektivitates-uzlabosana>

²⁹⁰ <https://likumi.lv/ta/id/353691-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-1-1-specifiska-atbalsta-merka-energoefektivitates-veicinasana>
<https://likumi.lv/ta/id/356184-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-1-1-specifiska-atbalsta-merka-energoefektivitates-veicinasana>

²⁹² <https://likumi.lv/ta/id/337385-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismu-plana-reformu-un-investiciju-virziena-1-2-energoefektivitates-uzlabosana>

		grupu, tostarp cilvēku ar īpašām vajadzībām sociāli ekonomisko integrāciju, īstenojot integrētas darbības, tostarp nodrošinot mājokli un sociālos pakalpojumus” 4.3.1.3. pasākums “Sociālo mājokļu atjaunošana vai jaunu sociālo mājokļu būvniecība” ²⁹¹	“Reģionālā politika” 3.1.1.4.i. investīcija “Finansēšanas fonda izveide zemas īres mājokļu būvniecībai” ²⁹³ ✓ 3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.1.7.i. investīcija “Aizdevumi nekustamā īpašuma attīstītājiem zemas īres maksas mājokļu būvniecībai” ²⁹⁴
(C2.F.I1) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	2022 CSR 1 un 4 2023 CSR 1 un 4 2024 CSR 1 2025 CSR 4 un 5	Nav attiecināms	Nav attiecināms
(C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	2022 CSR 1 un 4 2023 CSR 1 un 4 2024 CSR 1 2025 CSR 4 un 5	Nav attiecināms	Nav attiecināms
(C2.F.I3) Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	2022 CSR 1 un 4 2023 CSR 1 un 4 2025 CSR 4 un 5	Nav attiecināms	Nav attiecināms
(C2.F.I4) Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	2022 CSR 1 2023 CSR 1 2025 CSR 4	Nav attiecināms	Nav attiecināms
(C2.F.I5) Atbalsts tehnisko palīgīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	2022 CSR 1 2023 CSR 1 2024 CSR 1 2025 CSR 4 un 5	Nav attiecināms	3.1. reformu un investīciju virziena “Reģionālā politika” 3.1.2.r. reformas “Sociālo un nodarbinātības pakalpojumu pieejamība minimālo ienākumu reformas atbalstam” 3.1.2.6.i. investīcija “Tehnisko palīgīdzekļu pieejamības sekmēšana” ²⁹⁵
(C2.G.I1) Autotransports pēc	2022 CSR 1 un 4 2023 CSR 4 2025 CSR 4 un 5	Nav attiecināms	Nav attiecināms

²⁹¹ <https://likumi.lv/ta/id/345674-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-4-3-1-specifiska-atbalsta-merka-veicinat-sociali-atstumto>

²⁹³ <https://likumi.lv/ta/id/334085-noteikumi-par-atbalstu-dzivojamo-ires-maju-buvniecibai-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismas-plana-3-1>

²⁹⁴ <https://likumi.lv/ta/id/334085-noteikumi-par-atbalstu-dzivojamo-ires-maju-buvniecibai-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismas-plana-3-1>

²⁹⁵ <https://likumi.lv/ta/id/358418-eiropas-savienibas-atveselosanas-un-noturibas-mehanismas-plana-3-1-reformu-un-investiciju-virziena-regionala-politika-3-1-2-reformas-socialo-un-nodarbinatibas-pakalpojumu-pieejamiba-minimalo-ienakumu-reformas-atbalstam3-1-2-6-i>

pieprasījuma attālākos lauku reģionos			
(C2.G.I2) Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	2025 CSR 4	Nav attiecināms	Nav attiecināms
(C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem	2022 CSR 4 2023 CSR 4 2025 CSR 4 un 5	2.4.1. specifiskā atbalsta mērķa "Veicināt ilgtspējīgu multimodālu mobilitāti, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu" 2.4.1.3. pasākums "Bezemisiju (bateriju) vilcieni" ²⁹⁶	Nav attiecināms

(c) Ēku atjaunošanas stratēģija

SKF plāna Ēku sektora komponentē (2.1.sadaļa) ietvertās investīcijas ir cieši saskaņotas ar spēkā esošo nacionālo **Ēku atjaunošanas ilgtermiņa stratēģiju**²⁹⁷ un politikas plānošanas dokumentu, kurš saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2024.gada 24. aprīļa direktīvas 2024/1275 par ēku energosniegumu (Direktīva 2024/1275)²⁹⁸ prasībām ES dalībvalstīm ir jāizstrādā un līdz 2026. gada 31. decembrim jāiesniedz EK.

Esošā ilgtermiņa stratēģija, izstrādāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 19. maija direktīvas 2010/31/ES par ēku energoefektivitāti²⁹⁹, nosaka mērķus līdz 2050. gadam dekarbonizēt Latvijas ēku fondu, koncentrējoties uz energoefektivitātes uzlabošanu dzīvojamās un sabiedriskās funkcijas ēkās, ar īpašu uzsvāru uz daudzstāvu dzīvojamo ēku renovāciju. SKF plāns turpina un paplašina šīs stratēģijas īstenošanu, papildinot to ar sociāli mērķētiem atbalsta instrumentiem.

Vienlaikus SKF plāna struktūra un izvēlētie rīcības virzieni ir pielāgoti politikas plānošanas dokumenta prasībām, kas izriet no Direktīvas 2024/1275. Šī direktīva nosaka, ka katrai ES dalībvalstij ir jāizstrādā un līdz 2026. gada 31. decembrim EK jāiesniedz **ēku renovācijas plāns**, kurā jāiekļauj:

- ✓ **nacionālie mērķi** primārās enerģijas patēriņa samazināšanai ēku sektorā;
- ✓ pasākumi, lai ieviestu **minimālos energoefektivitātes standartus (MEES)** – obligātos minimālos energoefektivitātes līmeņus;
- ✓ rīcībpolitika energonabadzības mazināšanai;
- ✓ finansēšanas stratēģija un uzraudzības sistēma.

SKF plānā iekļautās investīcijas – atbalsts daudzdzīvokļu ēku kompleksai atjaunošanai (C1.A.I1), privātmāju atjaunošanai (C1.B.I1), energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu (C1.B.I2) – ir izstrādāti tā, lai veicinātu un atvieglotu MEES ieviešanu Latvijā:

- ✓ tiek mērķēts finansējums uz **trūcīgām un energonabadzības riskam pakļautām māsaimniecībām**, kas visbiežāk dzīvo zemas energoefektivitātes ēkās;
- ✓ tiek piedāvāti **atbalsta instrumenti grantu veidā**, kas nav atkarīgi no māsaimniecību kredītspējas;

²⁹⁶ <https://likumi.lv/ta/id/349115-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-4-1-specifiska-atbalsta-merka-veicinat-ilgtspējigu>

²⁹⁷ <https://likumi.lv/ta/id/342294-eku-atjaunosanas-ilgtermiņa-stratēģija>

²⁹⁸ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj/>

²⁹⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02010L0031-20210101>

- ✓ tiks uzlabota datu pārvaldība par ēku fondu, kas nepieciešama MEES uzraudzībai (piemēram, izmantojot KPVIS sistēmas datus);
- ✓ tiks nodrošināts savlaicīgs atbalsts māsaimniecībām, kuras būs tieši skartas pēc 2027. gada, kad stāsies spēkā pirmās MEES prasības.

