**Likumprojekta “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” projekta
sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Likumprojekts izstrādāts, lai nacionālajā tiesību sistēmā pārņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. Likumprojektā ir paredzēts noteikt prasības, ka pasūtītājam katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā un noteiktos pakalpojumu līgumos, jānodrošina noteikts procents tīru autotransporta līdzekļu (turpmāk – transportlīdzeklis), tādā veidā nodrošinot, ka tiek sasniegti Latvijai direktīvā noteiktie minimālie iepirkuma mērķrādītāji. Likumprojekts stāsies spēkā 2021.gada 2.augustā.  |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. |
| 2.  | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Eiropas Komisija 2017.gada 9.novembrī nāca klajā ar Mobilitātes pakotni II, kurā bija virkne iniciatīvas, kas bija saistītas ar zemu emisiju mobilitāti. Priekšlikumu vispārējais mērķis bija palielināt “tīro”, t.i., mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas), transportlīdzekļu skaitu publiskajos iepirkumos, tā sniedzot ieguldījumu kopējo transporta radīto emisiju samazināšanā, konkurētspējas palielināšanā un transporta nozares izaugsmē. 2019.gada 12.jūlijā Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī tika publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva). Direktīvas mērķis ir stimulēt pieprasījumu pēc tīriem transportlīdzekļiem, tādā veidā atbalstot tīro transportlīdzekļu tirgus veidošanos visā Eiropas Savienībā. **Direktīva ieviešama dalībvalstīs līdz 2021.gada 2.augustam**.Ar direktīvu ir mainīta iepriekšējā pieeja un tā vairs nav primāri saistīts ar iepirkuma procedūru norisi, bet saistīts ar tīru transportlīdzekļu tirgus stimulēšanu un siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisiju samazināšanu. Direktīvas mērķa sasniegšanā iepirkums ir tikai kā līdzeklis, lai, stimulējot pieprasījumu (t.i., paredzot iegādāties tīrus transportlīdzekļus), stimulētu arī piedāvājumu (t.i., šādu transportlīdzekļu ražošanu).Tāpat tiek izveidota ziņošanas un uzraudzības sistēma un svītrota metodika ārējās ietekmes izteikšanai naudas izteiksmē.Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858[[1]](#footnote-1) (2018.gada 30.maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK, 4. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktam, **transportlīdzekļiem ir šādās kategorijās** –

|  |
| --- |
| **M kategorija** |
| M kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai, kuru iedala šādi: |
| M1 kategorija | mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas un nav paredzētas pasažieru stāvvietas, neatkarīgi no tā vai sēdvietu skaits ir ierobežots līdz transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai. |
| M2 kategorija | mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa nepārsniedz 5 tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir paredzētas pasažieru stāvvietas. |
| M3 kategorija | mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir vairāk nekā astoņas sēdvietas un kuru maksimālā masa pārsniedz 5 tonnas, neatkarīgi no tā vai minētajos mehāniskajos transportlīdzekļos ir paredzētas pasažieru stāvvietas. |
| **N kategorija** |
| N kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai, kuru iedala šādi: |
| N1 kategorija | mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas |
| N2 kategorija | mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 3,5 tonnas, bet nepārsniedz 12 tonnas. |
| N3 kategorija | mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas. |

Ar direktīvu dalībvalstīm tiek noteikti **sasniedzamie minimālie iepirkuma mērķrādītāji transportlīdzekļu kopskaitā dalībvalsts līmenī**, kas nozīmē, ka dalībvalstīm tiek noteikts, cik procentiem no visiem iepirktajiem transportlīdzekļiem jābūt tīriem. Jāņem vērā, ka direktīva paredz, ka tie transportlīdzekļi, kas to modernizācijas rezultātā atbilst tīra vai lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļa definīcijai, mērķrādītāju ievērošanas vajadzībām ir ieskaitāmi kā tīri transportlīdzekļi vai lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļi. Kā papildu nosacījums pilsētas autobusiem (M3) tiek noteikts, ka pusei no direktīvā noteiktā mērķa jābūt sasniegtai, iepērkot bezemisiju pilsētas autobusus. Tomēr jāņem vērā, ka **direktīvas prasības neattiecās uz visiem M3 (autobuss) kategorijas transportlīdzekļiem**, bet tikai uz I klases M3 kategorijas transportlīdzekļiem un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļiem. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 661/2009 (2009.gada 13.jūlijs) par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību, I klases M3 kategorijas transportlīdzeklis ir M3 kategorijas transportlīdzeklis, kura ietilpība pārsniedz 22 pasažierus, neskaitot vadītāju, un kurš ir konstruēts ar stāvvietām, lai nodrošinātu biežu pasažieru kustību, un A klases M3 kategorijas transportlīdzeklis ir M3 kategorijas transportlīdzeklis, kura ietilpība nepārsniedz 22 pasažierus, neskaitot vadītāju, kurš ir paredzēts stāvošu pasažieru pārvadāšanai un kurā ir sēdvietas un arī stāvvietas.Vienlaikus direktīva nosaka, ka minētās **prasības attiecās uz noteiktiem pakalpojumu līgumiem**, kas tiek slēgti par sabiedrisko autotransporta pakalpojumiem (60112000-6), īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumiem (60130000-8), neregulāriem pasažieru pārvadājumiem (60140000-1), atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumiem (90511000-2), pasta transporta (60160000-7), paku pārvadāšanas pakalpojumiem (60161000-4), pasta piegādes pakalpojumiem (64121100-1), paku piegādes pakalpojumiem (64121200-2).Direktīvā ir iekļauta tīro mazas noslodzes transportlīdzekļu definīcija, kuras pamatā ir kombinēta CO2 un gaisa piesārņotāju emisiju robežvērtība, tīro lielas noslodzes transportlīdzekļu definīcija, kuras pamatā ir alternatīvās degvielas, kā arī lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļu definīcija.Direktīvā **Latvijai ir noteikti šādi sasniedzamie mērķi**:1) **mazas noslodzes transportlīdzekļiem** (M1 (Pasažieru automobilis), M2 (Autobuss), N1 (Vieglais komerciālais transportlīdzeklis) -

