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

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

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. |
| 2.  | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Eiropas Komisija 2017.gada 8.novembrī nāca klajā ar Mobilitātes pakotni II, kurā bija virkne iniciatīvas, kas bija saistītas ar zemu emisiju mobilitāti. Priekšlikumu vispārējais mērķis bija palielināt “tīro”, t.i., mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas), transportlīdzekļu skaitu publiskajos iepirkumos, tā sniedzot ieguldījumu kopējo transporta radīto emisiju samazināšanā, konkurētspējas palielināšanā un transporta nozares izaugsmē. 2019.gada 12.jūlijā Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī tika publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – direktīva). Direktīvas mērķis ir stimulēt pieprasījumu pēc tīriem transportlīdzekļiem, tādā veidā atbalstot tīro transportlīdzekļu tirgus veidošanos visā Eiropas Savienībā. **Direktīva ieviešama dalībvalstīs līdz 2021.gada 2.augustam**.Ar direktīvu ir mainīta iepriekšējā pieeja un tā vairs nav primāri saistīta ar iepirkuma procedūru norisi, bet saistīta ar tīru transportlīdzekļu tirgus stimulēšanu un siltumnīcefekta gāzu (turpmāk - SEG) emisiju samazināšanu. Direktīvas mērķa sasniegšanā iepirkums ir tikai kā līdzeklis, lai, stimulējot pieprasījumu (t.i., paredzot iegādāties tīrus transportlīdzekļus), stimulētu arī piedāvājumu (t.i., šādu transportlīdzekļu ražošanu).Tāpat tiek izveidota ziņošanas un uzraudzības sistēma un svītrota metodika ārējās ietekmes izteikšanai naudas izteiksmē.Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/858[[1]](#footnote-1) (2018.gada 30.maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK, 4. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktam, **transportlīdzekļiem ir šādas kategorijas** –

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

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

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

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

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

Papildus jāņem vērā, ka direktīvā ir noteikts, ka pusei no M3 kategorijas transportlīdzekļiem (pilsētas autobusiem) noteiktā sasniedzamā mērķa jāsasniedz, iepērkot bezemisiju pilsētas autobusus. Atbilstoši direktīvai tīrs lielas noslodzes transportlīdzeklis ir tāds M3 (Autobuss), N2 vai N3 (lieljaudas transportlīdzekļi) kategorijas transportlīdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[[3]](#footnote-3) 2. panta 1. un 2. punktā. Atbilstoši direktīvai par lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekli tiek uzskatīts tāds tīrs transportlīdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, bez iekšdedzes motora vai ar tādu iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/kWh, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009[[4]](#footnote-4) un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO2/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007[[5]](#footnote-5) un tās īstenošanas pasākumiem.Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[[6]](#footnote-6) 2. panta 1. punktā noteiktajam definīcijām, “alternatīvās degvielas” ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu apgādē ar enerģiju un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos rādītājus. Tās *inter alia* ietver: — elektrību,— ūdeņradi,— biodegvielas, kā definēts Direktīvas 2009/28/EK[[7]](#footnote-7) 2. panta i) punktā (“biodegvielas” ir šķidrā vai gāzveida degviela, ko izmanto transportā un iegūst no biomasas),— sintētiskās un parafīna degvielas,— dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspiestā dabasgāze (CNG)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze (LNG)) un— sašķidrināto naftas gāzi (LPG);un “elektrotransportlīdzeklis” ir mehānisks transportlīdzeklis, kurš aprīkots ar spēka piedziņu, kas ietver vismaz vienu neperiferālu elektrisku mehānismu kā enerģijas pārveidotāju ar elektrisku uzlādējamu enerģijas uzkrāšanas sistēmu, kuru iespējams uzlādēt ārēji.Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārņemta ar Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020.gadam, kas apstiprināts ar Ministru kabineta 2017.gada 25.aprīļa rīkojumu Nr.202 “Alternatīvo degvielu attīstības plāns 2017.-2020.gadam”. Tāpat definīcija “alternatīvā degviela” ir ietverta likumprojektā "Transporta enerģijas likums".Saskaņā ar IUB apkopotajiem datiem **Publisko iepirkumu likuma subjekti laika posmā no 2017.gada līdz 2019.gada 18.decembrim ir publicējuši 1114 rezultātu paziņojumus** (Paziņojums par iepirkuma procedūras rezultātiem, Paziņojums par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, Informatīvs paziņojums par noslēgto līgumu), kuru galvenais CPV kods ir kāds no 34000000-7  (Transporta iekārtas un palīgiekārtas transportēšanai) CPV kodu grupas. Attiecībā uz direktīvā minētajiem pakalpojumu līgumiem, uz kuriem attiecināmas direktīvā minētas prasības, saskaņā ar IUB apkopotajiem datiem par PIL subjektu veiktajām publikācijām laikā no 2017.gada līdz 2019.gadam, secināms, ka attiecīgajā laikā ir publicēti 156 rezultātu paziņojumi, kuru galvenais CPV kods ir kāds no direktīvā minētajiem CPV kodiem. Pēc VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk -CSDD) tīmekļvietnē pieejamās informācijas[[8]](#footnote-8), Latvijā uz 2020.gada 1.janvāri **visā valstī ir reģistrēti 823024 transportlīdzekļi un uz 2020.gada 1.jūliju jau 830346 transportlīdzekļi**. Uz 2020.gada 1.janvāri reģistrēti 680 transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība, no kuriem 14 ir kravas transportlīdzekļi, 658 vieglie transportlīdzekļi un 8 autobusi. Tāpat reģistrēti 13 kravas transportlīdzekļi un 6 vieglie transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir tikai gāze, 111 vieglie transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir elektrība un benzīns (hibrīdauto) un 23 vieglie transportlīdzekļi, kuru degvielas veids ir elektrība un dīzeļdegviela. Aplūkojot informāciju uz 2020.gada 1.aprīli un 2020.gada 1.jūlijus secināms, ka ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu skaits pakāpeniski palielinās – uz 2020.gada 1.aprīlī reģistrēts 761 transportlīdzeklis, kura degvielas veids ir tikai elektrība, no kuriem 18 ir kravas transportlīdzekļi, 735 vieglie transportlīdzekļi un uz 2020.gada 1.jūliju reģistrēto vieglo transportlīdzekļu skaits, kuru degvielas veids ir tikai elektrība ir palielinājies līdz 836 transportlīdzekļiem. No tā secināms, ka kopš 2020.gada 1.janvāra kopējais transportlīdzekļu skaits, kuru degvielas veids ir tikai elektrība ir palielinājies par 182 transportlīdzekļiem.Dati uz 01.01.2020