Tādējādi SKF plāns ne tikai ir saskaņots ar spēkā esošo Ēku atjaunošanas ilgtermiņa stratēģiju, bet arī **kalpo kā pamats gaidāmā ēku renovācijas plāna praktiskajai īstenošanai**, palīdzot mērķtiecīgi sasniegt gan SEG emisiju samazinājuma, gan energonabadzības mazināšanas mērķus.

(d) Taisnīgas pārkārtošanās teritoriālais plāns³⁰⁰

SKF plāns ir izstrādāts, ņemot vērā **Taisnīgas pārkārtošanās teritoriālo plānu** (TPTP), kas sagatavots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2021. gada 24. jūnija regulu Nr. 2021/1056, ar ko izveido Taisnīgas pārkārtošanās fondu, un apstiprināts EK 2022. gadā. TPTP galvenais mērķis ir **atbalstīt reģionus, kas ir visvairāk ietekmēti no pārejas uz klimatneitrālu ekonomiku**, īpaši nodarbinātības un investīciju aspektos.

TPTP interence galvenokārt balstīta uz Latvijas atteikšanos no kūdras izmantošanas enerģētikā līdz 2030. gadam un sociālekonomisko seku mazināšanu ekonomikas pārkārtošanai virzībā uz klimatneitralitāti ar īpašu teritoriālo fokusu uz Vidzemes, Latgales, Kurzemes un Zemgales statistiskajiem reģioniem.

SKF plāna saskaņotība ar TPTP izpaužas šādos aspektos:

- ✓ **Teritoriāla komplementaritāte:** SKF plāna īstenošanas pasākumi – tostarp energonabadzības mazināšana, ēku renovācija, bezemisiju mobilitāte un tehniskais atbalsts – tiks prioritāri piemēroti arī **TPTP mērķa teritorijās**, lai mazinātu sociālās sekas, ko rada zaļās pārejas izraisītās strukturālās pārmaiņas.
- ✓ **Sociālās atstumtības riska mazināšana:** TPTP paredz ieguldījumus jaunu darbvieta radīšanā un uzņēmējdarbības attīstībā, savukārt SKF plāns nodrošina **iedzīvotāju atbalstu dzīves kvalitātes un pamata pakalpojumu nodrošināšanā**, piemēram, energoefektīvu mājokļu pieejamībā un sabiedriskā transporta pieejamībā attālākos reģionos.
- ✓ **Atbalsts pakalpojumu pieejamībai:** Teritoriālās pārkārtošanās reģionos, kur samazinās iedzīvotāju skaits un pieaug izdevumi uz vienu māsaimniecību, SKF plānā iekļautās investīcijas veicina **mobilitātes pieejamību un vietējās infrastruktūras pielāgošanu sabiedrības vajadzībām**, tostarp pašvaldību transporta risinājumu pielāgošanu sociālajiem dienestiem.
- ✓ **Sinergija ieviešanā:** SKF plāna izstrādē izmantoti TPTP teritoriju datu analīzes rezultāti par ienākumu līmeņiem, energonabadzības riskiem un mājokļu stāvokli. Tādējādi tiek nodrošināta **mērķēta pieeja atbalsta sadalē** un papildināta TPTP ietekme ar pasākumiem, kas vērsti uz iedzīvotāju labklājību.
- ✓ **Dabas resursu ilgtspējīgā izmantošanā un atteikšanās no kūdras izmantošanas enerģētikā:** TPTP paredz ieguldījumus lokālajā un individuālajā apkurē izmantoto fosilo avotu izmantojošo apkures iekārtu nomaiņai pret AER iekārtām, kā arī palielināt AER izmantošanu ēkās un bezemisiju tehnoloģiju uzstādīšanu līdzās energoefektivitātes pasākumiem.

TPTP īstenošana galvenokārt paredz atbalstu uzņēmējdarbības pārorientācijai un nodarbinātībai, savukārt SKF plāns papildina šo pāreju ar **sociālo buferzonu** – nodrošinot,

³⁰⁰ <https://likumi.lv/ta/id/334018-par-taisnigas-parkartosanas-teritorialo-planu>

ka pārkārtošanās procesā netiek atstāti novārtā iedzīvotāji, kas var nonākt riskā zaudēt piekļuvi energoresursiem vai mobilitātei.

SKF plānā nav iekļautas investīcijas, kuras papildina vai turpina TPTP iekļautās investīcijas. Vienlaikus SKF plāns nodrošina funkcionālu sasaisti ar TPTP, stiprinot reģionālo noturību un nodrošinot, ka klimatneitralitātes mērķi tiek sasniegti **sociāli taisnīgā un teritoriāli līdzsvarotā veidā.**

(e) Aktualizētais Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam³⁰¹

SKF plāns ir saskaņots ar **Aktualizēto Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.–2030. gadam (NEKP)**, kas ir valsts galvenais stratēģiskais dokuments enerģētikas un klimata politikas koordinētai īstenošanai, izstrādāts atbilstoši Regulas Nr.2018/1999³⁰² prasībām.

NEKP nosaka Latvijas klimata un enerģētikas politikas mērķus (skatīt SKF plāna 1.2.sadaļu un 6. attēlu):

- ✓ SEG emisiju samazināšanas un CO₂ piesaistes palielināšanā jomā,
- ✓ energoefektivitātes paaugstināšanā,
- ✓ AER īpatsvara palielināšanā,
- ✓ energonabadzības mazināšanā un iedzīvotāju aizsardzībā pret enerģijas cenu krīzēm.

SKF plāns ir cieši saskaņots ar NEKP politikas virzieniem šādos aspektos:

SEG emisiju samazināšana

SKF pasākumi ēku un transporta sektorā tieši veicina NEKP noteikto mērķi samazināt emisijas nozarēs ārpus ES ETS. SKF plānā paredzētie ieguldījumi ēku energoefektivitātē un bezemisiju transportlīdzekļu iegādē ļaus samazināt gan enerģijas patēriņu, gan fosilā kurināmā un degvielas izmantošanu

Energoefektivitāte un AER

SKF plāna ietvaros paredzēta ēku atjaunošana, kas nodrošina būtiskus primārās enerģijas ietaupījumus, kā arī veicina AER integrāciju, piemēram, siltumsūkņu un saules paneļu uzstādīšanu. Tas tieši atbalsta NEKP mērķus attiecībā uz galapatēriņa enerģijas samazināšanu un klimatneitrālu tehnoloģiju plašāku izmantošanu dzīvojamā sektorā.

