Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem

|  |
| --- |
| **Likumprojekts “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā”** |

(dokumenta veids un nosaukums)

**I. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās nav panākta**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p.k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas pamatojums iebilduma noraidījumam | Atzinuma sniedzēja uzturētais iebildums, ja tas atšķiras no atzinumā norādītā iebilduma pamatojuma | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | **Likumprojekta 1.pants**  “1. papildināt 1. pantu ar 16.1 un 32.1 punktu šādā redakcijā:  161) lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis - tīrs M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot tās, kas neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam, 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. 595/2009un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007un tās īstenošanas pasākumiem;  321) tīrs autotransporta līdzeklis ir:   1. M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura maksimālās izpūtēja emisijas ir mazākas 50 CO2 g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas par 80% no emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā vai turpmākos to aizstājošos aktos; 2. M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot degvielas, kuras neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam atbilstoši normatīvajiem aktiem par biodegvielu ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību. Tādu autotransporta līdzekļu gadījumā, kas darbināmi ar šķidrajām biodegvielām, sintētiskām vai parafinizētām degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajam fosilajām degvielām.   ” | **Latvijas Pašvaldību savienība** **(15.06.2020. atzinums)**  Publisko iepirkumu likuma 1. panta papildināšana ar lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa un tīra autotransporta līdzekļa definīcijām neatbilst Publisko iepirkumu likuma saturam. Atbilstoši ES Zaļā kursa uzstādījumiem samazinātu vai 0 emisiju prasības tiek izvirzītas daudziem produktiem un pakalpojumiem, un visu to definīcijas, piemēram, energoefektīvām būvēm vai augstas efektivitātes apgaismojumam, nevar tikt ievietotas PIL 1. panta definīcijās. Arī likumprojekta anotācijā norādīts, ka Direktīvas2019/1161 par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mērķa sasniegšanā iepirkums ir tikai kā līdzeklis, lai, stimulējot pieprasījumu (t.i., paredzot iegādāties tīrus transportlīdzekļus), stimulētu arī piedāvājumu (t.i., šādu transportlīdzekļu ražošanu). Tāpēc nav pamatoti likumā iekļaut kādu atsevišķu iepērkamo preču definīcijas, kamēr citas, tikpat ar direktīvām vai regulām noteiktas, netiek iekļautas. | **Nav ņemts vērā**  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) nosaka, ko nozīmē tīrs autotransporta līdzeklis. Tāpat direktīva nosaka cik procentiem no visiem iepirktajiem auto transportlīdzekļiem jābūt iepirktiem atbilstošiem direktīvas prasībām t.i. tīriem. Līdz ar to, Publisko iepirkumu likumā tiek noteiktas tīru transportlīdzekļu definīcijas, lai iepirktie transportlīdzekļi būtu atbilstoši direktīvā noteiktajām prasībām un Latvija sasniegtu tai noteiktos mērķus.  Ievērojot **17.09.2020. atzinumā** sniegto viedokli, paskaidrojam, ka direktīvā noteiktās prasības tīriem transportlīdzekļiem būtiski atšķiras no tām prasībām un kritērijiem, kas ir ietverti Ministru kabineta 2017. gada 20. jūnija noteikumos Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība" (turpmāk – MKN 353). Ja atbilstoši direktīvā noteiktajam tīrs M1 kategorijas transportlīdzeklis līdz 31.12.2025. ir tāds, kura CO2 emisijas nepārsniedz 50 CO2 g/km un no 01.01.2026. ir tāds, kura emisijas ir 0 CO2 g/km, tad atbilstoši MKN 353 noteiktajam, M1 kategorijas transportlīdzeklim CO2 emisijas nedrīkst pārsniegt no 100 CO2 g/km (mini) līdz 200 CO2 g/km (Luksus, lielā apvidus). Līdz ar to, lai Latvija sasniegtu tai direktīvā noteiktos mērķus attiecībā uz tīriem transportlīdzekļiem, iepirktiem transportlīdzekļiem jāatbilst tām tīru transportlīdzekļu prasībām, kas ir noteiktas direktīvā. | **Ar 03.08.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  **Ar 17.09.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un nesaskaņo precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” (*VSS-419),* un uztur spēkā savus 3.08.2020. atzinumā izteiktos iebildumus.  Vienlaicīgi arī norādām, ka 8.09.2020. Ministru kabinets ir pieņēmis lēmumu par 2017. gada 20. jūnija noteikumu Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība" (Latvijas Vēstnesis, 2017, 129. nr.) grozījumiem, un izteikt 1. un 2. pielikumu jaunā redakcijā (pielikums). Grozītajā redakcijā 2.pielikumā ir iekļautas prasības un kritēriji šādām transporta grupām šādā redakcijā:  “*13. Transports*  *Prasības un kritēriji attiecas uz trim ražojumu grupām:*  *•jauni pasažieru automobiļi, ko iegādājas tieši vai izmantojot līzingu/nomu;*  *•jauni sabiedriskie transportlīdzekļi un sabiedriskā transporta pakalpojumi;*  *•jauni atkritumu savākšanas automobiļi un pakalpojumi.*  *Piedāvātie kritēriji ir jāskata kopā ar Ministru kabineta 2017. gada 28. februāra noteikumiem Nr. 106 "Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku", 2013. gada 25. jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 351 " Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi" un citiem saistītiem tiesību aktiem.*  *13.1.ZPI prasības un kritēriji jaunu vieglo automobiļu un jaunu vieglo kravas automobiļu iegādei*  *13.2.ZPI prasības un kritēriji jauniem sabiedriskajiem transportlīdzekļiem (autobusu iepirkums)*  *13.3.ZPI prasības un kritēriji sabiedriskā transporta pakalpojumiem*  *13.4.ZPI prasības un kritēriji jauniem atkritumu savākšanas automobiļiem*  *13.5.ZPI prasības un kritēriji atkritumu savākšanas pakalpojumiem*”  Ņemot vērā iepriekš minētos kopš 8.09.2020. jau spēkā esošos Ministru kabineta grozījumus 2017. gada 20. jūnija noteikumos Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība", un vienlaicīgi virzot šos grozījumus Publisko iepirkumu likumā, veidojas situācija, ka vienām un tām pašām preču grupām likumdošanā tiek noteikti atšķirīgi kritēriji un minimālie prasību līmeņi, kas nebūtu pieļaujams. | **Likumprojekta 1.pants**  “1. papildināt 1. pantu ar 16.1 un 32.1 punktu šādā redakcijā:  161) lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis - tīrs M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot tās, kas neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam, 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. 595/2009un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007un tās īstenošanas pasākumiem;  321) tīrs autotransporta līdzeklis ir:   1. M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura maksimālās izpūtēja emisijas ir mazākas 50 CO2 g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas par 80% no emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā vai turpmākos to aizstājošos aktos; 2. M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot degvielas, kuras neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam atbilstoši normatīvajiem aktiem par biodegvielu ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību. Tādu autotransporta līdzekļu gadījumā, kas darbināmi ar šķidrajām biodegvielām, sintētiskām vai parafinizētām degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajam fosilajām degvielām.   ” |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2. | **Likumprojekta 4.pants**  “4. 54. pantā:  izslēgt pirmo un otro daļu.  papildināt ar ceturto, piekto, sesto un septīto daļu šādā redakcijā:  “(4) Pasūtītājs, rīkojot autotransporta līdzekļu iepirkumu, nodrošina, ka:  a) katrā M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu;  b) katrā N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu;  c) katrā I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu, un vismaz puse no iepirktajiem tīrajiem I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem ir iepirkti tādi I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļi, kas atbilsts lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa definīcijai.  (5) Ministrija kā attiecīgās valsts pārvaldes nozares vadošā (augstākā) iestāde vai pašvaldība ar lēmumu var noteikt, ka tā pati, tās noteiktas padotības iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji var iepirkt mazāku procentu tīru autotransporta līdzekļu vai neiepirkt tos vispār. Šādā gadījumā ministrija vai pašvaldība nodrošina, ka tā pati, tās iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji noteiktajā laika posmā kopā iepērk vismaz šajā likumā noteikto procentu tīru autotransporta līdzekļu.  (6) Šā panta ceturtajā daļā minētās prasības piemēro arī publiskiem pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecas CPV kodi 60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 un 64121200-2, ja paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka.  (7) Šā panta prasības nav attiecināmas uz tādu autotransporta līdzekļu iepirkumu, 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 autotransporta līdzekļu sastāvdaļām, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 25 km/h, un minēto autotransporta līdzekļu sastāvdaļām, kā arī speciālajiem militārajiem autotransporta līdzekļiem, autotransporta līdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām, autotransporta līdzekļiem, 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 autotransporta līdzekļiem, neatliekamās medicīniskās palīdzības autotransporta līdzekļiem, katafalkautomobiļiem, ratiņkrēsliem piekļūstamiem autotransporta līdzekļiem un autoceltņiem, kā arī uz lauksaimniecības vai mežsaimniecības transportlīdzekļiem, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 167/2013 par lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību 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.” | **Latvijas Pašvaldību savienība** **(15.06.2020. atzinums)**  Likumprojekts paredz izslēgt 54. panta pirmo un otro daļu. Pamatojoties uz 54. panta otro daļu ((2) To autotransporta līdzekļu kategorijas, kuru iepirkumos piemēro šā panta prasības, kā arī minēto autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku nosaka Ministru kabinets.) 28.02.2017. ir izdoti Ministru kabineta noteikumi Nr. 106 “Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku”. Likumprojekts neparedz nekādus grozījumus 54. panta trešajā daļā, bet trešā daļa sākas ar atsauci uz panta pirmo daļu: “Šā panta pirmās daļas prasības pasūtītājs izpilda vienā no šādiem veidiem[..]”.  Iespējams, tomēr ir nepieciešams izvērtēt, vai nav saglabājamas 54.panta pirmā un otrā daļā , attiecīgi veicot to satura grozījumus, kā arī saglabājot deleģējumu Ministru kabinetam izdot noteikumus par prasībām (tai skaitā definīcijām) “tīriem”, t.i., mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas), transportlīdzekļiem, to infrastruktūrai, un tml. | **Nav ņemts vērā**  Ar 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 tiek svītrota metodika ārējās ietekmes izteikšanai naudas izteiksmē. Pamatojums metodikas svītrošanai ir dot iespēju pasūtītājiem izvēlēties jebkuru aprites cikla izmaksu noteikšanas metodiku, balstoties uz saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma kritērijiem, ņemot vērā izmaksu efektivitāti transportlīdzekļa darbmūža laikā, kā arī vides un sociālos aspektus. | **Ar 03.08.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  **Ar 17.09.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un nesaskaņo precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” (*VSS-419),* un uztur spēkā savus 3.08.2020. atzinumā izteiktos iebildumus.  Vienlaicīgi arī norādām, ka 8.09.2020. Ministru kabinets ir pieņēmis lēmumu par 2017. gada 20. jūnija noteikumu Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība" (Latvijas Vēstnesis, 2017, 129. nr.) grozījumiem, un izteikt 1. un 2. pielikumu jaunā redakcijā (pielikums). Grozītajā redakcijā 2.pielikumā ir iekļautas prasības un kritēriji šādām transporta grupām šādā redakcijā:  “*13. Transports*  *Prasības un kritēriji attiecas uz trim ražojumu grupām:*  *•jauni pasažieru automobiļi, ko iegādājas tieši vai izmantojot līzingu/nomu;*  *•jauni sabiedriskie transportlīdzekļi un sabiedriskā transporta pakalpojumi;*  *•jauni atkritumu savākšanas automobiļi un pakalpojumi.*  *Piedāvātie kritēriji ir jāskata kopā ar Ministru kabineta 2017. gada 28. februāra noteikumiem Nr. 106 "Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku", 2013. gada 25. jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 351 " Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi" un citiem saistītiem tiesību aktiem.