| **Saņemtais viedoklis** | **Norāde par tā (ne)ņemšanu vērā** |
| --- | --- |
| **AS "Latvenergo"**  1) TEL projekta 1.panta pirmā daļa – termins "*no atjaunojamajiem energoresursiem iegūta enerģija jeb atjaunojamā enerģija*" – izslēdzot no termina hidroenerģiju, kā tas ir pašreizējā TEL projekta teksta redakcijā, tiek izslēgta būtiska atjaunojamās enerģijas daļa, kas tiek ražota Latvijā un kas ir būtiska siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanas un no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas patēriņa veicināšanas mērķu sasniegšanai.  Vēršam uzmanību uz to, ka hidroenerģija ir ietverta atjaunojamās enerģijas definīcijā arī:  - Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 11.decembra direktīvā 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu:  ""*no atjaunojamajiem energoresursiem iegūta enerģija" jeb "atjaunojamā enerģija" ir enerģija no atjaunojamiem nefosilajiem energoresursiem, proti, vēja, saules (saules siltumenerģija un saules fotoelementu enerģija) un ģeotermālā enerģija, apkārtējās vides enerģija, plūdmaiņu, viļņu un cita jūras enerģija, hidroenerģija un biomasas, atkritumu poligonu gāzes, notekūdeņu attīrīšanas staciju gāzes un biogāzes enerģija*" un  - Enerģētikas likumā:  "*atjaunojamie energoresursi — vēja, saules, ģeotermālā, viļņu, paisuma un bēguma, ūdens enerģija, kā arī aerotermālā enerģija (siltumenerģija, kura uzkrājas gaisā), ģeotermālā enerģija (siltumenerģija, kura atrodas zem cietzemes virsmas) un hidrotermālā enerģija (siltumenerģija, kura atrodas virszemes ūdeņos), atkritumu poligonu un notekūdeņu attīrīšanas iekārtu gāzes, biogāze un biomasa*".  Ievērojot augstāk minēto, ar mērķi nesašaurināt atjaunojamo energoresursu termina tvērumu un nediskriminēt vietējos enerģijas no atjaunojamajiem energoresursiem ražotājus, ierosinām TEL projektā iekļaut Enerģētikas likumā ietverto atjaunojamo energoresursu definīciju vai gadījumā, ja Direktīvas 2018/2001 normas nav plānots transponēt Enerģētikas likumā, TEL projektā ietvert šīs direktīvas definīciju.  2) TEL projekta 1.panta pirmā daļa – termins "*lieljaudas uzlādes punkts*" – vēršam uzmanību uz to, ka papildus Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra direktīvā Nr.2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu noteiktajai 22kW līmeņatzīmei faktiski uzlādes punkti pēc uzlādes pakalpojuma ātruma un uzlādes staciju jaudas iedalās četrās grupās:  - lēnā uzlāde, kur uzlādes stacijas jauda nepārsniedz 7kW un uzlāde ilgst no 6 līdz pat 30 stundām,  - vidēji ātrā uzlāde ar jaudu no 7kW līdz 22kW, kas parasti ļauj elektroauto uzlādēt 3 – 4 stundās,  - ātrā uzlāde ar jaudu no 50kW līdz 100kW (līdzstrāva) vai 43kW (maiņstrāva), nodrošinot elektroauto akumulatora uzlādi 30 – 40 minūtēs un  - ultra ātrā uzlāde, kur uzlādes stacijas jauda ir virs 100kW (līdzstrāva) un tā nodrošina uzlādi 10 – 20 minūtēs.  Atbilstoši šim iedalījumam uzlādes stacijām tiek noteiktas atšķirīgas tehniskās prasības un risinājumi. Lielākais pieprasījums šobrīd ir tieši pēc ultra ātrās uzlādes staciju pakalpojumiem, bet, lai tuvākajā nākotnē attīstītu šo staciju tīklu, ir jāvienkāršo tā izveides noteikumi, kam būs nepieciešama vienota terminoloģija, kuru aicinām ietvert izstrādājamajos Ministru kabineta noteikumos par elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu uzstādīšanu, ekspluatāciju un ierīkošanu (TEL projekta 5.panta devītās daļas 1. un 3.apakšpunkts).  Ievērojot iepriekš minēto, aicinām TEL projekta 1.panta pirmajā daļā ietvert terminus:  - *lēnās uzlādes punkts – uzlādes punkts, kas dod iespēju uzlādēt elektrotransportlīdzekli ar jaudu līdz 7kW;*  - *vidēji ātrās uzlādes punkts – uzlādes punkts, kas dod iespēju uzlādēt elektrotransportlīdzekli ar jaudu no 7kW līdz 22kW;*  - *lieljaudas uzlādes punkts – uzlādes punkts, kas dod iespēju uzlādēt elektrotransportlīdzekli ar jaudu, lielāku par 22kW;*  - *ātrās uzlādes punkts – uzlādes punkts, kas dod iespēju uzlādēt elektrotransportlīdzekli ar jaudu no 50kW līdz 100kW (pie līdzstrāvas) vai 43kW (pie maiņstrāvas);*  - *ultra ātrās uzlādes punkts – uzlādes punkts, kas dod iespēju uzlādēt elektrotransportlīdzekli ar jaudu virs 100kW (pie līdzstrāvas).*  3) TEL projekta 5.panta devītā daļa precizējama, mainot terminu "*elektrotransportlīdzekļu uzlādes iekārta*" uz "*elektrotransportlīdzekļu uzlādes punkts*" un "*degvielas uzpildes iekārta*" uz "*degvielas uzpildes punkts*", kā tas ir definēts TEL projekta 1.pantā, un papildināma ar prasību, izstrādājot Ministru kabineta noteikumus, ievērot uzlādes punktu diferenciāciju pēc to jaudām:  "*(9) Ministru kabinets nosaka:*  *1) prasības attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, to uzstādīšanu un ekspluatāciju,* *atsevišķi izdalot prasības lēnās uzlādes punktiem, vidēji ātrās uzlādes punktiem, lieljaudas uzlādes punktiem, ātrās uzlādes punktiem un ultra ātrās uzlādes punktiem,*  *2) prasības attiecībā uz gāzveida degvielas uzpildes punktiem un krasta elektroapgādes punktiem,*  *3) kritērijus, kas paredz elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu ierīkošanu degvielas uzpildes stacijās,* *atsevišķi izdalot kritērijus lēnās uzlādes punktiem, vidēji ātrās uzlādes punktiem, lieljaudas uzlādes punktiem, ātrās uzlādes punktiem un ultra ātrās uzlādes punktiem,*  *4) ziņošanas kārtību.*"  4) TEL projekta 1.panta pirmā daļa *–* aicinām papildināt 1.panta pirmo daļu ar TEL projekta turpmākajos pantos minēto terminu "*uzlādes punktu operators":* *"juridiska persona, kas sniedz transportlīdzekļu uzlādes pakalpojumu uz līgumiska pamata, tostarp citu pakalpojumu sniedzēju vārdā*".  5) TEL projekta 4.panta pirmās daļas trešais apakšpunkts – aicinām norādīt, ka šīs prasības neattiecas uz elektroenerģiju, jo elektroenerģijas sprieguma kvalitāti atbilstoši standartiem nodrošina tīkla operators.  6) TEL projekta 5.panta piektā daļa – ievērojot to, ka elektrotransporta uzlādes pakalpojums ir pakalpojums, nevis elektroenerģijas tirdzniecība tās šaurākajā nozīmē un ievērojot to, ka uzlādes stacijām papildus tieši uzlādes pakalpojumā patērētajai elektroenerģijai ir arī pašpatēriņš, kā arī ievērojot to, ka kopējo pieslēguma elektroenerģijas patēriņu uzskaita sistēmas operators, aicinām izslēgt šo panta daļu no TEL projekta.  7) TEL projekta 7.panta otrā un piektā daļa – ievērojot to, ka elektroenerģijas cena mainās ļoti dinamiski atbilstoši organizētajā tirgū definētajam periodam (15 minūtes vai stunda) un lielai daļai uzlādes punktu tehniski nav iespējams īstenot cenas attēlojumu vai arī to nav iespējams attēlot dinamiski mainīgu, aicinām norādīt, ka alternatīvi 7.panta otrajā un piektajā daļa uzskaitīto informāciju uzlādes punkta operators var sniegt, izmantojot elektronisko sakaru pakalpojumus (tai skaitā tiešsaistes režīmā tīmekļvietnē vai mobilajā lietotnē), kā tas pašlaik tiek nodrošināts, piemēram, Elektrum mobilajā lietotnē.  8) TEL projekta 7.panta piektajā daļā ir paredzēts, ka "*cenām, ko nosaka publiski pieejamo uzlādes un uzpildes punktu operatori, ar vienādiem nosacījumiem ir jābūt pieejamām visiem elektrotransportlīdzekļu*" lietotājiem. Pašreizējā TEL projekta teksta redakcija prezumē fiksētas, iepriekš skaidri noteiktas, cenas, ierobežot iespējas klientiem piedāvāt biržas cenas piedāvājumus. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra direktīvas Nr.2014/94/ES 4.panta desmito daļu "*Dalībvalstis nodrošina, ka cenas, ko nosaka publiski pieejamo uzlādes punktu operatori, ir saprātīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas*." Aicinām noteikt TEL projekta 7.panta piektās daļas prasības atbilstoši direktīvā noteiktajam, nepaplašinot direktīvas regulējumu: "*cenas, ko nosaka publiski pieejamo uzlādes punktu operatori, ir saprātīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas*". | 1) Ņemts vērā  Likumprojekta 1.panta 23. un 24.punkts  2) daļēji ņemts vērā  Likumprojekta 1.pantā ir iekļauti tikai tie termini, kas tiek lietoti likumprojektā. Atzinuma 1.punktā minētie termini būtu izsakāmi, veicot grozījumus Ministru kabineta 2018. gada 6. februāra noteikumi Nr. 78 "Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām"  Likumprojekta 1.pantā kā termins ir iekļauta Direktīvā 2014/94/ES minētā parastas jaudas uzlādes punkta definīcija.  Savukārt TEL 5.panta 9.daļas 1.un 3.apakšpunktos ir noteikts, ka Ministru kabinets nosaka prasības parastas un lieljaudas uzlādes punktiem.  3) Ņemts vērā. Likumprojekta 5.panta 2.daļa ir precizēta, līdz ar to ir precizēts likumprojekta 5.panta 9.daļas 3.punkts).  Kontekstā ar augstāk minēto likumprojekta 5.panta 9.daļas 1.un 3.apakšpunkta redakcijas:  *1) prasības attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, to uzstādīšanu un ekspluatāciju, nosakot dalījumu un prasības parastas jaudas uzlādes punktiem un lieljaudas uzlādes punktiem, atkarībā no uzlādes jaudām*,  *3) kritērijus, kas paredz elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu ierīkošanu degvielas uzpildes stacijās, atsevišķi izdalot kritērijus parastas jaudas uzlādes punktiem un lieljaudas uzlādes punktiem, atkarībā no uzlādes jaudām*  4) Ņemts vērā  5) likumprojekta 4.panta 1.daļai nav apakšpunktu  6) Nav ņemts vērā. Norādām, ka šī ir Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 7.punkta un Direktīvas 2012/27/ES 9.panta 2.punkta prasības, kuras nacionālajos tiesību aktos ir pārņemamas.  7) Ņemts vērā  8) Ņemts vērā |
| **Latvijas Lielo pilsētu asociācija**  1) **Lūdzam izteikt 6. panta otro daļu šādā redakcijā:**  *“(2) Pilsētu ar iedzīvotāju skaitu, kas pārsniedz 20 000 iedzīvotāju, pašvaldībām ir jānodrošina, ka pilsētas sabiedriskajā transportā izmantotās transporta enerģijas apjomā 2030.gadā vismaz 50 procenti ir atjaunojamā enerģija* ***un/vai*** *elektroenerģija. Pilsētu pašvaldības līdz 2024.gada 1.oktobrim un pēc tam reizi divos gados ziņo Ekonomikas ministrijai par šī nosacījuma izpildi vai izpildes progresu.”*  Neredzam pamatojumu tam, kādēļ būtu ierobežojama šī transportlīdzekļu enerģijas izvēle, izmantojot šajā tiesību normā saikli “vai”. Lūdzam lietot abus saikļus “un/vai”, kas dod pašvaldībām plašākas iespējas testēt un izvēlēties saviem finanšu līdzekļiem un prioritātēm atbilstošākus transportlīdzekļus.  2) **Papildus lūdzam noteikt garāku pārejas termiņu – vismaz līdz 2035., nevis 2030. gadam.**  Jāņem vērā, ka vairākas pilsētas šobrīd īsteno Eiropas Savienības fondu līdzfinansētus projektus par videi draudzīgu autobusu iegādi sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanai pilsētās. Plānots, ka jaunie autobusi tiks piegādāti 2020./2021. gadā un šajos projektos tiek iegādāti arī t.s. hibrīdautobusi, kuri darbojas gan ar dīzeļdzinēju, gan elektrodzinēju, taču 50% slieksni tikai atjaunojamās enerģijas vai elektrības izmantošanā tie vēl nesasniedz. Ņemot vērā, ka šo autobusu plānotais kalpošanas laiks būs desmit gadi un vairāk, noteikt nepieciešamību 2030. gadā tos nomainīt nav racionāli un ekonomiski pamatoti.  3) **6.panta trešā daļa: Lūdzam noteikt garāku pārejas termiņu – vismaz 01.01.2035.**  No konkrētās panta daļas redakcijas nav viennozīmīgi saprotams, vai sākot ar 01.01.2030. ir jāiepērk vismaz 50% transportlīdzekļu ar atjaunojamo enerģiju, vai līdz 01.01.2030. ir jānodrošina, ka 50% no pašvaldības īpašumā esošiem transportlīdzekļiem ir ar atjaunojamo enerģiju darbināmi.  Ņemot vērā, ka transportlīdzekļa kalpošanas laiks var pārsniegt 10 gadus, šobrīd noteiktais 10 gadu termiņš nav racionāls un ekonomiski pamatots.  4) Šobrīd anotācijā kā tiesību akta ietekme uz budžetu ir norādīts – “0”, kaut gan 6. panta otrās un trešās daļas ievērošana un izpilde noteikti prasīs papildus finansējumu tajās noteikto nosacījumu izpildei. **Lūdzam atbilstoši precizēt anotāciju.** | 1) ņemts vērā  2) Minētais nosacījums (pienākums) izriet no politikas plānošanas dokumenta – Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 04.02.2020. rīkojumu nr.46) 4.pielikuma 5.rīcības virziena 5.3. pasākuma 2.darbība.  