Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem

|  |
| --- |
| **Likumprojekts “Grozījumi Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju 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 |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Datums | 2020.gada 15.oktobris – 23.oktobris | | |
|  |  | | |
| Saskaņošanas dalībnieki | Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība, Ārlietu ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Zemkopības ministrija, Latvijas Pašvaldību savienība, Latvijas Lielo pilsētu asociācija, Labklājības ministrija, Satiksmes ministrija, Tieslietu ministrija, Aizsardzības ministrija, Ekonomikas ministrija, Latvijas Darba devēju konfederācija | | |
|  |
| Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus | | Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Latvijas Pašvaldību savienības, Tieslietu ministrijas, Latvijas Lielo pilsētu asociācijas, Latvijas Darba devēju konfederācijas | |
|  | | |  |
| 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 |
|  | **Likumprojekta 1.pants**  “1.  papildināt 1. pantu ar 16.1 un 31.1 punktu šādā redakcijā:  161) lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis - tīrs M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, kas noteiktas Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020.gadam, 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;  311) 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, kas noteiktas Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020.gadam, 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, sintētiskām vai parafinizētām degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajam fosilajām degvielām.   ” | | **Tieslietu ministrija (13.08.2020. atzinums)**  Tieslietu ministrija ir izskatījusi Finanšu ministrijas sagatavoto likumprojektu "Grozījumi Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā"(turpmāk – projekts) un tā anotāciju un atbalsta to virzību, izsakot šādu iebildumu:  Projekta 1.pantā izteiktais Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma (turpmāk – Likums) 1. panta 16.1 punkts paredz, ka lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis ir “tīrs M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar 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 precizēt projekta 1.pantu, svītrojot minēto atsauci uz politikas plānošanas dokumentā ietvertu alternatīvo degvielu uzskaitījumu. Nepieciešamības gadījumā lūdzam attiecīgu skaidrojumu sniegt projekta anotācijā vai arī iekļaut alternatīvo degvielu definīciju vai uzskaitījumu projekta tekstā. | **Ņemts vērā** | | **Likumprojekta 1.pants**  “1. papildināt 1. pantu ar 16.1 un 31.1 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;  311) 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 noteikumiem 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 (10.08.2020. atzinums)**  Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un nesaskaņo likumprojektu "Grozījumi Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā", jo ir sekojoši iebildumi.  Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma 1. panta papildināšana ar 16.1 un 31.1 punktu - lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa un tīra autotransporta līdzekļa definīcijām, neatbilst Likuma saturam, jo 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 SPIL 1. panta definīcijās. Likumprojekta anotācijā norādīts, ka Direktīvas 2019/1161 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). Tādejādi nav pamatoti likumā iekļaut kādu atsevišķu iepērkamo preču definīcijas, kamēr citas, tikpat ar direktīvām vai regulām noteiktas, netiek iekļautas. Direktīvas 2019/1161 ieviešana nevar būt tikai publisko iepirkumu uzdevums, jo tajā paredzētie uzdevumi un mērķi ir saistīti ar konceptuālām pārmaiņām enerģētikā un transportā, un šo nozaru normatīvos aktos tad definīcijas arī būtu jāiekļauj. Piemēram, 2018.gada decembrī jau bija izstrādāts likumprojekts “Transporta enerģijas likums”, ar kuru bija paredzēts risināt jautājumu par alternatīvo enerģiju ieviešanu. | **Panākta vienošanās saskaņošanas procesā**  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 transportlīdzeklis un ko bezemisiju transportlīdzeklis. 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.  Direktīvā noteiktās prasības un tīru transportlīdzekļu definīcijas ir noteiktas un attiecināmas tieši uz publiskiem iepirkumiem, līdz ar to prasības tiek noteiktas Publisko iepirkumu likumā. | |