*  *13.1.ZPI prasības un kritēriji jaunu vieglo automobiļu un jaunu vieglo kravas automobiļu iegādei*  *13.2.ZPI prasības un kritēriji jauniem sabiedriskajiem transportlīdzekļiem (autobusu iepirkums)*  *13.3.ZPI prasības un kritēriji sabiedriskā transporta pakalpojumiem*  *13.4.ZPI prasības un kritēriji jauniem atkritumu savākšanas automobiļiem*  *13.5.ZPI prasības un kritēriji atkritumu savākšanas pakalpojumiem*”  Ņemot vērā iepriekš minētos kopš 8.09.2020. jau spēkā esošos Ministru kabineta grozījumus 2017. gada 20. jūnija noteikumos Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība", un vienlaicīgi virzot šos grozījumus Publisko iepirkumu likumā, veidojas situācija, ka vienām un tām pašām preču grupām likumdošanā tiek noteikti atšķirīgi kritēriji un minimālie prasību līmeņi, kas nebūtu pieļaujams. | **Likumprojekta 4.pants**  “4. 54. pantā:  izslēgt pirmo un otro daļu.  papildināt ar ceturto, piekto, sesto un septīto daļu šādā redakcijā:  “(4) Pasūtītājs, rīkojot autotransporta līdzekļu iepirkumu, nodrošina, ka:   1. katrā M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu; 2. katrā N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu; 3. katrā I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu, un vismaz puse no iepirktajiem tīrajiem I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem ir iepirkti tādi I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļi, kas atbilsts lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa definīcijai.   (5) Ministrija kā attiecīgās valsts pārvaldes nozares vadošā (augstākā) iestāde vai pašvaldība ar lēmumu var noteikt, ka tā pati, tās noteiktas padotības iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji var iepirkt mazāku procentu tīru autotransporta līdzekļu vai neiepirkt tos vispār. Šādā gadījumā ministrija vai pašvaldība nodrošina, ka tā pati, tās iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji noteiktajā laika posmā kopā iepērk vismaz šajā likumā noteikto procentu tīru autotransporta līdzekļu.  (6) Šā panta ceturtajā daļā minētās prasības piemēro arī publiskiem pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecas CPV kodi 60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 un 64121200-2, ja paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka.  (7) Šā panta prasības nav attiecināmas uz tādu autotransporta līdzekļu iepirkumiem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858 2. panta 2. punkta a), b), c) un d) apakšpunktā, 3. punkta a), b) un c) apakšpunktā un minētās regulas I pielikuma A daļas 5.2–5.5. punktā un 5.7. punktā vai turpmākos to aizstājošos aktos.” |
| 3. | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (12.06.2020. atzinums)**  Saskaņā ar autotirgotāju mājas lapās norādīto informāciju ar elektrību darbināmi transportlīdzekļi ir gandrīz divreiz dārgāki par transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilajām degvielām. Neskatoties uz to, ka elektroenerģija ir daudz lētāka nekā benzīns vai dīzeļdegviela, tīra autotransporta līdzekļa iegādes atmaksas termiņš atkarībā no modeļa ir no 7 līdz 9 gadiem. Līdz ar to, **ieviešot piedāvātos grozījumus Publisko iepirkumu likumā, sagaidāmas publisko personu sniegto pakalpojumu sabiedrībai cenas sadārdzināšanās.**  Turklāt **būs nepieciešami pasūtītāja papildus administratīvie resursi, lai kontrolētu līguma izpildes laikā tīro autotransporta līdzekļu izmantošanu pakalpojumu sniegšanā.** | **Nav ņemts vērā**  Paskaidrojam, ka saskaņa ar Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk – plāns) iekļautajiem pasākumiem līdz 2030.gadam ir plānots sniegt atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanas veicināšanai, t.sk. publiskajā sektorā, un kā atbildīgās ministrijas noteiktas arī VARAM un Satiksmes ministrija. Kā piemēram, plāna rīcības virziena 5.3. pasākuma “*Veicināt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu pārvietošanos lielajās pilsētās*” izpildi raksturojošie rezultatīvie rādītāji ir prioritāri nomaiņa vai pārbūve uz ETL un gāzveida degvielu transportam pilsētu komunālajiem dienestiem un pasažieru pārvadātājiem (taksometriem). Tāpat arī minētā plāna rīcības virziena 5.4. pasākuma “*Palielināt mazemisiju un bezemisiju, transportlīdzekļu skaitu caur publisko iepirkumu veiktajos pakalpojumos un piegādēs*” viens no darbības rezultātiem ir izstrādāti attiecīgie MK noteikumi, lai pēc 2021.gada ES struktūrfondu un citu finansējuma avotu ietvaros radītu iespēju nodrošināt:  • finansiālu atbalstu pašvaldībām mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu publiskajos iepirkumos, t.sk. līdzfinansēt (atbalstīt) transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  Tāpat arī saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: 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. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka gan Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, gan arī Modernizācijas fonds ir ierobežoti finanšu avoti un var tikt izmantoti kā papildavoti.  Līdz ar to jau šobrīd tiek plānoti konkrēti atbalsta mehānismi pārejai un mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem. | **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (31.07.2020. atzinums)**  Latvijas Lielo pilsētu asociācija ir izvērtējusi precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” un uztur spēkā savus izteiktos iebildumus.  Izziņā par atzinumos sniegtajiem iebildumiem norādīts, ka *“[..] jau šobrīd tiek plānoti konkrēti atbalsta mehānismi pārejai un mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem.”* un *“[..] ir izstrādāti attiecīgie MK noteikumi, lai pēc 2021.gada ES struktūrfondu un citu finansējuma avotu ietvaros radītu iespēju nodrošināt [..] finansiālu atbalstu pašvaldībām [..], t.sk. līdzfinansēt (atbalstīt) transportlīdzekļu iegādi”.* Tomēr saskaņā ar likumprojekta 5. pantu jau no 02.08.2021. jānodrošina PIL 54. panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā, turklāt finansiāls atbalsts tiks sniegts atklāto projektu konkursu veidā.  **Latvijas Lielo pilsētu asociācija (16.09.2020. atzinums)**  Ar elektrību darbināmi transportlīdzekļi ir no 26% līdz 51% dārgāki par transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilajām degvielām. Neskatoties uz to, ka elektroenerģija ir daudz lētāka nekā benzīns vai dīzeļdegviela, tīra autotransporta līdzekļa iegādes atmaksas termiņš atkarībā no modeļa ir no 7 līdz 9 gadiem. Līdz ar to, ieviešot piedāvātos grozījumus Publisko iepirkumu likumā, **sagaidāmas publisko personu sniegto pakalpojumu sabiedrībai cenas sadārdzināšanās.**  Lai samazinātu pasūtītāju papildu finansiālo slogu, saskaņā ar 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. Eiropas Savienības fondu piesaiste notiek atklāto projektu konkursu veidā, attiecīgi saņems finansiālo atbalstu atsevišķie pasūtītāji, turklāt nav zināms, kad minētie fondi būs pieejami. Saskaņā ar likumprojektu jau no 2021. gada 2. augusta jānodrošina likuma 54. panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā.  Turklāt **būs nepieciešami pasūtītāja papildus administratīvie resursi, lai kontrolētu līguma izpildes laikā tīro autotransporta līdzekļu izmantošanu pakalpojumu sniegšanā.** |
|  | **Zemkopības ministrija (10.06.2020. atzinums)**  Par Likumprojekta 3. pantu un Publisko iepirkumu likuma 54.papildinājumiem ar sesto daļu:  Zemkopības resora specifisko funkciju un uzdevumu izpildei ir nepieciešams paredzēt, ka 54.panta prasības nav attiecināmas arī uz:  • autotransporta līdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti meža uzraudzības dienestu vajadzībām;  • traktortehniku, t.sk. greideriem un to sastāvdaļām, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 70 km/h;  • inženierbūvju uzturēšanas transportlīdzekļiem;  • Pārtikas un veterinārā dienesta, Lauku atbalsta dienesta, Valsts meža dienesta, Valsts augu aizsardzības dienesta funkciju veikšanai nepieciešamiem transporta līdzekļiem ar paaugstinātām tehniskajām prasībām (paaugstināts klīrenss, aprīkots ar pilnpiedziņu, aizmugurējie sēdekļi ir transformējami un izņemami);  • transporta līdzekļiem, kurus paredzēts pārbūvēt atbilstoši speciālām vajadzībām, vai kurus paredzēts izmantot normatīvajos aktos noteikto zemkopības nozares specifisko funkciju veikšanai.  Vairāki zemkopības resora dienesti (Pārtikas un veterinārais dienests, Lauku atbalsta dienests, Valsts meža dienests, Valsts augi aizsardzības dienests) saskaņā ar normatīvajiem aktiem savas kompetences ietvaros īsteno nozares specifisko funkciju izpildi un uzdevumu veikšanu (uzrauga meža apsaimniekošanu un izmantošanu un medības reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanu, uzrauga un īsteno meža ugunsdzēsību, pārvietojas pa zemākās kategorijas valsts vai pašvaldību autoceļiem, kā arī pa lauku ceļiem, lai piekļūtu veicamo pārbaužu grūti sasniedzamām vietām,). Šādu funkciju un uzdevumu izpildei ir nepieciešami pilnpiedziņas autotransporta līdzekļi ar paaugstinātu klīrensu, kuriem ir augstāks CO2 izmešu līmenis kā vieglajiem autotransporta līdzekļiem bez pilnpiedziņas un paaugstinātas caurgājības īpašībām. Turklāt ar pieejamiem finanšu resursiem, nav iespējams ievērot prasības par izmešu daudzumu CO2, kas katru gadu tikai samazinās, bet dienestu funkciju veikšanai ir nepieciešami transportlīdzekļi ar paaugstinātām tehniskajām prasības. Tāpēc nākotnē var rasties situācija, ka nebūs iespējams sabalansēt normatīvajos aktos noteiktās prasības par M1 (Pasažieru automobiļi) tīru (bezizmešu) autotransporta iegādēm ar iestāžu pieejamiem finanšu resursiem un tirgū piedāvātajiem transportlīdzekļiem.  Minētie dienesti ir izvietoti pa visu Latvijas teritoriju un pašlaik elektrotransportlīdzekļu uzlādes staciju infrastruktūra nodrošina pārklājumu pie galvenajiem ceļiem, bet nenodrošina pietiekami plašu pārklājumu intensīvas mazākas nozīmes vai meža ceļu izmantošanas gadījumos, kas var apgrūtināt noteikto kontroles un uzraudzības funkciju pietiekamu un operatīvu izpildi. Jāņem vērā, ka elektroautomobiļu uzlādes process aizņem noteiktu laiku un attiecīgā elektromobiļu uzlādes stacija var būt aizņemta, kā rezultātā iestādēm, lai pilnvērtīgi pildītu tām uzdotās funkcijas, būtu jāveic papildus investīcijas atsevišķu uzlādes staciju uzstādīšanai savu dienesta automobiļu uzlādei.  Uz šo brīdi zemkopības resorā ir aptuveni 1`000 autotransporta līdzekļi, no kuriem jaunāko auto vidējās iegādes izmaksas ir no 22`000 EUR līdz 25`000 EUR, kas ir dienestu finanšu iespēju galējās robežās. Zemkopības ministrija iebilst pret Likumprojekta tālāku virzību, nepiešķirot papildus finanšu līdzekļus atbilstošu autotransporta līdzekļu iegādei. | **Daļēji ņemts vērā**  Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva) 1.panta 3.punkts paredz dalībvalstīm iespēju no direktīvas prasībām atbrīvot transportlīdzekļus, kas minēti 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 (turpmāk – Regula 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. Latvija pārņemto direktīvā minētās prasības jau šobrīd ir pilnībā izmantojusi direktīvā minēto iespēju, un no direktīvas prasībām atbrīvojusi 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 minēto transportlīdzekļus. Vienlaikus vēršam uzmanību, ka direktīvas 1.panta 4.punktā ir noteikts, ka Direktīvu nepiemēro Regulas 2018/858 2. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā un 2. panta 3. punkta c) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem. Regulas 2018/858 2. panta 2. punkta a) minētie transportlīdzekļi, kuriem nav piemērojamas direktīvā minētās prasības, ir lauksaimniecības vai mežsaimniecības transportlīdzekļi, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 167/2013 ( 2013. gada 5. februāris ) par lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (turpmāk - Regula 167/2013). Saskaņā ar Regulas 167/2013 2.panta 1.punktu, minētie lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļi, ir konstruēti un izgatavoti vienā vai vairākos posmos, un šādiem transportlīdzekļiem konstruētām un izgatavotām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām, kā arī detaļām un aprīkojumam (a) traktori (T un C kategorija); b) piekabes (R kategorija); un c) maināmām velkamām iekārtām (S kategorija)). Ievērojot iepriekšminēto, lūdzam izvērtēt, vai atzinumā norādītie transportlīdzekļi jau šobrīd nav ārpus direktīvas tvēruma.  Attiecībā uz finansējumu, norādām, ka saskaņa ar 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, un kā atbildīgās ministrijas noteiktas arī VARAM un Satiksmes ministrija.  Vienlaikus saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: 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. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru. Vienlaikus vēršam uzmanību, ka gan Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, gan arī Modernizācijas fonds ir ierobežoti finanšu avoti un var tikt izmantoti kā papildavoti.  