Minētā mērķa izpilde tiks rēķināta, ņemot vērā konkrētās pilsētas sabiedriskā transporta visas transporta enerģijas patēriņu un atjaunojamās enerģijas (tai skaitā biodegvielas piejaukumu fosilai degvielai) un elektroenerģijas izmantoto apjomu.  Vienlaikus jānorāda, ka Ministru kabineta 2020.gada 28.septembra sēdē Ministru kabinets apstiprināja Latvijas Republikas nacionālo pozīciju Nr.1 "Par Eiropas Komisijas paziņojumu "Eiropas 2030.gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā"", ar kuru tika apstiprināts Latvijas atbalsts vēl ambiciozāku 2030.gada klimata pārmaiņu mazināšanas un enerģētikas mērķu noteikšanā un mērķu aptvēruma paplašināšanā.  Līdz ar to ir nepieciešams jau šobrīd uzsākt sabiedriskā transporta zaļināšanas pasākumus, jo transporta sektorā kā lielākajam SEG emisiju avotam valstī ir nepieciešams īstenot visaptverošus pasākumus.  3) Minētais termiņš nav nosakāms garāks, jo tas izriet no Direktīvas 2019/1161 (<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj>) pielikuma 4.tabulas, kurā ir noteikts, ka 50% no “pilsētas autobusi (M3 kategorijas transportlīdzekļi)” kategorijā sākot ar 2026.gada 1.janvāri ir jābūt tīrajiem transportlīdzekļiem, t.i. transportlīdzekļiem, kuros izmanto alternatīvās degvielas - elektrība, ūdeņradis, biodegvielas, sintētiskās un parafīna degvielas, dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspiestā dabasgāze (CNG)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze (LNG)) un sašķidrināto naftas gāzi (LPG).  Tomēr līdzvērtīgi kā iepriekš minēts – ņemot vērā, ka Ministru kabinets atbalsta to, ka Latvijas SEG emisiju samazināšanas mērķis ir ambiciozāks kā šobrīd noteiktais, tad jau šobrīd ir nepieciešams transportā, kā lielākajā SEG emisiju avotā, nodrošināt aktīvu un efektīvu SEG emisiju samazināšanas pasākumu īstenošanu.  4) anotācijas III.sadaļas 6.punkts ir papildināts. |
| **SIA “Egg Energy”**  Izstrādātajā likumprojektā nav iekļauti nosacījumi, lai ar saimnieciski pamatotām izmaksām varētu sasniegt moderno biodegvielu/biogāzes īpatsvaru enerģijas bruto galapatēriņā transportā paredzētajā 3,5 % apmērā (likumprojekta anotācijas 2. lpp). Kategoriski nav pieņemama pieeja “atlikt” moderno degvielu izmantošanu līdz 2030. gadam.  Modernās biodegvielas pazīmēm atbilstoša biometāna izmantošana transporta sektorā ir risinājums ar augstu īstenošanas potenciālu, kas vienlaikus neprasa nesamērīgas investīcijas. Tādēļ biometāna izmantošanas sekmēšana transporta sektorā būtu īstermiņā vai vidējā termiņā īstenojama aktivitāte. Svarīgi ka biometāns kā degviela ir optimāls, jau šobrīd pieejams risinājums sabiedriskā transporta un kravu pārvadājumu sektoriem, kur faktiski ilgtspējīgu un saimnieciski pamatotu alternatīvu risinājumu nav. Ar biometānu darbināmi kravas automobiļi vai autobusi ir visu vadošo ražotāju sortimentā, kā arī nepieciešamības gadījumā ar saprātīgām izmaksām var pielāgot esošo autoparku. Jānorāda, ka iespēja izmantot esošo autoparku būtiski atvieglo likumprojekta 6. pantā paredzētās atjaunojamās enerģijas īpatsvaru sabiedriskā transporta sektorā. Būtiski, ka ar metānu darbināma autotransporta izmaksas ir pat zemākas nekā ar konvencionālu dīzeļdegvielu, tāpat būtiski zemākas ir arī kaitīgās emisijas (it īpaši cietās daļiņas un slāpekļa oksīds).  Biometāna ražošanas potenciāls Latvijā ir pietiekams. Iespējams, ka daļai esošo elektroenerģijas ražotāju, kuri pārdod elektroenerģiju obligātā iepirkuma ietvaros, atbalsts restrukturizācijai un pārejai uz biometāna ražošanu būtu pietiekams ekonomiskais stimuls pirms termiņa beigām atteikties no elektroenerģijas pārdošanas obligātā iepirkuma ietvaros.  Biometāna izmantošanu šobrīd kavē uzpildes un biogāzes attīrīšanas infrastruktūras trūkums. Ņemot vērā izmaksas, nepieciešams valsts atbalsts sākotnējām investīcijām. Savukārt, ar biometānu darbināma autotransporta iegādes finansēšana jau ir paredzēta politikas plānošanas dokumentos. Tādēļ Transporta enerģijas likumā būtu iestrādājami instrumenti biometāna pieejamības nodrošināšanai, tostarp valsts atbalsta pasākumi, lai tiktu sasniegta sinerģija ar citām plānotajām aktivitātēm.  Lai sekmētu biometāna izmantošanu un klimata politikas mērķu sasniegšanu, rosinām konkrētajā likumā un citos normatīvajos tiesību aktos paredzēt:   1. biometāna uzpildes staciju uzstādīšanas nosacījumus un atbalsta instrumentus, nodrošinot šādām stacijām līdzvērtīgus nosacījumus ar elektrotransporta uzlādes punktiem; 2. sekmēt biometāna izmantošanas uzsākšanu nekavējoties, t.i. paredzēt izmantošanas īpatsvaru nevis no 2030. gada, bet ieviešot graduētu pāreju; 3. biometāna tirdzniecības nosacījumus, ja biometāna piegādei izmanto dabasgāzes sadales sistēmu; 4. transporta degvielai izmantojama biometāna ražošanas uzsākšanas un infrastruktūras izveides valsts atbalsta instrumentus; 5. ar nodokļu politikas instrumentiem sekmēt ar biometānu darbināmu kravas automobiļu un autobusu iegādi. | Likumprojekta pārejas noteikumos ir noteikts, ka likuma 8.panta 3.daļa, kurā ir noteikts obligātā biodegvielas un/vai modernās biodegvielas piejaukuma nosacījums, ir spēkā līdz 2023.gada 31.decembrim, kā arī ir noteikts, ka līdz 2023.gada 31.augstam ir jāiesniedz MK grozījumi likumā attiecībā uz līdzdalības mehānisma ietvaros degvielas piegādātājiem noteikto nosacījumu (mērķu) grozījumiem.  Minētais 3,5% modernās biodegvielas / biogāzes mērķis ir noteikts Direktīvā 2018/2001, un šobrīd nav paredzēta šī mērķa stiprināšana, ņemot vērā to, ka moderno biodegvielu izmantošanas īpatsvars 2020.gadā Latvijā būs 0% no transport enerģijas apjoma.  Minētais mērķis ir minimālais mērķis, kas ir sasniedzams, bet pārskatot Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam, kas tiks veikts 2023.-2024.gadā, minēto mērķrādītāju var palielināt.  Tāpat Eiropas Komisija līdz 2021.gada 30.jūnijam publicēs priekšlikumu Direktīvas 2018/2001 pārskatam, lai tajā iekļautos pasākumus un mērķus pielāgotu būtiski palielinātajam SEG emisiju samazināšanas mērķim (šobrīd -40%, tiks noteikts -55%).  Likumprojektā netiks iekļauti konkrēti atbalsta pasākumi biometāna ražošanai, biometāna transportēšanas infrastruktūras izveidei vai transportlīdzekļu, kuros varētu izmantot biometānu, iegādei. Šādi atbalsta pasākumi ir iekļaujami politikas plānošanas dokumentos vai uz Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.—2021.gada plānošanas perioda vadības likuma pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos.  Minētie atbalsta pasākumi ir iekļauti Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam un atbilstoši tam atbalsta pasākums ir iekļauts Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2027.gadam, un Ekonomikas ministrija ir izstrādājusi darbības programmu Eiropas Savienības struktūrfondu ietvaros - <http://www.esfondi.lv/upload/2021-2027/darbibas-programma_10082020.docx>.  Biometāna uzpildes staciju uzstādīšanas pasākumi ir arī jāīsteno vienlaicīgi ar CNG un LNG infrastruktūras attīstību, ko nosaka likumprojekts.  Biometāna attīstības nosacījumi ir iekļauti konceptuālajā ziņojumā “Biogāzes koģenerācijas staciju pāreja no elektroenerģijas obligātā iepirkuma uz biometāna ražošanu transporta vajadzībām” (<https://www.em.gov.lv/files/attachments/EMKzin_220920_BMT.docx>). |
| **Biedrība "Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība"**   1. iesakām 1.panta 1.punktā uzskaitīt attiecīgās degvielas, lai korekti informētu Latvijas sabiedrību, kā arī atvieglotu izpratnes par Likumprojekta aptvērumu veidošanu; 2. BIMAB ieskatā 1.panta 9.punktā, kā arī tālākajā Likumprojekta tekstā, termins "biogāze" lietots nepamatoti, jo biogāze nav transporta degviela[[1]](#footnote-2).   *BIMAB iesaka 1.panta 9.punktu izteikt šādā redakcijā:*  *"9)* ***biometāns*** *– gāzveida degviela, ko iegūst no biogāzes, to papildus apstrādājot*"   1. 1.panta 27.punktā nav alternatīvas degvielai, ar ko uzlādēt transportlīdzekli: tā ir elektroenerģija.   *BIMAB iesaka 1.panta 27.punktu izteikt šādā redakcijā:*  *"27)* ***publiski pieejams uzlādes punkts –*** *uzlādes punkts apgādei ar elektroenerģiju, kuram var piekļūt visi attiecīgās transporta enerģijas transportlīdzekļu lietotāji"*   1. 5.panta 2.daļa:   4.1. šeit un visā Likumprojektā "uzlādes iekārtu" vietā ieteicams lietot Likumprojektā definēto "uzlādes punkts";  4.2. "alternatīvās degvielas uzlādes" vietā ieteicams lietot "elektroenerģijas uzlādes" (skat. vēstules trešo punktu);  4.3. BIMAB iesaka Likumprojektā izteiktās prasības par uzlādes punktu obligātu ierīkošanu degvielas uzpildes stacijās izpildei paredzēt valsts atbalsta mehānismu sakarā ar šādiem apsvērumiem:   * Latvijas plānos noteiktais elektrisko transportlīdzekļu skaits nav liels, kā arī nav noteikta tā struktūra, un nav noteikts skaita sasniegšanas kalendārais grafiks: saskaņā ar BIMAB rīcībā esošo informāciju, vienīgais plāns, kas nosaka nulles emisiju transportlīdzekļu skaitu ir NAP 2027 – nulles emisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā 2% 2027.g[[2]](#footnote-3); * M1 un N1 kategorijas automobiļu, kas veido CO2, kā arī kaitīgo izmešu būtiskāko daļu transporta sektorā, aizstāšana ar elektromobiļiem, klimata un vides mērķu sasniegšanai atbilstošā mērogā iespējama tikai nodrošinot lietotājiem plaši pieejamus parastas jaudas uzlādes punktus[[3]](#footnote-4) uzlādei nakts laikā pie mājas vai tās tuvumā; * publiskie lieljaudas uzlādes punkti arī ir nepieciešams nosacījums elektromobiļu skaita pieaugumam, tomēr uzlādes apjoma īpatsvars tajos nav un nebūs liels.   AS "Latvenergo" prognoze par uzlādes vietas izvēles secību:  1) **mājās (dominējoši pirmā)**;  *75-80% elektromobiļu īpašnieku izvēlēsies regulāri veikt elektromobiļa uzlādi mājās, izmantojot 2-11 kW jaudas pieslēgumus.*  2) darbā;  3) ilgākas apstāšanās vietā (vairākas stundas), kur uzlāde neliek mainīt dienas plānojumu.  Minēto uzlādes vietu izvēles secību apstiprina uzlādes dati par e-mobi un Elektrum uzlādes punktu tīklu (grafiks pielikumā). Latvijā reģistrēto elektromobiļu skaits periodā 2018.-2020.gads ir dubultojies, savukārt uzlādēto kWh apjoms ir palicis nemainīgs (pieaugums sākuma posmā saistīts ar e-mobi tīkla darbības uzsākšanu, savukārt samazinājumu noteica COVID-19 sekas).  Uzlāde nakts stāvvietā nodrošina lētāko, nakts, tarifu, garantētu un ērtu pieejamību, kā arī elektroenerģijas slodzes diennakts izlīdzinājumu.  Jauno elektromobiļu akumulatoru kapacitāte šobrīd nodrošina vismaz 200-250km nobraukumu arī ziemas apstākļos, kas dod iespēju samazināt publisko lieljaudas uzlādes punktu izmantošanas intensitāti.  Latvijas situācija mājokļu jomā būtiski atšķiras no daudzām Eiropas valstīm:  saskaņā ar "Tautas skaitīšana 2011" datiem no tradicionālajos mājokļos dzīvojošajiem daudzdzīvokļu mājās dzīvo 68,0% Latvijas iedzīvotāju[[4]](#footnote-5).   1. BIMAB vērš uzmanību, ka pamatojoties uz vēstules 4.3.punktā izklāstīto un pamatoto prognozi par sadalījumu starp publiskajiem un personīgajiem uzlādes punktiem, Likumprojekta 5.panta 4.daļā noteiktais pienākums uzlādes punktu operatoriem ziņot statistikas iestādei par tā uzlādes punktā elektrotransportlīdzekļos uzlādēto elektroenerģijas apjomu aptvers mazāko daļu no elektriskajos transportlīdzekļos izlietotās elektroenerģijas; 2. BIMAB vērš uzmanību, ka Likumprojekta 8.pantā aprakstīts līdzdalības mehānisms attiecībā uz elektroenerģijas lietojumu transportā, savukārt Likumprojekts nesniedz risinājumu par autotransportā izlietoto lielāko daļu elektroenerģijas, ko lietotāji iegūs ne-publiskos uzlādes punktos; 3. BIMAB iesaka Likumprojekta 8.pantā ņemt vērā to, ko latviešu tehniskās valodas terminoloģijā apzīmē ar vārdu "dzinējs", un ko ar vārdu "motors": motoros enerģiju, uz riteņiem pārvada ar vārpstas palīdzību, savukārt dzinējos iekšējas vārpstas nav, parasti tie ir reaktīvie aviācijas dzinēji (biedrība "Latvijas autoinženieru asociācija")   "Latvijas ZA Terminoloģijas komisija (LZA TK) ir sen apstiprinājusi abus šos terminus kā vienlīdz lietojamus. Tos var atrast LZA TK 10. vārdnīcā, kas iznākusi 1974. gadā. Tur gan priekšroka dota terminam “motors”, jo pie “dzinējs” ir tikai norāde “sk. motors”. Bet LZA TK Spēkratu apakškomisija (kuru man ir tas gods vadīt jau vairāk nekā 50 gadus) ir atradusi diezgan būtiskas atšķirības starp šiem abiem terminiem, proti: “dzinējs” ir plašāks termins, nekā “motors”, jo ietver sevī ne tikai visus motorus, bet arī tvaika, reaktīvos un elektrodzinējus u.c. Tāpēc par motoru būtu pareizi dēvēt nevis visus dzinējus, bet gan tikai tos iekšdedzes dzinējus, kas enerģiju tālāk novada ar rotējošas vārpstas (kloķvārpstas) palīdzību. Tā kā par spēkratiem ar iekšdedzes motoriem runājot pareizāk būtu lietot “motors”. Jāpiezīmē, ka par motoriem kā spēkratu dzinējiem, latvieši runāja, rakstīja un izdeva grāmatas jau pirms kara.  “Dzinējs” šai nozīmē vadošo lietojumu ieguva tikai pēc kara krievu valodas ietekmē (двигатель). Krievi arī sākumā lietoja “dzinējs” (мотор), bet pēc savas revolūcijas no tā atteicās, kā no ārzemju valodas aizgūta vārda." | 1) Norādām, ka nav iespējams uzskaitīt visas alternatīvās degvielas, bet tikai tās, kas ir minētas šobrīd spēkā esošajā Direktīvā 2014/94/ES. Tā kā minētā Direktīva tuvākā gada laikā tiks pārskatīta <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_1598>, lai nodrošinātu, ka likums pēc tā spēkā stāšanās nav uzreiz jāgroza, tad likuma 1.panta 1.punktā iekļautajā definīcijā netiks uzskaitīti visi alternatīvās degvielas veidi, bet tie tiek skaidroti anotācijas 1.zemsvītras piezīmē.  2) likumprojekta 1.panta 9.punktā iekļautā definīcija ir tiešā redakcija no Direktīvas 2018/2001 2.panta 28.punktā iekļautās definīcijas.  Ņemot vērā, ka Direktīvā 2018/2001 netiek lietots termins “biometāns”, bet gan “biogāze”, tad lai saglabātu likumprojekta redakciju pēc iespējas tuvāku Direktīvas 2018/2001 redakcijai, tad termins “biogāze” nav mainīts, bet ir mainīts tā paskaidrojums  3) Ņemts vērā  4)  4.1. ņemts vērā  4.2. ņemts vērā  4.3. likumprojekta 5.panta 2.daļa ir precizēta.  Likumprojektā netiks iekļauti konkrēti atbalsta pasākumi uzlādes punktu ierīkošanai. Šādi atbalsta pasākumi ir iekļaujami politikas plānošanas dokumentos vai uz Eiropas Savienības struktūrfondu un Kohēzijas fonda 2021.—2027.gada plānošanas perioda vadības likuma pamata izdotajos Ministru kabineta noteikumos.  5) lai gan atzīstam, ka daļa no elektrotransportlīdzekļiem tiek uzlādēta ārpus publiskajiem uzlādes punktiem, lai iegūtu pēc iespējas precīzāku informāciju par elektrotransportlīdzekļos patērēto elektroenerģiju, ir nepieciešams noteikt likumprojekta 5.punta 4.daļā noteikto prasību.  Vienlaicīgi Centrālā statistikas pārvalde no Ceļu Satiksmes Drošības Direkcijas katru gadu iegūst informāciju par elektrotransportlīdzekļu (t.sk. komerctransportu) nobraukumiem, kas tiek piefiksēti konkrētā gadā veiktajās tehniskajās apskatēs (ja tās tiek veiktas reizi 2 gados, tad nobraukums tiek sadalīts uz diviem gadiem) un par konkrētiem elektrotransportlīdzekļu veidiem. Izmantojot šo informāciju, ir iespējams aptuveni aprēķināt elektrotransportlīdzekļos uzlādēto elektroenerģijas apjomu. Tomēr ir nepieciešama šo datu verificēšana, kur viena no iespējām ir – iegūt datus no uzlādes punktiem.  Likumprojekta 5.panta 4.daļā ir svītroti vārdi “ko apliecina viedo mēraparātu sistēmu rādītāji”  Viedo mēraparātu sistēmas neuzskaita tikai elektromobiļos ielādēto enerģiju, bet uzlādes iekārtas (objekta) patērēto enerģiju, ko sastāda gan elektromobiļos ielādētā enerģija, gan uzlādes iekārtas pašpatēriņš, gan citu objektā esošo iekārtu (rūteri, apgaismojums, u.c.) enerģijas patēriņš  6) norādām, ka līdzdalības mehānisma ietvaros noteiktā mērķa izpildei degvielas piegādātājs varēs izmantot tikai to atjaunojamās elektroenerģijas apjomu, ko degvielas piegādātājs pats ir piegādājis galapatēriņam transportā (degvielas piegādātājs darbojas kā uzlādes punkta operators), tāpēc līdzdalības mehānisma ietvaros nebūs iespējams ieskaitīt to elektroenerģijas apjomu, ko galapatēriņam transportā nav realizējis pats degvielas piegādātājs.  7) ņemts vērā |
| **Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija (LDTA)**  [1] Likumprojekta 1.pants noteic likumā lietotos terminus, dodot tiem definīcijas. Lielākoties šie termini ir jau definēti kādā no ES Direktīvām, kuras tiek transponētas likumprojektā. Likumprojekta 1.pantā lietotās definīcijas ir tādas, kas ir tieši un precīzi pārņemtas no attiecīgas ES Direktīvas, un ir tādas, kas ir modificētas. Līdz ar to aicinām precizēt likumprojektu un visus terminus definēt precīzi kā ES Direktīvās, piemēram, definīcijas tādiem terminiem kā alternatīvā degviela, atjaunojamās enerģijas pienākums utt.  Lūdzam precizēt definīciju terminam “brīvprātīgā shēma”, padarot to vieglāk uztveramāku un skaidrāku. Attiecībā uz terminu “degvielas piegādātājs” lūdzam lietot Direktīvas 2018/2001 2.panta 38.punktā lietoto definējumu, vai arī svītrot vārdus “tai skaitā degvielas mazumtirgotājs, kas realizē no degvielas vairumtirgotāja saņemto degvielu”.  Likumprojekta 1.pantā ir dotas definīcijas tikai atsevišķiem degvielas veidiem – benzīnam, dīzeļdegvielai, biogāzei, līdz ar to lūdzam papildināt pirmo pantu ar definīcijām saspiestai dabasgāzei, sašķidrinātai dabasgāzei, sašķidrinātai naftas gāzei, elektrībai, ko izmanto transportā, kā arī ūdeņradim.  Aicinām terminus “publiski pieejams uzlādes punkts” un “publiski pieejams uzpildes punkts” apvienot vienā punktā, ņemot vērā, ka definējums faktiski ir identisks.  Lūdzam likumprojektā vai anotācijā skaidrot, kāda elektrība ir uzskatāma par ražotu no atjaunojamiem energoresursiem un kuru var ieskaitīt SEG emisiju samazināšanā, vai dot atsauces uz normatīvajiem aktiem, ja tas jau ir noteikts kādā citā normatīvajā aktā.  [2.] Likumprojekta 4.pants regulē transporta enerģijas kvalitāti, atbilstības novērtēšanas kārtību un tirgus uzraudzību.  No 4.panta pirmās daļas izriet, ka drīkstēs realizēt tikai tādu transporta enerģiju, kas atbilst kvalitātes prasībām un rādītājiem. Lūdzam pārliecināties, vai visiem transporta enerģijas veidiem ir zināmas un nosakāmas kvalitātes prasības un rādītāji, piemēram, elektrībai.  Likumprojekta 4.panta otrajā daļā ir noteikts, kas ir atbildīgs par kvalitātes prasību un rādītāju ievērošanu, proti, “Persona, kas galapatēriņam transportā realizē transporta enerģiju”. Lūdzam dot skaidrojumu likumprojektā vai anotācijā, kas tiek uzskatīts ar galapatēriņu, vai dot atsauces uz citiem normatīvajiem aktiem, kur tas ir noteikts.  Lūdzam svītrot likumprojekta 4.panta trešo, ceturto, piekto, sesto, septīto, devīto un desmito daļu un šos jautājumus regulēt Ministru kabineta noteikumos, līdzīgi kā tas šobrīd ir Ministru kabineta 2000.gada 26.septembra noteikumos Nr.332 “Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu”. LDTA ieskatā, tie ir Ministru kabineta noteikumu jautājumi, nevis likuma.  Lūdzam precizēt likumprojekta 4.panta astoto daļu (un turpmākos pantus) un skaidri noteikt likumā institūciju, kura nodrošinās enerģētikas politikas administrēšanu.  [3.] Likumprojekta 5.pants regulē elektrotansportlīdzekļu uzlādes punktus un gāzveida degvielas uzpildes punktus.  LDTA, ievērojot Ministru kabineta 2009. gada 3.februāra noteikumos Nr. 108 “Normatīvo aktu projektu sagatavošanas noteikumi” noteikto, lūdz 5.pantā un turpmākos pantos konkrētu ministriju pienākumu izstrādāt konkrētus normatīvos aktus aizstāt ar deleģējumu Ministru kabinetam regulēt šos jautājumus Ministru kabineta noteikumu līmenī.  LDTA iebilst un lūdz svītrot likumprojekta 5.panta otro daļu un devītās daļas trešo punktu, ņemot vērā turpmāko.  Šāda pienākuma uzlikšana degvielas tirgotājiem pārkāpj to tiesības uz īpašumu (Satversmes 105. pants), kā arī varētu būt pretrunā ar ES Pamattiesību Hartas 16. pantā ietverto darījumdarbības brīvību. Lai arī piedāvātajam regulējumam ir saskatāms leģitīms mērķis, ir būtiskas šaubas, ka šāda pienākuma uzlikšana degvielas tirgotājiem būtu uzskatāma par samērīgu līdzekli attiecīgā mērķa sasniegšanai.  Vēršam uzmanību, ka līdz šim nav izstrādāts visaptverošs plāns par elektromobilitātes attīstību un elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveidi valstiskā līmenī, attiecīgi nav arī zināma ne plānotā elektrotransportlīdzekļu pieauguma dinamika, ne arī veikta analīze un izpēte par nepieciešamajiem publiskajiem elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, to pārklājumu un nepieciešamajām investīcijām šāda pienākuma izpildē. Nav veikts samērīguma izvērtējums starp uzlikto pienākumu, nepieciešamajām investīcijām pienākuma izpildē, pieprasījumu un ieguvumu šāda pakalpojuma sniegšanā. Līdz ar to nav arī pamatojuma fosilās degvielas tirgotājiem šobrīd uzlikt par pienākumu bez finanšu atbalsta ierīkot elektrotransportlīdzekļu uzlādes iespējas degvielas uzpildes stacijās.  Degvielas tirgotājs nav ne elektrības ražotājs, ne piegādātājs, tam nevar uzlikt par pienākumu nodrošināt uzlādes iespēju ar elektrību, jo nav zināms, ar kādiem nosacījumiem un vai vispār konkrētajā vietā šādu uzlādes iespēju var ierīkot. LDTA ieskatā, elektrotransportlīdzekļu uzlādes iekārtu ierīkošana ietilpst elektrības ražotāju un piegādātāju kompetencē, degvielas tirgotāji varētu tikai līdzdarboties šāda pienākuma izpildē, nodrošinot vietu atbilstoša lieluma degvielas uzpildes stacijās.  Eletrotransportlīdzekļa uzlādes pieprasījumam un tā nodrošināšanai ir cits algoritms. Līdz ar elektrotransportlīdzekļu ienākšanu tirgū mainīsies patērētāju paradumi un elektrotransportlīdzekļu uzlāde, atšķirībā no parējās transporta enerģijas uzpildes, būs decentralizēta, galvenokārt, fokusējoties uz dzīvesvietām un darba vietām. LDTA ieskatā, nav ne politiska, ne finansiāla pamatojuma šāda pienākuma uzlikšanai degvielas tirgotājiem.  Vēršam uzmanību, ka Eiropas Savienības noteiktais virziens ir līdz 2050.gadam vai ātrāk faktiski atteikties no naftas produktu izmantošanas transportā, līdz ar to šī nozare pakāpeniski savu darbību beigs. Secīgi pie šādiem apstākļiem nav saprotama valsts politika likt naftas produktu nozares tirgus spēlētajiem kā obligātu pienākumu investēt ievērojamus finanšu līdzekļus nodrošināt patērētājus ar citas nozares produktu, kad pastāv iespēja, ka DUSi savu darbību beigs un pieprasījums pēc elektrotransportlīdzekļu uzlādes DUSos nebūs pietiekams, lai atgūtu investēto.  Vēršam uzmanību, ka likumprojekta 5.panta trešajā daļā lietotais termins “publiskā būve” saskaņā ar būvniecību regulējošajiem normatīvajiem aktiem aptver ļoti plašu objektu loku, kur ne vienmēr ir iespēja un arī vajadzība ierīkot elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktus.  Lūdzam skaidrot anotācijā prasības, kas būs tiesīgs tirgot elektrību transportlīdzekļu uzlādei, vai tam būs nepieciešamas kādas īpašas atļaujas, tāpat lūdzam anotācijā norādīt aprēķinus, piemēram, likumprojekta 5.panta piektajā daļā minētajām viedajām mēraparātu sistēmām.  [4.] Likumprojekta 7.panta otrā daļa noteic, *ka publiski pieejamos lieljaudas uzlādes punktos nodrošina skaidri saprotamas un pārskatāmas informācijas attēlošana par uzlādes punkta statusu (brīvs, notiek uzlāde vai nedarbojas), kā arī par uzlādes laikā patērēto laiku un elektroenerģijas daudzumu. Minēto informāciju nodrošina, izmantojot vadības un monitoringa sistēmu.* Lūdzam anotācijā norādīt aprēķinus par vadības un monitoringa sistēmas izmaksām.  [5.] Likumprojekta 8.pants ievieš līdzdalības mehānismu, kas pamatā balstīts uz Direktīvu 2018/2001, paredzot AER mērķi 7% pēc enerģētiskās vērtības 2030.gadā.  Lūdzam panta otrajā daļā un turpmāk lietoto formulējumu “nodod galapatēriņam transportā” skaidrot vai saskaņot ar akcīzes preču apriti regulējošajiem normatīvajiem aktiem.  