



LATVIJAS PAŠVALDĪBU SAVIENĪBA

Mazā Pils iela 1, Rīga, LV-1050
Tālr. 67226536, fakss 67212241
e-pasts: lps@lps.lv
www.lps.lv

Nod.maks.kods: 40008020804
Nor.konts LV53UNLA0001001700906
AS "SEB banka"
kods UNLALV2X

Rīga

15.06.2020. Nr. 202005/SAN2224/NOS362

Uz TAP VSS-419

Finanšu ministrijai

Par likumprojektu

"Grozījumi Publisko iepirkumu likumā"

Latvijas Pašvaldību savienība (LPS) ir izvērtējusi un nesaskaņo likumprojektu "Grozījumi Publisko iepirkumu likumā", jo ir sekojoši iebildumi.

Publisko iepirkumu likuma 1. panta papildināšana ar lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa un tīra autotransporta līdzekļa definīcijām neatbilst Publisko iepirkumu likuma saturam. Atbilstoši ES Zaļā kursa uzstādījumiem samazinātu vai 0 emisiju prasības tiek izvirzītas daudziem produktiem un pakalpojumiem, un visu to definīcijas, piemēram, energoefektīvām būvēm vai augstas efektivitātes apgaismojumam, nevar tikt ievietotas PIL 1. panta definīcijās. Arī likumprojekta anotācijā norādīts, ka Direktīvas 2019/1161 par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mērķa sasniegšanā iepirkums ir tikai kā līdzeklis, lai, stimulējot pieprasījumu (t.i., paredzot iegādāties tīrus transportlīdzekļus), stimulētu arī piedāvājumu (t.i., šādu transportlīdzekļu ražošanu). Tāpēc nav pamatoti likumā iekļaut kādu atsevišķu iepērkamo preču definīcijas, kamēr citas, tikpat ar direktīvām vai regulām noteiktas, netiek iekļautas.

Likumprojekts paredz izslēgt 54. panta pirmo un otro daļu. Pamatojoties uz 54. panta otro daļu ((2) To autotransporta līdzekļu kategorijas, kuru iepirkumos piemēro šā panta prasības, kā arī minēto autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku nosaka Ministru kabinets.) 28.02.2017. ir izdoti Ministru kabineta noteikumi Nr. 106 "Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku". Likumprojekts neparedz nekādus grozījumus 54. panta trešajā daļā, bet trešā daļa sākas ar atsauci uz panta pirmo daļu: "Šā panta pirmās daļas prasības pasūtītājs izpilda vienā no šādiem veidiem[..]".

Iespējams, tomēr ir nepieciešams izvērtēt, vai nav saglabājamas 54. panta pirmā un otrā daļā, attiecīgi veicot to satura grozījumus, kā arī saglabājot deleģējumu Ministru kabinetam izdot noteikumus par prasībām (tai skaitā definīcijām) "tīriem", t.i., mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas), transportlīdzekļiem, to infrastruktūrai, un tml.