Ievērojot **16.09.2020. atzinumā** sniegtos iebildumus, aicinām atkārtoti izvērtēt anotācijā ietverto plānoto grozījumu raksturojumu un pamatojumu. Papildus paskaidrojam, ka vienlaikus ar grozījumiem tiek noteikts, ka ministrija kā attiecīgās valsts pārvaldes nozares vadošā (augstākā) iestāde vai pašvaldība ar lēmumu var noteikt, ka tā pati, tās padotības iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji var iepirkt mazāku procentu tīru transportlīdzekļu vai neiepirkt tos vispār. Šādā gadījumā nodrošinot, ka tā pati, tās iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji kopā iepērk vismaz šajā likumā noteikto procentu tīru transportlīdzekļu. Kā piemēram, ministrija nosaka, ka tās kapitālsabiedrībai nav jāiegādājas tīri M2 kategorijas transportlīdzekļi, jo tās funkciju nodrošināšanai tirgū nav pieejami atbilstošas specifikācijas M2 kategorijas transportlīdzekļi, kuri atbilstu direktīvas prasībām. Vienlaikus ministrija nodrošina, ka laika posmā, piemēram, no 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim no visiem ministrijā un tas padotības iestādēs un kapitālsabiedrībās, kuras tā ir kapitāldaļu turētāja, kopā iepirktajiem M2 kategorijas transportlīdzekļiem 22 procenti ir iepirkti tīri M2 kategorijas transportlīdzekļi. Atkārtoti vēršam uzmanību, ka regulējumā ir ietverti visi tie transportlīdzekļi, kurus direktīva paredz kā tos, kurus dalībvalsts var atbrīvot no prasību piemērošanas. | **Ar 16.09.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  Zemkopības ministrija savas kompetences ietvaros ir izvērtējusi Finanšu ministrijas precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā*”* (VSS – 419) (turpmāk – Likumprojekts), precizēto sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju) un **uztur** 10.06.2020. un 30.07.2020. **izteiktos iebildumus** par plānotajiem grozījumiem likumprojektā nepiešķirot papildus finanšu līdzekļus atbilstošu transportlīdzekļu iegādei.   1. **Par Likumprojekta 4. pantu un Publisko iepirkumu likuma 54.panta papildinājumiem ar piekto un septīto daļu:**   Izvērtējot 54.panta piektās daļas piedāvāto redakciju, norādām, ka iespējams kāda ministrija vai pašvaldība kopā ar iestādēm varētu nodrošināt likumprojektā plānoto tīro automobiļu procentu iepirkšanu, bet uzskatām, ka piedāvātā redakcija neatrisina galveno problēmu, t.i. iestāžu nepietiekamo finansējumu attiecīgās normas realizēšanai bez papildus finansējuma piešķiršanas, t.sk. norādām, ka Zemkopības resora iestādēm nepieciešamā autotransporta procentuālais sadalījums neļaus sasniegt plānoto tīru autotransporta līdzekļu apjomu.  Ņemot vērā Zemkopības resora specifisko funkciju un uzdevumu izpildi, **lūdzam papildināt Likumprojekta 54.panta septīto daļu** nosakot, ka likuma 54.panta prasības **nav attiecināmas uz transportlīdzekļiem, kas ietilpst bezceļu transportlīdzekļu apakškategorijā atbilstoši** **Eiropas parlamenta un padomes regulas (ES) 2018/858** *I PIELIKUMA (Vispārīgas definīcijas, kritēriji transportlīdzekļu iedalīšanai kategorijās, transportlīdzekļa tipi un virsbūvju tipi***) 4.pantam.**  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka lielākā daļa no likumprojekta 54.panta septītajā daļā minētajiem transportlīdzekļiem ir uzskaitīti **Eiropas parlamenta un padomes regulas (ES) 2018/858** *I PIELIKUMA (Vispārīgas definīcijas, kritēriji transportlīdzekļu iedalīšanai kategorijās, transportlīdzekļa tipi un virsbūvju tipi***) 5.pantā – Speciālie transportlīdzekļi,** tādēļ šajā punktā būtu norādāma atsauce uz minēto direktīvu. |
|  | **Zemkopības ministrija (30.07.2020. atzinums)**  Zemkopības ministrija savas kompetences ietvaros izvērtēja Finanšu ministrijas iesūtīto saskaņošanai precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” (turpmāk – likumprojekts), sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotācija) un izziņu par atzinumos sniegtajiem iebildumiem (VSS-419) un uztur 10.06.2020. izteiktos iebildumus par plānotajiem grozījumiem likumprojektā nepiešķirot papildus finanšu līdzekļus atbilstošu transportlīdzekļu iegādei.  Vienlaikus ierosinām papildināt likumprojekta 4.pantu (Publisko iepirkumu likuma 54.panta sesto daļu) aiz vārdiem “civilās aizsardzības dienestu” ar vārdiem “lauksaimniecības un mežsaimniecības vajadzībām, tai skaitā uzraudzības funkciju nodrošināšanai”.    Kā viens no risinājumiem iespējams būtu papildināt likumprojektu ar atsevišķu punktu, iekļaujot nosacījumu par deleģējumu attiecīgās nozares ministram izdot noteikumus par specifiskām vajadzībām nepieciešamo transportlīdzekļu izmantošanas iespējām konkrētai padotības iestādei, nosakot noteiktu skaitu transportlīdzekļu, kuriem var  nepiemērot vai atvieglot bezemisiju transporta izmantošanu iestāžu funkciju nodrošināšanā. Piemēram, lai nodrošinātu laboratorisko paraugu iegūšanu par Āfrikas cūku mēra u.c. slimību noteikšanu mežā atrastajām mežacūkām, iespējamām koku infekciju slimībām, nodrošinot uzraudzību meža apsaimniekošanā un izmantošanā, kā arī medības reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanu un citas specifiskas funkcijas, kas noteiktas normatīvajos aktos. Iespējams, ka ir nepieciešams izdalīt atsevišķu normatīvo regulējumu par saimnieciskās darbības un uzraudzības funkciju nodrošināšanu, t.sk. arī par lauksaimniecības un mežsaimniecības jomu, nepiemērojot vai atvieglojot bezemisiju transporta izmantošanu.                  Norādām, ka iepriekšminēto funkciju un uzdevumu izpildei ir nepieciešami pilnpiedziņas (4x4) transportlīdzekļi ar paaugstinātu klīrensu, kuriem ir augstāks CO2 izmešu līmenis kā vieglajiem transportlīdzekļiem bez pilnpiedziņas un paaugstinātas caurgājības īpašībām, lai nākotnē nerastos situācija, ka nav iespējams sabalansēt normatīvajos aktos noteiktās prasības par M1 (Pasažieru automobiļi) tīru (bezizmešu) transportlīdzekļu iegādēm, nepieciešams noteikt izņēmumu attiecīgo transportlīdzekļu izmantošanā. |
|  | **AS “Latvijas valsts meži” (31.07.2020. atzinums par precizēto likumprojektu)**  AS “Latvijas valsts meži” sniedz iebildumus par likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” (VSS- 419).  Valsts meža apsaimniekošanas funkcijas satura un specifikas dēļ ievērojami lielāko daļu, ap 90 % no AS “Latvijas valsts meži” autoparka, veido N1 un M1 kategoriju transportlīdzekļi ar pilnpiedziņu un paaugstinātu klīrensu.  Skaidrojam, ka šādai funkcionalitātei ir objektīva un tieši ar AS “Latvijas valsts meži” funkciju specifiku saistīta nepieciešamība, jo attiecīgie transportlīdzekļi tiek lietoti, lai pārvietotos pa meža ceļiem un citām zemākas kvalitātes brauktuvēm.  Līdz ar to, par tādiem N1 un M1 kategoriju transportlīdzekļiem, kas var realizēt AS “Latvijas valsts meži” faktiskās vajadzības, ir atzīstami tikai daļa no visiem Latvijā pieejamajiem N1 un M1 kategoriju transportlīdzekļiem. Līdzīga situācija var tikt konstatēta arī citiem pasūtītājiem, kur tiem var būt objektīvi pastāvošām vajadzībām atbilstošas īpašas prasības, kas ievērojami sašaurina piemēroto transportlīdzekļu klāstu.  Līdz ar to, Likumprojekta anotācijā veiktais noteikto kategoriju transportlīdzekļu piedāvājuma apskats ir aplūkojams kritiski. AS “Latvijas valsts meži” ieskatā esošā tirgus situācija neļautu realizēt plānoto uzstādījumu par noteikta īpatsvara “tīro” transportlīdzekļu iegādi tirgū pastāvošā ierobežotā piedāvājum dēļ. Kā piemēram, pašreiz tirgū (ne tikai Latvijas, bet vispār) nav iegādājami N1 klases pilnpiedziņas “kravas furgoni” un “kravas kastes”, kas atbilstu Likumprojektā noteiktajām “tīrā” transportlīdzekļa pazīmēm, nav zināms, kad tādi varētu kļūt pieejami tirdzniecībā un nav zināms, kad varētu nonāk ražošanā un piegādāti tirgum, tai skaitā Latvijā, jo pašreiz atsevišķi modeļi atrodas rūpnīcās izstrādes stadijās. Un, lai arī Likumprojekta anotācijā ir atspoguļots šķietami liels skaits M1 kategorijas transportlīdzekļu, kas darbināmi ar elektrību, neviens no tiem neatbilst mežsaimniecībā izmantojamā autotransporta specifikai tomēr norādām, ka M1 klases ar elektrību darbināmi pilnpiedziņas transportlīdzekļi ir tikai daži (*Audi eTron* vai *Jaguar I-Pace*) un to cena pārsniedz EUR 50`000 robežu, kas savukārt, nozīmē, ka attiecīgais transportlīdzeklis tiks uzskatīts par reprezentatīvo automobili Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma izpratnē.  Vienlaikus, saskaņā ar Auto asociācijas izstrādāto Automobiļu klasifikatoru (<http://www.autoasociacija.lv/files/klasifikators/klasifikators.pdf>) ir uzskatāmi secināms, ka transportlīdzekļiem PHEV izpildījumā (*Plug-in Hybrid Vehicle*) lielā daļā gadījumu emisija ir virs 50 g/km CO2, it īpaši apvidus klasēs. Papildus piebilstams, ka klasifikatorā uzrādītās bāzes cenas modeļiem ir vismaz 2-3 reizes zemākas, nekā EV versijā.  Līdz ar to, norādām, ka pašreizējā transportlīdzekļu tirgū Latvijā Likumprojekta paredzētās normas faktiski nav izpildāmas. Attiecīgi, uzskatām, ka likumprojekta autoriem būtu sevišķi piesardzīgi jāvērtē Likumprojekta ietekme un iespējamie apdraudējumi pasūtītāju funkciju izpildei. Nebūtu pieļaujama situācija, ka šāds publisko iepirkumu organizēšanas noteikums vērā ņemami apdraudētu efektīvu pasūtītāju funkciju realizāciju.  Pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu 17.apsvērumā minēto (*Lai nesamērīgi nenoslogotu publiskās iestādes un pakalpojumu sniedzējus, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai no šīs direktīvas prasībām atbrīvot tādu konkrētu transportlīdzekļu publisko iepirkumu, kuriem ir specifiskas īpašības, kas saistītas ar to ekspluatācijas prasībām*) aicinām papildināt Likumprojektu, 54.panta sestajā daļā, papildus nosakot, ka likuma 54.panta prasības nav attiecināmas arī uz pilnpiedziņas M1 un N1 transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti lauksaimniecībā un mežsaimniecībā. | **Daļēji ņemts vērā**  Papildus vēršam uzmanību, ka iepērkot autotransporta līdzekļus tikai noteiktam procentam, nevis visiem iepirktajiem autotransporta līdzekļiem ir jābūt tīriem. Attiecībā uz N1 un M1 kategoriju transportlīdzekļu iepirkumiem, tikai 22 % no iepirktajiem jābūt tīriem.  Ievērojot **14.09.2020. atzinumā** sniegtos iebildumus, aicinām atkārtoti izvērtēt anotācijā ietverto plānoto grozījumu raksturojumu un pamatojumu. Papildus paskaidrojam, ka vienlaikus ar grozījumiem tiek noteikts, ka ministrija kā attiecīgās valsts pārvaldes nozares vadošā (augstākā) iestāde vai pašvaldība ar lēmumu var noteikt, ka tā pati, tās padotības iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji var iepirkt mazāku procentu tīru transportlīdzekļu vai neiepirkt tos vispār. Šādā gadījumā nodrošinot, ka tā pati, tās iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji kopā iepērk vismaz šajā likumā noteikto procentu tīru transportlīdzekļu. Kā piemēram, ministrija nosaka, ka tās kapitālsabiedrībai nav jāiegādājas tīri M2 kategorijas transportlīdzekļi, jo tās funkciju nodrošināšanai tirgū nav pieejami atbilstošas specifikācijas M2 kategorijas transportlīdzekļi, kuri atbilstu direktīvas prasībām. Vienlaikus ministrija nodrošina, ka laika posmā, piemēram, no 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim no visiem ministrijā un tas padotības iestādēs un kapitālsabiedrībās, kuras tā ir kapitāldaļu turētāja, kopā iepirktajiem M2 kategorijas transportlīdzekļiem 22 procenti ir iepirkti tīri M2 kategorijas transportlīdzekļi. Atkārtoti vēršam uzmanību, ka regulējumā ir ietverti visi tie transportlīdzekļi, kurus direktīva paredz kā tos, kurus dalībvalsts var atbrīvot no prasību piemērošanas. | **Ar 14.09.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  AS Latvijas valsts meži apsaimnieko valstij piederošās mežu platības **visā Latvijas teritorijā**. Šī uzdevuma īstenošanā **91%** no LVM autoparkā esošajiem M1, N1 un M2 transportlīdzekļiem ir **pilnpiedziņas ar paaugstinātu klīrensu**.  Līdz ar to, Likumprojekta anotācijā veiktais noteikto kategoriju transportlīdzekļu piedāvājuma apskats ir aplūkojams kritiski. AS “Latvijas valsts meži” ieskatā esošā tirgus situācija neļautu realizēt plānoto uzstādījumu par noteikta īpatsvara “tīro” transportlīdzekļu iegādi tirgū pastāvošā ierobežotā piedāvājum dēļ. Kā piemēram, pašreiz Latvijas tirgū nav iegādājami N1 klases pilnpiedziņas “kravas furgoni” un “kravas kastes”, kas atbilstu Likumprojektā noteiktajām “tīrā” transportlīdzekļa pazīmēm. Un, lai arī Likumprojekta anotācijā ir atspoguļots šķietami liels skaits M1 kategorijas transportlīdzekļu, kas darbināmi ar elektrību, tomēr norādām, ka M1 klases ar elektrību darbināmi pilnpiedziņas transportlīdzekļi ir tikai daži un to cena pārsniedz 50 000,- EUR robežu, kas savukārt, nozīmē, ka attiecīgais transportlīdzeklis tiks uzskatīts par reprezentatīvo automobili Uzņēmumu ienākuma nodokļa likuma izpratnē.  Līdz ar to, norādām, ka pašreizējajā transportlīdzekļu tirgū Latvijā Likumprojekta paredzētās normas faktiski nav izpildāmas. Attiecīgi, uzskatām, ka likumprojekta autoriem būtu sevišķi piesardzīgi jāvērtē Likumprojekta ietekme un iespējamie apdraudējumi pasūtītāju funkciju izpildei. Nebūtu pieļaujama situācija, ka šāds publisko iepirkumu organizēšanas noteikums vērā ņemami apdraudētu efektīvu pasūtītāju funkciju realizāciju.  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 19.apsvērums dod dalībvalstīm brīvību mērķrādītāju sasniegšanā dažādās teritorijās:  *(19) Dalībvalstīm vajadzētu būt rīcības brīvībai minimālo mērķrādītāju sasniegšanas centienus savā teritorijā sadalīt saskaņā ar savu konstitucionālo sistēmu un savas transporta politikas mērķiem. Dalībvalstī sadalot centienus,* ***var ņemt vērā dažādus faktorus, piemēram****, ekonomisko iespēju atšķirības,* ***gaisa kvalitāti, iedzīvotāju blīvumu, transporta sistēmu īpatnības, transporta dekarbonizācijas un gaisa piesārņojuma mazināšanas politiku vai jebkādus citus attiecīgus kritērijus****.*  Savukārt direktīvas 22.apsvērums mudina tīro transportlīdzekļu politiku realizēt tieši urbānā vidē:  *(22) Maksimālo ietekmi var panākt, ja tīro transportlīdzekļu publiskais iepirkums tiek īpaši veikts* ***apgabalos ar salīdzinoši augstu gaisa un trokšņa piesārņojumu****. Dalībvalstu publiskās iestādes tiek mudinātas īpaši pievērsties tieši šādiem apgabaliem, kad tiek īstenoti minimālie iekšzemes iepirkuma mērķrādītāji.*  Tā kā direktīvas 17.apsvērums  *( Lai nesamērīgi nenoslogotu publiskās iestādes un pakalpojumu sniedzējus, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai no šīs direktīvas prasībām atbrīvot tādu konkrētu transportlīdzekļu publisko iepirkumu, kuriem ir* ***specifiskas īpašības, kas saistītas ar to ekspluatācijas prasībām****…*.) ļauj dalībvalstīm noteikt izņēmumus politikas īstenošanā, **lūdzam papildināt Likumprojekta 54.panta septīto daļu** nosakot, ka likuma 54.panta prasības **nav attiecināmas uz transportlīdzekļiem, kas ietilpst bezceļu transportlīdzekļu apakškategorijā atbilstoši** **Eiropas parlamenta un padomes regulas (ES) 2018/858** *I PIELIKUMA (Vispārīgas definīcijas, kritēriji transportlīdzekļu iedalīšanai kategorijās, transportlīdzekļa tipi un virsbūvju tipi***) 4.pantam.**  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka lielākā daļa no likumprojekta 54.panta septītajā daļā minētajiem transportlīdzekļiem ir uzskaitīti **Eiropas parlamenta un padomes regulas (ES) 2018/858** *I PIELIKUMA (Vispārīgas definīcijas, kritēriji transportlīdzekļu iedalīšanai kategorijās, transportlīdzekļa tipi un virsbūvju tipi***) 5.pantā – Speciālie transportlīdzekļi,** tādēļ šajā punktā būtu norādāma atsauce uz minēto direktīvu. |