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

Dati uz 01.07.2020

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Degvielas** | **Kravas** | **Vieglais** | **Autobuss** | **Kopā** |
| **veids** | **skaits** | **%** | **skaits** | **%** | **skaits** | **%** | **skaits** | **%** |
| Benzīns | 2780 | 3,0% | 228301 | 31,1% | 21 | 0,5% | **231102** | **27,8%** |
| Dīzeļdegviela | 87811 | 95,2% | 457267 | 62,3% | 4199 | 99,0% | **549277** | **66,2%** |
| Gāze | 10 | 0,0% | 6 | 0,0% | 0 | 0,0% | **16** | **0,0%** |
| Elektrība un benzīns | 0 | 0,0% | 152 | 0,0% | 0 | 0,0% | **152** | **0,0%** |
| Elektrība un dīzeļdegviela | 0 | 0,0% | 32 | 0,0% | 0 | 0,0% | **32** | **0,0%** |
| Elektrība | 18 | 0,0% | 836 | 0,1% | 8 | 0,2% | **862** | **0,1%** |
| Gāzģenerators | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | **0** | **0,0%** |
| Benzīns un gāze | 894 | 1,0% | 26129 | 3,6% | 4 | 0,1% | **27027** | **3,3%** |
| Dīzeļdegviela un gāze | 11 | 0,0% | 5 | 0,0% | 1 | 0,0% | **17** | **0,0%** |
| Benzīns un naftas gāze | 567 | 0,6% | 20909 | 2,8% | 1 | 0,0% | **21477** | **2,6%** |
| Benzīns un dabas gāze | 11 | 0,0% | 167 | 0,0% | 0 | 0,0% | **178** | **0,0%** |
| Dīzeļdegviela un naftas gāze | 11 | 0,0% | 2 | 0,0% | 0 | 0,0% | **13** | **0,0%** |
| Dīzeļdegviela un dabas gāze | 2 | 0,0% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | **2** | **0,0%** |
| Naftas gāze | 14 | 0,0% | 14 | 0,0% | 0 | 0,0% | **28** | **0,0%** |
| Dabas gāze | 53 | 0,1% | 75 | 0,0% | 7 | 0,2% | **135** | **0,0%** |
| Dabas gāze un naftas gāze | 14 | 0,0% | 14 | 0,0% | 0 | 0,0% | **28** | **0,0%** |
| **Kopā** | **92196** | **100,0%** | **733909** | **100,0%** | **4241** | **100,0%** | **830346** | **100,0%** |