Panta trešā daļa noteic biodegvielas vai modernās biodegvielas obligāto piejaukumu uz katru litru benzīnam un dīzeļdegvielai. LDTA ieskatā, šo jautājumu, kā arī panta ceturtajā un piektajā daļā noteikto varētu regulēt Ministru kabineta noteikumi. Ja tomēr panta trešā daļā tiek atstāta likumprojektā, tad lūdzam precizēt redakciju, paredzot, ka var pievienot biodegvielu vai moderno biodegvielu vai biodegvielu kopā ar moderno biodegvielu, pretējā gadījumā degvielas piegādātāji tiek ierobežoti tikai ar biodegvielas vai tikai ar modernās biodegvielas piejaukumu, izslēdzot iespēju kombinēt šos piejaukumus.  Lūdzam precizēt un padarīt skaidrāk uztveramas likumprojekta 8.panta sesto, septīto un astoto daļu, jo šobrīd ievaddaļas ir identiskas un kopā regulējums nav saprotamas. Vienlaikus lūdzam pieturēties pie Direktīvas 2018/2001 25.panta 1. punktā noteiktajiem termiņiem: 0,2 % 2022. gadā, 1 % 2025. gadā un vismaz 3,5 % līdz 2030. gadam, jo arī anotācijā ir norādīts, ka projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais Direktīvas pants. Aicinām likumprojekta 1.pielikumu regulēt Ministru kabineta noteikumu līmenī, ņemot vērā, ka saraksts var tikt pārskatīts un mainīts un pēc procedūras to vienkāršāk ir izdarīt Ministru kabineta noteikumu līmenī. Tāpat lūdzam saskaņot panta septīto daļu ar panta trešo daļu.  Lūdzam precizēt 8.panta devītās daļas pirmo punktu, konkretizējot, vai šeit ir domāti litri, kilogrami vai enerģētiskā vērtība.  [6.] Likumprojekta 11.pants noteic ziņošanas pienākumu. Panta pirmā daļa noteic ziņošanas pienākuma termiņu - 31.marts. Spēkā esošais regulējums šo termiņu ir noteicis 15.maijs, līdz ar to lūdzam arī likumprojektā šo termiņu noteikt 15.maiju, ņemot vērā ziņojuma izstrādei un pārbaudei nepieciešamo laiku. Vēršam uzmanību, ka līdz ar plašāku transporta enerģijas veidu izmantošanu pieaugs arī ziņojuma komplicētības pakāpe un tā izstrādei nepieciešamais laiks.  LDTA iebilst pret likumprojekta 11.panta pirmās daļas sesto punktu un lūdzam to svītrot. Vēršam uzmanību, ka šāda konstanta prasība nav pamatota un samērīga iepretim prasībai pēc neatkarīgas inspicēšanas institūcijas pārbaudes par ziņojumu, kā arī ir pretrunā valstī nostiprinātajai politikai par administratīvā sloga mazināšanu. LDTA piekrīt, ka prasība par ziņojuma pārbaudi, ko veic neatkarīga inspicēšanas institūcija, ir noteikta Direktīvās, vienlaikus Direktīvas neparedz pienākumu paralēli ziņojumam un neatkarīgas inspicēšanas institūcijas atzinumam sniegt visus pamatojošos dokumentus, pretējā gadījumā neatkarīgas inspicēšanas institūcijas pārbaudei zūd jēga.  [7.] Likumprojekta 13.-15.pants – LDTA iebilst pret administratīvās atbildības ieviešanu par līdzdalības mehānisma un par SEG emisiju samazinājuma neizpildi un pakļaušanai Administratīvās atbildības likuma regulējumam. Neizpilde var būt objektīvi pamatota (mērķu sasniegšanai nepieciešamo produktu iztrūkums tirgū), tajā pat laikā administratīvās atbildības piemērošana atstās ievērojamu ietekmi attiecībā uz dalību Padziļinātās sadarbības programmā un tās sniegtajām ievērojamām priekšrocībām naftas produktu aprites kontekstā, kā arī ierobežos dalību publiskajos iepirkumos. LDTA piedāvā saglabāt likumā “Par piesārņojumu” lietoto formulējumu “maksājums budžetā”.  Nosakot maksājuma apmērus, lūdzam ievērot konsekvences maksājuma procentu robežu noteikšanā iepretim līdzdalības mehānisma noteiktajiem mērķprocentiem un SEG samazinājuma mērķprocentiem. | [1] “alternatīvā degviela” definīcija ir identiska Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 1.punktā iekļautajai definīcijai, precizējot jēdzienu “dekarbonizācija” un neietverot visu alternatīvo degvielu veidu uzskatījumu. Likumam ir jābūt pietiekami vispārīgam un ilgtermiņa, lai tas nebūtu jāgroza tiklīdz kādas alternatīvās degvielas tiek iekļautas Direktīvas 2014/94/ES aptvērumā. Vienlaikus alternatīvo degvielu uzskaitījums ir iekļauts anotācijā.  “atjaunojamās enerģijas pienākums” definīcija ir labota.  “brīvprātīgā shēma” kā termins tiek jau plaši lietots un izmantots visās ES dalībvalstīs. Definīcija ir precizēta.  “degvielas piegādātājs” definīcija ir precizēta.  Dažādu degvielu veidu definīcijas ir iekļautas.  “publiski pieejams uzlādes punkts” un “publiski pieejams uzpildes punkts” definīcijas netiks apvienotas, jo likumprojekta redakcijā tās tiek lietotas atsevišķi.  Neredzam nepieciešamību kā definīciju minēt elektroenerģiju vai ūdeņradi, ko izmanto transportā, jo tiem nav interpretācijas iespēju.  Anotācija ir papildināt ar skaidrojumu par atjaunojamo elektroenerģiju un ūdeņradi.  Transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājumā var ieskaitīt visu elektroenerģiju, neatkarīgi no valsts atjaunojamās elektroenerģijas īpatsvara, jo SEG emisiju intensitātes mērķa sasniegšanā izmantotajai elektroenerģijai ir piemērojams valstī izmantotās elektroenerģijas aprites cikla SEG emisiju faktors nevis atjaunojamās elektroenerģijas īpatsvars.  [2] Ekonomikas ministrija ir precizējusi 4.panta pirmo daļu, paredzot, ka elektroenerģijai nav kvalitātes prasības. Attiecībā uz citiem degvielas veidiem noradām, ka diskusijas par konkrētām prasībām tiek paredzētas izstrādājot likumprojektam pakārtoti pieņemamos normatīvos aktus, ievērojot normatīvajos aktos paredzēto kārtību, tostarp uzklausot nozares pārstāvju viedokļus.  Enerģijas galapatēriņš ir definēts Energoefektivitātes likuma 1.panta 3.daļā ir definēts galapatēriņš, kas ir energoresursi, ko enerģijas izmantošanas vajadzībām piegādā transporta darbībām. Ņemot vērā, ka degvielas piegādātāju sniegtajai informācijai būtu jābūt sagatavotai saskaņā ar tiem pašiem nosacījumiem, kas tiek piemēroti, gatavojot valsts enerģētikas statistiku un atjaunojamo energoresursu īpatsvara statistiku, degvielas piegādātājiem būtu attiecināmas tās pašas definīcijas, kas tiek izmantotas statistikas gatavošanai.  Anotācija ir papildināta ar 3.zemsvītras piezīmi.  4.panta 3.-10.daļa netiks svītrota. Lai gan atzīstam, ka minētos nosacījumus varētu iekļaut Ministru kabineta noteikumos, tomēr norādām, ka iepriekš likumprojekta “Transporta enerģijas likums” izskatīšana 2018.gadā tika būtiski aizkavēta, jo Saeimas Juridiskā biroja atzinumā tika uzsvērts, ka pārāk daudz normu ir atstātas izlemšanai Ministru kabineta līmenī.  Likumprojektā vismaz uz doto brīdi tiks saglabāta redakcija: “Ministru kabineta noteikta institūcija, kura nodrošina enerģētikas politikas administrēšanu” vai “Ministru kabineta noteikta institūcija”, anotācijā skaidrojot šo institūciju, jo Būvniecības valsts kontroles biroja nosaukums tuvākajā laikā tiks mainīts (tiks virzīti grozījumi Ministru kabineta 2014.gada 30.septembra noteikumos Nr.576 “Būvniecības valsts kontroles biroja nolikums” vai izstrādāti jauni noteikumi). Gadījumā, ja Būvniecības valsts kontroles biroja nosaukums tiks mainīts pēc likumprojekta spēkā stāšanās, tad būs nepieciešams veikt grozījumus likumā.  [3] Likumprojekta 5.panta 2.daļa un 5.panta 9.daļas 3.punkts ir precizēts.  5.panta trešā daļa ir precizēta, tajā iekļaujot atsauci uz būvnoteikumiem Ministru kabineta 2015.gada 30.jūnija noteikumiem Nr.331 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 208-15 "Publiskas būves" un Ministru kabineta 2015.gada 30.jūnija noteikumiem Nr.340 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 211-15 "Dzīvojamās ēkas"”.  Līdzīgi kā līdz šim netiek ierobežoti elektroenerģijas piegādes pakalpojuma sniedzēji elektroenerģijas uzlādei transportā, tāpēc skaidrojums anotācijā netiek sniegts. Ja degvielas piegādātājs vēlētos piegādāt galapatēriņam transportā elektroenerģiju, tas brīvi pēc saviem ieskatiem var izvēlēties elektroenerģijas piegādātāju, kas piegādās elektroenerģiju uzlādes punktam.  Aprēķinus par viedo mēraparātu sistēmu izmantošanu nav iespējams iekļaut anotācijā, jo šādas izmaksas Ekonomikas ministrijai nav pieejamas. Likumprojektā ir iekļauta atruna, ka šādas sistēmas ir jāizmanto “ja tas ir tehniski iespējams un ekonomiski pamatoti”.  Norādām, ka minētā prasība jau ir spēkā no 2018.gada, jo ir noteikta MK noteikumos Nr.78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām” (06.02.2018.)  [4] Norādām, ka minētā prasība jau ir spēkā no 2018.gada, jo ir noteikta MK noteikumos Nr.78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām” (06.02.2018.)  Ņemot vērā, ka minētā prasība ir izpildāma daudzos veidos, tai skaitā, izmantojot IKT risinājumus, nav iespējams aprēķināt šīs prasības izpildes izmaksas.  [5] 8.pantā un visā likumprojektā ir lietota redakcija “galapatēriņam transportā realizēts” (attiecīgajā redakcijā un lietojumā).  Redakcija “galapatēriņam transportā” tiks saglabāta, lai nodrošinātu likumprojektā piemērojamo nosacījumu skaidrību, ka likumprojekta nosacījumi attiecas uz degvielas piegādātāju (akcīzes nodokļa maksātāju), kas piegādātā transporta enerģiju tās patēriņam tieši transporta sektorā.  Līdzdalības mehānisma galvenie nosacījumi, t.sk. obligātais piejaukums, obligātie atsevišķu degvielu realizācijas mērķi tiks noteikti likuma līmenī, t.sk., ņemot vērā Saeimas Juridiskā biroja 2018.gada vēstulē izteiktos noradījumus.  8.panta 6.daļa un 7.daļa ir precizētas. Likumprojekta 8.panta 8.daļa nav identiska panta 6. un 7.daļai.  8.panta 6. un 7.daļas 3.punkts ir svītrots un panta 6. un 7.daļā ir saglabāti tie mērķrādītāji, kas ir noteikti Direktīvā 2018/2001. anotācijā ir iekļauts paskaidrojošais attēls noteikto mērķu izpratnes uzlabošanai  Lai gan atzīstam, ka likumprojekta 1.pielikumu būtu iespējams regulēt Ministru kabineta līmenī, tomēr, tā kā likumprojektā ir iekļautas vairākas atsauces uz 1.pielikumu un bez šīm atsaucēm nebūtu iespējams definēt “modernās biodegvielas” terminu, tad likumprojekta 1.pielikums tiks saglabāts.  Ja saraksts tiks pārskatīts vai mainīts ES tiesību aktu līmenī, tad likumprojekta grozījumiem būs iespējams piemērot Ministru kabineta kārtības ruļļa 73.1 1. punktu.  8.panta 9.daļas 1. un 2.punkts ir precizēts, norādot, ka nosacījumi attiecas uz enerģētiskām vērtībām.  [6] 11.panta 1.daļa ir precizēta.  11.panta 1.daļas 6.punkts ir svītrots.  [7] ņemts vērā |
| **Biedrība “Latvijas biodegvielu un bioenerģijas asociācija”**  Asociācijas ieskatā, būtu jāveic šādi precizējumi:   1. Papildināt **2.pantu** “*Likuma mērķis ir veicināt cilvēku veselībai un apkārtējai videi drošu transporta enerģijas apriti,* *veicināt atjaunojamās enerģijas izmantošanu transportā, veicināt atjaunojamās enerģijas piedāvājumu un pieprasījumu tirgū, kā arī nodrošināt alternatīvās degvielas infrastruktūras attīstību un sabiedrības informētību par pieejamiem un izmantojamajiem transporta enerģijas veidiem, lai sekmētu ilgtspējīgu tautsaimniecības attīstību un veicinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu.”* 2. **4.panta 1.daļas 1.apakšpunktā** Latvijas ražotājiem ir noteiktas papildus prasības pēc sertifikāta, kas nav no ES importētajām biodegvielām, kas nostāda Latvijas ražotājus nekonkurētspējīgākā situācijā salīdzinot ar ārvalstu ražotājiem, kuriem šādas prasības nav, lūdzam svītrot 1.apakšpunktā pienākumu Latvijas ražotājiem piestādīt sertifikātu vai izteikt 3.daļas 2.apakšpunktu “*2) ja transporta enerģija ražota Eiropas Savienībā – ar atbilstības sertifikātu, ko, pamatojoties uz akreditētas testēšanas laboratorijas testēšanas pārskatiem, izdod atbilstības novērtēšanas institūcija*” 3. **4.panta 4.daļas 2.apakšpunktā** – lūdzu precizēt kvalitātes atbilstības apliecinājuma izņēmumu “*izņemot, ja no Eiropas Savienības dalībvalsts ievestā transporta enerģija akcīzes noliktavā tiek uzglabāta atsevišķā uzglabātuvē*” 4. **6.panta 3.daļā** būtu precizējams, cik lielā apjomā sabiedriskajā transportā jāizmanto atjaunojamā enerģija, ierosinām izteikt daļu šādā redakcijā *“(3) Pilsētu ar iedzīvotāju skaitu, kas pārsniedz 20 000 iedzīvotāju, pašvaldībās publisko iepirkumu ietvaros iegādāto transportlīdzekļu (izņemot transportlīdzekļus, ko izmanto operatīvo darbību veikšanai un ko izmanto meklēšanas, glābšanas un neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanas procesā) apjomā* *sākot ar 2030.gada 1.janvāri vismaz 50 procenti ir jābūt tādiem transportlīdzekļiem, kuros tiek izmantota atjaunojamā enerģija, vismaz 50 % apmērā no kopējās patērētās enerģijas”* 5. **8.panta 4.daļa un 5.daļa** nosaka ļoti detalizētus izņēmumus, kurus mūsuprāt nebūtu nepieciešams iekļaut likumprojektā, bet noteikt Ministru kabineta noteikumos, kas izdoti atbilstoši likuma deleģējumam, tāpēc ierosinām izteikt šo daļu šādā redakcijā *“(4) Minstru kabinets nosaka izņēmumus šā panta otrās daļas 1. un 2.punkta noteikto prasību izpildei specifiskiem transporta līdzekļiem, kuros prasību ievērošana tehniski nav iespējama”* 6. **8.panta 6.daļa** dublējas ar šā panta 7.daļu, mūsuprāt šajā daļā būtu jānosaka pienākums izmantot transportā jau noteikto vismaz 6,5% obligāto pirmās paaudzes biodegvielas piejaukumu, un papildus 7% AER, kā tas noteikts Nacionālās enerģētikas un klimata plānā, tālākās diskusijas būtu turpināmas likumprojekta tālākās izstrādes gaitā. 