**Likumprojekta “Transporta enerģijas likums” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Likumprojekta “Transporta enerģijas likums” (turpmāk – likumprojekts) mērķis ir veicināt cilvēku veselībai un apkārtējai videi drošu transporta enerģijas apriti un nodrošināt alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību un sabiedrības informētību par pieejamiem un izmantojamajiem transporta enerģijas veidiem, lai sekmētu ilgtspējīgu tautsaimniecības attīstību un ar atjaunojamo energoresursu izmantošanu un transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju uz vienu enerģijas vienību samazināšanu veicinātu SEG emisiju un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu .  Likumprojekts paredz definēt prasības, kas jāievēro veicot transporta enerģijas apriti, tostarp tirdzniecību, par šo prasību ievērošanu un izpildi atbildīgās personas, par šo prasību uzraudzību atbildīgās institūcijas un to kompetenci, sankcijas par likuma prasību pārkāpšanu, kā arī pienākumu Ministru kabinetam noteikt ar likuma īstenošanu saistītus detalizētākus noteikumus.  Likumprojekts paredzēts kā jumta regulējums transporta enerģijas jomā, kas precizē un paplašina šobrīd labi iedzīvinātās, bet ne vienmēr skaidrās, bieži neelastīgās normas attiecībā uz transporta enerģijas – degvielu, alternatīvo degvielu un biodegvielu, tirgus uzraudzību, degvielu apritē iesaistīto personu tiesībām un pienākumiem.  Likumprojekts stājas spēkā četrpadsmitajā dienā pēc tā izsludināšanas oficiālajā izdevumā “Latvijas vēstnesis”. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | | |
| 1. | | Pamatojums | Ministru kabineta (turpmāk – MK) 2017. gada 11. jūlija sēdes protokollēmuma Nr. 35 41. § 3.punkts.  MK 2018. gada 16. janvāra sēdes protokollēmuma Nr. 3 26. § 5.punkts.  MK 2018.gada 6.februāra sēdes protokollēmuma Nr. 7 24. § 2.punkts.  MK 2019. gada 22.oktobra sēdes protokollēmuma Nr. 49 47. § 1.punkts.  MK 2020.gada 4.februāra rīkojuma Nr.46 “Par Latvijas Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021. – 2030.gadam” rīcībpolitikas īstenošanas H.6 pasākuma 3. un 4.darbības virziens, 5.2.pasākuma 1.darbības virziens, 5.3.pasākuma 2.darbības virziens, 5.4.pasākuma 2.darbības virziens un 5.5.pasākums.  MK 2017. gada 25. aprīļa rīkojums Nr.202 “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.–2020.gadam” un MK 2020.gada 16.aprīļa rīkojums Nr.189 “Grozījumi Alternatīvo degvielu attīstības plānā 2017.-2020. gadam”. |
| 2. | | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Pašreizējā situācija  Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 194. panta 1. punktu viens no Savienības enerģētikas politikas mērķiem ir dažādu no atjaunojamajiem energoresursiem (turpmāk – AER) iegūtas enerģijas veidu attīstība.  Intensīvāka no AER iegūtas enerģijas jeb atjaunojamās enerģijas izmantošana un izmantošanas veicināšanas politika un pasākumi tiek veikti starptautisko un Eiropas Savienības (turpmāk – ES) klimata pārmaiņu mazināšanas apņemšanos īstenošanai. Latvija ir ratificējusi Apvienoto Nāciju Organizācijas (turpmāk – ANO) Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām un tās Kioto protokolu un Kioto protokola Dohas grozījumus, kā arī ANO Parīzes nolīgumu. Latvija kā Eiropas Savienības dalībvalsts kopā ar citām dalībvalstīm Kioto protokola Dohas grozījumā un Parīzes nolīgumā iekļautos nosacījumus un pienākumus īsteno kopīgi. ES Parīzes nolīguma ietvaros saskaņā ar atjaunināto nacionālo noteikto devumu (NDC), kas ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām sekretariātā iesniegts  2020. gada 17. decembrī,  ir apņēmusies samazināt kopējās ES SEG emisijas 2030.gadā par vismaz 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu.  Turklāt Eiropas Parlamenta un Padomes 2021.gada 30.jūnija regulā Nr. 2021/1119, ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 (“Eiropas Klimata akts”)[[1]](#footnote-2) 2. panta 1. punktā noteikts ES klimatneitralitātes mērķis 2050. gadā.  Atbilstoši līdzšinējam ES SEG emisiju samazināšanas mērķim (vismaz 40% samazinājums 2030. gadā salīdzinoši ar 1990. gadu) ES tika noteikti vairāki ES kopīgie vai katras dalībvalsts sektorālie mērķi SEG emisiju samazināšanas nodrošināšanai, no kuriem būtiskākie ir[[2]](#footnote-3):   |  | ES | | Latvija | | | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | mērķa vērtība | | faktiskā vērtība | mērķa vērtība | | | 2020 | 2030 | 2019 | 2020 | 2030 | | 1.1.3. Transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājums (%) | 6 | 6 | 1,8 | 6 | **≥6** | | 1.2. Enerģijas, kas ražota no AER īpatsvars enerģijas bruto gala patēriņā (%) | 20 | 32 | 40,97 | 40 | **50** | | 1.3. Enerģijas, kas ražota no AER, īpatsvars enerģijas bruto galapatēriņā transportā (%) | 10 | 14[[3]](#footnote-4) | 5,11 | 10 | **7**[[4]](#footnote-5) | | 1.4. Moderno biodegvielu & biogāzes īpatsvars enerģijas bruto galapatēriņā transportā (%) | - | 3,5 | 0 | - | **3,5** |   Kā var redzēt iepriekšminētajā tabulā, Latvijai 2030.gadā ir noteikti minimālie mērķi, kādi ir nosakāmi, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 11.decembra direktīvas (ES) 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (turpmāk – Direktīva 2018/2001) 25.panta 1.punkta un 26.panta 1.punkta nosacījumus, vienlaikus paredzot, ka atjaunojamās enerģijas mērķa transportā izpildē ne degvielas piegādātāji ne kopumā valsts nevarēs ieskaitīt to biodegvielu vai biogāzes apjomu, kas nav iegūts no likumprojekta pielikumā minētajām izejvielām. Vienlaikus netiek paredzēts jebkāds aizliegums Latvijā audzēt šo biodegvielu ražošanai nepieciešamās izejvielas, kā arī netiek paredzēts aizliegums Latvijā izmantot šīs biodegvielas, lai, cita starpā, sasniegtu transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājuma mērķi.  Latvijai līdz ar citām ES dalībvalstīm ir saistoši vairāki ES tiesību aktos noteikti mērķi un pienākumi attiecībā uz alternatīvo degvielu[[5]](#footnote-6) infrastruktūras attīstību, no AER iegūtas enerģijas patēriņa veicināšanu transportā un transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanos, lai periodā pēc 2021.gada 1.janvāra nodrošinātu nepieciešamo būtisko SEG emisiju samazinājumu transportā.  Tos paredz šādi ES tiesību akti:  1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa direktīva 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK (turpmāk – Direktīva 2009/28/EK) (konsolidētā versija);  2) Eiropas Parlamenta un Padomes 1998.gada 13.oktobra direktīva 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/12/EEK (konsolidētā versija[[6]](#footnote-7)) (turpmāk – Direktīva 98/70/EK);  3) Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra direktīva Nr.2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (turpmāk – Direktīva 2014/94/ES);  4) Direktīva 2018/2001.  Direktīva 2009/28/EK paredz, ka katrai ES dalībvalstij ir jānodrošina tas, ka no AER saražotas enerģijas īpatsvars visā transportā 2020. gadā ir vismaz 10 % no enerģijas galapatēriņa[[7]](#footnote-8) transportā, atstājot dalībvalstīm izvēles brīvību nosacījumu izstrādē un piemērošanā, lai nodrošinātu šī īpatsvara sasniegšanu.  Direktīva 2018/2001 paredz, ka Latvijai līdz ar citām ES dalībvalstīm jāizveido uz degvielas piegādātājiem attiecināts atjaunojamās enerģijas pienākuma mehānisms, ar kuru jāpanāk, ka konkrēta piegādātās enerģijas daļa ir no AER iegūta enerģija. Izrietoši Direktīvas 2018/2001 25.panta 1.punktam, šim mehānismam jānodrošina, ka no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā 2030.gadā veido 14% un moderno biodegvielu un biogāzes, ko ražo no Direktīvas 2018/2001 IX pielikuma A daļā uzskaitītajām izejvielām, devums kā daļa no AER iegūtas enerģijas īpatsvara transporta galapatēriņā, ir vismaz 0,2% 2022. gadā, 1% 2025. gadā un 3,5% 2030. gadā. Tomēr Direktīvas 2018/2001 26.panta 1.punkts paredz iespēju dalībvalstīm minēto 14% mērķi samazināt, to samazinot par tādu apjomu, par kādu dalībvalsts savā atjaunojamās enerģijas transportā mērķī neieskaitīs no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem iegūtas biodegvielas, bet ne vairāk kā par 7 procentpunktiem.  Direktīvas 98/70/EK 8.pants paredz, ka visām ES dalībvalstīm ir jāizveido degvielas kvalitātes uzraudzības sistēmas saskaņā ar attiecīgo Eiropas standartu prasībām. Alternatīvas degvielas kvalitātes uzraudzības sistēmas var būt pieļaujamas tikai ar nosacījumu, ka tās nodrošina līdzvērtīgas uzticamības rezultātus. Vienlaikus Direktīvas 98/70/EK 8.pants paredz, ka katru gadu līdz 31.augustam dalībvalstis EK iesniedz valsts degvielas kvalitātes ziņojumu par iepriekšējo kalendāro gadu.  