Tāpat skatoties uz jau reģistrētiem transportlīdzekļiem[[9]](#footnote-9) attiecībā pēc to CO2 emisiju daudzumu, uz 2020.gada 1.janvāri Latvijā ir reģistrēti 503 transportlīdzekļi ar CO2 emisiju daudzumu līdz 50 gramiem uz 1 kilometru (50 CO2 g/km).Kopumā aplūkojot CSDD informāciju par šobrīd reģistrēto transportlīdzekļu sadalījumu pēc degvielas veida[[10]](#footnote-10), konstatējams, ka transportlīdzekļu skaits, kuru degviela ir elektrība vai citas alternatīvās degvielas kopš 2017.gada ir pakāpeniski palielinājies. Tomēr kopējais procents šādu transportlīdzekļu ir ļoti mazs salīdzinot ar kopējo valstī reģistrēto transportlīdzekļu skaitu. Jau šobrīd saskaņā ar CSDD sniegtajiem datiem, **pasūtītāju**, Publisko iepirkumu likuma un Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma izpratnē (turpmāk – pasūtītāji), **īpašumā, turējumā vai lietojumā kopā ir reģistrēti 16018 transportlīdzekļu**, kuri sadalās šādās transportlīdzekļu kategorijās -

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

un darbināmi ar šādām degvielām -

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

\* Transportlīdzekļi, kuriem nav norādīta kategorija (ZIL un GAZ)Lielākajam skaitam transportlīdzekļu galvenais degvielas veids ir benzīns un dīzeļdegviela. Šādi transportlīdzekli atbilstoši direktīvas prasībām nav uzskatāmi par tīriem. No statistikas redzams, ka tikai 139 transportlīdzekļi ir tādi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība, no tiem 132 ir pasažieru automobiļi (M1 kategorijas), 5 – autobusi (M3 kategorijas) un 2 – lieljaudas jeb kravas transportlīdzekļi (N1 kategorijas) un 2 ir tādi, kuru degvielas veids ir tikai elektrība un benzīns, jeb plug-in hibrīdi, kas līdz 2025.gada 31.decembrim, atkarībā no to CO2 g/km daudzuma būtu uzskatāmi par tīriem transportlīdzekļiem.No 2016.gada līdz 2020.gadam pasūtītāju īpašumā, turējumā vai lietojumā kopā reģistrēti aptuveni 8183 transportlīdzekļi. No tiem 7262 M1, M2, N1 kategorijas, 686 N2, N3 kategorijas un 234 M3 kategorijas. **Direktīvā ir noteikti divi periodi minimālo mērķrādītāju sasniegšanai** - no 2021.gada 2. augusta līdz 2025.gada 31.decembrim un no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. Ja skatāmies uz pirmajā periodā noteiktajiem mērķrādītājiem, tad direktīvā noteiktie mērķrādītāji jāsasniedz laika periodā no 2021.gada 2. augusta līdz 2025.gada 31.decembrim, tas ir četru gadu laikā. Ja paredzam, ka pasūtītāju īpašumā, turējumā vai lietojumā tiks reģistrēts līdzīgs transportlīdzekļu skaits, kāds tika reģistrēts no 2016.gada līdz 2020.gadam, tad, lai Latvija sasniegtu tai noteiktos minimālos mērķrādītājus, kopā 4 gadu periodā būt jāiepērk aptuveni 1600 tīri M1, M2 un N1 kategorijas transportlīdzekļi, 55 tīri N2, N3 kategorijas transportlīdzekļi un 82 tīri M3 kategorijas transportlīdzekļi, no kuriem 41 transportlīdzeklis būtu bezemisiju. Nenoliedzami, ka ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu cena ir augstāka nekā transportlīdzekļiem, kuri darbināmi ar fosilajām degvielām, tomēr jāņem vērā, ka ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu uzturēšana ir lētāka nekā ar fosilajām degvielām darbināmiem transportlīdzekļiem, un lielākais ieguvums ir ietaupījums degvielas un servisa izmaksās. Šobrīd elektroenerģija ir daudz lētāka nekā benzīns vai dīzeļdegviela. Piemēram, E-mobi, kas ir nacionālais elektromobiļu uzlādes staciju tīkls, kas nodrošina elektromobiļu pārvietošanos visā Latvijas teritorijā un kuru uztur CSDD, maksa par uzlādes pakalpojumu e-mobi stacijās ir 0,15 *euro*/min, bet “Elektrum” publiskās uzlādes stacijas cena par vienu kilovatstundu svārstās no 0,19 *euro*/kWh līdz 0,25 *euro*/kWh, atkarībā no uzlādes veida. Saskaņā ar portālā e-mobi.lv[[11]](#footnote-11) pieejamo informāciju, e-mobi tīklā darbojas 82 uzlādes stacijas visā Latvijas teritorijā, kas nodrošina brīvu elektromobiļu pārvietošanās iespēju praktiski visā Latvijas teritorijā. Tāpat jāņem vērā ar **elektrību darbināmu transportlīdzekļu priekšrocības**. Piemēram, saskaņā ar Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likuma 6.panta pirmās daļas 15.punktu transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokli nemaksā par tādu