Energonabadzības mazināšana

NEKP aktualizētajā redakcijā īpaši akcentēta **energonabadzības riska** novērtēšana un samazināšana. SKF plāns sniedz konkrētus instrumentus šī riska pārvaldībai – mērķētas subsīdijas, grantus, tehnisko atbalstu un iedzīvotāju informēšanas pasākumus trūcīgām un neaizsargātām māsaimniecībām. Šī pieeja atbilst NEKP noteiktajam uzdevumam attīstīt sociāli taisnīgu klimata pāreju.

Uzraudzība un datu pārvaldība

SKF plānā ietvertie uzraudzības mehānismi un tehniskās palīdzības pasākumi uzlabo arī NEKP uzraudzības kapacitāti, nodrošinot kvalitatīvus datus SEG emisiju, energopatēriņa un sabiedrības līdzdalības novērtēšanai.

³⁰¹ <https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-2021-2030-gadam>

³⁰² Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 11. decembra regula Nr. 2018/1999 par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013; pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02018R1999-20231120>

Sociālais klimata atbalsta ietvars NEKP īstenošanā

SKF plāns kalpo kā **sociālā dimensija NEKP īstenošanā**, piedāvājot konkrētus risinājumus mājāsaimniecību līmenī pārejai uz energoefektīviem risinājumiem un ilgtspējīgu mobilitāti. Plāns nodrošina NEKP ilgtspējas mērķu sasniegšanu, vienlaikus novēršot nevienlīdzības riskus un atbalstot mazaizsargātas sabiedrības grupas.

Izvērtējums par SKF plānā ietverto investīciju sasaisti ar NEKP sniegts 29.tabulā.

(f) Ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums

SKF plāna izstrādes process ir veikts, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 27. jūnija direktīvas 2001/42/EK par noteiktu plānu un programmu ietekmes uz vidi novērtējumu³⁰³ prasības, kā arī nacionālo regulējumu – MK 2004. gada 23. marta noteikumus Nr. 157 “Kārtība, kādā veicams ietekmes uz vidi stratēģiskais novērtējums” (MK noteikumi Nr.157)³⁰⁴.

Atbilstoši šīm prasībām:

- ✓ **SKF plāns kvalificējas kā plānošanas dokuments**, kuram var būt nozīmīga ietekme uz vidi, jo tas nosaka pamatprincipus investīcijām energoefektivitātē, ēku renovācijā, sabiedriskā transporta pieejamībā un citās ar klimatu un enerģētiku saistītās jomās.
- ✓ SKF plāna izstrādātājs – **KEM** – 2025. gada jūnijā **iesniedza Enerģētikas un vides aģentūrai** informācijas pieprasījumu par nepieciešamību veikt stratēģisko ietekmes uz vidi novērtējumu, kā to nosaka **MK noteikumu Nr. 157 6. un 7. punkts**.
- ✓ Pēc izvērtēšanas **Enerģētikas un vides aģentūra 2025. gada 12. jūnija vēstulē Nr. 2.7/1064/2025-N** sniedza vērtējumu, ka **SKF plānam nav nepieciešams veikt Stratēģiskā novērtējuma procedūru**, jo konstatēts, ka 1) visas desmit SKF plānā ietvertās investīcijas ir iekļautas Aktualizētajā Nacionālā enerģētikas un klimata plānā 2021.–2030. gadam, 2) SKF plānā ietverto transporta jomas investīcijas ir iekļautas Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.–2027. gadam; 3) gan Aktualizētajam Nacionālā enerģētikas un klimata plānam 2021.–2030. gadam, gan Transporta attīstības pamatnostādnēm 2021.–2027. gadam ir veikts Stratēģiskais novērtējums; 4) attiecīgi SKF plānā ietvertās investīcijas ir izvērtētas Stratēģiskā novērtējuma procesu ietvaros, līdz ar to SKF plānam nav nepieciešams veikt Stratēģiskā novērtējuma procedūru.

Tādējādi SKF plāns atbilst **vides pārvaldības un ilgtspējas principiem** atbilstoši **Direktīvas 2001/42/EK** un Latvijas normatīvo aktu prasībām.

³⁰³ <http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2001/42/oj/?locale=LV>

³⁰⁴ <https://likumi.lv/ta/id/86512-kartiba-kada-veicams-ietekmes-uz-vidi-strategiskais-novertejums>

29.tabula. SKF plānā ietverto investīciju sasaiste ar NEKP pasākumiem

SKF plāna investīcija	SKF plānā paredzētais finansējums kopā, EUR	NEKP ³⁰⁵ pasākums (kods, nosaukums, rezultatīvais rādītājs)
(C1.A.II) Energoefektivitātes paaugstināšana un atjaunīgo energoresursu izmantošana daudzdzīvokļu dzīvojamās mājās	123 794 000	3.2.3.4. Uzlabot daudzdzīvokļu ēku energoefektivitāti, t.sk. atbalsta programmu ietvaros (atjaunotas vismaz 2000 daudzdzīvokļu ēkas) 3.2.3.5. Daudzdzīvokļu ēku energoefektivitātes darbību ietvaros sniegt atbalstu enerģētikas nabadzības riskam pakļautajiem iedzīvotājiem (atbalsts sniegts vismaz 2017 mājsaimniecībām) 3.2.3.9. Veicināt daudzdzīvokļu dzīvojamo māju siltumapgādes sistēmu termoregulēšanas iekārtu uzstādīšanu, t.sk. atbalsta programmu ietvaros (uzstādītas termoregulēšanas un attālinātās uzskaites sistēmas 15% no atbalsta programmu ietvaros renovētajām daudzdzīvokļu ēkām)
(C1.D.II) Vienas pieturas aģentūra daudzdzīvokļu dzīvojamo māju energoefektivitātes uzlabošanai	3 206 000	3.2.2.9. Uzlabot sabiedrības un pašvaldību un plānošanas reģionu informētību un zināšanas par oglekļa mazietilpīgu attīstību, inovatīvajām tehnoloģijām
(C1.B.II) Atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām maza mēroga energoefektivitātes pasākumu īstenošanai un privātmāju atjaunošanai	188 639 573	3.1.3.14. Nodrošināt atjaunīgās enerģijas (AE) ražošanas jaudu palielināšanu un to energoefektivitātes uzlabošanu individuālajam pašpatēriņam (jaudu palielinājums par 30% salīdzinot ar 2017.g. apjom) 3.2.3.8. Uzlabot privātmāju energoefektivitāti, t.sk. atbalsta programmu ietvaros (renovētas vismaz 5000 ēkas) 3.2.2.9. Uzlabot sabiedrības un pašvaldību un plānošanas reģionu informētību un zināšanas par oglekļa mazietilpīgu attīstību, inovatīvajām tehnoloģijām
(C1.B.I2) Energoefektivitātes pasākumi ēkās, kas nodrošina pašvaldību sociālos mājokļus, īres mājokļus un pakalpojumus ar izmitināšanu	59 170 000	3.2.2.4. Uzlabot publiskā sektora ēku energoefektivitāti, t.sk. atbalsta programmu ietvaros (ikgadēji renovētas vismaz 3% no publisko ēku platības) 3.2.2.1. Noteikt enerģijas patēriņa monitoringa un enerģijas patēriņa samazināšanas pienākumu publiskām iestādēm (1.9% enerģijas samazinājums katru gadu)
(C2.F.I1) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei sociālo pakalpojumu sniedzējiem	4 800 000	3.1.1.7. Palielināt bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaitu (20 000 EV (viegla pasažieru))
(C2.F.I2) Atbalsts transportlīdzekļu iegādei veselības aprūpes pakalpojumu sniedzējiem	13 433 312	
(C2.F.I3) Atbalsts bezemisiju transportlīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	74 854 292	