Direktīvas 98/70/EK 7.a pants noteic dalībvalstīm pienākumu nodrošināt, ka degvielas piegādātāji viņu piegādātās transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitāti samazina par 6% salīdzinot ar degvielas pamatstandartu 2010.gadā, tāpat minētais pants nosaka pienākumu degvielas piegādātājiem katru gadu ziņot par iepriekšējā gadā nodrošināto pienākumu. Direktīvas 9.a pants noteic dalībvalstīm pienākumu, noteikt sankcijas, kas piemērojamas, ja netiek izpildīti direktīvā un līdz ar to arī nacionālajā likumdošanā noteiktie pienākumi, un minētajām sankcijām ir jābūt iedarbībām, samērīgām ar nodarījumu un jāattur no pārkāpumiem.  Savukārt Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 11.decembra regulas Nr. 2018/1999 par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (turpmāk – Regula 2018/1999) nosaka dalībvalstīm sākot no 2023.gada katru gadu iesniegt EK integrēto nacionālo enerģētikas un klimata ziņojumu, kur viena no ziņojuma sadaļām ir integrētais ziņojums par atjaunojamo enerģiju, kur savukārt jāiekļauj informāciju par AER transportā.  Turklāt jāņem vērā, ka iepriekš minētie nacionālie un sektorālie klimata un enerģētikas mērķi tiks pārskatīti, lai ES varētu sasniegt jauno SEG emisiju samazināšanas mērķi (vismaz -55% samazinājumu 2030. gadā, salīdzinot ar 1990. gadu).  Tāpat iepriekšminētie mērķi un to sasniegšanai izstrādātie tiesību akti, ir piemērojami arī gaisa kvalitātes uzlabošanai un gaisa piesārņojuma emisiju samazināšanai. 2013. gada 18. decembrī EK publicēja paziņojumu “Programma “Tīru gaisu Eiropā”. Šī programma ir EK stratēģija, kurā norādīti pasākumi, ar ko nodrošināt esošo mērķu sasniegšanu, un izklāstīti jauni gaisa kvalitātes mērķi laikposmam līdz 2030. gadam. Paziņojumā uzsvērts, ka, lai gan pēdējās desmitgadēs gaisa kvalitāte Eiropā ir ievērojami uzlabojusies, tomēr gaisa piesārņojums joprojām ir galvenais vides faktors, kas saistāms ar nenovēršamu saslimstību un priekšlaicīgu mirstību ES, un joprojām daudzviet ievērojami kaitē Eiropas videi. Stratēģijas īstenošanai tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 14.decembra Direktīva 2016/2284 par dažu gaisu piesārņojošo vielu valstu emisiju samazināšanu un ar ko groza Direktīvu 2003/35/EK un atceļ Direktīvu 2001/81/EK, kas nosaka stingrus maksimāli pieļaujamos antropogēno emisiju apjomus dalībvalstīm galvenajām piesārņojošām vielām laika periodam no 2020. līdz 2029. gadam, kā arī pēc 2030.gada.  *Transporta enerģijas aprites jautājumi ir attiecināmi uz vairāki ministriju kompetencēm*  Ekonomikas ministrija (turpmāk – EM) izstrādā, organizē un koordinē būvniecības politiku, enerģētikas politiku, iekšējā tirgus politiku, patērētāju tiesību aizsardzības politiku un standartizācijas politiku. Attiecībā uz enerģētikas politiku, kurā neatsverama loma ir arī enerģijai, kas iegūta no atjaunojamiem energoresursiem, EM šobrīd izstrādā un uzrauga normatīvos aktus, kas regulē un attiecas, piemēram, uz enerģijas tirgu un infrastruktūru, obligātā iepirkuma sistēmu, naftas drošības rezervēm, energoefektivitāti, degvielas kvalitāti un uzraudzību, atjaunojamās enerģijas izmantošanas veicināšanu u.c. EM vēsturiski ir noteikta atbildība par Direktīvu 2009/28/EK, jo 2009.gadā netikta panākta vienošanās ar citām ministrijām par atbildību sadalījumu.  Zemkopības ministrija (turpmāk – ZM) izstrādā lauksaimniecības, meža nozares un zivsaimniecības politiku šādās jomās: lauksaimniecības resursu ilgtspējīga apsaimniekošana; meža resursu ilgtspējīga apsaimniekošana; klimata pārmaiņu samazināšana, ierobežošana un pielāgošanās klimata pārmaiņām lauksaimniecības, meža un zivsaimniecības nozarē; atjaunojamo enerģijas resursu – meža un lauksaimniecības biomasas – ilgtspējīga pieejamība, ieguve un izmantošana, nodrošinot, lai bioenerģijas ražošanai būtu pieejama vietējā biomasa, paredzot un izstrādājot izejvielu audzētājiem atbalsta politiku.  Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM) izstrādā klimata politiku un veicina tādu pasākumu integrēšanu citu nozaru normatīvajos aktos, kas vērsti uz klimata politikas mērķu sasniegšanu. Savukārt likuma “Par piesārņojumu” 52.pantā ir noteikts, ka VARAM izstrādā politiku klimata pārmaiņu samazināšanas saistību izpildei un koordinē attiecīgās politikas īstenošanu. Savukārt saskaņā ar Atkritumu apsaimniekošanas likuma 7. panta pirmās daļas 1. un 2. punktu VARAM organizē atkritumu apsaimniekošanas valsts plāna izstrādi un koordinē tā īstenošanu, kā arī sagatavo normatīvo aktu projektus atkritumu apsaimniekošanas jomā.  Satiksmes ministrija (turpmāk – SM) organizē un koordinē valsts politikas izstrādi un īstenošanu alternatīvo degvielu un elektromobilitātes jomā un deleģē valsts akciju sabiedrībai “Ceļu satiksmes drošības direkcija” pienākumu izveidot un uzturēt elektromobilitātes infrastruktūru.  Esošās problēmas  Latvijā 2019.gadā transporta sektora SEG emisiju apjoms ir otrs lielākais kopējā Latvijas SEG emisiju apjomā – 29,93%, un lielākais Latvijas SEG emisiju apjomā, uz kuru netiek attiecināta Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (turpmāk – ne-ETS darbības) – 38,55% no kopējā ne-ETS darbību SEG emisiju apjoma[[8]](#footnote-9). Periodā no 2011.gada transporta sektora SEG emisiju apjoms nepārtraukti palielinās un 2012.-2019.g. periodā tās palielinājās par 18,5%. Transporta sektora griezumā autotransports 2019.gadā sastādīja 95% no kopējā transporta SEG emisiju apjoma.  Latvijā 2018. gadā galvenais slāpekļa oksīdu (NOx) emisiju avots ir transporta sektors (42,7%), it īpaši ceļu transports, kas veido 31,3% no kopējām NOx emisijām. Pasaules Veselības Organizācijas rekomendētais gada robežlielums un MK noteikumos par gaisa kvalitāti noteiktais augšējais novērtēšanas slieksnis (piesārņojuma līmenis, kas norāda uz risku pārsniegt noteiktos robežlielumus) tiek pārsniegts Rīgas, Liepājas un Rēzeknes transporta novērtējuma stacijās[[9]](#footnote-10).  Latvijā transports 2019.gadā veidoja 31% no kopējā enerģijas galapatēriņa un 78,7% no kopējā naftas produktu galapatēriņā. Vairāk nekā 92% no Latvijas autoparka veido ar fosilo degvielu (benzīns, dīzeļdegviela) darbināmi transportlīdzekļi, savukārt ar alternatīvajām degvielām (galvenokārt ar sašķidrināto naftas gāzi, kas ir arī fosilā degviela) darbināmi ir apmēram 6% no Latvijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Gandrīz visu transportā patērēto degvielu Latvijā importē (izņemot daļu biodegvielas). 2018.gadā energoresursu patēriņš autotransportā veidoja 82,6% no kopējā transportā izmantoto energoresursu apjoma.  Gan Latvijas Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam, kas apstiprināts ar Ministru kabineta 2020.gada 4.februāra rīkojumu Nr.46 (turpmāk – NEKP2030), ietvaros izstrādātajās enerģētikas un SEG emisiju prognozēs, gan Gaisa piesārņojuma samazināšanas rīcības plānam 2019.-2030.gadam ietvaros izstrādātajās gaisa piesārņojošo vielu emisiju prognozēs 2030.gadam Latvijai noteikto saistošo transporta enerģijas mērķu izpilde neuzrāda negatīvu ietekmi uz SEG emisiju vai gaisa piesārņojošo vielu emisiju mērķu izpildi.  Šobrīd AER īpatsvara veicināšanai transportā, kas vienlaicīgi veicinātu SEG un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu, ir spēkā Biodegvielas likums, kas pēc Direktīvas 2009/28/EK stāšanās spēkā nav grozīts un lielākā daļa no tajā ietvertā regulējuma ir zaudējusi aktualitāti.  Tiesiskā regulējuma mērķis  Likumprojekts ir izstrādāts, lai:  1) nodrošinātu ceļu transporta darbību radīto SEG emisiju un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu  Alternatīvo degvielu pielietojuma transportā paplašināšanai varētu būt pozitīva ietekme uz Latvijai saistošo mērķu izpildi, tai skaitā par SEG emisiju samazināšanu turpmākajos gados. EK arī ir uzsvērusi alternatīvo degvielu būtisko lomu transporta SEG emisiju samazināšanas kontekstā. Arī Latvijā nevajadzētu kavēties ar šī sektora attīstības veicināšanu, ņemot vērā, ka pieņemto pasākumu pozitīvie rezultāti nebūs sagaidāmi īstermiņā, bet noteiktie ne-ETS SEG samazinājuma mērķi Latvijai jāizpilda jau no 2020.gada.  