|  | **Latvijas Pašvaldību savienība (03.11.2020. atzinums)**  Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un nesaskaņo precizēto likumprojektu "Grozījumi Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā", jo uztur spēkā iepriekš izteiktos iebildumus.  Kā bija konstatējams Valsts sekretāru sanāksmē 22.10.2020., kad tika apspriesti līdzīgi grozījumi Publisko iepirkumu likumā (likumprojekts “Grozījumi Publisko iepirkumu likumā” VV-419; TA-1940), arī ministriju pārstāvji iebilda, ka pārejas periods nav pietiekams šādu būtisku izmaiņu ieviešanai gan finanšu nepietiekamības, gan arī tirgus negatavības dēļ. Piekrītam VARAM iebildumos izteiktajam par apšaubāmu spēju nozarei un pasūtītājiem jau 2021. gada augustā uzsākt tīru autotransporta līdzekļu iepirkumus, noteikti būtu jāparedz pārejas periods ar pakāpenisku prasību piemērošanu, it īpaši attiecībā uz grozījumu 2. pantā noteikto par 21. panta papildināšanu ar piekto daļu par pakalpojumiem, uz kuriem arī attiecināmi tīru autotransporta līdzekļu iepirkums. |
|  | Likumprojekta 2.pants  “2. 21. pantā:  izslēgt pirmo un otro daļu.  papildināt ar ceturto, piekto un sesto daļu šādā redakcijā:  “(4) Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, 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 (Autobuss) 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 (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 pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecas CPV kodi 60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 un 64121200-2.  (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 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 Lielo pilsētu asociācija (14.08.2020. atzinums)**  Saskaņā ar Likumprojekta anotāciju, ar elektrību darbināmi transportlīdzekļi ir no 26 % līdz 51 % dārgāki par transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilajām degvielām. Līdz ar to, sagaidāmas sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju sniegto pakalpojumu sabiedrībai cenas sadārdzinājums.  Lai samazinātu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju papildu finansiālais slogs, Likumprojekta anotācijā ir piedāvāta Eiropas Savienības fondu piesaiste. 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 Likumprojekta 3. pantu jau no 02.08.2021. jānodrošina Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma 21. panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā.  Saskaņā ar Likumprojekta anotāciju, ar elektrību darbināmi transportlīdzekļi ir no 26 % līdz 51 % dārgāki par transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilajām degvielām. Līdz ar to, sagaidāmas sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju sniegto pakalpojumu sabiedrībai cenas sadārdzinājums.  Turklāt būs nepieciešami pasūtītāja papildus administratīvie resursi, lai kontrolētu līguma izpildes laikā tīro autotransporta līdzekļu izmantošanu pakalpojumu sniegšanā. | **Panākta vienošanās saskaņošanas procesā**  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 Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija 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. | | **Likumprojekta 2.pants**  **“**2. 21. pantā:  izslēgt pirmo un otro daļu.  papildināt ar ceturto, piekto un sesto daļu šādā redakcijā:  “(4) Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, 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) Šā panta ceturtajā daļā minētās prasības piemēro arī pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecas CPV kodi 60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 un 64121200-2.  (6) 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.” |
|  | **Latvijas Pašvaldību savienība (10.08.2020. atzinums)**  Likumprojekts paredz izslēgt 21. panta pirmo un otro daļu. Tai pašā laikā Likumprojekts neparedz nekādus grozījumus 21. panta trešajā daļā, bet trešā daļa sākas ar atsauci uz panta pirmo daļu: “*Šā panta* ***pirmajā daļā*** *minētās prasības sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs izpilda vienā no šādiem veidiem: [..]”,* kuras no Likumateksta tiek izslēgtas. LPS ieskatā 21. panta trešās daļas redakcija ir jāgroza, ja pirmā daļa tiek izslēgta.  Iespējams, tomēr ir nepieciešams izvērtēt, vai nav saglabājamas 21. panta pirmā un otrā daļa, 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.. | **Panākta vienošanās saskaņošanas procesā**  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. | |