|  |  |
| --- | --- |
| No 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim | No 2026.gada 1.janvāra līdz 2030.gada 31.decembrim |
| 22% | 22% |

Atbilstoši direktīvai par tīru mazas noslodzes transportlīdzekli direktīvā līdz 2025.gada 31.decembrim tiek uzskatīts transportlīdzeklis ar 50 CO2g/km un gaisa piesārņotāju deklarētās maksimālās emisijas reālos braukšanas apstākļos (RDE) kā procentuālā daļa no emisiju robežvērtībām[[2]](#footnote-2) 80% un no 2026.gada 1.janvāra transportlīdzeklis ar 0 CO2g/km.2) **lielas noslodzes transportlīdzekļiem** -

|  |  |
| --- | --- |
| kravas automobiļiem (N2 un N3) | pilsētas autobusiem (M3) |
| 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim | 2026.gada 1.janvāra līdz 2030.gada 31.decembrim | 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim | 2026.gada 1.janvāra līdz 2030.gada 31.decembrim |
| 8% | 9% | 35% | 50% |

Papildus jāņem vērā, ka direktīvā ir noteikts, ka pusei no M3 kategorijas transportlīdzekļiem (pilsētas autobusiem) noteiktā sasniedzamā mērķa jāsasniedz, iepērkot bezemisiju pilsētas autobusus. Atbilstoši direktīvai tīrs lielas noslodzes transportlīdzeklis ir tāds M3 (Autobuss), N2 vai N3 (lieljaudas transportlīdzekļi) kategorijas transportlīdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[[3]](#footnote-3) 2. panta 1. un 2. punktā. Atbilstoši direktīvai par lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekli tiek uzskatīts tāds tīrs transportlīdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, bez iekšdedzes motora vai ar tādu iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/kWh, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009[[4]](#footnote-4) un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007[[5]](#footnote-5) un tās īstenošanas pasākumiem.Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu 2. panta 1. punktā noteiktajam definīcijām, “alternatīvās degvielas” ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu apgādē ar enerģiju un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos rādītājus. Tās *inter alia* ietver: — elektrību,— ūdeņradi,— biodegvielas, kā definēts Direktīvas 2009/28/EK[[6]](#footnote-6) 2. panta i) punktā (“biodegvielas” ir šķidrā vai gāzveida degviela, ko izmanto transportā un iegūst no biomasas),— sintētiskās un parafīna degvielas,— dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspiestā dabasgāze (CNG)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze (LNG)) un— sašķidrināto naftas gāzi (LPG);un “elektrotransportlīdzeklis” ir mehānisks transportlīdzeklis, kurš aprīkots ar spēka piedziņu, kas ietver vismaz vienu neperiferālu elektrisku mehānismu kā enerģijas pārveidotāju ar elektrisku uzlādējamu enerģijas uzkrāšanas sistēmu, kuru iespējams uzlādēt ārēji.Saskaņā ar IUB apkopotajiem datiem **Publisko iepirkumu likuma subjekti laika posmā no 2017.gada līdz 2019.gada 18.decembrim ir publicējuši 1114 rezultātu paziņojumus** (Paziņojums par iepirkuma procedūras rezultātiem, Paziņojums par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, Informatīvs paziņojums par noslēgto līgumu), kuru galvenais CPV kods ir kāds no 34000000-7  (Transporta iekārtas un palīgiekārtas transportēšanai) CPV kodu grupas. Attiecībā uz direktīvā minētajiem pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecināmas direktīvā minētas prasības, saskaņā ar IUB apkopotajiem datiem par PIL subjektu veiktajām publikācijām laikā no 2017.gada līdz 2019.gadam, secināms, ka attiecīgajā laikā ir publicēti 156 rezultātu paziņojumi, kuru galvenais CPV kods ir kāds no direktīvā minētajiem CPV kodiem. Pēc VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk -CSDD) tīmekļa vietnē pieejamās informācijas[[7]](#footnote-7), Latvijā uz 2020.gada 1.janvāri **visā valstī ir reģistrēti 823024 transportlīdzekļi**. Uz 2020.gada 1.janvāri reģistrēti 680 transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība, no kuriem 14 ir kravas transportlīdzekļi, 658 vieglie transportlīdzekļi un 8 autobusi. Tāpat reģistrēti 13 kravas transportlīdzekļi un 6 vieglie transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir tikai gāze, 111 vieglie transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir elektrība un benzīns (hibrīdauto) un 23 vieglie transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir elektrība un dīzeļdegviela.Dati uz 01.01.2020