Ar likumprojektu tiek veicināta alternatīvās degvielas izmantošana transportā, veicinot tās pieejamību un nodrošinot kvalitāti, tiek nodrošināta alternatīvās degvielas infrastruktūras attīstība, stiprināta transporta enerģijas tirgus uzraudzība un veicināta sabiedrības informētība par alternatīvajiem transporta enerģijas veidiem, to pieejamību un izmantošanas iespējām, lai sekmētu ilgtspējīgu tautsaimniecības attīstību un ierobežotu klimata pārmaiņas. Likumprojektā noteikto uzdevumu izpilde un tajā minēto normatīvo aktu pārskatīšana radīs pozitīvu ietekmi uz gaisu piesārņojošo vielu emisijām, samazinot transporta sektora radītās emisijas, kā arī veicinās AER un moderno biodegvielu mērķu sasniegšanu transportā, kā arī dos ieguldījumu kopējā uz enerģijas galapatēriņu attiecināmā mērķa sasniegšanu.  Likumprojekts arī veicinātu pārstrādes atlikumu potenciāla biodegvielas ražošanā efektīvu izmantošanu.  2) Latvijas normatīvajā regulējumā atbilstoši transponētu ES tiesību aktu normas  Direktīvas 2018/2001 25.-31.pants nosaka degvielas piegādātājiem piemērojamos mērķus – galapatēriņam transportā piegādājamo AER un moderno biodegvielu apjomu, nosaka galapatēriņam transportā piegādātā AER apjoma aprēķina nosacījumus, ilgtspējas kritērijus un SEG emisiju ietaupījuma kritērijus biodegvielām un biomasas degvielām, atbilstības ilgtspējas kritērijiem un SEG emisiju ietaupījuma kritērijiem novērtēšanai, biodegvielu un biomasas degvielu izmantošanas SEG ietekmes aprēķināšanai. Direktīvā 2009/28/EK un Direktīvā 2018/2001 biodegvielām ir definēti ilgtspējas kritēriji, lai nodrošinātu, ka biodegvielas un bioloģisko šķidro kurināmo izmantošana garantē SEG emisiju samazinājumu un aizsargā bioloģisko daudzveidību. Šie ilgtspējas kritēriji ir jāņem vērā, lai varētu ieskaitīt patērēto biodegvielu AER mērķī, kā arī nodrošinot Direktīvas 98/70/EK mērķu sasniegšanu.  Tāpat transponējami ir Direktīvas 2018/2001 3., 5., 6., 8. 9.pielikums.  Latvijas normatīvajos aktos steidzami ir arī jāievieš normas, kas izriet no Direktīvas 98/70/EK (konsolidētā versija).  Vienlaikus ES dalībvalstis ir konstatējušas un EK ir atzinusi, ka Direktīvā 98/70/EK ar Direktīvas 2009/30/EK veiktajiem labojumiem iekļautie ilgtspējas kritēriji un SEG emisiju ietaupījuma kritēriji biodegvielām un biomasas degvielām neatbilst Direktīvā 2018/2001 iekļautajiem kritērijiem. Līdz ar to degvielas piegādātājiem dažādiem tiem noteiktajiem pienākumiem būtu jāievēro dažādi kritēriji un līdz ar to arī jāizmanto dažādas biodegvielas, biogāze vai biomasas degvielas, kur transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanas mērķa izpildei būtu jāizmanto tādas biodegvielas, biogāze vai biomasas degvielas, kas atbilst ar Direktīvā 98/70/EK noteiktajiem ilgtspējas un SEG emisiju ietaupījuma kritērijiem, bet atjaunojamās enerģijas transportā īpatsvara mērķa un moderno biodegvielu vai biogāzes mērķa sasniegšanā būtu jāizmanto tādas biodegvielas, biogāze vai biomasas degvielas, kas atbilst Direktīvā 2018/2001 noteiktajiem ilgtspējas un SEG emisiju ietaupījuma kritērijiem.  Tāpat Latvijā ir steidzami jāievieš Direktīvas 2014/94/ES, attiecībā uz kurām EK jau īsteno īpašus ieviešanas uzraudzības pasākumus, nosacījumi. Ir jāaktualizē normatīvie akti atbilstoši Direktīvas 2014/94/ES nosacījumiem, nosakot prasības gāzveida degvielas uzpildes punktiem, tāpat ir jāaktualizē prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, kā arī elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu operatoriem. Direktīva 2014/94/ES paredz arī patērētāju informēšanu, kas iekļauts likumprojektā  Vienlaikus ir jāpārskata Direktīvas 98/70/EK, Direktīvas 2009/28/EK un Direktīvas 2009/30/EK īstenotā ieviešana Latvijas normatīvajos tiesību aktos, tai skaitā, bet ne tikai – MK noteikumi Nr.772[[10]](#footnote-11), MK noteikumi Nr.332[[11]](#footnote-12), MK noteikumi Nr.545[[12]](#footnote-13).  Direktīvas 2018/2001 transponēšanas termiņš ir 30.06.2021, un, tā kā 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. Vienlaikus likumprojektā iekļautie nosacījumi pilnībā izriet no Direktīvas 2018/2001, Direktīvas 98/70/EK un Direktīvas 2014/94/ES, kas ir saistoša arī visām pārējām ES dalībvalstīm.  Šobrīd likuma “Par piesārņojumu” 56.panta otrā daļā ir noteikts nosacījums degvielas piegādātājiem maksāt konkrētu maksājumu, ja degvielas pienākums nav izpildījis likuma “Par piesārņojumu” 55.panta pirmajā daļā noteikto pienākumu, tādējādi pārņemot Direktīvas 98/70/EK 9.panta nosacījumus, ka dalībvalstīm ir jānosaka sankcijas, kas piemērojamas, ja ir pārkāpti valstu noteikumi, kuri pieņemti, ievērojot šo direktīvu, un, ka minētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām ar nodarījumu un jāattur no pārkāpumiem.  EK 2019. gada rudenī pabeidza visu ES dalībvalstu tiesību aktu, ar kuriem ir transponēta Direktīva 98/70/EK (konsolidētā versija), atbilstības pārbaudi (*conformity check*), un cita starpā tika secināts, ka Latvijā izstrādātais sankciju mehānisms ir neskaidrs un varētu būt neatbilstošs noteiktajam nosacījumam par to, ka sankcijām ir jāattur no pārkāpumu izdarīšanas. Tāpēc šobrīd likuma “Par piesārņojumu” 56. panta otrajā daļā iekļautais maksājuma apmērs saskaņā ar EK un EM veikto izvērtējumu nav atzīstams par iedarbīgu sankciju mehānismu, kas atturēs degvielas piegādātājus no noteikto pienākumu pārkāpumiem. EK ir norādījusi, ka “sankciju, kas uzlikta degvielas piegādātājiem, kas nepilda savus SEG samazināšanas pienākumus, var uzskatīt par atbilstošu direktīvai, ciktāl soda uzlikšanas līmenis atbilst šiem nosacījumiem. Jo īpaši, lai sods tiktu uzskatīts par preventīvu, mudinot degvielas piegādātājus sasniegt mērķus, soda līmenim vajadzētu būt augstākam nekā paredzamās izmaksas par SEG samazināšanas pienākuma izpildi, izmantojot citas iespējas”.  Ņemot vērā degvielas piegādātāju sniegto informāciju, atbilstības izmaksas likuma “Par piesārņojumu” 55.panta pirmajā daļā noteiktā pienākuma izpildei var pārsniegt vairākus miljonus euro.  3) uz transporta enerģiju attiecināmos nosacījumus iekļautu vienā tiesību aktā  Ar Likumprojekta jomu ir arī saistīts likums “Par piesārņojumu”, kura 55. panta pirmā daļa nosaka pienākumu degvielas piegādātājiem nodrošināt transporta enerģijas, izņemot elektroenerģijas, aprites cikla SEG emisiju intensitātes (SEG emisijas uz vienu enerģijas vienību) samazinājumu vismaz par 6 % attiecībā pret degvielas pamatstandartu 2010. gadā, kā arī ir noteikts ikgadējās ziņošanas pienākums. Likuma “Par piesārņojumu” 56.panta otrā daļā ir noteikts nosacījums degvielas piegādātājiem maksāt konkrētu maksājumu, ja iepriekšminētais 6% samazinājums netiek nodrošināts, tādējādi pārņemot Direktīvas 98/70/EK 9.panta nosacījumus, ka dalībvalstīm ir jānosaka sankcijas, kas piemērojamas, ja ir pārkāpti valstu noteikumi, kuri pieņemti, ievērojot šo direktīvu, un, ka minētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām ar nodarījumu un jāattur no pārkāpumiem.  Vienlaikus vairāki normatīvie akti šobrīd ir izstrādāti, pamatojoties uz Ministru kabineta iekārtas likumu transporta enerģijas jumta likuma trūkuma dēļ.  Tiesiskā regulējuma būtība  Likumprojekta 2.pantā ir noteikts, ka tas attiecas uz transporta enerģiju, kas saskaņā ar likumprojekta 1.pantā iekļauto definīciju ir prece, kas nodrošina transportlīdzekļa kustību. Ceļu satiksmes likumā ir definēts, ka transportlīdzeklis ir ierīce, kas pēc savas konstrukcijas paredzēta braukšanai pa ceļiem ar motora palīdzību vai bez motora. Tomēr Direktīvas 98/70/EK prasības attiecas ne tikai uz ceļa transportlīdzekļiem, bet arī uz “visurgājēja tehniku (tostarp iekšzemes ūdensceļu kuģiem, kad tie nekuģo jūrā), lauksaimniecības un mežsaimniecības traktoriem, kā arī atpūtas kuģiem, kad tie nepeld jūrā”.  Līdz ar to likumprojekts attiecas uz to transporta enerģiju, kas tiek izmantota autotransportlīdzekļos ceļu satiksmē, autoceļiem neparedzētajā mobilajā tehnikā – dzelzceļa transportlīdzekļos, lauksaimniecības un mežsaimniecības traktortehnikā, normatīvajos aktos par atpūtas kuģu un ūdens motociklu būvniecību, atbilstības novērtēšanu un piedāvāšanu tirgū minētajos atpūtas kuģos, kad tie nekuģo jūrā, kā arī elektroenerģijai, kas tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem vai dzelzceļam (izņemot elektriskās lokomotīves likumprojekta 9.panta izpildei).  Vairāki likumprojektā iekļautie nosacījumi attiecas uz MK noteiktu institūciju, kas nodrošina enerģētikas politikas administrēšanu – saskaņā ar Ministru kabineta 2019.gada 16.jūlija sēdes protokollēmuma 88.