7. Tehniski ir iespējams arī ziemas degvielai piejaukt biodīzeļdegvielu 7% apmērā, ja tai ir atbilstoši kvalitātes nosacījumi (piem. metilesteru lietošana). Būtu jāparedz, ka Ministru kabinets nosaka nosacījumus, kādos šis piejaukums tiktu nodrošināts. Būtu nepieciešami papildus pētījumi, kuros tiktu izvērtēts obligātais biodīzeļdevielas piejaukums arī ziemas periodā. Cik zināms, arī Lietuvā ir veikts līdzīgs pētījums. 8. **8.panta 7.daļā** noteiktie mērķi saskaņā ar Direktīvu 2018/2001, attiecas uz biodegvielām un biogāzi, kas iegūti no pielikumā minētajām izejvielām, attiecīgi lūdzam precizēt redakciju. | 1. ņemts vērā  2. un 3.  4.panta 3.daļas 2.punktā tieši ir noteikts, ka degvielai, kas ir ražota ES var būt tikai atbilstības apliecinājums, ko izdotu pats transporta enerģijas piegādātājs un kurā atbilstība būtu apliecināta ar akreditētas laboratorijas pārskatiem.  Savukārt 4.panta 3.daļas 1.punkts attiecas uz ES ražotām degvielām, ja degvielas piegādātājs neizmanto 4.panta 3.daļas 2.punktu un uz ārpus-ES ražotajām degvielām.  Izstrādājot likumprojekta 4.panta 4.daļu, tika ņemta vērā arī Igaunijas tiesību aktu prakse:  *(1) The conformity to the requirements enacted concerning the fuels that are mentioned in subsection 1 of § 8 of this Act and that are released for consumption is attested by a certificate of conformity issued by a conformity assessment body or by a declaration of conformity issued by a manufacturer located in the European Union. The certificate or declaration must include the measurement results of the indicators measured when attesting conformity to the requirements.*  *(2) The certificate of conformity is issued by a conformity assessment body accredited by an accreditation body which meets the requirements set out in Regulation (EC) No 765/2008 of the European Parliament and of the Council setting out the requirements for accreditation and market surveillance relating to the marketing of products and repealing Regulation (EEC) No 339/93.*  4. precizējums netiek veikts, jo to nosaka 6.panta 2.daļa.  5. Lai gan atzīstam, ka minētos izņēmumus varētu iekļaut Ministru kabineta noteikumos, tomēr norādām, ka iepriekš likumprojekta “Transporta enerģijas likums” izskatīšana 2018.gadā tika būtiski aizkavēta, jo Saeimas Juridiskā biroja atzinumā tika uzsvērts, ka pārāk daudz normu ir atstātas izlemšanai Ministru kabineta līmenī.  6. 8.panta 6. un 7.daļa ir būtiski precizētas.  8.panta 3.daļā ir iekļauts obligātā piejaukuma apjoms, ko degvielas piegādātājs var nodrošināt izmantojot 1.paaudzes vai moderno biodegvielu vai biogāzi. Savukārt 8.pant 6. un 7.daļā ir iekļauti obligātie Direktīvā 2018/2001 noteiktie mērķi.  7. ņemt vērā. Likumprojekta 8.panta 4. un 5.daļa ir izslēgta no likumprojekta un iekļauta kā deleģējums Ministru kabinetam noteikt izņēmumus.  8. 8.panta 7.daļa ir būtiski precizēta. |
| **AS “Latvijas Gāze”**   1. Likumprojekta 1. panta 9. punktā tiek definēts termins “biogāze”, norādot, ka tā ir gāzveida degviela, ko iegūst no biomasas. Lai arī šāds termins degvielas apzīmēšanai tiek lietots Eiropas Savienības Direktīvā 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (turpmāk - AER direktīva), attiecīgais enerģijas veids ir biometāns (biometānu ražo, biogāzi attīrot no piemaisījumiem un palielinot metāna koncentrāciju tajā[[5]](#footnote-6)). Tāpēc, piemēram, Enerģētikas likumā šī enerģijas avota apzīmēšanai tiek lietots jau apstrādātā (bagātinātā) resursa apzīmējums “biometāns” nevis “biogāze”. Lai saskaņotu dažādu nozaru terminus, kā arī veicinātu izpratni par to, kāda viela tiek izmantota, kā degvielu izmantojot no biomasas iegūtu degvielu, izsakām priekšlikumu precizēt šo definīciju, piemēram, norādot, ka biogāze ir *biometānu saturoša* gāzveida degviela, ko iegūst no biomasas. 2. Likumprojektā ir precizējamas normas, kuras attiecināmas uz gāzveida vielas saturošas degvielas uzpildes punktu definīcijām (1. panta 29.punkts un 34. punkts, 5. panta virsraksts un tālāk šī panta saturs). Proti, 1. panta 29. punktā ietverta “sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punkta” definīcija, kas tikai daļēji atbilst Direktīvas 2014/94 par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (turpmāk – alternatīvo degvielu direktīva) definīcijai, jo papildināta ar norādi uz biogāzi. Savukārt, 1. panta 34. punktā ietverta “uzpildes punkta” definīcija (atbilst alternatīvo degvielu direktīvas definīcijai), bet 5. pantā izmantots nedefinēts termins “gāzveida degvielas uzpildes punkti”.   Gāzveida degviela, kuru iespējams iepildīt transporta līdzeklī, ir dabasgāze - sašķidrinātā (LNG) vai saspiestā (CNG) agregātstāvoklī. Biogāze (biometāns, kā skaidrots iepriekš) būtībā ir (atšķirīgas izcelsmes) dabasgāze (skat. arī konsolidētās alternatīvo degvielu direktīvas redakcijas 2. panta 1. punkta 5. ievilkumā minēto). Tādejādi definīcijā nav pamatoti iekļaut atsevišķu norādi uz biogāzi.  Sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punkta definīcija alternatīvo degvielu direktīvā ir nošķirta, jo tajā, atšķirībā no saspiestās dabasgāzes uzpildes punktiem, var ietilpt arī atkrastes iekārta. Bez tam, sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punktu izvietojuma intensitātei ir noteikts atšķirīgs vidējais attālums (400 km).  Iepriekšminēto iemeslu dēļ ierosinām:   * izslēgt norādi uz biogāzes uzpildes iekārtu sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punkta definīcijā; * precizēt uzpildes punkta definīciju, piemēram, papildinot to ar vārdu “gāzveida” pirms vārda “degvielas”.  1. Likumprojekta 5. panta septītajā daļā noteikts pienākums izstrādāt normatīvos aktus, lai TEN-T pamattīklā tiktu izveidoti vismaz seši publiski pieejami CNG uzpildes punkti. Lūdzam ietvert šo nosacījumu atbilstoši alternatīvo degvielu direktīvā norādītājam, proti:  * nosakot nevis CNG uzpildes punktu skaitu, bet vidējo minimālo attālumu starp šiem punktiem – 150 km; * kā arī precīzā to izvietojumā ņemot vērā apdzīvotību un ģeogrāfiskās īpatnības.   Vēršam uzmanību uz to, ka pat šāds, salīdzinoši vispārīgs regulējums, kurā vēl tikai paredzēts uzdot izstrādāt nepieciešamos normatīvos aktus, iespējams, ir novēlots, jo attiecīgais CNG uzpildes punktu skaits atbilstoši alternatīvo degvielu direktīvas 6. panta 7. punktam ir jāizveido līdz š.g. 31. decembrim.   1. Likumprojekta 5. panta astotajā daļā noteikts pienākums izstrādāt normatīvos aktus, lai TEN-T pamattīklā tiktu izveidoti vismaz seši publiski pieejami LNG uzpildes punkti. Lūdzam ietvert šo nosacījumu atbilstoši alternatīvo degvielu direktīvā norādītājam, proti, nosakot nevis LNG uzpildes punktu skaitu, bet vidējo minimālo attālumu starp šiem punktiem – 400 km. 2. Attiecībā uz abām iepriekšminētajām normām (5. panta septītā un astotā daļa) jāpiebilst, ka pienākums citai iestādei (šajā gadījumā – Satiksmes ministrijai) nevar tikt ietverts likumā. Ja tai šāda uzdevuma līdz šim nav bijis, tas risināms ar valdības rīkojuma dokumenta un nevis likuma normas palīdzību. 3. Lai veicinātu abās – AER direktīvā un alternatīvo degvielu direktīvā - ietverto mērķu sasniegšanu, lūdzam papildināt likumprojekta 6. panta otrajā daļā ietverto regulējumu, aiz vārdiem “atjaunojamā enerģija” iekļaujot arī “alternatīvā enerģija”. Alternatīvās enerģijas avotu starpā ir arī dabasgāze (gan LNG, gan CNG agregātstāvoklī), kuras salīdzinoši vienkārša pieejamība (gan ar, gan bez biometāna piejaukuma) un ekonomiskais izdevīgums ļautu pašvaldībām šo iecerēto pienākumu plānotajā termiņā izpildīt, vienlaikus īstenojot gan vides, gan finansiālo ietaupījumu mērķus. 4. Ierosinām izvērtēt iespēju aizstāt likumprojekta 8. panta trešajā daļā iekļautos pienākumus degvielas tirgotājiem nodrošināt noteiktu apjomu biodegvielas piemaisījumu degvielai ar konceptuāli citu - reālāk sasniedzamu un AER direktīvas ieviešanai, iespējams, piemērotāku risinājumu. Proti, šo pienākumu vietā paredzot direktīvā ietverto elastīgāko pienākuma shēmu – pienākums nodrošināt noteikta procentuāla apjoma atjaunojamās enerģijas īpatsvaru, no kura noteikts procentuāls daudzums ir pirmās paaudzes biodegviela un noteikts procentuāls daudzums – modernā biodegviela. Ņemot vērā AER direktīvas izvirzītos mērķus un augstākminēto, ierosinām, ka AER mērķis līdzdalības mehānisma ietvaros ir vismaz dalībvalstīm noteiktajā minimālajā līmenī, proti, 2030.gadā - 14%, no kuriem vismaz 3,5% ir jābūt no modernajām biodegvielām un ne vairāk kā 0,7% no pirmās paaudzes biodegvielām. 5. Lūdzam līdzdalības mehānismu papildināt ar nosacījumu, ka lokāli saražotajām vai importētajām biodegvielām, kuras ir saņēmušas *feed-in premium* vai tam līdzvērtīgu atbalstu biodegvielas saražošana procesā, tiek piemērots koeficients 0,5, lai novērstu negodīgu konkurenci starp citās valstīs subsidētajām un Latvijā ražošanas procesā nesubsidētajām biodegvielām. 6. Lūdzam papildināt likumprojekta 8. panta 14. daļas 4.punktu, paredzot, ka Ministru kabineta noteiktie nosacījumi un kārtība, kādā tiek pamatots, ka biodegviela vai biogāze iegūta no noteiktām izejvielām, ir attiecināma gan uz degvielas piegādātājiem, gan personām, kuras izmanto degvielu pašpatēriņam. Šajā kontekstā būtiski ir ieviest principu, ka statistikas turētājs ir tā persona, kura veikusi biodegvielas uzpildi. 7. Likumprojekta 13. panta pirmajā daļā ietvertā naudas soda aprēķināšanas formula, iespējams, var tikt vienkāršota, lai samazinātu potenciālo strīdu un domstarpību iespējamību un tādejādi uzlabotu šo normu piemērošanas efektivitāti. Aicinām šos naudas sodus par likumā noteikto pienākumu neizpildi noteikt nevis procentuālā izteiksmē, bet kā konkrēti definētu maksu par neizpildītā pienākuma enerģijas vienībām. Ierosinām noteikt šī soda apmēru kā 200 EUR/MWh par katru līdzdalības mehānisma ietvaros nesasniegto AER mērķa MWh. Gadījumā, ja tomēr tiek dota priekšroka sarežģītajam un virkni diskutējamu jautājumu izraisošajai pašreizējai normas redakcijai, tajā ir nepieciešams precizēt, kā tiek noteikts “pēdējā finanšu gada” neto apgrozījums – vadoties pēc auditēta vai neauditēta 12 mēnešu finanšu pārskata, vai no kura atskaites brīža nosakāms “pēdējais” finanšu gads u.tml. | 1. ņemts vērā  2. ņemts vērā  3., 4. Norādām, ka minētie nosacījumi par CNG/LNG uzpildes iekārtu izvietošanu TEN-T pamattīklā ir noteikti Direktīvas 2014/94/ES 6.pantā, un nav paredzama šo direktīvā iekļauto nosacījumu stingrāka vai savādāka noteikšana.  Nepiekrītam likumprojektā noteikt precīzu atrašanās vietu, lai neierobežotu nākotnē komersantu rīcībspēju un izvēles iespējas, ņemot vērā viņu aprēķinus, plānojot savu darbību. Uzskatām, ka likumprojektā nav nepieciešami tik detalizēti nosacījumi (attiecībā uz saspiestās un sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punktu attālumu – sniegts paskaidrojums anotācijā).  