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Degvielas** | **Kravas** | **Vieglais** | **Autobuss** | **Kopā** |
| **veids** | **skaits** | **%** | **skaits** | **%** | **skaits** | **%** | **skaits** | **%** |
| Benzīns | 2832 | 3,1% | 230506 | 31,7% | 22 | 0,5% | **233360** | **28,4%** |
| Dīzeļdegviela | 86906 | 95,2% | 447468 | 61,5% | 4506 | 99,1% | **538880** | **65,5%** |
| Gāze | 13 | 0,0% | 6 | 0,0% | 0 | 0,0% | **19** | **0,0%** |
| Elektrība un benzīns | 0 | 0,0% | 111 | 0,0% | 0 | 0,0% | **111** | **0,0%** |
| Elektrība un dīzeļdegviela | 0 | 0,0% | 23 | 0,0% | 0 | 0,0% | **23** | **0,0%** |
| Elektrība | 14 | 0,0% | 658 | 0,1% | 8 | 0,2% | **680** | **0,1%** |
| Gāzģenerators | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | **0** | **0,0%** |
| Benzīns un gāze | 935 | 1,0% | 27828 | 3,8% | 4 | 0,1% | **28767** | **3,5%** |
| Dīzeļdegviela un gāze | 13 | 0,0% | 5 | 0,0% | 2 | 0,0% | **20** | **0,0%** |
| Benzīns un naftas gāze | 536 | 0,6% | 20323 | 2,8% | 0 | 0,0% | **20859** | **2,5%** |
| Benzīns un dabas gāze | 8 | 0,0% | 157 | 0,0% | 0 | 0,0% | **165** | **0,0%** |
| Dīzeļdegviela un naftas gāze | 9 | 0,0% | 1 | 0,0% | 0 | 0,0% | **10** | **0,0%** |
| Dīzeļdegviela un dabas gāze | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | **0** | **0,0%** |
| Naftas gāze | 13 | 0,0% | 15 | 0,0% | 0 | 0,0% | **28** | **0,0%** |
| Dabas gāze | 18 | 0,0% | 50 | 0,0% | 7 | 0,2% | **75** | **0,0%** |
| Dabas gāze un naftas gāze | 14 | 0,0% | 13 | 0,0% | 0 | 0,0% | **27** | **0,0%** |
| **Kopā** | **91311** | **100,0%** | **727164** | **100,0%** | **4549** | **100,0%** | **823024** | **100,0%** |

Tāpat skatoties uz jau reģistrētiem transportlīdzekļiem[[8]](#footnote-8) attiecībā pēc to CO2 izmešu daudzumu, uz 2020.gada 1.janvāri Latvijā ir reģistrēti 503 transportlīdzekļi ar CO2 izmešu daudzumu līdz 50 gramiem uz 1 kilometru (50 CO2 g/km).Kopumā aplūkojot CSDD informāciju par šobrīd reģistrēto transportlīdzekļu sadalījumu pēc degvielas veida[[9]](#footnote-9), konstatējams, ka transportlīdzekļu skaits, kuru degviela ir elektrība vai citas alternatīvās degvielas kopš 2017.gada ir pakāpeniski palielinājies. Tomēr kopējais procents šādu transportlīdzekļu ir ļoti mazs salīdzinot ar kopējo valstī reģistrēto transportlīdzekļu skaitu. Jau šobrīd saskaņā ar CSDD sniegtajiem datiem, **pasūtītāju**, Publisko iepirkumu likuma un Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma izpratnē (turpmāk – pasūtītāji), **īpašumā, turējumā vai lietojumā ir kopā ir reģistrēti 16018 transportlīdzekļu**, kuri sadalās šādas transportlīdzekļu kategorijās -

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **M1** Pasažieru automobilis | **M2** Autobuss | **M3** Autobuss | **N1** Vieglais komerciālais transportlīdzeklis | **N2** Lieljaudas transportlīdzeklis | **N3** Lieljaudas transportlīdzeklis |
| 9127 | 545 | 785 | 3327 | 906 | 1161 |

un darbināmi ar šādām degvielām -

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Degvielas veids | M1 | M2 | M3 | N1 | N2 | N3 | **Kopā** |
| Elektrība un benzīns | 2 | - | - | - | - | - | **2** |
| Benzīns | 2883 | 10 | 5 | 166 | 328 | 2 | **3481** |
| Dīzeļdegviela | 6047 | 535 | 775 | 3142 | 540 | 1159 | **12270** |
| Benzīns un naftas gāze | 22 | - | - | 2 | 10 | - | **34** |
| Benzīns un dabas gāze | 41 | - | - | 14 | 28 +**8\*** | - | **91** |
| Elektrība | 132 | - | 5 | 2 | - | - | **139** |
| Dabas gāze un naftas gāze | - | - | - | 1 | - | - | **1** |
| **Kopā** |  |  |  |  |  |  | **16018** |