³⁰⁵ <https://likumi.lv/ta/id/353615-aktualizetais-nacionalais-energetikas-un-klimata-plans-20212030gadam>

SKF plāna investīcija	SKF plānā paredzētais finansējums kopā, EUR	NEKP ³⁰⁵ pasākums (kods, nosaukums, rezultatīvais rādītājs)
(C2.F.I4) Mikromobilitātes veicināšana skolēniem transporta nabadzīgās teritorijās	5 000 000	3.1.1.12. Palielināt bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu (12 000 mikromobilitātes rīki) 3.1.1.13. Attīstīt mikromobilitātes infrastruktūru (izbūvētas 300 velonovietnes)
(C2.F.I5) Atbalsts tehnisko palīglīdzekļu iegādei mazaizsargātiem transporta lietotājiem	15 000 000	3.1.1.12. Palielināt bezemisiju mikromobilitātes rīku skaitu (12 000 mikromobilitātes rīki)
(C2.G.I1) Autotransports pēc pieprasījuma attālākos lauku reģionos	36 560 299	3.1.1.7. Palielināt bezemisiju vieglo pasažieru transportlīdzekļu skaitu (20000 EV (vieglais pasažieru)) 3.1.1.21. Izveidot valsts subsidētu sabiedrisko transportu (EV) pēc pieprasījuma lauku reģionu iedzīvotājiem (vismaz pusē no transporta pēc pieprasījuma ir iespējams izvēlēties valsts subsidētu bezemisiju sabiedrisko transportu)
(C2.G.I2) Segto velonovietņu izveide dzelzceļa stacijās un pieturas punktos	1 530 000	3.1.1.13. Attīstīt mikromobilitātes infrastruktūru (izbūvētas 300 velonovietnes)
(C2.G.I3) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: vilcienu iegāde	50 781 571	3.1.1.2. Nodrošināt jaunu elektrovilcienu un jaunu akumulatoru bateriju vilcienu iegādi, t.sk. atbalsta programmu ietvaros (iegādāti > 32 elektrovilcienu sastāvi un elektrolokomotīves, iegādāti 9 bateriju elektrovilcieni)
(C2.G.I4) Atbalsts bateriju elektrovilcieniem: uzlādes infrastruktūras izveide	24 818 429	

4.3. Finansējuma savstarpējā papildināmība

Informācija par esošo vai plānoto pasākumu un investīciju finansēšanu no citiem Eiropas Savienības, starptautiskiem, publiskiem vai, attiecīgā gadījumā, privātiem avotiem, kas veicina plānā izklāstītos pasākumus un investīcijas, tostarp informācija par pagaidu tiešo ienākumu atbalstu, ievērojot 6. panta 1. punkta c) apakšpunkt.

Mērķis – nodrošināt efektīvu Fonda resursu izmantošanu, veidojot saskaņotu un papildinošu finansējuma mehānismu kopumu ar citiem ES un nacionālā līmeņa fondiem un programmām. Fonda aktivitātes papildinās un stiprinās citu fondu mērķus, īpaši attiecībā uz klimatneitrālu pāreju un sociālo aizsardzību. Detalizētāka informācija par SKF plāna sasaisti ar ES fondu un ANM plāna investīcijām skatīt SKF plāna 4.2.sadaļā.

Papildināmība starp SKF plānu, ES fondu, starptautiskajiem, publiskajiem un privātajiem avotiem tiks nodrošināta, izmantojot secīgu, savstarpēji papildinošu investīciju pieeju, kas stiprina iepriekšējo periodu rezultātus un novērš regulāro valsts budžeta izdevumu aizstāšanu. Papildināmība izpaužas šādi:

- ✓ **Esošo pasākumu vērienīguma palielināšana un turpināšana:** atsevišķas SKF plāna investīcijas balstās uz jau īstenotajiem ES fondu un ANM pasākumiem, paplašinot to tvērumu. Tādējādi netiek dublētas esošās aktivitātes, bet gan turpināta un nostiprināta struktūrpolicies ietekme;
- ✓ **Vienotas ieviešanas un uzraudzības sistēmas izmantošana:** kur iespējams, tiek nodrošinātas kopīgas ieviešanas iestādes (atbildīgās iestādes, CFLA, ALTUM, pašvaldības), kas ļauj integrēti plānot investīcijas dažādos instrumentos un sasniegt lielāku sinerģiju, vienlaikus mazinot administratīvo slogu;
- ✓ **Vienota ēku un transporta politikas īstenošana:** SKF plāna investīcijas ēku energoefektivitātē un transporta pieejamībā papildina Kohēzijas politikas programmas un ANM plāna atbalstu, nodrošinot konsekventu valsts klimata politikas īstenošanu — Kohēzijas politikas programma galvenokārt koncentrējas uz infrastruktūru, savukārt SKF nodrošina tiešu atbalstu mazaizsargātajiem gala lietotājiem un sociālās ietekmes mazināšanu;
- ✓ **Mērķēts sociālais atbalsts, kas nepārklājas ar citu instrumentu uzsvāriem:** SKF plāns koncentrējas uz iedzīvotājiem, kas ir visvairāk pakļauti enerģētiskajai un transporta nabadzībai (piem., mazaizsargātās māsaimniecības, sociālo pakalpojumu sniedzēji, nelieli reģioni ar zemu mobilitātes pieejamību). Tas papildina Kohēzijas politikas programmas un ANM plāna instrumentu plašāku infrastruktūras un sistēmisko reformu orientāciju.