| 4. | **Likumprojekta 5.pants**  “5.Papildināt pārejas noteikumus ar 17., 18. un 19. punktu šādā redakcijā:  “17. Ar 2026.gada 1.janvāri par tīru autotransporta līdzekli šā likuma 1.panta 321 punkta “a” apakšpunkta gadījumā tiek uzskatīts tāds M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 CO2 g/km.  18. Šā likuma 54.panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā ir:   1. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 22 procenti M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 2. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 22 procenti M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 3. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 8 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 4. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 9 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 5. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 35 procenti I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 6. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 50 procenti I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem.   19. Šā likuma 54. panta ceturtajā, piektajā, sestajā un septītajā daļā minētās 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.” | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  3. Likumprojekta pārejas noteikumu 19. punktā tiek norādīts, ka likumprojektā noteiktās normas būs jāpiemēro iepirkumiem no 2021. gada 2. augusta līdz 2030. gadam. Vēršam uzmanību, ka ir nesamērīgi piemērot šīs prasības pilnā apmērā jau no 2021. gada 2. augusta. Līdz ar to ministrijas ieskatā būtu jāparedz pārejas periods ar pakāpenisku prasību piemērošanu. Piemēram, zaļā publiskā iepirkuma ietvaros ir paredzēts, ka transportam tiek pakāpeniski samazināts CO2, tādējādi nodrošinot, ka pašvaldības un valsts iestādes var savlaicīgi pārorintēties uz videi draudzīgāku transportlīdzekļu iegādi, kā arī tādā veidā neradot tik lielu finansiālo slogu uz pašvaldību un valsts budžetu. Ņeot vērā minēto, lūdzam likumprojekta pārejas noteikumu 19. punktā paredzēt kārtību, kādā minētajā punktā minētās prasības būs pārņemtas pakāpensiki, vienlaikus norādot skaidrojumu anotācijā, kā tas tiks realizēts. | **Nav ņemts vērā**  Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva) noteiktie sasniedzamie mērķrādītāji sasniedzami divos posmos - Latvijai, pirmajā posmā, no 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim, ir jānodrošina, ka:   * 22% no visiem iepirktajiem pasažieru automobiļiem, vieglajam komerctransportam un autobusiem ar ietilpību līdz 22 sēdvietām, un * 8% no visiem iepirktajiem kravas automobiļiem un * 35% no visiem iepirktajiem pilsētas autobusiem jābūt iepirktiem tīriem, tostarp pusei no visiem tīriem pilsētas autobusiem, jāiepērk bezemisiju pilsētas autobusus.   Otrajā posmā, no 2026.gada 1.janvāra līdz 2030.gada 31.decembrim noteiktie mērķi ir:   * 22% mazas noslodzes transportlīdzekļiem, * 9% kravas automobiļiem un * 50% pilsētas autobusiem jābūt tīriem, tostarp saglabājot nosacījumu, ka pusi no visiem tīriem pilsētas autobusiem, jāiepērk bezemisiju pilsētas autobusus.   Vienlaikus vēršam uzmanību, ka saskaņa ar 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, un kā atbildīgās ministrijas noteiktas arī Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija un Satiksmes ministrija.  Tāpat arī saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: 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. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka gan Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, gan arī Modernizācijas fonds ir ierobežoti finanšu avoti un var tikt izmantoti kā papildavoti.  Papildus vēršam uzmanību, ka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija vairākkārt direktīvas grozījumu saskaņošanas laikā ir paudusi viedokli, ka Latvijai nav pamatojuma iebilst pret direktīvas grozījumos piedāvātajiem mērķiem vieglajiem transportlīdzekļiem un grozījumos piedāvātie mērķi ir atbalstāmi un nav samazināmi, jo Latvijai jau ir izvirzīti ambiciozi SEG emisiju samazināšanas mērķi, t.sk. transporta sektorā, līdz ar to grozījumi direktīvā saistībā ar “tīro” transportlīdzekļu daļas noteikšanu publiskajā iepirkumā, ir uzskatāmi kā viens no instrumentiem Latvijai jau noteikto mērķu īstenošanai, nevis kādu pilnīgi jaunu papildus saistību uzņemšanās un pašvaldībām un valsts sektoram būtu jābūt kā piemēram privātajam sektoram.  Tāpat Latvijas Republikas nacionālās pozīcijas Nr.2 “Par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai ar ko groza Direktīvu 2009/33/ES par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu" saskaņošanas laikā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija iebilda Finanšu ministrijas un Satiksmes ministrijas paustajam viedoklim, ka direktīvā noteiktais apakšmērķis M3 kategorijas transportlīdzekļiem nav pieņemams, jo ietvertās prasības ierobežo tehnoloģisko neitralitāti un tās nav arī pietiekami izvērtētas, norādot, ka netiek pārkāpta tehnoloģiskā neitralitāte, jo direktīvas grozījumu mērķis ir SEG samazināšana.  Attiecībā uz finansiālo slogu uz pašvaldību un valsts budžetu, norādām, ka Finanšu ministrija vairākkārt ir lūgusi VARAM izvērtēt un sniegt informāciju par direktīvas ietekmi uz pašvaldībām un to budžetiem. Tomēr šādu izvērtējumu VARAM nav sniedzis, norādot, ka tās rīcībā nav informācijas par pašvaldību autoparkiem un pašvaldību iespējām izpildīt direktīvā minētās prasības, vienlaikus norādot, ka direktīvā paredzētie grozījumi ietekmēs pašvaldību budžetu, bet konkrēta ietekme nav norādāma, jo krietni sadārdzināsies jaunu transporta līdzekļu iegādes izdevumi.  Ievērojot **21.09.2020. atzinumā** sniegtos iebildumus, aicinām atkārtoti izvērtēt anotācijā ietverto plānoto grozījumu raksturojumu un pamatojumu. Papildus paskaidrojam, ka direktīva ieviešama dalībvalstīs līdz 2021.gada 2.augustam, kā arī minimālie iepirkuma mērķrādītāji sasniedzami jau no 2021.gada 2.augusta. Lai arī mērķi sasniedzami divos periodos no 2021.gada 2.augusta līdz 2025.gada 31.decembrim un no 2026.gada 1.janvāra līdz 2030.gada 31.decembrim, ja prasību piemērošana tiks atlikta, pastāv risks, ka Latvija nesasniegs tai noteiktos mērķus. Vienlaikus direktīvā tiek noteiktas skaidras definīcijas un CO2 emisiju apjomi, attiecībā uz to, ko direktīvas izpratnē saprot ar tīru un bezemisijas transportlīdzekli. Zaļā publiskā iepirkuma ietvaros noteiktās CO2 emisijas būtiski atšķiras no direktīvā noteiktajām. Ja direktīvā tīrs M1 kategorijas transportlīdzeklis ir tāds, kura CO2 emisijas nepārsniedz 50 CO2 g/km, tad atbilstoši zaļā publiskā iepirkuma regulējumā minētajam M1 kategorijas transportlīdzeklim CO2 emisijas nedrīkst pārsniegt no 100 CO2 g/km (mini) līdz  200 CO2 g/km (Luksus, lielā apvidus). Līdz ar to, lai Latvija sasniegtu tai noteiktos mērķus, iepirktiem transportlīdzekļiem jāatbilst direktīvas prasībām. Tāpat vēršam uzmanību, ka EK paziņojumā “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana “Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā”” tiek norādīts, ka EK ierosina mainīt pašreizējo emisiju samazināšanas trajektoriju klimatneitralitātes panākšanai līdz 2050.gadam, norādot samazināt emisijas transporta sektorā izrādījies grūtāk un transporta sektorā pārmaiņas prasa daudz laika, tāpēc jau nākamajā desmitgadē jārīkojas aktīvāk; pretējā gadījumā pēc 2030.gada vajadzīgās pārmaiņas būtu jāievieš nereālistiski ātri. Tāpat EK norāda, ka dažos sektoros vērojams mazāks, bet tomēr nozīmīgs potenciāls līdz 2030.gadam izmaksefektīvi samazināt emisijas. Autotransports pašlaik veido piektdaļu ES siltumnīcefekta gāzu emisiju, un tā emisijas kopš 1990.gada augušas par vairāk nekā ceturtdaļu. Laikā no 2015. līdz 2030.gadam tā emisijas varētu samazināties tikai par aptuveni 20 %, rādot, ka sektoram būs nopietnāk jātiecas uz lielāku dekarbonizāciju. Vienlaikus EK vērš uzmanību, ka attiecībā uz transportu, ietekmes novērtējums rāda, ka elektrifikācija neapšaubāmi ir svarīgs līdzeklis ceļā uz dekarbonizāciju. EK sniedz informāciju, ka līdz 2021.gada jūnijam EK izskatīs un nostiprinās vieglo automobiļu un furgonu CO2 standartus, kuri piemērojami no 2030.gada un, ka lai līdz 2050.gadam sasniegtu vispārējo klimatneitralitātes mērķrādītāju, gandrīz visiem ekspluatācijā esošajiem automobiļiem līdz tam laikam vajadzēs būt bezemisiju transportlīdzekļiem. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (03.08.2020. atzinums)**  Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – ministrija) savas kompetences ietvaros izvērtēja Finanšu ministrijas precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” (VSS-419) (turpmāk – likumprojekts) un tā sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju) (turpmāk – anotācija) un atbalsta tā tālāku virzību, vienlaikus izsakot šādu iebildumu.  Likumprojekta pārejas noteikumu 19. punktā tiek norādīts, ka likumprojektā noteiktās normas būs jāpiemēro iepirkumiem no 2021. gada 2. augusta. Vēršam uzmanību, ka ir grūti izpildāmi un nesamērīgi piemērot šīs prasības pilnā apmērā jau no 2021. gada 2. augusta. Saskaņā ar biedrības “Auto asociācija” datiem par transportlīdzekļu klasifikāciju un noteiktajām CO2/km robežvērtībām katram transportlīdzeklim[[1]](#footnote-1), var secināt, ka atbilstoši prasībām par “tīro” transportlīdzekli, kur tiek noteikts, ka emisijām ir jābūt mazāk par 50 g CO2/km, atbilst tikai viens transportlīdzeklis BMW i8 (42 g CO2/km) un elektroauto. Pārējiem transportlīdzekļiem minētais rādītājs ir ap 100 g CO2/km.  Līdz ar to, ministrijas ieskatā, būtu jāparedz pārejas periods ar pakāpenisku prasību piemērošanu. Piemēram, zaļā publiskā iepirkuma ietvaros ir paredzēts, ka transportlīdzekļiem tiek pakāpeniski samazināts rādītājs g CO2/km, tādējādi nodrošinot, ka pašvaldības un valsts iestādes var savlaicīgi pārorientēties uz videi draudzīgāku transportlīdzekļu iegādi, kā arī, tādā veidā neradot finansiālo slogu uz pašvaldību un valsts budžetu. Ņemot vērā minēto, ir nepieciešams veikt tirgus priekšizpēti, lai pārliecinātos par tirgus gatavību piedāvāt tīros transportlīdzekļus sabiedrisko pakalpojumu nodrošināšanai (piemēram, atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi, pasta transports, sabiedriskie autotransporta pakalpojumi, u.c.), kā arī nepieciešams attīstīt uzlādes infrastruktūru ­– attiecīgas jaudas pieslēgumu uzlādes vietu izveide, to specifikai atbilstošas tehniskās apkopes vietas, utml., lai varētu nodrošināt pakalpojumu pieejamību un to nodrošināšanu.  Ņemot vērā minēto, lūdzam likumprojekta pārejas noteikumu 19. punktā un anotācijā paredzēt kārtību, kā minētās prasības tiks pakāpeniski sāktas pildīt 2021. gada 2. augustā un izpildītas līdz 2023. gadam.  **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (21.09.2020. atzinums)**  Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – Ministrija) savas kompetences ietvaros izvērtēja Finanšu ministrijas precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” (turpmāk – Likumprojekts) un tā sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotācija) (turpmāk – anotācija) (VSS-419) un atbalsta Likumprojekta tālāku virzību, izsakot šādu iebildumu.  