§ 1.punktu enerģētikas politikas īstenošanas funkcijas ir nodotas Būvniecības valsts kontroles birojam (turpmāk – BVKB), vienlaikus likumprojektā minētā institūcija nav noteikta. MK 30.09.2014. noteikumi Nr.576 “Būvniecības valsts kontroles biroja nolikums” ir grozīti 2019.gadā (MK 17.12.2019. noteikumi Nr.687), kā BVKB darbības mērķi nosakot arī enerģētikas politikas īstenošanas nodrošināšanu. Likumprojekta konkrēta atsauce uz BVKB nav iekļauta, lai likums nebūtu jāgroza, kad BVKB tiks mainīts nosaukums. Šobrīd ir jau izvērtēta nepieciešamība grozīt līdz 150 tiesību aktiem, ja BVKB tiek mainīts nosaukums, un normatīvisma sloga mazināšanai būtu jāizvairās jaunā likumā aktā iekļaut tādus nosacījumus, kuru grozīšanas nepieciešamība ir jau paredzama.  Likumprojekta 1.pants  Pantā iekļautas likumprojektā lietotās definīcijas, kas aktualizē Biodegvielu likumā lietotās definīcijas, gan pārņem Direktīvas 2018/2001, Direktīvas 98/70/EK un Direktīvas 2014/94/ES definīcijas.  Atkritumu apsaimniekošanas likuma 5.panta pirmajā daļā ir noteikta atkritumu apsaimniekošanas darbību prioritārā secība, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīvas 2008/98/EK par atkritumiem un dažu direktīvu atcelšanu 4. pantā noteiktajai atkritumu apsaimniekošanas hierarhijai.  Likumprojekta 2.pants  Pants nosaka likuma mērķi, nosakot cilvēku veselības un apkārtējās vides kvalitātes uzlabošanu kā galveno priekšnosacījumu transporta enerģijas ilgtspējas un efektivitātes uzlabošanai. Pants arī nosaka, ka likuma mērķis ir sekmēt tautsaimniecības attīstību un sniegt ieguldījumu emisiju mazināšanas pasākumu īstenošanā.  Likumprojekta 3.pants  Pants nosaka likuma darbības jomu – likums attiecas uz transporta enerģiju un visu, kas saistītas ar tās apriti un infrastruktūru. Pants arī nosaka, uz kādu konkrētu transporta enerģijas veidu / daļu attiecas likumprojekts - uz transporta enerģiju, kas tiek izmantota autotransportlīdzekļos ceļu satiksmē, autoceļiem neparedzētajā mobilajā tehnikā – dzelzceļa transportlīdzekļos, lauksaimniecības un mežsaimniecības traktortehnikā, atpūtas kuģos, kad tie nekuģo jūrā.  Likumprojekta 4.pants  Pants nosaka galvenos nosacījumus Latvijā galapatēriņam transportā realizētās transporta enerģijas (izņemot elektroenerģiju) kvalitātei – kādu transporta enerģiju Latvijā drīkst realizēt, kā tiek pārbaudīta Latvijā realizētās degvielas vai biodegvielas atbilstība noteiktajiem kvalitātes kritērijiem un rādītājiem, kā arī, kas tiek darīts ar transporta enerģiju, kas neatbilst noteiktajām kvalitātes prasībām.  Pantā ir iekļauti vairāki nosacījumi BVKB: ir iespēja noņemt transporta enerģijas paraugus bez maksas un pieņemt lēmumu uzlikt liegumu realizēt transporta enerģiju, ja ir konstatēta tās neatbilstība šajā likumā un uz tā pamata izdoto normatīvo aktu noteiktām kvalitātes prasībām.  Likumprojekta 5.pants  Pants attiecas uz uzlādes punktiem un uzpildes punktiem, kā arī noteic nosacījumu, ka Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) pamattīklā tiek uzstādīti papildus elektroenerģijas uzlādes punkti un tiek uzstādīti saspiestās dabasgāzes uzpildes punkti. Pantā noteikto alternatīvo degvielu uzpildes punktu izvietojums būtu jānosaka atbilstoši Direktīvas 2014/94/ES prasībām un ieteikumiem. Tā, piemēram, attiecībā uz dabasgāzes uzpildes punktiem, veidojot saspiestās dabasgāzes piegādes tīklus mehāniskajiem transportlīdzekļiem, būtu jānodrošina, ka publiski pieejami uzpildes punkti tiek izbūvēti, ņemot vērā saspiestās dabasgāzes mehānisko transportlīdzekļu un sašķidrinātās dabasgāzes lielas celtspējas/kravnesības mehānisko transportlīdzekļu minimālo darbības diapazonu. Kā norāde – vidējam attālumam starp saspiestās dabasgāzes uzpildes punktiem vajadzētu būt aptuveni 150 km, bet sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punktiem - aptuveni 400 km.  Attiecībā uz uzlādes punktiem tiek noteikts, ka jauni uzlādes punkti tiek uzstādīti TEN-T pamattīklā, valstspilsētu pašvaldību teritorijā un to kaimiņu novadu teritorijā, kā arī blīvi apdzīvotās teritorijās. “Blīvi apdzīvota teritorija” ir no administratīvā un teritoriālā iedalījuma neatkarīga, nošķirta teritorija – apmešanās vai darba vieta, kurā viens otram kaimiņos vai netālu dzīvo vai strādā vismaz 50 pastāvīgie iedzīvotāji[[13]](#footnote-14).  Pants paredz nosacījumus alternatīvo degvielu uzpildes un uzlādes punktu izveidei jaunu degvielas uzpildes[[14]](#footnote-15) staciju fosilās izcelsmes šķidrās degvielas uzpildei būvniecības ietvaros un degvielas uzpildes staciju pārbūves vai renovācijas procesā – veicot pārbūvi vai renovāciju tieši transporta enerģijas uzpildes vai uzlādes iekārtās vai to sistēmās vai ar iekārtām saistītajā infrastruktūrā, kā arī paredz nosacījumu šādu būvniecības procesu ietvaros izbūvēt vismaz vienu elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu, ja degvielas uzpildes stacija atrodas pie valsts galvenajiem autoceļiem ņemot vērā noteiktos kritērijus un atbilstoši pieprasījumam. Vienlaikus pantā netiek paredzēti kādi atsevišķi nosacījumi šādu elektransportlīdzekļu uzlādes punktu jaudai vai uzlādes ātrumam, līdz ar to degvielas uzpildes stacijas operators var izvēlēties kāda veida uzlādes tehnoloģiju uzstādīt. Panta ir arī iekļauts deleģējums Ministru kabineta noteikumos noteikt alternatīvo degvielu uzlādes vai uzpildes punktu, tai skaitā, elektroenerģijas uzlādes punktu izveides prasības, degvielas uzpildes stacijās kritērijus un noteikt to, kādā veidā tiek vērtēts pieprasījums, kā arī noteikt gadījumus, kuros nav piemērojams šā panta 2.daļas 2.teikumā minētais pienākums. Minētie gadījumi varētu būt tādi, kā – elektroenerģijas pārvades tīkla operatora atzinums par tīkla jaudas nepietiekamību, atzinums par elektroenerģijas uzlādes pieprasījuma apmierināšanu no 100m rādiusā esošiem ātrās uzlādes punktiem, slēdziens par uzlādes punkta ierīkošanas īpaši lielām izmaksām, jo punkta ierīkošanai ir nepieciešams veikt elektroenerģijas pārvades vai sadales tīkla izmaiņas vai ir nepieciešams izbūvēt izmaksu ietilpīgus pieslēgumus tīklam.  Pantā netiek iekļauta prasība alternatīvās degvielas uzpildes vai uzlādes punktus izveidot pilnīgi visās degvielas uzpildes stacijās, tādējādi paredzot, ka pilnīgi visās degvielas uzpildes stacijās būtu jāveic to pārbūve, jo šāds nosacījums radītu pārmērīgas izmaksas visiem degvielas uzpildes staciju operatoriem, un šādas prasībās ir jānosaka balstoties uz pieprasījuma pēc minētā alternatīvās degvielas veida izvērtējuma. Likumprojekta 6.pantā iekļautā pienākuma izpildes nepieciešamība radīs pieprasījumu pēc kāda konkrēta atjaunojamās enerģijas veida, kas savukārt nodrošinās arī piedāvājuma attīstību, radot arī sadarbības iespējas.  Uz plānotā deleģējuma pamata izdotie noteikumi paredz noteikt vienotas tehniskās un ekspluatācijas prasības uzlādes punktiem un uzpildes punktiem. Ņemot vērā, ka Latvijā alternatīvo degvielu politika ir tikai pašā attīstības sākumposmā, vienotu prasību noteikšana šādu transportlīdzekļu uzpildes un uzlādes stacijām ir jo īpaši svarīga. Pants paredz deleģējumu MK noteikt prasības uzlādes punktiem un uzpildes punktiem un iekārtu uzstādīšanai tajos, kā arī tehniskās specifikācijas krasta elektropadeves iekārtām un uzpildes un uzlādes stacijās patērētājiem norādāmo informāciju. Tā iekļautajā deleģējums tiks ņemts vērā, ka sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punktiem, kuri paredzēti (...) jūras kuģiem, uz ko neattiecas Starptautiskais kodekss par kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kuri pārvadā sašķidrinātas gāzes kā lejamkravas, ir jāatbilst standartam EN ISO 20519, kas Latvijas standartizācijas sistēmā ir standarts LVS EN ISO 20519:2017 “Kuģošanas līdzekļi un jūras tehnoloģijas. Specifikācija bunkurēšanai ar sašķidrināto dabasgāzi darbināmiem kuģiem”.  Pantā iekļautie nosacījumi uzlādes punktos izmantot normatīvajos aktos par energoefektivitāti definētās viedo mēraparātu sistēmas dod atsauci uz Energoefektivitātes likumu, piemēram likuma 1.panta 13.punktu, bet nosacījumi ievērot normatīvajos aktos par energoefektivitāti noteiktos enerģijas patēriņa uzskaites prasības dod atsauci uz Energoefektivitātes likuma 16.pantu.  