Demarkācija tiks nodrošināta, skaidri nošķirot ES kohēzijas politikas programmas, ANM plāna, starptautiskās, publiskās un privātās investīcijas no SKF plāna ieguldījumiem, izmantojot šādus principus:

- ✓ **Investīciju ieviešanas laika grafiks** – demarkācija tiek nodrošināta, balstoties uz to, ka līdzšinējās programmas jau ir noslēgušās vai arī ir noslēgušies projektu pieteikumu pieņemšana, tādējādi izslēdzot pārklāšanās iespēju starp periodiem;
- ✓ **Atbalsta grupas un gala saņēmēji** – SKF plāna investīcijas ir tieši mērķētas mazaizsargātām māsaimniecībām un transporta lietotājiem, atšķirot tās no, piemēram, ES fondu programmām, kas biežāk vērstas uz plašāku infrastruktūras vai institucionālo saņēmēju loku;
- ✓ **Teritoriālais tvērums** – vairākas SKF plāna investīcijas ir īpaši fokusētas uz novadiem ar augstu enerģētiskās un transporta nabadzības līmeni, savukārt citu instrumentu investīcijas aptver atšķirīgu ģeogrāfisko mērogu;

- ✓ **Atbalstāmo objektu nošķiršana** – tiek veikta potenciālo objektu (piemēram, ēku) izvērtēšana un nodalīšana starp instrumentiem, lai vieni un tie paši objekti netiktu finansēti dažādos instrumentos;
- ✓ **Atbalstāmo darbību un izmaksu nošķiršana** – SKF ietvaros netiek finansētas izmaksas, kas jau segtas ES fondu vai ANM plāna investīcijās, pilnībā izslēdzot dubultfinansējumu.

Demarkācijas uzraudzības mehānisms:

- ✓ Vienots projektu novērtēšanas un uzraudzības mehānisms, tostarp digitālās izsekojamības rīki. SKF plāna īstenošanas uzraudzībai plānots pielāgot KPVIS, kas nodrošina ES fondu un ANM plāna investīciju dubulta finansējuma riska pārbaudes;
- ✓ ES fondu vadības un kontroles sistēmā noteiktajai Demarkācijas matricai (pieejama esfondi.lv: <https://www.esfondi.lv/profesionali/demarkacija>).

Cieša sadarbība un savstarpēju datu apmaiņa un starp atbildīgajiem, kas iesaistīti Fonda mērķu īstenošanā un kontrolē (vadošo iestādi, īstenošanā iesaistītajām atbildīgajām iestādēm EM, KEM, LM, SM, VARAM, VM un CFLA, kā arī virknei citu institūciju), nodrošinot papildināmību, sinerģiju, saskaņotību un konsekveni starp dažādiem finanšu instrumentiem, pilnveidojot koordinācijas mehānismus, lai izvairītos no darba dublēšanās.

4.4. Ģeogrāfiskās īpatnības

Skaidrojums par to, kā plānā ir ņemtas vērā ģeogrāfiskās īpatnības, piemēram, salas, tālākie reģioni un teritorijas, lauku vai attāli apgabali, mazāk pieejamas perifērijas, kalnu apgabali vai atpalikuši apgabali.

SKF plānā ir īpaši uzsvērtā nepieciešamība mērķēt atbalstu teritorijās ar augstu mazaizsargāto mājsaimniecību īpatsvaru, kas Latvijas gadījumā lielākoties sakrīt ar lauku un mazāk apdzīvotiem novadiem, tostarp Latgali. Investīciju atlase balstās uz indikatoriem, kas ļauj identificēt teritorijas ar vislielāko atbalsta nepieciešamību: enerģētiskās un transporta nabadzības izplatību, iedzīvotāju apdzīvotības blīvumu, kā arī transporta nabadzības indeksu.

SKF plāna ietvaros atbalsts mazaizsargātām mājsaimniecībām tiek koncentrēts uz teritorijām ar augstu enerģētiskās nabadzības līmeni ($\geq 40\%$) un zemu iedzīvotāju blīvumu (≤ 25 iedz./km²), īpaši lauku un perifērijas novados. Savukārt transporta un mobilitātes investīcijas tiek mērķētas uz grūtāk sasniedzamām vietām, balstoties uz SKF plāna 1.4. nodaļā definētajiem indeksiem un to vērtībām.

SKF plānā paredzēts, ka investīcijas energoefektivitātes uzlabošanā mājokļos, transporta pieejamības stiprināšanā un mikromobilitātes attīstībā prioritāri virzāmas uz reģioniem ar augstu enerģētiskās nabadzības risku un zemu transporta pakalpojumu pieejamību. Lauku teritorijās, kur sabiedriskā transporta iespējas ir ierobežotas un attālumi līdz pakalpojumiem ir lieli, plānots attīstīt mērķētus risinājumus, piemēram, “autotransportu pēc pieprasījuma”.

Latgale SKF plānā identificēta kā reģions ar īpaši augstu enerģētiskās un transporta nabadzības risku. Šajā teritorijā atbalsts paredzēts gan mājsaimniecībām, gan mobilitātes un savienojamības infrastruktūrai, tostarp sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošanai, segto velonovietņu izveidei dzelzceļa stacijās un bateriju elektrovilcienu ieviešanai, lai uzlabotu sasniedzamību un savienojamību ar pārējo Latviju.

Atlases pieeja paredz arī pielāgošanos reģionālajām atšķirībām: teritorijās ar zemu apdzīvotības blīvumu vai augstu transporta nabadzības indeksu atbalsts var tikt piemērots plašākam iedzīvotāju lokam. Vienlaikus tiek izmantoti teritoriālie dati, lai kartētu un vizualizētu atbalsta nepieciešamību novadu un valstspilsētu griezumā, nodrošinot precīzāku prioritāšu noteikšanu.

4.5. Korupcijas, krāpšanas un interešu konfliktu novēršana

Sistēma, ar kuru paredzēts novērst, atklāt un koriģēt korupcijas, krāpšanas un interešu konfliktu gadījumus, izmantojot fonda nodrošinātos finanšu piešķirumus, un kārtība, kādā novērš dubultu finansēšanu no fonda un citām Eiropas Savienības programmām saskaņā ar 21. pantu un III pielikumu, tostarp līdzekļus, kas tiek nodrošināti caur publiskām vai privātām struktūrām, kuras nav mazaizsargātas mājsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji saskaņā ar 9.pantu.

Mērķis – nodrošināt efektīvu mehānismu korupcijas, krāpšanas un interešu konfliktu novēršanai, identificēšanai un pārvaldībai visos Fonda plānošanas, ieviešanas un uzraudzības posmos veicot pasākumus, lai novērstu, atklātu un koriģētu korupcijas, krāpšanas un interešu konfliktu gadījumus Fonda finanšu piešķirumu izmantošanā, tostarp ar pasākumiem, kuru mērķis ir novērst dubultu finansēšanu no Fonda un citām ES programmām identificējot galvenos riskus:

- ✓ Nepamatots atbalsta piešķirums neatbilstošiem saņēmējiem (piemēram, fiktīvas mājsaimniecības, iepriekš informēti uzņēmēji).
- ✓ Interešu konflikti starp lēmumu pieņēmējiem un atbalsta saņēmējiem (piemēram, radniecība, personiskas saites).

- ✓ Krāpšana iepirkumu procesā vai projekta izmaksu mākslīga sadārdzināšana.
- ✓ Politiskas ietekmes vai lobija spiediena ietekme uz prioritāšu sadalījumu.