Uzturam joprojām Ministrijas 2020. gada 12. jūnija atzinumā Nr. 1-22/5329 pausto iebildumu par to, ka Likumprojekta pārejas noteikumu 19. punktā ietvertā prasība par to, ka Likumprojektā ietvertais regulējums piemērojamas pilnā apmērā no 2021. gada 2. augusta ir nesamērīgs. Ministrijas ieskatā, Likumprojektā būtu jāietver pārejas periods par pakāpenisku prasību piemērošanu. Ministrija vērš uzmanību, ka zaļā publiskā iepirkuma ietvaros ir paredzēts, ka transportam tiek pakāpeniski samazinātas CO2 emisijas, tādējādi nodrošinot, ka pašvaldības un valsts iestādes var savlaicīgi pārorintēties uz videi draudzīgāku transportlīdzekļu iegādi, kā arī tādejādi neradot nesamērīgu finansiālo slogu uz pašvaldību un valsts budžetu. Ņemot vērā minēto, atkārtoti lūdzam Likumprojekta pārejas noteikumu 19. punktā paredzēt kārtību, kādā minētās prasības tiks pārņemtas pakāpensiki, vienlaikus norādot skaidrojumu anotācijā, kā tas tiks īstenots. | **Likumprojekta 5.pants**  “5.Papildināt pārejas noteikumus ar 17., 18. un 19. punktu šādā redakcijā:  “17. Ar 2026.gada 1.janvāri par tīru autotransporta līdzekli šā likuma 1.panta 321 punkta “a” apakšpunkta gadījumā tiek uzskatīts tāds M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 CO2 g/km.  18. Šā likuma 54.panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā ir:   1. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 22 procenti M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 2. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 22 procenti M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 3. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 8 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 4. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 9 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 5. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 35 procenti I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 6. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 50 procenti I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 7. no 2031.gada 1.janvāra katram piecu gadu laika posmam piemērojams šā punkta 2., 4. un 6. apakšpunktos noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars.   19. Šā likuma 54. panta ceturtajā, piektajā, sestajā un septītajā daļā minētās 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.” |
| 5. | **Par likumprojektu** | **Latvijas Pašvaldību savienība** **(15.06.2020. atzinums)**  Saprotam, ka Direktīvas ieviešanas termiņus neviens Latvijai nepārcels, bet tomēr vēlamies vērst likumprojekta autoru uzmanību uz to, ka anotācijā iekļautie aprēķini un apgalvojumi par “tīro” transportlīdzekļu iegāžu iespējām un izmaksām ir pārāk optimistiski. Jāatzīmē arī, ka šo transportlīdzekļu ekspluatācijai nepieciešama noteikta infrastruktūra - attiecīgas jaudas pieslēgumu uzlādes vietu izveide, to specifikai atbilstošas tehniskās apkopes vietas, un tml. Šobrīd faktiski nekā no tā nav, un arī anotācijā par to izveidi tuvākā nākotnē nav nekas minēts. Lai gan anotācijā norādīts ka valstī ir 82 uzlādes vietas, “kas nodrošina brīvu elektromobiļu pārvietošanās iespēju praktiski visā Latvijas teritorijā”, bet tās nenodrošina sistemātisku ikdienas uzlādi vairākiem transportlīdzekļiem. To izvietojums un skaits varbūt ir pieņemams privātpersonām esošā skaita elektromobiļu vajadzībām, bet ne autotransporta pakalpojumu sniegšanai vai atkritumu pārvadāšanai, jo Direktīvas prasības attiecās arī 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). Konsultējoties ar pašvaldībām (Jelgava, Ventspils) un uzņēmējiem, kuriem ir iestrādes šajā jomā, esam saņēmuši atbildes, ka , ar elektrību vai ūdeņradi darbināmi transportlīdzekļi būtu gandrīz divreiz dārgāki par transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilajām degvielām. Lai gan elektroenerģija ir daudz lētāka nekā benzīns vai dīzeļdegviela, tīra autotransporta līdzekļa iegādes atmaksas termiņš atkarībā no modeļa ir no 7 līdz 9 gadiem. Līdz ar to, ieviešot piedāvātos grozījumus Publisko iepirkumu likumā, sagaidāmas publisko personu sniegto pakalpojumu sabiedrībai cenas sadārdzināšanās. Pie tam šādu autobusu izmantošana ir noteikti iespējama pilsētvidē, bet speciālisti apšauba to sekmīgas ekspluatācijas iespējamību laukos. Neraugoties uz to, ka iepirkumi jāuzsāk jau 2021.gada augustā, anotācijā attiecībā uz finansējuma nodrošināšanu raksta, ka “SM arī turpmāk jādomā par nepieciešamā finansējuma piesaisti attiecīgo infrastruktūru ieviešanai [..]. LPS rīcībā nav informācijas, ka SM ko konkrēti domātu par pasākumiem šādu iepirkumu nodrošināšanai jau 2021. gadā. Anotācijā arī norādīts uz 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. Bet šāds atbalsts “ tiktu sniegts atklāto projektu konkursu veidā.” Tādejādi nav konstatējami atbalsta pasākumi un papildus finansējuma avoti valstī jau nākamajā gadā “tīro” transportlīdzekļu iegādēm vai to infrastruktūras izveidei. Neesot vienlaikus ar pienākumu pasūtītājiem veikt autotransporta iepirkumu grozījumos noteiktā kārtībā plānotiem pasākumiem valstī un finansējumam iegādēm un arī atbilstošai infrastruktūrai, šādu atsevišķu mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas) transportlīdzekļu iepirkums būtu bezjēdzīgs un izšķērdīgs, un faktiski līdzinātos Valsts kontroles kritizētam 3D lāzera skeneru bezpilota lidaparāta iepirkumam Valsts policijā. Arī no citu valstu piemēra ir redzams, ka bez vienota valsts atbalsta pāreja uz “tīriem” transportlīdzekļiem nav realizējama.  Ņemot vērā iepriekš minēto, atbalstām grozījumu tālāku virzību tikai pēc to precizēšanas un anotācijas papildināšanas ar konkrētiem pasākumiem mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas) transportlīdzekļu iepirkumu nodrošināšanai. | **Nav ņemts vērā**  Vēršam uzmanību, ka Finanšu ministrija nav atbildīgā ministrija attiecībā uz elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstību. Saskaņā Ministra kabineta 2015. gada 3. novembra noteikumiem Nr. 637 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 4.4.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā" īstenošanas noteikumi” ir plānots līdz 2023.gada 31.decembrim uzstādīt 139 elektrotransport līdzekļu uzlādes stacijas. Turklāt jāņem vērā arī privāta sektora aizvien lielāku ieinteresētību un iesaisti uzlādes infrastruktūru izbūvē. Vienlaikus ir skaidrs, ka pieaugot ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu skaitam attiecīgi pieaugs arī to uzlādes staciju skaits.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka saskaņa ar Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk – plāns) iekļautajiem pasākumiem līdz 2030.gadam ir plānots sniegt atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanas veicināšanai, t.sk. publiskajā sektorā, un kā atbildīgās ministrijas noteiktas arī VARAM un Satiksmes ministrija. Kā piemēram, plāna rīcības virziena 5.3. pasākuma “*Veicināt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu pārvietošanos lielajās pilsētās*” izpildi raksturojošie rezultatīvie rādītāji ir prioritāri nomaiņa vai pārbūve uz ETL un gāzveida degvielu transportam pilsētu komunālajiem dienestiem un pasažieru pārvadātājiem (taksometriem). Tāpat arī minētā plāna rīcības virziena 5.4. pasākuma “*Palielināt mazemisiju un bezemisiju, transportlīdzekļu skaitu caur publisko iepirkumu veiktajos pakalpojumos un piegādēs*” viens no darbības rezultātiem ir izstrādāti attiecīgie MK noteikumi, lai pēc 2021.gada ES struktūrfondu un citu finansējuma avotu ietvaros radītu iespēju nodrošināt:  • finansiālu atbalstu pašvaldībām mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu publiskajos iepirkumos, t.sk. līdzfinansēt (atbalstīt) transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  Tāpat arī saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: 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. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka gan Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, gan arī Modernizācijas fonds ir ierobežoti finanšu avoti un var tikt izmantoti kā papildavoti.  Līdz ar to jau šobrīd tiek plānoti konkrēti atbalsta mehānismi pārejai un mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem.  Ievērojot **21.09.2020. atzinumā** sniegtos iebildumus, vēršam uzmanību, ka valsts pārvaldei ir jāveicina elektromobilitāti tāpat kā to dara privātais sektors. Kā piemērs privātā sektora aktīvai rīcībai ir 2020.gada 1.oktobrī AS "Latvenergo", VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" un koplietošanas pakalpojumu uzņēmumu Fiqsy, Carguru, CityBee noslēgtais memorands par elektromobilitātes veicināšanu Latvijā, attīstot datos balstītu infrastruktūru. Sadarbība memoranda ietvaros plānots veicināta straujāku elektrotransporta attīstību, savstarpēji izmantojot pušu rīcībā esošos datus un informāciju turpmākai piemērotāko vietu un pakalpojumu attīstībai. Uzlādes tīkla veidotāji plāno turpināt attīstīt viedu elektrouzlādes infrastruktūru, pētīt un piedāvāt jaunus produktus un transporta nodrošinātāji apkopot informāciju par lietotāju paradumiem, lai nodrošinātu augstu servisu un attīstītu kopēju tirgus pakalpojumu. Tiek norādīts, ka elektromobilitātes jaunie pakalpojumi ieņem nozīmīgu lomu Latvijas tautsaimniecības attīstībā, samazina autotransporta izmešus, ļauj gudrāk izmantot energoresursus, ietaupīt sabiedrības līdzekļus un ir svarīgs viedo pilsētu stratēģiju elements. Memoranda dalībnieki tāpat uzskata, ka ir nepieciešams kopīgs ieinteresēto personu ieguldījums elektromobilitātes attīstībā. Vienlaikus nepieciešams sekot līdzi aktuālajām tendencēm elektromobilitātes attīstībā, vērtējot kopējo situāciju autotransporta tirgū un risinot infrastruktūras un finanšu pieejamības jautājumus. Vienlaikus memoranda dalībnieki norāda, ka ir nepieciešams vērtēt normatīvo regulējumu, lai veicinātu elektromobilitāti, un ieteikt regulējuma uzlabojumus attiecīgajām institūcijām. | **Ar 03.08.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  **Ar 17.09.2020. atzinumu iebildums tiek uzturēts**  Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un nesaskaņo precizēto likumprojektu “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” (*VSS-419),* un uztur spēkā savus 3.08.2020. atzinumā izteiktos iebildumus.  Vienlaicīgi arī norādām, ka 8.09.2020. Ministru kabinets ir pieņēmis lēmumu par 2017. gada 20. jūnija noteikumu Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība" (Latvijas Vēstnesis, 2017, 129. nr.) grozījumiem, un izteikt 1. un 2. pielikumu jaunā redakcijā (pielikums). Grozītajā redakcijā 2.pielikumā ir iekļautas prasības un kritēriji šādām transporta grupām šādā redakcijā:  “*13. Transports*  *Prasības un kritēriji attiecas uz trim ražojumu grupām:*  *•jauni pasažieru automobiļi, ko iegādājas tieši vai izmantojot līzingu/nomu;*  *•jauni sabiedriskie transportlīdzekļi un sabiedriskā transporta pakalpojumi;*  *•jauni atkritumu savākšanas automobiļi un pakalpojumi.*  *Piedāvātie kritēriji ir jāskata kopā ar Ministru kabineta 2017. gada 28. februāra noteikumiem Nr. 106 "Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku", 2013. gada 25. jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 351 " Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi" un citiem saistītiem tiesību aktiem.*  *13.1.ZPI prasības un kritēriji jaunu vieglo automobiļu un jaunu vieglo kravas automobiļu iegādei*  *13.2.ZPI prasības un kritēriji jauniem sabiedriskajiem transportlīdzekļiem (autobusu iepirkums)*  *13.3.ZPI prasības un kritēriji sabiedriskā transporta pakalpojumiem*  *13.4.ZPI prasības un kritēriji jauniem atkritumu savākšanas automobiļiem*  *13.5.ZPI prasības un kritēriji atkritumu savākšanas pakalpojumiem*”  Ņemot vērā iepriekš minētos kopš 8.09.2020. jau spēkā esošos Ministru kabineta grozījumus 2017. gada 20. jūnija noteikumos Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība", un vienlaicīgi virzot šos grozījumus Publisko iepirkumu likumā, veidojas situācija, ka vienām un tām pašām preču grupām likumdošanā tiek noteikti atšķirīgi kritēriji un minimālie prasību līmeņi, kas nebūtu pieļaujams. |  |

**Informācija par starpministriju (starpinstitūciju) sanāksmi vai elektronisko saskaņošanu**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datums | 2020.gada 23.jūlijs, 2020.gada 9.septembris | | |
|  |  | | |
| Saskaņošanas dalībnieki | Kultūras ministrija, Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība, Ārlietu ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Zemkopības ministrija, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Labklājības ministrija, Iekšlietu ministrija, Satiksmes ministrija, Tieslietu ministrija, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera, Aizsardzības ministrija, Ekonomikas ministrija | | |
|  |
| Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus | | Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Zemkopības ministrija, Latvijas Pašvaldību savienība, Labklājības ministrija, Satiksmes ministrija, Tieslietu ministrija | |
|  | | |  |
| Ministrijas (citas institūcijas), kuras nav ieradušās uz sanāksmi vai kuras nav atbildējušas uz uzaicinājumu piedalīties elektroniskajā saskaņošanā | | |  |