transportlīdzekli, kas pēc savas konstrukcijas kā vienīgo mehānisko dzinējspēku izmanto enerģiju no transportlīdzeklī glabātās elektroenerģijas vai dzinējspēka glabāšanas iekārtas (piemēram, akumulators, kondensators, spararats vai ģenerators). Tāpat saskaņā ar Rīgas pilsētas pašvaldības maksas autostāvvietu apsaimniekošanas un lietošanas saistošo noteikumu Nr.206 19.5.apakšpunktu tiesības lietot “Rīgas satiksmes” maksas autostāvvietu bez maksas ir elektromobiļa vadītājam, ja elektromobilim uzstādīta speciālas nozīmes transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numura zīme, un saskaņā ar 2015.gada 2.jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr.279 “Ceļu satiksmes noteikumi” elektromobiļi, kuriem uzstādītas speciālas nozīmes transportlīdzekļa valsts reģistrācijas numura zīmes, var braukt pa joslu, kas paredzēta pasažieru sabiedriskajiem transportlīdzekļiem.Lai arī šobrīd ar elektrību darbināmiem transportlīdzekļiem cenas ir augstākas nekā transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilajām degvielām, jāņem vērā, ka auto tirgus nepārtraukti un strauji attīstās un tirgū tiek piedāvāts arvien plašāks ar elektrību darbināmu transportlīdzekļu klāsts, kā arī cenas starpība starp ar elektrību darbināmiem transportlīdzekļiem un ar fosilo degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem pakāpeniski izlīdzinās. **Latvijai nosakot piemērotāko risinājumu direktīvā noteikto mērķrādītāju sasniegšanai**, ir ņemti vērā Latvijai jau izvirzītie ambiciozie SEG emisiju un gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķi, t.sk. transporta sektorā. Vienlaikus jāatzīmē, ka energoresursu patēriņš transporta sektorā Latvijā no 2013.gada līdz 2017.gadam ir pieaudzis par 14,6 %, 2017.gadā sasniedzot 51,9 PJ (petadžouls - enerģijas mērvienība). Galvenais iemesls degvielas patēriņa pieaugumam autotransportā bija pasažieru automašīnu skaita pieaugums. Latvijā ir liela autotransporta atkarība no naftas resursiem. Atjaunojamie energoresursi un elektroenerģijas izmantojums transporta sektorā 2017.gadā bija 0,77 PJ, kas ir tikai 1,5% no kopējā transportā izmantotās enerģijas apjoma. Transporta sektors rada 29% no visām SEG emisijām Latvijā. Turklāt atbilstoši pašreizējām tendencēm paredzams, ka Latvijā vidējā termiņā un ilgtermiņā naftas produkti paliks kā galvenais autotransporta enerģijas avots. Tomēr tas neatbilst Latvijas nacionālajai ilgtermiņa vīzijai, kas 2020. gada 28. janvārī Ministru kabinetā apstiprināta ar Latvijas stratēģiju klimatneitralitātes sasniegšanai līdz 2050. gadam, kā arī Latvijas vidēja termiņa mērķiem SEG emisiju samazināšanā.Tāpat arī atbilstoši EK paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padome, Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana “Investīcijas klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā”” norādītajam, ES pašreizējais rīcībpolitiskais satvars vien neļaus sasniegt 2050.gada mērķus un izpildīt saistības, ko ES uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Prognozes rāda, ka, vienkārši turpinot īstenot pašreiz spēkā esošos tiesību aktus, ES SEG emisijas līdz 2050.gadam samazinātu par 60 %. Lai neatstātu smagāku slogu nākamajām paaudzēm, ES savu šīs desmitgades ieceru vēriens jāizvērš jau tagad. Jo mazāk ES darīs nākamajos desmit gados, jo straujāk emisijas būs jāsamazina pēc 2030.gada un, jo grūtāk to būs izdarīt. Tāpēc EK ierosina mainīt pašreizējo emisiju samazināšanas trajektoriju klimatneitralitātes panākšanai līdz 2050.gadam. Tā kā 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 SEG 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.Tāpat EK ziņojumā norāda, ka autotransporta nozarē CO2 un transportlīdzekļu standarti ir izrādījušies iedarbīgs rīcībpolitikas rīks. Līdztekus autotransporta iekļaušanai emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā degvielas piegādātāja līmenī un autoceļu nodevu noteikšanai saskaņā ar pašlaik notiekošo Eurovignette direktīvas pārskatīšanu tikai stingri CO2 emisijas standarti nodrošina, ka tirgū tiek piedāvāti mūsdienīgi un inovatīvi tīrie transportlīdzekļi, tajā skaitā transportlīdzekļi ar ievērojami samazinātu degvielas patēriņu un ar akumulatoru vai degvielas elementu darbināmi