Likumprojekta 6.pants  Pants nosaka vairākus pienākumus attiecībā uz valstspilsētu – Administratīvo teritoriju un apdzīvoto vietu likumā minētās valstspilsētas, teritorijām, bet ja valstspilsēta kā teritoriālā iedalījuma vienība ietilpst kādā novadā, šajā pantā noteiktos pienākumus īsteno attiecīgā novada pašvaldība. Minētie pienākumi izriet no NEKP2030. Likumprojekta 6.pants noteic, ka šajās teritorijās līdz 2030.gadam ir jānodrošina, ka teritorijās izmantotajā sabiedriskajā transportā vismaz 50% ir atjaunojamā enerģija, un ka tajās izmantoto transportlīdzekļu skaitā vismaz 50% ir tādi transportlīdzekļi, kuros izmanto atjaunojamo enerģiju vai elektroenerģiju. Ņemot vērā valstspilsētu definējumu, likumprojekta 6.pantā iekļautie pienākumi attieksies uz Daugavpils, Jelgavas, Jūrmalas, Liepājas, Rēzeknes, Rīgas, Ventspils, Jēkabpils, Ogres un Valmieras valstspilsētām, bet tā kā Jēkabpils, Ogre un Valmiera nav izdalītas kā atsevišķas teritoriālā iedalījuma vienības, tad likumprojekta 6.pantā iekļautie pienākumi attieksies uz Jēkabpils, Ogres un Valmieras novadiem, ievērojot likumprojekta 6.panta 3.daļu.  Panta nosacījumus nosaka NEKP2030 4.pielikuma 5.rīcības virziena 5.3.pasākuma 2.darbības rezultāta un 5.4.pasākuma 2.darbības rezultāts:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Pasākums | Darbības rezultāts | Izpildi raksturojošie rezultatīvie rādītāji | | Veicināt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu pārvietošanos lielajās pilsētās | 2. Izstrādāti attiecīgie tiesību akti, kuros noteikts, ka lielajās pilsētās līdz 2030.gadam vismaz 50% no pilsētas sabiedriskajā transportā izmantotās enerģijas ir iegūta no AER vai ir elektroenerģija, paredzot noteiktā mērķa pārskatīšanu, ja pasākums rada nesamērīgu ietekmi uz pakalpojuma cenām sabiedrībai[[15]](#footnote-16) | 1) izstrādāts vismaz 1 tiesību akts  2) nodrošināts vismaz 50% AER vai elektroenerģijas īpatsvars lielo pilsētu sabiedriskajā transportā izmantotajai transporta enerģijai  3) prioritāri pasākums īstenojams nomaiņai uz ETL un gāzveida degvielu transportam pilsētās sabiedriskajam transportam un starppilsētu pārvadājumiem | | Palielināt mazemisiju un bezemisiju, transportlīdzekļu skaitu caur publisko iepirkumu veiktajos pakalpojumos un piegādēs. | 2. izvērtēta iespēja lielajās pilsētās sākot no un pēc 2030.gada publiskajos iepirkumos ierobežot tādu transportlīdzekļu iegādi, kas neizmanto no AER iegūtu transporta enerģiju (piemēram, elektroenerģija, biometāns, ūdeņradis). Šis nosacījums nav piemērojams operatīvajiem transportlīdzekļiem / dienestiem. | 1) Izstrādāti atbilstošie tiesību akti  2) noteiktas prasības valsts iestādēm un pašvaldībām pāriet uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem un ar alternatīvajām degvielām (prioritāri ETL un biometāna) darbināmu transportu |   Likumprojekta 6.pantā iekļautie pienākumi pēc būtības attieksies uz valstspilsētu teritorijās izmantoto sabiedrisko transportu un valstspilsētu teritorijās izmantoto pašvaldību transportu, t.i. pašvaldību iestādēm, aģentūrām, pašvaldību kapitālsabiedrībām piederošajiem transportlīdzekļiem. Vienlaikus valstspilsētām vai novada pašvaldībai ir arī iespējams savā teritorijā veicināt alternatīvās degvielas izmantošanu, piemēram, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu (uzlādes punktu uzstādīšanas atvieglojumi, stāvvietu maksas atlaides), vai veicinot mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekļu vai izmantošanu, piemēram, ieviešot “zemu emisiju” zonas, veidojot velosipēdu joslas, nosakot aizliegumus iebraukt kādā teritorijā u.c.  Likumprojekta 6.panta 1.punktā iekļautā pienākuma izpildei netiks ieskaitīta no dabasgāzes ražota ūdeņraža izmantošana, jo tas neatbilst Direktīvas 2018/2001 2.panta 36.punktā iekļautajai definīcijai, kas nosaka, ka nebioloģiskas izcelsmes gāzveida degvielai ir jābūt ražotai no AER, vienlaikus 6.panta izpildē tiktu ieskaitīta biometāna izmantošana, ja biometāna AER izcelsme tiek pamatota. No AER, piemēram, vēja enerģijas, saules enerģijas, atjaunojamās elektroenerģijas ražota ūdeņraža un biometāna izmantošana, t.sk. biometāna izmantošana transportlīdzekļos, kuri ir paredzēti dabasgāzes izmantošanai, tiktu ieskaitīta arī 6.panta 2.punktā, neskatoties uz to, ka biometāns tiek izmantots transportlīdzekļos, kas pēc savas tehnoloģiskās uzbūves ir paredzēts dabasgāzes izmantošanai. Vienlaikus likumprojekta 6.pants neparedz pienākumu iegādāties jaunus ar AER darbināmus transportlīdzekļus, līdz ar to ir iespējams mērķi sasniegt arī ar tādiem transportlīdzekļiem, kuri ir pārbūvēti no fosilās degvielas izmantošanas uz AER degvielas / biogāzes vai elektroenerģijas izmantošanu.  Elektrotransportlīdzekļos izmantotais elektroenerģijas apjoms likumprojekta 6.panta 1.punktā iekļautajā pienākumā iekļautos tiktāl, cik minētā elektroenerģija ir atjaunojamā elektroenerģija (valsts atjaunojamās elektroenerģijas īpatsvars). Savukārt 6.panta 2.punktā iekļautajā pienākumā tiktu ieskaitīti visi elektrotransportlīdzekļi.  EM izstrādās vadlīnijas pašvaldībām, kā aprēķināt minētos īpatsvarus, kur aprēķinā piemērotu direktīvā 2018/2001 nosacījumus, kurā brīdī var izmantoto elektroenerģiju ieskaitīt kā 100% atjaunojamo elektroenerģiju, kā ņemt vērā ūdeņradi, biometānu, biodegvielas, kur pašvaldības balstīsies uz degvielas piegādātāju, kas pašvaldībām realizē degvielu, sniegto informāciju uc.  Šobrīd Latvijā darbojas 1 ūdeņraža uzpildes stacija, kur ir iespēja uzpildīt no dabasgāzes ražotu ūdeņradi, vienlaikus jau šobrīd no komersantu puses ir interese ūdeņraža uzpildes staciju izveidei, kur varēs uzpildīt no AER ražotu ūdeņradi. Šobrīd Latvijā darbojas 6 publiskās CNG uzpildes stacijas[[16]](#footnote-17), kur būs iespējams uzpildīt arī biometānu, ja tādu būs iespējams piegādāt galapatēriņam transportā. Vienlaikus Latvijā attīstās publiskās elektrouzlādes stacijas, kur ir iespējams uzlādēt gan vieglos transportlīdzekļus, gan citas kategorijas ceļu transportu. Šobrīd e-mobi tīklā, ko uztur Ceļu satiksmes drošības direkcija[[17]](#footnote-18), visā Latvijas teritorijā darbojas 112 ātrās uzlādes stacijas, un vēl citas publiskās elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijas, kuras ir uzstādījuši un kuras uztur komersanti.  SM kā atbildīgā par videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstīšanu pašvaldībās jau īstenojusi vairākus projektus, ar kuriem pašvaldībās tiek attīstīta videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūra, šim mērķim piesaistot Kohēzijas fonda līdzfinansējumu. Tāpat SM ir uzsākusi nacionālās elektromobilitātes infrastruktūras tīkla izveidi, piesaistot ERAF finansējumu.  Likumprojekta 7.pants  Pants nosaka pienākumu un nosacījumus attiecībā uz patērētājam vai pircējam pieejamo informāciju par transporta enerģijas veidiem, kas ir izmantojami jaunos transportlīdzekļos, par patērētājiem pieejamo informāciju attiecībā uz uzlādes punktiem un uzpildes punktiem.  Pantā ir noteikts, ka uzlādes punkta un uzpildes punkta operatoram ir jānorāda informācija par alternatīvās degvielas veidiem un to izcelsmi, kur norādot informāciju par izcelsmi ir jānorāda, vai punktā uzlādei vai uzpildes punktā piedāvātās alternatīvās degvielas ir iegūta no fosilajiem vai atjaunojamiem energoresursiem. Vienlaikus ir noteikts, ka informācija par alternatīvās degvielas izcelsmi ir jāsniedz, ja uzlādes vai uzpildes punkta operatoram ir izcelsmi pamatojoši dokumenti, informācija par biodegvielas ražošanā izmantotajām izejvielām vai pamatojums, ka biodegvielas atbilst “modernās biodegvielas” definīcijai, t.i., tiek iegūtas no likumprojekta pielikumā minētajām izejvielām. Līdz ar to ir saprotams, ka uzlādes punkta vai uzpildes punkta operatoram minētā informācija ir jāsniedz tikai, ja viņam tāda ir pieejama, un šīs informācijas izvietošanas vieta ir uzlādes punkta vai uzpildes punkta izvēlē.  Pantā iekļauts nosacījums, ka degvielas piegādātājs, uzpildes vai uzlādes punkta operators sniedz informāciju par alternatīvo degvielu uzpildes vai uzlādes punktu ģeogrāfisko izvietojumu sistēmas turētājam, kas atbildīgs par informācijas par uzpildes un uzlādes punktu izvietojumu pieejamību Latvijas teritorijā. MK noteiks sistēmas turētāju un informācijas sniegšanas kārtību.  Pantā ir noteikts, ka ja degvielas uzpildes stacijā tiek patēriņam realizēti vairāki degvielu veidi, no kuriem vismaz viens ir alternatīvās degvielas veids, tad degvielas uzpildes stacijā ir jānorāda cenas salīdzināmās vienībās, vienlaikus deleģētajos Ministru kabineta noteikumos tiks iekļauta metodoloģija šo salīdzināmo cenu aprēķinam, tiks noteiktas iestādes, kas šos aprēķinus veiks un kas publicēs cenas salīdzināmās vienībās, , tādējādi nodrošinot arī degvielas uzpildes staciju operatoriem iespēju izmantot šo informāciju.  Par likumprojekta 7.panta 1.