**II. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās ir panākta**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nr. p.k. | Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija) | | Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu) | Atbildīgās ministrijas norāde par to, ka iebildums ir ņemts vērā, vai informācija par saskaņošanā panākto alternatīvo risinājumu | | Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija |
| 1 | 2 | | 3 | 4 | | 5 |
| 1. | **Likumprojekta 1.pants**  “1.  papildināt 1. pantu ar 16.1 un 32.1 punktu šādā redakcijā:  41) lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis - tīrs M3 (Autobuss), N2 (Lieljaudas transportlīdzeklis) vai N3 kategorijas (Lieljaudas transportlīdzeklis) elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot tās, kas neatbilsts zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam, 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. 595/2009un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007un tās īstenošanas pasākumiem;  321) tīrs autotransporta līdzeklis ir:   1. M1 (Pasažieru automobilis), M2 (Autobuss) vai N1 (Vieglais komerciālais transportlīdzeklis) kategorijas autotransporta līdzeklis, kura maksimālās izpūtēja emisijas ir mazākas 50 CO2 g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas par 80% no emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā vai turpmākos to aizstājošos aktos; 2. M3 (Autobuss), N2 (Lieljaudas transportlīdzeklis) vai N3 (Lieljaudas transportlīdzeklis) kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot degvielas, kuras neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam atbilstoši noteikumiem par biodegvielu ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību. Tādu autotransporta līdzekļu gadījumā, kas darbināmi ar šķidrajām biodegvielām, sintētiskajām vai parafīna degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajam fosilajām degvielām.   ” | | **Tieslietu ministrija (12.06.2020. atzinums)**  Lūdzam izvērtēt un nepieciešamības gadījumā precizēt projekta 1.pantā izteikto Publisko iepirkuma likuma (turpmāk – Likums) 1.panta ar 16.1 un 32.1 punktu, svītrojot vārdus iekavās “autobuss”, “lieljaudas transportlīdzeklis” utt. Vēršam uzmanību, ka *Eiropas Parlamenta un Padomes 2019.gada 20.jūnija Direktīvas 2019/1161, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu* (turpmāk – Direktīva) 1.panta 5.punktā šādi paskaidrojumi nav minēti. Tāpat vēršam uzmanību, ka saskaņā ar minēto Direktīvas punktu, šāda autotransporta līdzekļu klasifikācija izriet no *Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 30. maija Regulas (ES) 2018/858 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*. Arī minētajā regulā, t.sk. tās 4.pantā, šāda precizējoša informācija nav minēta.Minētais iebildums attiecas arī uz citām projekta normām, kurās ir atsauce uz attiecīgajām autotransporta līdzekļu kategorijām. | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekta 1., 4. un 5.pants. | | **Likumprojekta 1.pants**  “1.  papildināt 1. pantu ar 16.1 un 32.1 punktu šādā redakcijā:  161) lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis - tīrs M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot tās, kas neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam, 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. 595/2009un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007un tās īstenošanas pasākumiem;  321) tīrs autotransporta līdzeklis ir:   1. M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura maksimālās izpūtēja emisijas ir mazākas 50 CO2 g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas par 80% no emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā vai turpmākos to aizstājošos aktos; 2. M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot degvielas, kuras neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam atbilstoši normatīvajiem aktiem par biodegvielu ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību. Tādu autotransporta līdzekļu gadījumā, kas darbināmi ar šķidrajām biodegvielām, sintētiskām vai parafinizētām degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajam fosilajām degvielām.   ” |
| 2. | **Tieslietu ministrija (04.08.2020. atzinums)**    Pēc precizēšanas likumprojekta 1.pantā izteiktajā likuma 1. panta 16.1 punktā ietverta atsauce uz alternatīvajām degvielām, kas noteiktas Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020.gadam.  Vēršam uzmanību, ka likumos var veidot atsauces uz tāda paša vai augstāka juridiskā spēka tiesību aktiem, bet ne uz zemāka juridiskā spēka tiesību aktiem vai politikas plānošanas dokumentiem, kam nav ārēja normatīvā akta spēka.  Līdz ar to lūdzam minēto atsauci likumprojektā svītrot, vienlaikus attiecīgu skaidrojumu sniedzot likumprojekta anotācijā (kā tas piedāvāts arī SAM iebildumā kā viena no alternatīvām). | **Ņemts vērā**  Precizēts likumprojekta 1.pants. | |
| 3. | **Satiksmes ministrija** **(15.06.2020. atzinums)**  Likumprojekta 1.punktā paredzēts grozījums Publisko iepirkumu likuma (turpmāk ˗ Likums) 1.pantā, papildinot to ar jaunu 4.1 punktu, nosakot, ka lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis ir tīrs M3 (Autobuss), N2 (Lieljaudas transportlīdzeklis) vai N3 kategorijas (Lieljaudas transportlīdzeklis) elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot tās, kas neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam, 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 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 un tās īstenošanas pasākumiem.  Satiksmes ministrija informē, ka alternatīvās degvielas ir noteiktas Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.–2020. gadam, kas apstiprināts ar Ministru kabineta 2017.gada 25.aprīļa rīkojumu Nr.202 “Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam” (turpmāk ˗ Plāns). Plāns ir izstrādāts, lai samazinātu transporta negatīvo ietekmi uz vidi, kā arī lai pārņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes 2019.gada 20.jūnija direktīvu (ES) 2019/1161, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu noteiktajam (turpmāk ˗ Direktīva). Savukārt, lai nodrošinātu likumprojektā ietvertā regulējuma skaidrību un nepārprotamību attiecībā uz alternatīvo degvielu veidiem, likumprojekta 1. punktu, ar kuru Likuma 1.pants tiek papildināts ar jaunu 4.1 punktu, nepieciešams precizēt, norādot atsauci uz Plānu vai attiecīgu normatīvo aktu, saskaņā ar kuru 4.1 punktā minētās degvielas tiek noteiktas par alternatīvajām degvielām.  Ievērojot iepriekš minēto, lūdzam precizēt likumprojektu.  Papildus lūdzam izvērtēt nepieciešamību likumprojekta 1.punktā, ar kuru Likums tiek papildināts ar jaunu 4.1 punktu, vai likumprojekta anotācijā ietvert atsauci uz normatīvajiem aktiem ar ko pārņemtas Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 11.decembra Direktīvas (ES) 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu 26.panta prasības.  Ievērojot iepriekš minēto, lūdzam precizēt likumprojektu vai sniegt attiecīgu skaidrojumu likumprojekta anotācijā.  Papildus norādām, ka likumprojektā nepieciešams precizēt likumprojekta 1. pantā ietvertā Likuma 1.panta 4.1 (vai 16.1) punkta numuru, jo tas ir norādīts atšķirīgs. | **Panākta vienošanās elektroniskā saskaņošanā**  Likumprojekta 1.pantā, ar kuru Publisko iepirkumu likuma 1.pants tiek papildināts ar jaunu 16.1 punktu, netiek minēti vai uzskaitīti konkrēti alternatīvo degvielu veidi, bet tiek norādīta atsauce uz alternatīvajām degvielām. Lai būtu viennozīmīgi skaidrs, kas tiek saprasts ar alternatīvajām degvielām, likumprojekts un likumprojekta anotācija ir papildināta ar atsauci uz Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.–2020.gadam. Vienlaikus vēršam uzmanību, ka minētā Direktīva (ES) 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu ir ieviesta tikai daļēji. Tās ieviešanas termiņš ir 2021.gada 30.jūnijs un atbildīgā ministrija ir Ekonomikas ministrija. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu 26.punktu, Eiropas Komisija ir pieņēmusi Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2019/807 (2019. gada 13. marts), ar kuru Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001 papildina attiecībā uz to, kā identificēt izejvielas, kas rada augstu netiešās zemes izmantošanas maiņas risku un kam konstatēta būtiska produktīvās platības izplešanās uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums, un kā sertificēt biodegvielas, bioloģiskos šķidros kurināmos un biomasas kurināmos/degvielas, kas rada zemu netiešās zemes izmantošanas maiņas risku. | |
| 4. | **Likumprojekta 3.pants**  “3. 54. pantā:  izslēgt pirmo un otro daļu.  papildināt ar ceturto, piekto un sesto daļu šādā redakcijā:  “(4) Pasūtītājs, rīkojot autotransporta līdzekļu iepirkumu, nodrošina, ka:  a) katrā M1 (Pasažieru automobiļi), M2 (Autobusi) vai N1 (Vieglie komerciālie transportlīdzekļi) kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu;  b) katrā N2 (Lieljaudas transportlīdzekļi) vai N3 (Lieljaudas transportlīdzekļi) kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu;  c) katrā I klases un A klases M3 (Autobuss) kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu, un vismaz puse no iepirktajiem tīrajiem I klases un A klases M3 (Autobuss) kategorijas autotransporta līdzekļiem ir iepirkti tādi I klases un A klases M3 (Autobuss) kategorijas autotransporta līdzekļi, kas atbilsts lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa definīcijai;  (5) Šā panta ceturtajā daļā minētās prasības piemēro arī publiskiem pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecas CPV kodi 60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 un 64121200-2, ja paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka.  (6) Šā panta prasības nav attiecināmas uz tādu autotransporta līdzekļu iepirkumu, 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 autotransporta līdzekļu sastāvdaļām, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 25 km/h, un minēto autotransporta līdzekļu sastāvdaļām, kā arī speciālajiem militārajiem autotransporta līdzekļiem, autotransporta līdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām, autotransporta līdzekļiem, 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 autotransporta līdzekļiem, neatliekamās medicīniskās palīdzības autotransporta līdzekļiem, katafalkautomobiļiem, ratiņkrēsliem piekļūstamiem autotransporta līdzekļiem un autoceltņiem, kā arī 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.” | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  4. Likumprojekta 54. panta ceturtajā daļā tiek norādīts, ka M1 (vieglie) transportlīdzekļiem, sākot ar 2021. gada 2. augustu, ir jāsasniedz 22% no katra iepirkuma, bet saskaņā ar likumprojekta anotācijā norādīto statistiku šobrīd Latvijā M1 kategorijā elektroauto ir tikai 0,1% no kopējā transportlīdzekļu skaita. Lūdzam anotācijā skaidrot, kā plānots nodrošināt likumprojektā norādīto prasību izpildi. | **Panākta vienošanās elektroniskā saskaņošanā**  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) skaidri nosaka dalībvalstīm sasniedzamos minimālos iepirkuma mērķrādītājus transportlīdzekļu kopskaitā dalībvalsts līmenī, kas nozīmē, ka dalībvalstīm tiek noteikts, cik procentiem no visiem iepirktajiem transportlīdzekļiem jābūt tīriem. Turklāt direktīvas mērķis ir stimulēt pieprasījumu pēc tīriem transportlīdzekļiem, tādā veidā atbalstot tīro transportlīdzekļu tirgus veidošanos visā Eiropas Savienībā. Līdz ar to, lai sasniegtu Latvijai noteiktos mērķus un veicinātu tīro transportlīdzekļu tirgus veidošanos, tiek noteikts, ka pasūtītājiem katrā transportlīdzekļu iepirkumā jāiepērk noteikts procents tīru autotransportlīdzekļu. Vienlaikus norādām, ka laika posmā no 2021.gada 2.augusta līdz 2026.gada 1.janvārim, par tīru M1 kategorijas transportlīdzekli tiek uzskatīts transportlīdzeklis, kura maksimālās izpūtēja emisijas ir mazākas 50 CO2 g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas par 80% no emisiju robežvērtībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā vai turpmākos to aizstājošos aktos. Tikai laika posmā no 2026.gada 1.janvāra par tīru M1 kategorijas transportlīdzekli tiek uzskatīts tāds transportlīdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 CO2 g/km.  Papildus vēršam uzmanību, ka saskaņā ar CSDD tīmekļa vietnē pieejamo aktuālo informāciju par reģistrēto transportlīdzekļu skaitu uz 2020.gada 1.aprīli un 1.jūliju ir vērojams straujš ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu pieaugums. Ja uz 2020.gada 1.janvārī reģistrēti 680 transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība, tad uz 2020.gada 1.aprīlī šādu transportlīdzekļu skaits jau ir 761 un 2020.gada 1.jūlijā – 862. No tā secināms, ka, lai arī ar elektrību darbināmi transportlīdzekli kopā sastāda tikai 0,1% no kopējā transportlīdzekļu skaita, ir vērojams pakāpenisks ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu skaita pieaugums.  Vēršam uzmanību, ka gan grozījumu saskaņošanas laikā Eiropas Savienības Padomē, gan Latvijas Republikas nacionālās pozīcijas Nr.2 “Par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai ar ko groza Direktīvu 2009/33/ES par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu" saskaņošanas laikā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija aicināja saglabāt iespējami ambiciozus mērķus, norādot, ka tīru transportlīdzekļu daļas noteikšana publiskajā iepirkumā ir uzskatāms kā viens no instrumentiem Latvijai jau noteikto mērķu sasniegšanā. | | **Likumprojekta 4.pants**  “4. 