\* Transportlīdzekļi, kuriem nav norādīta kategorija (ZIL un GAZ)Lielākajam skaitam transportlīdzekļu galvenais degvielas veids ir benzīns un dīzeļdegviela. Šādi transportlīdzekli atbilstoši direktīvas prasībām nav uzskatāmi par tīriem. No statistikas redzams, ka tikai 139 transportlīdzekļi ir tādi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība, no tiem 132 ir pasažieru automobiļi (M1 kategorijas), 5 – autobusi (M3 kategorijas) un 2 – lieljaudas jeb kravas transportlīdzekļi (N1 kategorijas) un 2 ir tādi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība un benzīns, jeb plug-in hibrīdi, kas līdz 2025.gada 31.decembrim, atkarībā no to CO2 g/km daudzuma būtu uzskatāmi par tīriem transportlīdzekļiem.No 2016.gada līdz 2020.gadam pasūtītāju īpašumā, turējumā vai lietojumā kopā reģistrēti aptuveni 8183 transportlīdzekļi. No tiem 7262 M1, M2, N1 kategorijas, 686 N2, N3 kategorijas un 234 M3 kategorijas. **Direktīvā ir noteikti divi periodi minimālo mērķrādītāju sasniegšanai** - no 2021.gada 2. augusta līdz 2025.gada 31.decembrim un no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. Ja skatāmies uz pirmajā periodā noteiktajiem mērķrādītājiem, tad direktīvā noteiktie mērķrādītāji jāsasniedz laika periodā no 2021.gada 2. augusta līdz 2025.gada 31.decembrim, tas ir četru gadu laikā. Ja paredzam, ka pasūtītāju īpašumā, turējumā vai lietojumā tiks reģistrēts līdzīgs transportlīdzekļu skaits, kāds tika reģistrēts no 2016.gada līdz 2020.gadam, tad, lai Latvija sasniegtu tai noteiktos minimālos mērķrādītājus, kopā 4 gadu periodā būt jāiepērk aptuveni 1600 tīri M1, M2 un N1 kategorijas transportlīdzekļi, 55 tīri N2, N3 kategorijas transportlīdzekļi un 82 tīri M3 kategorijas transportlīdzekļi, no kuriem 41 transportlīdzeklis būtu bezemisiju. Nenoliedzami, ka ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu cena ir augstāka nekā transportlīdzekļiem, kuri darbināmi ar fosilajām degvielām, tomēr, jāņem vērā, ka ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu uzturēšana ir lētāka, nekā ar fosilajām degvielām darbināmiem transportlīdzekļiem, un lielākais ieguvums ir ietaupījums degvielas un servisa izmaksās. Šobrīd elektroenerģija ir daudz lētāka nekā benzīns vai dīzeļdegviela. Piemēram, E-mobi, kas ir nacionālais elektromobiļu uzlādes staciju tīkls, kas nodrošina elektromobiļu pārvietošanos visā Latvijas teritorijā un, kuru uztur CSDD, maksa par uzlādes pakalpojumu e-mobi stacijās ir 0,15 eiro/min, bet “Elektrum” publiskās uzlādes stacijas cena par vienu kilovatstundu svārstās no 0,19 eiro/kWh līdz 0,25 eiro/kWh, atkarībā no uzlādes veida. Saskaņā ar portālā e-mobi.lv[[10]](#footnote-10) pieejamo informāciju, e-mobi tīklā darbojas 82 uzlādes stacijas visā Latvijas teritorijā, kas nodrošina brīvu elektromobiļu pārvietošanās iespēju praktiski visā Latvijas teritorijā. Tāpat jāņem vērā ar **elektrību darbināmu transportlīdzekļu priekšrocības**. Kā piemēram, saskaņā ar Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likuma 6.panta pirmās daļas 15.punktu transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokli nemaksā par tādu transportlīdzekli, kas pēc savas konstrukcijas kā vienīgo mehānisko dzinējspēku izmanto enerģiju no transportlīdzeklī glabātās elektroenerģijas vai dzinējspēka glabāšanas iekārtas (piemēram, akumulators, kondensators, spararats vai ģenerators). Tāpat saskaņā ar Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošie noteikumu Nr.206 19.5.apakšpuntku, tiesības lietot “Rīgas satiksmes” maksas autostāvvietu bez maksas ir elektromobiļa vadītājam, ja elektromobilim uzstādīta speciālas nozīmes transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numura zīme un saskaņā ar 2015.gada 2.jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” elektromobiļi, kuriem uzstādītas speciālas nozīmes transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numura zīmes var braukt pa joslu, kas paredzēta pasažieru sabiedriskajiem transportlīdzekļiem.Lai arī šobrīd ar elektrību darbināmiem transportlīdzekļiem cenas ir augstākas nekā transportlīdzekļiem, kas darbināms ar fosilajām degvielām, jāņem vērā, ka auto tirgus nepārtraukti un strauji attīstās un tirgū tiek piedāvāts arvien plašāks ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu klāsts, kā arī cenas starpība starp ar elektrību darbināmiem transportlīdzekļiem un ar fosilo degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem pakāpeniski izlīdzinās. **Latvijai nosakot piemērotāko risinājumu direktīvā noteikto mērķrādītāju sasniegšanai**, ir ņemti vērā Latvijai jau izvirzītie ambiciozie SEG emisiju un gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķi, t.sk. transporta sektorā. Vienlaikus jāatzīmē, ka energoresursu patēriņš transporta sektorā Latvijā no 2013.gada līdz 2017.gadam ir pieaudzis par 14,6 %, 2017.gadā sasniedzot 51,9 PJ (petadžouls - enerģijas mērvienība). Galvenais iemesls degvielas patēriņa pieaugumam autotransportā bija pasažieru automašīnu skaita pieaugums. Latvijā ir liela autotransporta atkarība no naftas resursiem. Atjaunojamie energoresursi un elektroenerģijas izmantojums transporta sektorā 2017.gadā bija 0,77 PJ, kas ir tikai 1,5% no kopējā transportā izmantotās enerģijas apjoma. Transporta sektors rada 28% no visām SEG emisijām Latvijā. Atbilstoši pašreizējām tendencēm paredzams, ka Latvijā vidējā termiņā un ilgtermiņā naftas produkti paliks kā galvenais autotransporta enerģijas avots, kas neatbilst Eiropas Komisijas stratēģiskajam ilgtermiņa redzējumam „Tīru planētu visiem!” par klimatneitrālu Eiropu 2050.gadā, kā arī tādējādi tiks apdraudēta Latvijas mērķu SEG emisiju samazināšanai sasniegšana, kas nostiprināti Regulā (ES) 2018/842[[11]](#footnote-11).