-5.daļā noteikto pienākumu neizpildi būtu piemērojami Patērētāju tiesību aizsardzības likuma 37.panta nosacījumi. Kā arī būtu jāpiemēro Administratīvā procesa likumā (turpmāk – APL) pieejamie līdzekļi, ievērojot to, ka šī joma ir licencēta. Līdz ar to, ja tiek konstatēts likumprojektā noteikto nosacījumu pārkāpums, tad attiecīgi darbības būtu 1) tiesiska pienākuma izdošana novērst pārkāpumu; 2) atkārtota pārkāpuma gadījumā – piespiedu naudas piemērošana; 3) noteikto pienākumu nepildīšana, kā arī iepriekšminētā tiesiskā pienākuma ignorēšana un/vai piespiedu naudas neapmaksāšana – pat licences anulēšana.  Likumprojekta 8.pants  Ar pantu tiek transponēti Direktīvas 2018/2001 nosacījumi, ka dalībvalstīm ir jāuzliek degvielas piegādātajam pienākums nodrošināt galapatēriņā transportā noteiktu AER apjomu un noteiktu moderno biodegvielu vai biogāzes apjomu.  NEKP2030 ir noteikts 2030.gada atjaunojamās enerģijas mērķis transportā 7%, jo tiek piemēroti Direktīvas 2018/2001 25.panta 1.punkta nosacījumi[[18]](#footnote-19) un Direktīvas 2018/2001 26.panta 1.punkta nosacījumi[[19]](#footnote-20), kas pieļauj 25.panta 1.punktā noteikto 14% mērķi samazināt par to apjomu, par kuru tiktu samazināts mērķī vērā ņemtais to biodegvielu vai biogāzes apjoms, kas netiek iegūts no likumprojekta pielikumā minētajām izejvielām. Ņemot vērā Direktīvas 2018/2001 25. un 26. panta nosacījumus, pantā degvielas piegādātājiem ir noteikti šādi mērķi[[20]](#footnote-21):   * 3,5% modernās biodegvielas un/vai biogāzes īpatsvars 2030.gadā (direktīvas 2018/2001 25.panta 1.punkta 4.rindkopa) * 7% modernās biodegvielas, elektroenerģija, pārstrādātās oglekļa degvielas (turpmāk – RCF) un no AER ražotas nebioloģiskas izcelsmes šķidrās vai gāzveida degvielas (turpmāk – RFNBOs) īpatsvars 2030.gadā (direktīvas 2018/2001 25.panta 1.punkta 1.rindkopa un 26.panta 1.punkta 4.rindkopa).   cid:image001.jpg@01D57C7A.A616E3F0  **1.attēls atjaunojamās enerģijas mērķi transportā 2030.gada (EK ilustrācija)**  RFNBOs ietver arī no AER, piemēram, no vēja enerģijas, saules enerģijas, atjaunojamās elektroenerģijas, ražotu ūdeņradi. Savukārt no dabasgāzes ražots ūdeņradis likumprojekta aptvērumā tiek ieskaitīts pie fosilās šķidrās vai gāzveida degvielas.  Pantā ir noteikts terminēts obligātais biodegvielu / moderno biodegvielu piejaukums (šobrīd izteikts Noteikumos Nr.332), kas būs spēkā līdz 2023.gada 31.decembrim, nespecificējot, vai minētajā piejaukumā tiek iekļautas biodegvielas, kas iegūta no likumprojekta pielikumā uzskaitītajām izejvielām, vai no citām izejvielām iegūta biodegviela. Līdz ar to tiek noteikts, ka kā piejaukumu var pievienot visu to degvielu, kas atbilst likumprojektā iekļautajām “biodegviela” un “modernā biodegviela” definīcijām. Periodā pēc 2023.gada 31.decembra degvielas piegādātājiem tiks piemērots līdzdalības mehānisms dodot brīvību pašam noteikt savu atjaunojamās enerģijas “portfeli”, ko izveidot un īstenot, lai izpildītu šajā pantā noteiktos mērķus.  Pantā ir iekļauta arī iespēja:  1) iegādāties no cita degvielas piegādātāja tā saistību izpildes pārsniegumu. Tas nozīmē, ka tas degvielas piegādātājs, kurš būs veicis pasākumus un nodrošinājis, ka tā 8.panta 4. un 5.daļā noteiktais pienākums ir izpildīts lielākā apjomā nekā noteikts, tad minētais degvielas piegādātājs minēto pārsniegumu varēs nodot (pārdot) citam degvielas piegādātājam. Šajā gadījumā šis degvielas piegādātājs (pārdevējs) savā ziņojuma iekļaus informāciju par to, kam un kādā apjomā tas ir pārdevis mērķa pārsniegumu, vienlaikus degvielas piegādātājs (pircējs) tāpat savā vispārīgajā ziņojumā iekļauj informāciju par to, no kā un kādā apjomā pārsniegums ir iegādāts. Tādējādi šis pārsniegums atskaitīsies no pārdevēja degvielas piegādātāja mērķa izpildes un pieskaitīsies pircēja degvielas piegādātāja mērķa izpildei.  2) izmantot cita komersanta elektroenerģijas apjomu, ko šis komersants, kas nav degvielas piegādātājs, ir realizējis galapatēriņam transportā. Tas nozīmē, ka degvielas piegādātājs no cita komersanta iegādāsies tās elektroenerģijas, ko minētais komersants būs piegādājis uzlādei elektrotransportlīdzekļos, apjomu (elektroenerģijas statistiku), ko pēc tam varēs iekļaut savā ziņojumā mērķu izpildes pamatošanai. Tāpat tas nozīmē, ka degvielas piegādātājs savā mērķu izpildē varēs iekļaut to elektroenerģijas apjomu, kas ir uzlādēs elektrotransportlīdzekļos uzpildes punktos, kas ir uzstādīti degvielas piegādātāja degvielas uzpildes stacijās. Vienlaikus ir noteikts, ka ir komersantam ir jāpamato, ka minētā elektroenerģijas tiešām ir uzlādēta elektrotransportlīdzekļos, piemēram, informācija no uzlādes iekārtas mērierīcēm vai elektroenerģijas piegādātāja rēķins.  Ja degvielas piegādātājs ir arī elektroenerģijas tirgotājs, tad šo galapatēriņam transportā pārdoto elektroenerģijas apjomu, ko degvielas pārdevējs ir pārdevis darbojoties kā elektroenerģijas tirgotājs, ieskaitīs kā degvielas pārdevēja paša realizēto elektroenerģijas apjomu.  3) iegādāties no cita komersanta, kas nav degvielas piegādātājs, tā galapatēriņam transportā realizēto vai paša patēriņam izmantoto biogāzi. Tas nozīmē, ka degvielas piegādātājs no cita komersanta iegādāsies tās biogāzes, kas iegūta no likumprojekta pielikumā minētajām izejvielām, apjomu (statistiku), ko pēc tam varēs iekļaut savā ziņojumā mērķu izpildes pamatošanai, vienlaikus nodrošinot, ka ir pamatots, ka šī biogāze ir izmantota uzpildei transportlīdzekļos un ir pamatota šīs biogāzes izcelsme. Pantā ir noteikts, ka likumprojekta 8.panta 4.daļā minētais pienākums neattiecas uz elektroenerģijas un RFNBOs apjomu, kas ir realizēts galapatēriņam transportā. Tādējādi šis nosacījums paredz, ka, nosakot piegādājamo moderno biodegvielu vai biogāzes minimālo daļu, šis īpatsvars tiek rēķināts pret mazāku galapatēriņam transportā realizēto transporta enerģijas apjomu, ja degvielas piegādātāja atjaunojamās enerģijas “portfelī” ir arī elektroenerģija vai RFNBOs. Degvielas piegādātājam, kas galapatēriņam transportā realizē tikai elektroenerģiju, piemēram, nebūtu jāpiegādā modernās biodegvielas, un degvielas piegādātājs, kas piegādā 50% elektroenerģijas un 50% fosilā degvielas, nosakot realizēto modernās biodegvielas apjomu, ņemtu vērā tikai to fosilās degvielas apjomu.  Pantā ir arī noteikts nosacījums pakāpeniski izbeigt no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem saražoto biodegvielu vai biomasas degvielu, kurām ir augsts netiešas zemes izmantošanas maiņas risks un kurām ir novērota ievērojama ražošanas platības izplešanās zemes platībās ar augstu oglekļa koncentrāciju, izmantošanu (Direktīvas 2018/2001 26.panta 2.punkta 2.rindkopa), kur izejvielu, kas rada augstu netiešās zemes izmantošanas maiņas risku un kam konstatēta būtiska produktīvās platības izplešanās uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums, identificēšanas nosacījumi ir iekļauti Komisijas deleģētajā regulā Nr. 2019/807 (13.03.2019), ar kuru Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001 papildina attiecībā uz to, kā identificēt izejvielas, kas rada augstu netiešās zemes izmantošanas maiņas risku un kam konstatēta būtiska produktīvās platības izplešanās uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums, un kā sertificēt biodegvielas, bioloģiskos šķidros kurināmos un biomasas kurināmos/degvielas, kas rada zemu netiešās zemes izmantošanas maiņas risku[[21]](#footnote-22).  Pantā ir iekļauts deleģējums Ministru kabineta noteikumos noteikt vairākus nosacījumus atjaunojamās enerģijas transportā mērķu izpildes aprēķinam – īpatsvara noteikšanas nosacījumi, koeficientu piemērošana elektroenerģijai un modernajām biodegvielām un biogāzei. Tāpat pantā ir iekļauts deleģējums MK noteikt gadījumus attiecībā uz biodegvielu piejaukuma izņēmumiem.  Likumprojekta 9.pants  Pants pēc būtības pārņem šobrīd likumā “Par piesārņojumu” 55.pantā iekļautos nosacījumus. Saskaņā ar EK norādēm Direktīvas 98/70/EK 7.a panta nosacījums “*Member States shall require suppliers to reduce as gradually as possible life cycle greenhouse gas emissions per unit of energy from fuel and energy supplied by up to 10 % by 31 December 2020*” tiek intepretēts tā, ka “*by*” nozīmē sākot no 2020.gada 31.decembra nevis kā ir Latvijas un daudzu citu dalībvalstu tiesību aktos tulkots – “*Dalībvalstis pieprasa piegādātājiem līdz 2020. gada 31. decembrim cik vien iespējams pakāpeniski par 10 % samazināt aprites cikla SEG emisiju uz vienu piegādātās degvielas vai enerģijas vienību*”.  