54. pantā:  izslēgt pirmo un otro daļu.  papildināt ar ceturto, piekto, sesto un septīto daļu šādā redakcijā:  “(4) Pasūtītājs, rīkojot autotransporta līdzekļu iepirkumu, nodrošina, ka:   1. katrā M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu; 2. katrā N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu; 3. katrā I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļu iepirkumā tiek iepirkts vismaz šajā likumā noteiktais procents tīru autotransporta līdzekļu, un vismaz puse no iepirktajiem tīrajiem I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem ir iepirkti tādi I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļi, kas atbilsts lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa definīcijai.   (5) Ministrija kā attiecīgās valsts pārvaldes nozares vadošā (augstākā) iestāde vai pašvaldība ar lēmumu var noteikt, ka tā pati, tās noteiktas padotības iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji var iepirkt mazāku procentu tīru autotransporta līdzekļu vai neiepirkt tos vispār. Šādā gadījumā ministrija vai pašvaldība nodrošina, ka tā pati, tās iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji noteiktajā laika posmā kopā iepērk vismaz šajā likumā noteikto procentu tīru autotransporta līdzekļu.  (6) Šā panta ceturtajā daļā minētās prasības piemēro arī publiskiem pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecas CPV kodi 60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 un 64121200-2, ja paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka.  (7) Šā panta prasības nav attiecināmas uz tādu autotransporta līdzekļu iepirkumiem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858 2. panta 2. punkta a), b), c) un d) apakšpunktā, 3. punkta a), b) un c) apakšpunktā un minētās regulas I pielikuma A daļas 5.2–5.5. punktā un 5.7. punktā vai turpmākos to aizstājošos aktos.” |
| 5. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  9. Kā izriet no likumprojekta 3. panta, kurš papildina Publisko iepirkumu likuma 54. pantu ar piekto daļu, paredzētie grozījumi būtiski skars pakalpojumu sfēru – sabiedriskie autotransporta pakalpojumi, atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi, pasta transports, jo likumprojektā noteiktās prasības tiks piemērotas iepirkumos ar CPV kodiem (60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 un 64121200-2). Likumprojekta ietvaros minēto prasību piemērošana radīs būtisku sadārdzinājumu pakalpojumu sniegšanas tarifos, līdz ar to ir nepieciešams veikt izvērtējumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas tarifiem un radīto papildu finansiālo slogu pakalpojumu sniedzējiem un papildināt likumprojekta anotāciju ar attiecīgu informāciju. | **Panākta vienošanās elektroniskā saskaņošanā**  Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva) pielikuma 1.tabulā ir uzskaitīti tie pakalpojumi, uz kuriem attiecināmas direktīvā minētās prasības.  Direktīvas grozījumu saskaņošanas procesā Eiropas Savienības Padomē, Finanšu ministrija izteica un uzturēja viedokli, ka no direktīvas tvēruma būtu izslēdzamai atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi, kā pamatojumu minot sadārdzinājumu attiecībā uz atkritumu savākšanas tarifiem, kas tieši ietekmētu iedzīvotājus. Latvijas viedokļa saskaņošanas procesā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM) neatbalstīja šādu viedokli norādot, ka nav skaidra argumentācija izslēgt no direktīvas tvēruma tieši atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumus, jo pilsētās tieši šādi transportlīdzekļi bieži un regulāri pārvietojas, radot emisijas. Papildus iepriekš paustajam viedoklim VARAM norādīja, ka direktīvas grozījumos paredzētie mērķi nav samazināmi, jo Latvijai jau ir izvirzīti ambiciozi SEG emisiju samazināšanas mērķi, t.sk. transporta sektorā, kuru virzība saskaņā ar rezultatīvajiem rādītājiem ir zema un mērķu izpilde apdraudēta. Līdz ar to grozījumi direktīvā saistībā ar “tīro” transportlīdzekļu daļas noteikšanu publiskajā iepirkumā, ir uzskatāmi kā viens no instrumentiem Latvijai jau noteikto mērķu īstenošanai, nevis kādu pilnīgi jaunu papildus saistību uzņemšanās. Papildus norādot, ka pašvaldībām un valsts sektoram būtu jābūt kā piemēram privātajam sektoram.  Ievērojot, ka VARAM ir atbildīga par pašvaldībām, Finanšu ministrija vairākkārt ir lūgusi VARAM izvērtēt un sniegt informāciju par direktīvas ietekmi uz pašvaldībām un to budžetiem. Tomēr šādu izvērtējumu VARAM nav sniedzis, norādot, ka tās rīcībā nav informācijas par pašvaldību autoparkiem un pašvaldību iespējām izpildīt direktīvā minētās prasības, vienlaikus norādot, ka direktīvā paredzētie grozījumi ietekmēs pašvaldību budžetu, bet konkrēta ietekme nav norādāma, jo krietni sadārdzināsies jaunu transporta līdzekļu iegādes izdevumi.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka saskaņa ar Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk – plāns) iekļautajiem pasākumiem līdz 2030.gadam ir plānots sniegt atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanas veicināšanai, t.sk. publiskajā sektorā, un kā atbildīgās ministrijas noteiktas arī VARAM un Satiksmes ministrija. Kā piemēram, plāna rīcības virziena 5.3. pasākuma “*Veicināt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu pārvietošanos lielajās pilsētās*” izpildi raksturojošie rezultatīvie rādītāji ir prioritāri nomaiņa vai pārbūve uz ETL un gāzveida degvielu transportam pilsētu komunālajiem dienestiem un pasažieru pārvadātājiem (taksometriem). Tāpat arī minētā plāna rīcības virziena 5.4. pasākuma “*Palielināt mazemisiju un bezemisiju, transportlīdzekļu skaitu caur publisko iepirkumu veiktajos pakalpojumos un piegādēs*” viens no darbības rezultātiem ir izstrādāti attiecīgie MK noteikumi, lai pēc 2021.gada ES struktūrfondu un citu finansējuma avotu ietvaros radītu iespēju nodrošināt:  • finansiālu atbalstu pašvaldībām mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu publiskajos iepirkumos, t.sk. līdzfinansēt (atbalstīt) transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  Tāpat arī saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: 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. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka gan Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, gan arī Modernizācijas fonds ir ierobežoti finanšu avoti un var tikt izmantoti kā papildavoti.  Līdz ar to jau šobrīd tiek plānoti konkrēti atbalsta mehānismi pārejai un mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem. | |
| 9. | **Likumprojekta 4.pants**  “4. Papildināt pārejas noteikumus ar 17., 18. un 19. punktu šādā redakcijā:  “17. Ar 2026.gada 1.janvāri par tīru autotransporta līdzekli šā likuma 1.panta 321 punkta “a” apakšpunkta gadījumā tiek uzskatīts tāds M1 (Pasažieru automobilis), M2 (Autobuss) vai N1 (Vieglais komerciālais transportlīdzeklis) kategorijas autotransporta līdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 CO2 g/km.  18. Šā likuma 54.panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā ir:  1) no 2021. gada līdz 2. augusta līdz 2030. gada 31. decembrim — 22 procenti M1 (Pasažieru automobilis), M2 (Autobuss) vai N1 (Vieglais komerciālais transportlīdzeklis) kategorijas autotransporta līdzekļiem;  2) no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 8 procenti N2 (Lieljaudas transportlīdzeklis) vai N3 (Lieljaudas transportlīdzeklis) kategorijas autotransporta līdzekļiem;  3) no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 9 procenti N2 (Lieljaudas transportlīdzeklis) vai N3 (Lieljaudas transportlīdzeklis) kategorijas autotransporta līdzekļiem;  4) no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 35 procenti I klases un A klases M3 (Autobuss) kategorijas t autotransporta līdzekļiem;  5) no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 50 procenti I klases un A klases M3 (Autobuss) kategorijas autotransporta līdzekļiem;  19. Šā likuma 54. panta ceturtajā, piektajā un sestajā daļā minētās 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.” | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  2.  Ministrijas ieskatā, nav skaidrs, kā piemēros likumprojekta pārejas noteikumu 18. punktu, t.i.,  par 54. panta ceturtajā daļā noteikto % īpatsvaru iepirkumos, kur tiks iegādāti, piemēram, divi transportlīdzekļi. Netiek norādīts, no cik liela transportlīdzekļu skaita tas tiks attiecināms, kā arī netiek norādīts, no kāda transportlīdzekļa tipa tiks veikta attiecināšana un piemērošana. Ņemot vērā minēto, lūdzam papildināt likumprojekta anotāciju ar attiecīgu informāciju. | **Panākta vienošanās elektroniskā saskaņošanā**  Norādām, ka gan likumprojektā, gan likumprojekta anotācijā ir skaidri norādīts gan tas, ka katrā autotransporta līdzekļa iepirkumā jānodrošina noteikts % tīru auto transportlīdzekļu, gan tas uz kādu kategoriju autotransporta līdzekļu iepirkumiem prasības attiecināms. | | **Likumprojekta 5.pants**  “5.Papildināt pārejas noteikumus ar 17., 18. un 19. punktu šādā redakcijā:  “17. Ar 2026.gada 1.janvāri par tīru autotransporta līdzekli šā likuma 1.panta 321 punkta “a” apakšpunkta gadījumā tiek uzskatīts tāds M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 CO2 g/km.  18. Šā likuma 54.panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā ir:   1. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 22 procenti M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 2. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 22 procenti M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 3. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 8 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 4. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 9 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 5. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 35 procenti I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 6. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 50 procenti I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 7. no 2031.gada 1.janvāra katram piecu gadu laika posmam piemērojams šā punkta 2., 4. un 6. apakšpunktos noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars.   19. Šā likuma 54. panta ceturtajā, piektajā, sestajā un septītajā daļā minētās 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.” |
| 10. | **Par likumprojektu** | | **Labklājības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  lūdzam papildināt likumprojektu ar normu par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK *par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu* (turpmāk – Direktīva) prasību attiecināšanu uz iepirkumiem autotransporta jomā atbilstoši Publisko iepirkumu likuma (turpmāk – PIL) 9.panta kārtībā rīkotiem iepirkumiem vai skaidrot to likumprojekta anotācijā.  Direktīvas grozītais 3.pants paredz tās piemērošanu autotransporta līdzekļu pirkuma, nomaksas pirkuma, nomas vai nomas ar izpirkuma tiesībām līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķir līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji, ciktāl tiem ir pienākums piemērot iepirkuma procedūras, kas paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris *) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK* un 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris*) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK*.  Vienlaicīgi Direktīvas grozītā 5.panta 7.punkts nosaka, ka “Dalībvalstis var piemērot vai atļaut savām līgumslēdzējām iestādēm vai līgumslēdzējiem piemērot par pielikumā minētajiem mērķrādītājiem augstākus valsts mērķrādītājus vai par pielikumā minētajām prasībām stingrākas prasības.”  Jāatzīmē, ka Iepirkumu uzraudzības biroja (turpmāk – IUB) tīmekļa vietnē publicēts skaidrojums par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa direktīvas 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu piemērošanu iepirkumiem autotransporta jomā (saite: <https://www.iub.gov.lv/sites/default/files/upload/Skaidrojums_PIL_46_1_SPSIL_19_0_1.pdf>).  No tā secināms, ka līdzšinējās Eiropas Savienības normatīvo aktu prasības bija obligātas, rīkojot iepirkumu procedūras, bet iepirkumiem Publisko iepirkumu likuma, kas zaudēja spēku 2017.gada 28.februārī, 8.1 pantā (patlaban PIL analoģisku iepirkuma veikšanas kārtību paredz 9.pantā) šādas prasības nebija noteiktas kā obligāti piemērojamas, taču paredzēja pasūtītāja tiesības tādas paredzēt. Vienlaikus šis skaidrojums ir publicēts 2011.gadā un patlaban tas  nav norādīts pie aktuālajiem IUB skaidrojumiem, bet ir ievietots tīmekļvietnes arhīva sadaļā, līdz ar to tajā ietvertā informācija, iespējams, ir spēkā esošajiem tiesību aktiem neatbilstoša.  Minētās norādes izvērtēšanas ietvaros attiecīgi, būtu nepieciešams arī precīzi konstatēt, vai šādu prasību attiecināšana un/vai atļauja tās piemērot PIL 9.panta kārtībā rīkotiem iepirkumiem nenonāk pretrunā ar Direktīvu un tādējādi nerada nepamatotus ierobežojumus piegādātājiem, kas piedalās iepirkumos, kas tiek veikti, nepiemērojot  iepirkuma procedūras, kas paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2014/24/ES un 2014/25/ES. | **Ņemts vērā**  Likumprojekts papildināts ar jaunu 2.pantu.  Vēršam uzmanību, ka 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 kopējais mērķis ir saistīts ar tīru transportlīdzekļu tirgus stimulēšanu un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu un šī mērķa sasniegšanā iepirkums ir kā līdzeklis pieprasījuma un piedāvājuma stimulēšanā. Tāpat arī jāņem vērā Latvijas Nacionālo enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030. gadam noteikto ilgtermiņa mērķi, kas ir, uzlabojot enerģētisko drošību un sabiedrības labklājību, ilgtspējīgā, konkurētspējīgā, izmaksu efektīvā, drošā un uz tirgus principiem balstītā veidā veicināt klimatneitrālas tautsaimniecības attīstību.  Latvijai jau ir izvirzīti ambiciozi SEG emisiju samazināšanas mērķi, t.sk. transporta sektorā, līdz ar to jādomā par visaptverošām pārmaiņām t.sk. transporta sektorā. Līdz ar to, arī uz Publisko iepirkumu likumā 9.pantā minētajiem iepirkumiem attiecināmas prasības attiecībā uz tīru transportlīdzekļu iegādi. | | **Jauns likumprojekta 2.pants**  “2. Papildināt likuma 9. panta ceturtās daļas 5.punktu aiz skaitļa un vārda “51.pantu” ar skaitli un vārdu “54.pantu” |