Pasākumi korupcijas, krāpšanas un interešu konflikta novēršanai (atbilstoši Fonda īstenošanā iesaistīto uzdevumiem un funkcijām):

1. Caurspīdīgas procedūras:

- ✓ Skaidri noteikumi Fonda finansējuma piešķiršanai.
- ✓ Sabiedrībai pieejami saraksti ar atbalsta saņēmējiem un saņemto finansējumu.
- ✓ Caurspīdīgi konkursi un iepirkumi, publicējot nosacījumus un rezultātus.

2. Interesu konflikta vadība:

- ✓ Projektu vērtēšanā un uzraudzībā iesaistītajiem darbiniekiem savā darbībā ir jāievēro likums “Par interešu konflikta novēršanu valsts amatpersonu darbībā”, kas nosaka amatu savienošanas ierobežojumus un amatpersonu ienākumu publiskošanas pienākumus. Nepieciešamības gadījumā atbilstoši SKF plāna īstenošanā iesaistīto iestāžu VKS nosacījumiem amatpersonām ir jāiesniedz interešu konflikta deklarācijas. Deklarācijas par interešu konflikta neesamību tiks pārbaudītas izlases veidā, lai pārbaudītu un nodrošinātu to patiesumu.
- ✓ Funkciju nošķiršana lēmumu pieņemšanā.
- ✓ Regulāras apmācības valsts un pašvaldību darbiniekiem par interešu konflikta atpazīšanu.

3. Iekšējās kontroles sistēma:

- ✓ SKF plāna īstenošanā iesaistīto iestāžu iekšējais audits atbilstoši FM kā iekšējā audita politikas veidotāja uzdevumiem veic iekšējos auditus, kuros sniedz vērtējumu par procedūru ievērošanu un uzrauga ieteikumu ieviešanu.
- ✓ Elektroniski izsekojama projektu pieteikumu un atlases sistēma.
- ✓ “Četru acu princips” – lēmumu pieņemšanā iesaistīti vismaz divi neatkarīgi pārstāvji.

4. Ziņošanas un kontroles mehānismi:

- ✓ Anonīma digitāla platforma ziņojumu iesniegšanai par pārkāpumiem (trauksmes celšana).
- ✓ Sadarbība ar KNAB un Valsts kontroli.
- ✓ Reaģēšana katrā gadījumā – pārkāpumu izmeklēšanas procedūra ar noteiktiem termiņiem.
- ✓ Iespēja apturēt finansējumu līdz pārkāpuma izvērtēšanai.
- ✓ Nepamatoti saņemtais finansējums tiek atprasīts, ja konstatēts pārkāpums.

5. Ziņošana tiesībsargājošajām iestādēm:

- ✓ Eiropas Prokuratūra (EPPO) – ES budžeta aizsardzībai un noziegumu izmeklēšanai, kas vērsti pret ES finanšu interesēm.
- ✓ Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (OLAF) – krāpšanas un korupcijas, kas saistīta ar ES līdzekļu izlietojumu, izmeklēšanai.
- ✓ KNAB – sistemātiskai uzraudzībai un rekomendāciju izstrādei.
- ✓ Valsts ieņēmumu dienests (VID) – nodokļu un saimnieciskās darbības pārbaudēm.

6. Sabiedrības līdzdalība un uzraudzība:

- ✓ Iedzīvotājiem un nevalstiskajām organizācijām (NVO) – iespēja sekot līdzi projektu īstenošanai.
- ✓ Iesaistes mehānismi: informācijas nodrošināšana tīmekļvietnēs, sabiedriskās apspriedes, pilsoniskās sabiedrības pārstāvji Fonda uzraudzības komitejā.

7. Regulāra izvērtēšana un uzlabošana:

- ✓ Ikgadējs izvērtējums par korupcijas un interešu konflikta risku pārvaldību.
- ✓ Nepieciešamības gadījumā – procedūru pilnveidošana un jaunu mehānismu ieviešana.

Krāpšanas, korupcijas un interešu konflikta pārbaudes notiks vairākos līmeņos, lai novērstu, atklātu un koriģētu korupcijas, krāpšanas un interešu konflikta gadījumus Fonda finanšu piešķirumu izmantošanā, tostarp ar pasākumiem, kuru mērķis ir novērst dubultu finansēšanu no Fonda un citām ES programmām. Papildus FM ES fondu revīzijas departaments, veicot revīzijas iestādes funkcijas, arī skatīs šīs jomas, novēršot krāpšanas, korupcijas, interešu konfliktu un dubultas finansēšanas risku gan sistēmas revīziju, gan darbību revīziju veidā, līdz ar to, izmantojot jau esošo praksi tiks ieviesti atbilstoši pasākumi saistībā ar krāpšanas, korupcijas un interešu konfliktu novēršanu, atklāšanu un korekciju, kā arī dubultas finansēšanas novēršanu un veiktas tiesiskas darbības, lai atgūtu nepareizi izmaksātus līdzekļus, kā arī tiks ieviests krāpšanas riska novērtējums un noteikti atbilstoši krāpšanas ierobežošanas pasākumi.

Tiks veiktas atbilstošas pārvaldības pārbaudes, ar kuru palīdzību CFLA pārbaudīs, vai nav nopietnu pārkāpumu (krāpšana, korupcija un interešu konflikti) un dubulta finansēšana (piemēram, veicot dokumentu pārbaudes, pārbaudes uz vietas).

Lai nodrošinātu ziņošanu EK par pārkāpumiem (tostarp krāpšanas, korupcijas un interešu konfliktu gadījumiem) saistībā ar pārvaldības deklarāciju un revīziju kopsavilkuma sagatavošanu tiks ieviestas (ja nepieciešams) vai īstenotas procedūras atbilstoši Eiropas Komisijas paziņojuma “Norādījumi par sociālā klimata fonda īstenošanu”³⁰⁶ norādēm par ziņošanu par pārkāpumiem. Aizdomu gadījumos par krāpšanu, lietas izskatīšana var tikt nodota OLAF. CFLA, nepieciešamības gadījumā, nodrošinās visu datu pieejamību, visu konstatēto neatbilstību uzskaiti, kā arī ziņos EK par konstatētajām neatbilstībām atbilstoši noteiktajai kārtībai. Tiek plānots izmantot Pārkāpumu pārvaldības sistēmu (IMS).

RI informāciju par konstatēto neatbilstību iesniegs CFLA un informatīvi atbildīgajās iestādēs. CFLA nodrošinās saņemtās informācijas par neatbilstību izvērtēšanu, CFLA rīcībā esošās citas informācijas izvērtēšanu un, ja nepieciešams, ierosinās vai veiks pārbaudes un auditu, lai gūtu pārlicību par neatbilstību atklāšanas un novēršanas pasākumu efektivitāti un pietiekamību, kā arī ierosinās papildus pārbaudes un audita pasākumus, lai noteiktu neatbilstības ietekmes mērogu, ja to jau nav noteikusi RI.