Ir arī saglabāts likumā “Par piesārņojumu” iekļautais nosacījums, ka šajā pantā iekļauto mērķi degvielas piegādātājs var izpildīt kopā ar citu vai citiem degvielas piegādātājiem un šajā gadījumā šāda degvielas piegādātāju grupa tiek uzskatīta par vienu degvielas piegādātāju, un mērķu izpildes pamatošanai tiek iesniegts viens ziņojums, kas aptvertu visu grupā iekļauto degvielas piegādātāju galapatēriņam transportā piegādāto transporta enerģijas apjomus.  Pantā iekļauto mērķu izpildē var tikt izmantotas tie paši transporta enerģijas veidi, kas likumprojekta 8.pantā iekļauto mērķu izpildē ar šādiem izņēmumiem:   * mērķa izpildē tiek ņemts vērā galapatēriņam ceļa transportā realizētais elektroenerģijas apjoms, bet netiek ņemts vērā dzelzceļa transportā realizētais elektroenerģijas apjoms; * mērķa izpildē tiek ņemtas vērā gan biodegvielas un biogāze, gan modernā biodegviela un modernā biogāze; * mērķa izpildē tiek ņemts vērā ūdeņradis, neatkarīgi no tā ražošanas paņēmiena (no AER vai no fosilā energoresursa); * mērķa izpildē tiek ņemts vērā arī galapatēriņam transportā realizētais sašķidrinātās naftas gāzes apjoms.   Pantā ir iekļauta arī iespēja:  1) iegādāties no cita degvielas piegādātāja tā saistību izpildes pārsniegumu. Tas nozīmē, ka tas degvielas piegādātājs, kurš būs veicis pasākumus un nodrošinājis, ka tā galapatēriņam transportā realizētā kopējā transporta enerģijas apjoma aprites cikla SEG emisiju uz enerģijas vienību samazinājums ir lielāks nekā 6%, minēto pārsniegumu varēs nodot (pārdot) citam degvielas piegādātājam. Šajā gadījumā šis degvielas piegādātājs (pārdevējs) savā ziņojuma iekļaus informāciju par to, kam un kādā apjomā tas ir pārdevis mērķa pārsniegumu, vienlaikus degvielas piegādātājs (pircējs) tāpat savā vispārīgajā ziņojumā iekļauj informāciju par to, no kā un kādā apjomā pārsniegums ir iegādāts. Tādējādi šis pārsniegums atskaitīsies no pārdevēja degvielas piegādātāja mērķa izpildes un pieskaitīsies pircēja degvielas piegādātāja mērķa izpildei.  2) izmantot cita komersanta elektroenerģijas apjomu, ko šis komersants, kas nav degvielas piegādātājs, ir realizējis galapatēriņam transportā. Tas nozīmē, ka degvielas piegādātājs no cita komersanta iegādāsies tās elektroenerģijas, ko minētais komersants būs piegādājis uzlādei elektrotransportlīdzekļos, apjomu (elektroenerģijas statistiku), ko pēc tam varēs iekļaut savā ziņojumā mērķu izpildes pamatošanai. Tāpat tas nozīmē, ka degvielas piegādātājs savā mērķu izpildē varēs iekļaut to elektroenerģijas apjomu, kas ir uzlādēs elektrotransportlīdzekļos uzpildes punktos, kas ir uzstādīti degvielas piegādātāja degvielas uzpildes stacijās.  Vienlaikus ir noteikts, ka ir komersantam ir jāpamato, ka minētā elektroenerģijas tiešām ir uzlādēta elektrotransportlīdzekļos, piemēram, informācija no uzlādes iekārtas vai elektroenerģijas piegādātāja rēķins.  Ja degvielas piegādātājs ir arī elektroenerģijas tirgotājs, tad šo galapatēriņam transportā pārdoto elektroenerģijas apjomu, ko degvielas pārdevējs ir pārdevis darbojoties kā elektroenerģijas tirgotājs, ieskaitīs kā degvielas pārdevēja paša realizēto elektroenerģijas apjomu.  3) iegādāties no cita komersanta, kas nav degvielas piegādātājs, tā galapatēriņam transportā realizēto vai paša patēriņam izmantoto biogāzi. Tas nozīmē, ka degvielas piegādātājs no cita komersanta iegādāsies tās biogāzes, kas iegūta no likumprojekta pielikumā minētajām izejvielām, apjomu (statistiku), ko pēc tam varēs iekļaut savā ziņojumā mērķu izpildes pamatošanai, vienlaikus nodrošinot, ka ir pamatots, ka šī biogāze ir izmantota uzpildei transportlīdzekļos un ir pamatota šīs biogāzes izcelsme.  Likumprojekta 10.pants  Ar šo pantu Latvijas tiesību aktos tiek transponēti Direktīvas 2018/2001 nosacījumi par ilgtspējas kritērijiem un SEG emisiju ietaupījuma kritērijiem, kas jāievēro nododot patēriņam dažādu AER degvielu – biodegvielas, biomasas degvielas, biogāzes, RFNBOs un RCF, veidus. Pantā arī iekļauti nosacījumi atbilstības minētajiem kritērijiem pārbaudei.  Šajā pantā ir noteikts, ka ilgtspējas un SEG ietaupījumu kritēriju pamatošanai visā biodegvielu piegāžu ķēdē iesaistītajiem komersantiem ir jāizmanto masas bilances metode. Minētie komersanti ir izejvielu vai starpproduktu audzētājs, pirmais savācējs, pārstrādātājs, pašpārstrādātājs vai piegādātājs. Pantā iekļautie nosacījumi attiecībā uz masas bilances ievērošanu visā biodegvielu piegādes ķēdē dod iespēju izsekot un pamatot biodegvielu izejvielas, to izcelsmi un atbilstību iepriekšminētajiem kritērijiem. Masas bilances metode ir jāievēro visā biodegvielu, biomasas degvielu un RCF izejvielu un paša kurināmā piegādes ķēdē, lai būtu iespējams izsekot un pamato minēto degvielu izejvielas, to izcelsmi un atbilstību iepriekšminētajiem kritērijiem. Piegādes ķēde ir process, ar kuru tiek saistīta informācija vai norādes par izejvielām vai starpproduktiem un norādes par galaproduktiem. Masas bilances metode ir jāizmanto visā piegādes ķēdē, lai pierādītu atbilstību ilgtspējas kritērijiem un SEG ietaupījumu kritērijiem. Piegādes ķēde aptver visus posmus no izejvielu audzēšanas līdz degvielas piegādātājiem un degvielas realizācijai galapatēriņam. Piegādes ķēdes masas bilance nodrošina, ka degvielas piegādātājs spēj pierādīt, ka degviela, ko viņi piegādā, ir iegūta no konkrētām piegādes ķēdes sākuma posmā esošajām izejvielām. Saskaņā ar masas bilances metodi atbilstības pārbaudei pastāv fiziska saikne starp degvielas, kas atbilst ilgtspējības kritērijiem, ražošanu un konkrētās degvielas patēriņu. Masas bilances jēdziens attiecas uz procesu, kurā izejvielas un galaprodukti, kā arī saistītā informācija tiek nodoti, uzraudzīti un kontrolēti, pārvietojoties attiecīgajā piegādes ķēdē. Piegādes ķēde var, piemēram, parādīt izmantoto izejvielu izcelsmi un ilgtspēju, dažādos ķēdes pārveides un transportēšanas posmus un šo darbību efektivitāti.  Ņemot vērā iepriekš minēto situāciju, ko EK ir pieļāvusi, izstrādājot Direktīvu 2018/2001, vienlaikus neveicot atbilstošus grozījumus Direktīvā 98/70/EK attiecībā uz ilgtspējas un SEG emisiju ietaupījuma kritērijiem un nenodrošinot šo kritēriju saskaņotību, šajā pantā ir iekļauti tikai tie nosacījumi, kas ir noteikti Direktīvā 2018/2001, lai nepieļautu neizpildāmu nosacījumu noteikšanu degvielas piegādātājiem – transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanas mērķa izpildei ir izmantojamas tikai tādas biodegvielas, biogāze vai biomasas degvielas, kas atbilst ar Direktīvā 98/70/EK noteiktajiem ilgtspējas un SEG emisiju ietaupījuma kritērijiem, bet atjaunojamās enerģijas transportā īpatsvara mērķa un moderno biodegvielu vai biogāzes mērķa sasniegšanā ir izmantojamas tikai tādas biodegvielas, biogāze vai biomasas degvielas, kas atbilst Direktīvā 2018/2001 noteiktajiem ilgtspējas un SEG emisiju ietaupījuma kritērijiem. Pantā šādi nosacījumi ir arī iekļauti, jo Direktīva 2018/2001 stājās spēkā 2018.gada 14.decembrī, savukārt Direktīva 2009/30/EK – 2009.gada 13.maijā, līdz ar to Latvijas normatīvajā regulējumā ir iekļauti visjaunākie ES līmeņa nosacījumi.  Vienlaikus ir jāatzīst, ka atbilstību iepriekšminētajiem kritērijiem nosaka Direktīvā 2018/2001 minētās brīvprātīgās shēmas vai tiek noteiktas citu dalībvalstu izveidoto nacionālo shēmu ietvaros, kur šīm shēmām ir saistoši tie nosacījumi, kas ir noteikti Direktīvā 98/70/EK un kas ir noteikti Direktīvā 2018/2001.  Pantā ir iekļauts deleģējums MK noteikumos noteikt biodegvielu ilgtspējas un SEG emisiju ietaupījumu kritērijus un atbilstības noteikšanu minētajiem kritērijiem.  Likumprojekta 11.pants  Pantā ir iekļauti nosacījumi attiecībā uz ziņošanu par galapatēriņam transportā nodoto transporta enerģiju.  Pantā arī ir iekļauti nosacījumi, kas šobrīd ir iekļauti likuma “Par piesārņojumu” 55.pantā attiecībā uz degvielas piegādātāja ziņojumiem par transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanu.  Tāpat panta nosacījumi attiecas uz Regulā 2018/1999 noteikto 2-gadu ziņošanas pienākumu – sākot ar 2023.gadu reizi 2 gados sagatavot integrēto ziņojumu par AER izmantošanu valstī, kurā ir iekļaujama arī informācija par transporta enerģiju.  Likumprojekta 12.pants  Pants nosaka likumprojektā iekļauto nosacījumu uzraudzības pienākumu BVKB veikt arī degvielas kvalitātes uzraudzību un monitoringu, jo saskaņā ar informatīvo ziņojumu “Par elektroenerģijas obligātā iepirkuma komponentes problemātikas iespējamajiem risinājumiem un enerģētikas politikas īstenošanas funkcijām”[[22]](#footnote-23) (turpmāk – Informatīvais ziņojums) tam ir noteiktas šādas jaunas funkcijas, un PTAC.  