| 11. | **Likumprojekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) I sadaļas 2.punkts** | | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  1. Saskaņā ar likuma “Par piesārņojumu” 1. panta 3. punktu emisija ir tieša vai netieša vielu, vibrācijas, siltuma, nejonizējoša starojuma vai trokšņa izplūde no stacionāra vai difūza avota gaisā, ūdenī vai zemē. Likumprojekta anotācijā ir lietots vārds ar līdzīgu nozīmi – izmeši. Tā kā gan spēkā esošajā Publisko iepirkumu likuma redakcijā arī ir lietots vārds “emisija”, tad lūdzam visā likumprojekta anotācijas tekstā vārdu “izmeši” aizstāt ar vārdu “emisijas” attiecīgā locījumā. | **Ņemts vērā** | | **Skat. precizēto sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) I sadaļas 2.punktu** |
| 12. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  5. Saskaņā ar likumprojekta anotācijā norādīto šobrīd Latvijā ir tikai 82 elektrouzlādes stacijas, līdz ar to nav iespējams norošināt likumprojektā noteiktās prasības par elektroauto iegādi un to ekspluatāciju, jo nav pieteikami attīstīta elektroauto uzlādes infrastruktūra. Vēršam uzmanību, ka pirms uzlikt par obligātu elektro transportlīdzekļu iegādi, sākumā nepieciešams attīstīt un pilnveidot Latvijā pieejamo infrastruktūru elektroauto uzlādei. Lūdzam anotācijā norādīt, kā tiks risināta šī problēma, pretējā gadījumā šī norma faktiski nebūs piemērojama. | **Panākta vienošanās elektroniskā saskaņošanā**  Vēršam uzmanību, ka Finanšu ministrija nav atbildīgā ministrija attiecībā uz elektroauto uzlādes infrastruktūras attīstību. Saskaņā Ministra kabineta 2015. gada 3. novembra noteikumiem Nr. 637 “Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 4.4.1. specifiskā atbalsta mērķa "Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā" īstenošanas noteikumi” ir plānots līdz 2023.gada 31.decembrim uzstādīt 139 elektrotransport līdzekļu uzlādes stacijas. Turklāt jāņem vērā arī privāta sektora aizvien lielāku ieinteresētību un iesaisti uzlādes infrastruktūru izbūvē. Vienlaikus ir skaidrs, ka pieaugot ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu skaitam attiecīgi pieaugs arī to uzlādes staciju skaits.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka saskaņa ar Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk – plāns) iekļautajiem pasākumiem līdz 2030.gadam ir plānots sniegt atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanas veicināšanai, t.sk. publiskajā sektorā, un kā atbildīgās ministrijas noteiktas arī VARAM un Satiksmes ministrija. Kā piemēram, plāna rīcības virziena 5.3. pasākuma “*Veicināt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu pārvietošanos lielajās pilsētās*” izpildi raksturojošie rezultatīvie rādītāji ir prioritāri nomaiņa vai pārbūve uz ETL un gāzveida degvielu transportam pilsētu komunālajiem dienestiem un pasažieru pārvadātājiem (taksometriem). Tāpat arī minētā plāna rīcības virziena 5.4. pasākuma “*Palielināt mazemisiju un bezemisiju, transportlīdzekļu skaitu caur publisko iepirkumu veiktajos pakalpojumos un piegādēs*” viens no darbības rezultātiem ir izstrādāti attiecīgie MK noteikumi, lai pēc 2021.gada ES struktūrfondu un citu finansējuma avotu ietvaros radītu iespēju nodrošināt:  • finansiālu atbalstu pašvaldībām mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanu publiskajos iepirkumos, t.sk. līdzfinansēt (atbalstīt) transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  • finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādi, esošo autobusu aprīkošanu to videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem  • tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.  Tāpat arī saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: 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. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka gan Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, gan arī Modernizācijas fonds ir ierobežoti finanšu avoti un var tikt izmantoti kā papildavoti.  Līdz ar to jau šobrīd tiek plānoti konkrēti atbalsta mehānismi pārejai un mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļiem. | |
| 13. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  6. Vēršam uzmanību, ka likumprojekta anotācijā nav pilnvērtīga izpētīta situācija par iespējām iegādāties elektroauto visām transportlīdzekļu kategorijām, piemēram, autobusiem. Nepieciešams veikt izvērtējumu un izpēti, vai tirgū pieejamie elektroautobusi spēs nodrošināt kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu attālajos reģionos un vai būs iespējams nodrošināt kvalitatīvu pakalpojumu ziemas periodā. Ministrijas ieskatā prasības par tīrajiem transportlīdzekļiem un norādīto cenu kategoriju var izpildīt tikai elektroauto iegādei mazajā kategorijā, attiecīgi – vieglajam autotransportam. Ņemot vērā minēto, lūdzam papildināt likumprojektu ar minēto informāciju. | **Panākta vienošanās elektroniskā saskaņošanā**  Norādām, ka anotācijas III. sadaļas 8.punktā sniegta informācija un izvērtējums attiecībā uz M3 kategorijas transportlīdzekļiem t.i. autobusiem. Papildus norādām, 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 Direktīvas 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva) preambulas 16.punktu mazemisiju un bezemisiju tālsatiksmes autobusu tirgus gatavības pakāpe ir zema, publiskā iepirkuma loma šajā tirgus segmentā ir samērā maza un tiem ir īpašas ekspluatācijas prasības, tālsatiksmes autobusi nebūtu jāiekļauj šīs direktīvas darbības jomā. Saskaņā ar pieeju, kas ievērota Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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 un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) noteikumos Nr. 107 - Vienoti noteikumi par M2 vai M3 kategorijas transportlīdzekļu apstiprināšanu attiecībā uz to vispārīgo konstrukciju [2015/922], M3 kategorijas transportlīdzekļi ar pasažieru stāvvietām, kas dara iespējamu biežu pasažieru kustību, ir uzskatāmi par pilsētas autobusiem, savukārt M3 kategorijas transportlīdzekļi, kur pasažieru stāvvietu gandrīz nav vai nav nemaz, ir uzskatāmi par tālsatiksmes autobusiem. Vienlaikus norādām, ka tirgū ir pieejams pietiekami plašs visu kategoriju transportlīdzekļu piedāvājums, gan darbināmu ar elektrību, gan ar alternatīvām degvielām.  Papildus vēršam uzmanību, ka Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija vairākkārt direktīvas grozījumu saskaņošanas laikā ir paudusi viedokli, ka Latvijai nav pamatojuma iebilst pret direktīvas grozījumos piedāvātajiem mērķiem vieglajiem transportlīdzekļiem un grozījumos piedāvātie mērķi ir atbalstāmi un nav samazināmi, jo Latvijai jau ir izvirzīti ambiciozi SEG emisiju samazināšanas mērķi, t.sk. transporta sektorā, līdz ar to grozījumi direktīvā saistībā ar “tīro” transportlīdzekļu daļas noteikšanu publiskajā iepirkumā, ir uzskatāmi kā viens no instrumentiem Latvijai jau noteikto mērķu īstenošanai, nevis kādu pilnīgi jaunu papildus saistību uzņemšanās un pašvaldībām un valsts sektoram būtu jābūt kā piemēram privātajam sektoram.  Tāpat Latvijas Republikas nacionālās pozīcijas Nr.2 “Par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai ar ko groza Direktīvu 2009/33/ES par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu" saskaņošanas laikā Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija iebilda Finanšu ministrijas un Satiksmes ministrijas paustajam viedoklim, ka Direktīvā noteiktais apakšmērķis M3 kategorijas transportlīdzekļiem nav pieņemams, jo ietvertās prasības ierobežo tehnoloģisko neitralitāti un tās nav arī pietiekami izvērtētas, norādot, ka netiek pārkāpta tehnoloģiskā neitralitāte, jo direktīvas grozījumu mērķis ir SEG samazināšana.  Attiecībā uz finansiālo slogu uz pašvaldību un valsts budžetu, norādām, ka Finanšu ministrija vairākkārt ir lūgusi VARAM izvērtēt un sniegt informāciju par direktīvas ietekmi uz pašvaldībām un to budžetiem. Tomēr šādu izvērtējumu VARAM nav sniedzis, norādot, ka tās rīcībā nav informācijas par pašvaldību autoparkiem un pašvaldību iespējām izpildīt direktīvā minētās prasības, vienlaikus norādot, ka direktīvā paredzētie grozījumi ietekmēs pašvaldību budžetu, bet konkrēta ietekme nav norādāma, jo krietni sadārdzināsies jaunu transporta līdzekļu iegādes izdevumi.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka saskaņa ar 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, un kā atbildīgās ministrijas noteiktas arī VARAM un Satiksmes ministrija.  Tāpat arī saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: 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. Saskaņā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas 2020. gada 23. janvārī Ministru kabinetā iesniegto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka gan Emisijas kvotu izsolīšanas instruments, gan arī Modernizācijas fonds ir ierobežoti finanšu avoti un var tikt izmantoti kā papildavoti. | |
| 14. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  7. Ministru kabineta 2012. gada 2. oktobra instrukcijas Nr. 12 “Dienesta vieglo automobiļu iegādes un nomas kārtība” 1. punkts noteic, ka minētā instrukcija nosaka kārtību, kādā ministrijas, citas centrālās valsts iestādes un to padotībā esošās iestādes nomā un iegādājas vieglos automobiļus ministrijas funkciju nodrošināšanai. Līdz ar to tādā veidā nav iespējams par noteikto finansējumu iegādāties likumprojekta ietvaros noteiktos transportlīdzekļus, tāpēc ir nepieciešams papildināt likumprojekta anotācijas IV. nodaļu “Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu”, un paredzēt veikt grozījumus likumprojekta ietvaros paredzētās prasības ar Ministru kabineta 2012. gada 2. oktobra instrukcija Nr. 12 “Dienesta vieglo automobiļu iegādes un nomas kārtība” noteikto. | **Ņemts vērā** | |
| 15. | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (12.06.2020. atzinums)**  8. Ne likumprojektā, ne anotācijā netiek norādīts, kas monitorēs un uzraudzīs likumprojekta prasību īstenošanu. Līdz ar to ministrijas ieskatā ir nepieciešams paredzēt likumprojektā noteikto prasību monitorēšanas un uzraudzīšanas mehānismu. | **Ņemts vērā**  Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva) preambulas 25.punktu Eiropas Komisija nodrošinās risinājumus, kā veikt reģistrāciju un uzraudzību datubāzē *Tenders Electronic Daily* (TED), un nodrošinās vispārēju ziņošanu par mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem un citiem alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem Savienības kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas kontekstā. Kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas konkrētie kodi palīdzēs veikt reģistrāciju un uzraudzību datubāzē TED. Ievērojot iepriekš minēto, jaunajās eFormās tiks iekļautas atbilstošas ailes (transportlīdzekļu skaits, tīru transportlīdzekļu un bezemisijas transportlīdzekļu skaits) un informāciju varēs automātiski iegūt no TED datubāzes. Šādā veidā tiks iegūt informācija par līgumiem, kuru paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka. Minēto informāciju apkopos Eiropas Komisija un savā tīmekļu vietnē.  Attiecībā uz pārējiem līgumiem tāda pati informācija būs publicējama IUB publicējamos paziņojumos. Ar attiecīgu informāciju papildināts sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācijas). | |
| Atbildīgā amatpersona | |  | | |
|  | | (paraksts)\* | | |

Piezīme. \* Dokumenta rekvizītu "paraksts" neaizpilda, ja elektroniskais dokuments ir sagatavots atbilstoši normatīvajiem aktiem par elektronisko dokumentu noformēšanu.

Agnese Senčilo

Juridiskā departamenta Iepirkumu politikas un valsts nekustamo

īpašumu pārvaldīšanas politikas nodaļas vecākā eksperte

67083915; Agnese.Sencilo@fm.gov.lv

1. Pieejams biedrības “Auto asociācija” tīmekļvietnē <http://www.autoasociacija.lv/lv/automasinu-klasifikators> [↑](#footnote-ref-1)