|  | **Likumprojekta 3.pants**  “3.Papildināt pārejas noteikumus ar 12., 13. un 14. punktu šādā redakcijā:  “12. Ar 2026.gada 1.janvāri par tīru autotransporta līdzekli šā likuma 1.panta 311 punkta “a” apakšpunkta gadījumā tiek uzskatīts tāds M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 CO2 g/km.  13. Šā likuma 21.panta ceturtajā daļā noteiktais tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars katrā autotransporta līdzekļu iepirkumā ir:   1. no 2021. gada 2. augusta līdz 2030. gada 31. decembrim — 22 procenti M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 2. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 8 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 3. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 9 procenti N2 vai N3 kategorijas autotransporta līdzekļiem; 4. no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim — 35 procenti I klases un A klases M3 kategorijas t autotransporta līdzekļiem; 5. no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim — 50 procenti I klases un A klases M3 kategorijas autotransporta līdzekļiem;   14. Šā likuma 21. panta ceturtajā, piektajā un sestajā daļā minētās prasības piemērojams iepirkuma procedūrām, kuras izsludinātas vai lēmums par iepirkuma procedūras uzsākšanu, ja iepirkuma procedūra nav jāizsludina, pieņemts, sākot ar 2021. gada 2. augustu.” | | **Latvijas Pašvaldību savienība (10.08.2020. atzinums)**  Jādomā, cik liela pievienotā vērtība ir Pārejas noteikumu papildināšanai ar 13. punktu, jo tajā noteiktie % lielākā daļā gadījumu tāpat nav piemērojami, ja anotācijā noteikts: “*ja iegādājas tikai vienu transportlīdzekli, tad tādā gadījumā tam jābūt tādam, kas atbilst tīra transportlīdzekļa definīcijai*”. Pasūtītājam, izvēloties uzsākt tīro transportlīdzekļu ekspluatāciju, jāveido tā darbībai nepieciešamā infrastruktūra, un pie šādiem nosacījumiem pirkt vienlaicīgi Direktīvas prasībām atbilstošus un neatbilstošus transportlīdzekļus, iespējams, nebūs daudzu pasūtītāju izvēle.  Ņemot vērā iepriekš minēto, atbalstām šo grozījumu tālāku virzību tikai pēc konkrētu politiku definēšanas un finansējuma piešķiršanas. | **Ņemts vērā**  Precizēts un papildināts sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) I sadaļas 2.punkts ar skaidrojumu. Papildus vēršam uzmanību, ka ar direktīvu dalībvalstīm tiek noteikti sasniedzamie minimālie iepirkuma mērķrādītāji transportlīdzekļu kopskaitā dalībvalsts līmenī, kas nozīmē, ka dalībvalstīm tiek noteikts, cik procentiem no visiem iepirktajiem transportlīdzekļiem jābūt tīriem. | | **Likumprojekta 3.pants**  “3.Papildināt pārejas noteikumus ar 12., 13. un 14. punktu šādā redakcijā:  “12. Ar 2026.gada 1.janvāri par tīru autotransporta līdzekli šā likuma 1.panta 311 punkta “a” apakšpunkta gadījumā tiek uzskatīts tāds M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura izpūtēja emisijas ir 0 CO2 g/km.  13. Šā likuma 21.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 t 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.   14. Šā likuma 21. panta ceturtajā, piektajā un sestajā daļā minētās prasības piemērojams iepirkuma procedūrām, kuras izsludinātas vai lēmums par iepirkuma procedūras uzsākšanu, ja iepirkuma procedūra nav jāizsludina, pieņemts, sākot ar 2021. gada 2. augustu.” |
|  | **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (14.08.2020. atzinums)**  Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – ministrija) savas kompetences ietvaros izvērtēja Finanšu ministrijas sagatavoto likumprojektu “Grozījumi Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā” (VSS-618) (turpmāk – likumprojekts) un tā sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju) (turpmāk – anotācija) un atbalsta tā tālāku virzību, vienlaikus izsakot šādu iebildumu:  Likumprojekta pārejas noteikumu 13. punktā tiek norādīts, ka likumprojektā noteiktās normas būs jāpiemēro iepirkumiem no 2021. gada 2. augusta. Vēršam uzmanību, ka ir nesamērīgi piemērot šīs prasības pilnā apmērā jau no 2021. gada 2. augusta. Saskaņā ar Auto asociācijas 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 sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji var savlaicīgi pārorientēties uz videi draudzīgāku transportlīdzekļu iegādi, kā arī tādā veidā neradot finansiālo slogu uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju 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.  Lūdzam likumprojekta pārejas noteikumu 13. punktā un anotācijā paredzēt kārtību, kā minētās prasības tiks pakāpeniski sāktas pildīt 2021. gada 2. augustā un izpildītas līdz 2023. gadam. | **Panākta vienošanās saskaņošanas procesā**  Paskaidrojam, ka prasības iepirkt tīrus transportlīdzekļu izriet no 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. Turklāt minētā direktīvā, vienlaikus arī nosaka, kas direktīvas izpratnē uzskatāms par tīru transportlīdzekli. Tāpat arī direktīvā nosaka, ka direktīvā dalībvalstīm sasniedzamie mērķi sasniedzami noteiktos laika posmos no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim un no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. 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.  Attiecībā uz uzlādes infrastruktūras attīstību, 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.  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. | |