transportlīdzekļi (elektrotransportlīdzekļi, kuri vispār nerada izpūtēja emisijas). Tāpēc līdz 2021.gada jūnijam EK izskatīs un nostiprinās vieglo automobiļu un furgonu CO2 standartus, kuri piemērojami no 2030.gada. Ietekmes novērtējumā norādīts: lai līdz 2050.gadam sasniegtu vispārējo klimatneitralitātes mērķrādītāju, gandrīz visiem ekspluatācijā esošajiem automobiļiem līdz tam laikam vajadzēs būt bezemisiju transportlīdzekļiem. Jāņem vērā, 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 straujāka elektrotransporta attīstība, savstarpēji izmantojot pušu rīcībā esošos datus un informāciju turpmākai piemērotāko vietu un pakalpojumu attīstībai. Uzlādes tīkla veidotāji plāno turpinās 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.**Attiecīgi pārņemot direktīvu, lai nodrošinātu, ka Latvija sasniedz tai attiecīgajā periodā noteiktos minimālos mērķrādītājus**, kā arī SEG emisiju un gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazināšanas mērķus, ar grozījumiem tiek noteikts, ka katrā transportlīdzekļu iepirkumā jāiegādājas noteikts procents tīru transportlīdzekļu - katrā M1, M2 vai N1 kategorijas transportlīdzekļu iepirkumā laika posmā no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim un no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim jāiepērk vismaz 22 procenti tīru M1, M2 vai N1 kategorijas transportlīdzekļu, katrā N2 vai N3 kategorijas transportlīdzekļa iepirkumā laika posmā no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim jāiepērk vismaz 8 procenti tīru N2 vai N3 kategorijas transportlīdzekļu un 9 procenti laka posmā no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. Tāpat arī katrā I klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļu iepirkumā laika posmā no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim jāiepērk vismaz 35 procenti tīru I klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un 50 procenti laika posmā no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim. Papildus tiek noteikts, ka katrā šādā I klases M3 kategorijas transportlīdzekļu un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļu iepirkumā vismaz pusei no iepirktajiem tīrajiem I klases M3 kategorijas transportlīdzekļiem un A klases M3 kategorijas transportlīdzekļiem jābūt iepirktiem I klases M3 kategorijas un A klases M3 kategorijas bezemisiju transportlīdzekļiem. Tāpat tiek noteikts, ka prasības par tīriem transportlīdzekļiem attiecas arī uz noteiktu CPV kodu pakalpojumiem, ja paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka. Tas nozīmē, ka pasūtītājiem, iepērkot pakalpojumus ar noteiktajiem CPV kodiem, jānodrošina, ka pakalpojums tie sniegts, izmantojot tīrus transportlīdzekļus. Vienlaikus jāņem vērā, ka pasūtītāji katrā iepirkumā var iegādāties arī lielāku skaitu tīru transportlīdzekļu vai iegādāties tikai tīrus transportlīdzekļus. Tomēr jebkurā gadījumā pasūtītājs nodrošina, ka katrā iepirkumā tiek iepirkts noteikts skaits transportlīdzekļu, kas atbilst tīra transportlīdzekļa definīcijai. Piemēram, ja pasūtītājas iegādājas vienu M1 kategorijas transportlīdzekli, tad tādā gadījumā tam jābūt tādam, kas atbilst tīra transportlīdzekļa definīcijai, ja pasūtītājs iegādājas divus M1 kategorijas transportlīdzekļus, vismaz vienam jābūt tādam, kas atbilst tīra transportlīdzekļa definīcijai. Savukārt, ja pasūtītājs iegādājas piecus M1 kategorijas transportlīdzekļus, vismaz diviem jābūt tādiem, kas atbilst tīra transportlīdzekļa definīcijai.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pasūtītājs iepērk - | Mērķis 22% | Iepirkti tīri transportlīdzekļi - |
| **1**M1 kategorijas transportlīdzekli | 0,22 | 1 tīrs transportlīdzeklis |
| **2**M1 kategorijas transportlīdzekļus | 0,44 | 1 tīrs transportlīdzeklis |
| **3**M1 kategorijas transportlīdzekļus | 0,66 | 1 tīrs transportlīdzeklis |
| **4**M1 kategorijas transportlīdzekļus | 0,88 | 1 tīrs transportlīdzeklis |
| **5**M1 kategorijas transportlīdzekļus | 1,1 | 2 tīri transportlīdzekļi |
| **6**M1 kategorijas transportlīdzekļus | 1,32 | 2 tīri transportlīdzekļi |
| **7**M1 kategorijas transportlīdzekļus | 1,54 | 2 tīri transportlīdzekļi |
| **8**M1 kategorijas transportlīdzekļus | 1,76 | 2 tīri transportlīdzekļi |