**Attiecīgi pārņemot direktīvu, lai nodrošinātu, ka Latvija sasniedz tai attiecīgajā periodā noteiktos minimālos mērķrādītājus**, kā arī SEG emisiju un gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķus, ar grozījumiem tiek noteikts, ka pasūtītājiem katrā transportlīdzekļu iepirkumā jāiegādājas noteiktu procentu tīru transportlīdzekļu - katrā M1, M2 vai N1 kategorijas transportlīdzekļu iepirkumā, laika posmā no 2021. gada līdz 2. augusta līdz 2030. gada 31. decembrim, jāiepērk vismaz 22 procenti tīru M1, M2 vai N1 kategorijas transportlīdzekļu, katrā N2 vai N3 kategorijas transportlīdzekļa iepirkumā, laika posmā 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim, jāiepērk vismaz 8 procenti tīru N2 vai N3 kategorijas transportlīdzekļu un 9 procenti laka posmā no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. Tāpat arī katrā I klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļu iepirkumā, laika posmā no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim, jāiepērk vismaz 35 procenti tīru I klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un 50 procenti laika posmā no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. Papildus tiek noteikt, ka katrā šādā I klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļu iepirkumā, vismaz pusei no iepirktajiem tīrajiem I klases M3 kategorijas transportlīdzekļiem un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļiem jābūt iepirktiem I klases M3 kategorijas un A klases M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļiem. Tāpat tiek noteikts, ka prasības attiecībā uz tīriem transportlīdzekļiem attiecās arī uz noteiktu CPV kodu pakalpojumiem, ja paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka. Tas nozīmē, ka pasūtītājiem iepērkot pakalpojumus ar noteiktajiem CPV kodiem, jānodrošina, ka pakalpojums tie sniegts izmantojot tīrus transportlīdzekļus. Vienlaikus jāņem vērā, ka pasūtītāji, katrā iepirkumā, var iegādāties arī lielāku skaitu tīru transportlīdzekļu vai iegādāties tikai tīrus transportlīdzekļus. Turklāt, ja pasūtītājs iegādājas tikai vienu transportlīdzekli, tad tādā gadījumā tam jābūt tādam, kas atbilst tīra transportlīdzekļa definīcijai.Lai netiktu radīts nesamērīgs slogu pasūtītājiem un pakalpojumu sniedzējiem, direktīva norāda, ka **no prasību piemērošanas var būtu atbrīvojami noteikti transportlīdzekļi**, kuriem ir specifikas īpašības, kas ir saistītas ar to ekspluatācijas prasībām. Līdz ar to direktīvā ir paredzēts, ka dalībvalstis var atbrīvot no prasību piemērošanas transportlīdzekļus, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas 2018/858 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā un 2. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā un minētās regulas I pielikuma A daļas 5.2–5.5. punktā un 5.7. punktā. No prasību piemērošanas atbrīvojami tādi transportlīdzekļi, kuru pamatfunkcija nav saistīta ar piedalīšanos ceļu satiksmē (piemēram, tricikliem un kvadricikliem, kurus paredzēts lietot izklaidei vai sacensībām slēgtās teritorijās un ārpus koplietošanas ceļiem), un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļām, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 25 km/h, un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļām, kā arī speciālajiem militārajiem transportlīdzekļiem, transportlīdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām, transportlīdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti lietojumam galvenokārt būvlaukumos vai karjeros, ostās vai lidostās, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu vajadzībām, bruņotiem transportlīdzekļiem, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļiem, katafalkautomobiļiem, ratiņkrēsliem piekļūstamiem transportlīdzekļiem un autoceltņiem.Tāpat **direktīva nav attiecināmam uz lauksaimniecības vai mežsaimniecības transportlīdzekļiem**, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 167/2013, divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 168/2013 un kāpurķēžu transportlīdzekļiem, kā arī uz jebkuru pašgājēju transportlīdzekli, kas ir īpaši konstruēts un izgatavots, lai veiktu darbu, un kas tā konstrukcijas īpatnību dēļ nav piemērots pasažieru vai kravu pārvadāšanai, un kas nav mehānisms, kurš ir uzmontēts uz mehāniskā transportlīdzekļa šasijas.Vienlaikus tiek noteikts, ka prasības piemērojams iepirkumiem vai iepirkuma procedūrām, kuras izsludinātas vai lēmums par iepirkuma vai iepirkuma procedūras uzsākšanu, ja iepirkums vai iepirkuma procedūra nav jāizsludina, pieņemts, sākot ar 2021. gada 2. augustu. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Finanšu ministrija, Iepirkumu uzraudzības birojs. |
| 4. | Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | 1695 pasūtītāji PIL izpratnē un juridiskas un fiziskas personas, kas piedāvā tirgū pakalpojumus, preces un būvdarbus un kas piedalās publiskajos iepirkumos (precīzu skaitu nav iespējams noteikt). |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Administratīvais slogs paliek nemainīgs. Pasūtītāji, piegādātāji un kompetentās institūcijas likumprojektā paredzētos pienākumus veiks esošo resursu ietvaros. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Nav novērtējams, ņemot vērā, ka tas lielā mērā ir atkarīgs no pasūtītāju plānotajiem iepirkumiem un vajadzībām. Pasūtītāji un kompetentās institūcijas likumprojektā paredzētos pienākumus veiks esošo resursu ietvaros. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Likumprojekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Rādītāji | 2020.gads | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| 2021 | 2022 | 2023 |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+1 gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi |   |   |   |   |   |   |   |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi |   |   |   |   |   |   |   |
| 1.2. valsts speciālais budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 1.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 2. Budžeta izdevumi |   |   |   |   |   |   |   |
| 2.1. valsts pamatbudžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 2.2. valsts speciālais budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 2.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 3. Finansiālā ietekme |   |   |   |   |   |   |   |
| 3.1. valsts pamatbudžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 3.2. speciālais budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 3.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | X |  | X |  | X |   |   |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme | X |  | X |  | X |   |   |