|  | **Par likumprojektu** | | **Latvijas Darba devēju konfederācija** **(13.08.2020. atzinums)**  Latvijas Darba devēju konfederācija (turpmāk – LDDK) ir izskatījusi Finanšu ministrijas sagatavoto Likumprojektu “Grozījumi Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā” (VSS 618) (Likumprojekts), un **atbalsta Likumprojekta tālāku virzību**, vienlaikus vēršot uzmanību, ka visu šo Likumprojektu spēkā stāšanās laiku ir nepieciešams sinhronizēt ar standartizēto kvalifikācijas prasību nozaru griezumā, kas tiek gatavotas pamatojoties uz Ministru kabineta 2020. gada 11. februāra rīkojumu Nr. 49 (prot. Nr. 6 3.§) “Rīcības plāns publisko iepirkumu sistēmas uzlabošanai” 1.1. punktā noteikto, izstrādi un publicēšanu.  Bez tam vēršam uzmanību, ka ņemot vērā Covid-19 krīzi, šī Likumprojekta normu ieviešana var būtiski kavēties autoražošanas industrijas veiktspējas krituma dēļ, kas var negatīvi atsaukties tieši uz mazo ES valstu pieprasījumu auto piegādē, Latvijas pasūtītājiem jāplāno un jārēķinās ar garākiem piegādes termiņiem. Vēlamies atzīmēt arī finansiālo ietekmi, proti nepieciešamību publiskajiem pasūtītājiem savlaicīgi plānot tirgum atbilstošu iepirkuma finansējumu un ar to saistīto līzinga pakalpojumu. Tādēļ aicinām izvērtēt Likumprojekta ietekmi uz Operatīvo līzingu, kura gadījumā varam prognozēt augstu banku piesardzību, kas var sadārdzināt šāda līzinga izmaksas un atstāt negatīvu finansiālo ietekmi uz atpakaļpirkuma vērtību un kopējo iepirkuma summu. | **Panākta vienošanās saskaņošanas procesā**  Paskaidrojam, ka likumprojektā paredzētie grozījumi nav saistāmi ar Ministru kabineta 2020. gada 11. februāra rīkojumu Nr. 49 (prot. Nr. 6 3.§) “Rīcības plāns publisko iepirkumu sistēmas uzlabošanai” 1.1. punktā noteikto, izstrādi un publicēšanu. Grozījumi ir saistīti ar 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) noteiktajām prasībām un sasniedzamajiem mērķrādītājiem. Direktīva ieviešama dalībvalstīs līdz 2021.gada 2.augustam un tajā noteiktie mērķi sasniedzami noteiktos laika posmos no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim un no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. | |  |
|  | **Likumprojekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojuma (anotācijas) I sadaļas 2.punkts** | | **Latvijas Pašvaldību savienība (10.08.2020. atzinums)**  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 izveidei, to specifikai atbilstošas tehniskās apkopes vietas, un tml. Šobrīd faktiski nekā no tā nav, bet likumprojekts paredz iepirkumu uzsākšanu jau 2021. gada augustā. Konsultējoties ar pašvaldībām (Jelgava, Ventspils) un uzņēmējiem, kuriem ir iestrādes šajā jomā, esam saņēmuši atbildes, ka, piemēram, M3 I klases autobusu nomaiņa uz šiem “tīriem” izmaksātu ~ EUR 500000 par vienu autobusu. Pie tam šādu autobusu izmantošana uzlādes dēļ ir iespējama pilsētvidē, bet bez uzlādes tīkla izveides to ikdienas ekspluatācija starppilsētu maršrutos vai lauku apvidos faktiski ir neiespējama. Tas pats attiecināms arī uz transportlīdzekļu nomu vai atkritumu apsaimniekošanu. Vienlaicīgi jāatzīmē, ka no tām finansējuma piešķiršanas politikām, kādas pēdējā laikā ir izskanējušas, nav paredzams, kāds tieši finansējums vai atbalsts paredzēts “tīro” transportlīdzekļu iegādēm, to infrastruktūras izveidei. No citu valstu piemēra ir redzams, ka bez vienota valsts atbalsta šāda pāreja uz “tīriem” transportlīdzekļiem nav realizējama. Pagaidām arī nav skaidrs, kādu tīro enerģiju ieviešanai Latvijā būs atbalsts ilgtermiņā, jo Direktīva nedefinē elektroenerģiju kā vienīgo tīro “alternatīvo degvielu”. Jāatzīmē, ka šobrīd Latvijā esošās uzlādes stacijas nenodrošina pārvadātāju vai kravas transportu uzlādēšanu, un vieglo automašīnu uzlādes vietas nav pat visās pilsētās. Arī tiesības lietot “Rīgas satiksmes” maksas autostāvvietu bez maksas ir tikai elektromobiļiem pašreizējā situācijā, kad tādu ir maz, un nav zināms , vai tādas tiesības būs arī tad, ja elektromobiļu skaits palielināsies 2 vai 3 reizes. | **Panākta vienošanās saskaņošanas procesā**  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. | |  |
| 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)