Tāpat jāņem vēra, ka prasības attiecināmas ne tikai uz transportlīdzekļu pirkumu, bet arī uz nomaksas pirkumu, nomu vai nomu ar izpirkuma tiesībām.Papildus 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 ministrija vai pašvaldība ir atbildīga par to, ka tā nodrošina, ka tā pati, tās iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji kopā iepērk vismaz šajā likumā noteikto procentu tīru transportlīdzekļu.Tas nozīmē, ka, 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. Šādā gadījumā ministrija ir atbildīga par to, ka tā 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.Kā piemēram –

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Iepirkti M1, M2 vai N1 kategorijas transportlīdzekļi** - |
| 2021.gadā | 2022. gadā | 2023.gadā | 2024.gadā | 2025.gadā | Kopējais skaits |
| Ministrija/Pašvaldība | 1(1 tīrs) | 5 | 1(1 tīrs) | 5(3 tīri) | 2(2 tīri) | 14 |
| Padotības iestāde | 2 | 2 (1 tīrs) | 2 | 5(2 tīri) | 7(1 tīrs) | 18 |
| Kapitālsabiedrība | 4 | 2 | 5 | 2 | 5 | 18 |
| Kopā | 7 | 9 | 8 | 12 | 14 | 50(11 tīri)mērķis = 22% |