| 5.1. valsts pamatbudžets |   |   |   |   |
| 5.2. speciālais budžets |   |   |   |   |
| 5.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā) |   |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Nav |
| 8. Cita informācija | Ietekme uz budžetu nav precīzi aprēķinām, jo izmaksas ir atkarīgas no pasūtītāju vajadzībām.Aplūkojot informāciju par tirgū pieejamiem transportlīdzekļiem un to cenām, secināms, ka cenas par jaunu tikai ar elektrību darbināmu M1 kategorijas transportlīdzekli svārstās no 20 000 līdz 50 000 eiro, bet par jaunu M1 kategorijas transportlīdzekli darbināmu ar benzīnu, cenas svārstās no 16 000 līdz 30 000 eiro. Kā piemēram, uz 2020.gada sākumu tirgū pieejami šādi M1 kategorijas transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība kā, Hyundai KONA Electric un IONIQ Electric, KIA e-Niro, Nissan Leaf un E-NV 200 EVALIA, VW e-UP!, ID.3, ID.4, e-Crafter, BMW i3, Renault ZOE, PEUGEOT e-208 un e-2008, AUDI e-tron u.c. Tāpat tirgū ir pieejams arī vieglais komerctransports - N1 kategorijas transportlīdzekļi, kas darbināmi ar elektrību, piemēram, Nissan E-NV 200 EVALIA un VW e-Crafter. Līdz ar to secināms, ka tirgū ir pietiekami plašs ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu piedāvājums. Salīdzinot cenas transportlīdzekļiem, kuri darbināmi tikai ar elektrību un tādiem, kuri darbināmi ar fosilajām degvielām, cenas atšķirība ir no 26% līdz 51%, piemēram, Hyundai KONA Electric bāzes cena ir 35 990 euro un Hyundai KONA bāzes cena ar benzīna dzinēju ir 17 590 euro, tai pat laikā VW e-UP! darbināma ar elektrību cena ir 20 555 euro un darbināma ar benzīnu ir 15 250 euro. Savstarpēji salīdzinot transportlīdzekļus, kuri darbināmi tikai ar elektrību, secināms, ka ar elektrību darbināmiem transportlīdzekļiem ar līdzvērtīgiem parametriem, cenu starpība ir tikai aptuveni 15 %. Līdz ar to secināms, ka iegādājoties jauno ar elektrību darbināmu transportlīdzekli, izmaksas palielināsies no 26% līdz 51% atkarībā no dzinēja veiktspējas un citiem tehniskajiem parametriem (elektrības patēriņš kWh/100km, akumulatora jaudas, u.c). Tāpat tirgū ir pieejami vairāki plug-in hibrīdi, ar bāzes modeļa cenām sākot no 32 000 euro, kas līdz 2025.gada 31.decembrim atbilstoši direktīvai, atkarībā no to CO2 g/km daudzuma, būtu uzskatāmi par tīriem transportlīdzekļiem. Saskaņā ar *CIVITAS: Cleaner and better transport in cities* pieejamo informāciju[[12]](#footnote-12) attiecībā uz pilsētas autobusiem (M3 kategorija), tad, piemēram, jauna ar dīzeļdegvielu darbināma autobusa (EuroVI) cena ir aptuveni 220 000 euro, jauna ar CNG darbinām autobusa cena ir aptuveni 250 000 euro, jauna ar elektrību darbinām autobusa cena ir aptuveni 320 000 līdz 500 000 euro un jauna hibrīdautobusa (dīzeļdegviela un elektrība) cena ir aptuveni 220 000 līdz 300 000 euro. Piemēram, salīdzinot cenas ar dīzeļdegvielu darbināma autobusam un ar CNG darbinām autobusam, redzams, ka ar CNG darbinām autobuss ir par 14% dārgāks nekā ar dīzeļdegvielu darbināma autobuss, un par aptuveni 28% lētāks nekā ar elektrību darbināms autobuss. Neapšaubāmi, ka noteiktās prasības būs papildu finansiālais slogs gan pašvaldībām, gan valsts iestādēm. Kā svarīgs pilsētas mobilitātes projektu finansējuma avots direktīvā tiek minēti Eiropas strukturālie un investīciju fondi (EFSI), kā arī tādi finansējuma avoti kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās. Satiksmes ministrija (SM), kā atbildīga par videi draudzīgu sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstīšanu pašvaldības, jau īstenojusi vairākus projektus, ar kuriem pašvaldībās (Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Rēzekne, Valmiera, Ventspils) tiek attīstīta videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūra, un šim mērķim piesaistot Kohēzijas fonda līdzfinansējumu. Līdz ar to, SM arī turpmāk jādomā par nepieciešamā finansējuma piesaisti attiecīgo infrastruktūru ieviešanai arī citās pilsētās.Tāpat SM ir uzsākusi nacionālās elektromobilitātes infrastruktūras tīkla izveidi, piesaistot ERAF finansējumu. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālas attīstības ministrijas (VARAM) sniegto informāciju attiecībā uz piesaistāmo finansējumu, Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam iekļautajiem pasākumiem līdz 2030.gadam ir plānots sniegt atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanas veicināšanai, t.sk. publiskajā sektorā. Iespējamie finanšu avoti ir ES fondi, valsts budžets (t.sk. Emisijas kvotu izsolīšanas instruments un Modernizācijas fonds) un privātais finansējums. Emisijas kvotu izsolīšanas instruments (EKII) ir izmantojams klimata pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām nodrošināšanai, t.sk. SEG emisiju samazināšanai vai ierobežošanai enerģētikas, rūpniecības, transporta, lauksaimniecības un atkritumu apsaimniekošanas nozarēs. Tā kā transporta sektors, ir lielākais emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS) neiekļauto darbību (turpmāk - ne-ETS) SEG emisiju avots un radīja 29 % no kopējām 2017. gada ne-ETS emisijām. Kā prioritārie atbalsta virzieni 2020.-2021. gadam nosakāmi: mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu skaita palielināšana valsts pārvaldes iestādēs, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu transportlīdzekļos. Atbalstāmie prioritārie virzieni tiktu izvērtēti ik pēc diviem gadiem. Atbalsts tiktu sniegts atklāto projektu konkursu veidā.Modernizācijas fonds ir Eiropas Savienības emisijas tirdzniecības sistēmas (ETS) 4. periodam (2021.-2030. gads) paredzēts finansēšanas mehānisms ar mērķi atbalstīt oglekļa mazietilpīgus ieguldījumus enerģētikas sistēmu modernizēšanā, energoefektivitātes palielināšanā un taisnīgas pārejas veicināšanā no oglekļa atkarīgos reģionos. Modernizācijas fonda līdzekļi Latvijā tiks koncentrēti uz investīcijām ne-ETS sektora problemātiskajos sektoros, t.i. transportā un “mazajā” enerģētikā. Pasākumu plānošana 2021.-2030. gada mērķu izpildei tiek veikta Latvijas Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030. gadam sagatavošanas ietvaros, t.i. atbalsts transporta jomā varētu tikt sniegts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei privātpersonām vai komersantiem (komerctransportam), kā arī biogāzes un biometāna ražošanas un biometāna izmantošanas veicināšanai. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| 1. | Saistītie tiesību aktu projekti | Ņemot vērā likumprojektā paredzētos grozījumus, jāveic grozījumi arī Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā.Līdzīgas izmaiņas kā likumprojektā paredzēts veikt arī Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā.Spēku zaudēs 2017. gada 28. februāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 106 “Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku”. |
