



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

10.08.2020. Nr. 202007/SAN2441/NOS525

Uz TAP VSS-618

Finanšu ministrijai

Par likumprojektu "Grozījumi Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā"

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

Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likuma 1. panta papildināšana ar 16.¹ un 31.¹ punktu - lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļa un tīra autotransporta līdzekļa definīcijām, neatbilst Likuma saturam, jo atbilstoši ES Zaļā kursa uzstādījumiem samazinātu vai 0 emisiju prasības tiek izvirzītas daudziem produktiem un pakalpojumiem, un visu to definīcijas, piemēram, energoefektīvām būvēm vai augstas efektivitātes apgaismojumam, nevar tikt ievietotas SPIL 1. panta definīcijās. Likumprojekta anotācijā norādīts, ka Direktīvas 2019/1161 par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mērķa sasniegšanā iepirkums ir tikai kā līdzeklis, lai, stimulējot pieprasījumu (t.i., paredzot iegādāties tīrus transportlīdzekļus), stimulētu arī piedāvājumu (t.i., šādu transportlīdzekļu ražošanu). Tādejādi nav pamatoti likumā iekļaut kādu atsevišķu iepērkamo preču definīcijas, kamēr citas, tikpat ar direktīvām vai regulām noteiktas, netiek iekļautas. Direktīvas 2019/1161 ieviešana nevar būt tikai publisko iepirkumu uzdevums, jo tajā paredzētie uzdevumi un mērķi ir saistīti ar konceptuālām pārmaiņām enerģētikā un transportā, un šo nozaru normatīvos aktos tad definīcijas arī būtu jāiekļauj. Piemēram, 2018.gada decembrī jau bija izstrādāts likumprojekts "Transporta enerģijas likums", ar kuru bija paredzēts risināt jautājumu par alternatīvo enerģiju ieviešanu.

Likumprojekts paredz izslēgt 21. panta pirmo un otro daļu. Tai pašā laikā Likumprojekts neparedz nekādus grozījumus 21. panta trešajā daļā, bet trešā daļa sākas ar atsauci uz panta pirmo daļu: "*Šā panta pirmajā daļā minētās prasības sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs izpilda vienā no šādiem veidiem: [..]*", kuras no Likuma teksta tiek izslēgtas. LPS ieskatā 21. panta trešās daļas redakcija ir jāgroza, ja pirmā daļa tiek izslēgta.

Iespējams, tomēr ir nepieciešams izvērtēt, vai nav saglabājamās 21. panta pirmā un otrā daļa, attiecīgi veicot to satura grozījumus, kā arī saglabājot deleģējumu Ministru kabinetam izdot noteikumus par prasībām (tai skaitā

definīcijām) “tīriem”, t.i., mazemisiju un nulles emisiju (bezemisijas), transportlīdzekļiem, to infrastruktūrai, un tml..

Vēlamies vērst likumprojekta autoru uzmanību uz to, ka Anotācijā iekļautie aprēķini un apgalvojumi par “tīro” transportlīdzekļu iegāžu iespējām un izmaksām ir pārāk optimistiski. Jāatzīmē arī, ka šo transportlīdzekļu ekspluatācijai nepieciešama noteikta infrastruktūra - attiecīgas jaudas pieslēgumu uzlādes vietu izveidei, to specifikai atbilstošas tehniskās apkopes vietas, un tml. Šobrīd faktiski nekā no tā nav, bet likumprojekts paredz iepirkumu uzsākšanu jau 2021. gada augustā. Konsultējoties ar pašvaldībām (Jelgava, Ventspils) un uzņēmējiem, kuriem ir iestrādes šajā jomā, esam saņēmuši atbildes, ka, piemēram, M3 I klases autobusu nomaiņa uz šiem “tīriem” izmaksātu ~ EUR 500000 par vienu autobusu. Pie tam šādu autobusu izmantošana uzlādes dēļ ir iespējama pilsētvidē, bet bez uzlādes tīkla izveides to ikdienas ekspluatācija starppilsētu maršrutos vai lauku apvidos faktiski ir neiespējama. Tas pats attiecināms arī uz transportlīdzekļu nomu vai atkritumu apsaimniekošanu. Vienlaicīgi jāatzīmē, ka no tām finansējuma piešķiršanas politikām, kādas pēdējā laikā ir izskanējušas, nav paredzams, kāds tieši finansējums vai atbalsts paredzēts “tīro” transportlīdzekļu iegādēm, to infrastruktūras izveidei. No citu valstu piemēra ir redzams, ka bez vienota valsts atbalsta šāda pāreja uz “tīriem” transportlīdzekļiem nav realizējama. Pagaidām arī nav skaidrs, kādu tīro enerģiju ieviešanai Latvijā būs atbalsts ilgtermiņā, jo Direktīva nedefinē elektroenerģiju kā vienīgo tīro “alternatīvo degvielu”. Jāatzīmē, ka šobrīd Latvijā esošās uzlādes stacijas nenodrošina pārvadātāju vai kravas transportu uzlādēšanu, un vieglo automašīnu uzlādes vietas nav pat visās pilsētās. Arī tiesības lietot “Rīgas satiksmes” maksas autostāvvietu bez maksas ir tikai elektromobiļiem pašreizējā situācijā, kad tādu ir maz, un nav zināms, vai tādas tiesības būs arī tad, ja elektromobiļu skaits palielināsies 2 vai 3 reizes.

Jādomā, cik liela pievienotā vērtība ir Pārejas noteikumu papildināšanai ar 13. punktu, jo tajā noteiktie % lielākā daļā gadījumu tāpat nav piemērojami, ja anotācijā noteikts: *“ja iegādājas tikai vienu transportlīdzekli, tad tādā gadījumā tam jābūt tādām, kas atbilst tīra transportlīdzekļa definīcijai”*. Pasūtītājam, izvēloties uzsākt tīro transportlīdzekļu ekspluatāciju, jāveido tā darbībai nepieciešamā infrastruktūra, un pie šādiem nosacījumiem pirkt vienlaicīgi Direktīvas prasībām atbilstošus un neatbilstošus transportlīdzekļus, iespējams, nebūs daudzu pasūtītāju izvēle.

Nemot vērā iepriekš minēto, atbalstām šo grozījumu tālāku virzību tikai pēc konkrētu politiku definēšanas un finansējuma piešķiršanas.

Priekšsēdis

(paraksts*)

Gints Kaminskis

Daina Dzilna 25600889

Daina.Dzilna@lps.lv

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