Šādā gadījumā, ministrija vai pašvaldība ir atbildīga par to, ka tā nodrošina, ka tā pati, tās iestādes vai kapitālsabiedrības kā pasūtītāji kopā laika posmā no 2021. gada 2. augusta līdz 2025. gada 31. decembrim, ir iegādājušies 22 % jeb 11 tīrus transportlīdzekļus.Vienlaikus, ievērojot direktīvā noteikto, tiek noteikts, ka no 2031.gada 1.janvāra katram piecu gadu laika posmam piemērojams tāds pats iepirkto tīro autotransporta līdzekļu procentuālais īpatsvars kā tas noteikts laika posmam no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim.Lai netiktu radīts nesamērīgs slogu pasūtītājiem un pakalpojumu sniedzējiem, direktīva norāda, ka **no prasību piemērošanas var būtu atbrīvojami noteikti transportlīdzekļi**, kuriem ir specifikas īpašības, kas ir saistītas ar to ekspluatācijas prasībām, kas ir īpaši konstruēti vai izgatavoti darbu veikšanai un nav piemēroti pasažieru vai preču pārvadāšanai. Līdz ar to direktīvā ir paredzēts, ka dalībvalstis var atbrīvot no prasību piemērošanas transportlīdzekļus, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas 2018/858 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā un 2. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā un minētās regulas I pielikuma A daļas 5.2–5.5. punktā un 5.7. punktā. No prasību piemērošanas atbrīvojami tādi transportlīdzekļi, kuru pamatfunkcija nav saistīta ar piedalīšanos ceļu satiksmē (piemēram, tricikli un kvadricikli, kurus paredzēts lietot izklaidei vai sacensībām slēgtās teritorijās un ārpus koplietošanas ceļiem), un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļas, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 25 km/h, un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļas, kā arī speciālie militārie transportlīdzekļi, transportlīdzekļi, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām, transportlīdzekļi, 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, bruņoti transportlīdzekļi, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļi, katafalkautomobiļi, ratiņkrēsliem piekļūstamie transportlīdzekļi un autoceltņi.Tomēr jāsaprot, ka nevar uzskatīt, ka visi transportlīdzekļi, kurus izmanto, piemēram, sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu vajadzībām, ir atbrīvojami no minēto prasību piemērošanas. Piemēram, no prasību piemērošanas būt atbrīvojams tāds transportlīdzeklis sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu vajadzībām, kas tam īpaši pielāgots, piemēram, transportlīdzeklim ir uzstādīts specializēts sakaru aprīkojums vai tam ir uzstādītas speciālās bākugunis. Attiecībā uz to, kas saprotams ar civilās aizsardzības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu Regulas 2018/858 (Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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) izpratnē, norādām, ka:Saskaņā ar Nacionālās drošības likuma 17.pantu, pašvaldību kompetencē ir nodrošināt sabiedrisko kārtību attiecīgās pašvaldības administratīvajā teritorijā. Izrietoši secināms, ka sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienests ir pašvaldību nozīmēta institūcija vai institūcijas, kas pārrauga sabiedrisko kārtību noteiktās pašvaldības teritorijā.Saskaņā ar Civilās aizsardzības un katastrofas pārvaldīšanas likuma 3.panta pirmo daļu civilās aizsardzības sistēma ir nacionālās drošības sistēmas sastāvdaļa, kuru veido valsts un pašvaldību institūcijas, juridiskās un fiziskās personas, kam ir likumā noteiktas tiesības, uzdevumi un atbildība civilās aizsardzības jomā.Tāpat **direktīva nav attiecināma uz lauksaimniecības vai mežsaimniecības transportlīdzekļiem**, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 167/2013, divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 168/2013, un kāpurķēžu transportlīdzekļiem, kā arī uz jebkuru pašgājēju transportlīdzekli, kas ir īpaši konstruēts un izgatavots, lai veiktu darbu, un kas tā konstrukcijas īpatnību dēļ nav piemērots pasažieru vai kravu pārvadāšanai, un kas nav mehānisms, kurš ir uzmontēts uz mehāniskā transportlīdzekļa šasijas.Vienlaikus tiek noteikts, ka prasības piemērojamas 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.Informācija par iepirkumā iepirkto transportlīdzekļu skaitu t.sk. cik no tiem ir tīri transportlīdzekļi un cik bezemisijas transportlīdzekļi, par līgumiem, kuru paredzamā līgumcena ir vienāda ar Ministru kabineta noteiktajām līgumcenu robežvērtībām vai lielāka, varēs iegūt no TED datubāzes. Attiecībā uz pārējiem līgumiem tāda pati informācija būs publicējama IUB publicējamos paziņojumos.  |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Finanšu ministrija, Iepirkumu uzraudzības birojs. |
| 4. | Cita informācija | Nav |