| 2. | Atbildīgā institūcija | Finanšu ministrija |
| 3. | Cita informācija |  |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| **1. tabulaTiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. |
| A | B | C | D |
| 1.pants | 1.punkts | Pārejas noteikumu 3.punkta 3.apakšpunkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 2.punkts | Netiek pārņemts. | Pārņemts Publisko iepirkumu likuma (šajā tabulā – PIL) 54.panta pirmajā daļā, Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma (šajā tabulā – SPSIL) 21.panta pirmajā daļā un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma (šajā tabulā – STPL)18.panta pirmās daļas 1.punktā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 3.punkts | Likuma 54.panta sestā daļa | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta  | 4.punkts | Netiek pārņemts.Likuma 54.panta ceturtā un sestā daļa  | Pārņemts PIL 54.pantā, SPSIL 21.pantā, STPL18.pantā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta  | 5.punkts | Likuma 1.panta 41 un 321 punkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta  | 6.punkts | Pārejas noteikumu 18.punkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 7.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 8.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums attiecas uz Eiropas Komisiju. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 9.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums attiecas uz Eiropas Komisiju. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 10.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 11.punkts | Likuma 1.panta 321 punkta a) apakšpunkts,54.panta piektā daļa,Pārejas noteikumu 17. un 18. punkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta daļēji.Pielikumā minētās tabulās ietverti CPV kodi uz kuriem attiecās direktīvas prasības, emisiju robežvērtības tŗiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kā arī visām dalībvalstīm paredzētie sasniedzamie mērķrādītāji tīriem mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tabulas tiek ieviestas/pārņemtas ar attiecīgiem Likuma pantiem. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 2.panta | 1.punkts . | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 2.panta | 2.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībāMinētā norma nosaka dalībvalsts pienākumu ziņot Komisijai ar kādiem normatīvajiem aktiem tiek transponēta Direktīva. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 3.pants | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums nav jātransponē nacionālajos tiesību aktos. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 4.pants | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums nav jātransponē nacionālajos tiesību aktos. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | Direktīvas 1.panta 3.punktā dalībvalstij ir dota izvēles iespēja noteikt atvieglojumus direktīvā ietverto prasību piemērošanai noteiktām transportlīdzekļu kategorijām. Ņemot vērā direktīvas 1.panta 3. un 4.punktā minēto, tiek noteikts, ka PIL 54.pantā minētās prasības nepiemēro tricikliem un kvadricikliem, kurus paredzēts lietot izklaidei vai sacensībām slēgtās teritorijās un ārpus koplietošanas ceļiem), un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļām, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 25 km/h, un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļām, kā arī speciālajiem militārajiem transportlīdzekļiem, transportlīdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām, transportlīdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti lietojumam galvenokārt būvlaukumos vai karjeros, ostās vai lidostās, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu vajadzībām, bruņotiem transportlīdzekļiem, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļiem, katafalkautomobiļiem, ratiņkrēsliem piekļūstamiem transportlīdzekļiem un autoceltņiem. Tas tiek paredzēts nolūkā izvairīties no nevajadzīga administratīvā sloga, pērkot transportlīdzekļus, kuriem ir specifiskas īpašības, kas saistītas ar to ekspluatācijas prasībām, vai tie ir īpaši konstruēti un izgatavoti darbu veikšanai un nav piemēroti pasažieru vai preču pārvadāšanai. |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Projekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Informācija par projekta izstrādi tika publicēta Finanšu ministrijas tīmekļvietnē sadaļā “Sabiedrības līdzdalība” – “Tiesību aktu projekti” – “Publisko iepirkumu politika”, līdz ar to sabiedrības pārstāvjiem bija iespējams līdzdarboties projekta izstrādē, rakstveidā sniedzot viedokļus par projektu.Kā arī likumprojekts pēc tā izsludināšanas Valsts sekretāru sanāksmē ir publiski pieejams Ministru kabineta tīmekļvietnes sadaļā “Tiesību aktu projekti”. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Sabiedrības pārstāvji varēja līdzdarboties likumprojekta izstrādē, rakstveidā sniedzot viedokļus par likumprojektu. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Nav. |
| 4. | Cita informācija | Sabiedrība pēc normatīvā akta pieņemšanas tiks informēta ar publikāciju laikrakstā “Latvijas Vēstnesis”, kā arī tas tiks ievietots bezmaksas normatīvo aktu datu bāzē www.likumi.lv. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Iepirkumu uzraudzības birojs |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru.Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Likumprojekts šo jomu neskar |
| 3. | Cita informācija | Nav |