Lai novērstu krāpšanu un veiktu vispārēju pārbaudi, iesniedzot EK pārvaldības deklarāciju un revīziju kopsavilkumu, tiks ziņots par konstatētajām nepilnībām un veiktajām korektīvajām darbībām. Tiks ziņots EK par pārkāpumiem, kuri ir konstatēti vai, iespējams, notikuši, norādot jebkuras citas attiecīgās dalībvalstis, ja pārkāpumiem varētu būt sekas ārpus Latvijas teritorijas. Tiek plānots izmantot IMS.

Katrai Fonda īstenošanā iesaistītajai institūcijai ir izstrādāta iekšējā kontroles sistēma atbilstoši MK noteikumiem Nr. 326 un atbilstoši MK noteikumiem Nr. 630 noteiktas pamatprasībām korupcijas un interešu konflikta riska novēršanai institūcijā, veikts krāpšanas riska novērtējums un noteikti atbilstoši krāpšanas ierobežošanas pasākumi. Tiek veikti pasākumi saistībā ar krāpšanas, korupcijas un interešu konfliktu novēršanu, atklāšanu un korekciju, kā arī dubultas finansēšanas novēršanu un veiktas tiesiskas darbības, lai atgūtu nepareizi izmaksātus līdzekļus. Esošo kontroļu aprakstu skatīt arī SKF plāna 4.1. sadaļā.

³⁰⁶ 13.10.2025. Komisijas paziņojums “Norādījumi par Sociālā klimata fonda īstenošanu”, C/2025/5511, Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202505511

Atbilstoši Trauksmes celšanas likumam, jau darbojas horizontāls instruments - trauksmes cēlēju ziņošanas un aizsardzības process.

Dubultā finansējuma riska novēršana un kontrole:

SKF plāna īstenošanā būtiska ir savstarpējā koordinācija un koordinācija ar ES un citu ārvalstu finanšu instrumentu programmām, lai nodrošinātu to savstarpējo sinerģiju un nepārklāšanos, tāpēc gan plānošanas gan pasākumu īstenošanas posmā koordinācija tiks nodrošināta sadarbībā ar atbildīgajām iestādēm, vērtējot plānoto investīciju saturu un savstarpējo sinerģiju, lai novērstu iespējamu investīciju pārklāšanos, savstarpēji papildinošu investīciju gadījumā novēršot dubultā finansējuma risku.

Tā kā izvirzītie mērķi ir apjomīgi, un to īstenošanai plānots piesaistīt finansējumu no dažādiem pieejamajiem finanšu avotiem, būtiska loma ir ieguldījumu demarkācijai un pārklāšanās riska novēršanai. Demarkācija tiks nodrošināta investīciju īstenošanas nosacījumu izstrādes posmā, kā arī tālāk nodrošināta uzraudzība projektu īstenošanas laikā. Demarkācija tiks nodrošināta projektu līmenī un nacionālajā regulējumā tiks paredzēti nosacījumi, lai tiktu ievērota plānotā programmas intensitāte un novērsti dubultfinansēšanas riski.

Lai kontrolētu un pārbaudītu dubultā finansējuma risku, ES fondu vadības un kontroles sistēmas ietvaros ir izveidota un veiksmīgi tiek izmantota Demarkācijas matrica,³⁰⁷ kuras mērķis ir atvieglot dažādu ārvalstu finanšu instrumentu pārvaldītājiem novērst iespējamā dubultfinansējuma riskus to administrētajās programmās un projektos. Demarkācijas matrica ir palīgs, veicot ES fondu, EEZ/Norvēģijas finanšu instrumentu, Šveices programmas un citu ārvalstu finanšu instrumentu projektu vērtēšanu, kontroles un uzraudzības pasākumus. Demarkācijas matricā iekļauta informācija šādā detalizācijā - specifiskā atbalsta pasākuma numurs, izmaksu pozīcijas, atbildīgā iestāde, apraksts, finansējuma saņēmējs, finansējums/fonds, iespējamā demarkācija.

Iestādēm, ņemot vērā Demarkācijas matricā iekļauto informāciju, ir iespējams efektīvāk plānot kontroles un uzraudzības pasākumus, pārliecinoties, vai finansējuma saņēmējs, vai labuma guvējs neīsteno citus līdzīgus vai identiskus projektus citos finanšu instrumentos. Gadījumos, ja tiek konstatēts, ka finansējuma saņēmēja vai labuma guvēja īstenojamā projektā ir augsts dubultfinansējuma risks (t.sk. citu finanšu instrumentu īstenojamajos projektos), ir jāpārlicinās, vai nav konstatējams dubultfinansējums attiecībā pret plānoto projektu kopumā vai atsevišķām tā darbībām (kā papildu detālas pārbaudes par izmaksu pozīcijām u.c.).

Demarkācijas matrica ES fondu 2021.-2027. gada plānošanas perioda un ANM ietvaros ir datu kopums, kurā ietverta informācija dubultās finansēšanas risku pārbaudei. CFLA citu uzraudzīto fondu projektu procedūras paredz atbilstoši iekšējā kontroles sistēmā noteiktā nejaušās izlases veidā un riskos balstītā kontrolē pārbaudīt dubulto finansējumu ar šādām darbībām: 1) izvērtē konkrētās programmas un pasākuma regulējumā iekļautās informācijas iespējamo kumulāciju, 2) veic informācijas izpēti, iepazīstoties ar līdz šim CFLA saņemto informāciju, kā arī publiski pieejamos rīkus un avotus, 3) izvērtē ministriju, finansējuma saņēmēju mājas lapās pieejamo informāciju un pārliecināties, ka netiek īstenoti citi projekti, kuru darbības pārklājas ar attiecīgo projektu, par kuru saņemts finansējums, 4) dubultā finansējuma risku uzraudzība pārbaudēs projektu īstenošanas vietā. Līdzīgu sistēmu CFLA plāno piemērot arī Fonda gadījumā.

³⁰⁷ <https://www.esfondi.lv/profesionali/demarkacija>

4.6. Informācija, komunikācija un redzamība

Atbilstība Regulas 2023/955 23. pantā izklāstītajiem noteikumiem, kas attiecas uz publisku piekļuvi datiem, norādot tīmekļa vietni, kurā dati tiks publicēti, kā arī informācijas, komunikācijas, publicitātes un redzamības pasākumi.

Ieskiecēt paredzēto valsts komunikācijas stratēģiju, kuras mērķis ir nodrošināt sabiedrības informētību par Eiropas Savienības finansējumu.

Mērķis – nodrošināt sabiedrības informētību un iesaisti, lai maksimāli izmantotu Fonda iespējas un panāktu taisnīgu pāreju uz klimatneitralitāti³⁰⁸.

Komunikācijas mērķi ir:

- **Nodrošināt pārskatāmību:** Sniegt skaidru un pieejamu informāciju par SKF plāna mērķiem, investīcijām un progresu rezultātiem ieinteresētajām pusēm.
- **Iesaistīt ieinteresētās puses:** Aktīvi iesaistīt attiecīgās puses, tostarp sociālos partnerus un mazaizsargāto grupu interešu pārstāvjus SKF plāna izstrādes un īstenošanas procesā.
- **Veicināt redzamību:** Informēt mazaizsargātās grupas par pieejamo Fonda atbalstu, veicinot SKF plāna īstenošanu.
- **Nodrošināt atbilstību ES prasībām:** SKF plāna investīciju ietvaros finansētajām darbībām nodrošināt atbilstību Eiropas Savienības komunikācijas un redzamības vadlīnijām (atbilstoši EK norādījumiem par SKF plānu īstenošanu).