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

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

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| 1. | Saistītie tiesību aktu projekti | Ņemot vērā likumprojektā paredzētos grozījumus, jāveic grozījumi arī Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumā, Ministru kabineta 2017. gada 28. februāra noteikumos Nr. 103 “Publisko iepirkumu paziņojumi un to sagatavošanas kārtība”.Līdzīgas izmaiņas kā likumprojektā paredzēts veikt arī Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā. Tāpat tiks pārskatīta Ministru kabineta 2012. gada 2. oktobra instrukcija Nr. 12 “Dienesta vieglo automobiļu iegādes un normas kārtība”.Spēku zaudēs 2017. gada 28. februāra Ministru kabineta noteikumi Nr. 106 “Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku”. |
| 2. | Atbildīgā institūcija | Finanšu ministrija |
| 3. | Cita informācija |  |

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

|  |
| --- |
| **1. tabulaTiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2019/1161 (2019.gada 20.jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. |
| A | B | C | D |
| 1.pants | 1.punkts | Informatīvās atsauces uz Eiropas Savienības direktīvām 3.punkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 2.punkts | Netiek pārņemts. | Pārņemts Publisko iepirkumu likuma (šajā tabulā – PIL) 54.panta pirmajā daļā, Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma (šajā tabulā – SPSIL) 21.panta pirmajā daļā un Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma (šajā tabulā – STPL)18.panta pirmās daļas 1.punktā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 3.punkts | Likuma 54.panta sestā daļa | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta  | 4.punkts | Netiek pārņemts.Likuma 54.panta ceturtā un sestā daļa  | Pārņemts PIL 54.pantā, SPSIL 21.pantā, STPL18.pantā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta  | 5.punkts | Likuma 1.panta 161 un 321 punkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta  | 6.punkts | Pārejas noteikumu 18.punkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībā. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 7.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 8.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums attiecas uz Eiropas Komisiju. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 9.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums attiecas uz Eiropas Komisiju. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 10.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 1.panta | 11.punkts | Likuma 1.panta 321 punkta a) apakšpunkts,54.panta piektā daļa,Pārejas noteikumu 17. un 18. punkts | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta daļēji.Pielikumā minētās tabulās ietverti CPV kodi uz kuriem attiecās direktīvas prasības, emisiju robežvērtības tŗiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kā arī visām dalībvalstīm paredzētie sasniedzamie mērķrādītāji tīriem mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Tabulas tiek ieviestas/pārņemtas ar attiecīgiem Likuma pantiem. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 2.panta | 1.punkts . | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 2.panta | 2.punkts | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība tiek pārņemta/ ieviesta pilnībāMinētā norma nosaka dalībvalsts pienākumu ziņot Komisijai ar kādiem normatīvajiem aktiem tiek transponēta Direktīva. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 3.pants | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums nav jātransponē nacionālajos tiesību aktos. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| 4.pants | Nav jāpārņem | ES tiesību akta vienība netiek pārņemta/ ieviesta pilnībā, jo pantā iekļautais regulējums nav jātransponē nacionālajos tiesību aktos. | Likumprojekts stingrākas prasības neparedz |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | Direktīvas 1.panta 3.punktā dalībvalstij ir dota izvēles iespēja noteikt atvieglojumus direktīvā ietverto prasību piemērošanai noteiktām transportlīdzekļu kategorijām. Ņemot vērā direktīvas 1.panta 3. un 4.punktā minēto, tiek noteikts, ka PIL 54.pantā minētās prasības nepiemēro tricikliem un kvadricikliem, kurus paredzēts lietot izklaidei vai sacensībām slēgtās teritorijās un ārpus koplietošanas ceļiem, un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļām, kuru maksimālais projektētais ātrums nepārsniedz 25 km/h, un minēto transportlīdzekļu sastāvdaļām, kā arī speciālajiem militārajiem transportlīdzekļiem, transportlīdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām, transportlīdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti lietojumam galvenokārt būvlaukumos vai karjeros, ostās vai lidostās, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu vajadzībām, bruņotiem transportlīdzekļiem, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļiem, katafalkautomobiļiem, ratiņkrēsliem piekļūstamiem transportlīdzekļiem un autoceltņiem. Tas tiek paredzēts nolūkā izvairīties no nevajadzīga administratīvā sloga, pērkot transportlīdzekļus, kuriem ir specifiskas īpašības, kas saistītas ar to ekspluatācijas prasībām, vai tie ir īpaši konstruēti un izgatavoti darbu veikšanai un nav piemēroti pasažieru vai preču pārvadāšanai. |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Projekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Nav |

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

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

Finanšu ministrs J.Reirs

Senčilo 67083915

agnese.sencilo@fm.gov.lv

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