Saprotam, ka Direktīvas ieviešanas termiņus neviens Latvijai nepārcels, bet tomēr vēlamies vērst likumprojekta autoru uzmanību uz to, ka anotācijā iekļautie aprēķini un apgalvojumi par “tīro” transportlīdzekļu iegāžu iespējām un izmaksām ir pārāk optimistiski. Jāatzīmē arī, ka šo transportlīdzekļu ekspluatācijai nepieciešama noteikta infrastruktūra - attiecīgas jaudas pieslēgumu uzlādes vietu izveide, to specifikai atbilstošas tehniskās apkopes vietas, un tml. Šobrīd faktiski nekā no tā nav, un arī anotācijā par to izveidi tuvākā nākotnē nav nekas minēts. Lai gan anotācijā norādīts ka valstī ir 82 uzlādes vietas, “kas nodrošina brīvu elektromobiļu pārvietošanās iespēju praktiski visā Latvijas teritorijā”, bet tās nenodrošina sistemātisku ikdienas uzlādi vairākiem transportlīdzekļiem. To izvietojums un skaits varbūt ir pieņemams privātpersonām esošā skaita elektromobiļu vajadzībām, bet ne autotransporta pakalpojumu sniegšanai vai atkritumu pārvadāšanai, jo Direktīvas prasības attiecās arī uz noteiktiem pakalpojumu līgumiem, kas tiek slēgti par sabiedrisko autotransporta pakalpojumiem (60112000-6), īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumiem (60130000-8), neregulāriem pasažieru pārvadājumiem (60140000-1), atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumiem (90511000-2). Konsultējoties ar pašvaldībām (Jelgava, Ventspils) un uzņēmējiem, kuriem ir iestrādes šajā jomā, esam saņēmuši atbildes, ka, ar elektrību vai ūdeņradi darbināmi transportlīdzekļi būtu gandrīz divreiz dārgāki par transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar fosilajām degvielām. Lai gan elektroenerģija ir daudz lētāka nekā benzīns vai dīzeļdegviela, tīra autotransporta līdzekļa iegādes atmaksas termiņš atkarībā no modeļa ir no 7 līdz 9 gadiem. Līdz ar to, ieviešot piedāvātos grozījumus Publisko iepirkumu likumā, sagaidāmas publisko personu sniegto pakalpojumu sabiedrībai cenas sadārdzināšanās. Pie tam šādu autobusu izmantošana ir noteikti iespējama pilsētvidē, bet speciālisti apšaubā to sekmīgas ekspluatācijas iespējamību laukos. Neraugoties uz to, ka iepirkumi jāuzsāk jau 2021.gada augustā, anotācijā attiecībā uz finansējuma nodrošināšanu raksta, ka “SM arī turpmāk jādoma par nepieciešamā finansējuma piesaisti attiecīgo infrastruktūru ieviešanai [...]. LPS rīcībā nav informācijas, ka SM ko konkrēti domātu par pasākumiem šādu iepirkumu nodrošināšanai jau 2021. gadā. Anotācijā arī norādīts uz Vides aizsardzības un reģionālas attīstības ministrijas (VARAM) sniegto informāciju attiecībā uz piesaistāmo finansējumu, Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030. gadam iekļautajiem pasākumiem līdz 2030.gadam ir plānots sniegt atbalstu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanas veicināšanai, t.sk. publiskajā sektorā. Iespējamie finanšu avoti ir ES fondi, valsts budžets (t.sk. Emisijas kvotu izsolīšanas instruments un Modernizācijas fonds) un privātais finansējums. Bet šāds atbalsts “tiktu sniegts atklāto projektu konkursu veidā.” Tādejādi nav konstatējami atbalsta pasākumi un papildus finansējuma avoti valstī jau nākamajā gadā “tīro” transportlīdzekļu iegādēm vai to infrastruktūras izveidei. Neesot vienlaikus ar pienākumu pasūtītājiem veikt autotransporta iepirkumu grozījumos noteiktā kārtībā plānotiem pasākumiem valstī un finansējumam iegādēm un arī atbilstošai infrastruktūrai, šādu atsevišķu

mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas) transportlīdzekļu iepirkums būtu bezjēdzīgs un izšķērdīgs, un faktiski līdzinātos Valsts kontroles kritizētam 3D lāzera skeneru bezpilota lidaparāta iepirkumam Valsts policijā. Arī no citu valstu piemēra ir redzams, ka bez vienota valsts atbalsta pāreja uz “tīriem” transportlīdzekļiem nav realizējama.

Nemot vērā iepriekš minēto, atbalstām grozījumu tālāku virzību tikai pēc to precizēšanas un anotācijas papildināšanas ar konkrētiem pasākumiem mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas) transportlīdzekļu iepirkumu nodrošināšanai.

Priekšsēdis

(paraksts*)

Gints Kaminskis

Daina Dzilna 25600889

Daina.Dzilna@lps.lv

*Šis dokuments ir parakstīts ar drošu elektronisko parakstu un satur laika zīmogu.