Uzskatām, ka likumprojektā nav nepieciešami tik detalizēti nosacījumi (attiecībā uz attālumu – sniegts paskaidrojums anotācijā).  5. norādām, ka likumi netiek izstrādāti tikai vienai iestādei, bet regulē valstī notiekošās darbības kopumā.  Vienlaikus pienākums Satiksmes ministrijai ir noteikts Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam – tā 4.pielikuma 5.1.punkta 2.darbībā (plāns apstiprināts ar MK 04.02.2020. rīkojumu Nr.46) un Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.–2020. gadam – tā 2.punkta tabulas 3.3.punkts  6. Ministru kabineta 2020.gada 28.septembra sēdē Ministru kabinets apstiprināja Latvijas Republikas nacionālo pozīciju Nr.1 "Par Eiropas Komisijas paziņojumu "Eiropas 2030.gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā"", ar kuru tika apstiprināts Latvijas atbalsts vēl ambiciozāku 2030.gada klimata pārmaiņu mazināšanas un enerģētikas mērķu noteikšanā un mērķu aptvēruma paplašināšanā.  Līdz ar to ir nepieciešams jau šobrīd uzsākt sabiedriskā transporta zaļināšanas pasākumus, jo transporta sektorā kā lielākajam SEG emisiju avotam valstī ir nepieciešams īstenot visaptverošus pasākumus. Un tāpēc ir nepieciešams noteikt mērķus nevis fosilās degvielas izmantošanai, bet tieši atjaunojamās enerģijas izmantošanai.  7. ņemot vērā tehnoloģiskās neitralitātes principa ievērošanu, iespēju robežās likumprojektā nav noteikti konkrēti vienas vai otras biodegvielas veida izmantošanas procentuālie daudzumi obligātā pienākuma izpildē. Ir tikai noteikti Direktīvā 2018/2001 iekļautie obligātie nosakāmie mērķi, kas atbilst Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam noteiktajā atjaunojamās transporta enerģijas mērķim 2030.gadā.  Likumprojekta pārejas noteikumos ir noteikts, ka likuma 8.panta 3.daļa, kurā ir noteikts obligātā biodegvielas un/vai modernās biodegvielas piejaukuma nosacījums, ir spēkā līdz 2023.gada 31.decembrim, kā arī ir noteikts, ka līdz 2023.gada 31.augstam ir jāiesniedz MK grozījumi likumā attiecībā uz līdzdalības mehānisma ietvaros degvielas piegādātājiem noteikto nosacījumu (mērķu) grozījumiem.  8. minētie nosacījumi likumprojektā netiks noteikti, nešķirojot līdzdalības mehānisma ietvaros izmantoto biodegvielu, biogāzes un citu degvielu pēc saņemtā atbalsta apjoma, kāds ir piešķirts minēto biodegvielu vai degvielu ražošanai.  9. ņemot vērā, ka atbilstība ilgtspējas kritērijiem un SEG emisiju samazināšanas kritērijiem ir jāpamato, lai izpildītu likumprojekta 8. un 9.pantā noteiktos pienākumus, kas tiek piemēroti degvielas piegādātājiem, neredzam nepieciešamību noteikt šīs atbilstības pamatošanu arī degvielai, kas ir izmantota pašpatēriņam. Ja kāds degvielas piegādātājs izmanto degvielu pašpatēriņam un šī pašpatērētā degvielas apjoma datus ir iekļāvis ikgadējā ziņojumā, lai pamatotu likumprojekta 8. un 9.pantā noteikto pienākumu izpildi, tad atbilstība noteiktajiem kritērijiem šim degvielas piegādātājiem tāpat būs jāpamato.  Tā kā biodegvielas uzpildi veikušā persona var nebūt arī degvielas piegādātājs, uz kuru ir attiecināti likumprojekta 8. un 9.pantā noteiktie pienākumi, tad šai personai nav pamatojuma būt arī statistikas turētājam.  10. likumprojekta 13.pants ir būtiski pārstrādāts.  Norādām, ka ieteiktais soda apjoms nebūtu piemērojams likumprojekta 9.panta 1.daļā noteiktā pienākuma neizpildes gadījumā, kur nepieciešams nodrošināt konkrētu SEG emisiju intensitātes samazinājumu. |
| **Finanšu nozares asociācija**   1. Likumprojekta 5.panta trešā daļa nosaka, ka “[j]aunu publisko būvju un daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku stāvlaukumu būvniecības ietvaros un publisko būvju un **daudzdzīvokļu dzīvojamo ēku pārbūves vai renovācijas procesā paredz elektrotransportlīdzekļu (turpmāk – ELT) uzlādes iespēju atbilstoši būvniecību regulējošiem normatīvajiem aktiem**”**.** Šāda prasība nepārprotami kavēs daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanas procesu, t.sk.ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda ietvaros ieviestās energoefektivitātes pasākumu programmas apguvi, tā kā palielinās kopējās projekta izmaksas. Var izveidoties situācija, ka gan jumta nomaiņas, gan mājas fasādes atjaunošanas un līdzīgu ar daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas energoefektivitātes uzlabošanu saistītu pasākumu gadījumā, dzīvokļu īpašniekiem ir papildus jālemj par ELT uzlādes punkta izveidi, kā rezultātā var tikt pieņemts lēmums neīstenot paredzētos pasākumus.   Jau šobrīd ir virkne problēmjautājumu, kas saistīti ar daudzdzīvokļu dzīvojamo māju apsaimniekošanu, piemēram, nav atrisināts jautājums par piespiedu nomu, jo zeme zem daudzām daudzdzīvokļu dzīvojamām ēkām nav dzīvokļu īpašnieku īpašumā, tāpat kā komunikācijas, attiecīgi iecerēto darbu dēļ ir jāveic projektēšana un saskaņošana ar komunikāciju īpašniekiem, kas rada papildu izmaksas. Likumprojekta anotācijā par uzlādes punktu ierīkošanas problēmjautājumiem norāda arī Ekonomikas ministrija.  Pašvaldībām pilsētu teritorijās, veicot detālplānojumus, ir iespējas plānot un noteikt šādu uzlādes punktu izveides vietas, apzinot uzlādei nepieciešamās jaudas, to pieejamību, šādu jautājumu risināšanu nedrīkstētu uzlikt kā pienākumu daudzīvokļu dzīvojamo māju īpašniekiem. Jāatceras, ka papildus uzlādes punktu ierīkošanai izdevumus veidos arī to uzturēšanas izmaksas, kas vēl palielinās kopējos māju apsaimniekošanas izdevumus. Šobrīd nav skaidrs, kādas būs šīs izmaksas un kurš tās segs – cilvēki, kas šos punktus izmantos?  Aicinām Likumprojekta 5.panta trešajā daļā noteiktās prasības nenoteikt kā obligātas, tāpat kā stāvvietu ierīkošanu. Jau šobrīd ir problēma nodrošināt daudzdzīvokļu dzīvojamo māju iekšpagalmos nepieciešamo autostāvvietu skaitu. Ekonomikas ministrija plāno pieaugumu daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanā, līdz ar to aicinām izvērtēt, vai Likumprojekta mērķis ir panākt ELT uzlādes vietu izveidi pie katras no daudzdzīvojamām mājām?  Likumprojekta 5.panta ceturtā daļa ievieš jaunu subjektu “uzlādes punktu operatori”, kas nav definēts Likumprojekta 1.pantā un kam tiek noteikta prasība katru gadu ziņot “statistikas iestādei par tās uzlādes punktā ELT uzlādēto elektroenerģijas apjomu, ko apliecina viedo mēraparātu sistēmu rādītāji, un uzlādes punkta pieslēguma veidu, tai skaitā, vai uzlādes punkts ir tiešā pieslēgumā pieslēgts iekārtai, kura ražo atjaunojamo elektroenerģiju.”. Lūdzam attiecīgi papildināt Likumprojekta 1.pantu.   1. Likumprojekta 6.pants nosaka, ka pilsētu “ar iedzīvotāju skaitu, kas pārsniedz 20 000 iedzīvotāju, pašvaldībām ir jānodrošina, ka pilsētas sabiedriskajā transportā izmantotās transporta enerģijas apjomā 2030.gadā vismaz 50 % ir atjaunojamā enerģija vai elektroenerģija. Pilsētu pašvaldības līdz 2024.gada 1.oktobrim un pēc tam reizi divos gados ziņo Ekonomikas ministrijai par šī nosacījuma izpildi vai izpildes progresu.”. Aicinām papildināt anotāciju ar šāda lēmuma finansiālo ietekmi uz pašvaldību un to kapitālsabiedrību, kas nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumu, budžetiem, nepieciešamo investīciju apjomiem, jo Likumprojektā izvirzītā prasība pašvaldībām no tā spēkā stāšanās brīža kļūs obligāta, par ko ir paredzēts arī ziņot uzraudzības institūcijai. 2. Lūgums anotācijā detalizētāk skaidrot Likumprojekta 13.panta trešajā daļā noteikto, kas paredz, ka par “normatīvajos aktos noteiktās informācijas par degvielu nenodrošināšanu iestādēm vai privātpersonām izsaka brīdinājumu vai uzliek naudas sodu fiziskajām personām vai juridiskajām personām no četrdesmit divām līdz divtūkstoš astoņsimt naudas soda vienībām”, papildinot ar informāciju, kādos gadījumos kādas soda vienības tiks piemērotas. 3. Likumprojekta nodaļas ”Pārejas noteikumi” 5.punkts paredz, ka “Ministru kabinets līdz 2022. gada 31. decembrim nosaka kritērijus finansiāla atbalsta saņemšanai mazemisiju transportlīdzekļu (tai skaitā velo un maza ātruma bezemisiju transportlīdzekļu) iegādei”, kas ir pārāk ilgs laiks finansiālā atbalsta izveidošanai, ņemot vērā, ka publiski izskan informācija par atbalsta pieejamību citās valstīs. Tāpat nav skaidrs, kam finansiālais atbalsts tiek plānots (juridiskām personām vai privātpersonām), attiecīgi lūgums sniegt papildu skaidrojumu anotācijā. Finansiālā atbalsta saņemšana ir cieši saistīta ar veco transporta līdzekļu utilizācijas jautājumu un kompensāciju iespējām, kas arī būtu jāapraksta anotācijā, apzinot vismaz pārējo Baltijas valstu pieredzi un praksi un skaidrojot Ekonomikas ministrijas pozīciju šajā jautājumā. 4. Anotācijā iztrūkst salīdzinošas informācijas par transporta enerģijas apriti, prasībām, uzraudzību Baltijas mērogā, lai spētu salīdzināt piedāvātās sistēmas priekšrocības un trūkumus salīdzinājumā ar pārējām Baltijas valstīm. Lūdzam attiecīgi papildināt anotāciju. 5. Paralēli šim likumprojektam ir nepieciešams virzīt saskaņošanai **Satiksmes ministrijas izstrādāto plānošanas dokumentu “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2021.–2030. gadam”,** nodrošinot tā atbilstību Nacionālais enerģētikas un klimata plānam 2021.-2030.gadam, tādējādi ļaujot labāk izprast Transporta enerģijas likumprojekta ieviešanas ietekmi. Lūdzam attiecīgi precizēt anotāciju, skaidrojot, kad šis plānošanas dokuments tiks izsludināts sabiedriskajā apspriešanā. 6. Likumprojekts uzdod publiski pieejamos uzlādes punktos nodrošināt alternatīvu degvielu, vienlaikus anotācijā nav informācijas, vai pircējiem (gala patērētājiem) ir atļauts uzpildīt transportlīdzekļus ar alternatīvo degvielu **un kā degvielas jaunās kvalitātes un sastāva prasības ietekmēs gala patērētājus.** Tāpat lūgums anotāciju papildināt ar informāciju, vai degvielas piegādātāji, tirgotājivarēs pārdot arī šodien pieejamo degvielu, ja transportlīdzekļos nav ļauts izmantot alternatīvo degvielu, kā arī ar izvērtējumu, **vai tirgus ir gatavs tik straujai likuma ieviešanai** un spēj nodrošināt prasību izpildi jau sākot ar 2021.gada 1.jūliju. 7. Anotācijā tiek minēts, ka ir atsevišķi problēmjautājumi saistībā ar uzlādes punktu infrastruktūras izveidi, detalizētāk tos nenorādot. Lūdzam attiecīgi papildināt anotāciju.   Likumprojekta izstrādes, apspriešanas un tālākās virzības apstiprināšanai straujais temps rada papildu riskus par tā kvalitāti un iespēju laicīgi ieviest paredzētās pārmaiņas, ņemot vērā, ka šobrīd ir paredzēts, ka tas stāsies spēkā jau 2021.gada 1.janvārī un ietekmēs praktiski visu valsts sabiedrību– gan komersantus, gan iedzīvotājus. Tādējādi **ir kritiski svarīgi Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Ekonomikas ministriju izstrādāt konkrētām mērķauditorijām atbilstošu komunikācijas plānu paredzētajām pārmaiņām transporta sektorā**, skaidrojot valsts sabiedrībai mērķus, konkrētos pasākumus, kā arī, kas sevišķi būtiski, izmērāmus sasniedzamos rezultātus utt. Pretējā gadījumā vispārējā informācija, kas jau šobrīd publiski izskan dažādos plašsaziņas līdzekļos (piemēram, par nodokli vecām automašīnām), rada neskaidrību un neizpratni. Nav saprotams, kāda rīcība nepieciešama vai tiek pamatoti sagaidīta no valsts sabiedrības - gala patērētājiem. Asociācija, tiekoties ar satiksmes ministru, jau pirms gada aicināja šādu plānu izstrādāt.  Asociācija jau tuvākajā laikā uzaicinās Ekonomikas ministrijas un Satiksmes ministrijas pārstāvjus uz Asociācijas Ilgtspējīgas finansēšanas darba grupas sanāksmi, lai pārrunātu ilgtspējas jautājumus transporta nozarē, t.sk. minētā komunikācijas plāna jautājumu, Asociācijas un tās biedru iesaisti šāda plāna izstrādē, kā arī dalību tā īstenošanā, lai vēstījumi (skaidrojumi) sasniegtu plašu auditoriju. Uzskatām, ka mūsu sadarbība šajā jautājumā ir ļoti nozīmīga, ņemot vērā Asociācijas biedru darbu ieviešot “EU Sustainable Framework” ietvara nosacījumus, t.sk. transporta enerģijas jomā.  **Likumprojekts un citi normatīvie akti, ko plānots izstrādāt šajā jomā, nepārprotami un tieši ietekmē Asociācijas biedru darbības stratēģiju, politiku un piedāvātos finansējuma instrumentus (produktus), kā arī kopējo finansējuma portfeļa kvalitātes un risku vērtējumu, kas, savukārt, ir būtiski labai sadarbību ar klientiem.** | 1. 5.panta trešā daļa ir precizēta, lai tā atbilstu Direktīvas 2010/31/ES (konsolidētā versija) 8.panta nosacījumiem. Tā kā šī prasība izriet no obligāti piemērojamas direktīvas nosacījumiem, nav izvēles brīvības to piemērot vai nepiemērot.  Norādām, ka šie nosacījumi jau ir iestrādāti LV būvnormatīvos “Publiskās būves” un “Dzīvojamās ēkas”.  “uzlādes punkta operators” definīcija ir iekļauta likumprojektā.  2. Likumprojektā minētajām pašvaldībām pienākumu izpildei ir vismaz 10 gadi.  Ministru kabineta 2020.gada 28.septembra sēdē Ministru kabinets apstiprināja Latvijas Republikas nacionālo pozīciju Nr.1 "Par Eiropas Komisijas paziņojumu "Eiropas 2030.gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā"", ar kuru tika apstiprināts Latvijas atbalsts vēl ambiciozāku 2030.gada klimata pārmaiņu mazināšanas un enerģētikas mērķu noteikšanā un mērķu aptvēruma paplašināšanā.  Līdz ar to ir nepieciešams jau šobrīd uzsākt sabiedriskā transporta zaļināšanas pasākumus, jo transporta sektorā kā lielākajam SEG emisiju avotam valstī ir nepieciešams īstenot visaptverošus pasākumus.  Finansējuma apjoms un finansējuma avoti minētajiem pasākumiem ir iekļauti Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam – tā 4.pielikuma 5.4.punktā.  Anotācijas III sadaļas 6.punkts ir papildināts.  3. minētie administratīvās atbildības nosacījumi ir izstrādāti saskaņā ar Administratīvās atbildības likumu un tā ietvaros. Vienlaikus soda apjoma piemērošanā valsts iestādes iespēju robežās piemēro nosacījumu “konsultē vispirms”. Soda noteikšana konkrētajās robežās tiks izvērtēta katrā konkrētā gadījumā, izvērtējot administratīvā pārkāpuma biežumu un ietekmi.  4. atbalsta programmu nosacījumi ir noteikti Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam – tā 4.pielikuma 5.2.punktā. Norādām, ka minētais finansiālais atbalsts nav pieejams ES daudzgadu budžeta finansējuma ietvaros, kā arī nav pieteikts Atveseļošanās un Noturības mehānisma ietvaros un vienīgā iespēja šāda finansiāla atbalsta sniegšanai būtu izmantot valsts budžeta ieņēmumus no emisijas kvotu izsolēm. Ņemot vērā to, ka šobrīd vēl nav apstiprināta emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības ilgtermiņa stratēģija un nav uzsākts izstrādāt Modernizācijas fonda daudzgadu programmu, uz kuru pamata varētu izstrādāt Ministru kabineta noteikumus, kas noteikti likumprojekta pārejas noteikumu 5.punktā, tad tajā noteiktais termiņš ir pietiekami adekvāts.  5. ņemot vērā, ka visas ES dalībvalstis tikai tagad veic Direktīvas 2018/2001 nosacījumu transponēšanu savos tiesību aktos, nav iespējams iekļaut salīdzinošu informāciju par to, kā arī nav iespējams veikt salīdzinājumu par to, kā citas valstis nodrošinās Direktīvā 2018/2001 noteikto pienākumu izpildi.  6. Likumprojektu ir nepieciešams virzīt ātrāk nekā Satiksmes ministrijas politikas plānošanas dokumentus, jo cita starpā Direktīvas 2018/2001 nosacījumi Latvijas tiesību aktos ir transponējami līdz 2021.gada 30.jūnijam. savukārt Satiksmes ministrija tikai šobrīd ir uzsākusi virzīt Transporta attīstības pamatnostādnes periodam pēc 2021.gadam un nav zināms, kad tiks virzīts jauns politikas plānošanas dokuments “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2021.–2030. gadam”.  Ņemot vērā, ka Nacionālais enerģētikas un klimata plāns2021.-2030.gadam, kas iekļauj ievērojamus pasākumus alternatīvo degvielu jomā, lēmums par alternatīvo degvielu plāna izstrādi nākamajam periodam tiks lemts pēc Alternatīvo degvielu plāna 2017.-2020.gadam izvērtējuma veikšanas.  7. Nav saprotams, kurā likumprojekta daļā ir noteikts, ka publiski pieejamos uzlādes punktos ir jābūt arī nodrošinātai iespējai veikt uzpildi ar alternatīvajām degvielām. Šobrīd no pieejamām alternatīvajām degvielām LV tirgū tiek realizēts CNG un ir iespējams uzlādēt elektroenerģiju gan publiski pieejamos uzlādes punktos, gan privāti.  Ar likumprojektu netiek aizliegts tirgot šobrīd realizējamo degvielu – benzīnu, dīzeļdegvielu, tomēr tiek noteikt, ka fosilajai degvielai ir jābūt pievienotai biodegvielai (arī modernajai biodegvielai) līdzvērtīgā apjomā, kā tiek pievienots no 01.01.2020., vienlaikus likumprojekts degvielas piegādātājiem nosaka konkrētu mērķus, kas ir kā obligāti noteikti Direktīvā 2018/2001.  Norādām, ka likumprojekta 5.panta 2.daļa ir svītrota.  8. anotācija ir labota.  Likumprojekta virzība tā iepriekšējā redakcijā tika uzsākta jau 2017.gadā, līdz ar to nav uzskatāms, ka transporta enerģijas jumta likuma izstrāde notiek strauji.  Vienlaikus nosacījumi un mērķi transporta enerģijas jomā, kuri ir izteikti likumprojektā, ir jau apstiprināti vairākos politikas plānošanas dokumentos, kuru izstrāde bija pietiekami ilgstoša un sabiedrības iesaiste bija nozīmīga. |
| **Biedrība "Latvijas gāzes asociācija"** | Ministru kabineta 2020.gada 28.septembra sēdē Ministru kabinets apstiprināja Latvijas Republikas nacionālo pozīciju Nr.1 "Par Eiropas Komisijas paziņojumu "Eiropas 2030.gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā"", ar kuru tika apstiprināts Latvijas atbalsts vēl ambiciozāku 2030.gada klimata pārmaiņu mazināšanas un enerģētikas mērķu noteikšanā un mērķu aptvēruma paplašināšanā.  Līdz ar to ir nepieciešams jau šobrīd uzsākt sabiedriskā transporta zaļināšanas pasākumus, jo transporta sektorā kā lielākajam SEG emisiju avotam valstī ir nepieciešams īstenot visaptverošus pasākumus. Un tāpēc ir nepieciešams noteikt mērķus nevis fosilās degvielas izmantošanai, bet tieši atjaunojamās enerģijas izmantošanai.  Transporta sektors šobrīd rada līdz 30% no kopējām Latvijas SEG emisiju apjoma, savukārt atjaunojamās enerģijas (t.sk., atjaunojamās elektroenerģijas) īpatsvars transportā ir apm.3%. lai nodrošinātu transporta sektora nepieciešamo būtisko SEG emisiju samazinājumu, šobrīd ir nepieciešams koncentrēties uz tādiem transportlīdzekļiem un transporta enerģijas veidiem, kas dod pēc iespējas lielāku ietekmi mērķu sasniegšanai – bezemisiju transportlīdzekļiem un bezemisiju transporta enerģijai.  Vienlaikus jānorāda, ka LPG izmantošanu netiek plānots ierobežot vai bremzēt, tomēr jānorāda, ka jau šobrīd LPG sastāda tikai 4.5% no kopējā ceļu transportā izmantotās enerģijas apjoma. Savukārt saskaņā ar Regulu 2018/1999 Latvijai līdzvērtīgi kā visām ES dalībvalstīm periodā pēc 2021.gada ir jāpārtrauc fosilās enerģijas subsīdijas (atbalsts, samazinātās nodokļa likmes utt).  Dabasgāzes (izmantošanai transportā) infrastruktūras attīstība šobrīd tiek skatīta tikai kontekstā ar biometāna ražošanas un izmantošanas transportā veicināšanas pasākumiem (<https://www.em.gov.lv/files/attachments/EMKzin_220920_BMT.docx>) |
| **VARAM** |  |
| **Latvijas biogāzes asociācija** | 1) daļēji ņemts vērā  atjaunojamās degvielas, elektroenerģijas, ūdeņraža izcelsmi apliecina ar izcelsmes apliecinājumiem, kuru izmantošana nav noteikta kā obligāta. Izcelsmes apliecināšana degvielas piegādātājam ir nepieciešama tikai, ja līdzdalības mehānisma ietvaros degvielas piegādātājs vēlas pamatot reizinātāju (piemēram, atjaunojamai elektroenerģijai – 4) izmantošanu  2) nav ņemts vērā  Likumprojektā iespēju robežās ir saglabāta tehnoloģiskā neitralitāte, ņemot vērā vairākus degvielas piegādātājiem uzliekamos mērķus – moderno biodegvielu mērķis (8.panta 5.daļa), konkrētu degvielu mērķis (8.panta 4.daļa), aprites cikla SEG emisiju intensitātes mērķus (9.panta 1.daļa). Direktīvā 2018/2001 nav noteikti konkrēti atjaunojamās elektroenerģijas veidi, kuriem ir piemērojams noteiktais reizinātājs, un TEL nav plānots padarīt stingrākas direktīvas prasības.  3) nav ņemts vērā  Norādām, ka biodegvielu piejaukuma nosacījumi ir spēkā līdz 2023.gada 31.decembrim – likumprojekta Pārejas noteikumi 4.punkts.  Tāpat norādām, ka degvielas piegādātājs tikai ar noteiktajiem AER mērķiem (8.panta 4. un 5.daļa) nespēs izpildīt aprites cikla SEG emisiju intensitātes mērķi (9.panta 1.daļa). Tāpat obligātajā piejaukumā nav precizēts, vai tas ir jāpanāk ar 1.paaudzes biodegvielām vai modernajām biodegvielām un nav noteikts, kādā īpatsvarā šīs biodegvielas ir izmantojamas.  4) ir ņemts vērā. 8.panta 4. un 5.daļas redakcijas ir labotas.  5) 8.panta 5.daļas redakcija ir precizēta un atbilst Direktīvas 2018/2001 25.panta 1.daļas 4.rindkopā noteiktajam.  6) 8.panta 6.daļa atbilst Direktīvas 2018/2001 26.panta 2.punkta nosacījumiem, izstrādājot nacionālo trajektoriju konkrēto biodegvielu izmantošanas ierobežošanai.  7) minētie nosacījumi likumprojektā netiks noteikti, nešķirojot līdzdalības mehānisma ietvaros izmantoto biodegvielu, biogāzes un citu degvielu pēc saņemtā atbalsta apjoma, kāds ir piešķirts minēto biodegvielu vai degvielu ražošanai.  8) nav ņemts vērā, jo ir nosakāms ES struktūrfondu tiesību un normatīvajos aktos.  Tāpat norādām, ka piedāvātais termiņš nebūs izpildāms, jo līdz tam laikam likumprojekts nebūs stājies spēkā.  Papildus norādām, ka atbalsta programmas attiecībā uz biometāna ražošanu un pārvadi jau šobrīd tiek izstrādātas ES fondu ietvaros. |
| **Būvniecības valsts kontroles birojs**  Birojs lūdz precizēt Likumprojektu:   1. **1.panta 7.punktā** norādot kombinētās nomenklatūras kodus 2710 12 51 un 2710 12 59 saskaņā ar *Padomes 1987. gada 23. jūlija Regulas Nr.2658/87 par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu kombinētās nomenklatūras kodu grozījumiem, kuri stājušies spēkā ar 2020. gada 1. janvāri;* 2. **1.panta 14.punktā,** skaidrojot termina “degviela” tvērumu, tas ir, vai termina tvērumā tiek ietverta arī biodegviela. Ja termina tvērumā netiek iekļauta biodegviela, tad lūdzam precizēt termina definīciju, papildinot to ar vārdiem “*vai cita fosila šķidra vai gāzveida viela, ko var izmantot kā transporta enerģiju*”. Minētais papildinājums ļaus izvairīties no termina interpretācijas; 3. **papildinot 1.pantu** ar šādu terminu skaidrojumiem “*transporta enerģijas tirgus uzraudzība*” un/vai “*transporta enerģijas kvalitātes atbilstības uzraudzība*“, lai tiktu nodrošināta skaidra informācija par Biroja kompetenci transporta enerģijas tirgus uzraudzībā; 4. **sadalot 4.pantu divās atsevišķās normās:** vienā no normām norādot*transporta enerģijas kvalitātes un atbilstības novērtēšanas kārtību* (4.panta pirmā līdz septītā daļa) un otrā normā norādot *tirgus uzraudzības kārtību* (4.panta astotā līdz vienpadsmitā daļa); 5. **4.panta astotajā daļā** norādot, ka ikgadējo degvielas un biodegvielas kvalitātes monitoringu institūcija veic atbilstoši attiecīgo Eiropas standartu prasībām, proti, atbilstoši standartam LVS EN 14274; 6. **4.panta** **devītajā daļā, 11.panta** **ceturtajā daļā un** **15.panta pirmajā daļā** aizstājot mēneša termiņu ar 30 dienu termiņu, jo atšķirīgos mēnešos ir atšķirīgs dienu skaits; 7. **4.panta desmitajā daļā un vienpadsmitās daļas 3.punktā** norādot darbības secīgi, tas ir, vispirms pārstrādi un tad iznīcināšanu; 8. **4.panta vienpadsmitās daļas 3.punktu** izsakot šādā redakcijā:   *“3) kārtību,* *kādā Ministru kabineta noteikta institūcija iznīcina kvalitātes prasībām neatbilstošu transporta enerģiju”;*   1. **papildinot 4.panta vienpadsmito daļu ar 4.punktu** šādā redakcijā:   *“**4) transporta enerģijas tirgus uzraudzības kārtību, tai skaitā kārtību, kādā Ministru kabineta noteiktā institūcija pieprasa un saņem degvielas paraugus bez maksas, kā arī rīkojas ar tiem pēc laboratoriskās pārbaudes veikšanas”;*   1. **5.panta ceturtajā daļā** norādot, kauzlādes punkta operatori normā noteikto informāciju ziņo Centrālajai statistikas pārvaldei, jo oficiālās statistikas iestādes ir visas valsts institūcijas, kuras saskaņā ar Statistikas likumu nodrošina oficiālo statistiku; 2. **8.panta sestajā un septītajā daļā** precizējot, kuri ir piemērojamie procenti moderno biodegvielu, biogāzes un no atjaunojamiem energoresursiem ražoto degvielu īpatsvaram, proti, vai sestajā vai septītajā daļā minētie, ievērojot to, ka šajās daļās ietvertais regulējums ir identisks, atšķirīgs ir tikai nepieciešamā degvielu apjoma īpatsvars, kuru jārealizē. Atbilstoši konceptuālajam ziņojumam “Biogāzes koģenerācijas staciju pāreja no elektroenerģijas obligātā iepirkuma uz biometāna ražošanu transporta vajadzībām” moderno biodegvielu īpatsvars ir šāds: “*vienlaikus Latvija plāno nodrošināt, ka moderno biodegvielu īpatsvars 2022.gadā veido vismaz  0,2% no kopējā AER īpatsvara transporta sektorā, tam pieaugot līdz 3,5% 2030.gadā.