Informācija par Fonda īstenošanu, publicitātes un saziņas pasākumu izpildi tiks publicēta KEM mājas lapā <https://www.kem.gov.lv>. Dati par galasaņēmējiem (ievērojot Regulas 2023/955 21. panta nosacījumus), pasākumu un investīciju saraksts, kas īstenoti ar Fonda atbalstu, tiks publicēti CFLA tīmekļa vietnē, kā piemēru norādot CFLA mājas lapu <https://www.cfla.gov.lv/lv/es-fondi>.

Dokumentos un komunikācijas materiālos, kas saistīti ar pasākuma īstenošanu un paredzēti saņēmējiem, informācija ietvers ES emblēmu un attiecīgu finansējuma paziņojumu ar tekstu “Finansē Eiropas Savienība – Sociālais klimata fonds”.

Mērķauditorijas:

Auditorija	Vajadzība	Komunikācijas veids
Mazaizsargātās māsaimniecības, mazaizsargāti mikrouzņēmumi un mazaizsargāti transporta lietotāji (Fonda mērķa grupas)	Skaidra informācija par Fonda pieejamo atbalstu un tā saņemšanas iespējām	Vienkāršs, empātisks
Pašvaldības un NVO	Zināt, kā plānot un īstenot projektus Fonda ietvaros	Instruktīvs, motivējošs
Uzņēmēji, mikrouzņēmumi	Informācija par atbalsta iespējām zaļo risinājumu ieviešanai	Praktisks, uzņēmējdarbībai draudzīgs
Plašāka sabiedrība	Izpratne par Fonda mērķi, nozīmi	Iedvesmojošs, sabiedriski atbildīgs

Plānotie komunikācijas posmi un aktivitātes:

A. Sagatavošanās posms (2025.-2026. gads)

Mērķis: Informēt par Fonda izveidi un SKF plāna sagatavošanu (KEM)

Aktivitātes:

³⁰⁸ Aktivitāte tiks īstenota, ņemot vērā EK 2025.gada 13.oktobra paziņojumu “Norādījumi par Sociālā klimata fonda īstenošanu”, C/2025/5511, Pieejams: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202505511

- ✓ Preses relīze par SKF plāna izstrādi;
- ✓ Sabiedriskās apspriešanas sanāksmes;
- ✓ Tiešsaistes aptaujas.

B. SKF plāna apstiprināšanas posms (2026. gads)

Mērķis: skaidrot nākotnes iespējas un sagatavot iedzīvotājus (KEM)

Aktivitātes:

- ✓ Preses relīze par SKF plāna apstiprināšanu;
- ✓ Mājaslapas vietnes izveide/pielāgošana, kurā publisko informāciju par SKF plāna mērķi un investīcijām, publicitātes un saziņas pasākumiem;
- ✓ SKF plāna komunikācijas stratēģijas, tai skaitā Komunikācijas plānu izstrāde;
- ✓ Infografikas;
- ✓ Ieinteresēto pušu semināri un diskusijas;

C. Īstenošanas posms (2026. – 2032. gads)

Mērķis: veicināt Fonda izmantošanu un sabiedrības uzticību (KEM, atbildīgās iestādes, CFLA un finansējuma saņēmēji)

Aktivitātes:

- ✓ Fonda komunikācijas kontaktpunkta un komunikācijas grupas nodrošināšana – komunikācija ar EK un komunikācijas pasākumu koordinācija starp visām SKF plāna īstenošanā iesaistītajām iestādēm (KEM);
- ✓ Fonda uzraudzības komitejas darbības nodrošināšana (KEM);
- ✓ Ieinteresēto pušu iesaiste investīciju īstenošanas noteikumu izstrādē, tostarp sabiedriskās apspriešanas organizēšana (nozaru ministrijas);
- ✓ Informācijas izplatīšana SKF plāna īstenošanā iesaistīto iestāžu tīmekļvietnēs, sociālajos medijos par Fonda īstenošanu, investīcijām (KEM, atbildīgās iestādes, CFLA un finansējuma saņēmēji);
- ✓ Vienas pieturas aģentūras funkciju nodrošinājums un informācijas izplatīšana plašsaziņas līdzekļos par pieejamajiem atbalsta veidiem (finansējuma saņēmēji – ALTUM, VIF).

Potenciālie komunikācijas kanāli un plašsaziņas līdzekļi:

- ✓ **Internets:** ziņu portāli, sociālie tīkli, SKF plāna īstenošanā iesaistīto iestāžu un pašvaldību mājaslapas;
- ✓ **Klasiskie mediji:** televīzija, radio, laikraksti (digitālie/drukātie);
- ✓ **Tiešais kontakts:** pašvaldību informācijas centri, klientu apkalpošanas punkti, potenciālo atbalsta saņēmēju informēšana caur sociālajiem partneriem, tostarp NVO;
- ✓ **Rīki:** skrejlapas, plakāti, animēti video, e-pasta kampaņas, e-pakalpojumu portāli (latvija.lv, epakalpojumi.lv).

Atbildīgie un sadarbības partneri:

Institūcija	Loma
KEM	Komunikācijas koordinācija
Atbildīgās iestādes un CFLA	Finansējuma saņēmēju informēšana par investīcijām un pieejamo atbalstu
Finansējuma saņēmēji (ALTUM, VIF)	Vienas pieturas aģentūras funkciju nodrošinājums un gala saņēmēju informēšana par pieejamo atbalstu
Pašvaldības, plānošanas reģioni, NVO un biedrības	Informācijas nodošana ieinteresētajām pusēm reģionāli/lokāli

SKF plāna komunikācijas stratēģijas īstenošanas progressa un rezultātu uzraudzība (nodrošina KEM sadarbībā ar nozaru ministrijām, CFLA un finansējuma saņēmējiem).

Resursi:

Lai īstenotu komunikācijas stratēģiju, tiks piešķirti pietiekami resursi, tostarp:

- **Budžets:** tiks paredzēts budžets Fonda komunikācijas un redzamības aktivitātēm, nodrošinot pietiekamu finansējumu visām plānotajām darbībām;
- **Personāls:** tiks norīkoti kvalificēti darbinieki, kas plānos un īstenos komunikācijas pasākumus;
- **Apguve:** tiks nodrošinātas apmācības darbiniekiem un iesaistītajiem dalībniekiem par komunikācijas labākajām praksēm un ES redzamības prasībām.

Klimata un enerģētikas (paraksts**) K. Melnis
ministrs

** Dokuments ir parakstīts ar TAP portāla elektroniskās parakstīšanas rīku