Finanšu ministrs J.Reirs

Senčilo 67083915

agnese.sencilo@fm.gov.lv

1. [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0858) [↑](#footnote-ref-1)
2. P iemērojamās emisiju robežvērtības, kas noteiktas Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā vai turpmākos to aizstājošos aktos. [↑](#footnote-ref-2)
3. [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES (2014.gada 22.oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu.](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex%3A32014L0094) [↑](#footnote-ref-3)
4. [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.595/2009 (2009.gada 18.jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr.715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu.](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj/?locale=LV) [↑](#footnote-ref-4)
5. [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.715/2007 (2007.gada 20.jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lv/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0715). [↑](#footnote-ref-5)
6. [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/28/EK (2009.gada 23.aprīlis) par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK.](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0028) [↑](#footnote-ref-6)
7. [CSDD statistika](https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait) [↑](#footnote-ref-7)
8. [CSDD Reģistrēto vieglo automobiļu skaits pēc pilnas masas, motora tilpuma, jaudas un CO2](https://www.csdd.lv/cck?Itemid=327&collection=fails&file=doc_fails&id=1134&task=download&xi=6) [↑](#footnote-ref-8)
9. [CSDD reģistrēto transportlīdzekļu sadalījumu pēc degvielas veida](https://www.csdd.lv/cck?Itemid=327&collection=fails&file=doc_fails&id=1134&task=download&xi=3) [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://portal.e-mobi.lv/lv/stationfinder-lv/> [↑](#footnote-ref-10)
11. [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0842) [↑](#footnote-ref-11)
12. <https://civitas.eu/content/civitas-policy-note-smart-choices-cities-alternative-fuel-buses-0> [↑](#footnote-ref-12)