*” Līdz ar to, Birojs lūdz arī vienlaikus saskaņot minēto Likumprojekta normu redakciju ar minētajā konceptuālajā ziņojumā norādīto informāciju; 3. **8.panta desmito daļu** izsakot šādā redakcijā:   “(10) Ja degvielas piegādātājs galapatēriņam transportā realizē biodegvielu vai biogāzi, kas iegūta no šā likuma 1.pielikumā uzskaitītajām izejvielām un kuras izcelsmi degvielas piegādātājs var attiecīgi pamatot, tad no minēto biodegvielu un biogāzes iegūto enerģijas daudzumu uzskata par divkāršu.”;   1. **12.panta** **pirmajā daļā** aizstājot vārdus“*degvielu un biodegvielu tirgus uzraudzību*” ar vārdiem “*transporta enerģijas tirgus uzraudzību*” un vārdus “*izvērtējot degvielas tirgus monitoringa ietvaros pieejamo informāciju*” ar vārdiem “*izvērtējot degvielas kvalitātes monitoringa ietvaros pieejamo informāciju*” atbilstoši citviet Likumprojektā esošajai redakcijai; 2. **precizēt Likumprojekta Anotācijas III.daļu** attiecībā uz projekta ietekmi uz valsts budžetu un 6.punktā saistītos izdevumus, **ņemot vērā jaunas funkcijas – transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājuma uzraudzība - nodošanu Birojam ar 2022.gada 1.janvāri;** 3. ņemot vērā, ka Likumprojekta “Transporta enerģijas likums” 8.panta “Līdzdalības mehānisms” un 11.panta “Ziņošanas pienākums” regulējums ir saistīts ar *Ministru kabineta noteikumu projekta “Noteikumi par līdzdalības mehānismu degvielas piegādātājiem” (VSS‑185)* regulējumu, tad Birojs ierosina **izvērtēt iespēju paralēli virzīt**pieņemšanai Ministru kabineta sēdē arī minēto noteikumu projektu, novēršot neatbilstības un saskaņojot šo normatīvo aktu projektu redakcijas (piemēram, jēdzienu definīcijas, ziņošanas termiņu u.tml.).   Vienlaikus Birojs lūdz veikt Likumprojektā un Anotācijā šādus redakcionālus precizējumus:   1. *4.pantā* precizēt terminu “degvielas kvalitātes uzraudzība”, “transporta enerģijas kvalitātes atbilstības uzraudzība“ un “transporta enerģijas tirgus uzraudzība” lietojumu likumprojekta izpratnē, lai normas redakcija būtu nepārprotama; 2. *6.panta pirmajā daļā* precizēt vārdu lietojumu “pilsētu pašvaldība”, “pašvaldību teritorija” un “pašvaldība savā pašvaldības teritorijā”, norādot konkrētu un skaidri saprotamu teritoriju atbilstoši Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumā norādītajām teritorijām; 3. *8.panta sestajā daļā* aiz vārda “šā” iekļaut vārdu “panta”; 4. *8.panta devītajā daļā* aizstāt vārdu “noteikumus” ar vārdu “nosacījumus”; 5. *8. panta sešpadsmitajā daļā* aizstāt vārdu “šādu” ar vārdu “šo”; 6. *8.panta ceturtajā un piektajā daļā* aizstāt vārdus “otrās daļas” ar vārdiem “trešās daļas”; 7. *pārejas noteikumu 3.punktā* aizstāt skaitli un vārdus “7.panta astotajā daļā” ar skaitli un vārdiem “7.panta septītajā daļā”, un aizstāt skaitli un vārdus “8.panta astotajā daļā” ar skaitļiem un vārdiem “8.panta četrpadsmitajā daļā”; 8. *atšifrēt* Anotācijas kopsavilkumā abreviatūru *SEG* un Anotācijas I. daļas 2.punktā abreviatūru *LPG,* lietot Anotācijas tekstā abreviatūras *MK, EK, AAL, lietot* Anotācijas I. daļas 2.punktā Krišjāņa Valdemāra ielas nosaukumu, kā arī precizēt Anotācijas III. daļas 6.punktā numerāciju. | 1) punkts ir mainīts svītrojot atsauces uz konkrētiem nomenklatūras kodiem  2) ņemts vērā  3) nav ņemts vērā, jo šīs darbības nav definējamas kā definīcijas un ir izteiktas likumprojekta tekstā. Un šāda definēšana arī negribot varētu noteikt ierobežojošu rāmi uzraudzībai veiktajām darbībām un pasākumiem gan šobrīd, gan nākotnē (EK plāno pārskatīt direktīvu 2018/2001 jau līdz 2021.gada vidum un saskaņā ar Sektoru integrācijas stratēģiju noteikt vienotus sertificēšanas nosacījumu biodegvielām un, iespējams, noteikt, ka visām degvielām ir jābūt definētām kvalitātes prasībām, ne tikai benzīnam un dīzelim.  Tirgus uzraudzības un kvalitātes uzraudzības papildu finansējums ir apskatāms konkrēto normatīvo aktu izstrādes ietvaros  Vienlaikus norādām, ka konkrēti uzraudzības nosacījumi ir iekļauti Informatīvajā ziņojumā "Par elektroenerģijas obligātā iepirkuma komponentes problemātikas iespējamajiem risinājumiem un enerģētikas politikas īstenošanas funkcijām" (<http://polsis.mk.gov.lv/documents/6521>)  4) Ņemts vērā. Tirgus uzraudzības un kvalitātes uzraudzības nosacījumi ir iekļauti 12.pantā, ziņošanas nosacījumi – 11.pantā, bet 4.pantā tiek saglabāti kvalitātes nosacījumi.  5) Lai ievērotu Ministru kabineta 2016.gada 21.septembrī ar rīkojumu Nr.534 apstiprinātā konceptuālajā ziņojumā “Par Latvijas nacionālās standartizācijas sistēmas pilnveidošanu” noteiktos principus attiecībā uz netiešo atsauču izmantošanu, nav atbalstāma tiešo atsauču uz standartiem iekļaušana likumprojektā.  Minētais nosacījums par standarta piemērošanu ir iekļauts likumprojekta anotāciju.  6) ņemts vērā.  7) ņemts vērā.  8) ņemts vērā  9) ņemts vērā  10) ņemts vērā  11) ņemts vērā. 8.panta sestā un septītā daļa ir precizēta un anotācijā ir iekļauts ilustratīvs attēls par piemērojamiem mērķiem.  12) ņemts vērā  13) ņemts vērā  14)  15) norādām, ka minētais Ministru kabineta noteikumu projekts tiks precizēts, jo likumprojektā iekļautie nosacījumi arī ir precizēti.  Ņemot vērā Tieslietu ministrijas un Valsts kancelejas uzstādījumus, likumprojektam pakārtotie Ministru kabineta noteikumi tiks virzīti izsludināšanai Valsts sekretāru sanāksmē tikai, ka likumprojekts Saeimā tiks virzīts izskatīšanai jau 2.lasījumā. arī iepriekš ir precedenti, kad Saeimā iesniegtie likumprojekti mainās pietiekami būtiski, lai tas ietekmētu pakārtoto normatīvo aktu saturu. |
| **Latvijas biodegvielu un bioenerģijas asociācija**  (iesniegts pēc sabiedriskās apspriedes beigām)  Asociācija, izvērtējot līdzšinējās ministrijas aktivitātes saistībā ar Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam un likumprojektu “Transporta enerģijas likums”, vēlas vērst uzmanību uz atsevišķiem aspektiem, lai veicinātu atjaunojamās enerģijas izmantošanu transportā, kā arī nodrošinātu alternatīvās degvielas ražošanas attīstību Latvijā.   1. Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (NEKP) ir noteikti kopēji SEG emisiju samazināšanas mērķi, AER mērķa īpatsvars enerģijas patēriņā transportā un moderno biodegvielu, biogāzes īpatsvars. Lai atbalstītu moderno biodegvielu un biogāzi , nodrošinot pieaugošu īpatsvaru enerģijas bruto gala patēriņā transportā (3,5% 2030.gadā), ir jāattīsta moderno biodegvielu ražošanas kapacitāti Latvijā. Tomēr pārejas posmā (pirmās paaudzes biodegviela jau šobrīd spēj nodrošināt 66% SEG ietaupījumu, salīdzinot ar fosilo degvielu) līdz 2030.gadam būtu jāparedz transporta degvielas obligātā piejaukuma 7% saglabāšanu, neatkarīgi no biodegvielas veida (paaudzes). Jaunākās ekspertu atziņas un Eiropas valstu pieredze liecina, ka augstākus atjaunojamās enerģijas izmantošanas mērķus vidējā termiņā var sasniegt tikai kombinējot visus pieejamos atjaunojamās enerģijas veidus. 2. Ņemot vērā to, ka Asociācijas biedri nodrošina ievērojamu noieta tirgu Latvijas zemnieku izaudzētajiem lauksaimniecības produktiem (tai skaitā rapsim), jebkuru lēmumu pieņemšana par pirmās paaudzes biodegvielas obligātā piejaukuma apjomu strauju samazināšanu var atstāt negatīvu iespaidu uz lauksaimniecības uzņēmumiem. Tāpēc lūdzam izvērtēt, kādus ekonomiskos ieguvumus un zaudējumus iesaistītajām tautsaimniecības nozarēm (lauksaimniecība, pārstrāde, ražošana) radītu likumprojekta “Transporta enerģijas likums” pieņemšana, paredzot strauju pāreju uz moderno biodegvielu obligāto piejaukumu transporta degvielai. Būtu izvērtējami arī nodarbinātības un ekonomiskās aktivitātes izmaiņas reģionos, pārtraucot esošo biodegvielas ražošanu. Pēc asociācijas aplēsēm vadoties no RTU VSSAI veiktā pētījuma 2012.gadā, biodegvielas ražošanas nozarē Latvijā ir iesaistīts vairāk kā vairāk kā 3500 nodarbināto lauksaimniecībā, ražošanā, tirdzniecībā un loģistikā. 3. Lūdzam jau tuvākajā laikā vērtēt atbalstu nozarei Valsts pētījumu programmas “Enerģētika” ietvaros, lai veiktu pētījumu par moderno biodegvielu ražošanas iespējām Latvijā un nepieciešamajām investīcijām ražošanas procesa nodrošināšanai. Īpaši nozīmīgi apskatīt pārejas no pārtikas izejvielu biodegvielas uz moderno biodegvielu tehniskos jautājumus, loģistikas ķēdi, tirdzniecību, kā arī piejaukuma atbilstību degvielas kvalitātes normatīviem, īpaši attiecībā uz piejaukumiem dīzeļdegvielai ziemas periodā. 4. Būtu jānodrošina valsts atbalsts pakāpeniskai pārejai uz moderno biodegvielu ražošanu, ražošanas procesu un tehnoloģiju modernizācijai un investīcijām ražošanas procesos, lai nodrošinātu Latvijas uzņēmumu gatavību līdz 2030.gadam pāriet uz moderno biodegvielu ražošanu.   Uzskatam, ka būtu rūpīgi jāizvērtē minētie apsvērumi pirms tālākas likumprojekta virzības, lai novērsu neprognozējamas sekas biodegvielas ražošanas nozarei Latvijā. | 1. atjaunojamās transporta enerģijas mērķi ir jau noteikti apstiprinātā politikas plānošanas dokumentā, kurā ir noteikts, ka 2030.gadā atjaunojamās transporta enerģijas mērķī tiks ieskaitītas tikai Direktīvas 2018/2001 minimālās vērtības (t.i. netiks ņemtas vērā 1.paaudzes biodegvielas). Vienlaikus likumprojektā ir paredzēts pārejas periods līdz noteiktam laikam vēl saglabāt obligātā piejaukuma prasību.  Jānorāda, ka likumprojektā iekļautie nosacījumi nekādā veidā neaizliedz Latvijā audzēt 1.paaudzes biodegvielai nepieciešamās izejvielas vai ražot 1.paaudzes biodegvielu.  2. Likumprojektā iekļautie nosacījumi nekādā veidā neaizliedz Latvijā audzēt 1.paaudzes biodegvielai nepieciešamās izejvielas vai ražot 1.paaudzes biodegvielu.  Likumprojektā ir iekļauts pārejas periods obligātā piejaukuma piemērošanai.  Moderno biodegvielu mērķi ir noteikti Direktīvā 2018/2001 un ir paredzams, ka šie mērķi tiks paaugstināti Direktīvas 2018/2001 pārskatīšanas laikā (pārskatītās direktīvas projekts tiks publicēts 2021.gada jūnijā).  Šo mērķu izpildes pasākumi un to ietekme ir analizēta Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2030.gadam ietvaros.  3. Valsts pētījumu programmas “Enerģētika” šobrīd īstenojamo projektu termiņš ir 2021.gada beigas. Šobrīd vēl tiek izstrādāts iespējamais dizains pētījumu programmai pēc šī perioda. Ieteiktais pētījuma virziens tiks apsvērts šajā procesā.  4. šobrīd tiek izstrādāti nosacījumi atbalsta programmai modernās biogāzes ražošanai Latvijā. |

1. Ekonomikas ministrijas Konceptuāls ziņojums “Biogāzes koģenerācijas staciju pāreja no elektroenerģijas obligātā iepirkuma uz biometāna ražošanu transporta vajadzībām” [↑](#footnote-ref-2)
2. <https://likumi.lv/ta/id/315879-par-latvijas-nacionalo-attistibas-planu-20212027-gadam-nap2027> 65.lp., [305] [↑](#footnote-ref-3)
3. <https://likumi.lv/ta/id/297090-prasibas-elektrotransportlidzeklu-uzlades-dabasgazes-uzpildes-udenraza-uzpildes-un-krasta-elektropadeves-iekartam>, 2.4.punkts [↑](#footnote-ref-4)
4. <https://lvportals.lv/dienaskartiba/256479-tikai-pieci-procenti-latvijas-iedzivotaju-dzivo-pedejos-10-gados-uzceltajos-majoklos-2013> [↑](#footnote-ref-5)
5. Skat., piemēram, M.Rēpele, M.Ramanis, G.Bažbauers “Biometāna ražošanas vides un sociālekonomiskie aspekti”,

   [www.rta.lv › 5-maijs › tezes › Bazbauers\_vide\_IR\_2017](http://www.rta.lv › 5-maijs › tezes › Bazbauers_vide_IR_2017) [↑](#footnote-ref-6)