Tā kā likumprojekts paplašina BVKB pienākumus no degvielas kvalitātes uzraudzību uz transporta enerģijas (izņemot elektroenerģijas) kvalitātes uzraudzību un transporta enerģijas tirgus uzraudzību, tad papildu pienākumu īstenošanai nepieciešamo finanšu līdzekļu iespējamais finansējuma avots varētu būt arī likumprojekta 15.pantā minētie finanšu līdzekļi, kas tiks izmantoti, lai segtu BVKB noteiktos papildu pienākumus, bet likumprojekta 12.panta 2.daļā minētie līdzekļi tiks izmantoti, lai segtu tās administratīvās izmaksas, kas ir radušās konkrētajos gadījumos – ja tiek konstatēts, ka realizētā transporta enerģija neatbilst noteiktajām transporta enerģijas kvalitātes prasībām.  Nosacījumi par ikgadējo degvielas un biodegvielas kvalitātes uzraudzību un monitoringu BVKB ir jāveic atbilstoši un ievērojot attiecīgā Eiropas standarta prasības – standartā LVS EN 14274 ”Automobiļu degvielas. Benzīna un dīzeļdegvielas kvalitātes novērtēšana. Degvielas kvalitātes monitoringa sistēma (FQMS)” ietvertās prasības.  Likumprojektā ir noteikts, ka ar transporta enerģijas kvalitātes uzraudzību saistītos izdevumus sedz transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs, ja tiek konstatēts, ka transporta enerģijas kvalitāte neatbilst izvirzītajām prasībām. Likumprojekta 4.pantā ir noteikts, kādām kvalitātes prasībām ir jāatbilst transporta enerģijai, vienlaikus šobrīd ir arī spēkā MK noteikumi Nr.772, MK noteikumi Nr.332, kas nosaka detalizētas degvielas un biodegvielas kvalitātes prasības un šo prasību uzraudzības nosacījumus. Likumprojekta 4.panta 8.daļā arī ir noteikts, ka “Transporta enerģiju, kas neatbilst šajā likumā un uz tā pamata izdoto normatīvo aktu noteiktām kvalitātes prasībām, šā panta otrajā daļā minētā persona atgriež attiecīgajai personai, no kā transporta enerģija ir iegādāta, pārstrādā vai iznīcina. Ar transporta enerģijas kvalitātes atbilstības novērtēšanu, tai skaitā ar prasībām neatbilstošas degvielas glabāšanu, transportēšanu, atgriešanu attiecīgajai personai, no kā transporta enerģija ir iegādāta, pārstrādāšanu vai iznīcināšanu saistītos izdevumus sedz šā panta otrajā daļā minētā persona.”. Līdz ar to ir saprotams, ka transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs segs tādus ar transporta enerģijas kvalitātes uzraudzību saistītos izdevumus, kā konkrēto paraugu ņemšanas, paraugu analīžu sagatavošanas, laboratorijas pārskata sagatavošanas izmaksas, kā arī pēc tam – transporta enerģijas atgriešanas tās piegādātājam, pārstrādes vai iznīcināšanas izdevumus. Minētie nosacījumi jau ir spēkā no 2000.gada, kad tirgus uzraudzību veica Valsts ieņēmumu dienests (līdz 2019.gadam). Minētos izdevumus sedz attiecīgais transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs 30 dienu laikā pēc BVKB sagatavotā paziņojuma par izdevumu maksājuma saņemšanas, attiecīgos līdzekļus pārskaitot uz paziņojumā norādīto kontu Valsts kasē. Minētos līdzekļus transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs ieskaita EM apakšprogrammas 29.01.00 “Naftas produktu rezervju uzturēšana” kontā (konta numurs šai apakšprogrammai var mainīties). Tāpat pantā ir iekļauts deleģējums MK noteikt likumprojektā noteikto kritēriju, prasību un pienākumu izpildes uzraudzības nosacījumus, kur uzraudzība ietver noteikt konkrētus pienākumus degvielas piegādātājiem, noteikt šo pienākumu monitoringa nosacījumus, noteikt šo pienākumu izpildes pārbaudes kārtību, noteikt konkrētus un detalizētus nosacījumus gan minētajiem pienākumiem, gan to izpildei.  Likumprojekta 13.pants  Direktīvas 2018/2001 25.pants nosaka dalībvalstīm pienākumu noteikt konkrētu mērķi degvielas piegādātājiem attiecībā uz galapatēriņam transportā piegādāto AER apjomu un attiecībā uz galapatēriņam transportā piegādāto moderno biodegvielu apjomu. Tāpat tiek noteikts pienākums dalībvalstīm nodrošināt minēto mērķu sasniegšanu.  Direktīvas 98/70/EK 7.a pants nosaka dalībvalstīm pienākumu pieprasīt degvielas piegādātājiem samazināt transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitāti, vienlaikus Direktīvas 98/70EK 9.a pants un Padomes 2015.gada 20.aprīļa direktīvas Nr.2015/652, ar ko nosaka aprēķina metodes un ziņošanas prasības, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK, attiecībā uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti (turpmāk – Direktīva 2015/652) 6.pants noteic dalībvalstīm pienākumu iedarbīgi, samērīgi un no pārkāpumiem atturoši nodrošināt to, ka netiek pārkāpti tiesību aktos noteiktie mērķi un pienākumi.  Ja degvielas piegādātāji sasniedz tiem noteiktos mērķus, tad arī tiek izpildīti valstij ES tiesību aktos noteikti obligāti saistošie mērķi. Vienlaikus valstij ir jānodrošina obligāti saistošo mērķu izpilde, arī tieši vai pastarpināti veicinot degvielas piegādātāju mērķu izpildi.  *Piespiedu naudas mērķis*  Ja degvielas piegādātājs nav izpildījis likumprojekta 8.pantā noteikto pienākumu 2022., 2025. un 2030.gadā galapatēriņam transportā realizēt noteiktu apjomu modernās biodegvielas vai modernās biogāzes vai galapatēriņam transportā kopumā realizēt noteikta veida atjaunojamo enerģiju, tad šādam degvielas piegādātājam tiek uzlikta piespiedu nauda, lai nodrošinātu (panāktu), ka degvielas piegādātājs tam ar likumprojektu noteiktos pienākumus pilda, t.i., lai panāktu, ka degvielas piegādātājs galapatēriņam transportā realizēt noteiktu veidu un apjomu transporta enerģijas.  *Piespiedu naudas apjoms*  Noteiktie nosacījumi attiecībā uz piespiedu naudu izriet no APL 370.panta, kur, lai būtiski nepalielinātu administratīvo un finansiālo slogu BVKB, piespiedu nauda tiek uzlikta reizi gadā attiecībā uz likumprojekta 8.panta ceturtajā daļā. Vienlaikus APL 370.panta trešajā daļā iekļautie piespiedu naudas apmēri nav uzliekami, jo tie nebūtu pietiekami efektīvi arī gadījumos, ja piespiedu nauda tiktu uzlikta APL 370.pantā noteiktajā biežumā. Ņemot vērā, ka piespiedu nauda pēc būtības tiek uzlikta, lai panāktu, ka degvielas piegādātāji izpilda viņiem noteiktos pienākumus nevis, lai sodītu tos par pienākumu neizpildi, bet vienlaikus ievērojot, ka piespiedu naudai ir jābūt pietiekami efektīvai pienākumu izpildes nodrošināšanai, likumprojektā tiek noteikts, ka piespiedu naudas maksimālais apjoms ir 1% no degvielas piegādātāja kalendārā gada neto finanšu apgrozījuma.  *Piespiedu naudas bardzība*  Lai piespiedu nauda apjoms nodrošinātu to, ka likumprojekta 8.pantā noteiktie pienākumi tiek izpildīti, piespiedu naudas apjoms ir piesaistīts likumprojekta 8.panta ceturtajā daļā noteiktā pienākuma izpildes (neizpilde) apjomam, t.i., cik lielā apmērā mērķis netiek sasniegts, un tiek uzlikta attiecībā pret degvielas piegādātāja pēdējā finanšu gada neto apgrozījumu, kas ir uzņēmuma gada pārskatā sadaļā “ Klasificēts pēc izdevumu funkcijām (PZA2)” 1.punktā “ 1. Neto apgrozījums” iekļautais apjoms.  Ņemot vērā 2019.gada degvielas piegādātāju iesniegtos ziņojumus, iespējamie piespiedu naudas apjomi sliktākajā scenārijā (2019.gadā visi degvielas piegādātāji mērķi izpilda par 0%, jo tas ir jāizpilda tikai 2022.gadā), minimālā piespiedu nauda šajā gadījumā būtu 4618 euro, kas pārsniedz APL 370.panta trešajā daļā noteikto minimālo apjomu. Tā kā maksimālais piespiedu naudas apjoms ir tikai 1% no neto apgrozījuma, tad tas nav tik bargs, lai būtu uzskatām kā sodoša sankcija, bet tas arī kalpos kā piespiedu mehānisms, lai mērķis tiktu izpildīts. No tā, vai degvielas piegādātājs izpilda šo mērķi, ir atkarīgs, vai valsts izpildīs tai noteiktos gan AER un SEG emisiju mazināšanas mērķus. Līdz ar to ir nepieciešams darīt visu, lai mudinātu degvielas piegādātājus mērķus izpildīt.  *Piespiedu naudas uzlikšanas mehānisms*  Mehānisms attiecībā uz likuma 8.panta ceturtās daļas 1.punktā noteikto pienākumu izpildei uzliekamo piespiedu naudu tad būtu šāds (tālāk piemērs):   * 2022.gadā degvielas piegādātājam jānodrošina, ka 0,2% no tā piegādātās enerģijas apjoma ir modernā biodegviela vai modernā biogāze. Degvielas piegādātājs 2023.gada 15.maijā iesniedz ziņojumu, no kura ir secināms, ka mērķis ir izpildīts par 20%. Attiecīgi 30 dienu laikā tiek uzlikta piespiedu nauda līdz 1% apmērā no degvielas piegādātāja neto apgrozījuma 2022.gadā. * Pēc gada – 2024.gada 15.maijā, degvielas piegādātājs iesniedz ziņojumu, no kura ir secināms, ka mērķis ir izpildīts par 60%. Attiecīgi tiek uzlikta piespiedu nauda līdz 0.1% no degvielas piegādātāja neto apgrozījuma 2023.gadā. * Pēc gada 2025.gada 15.maijā degvielas piegādātājs iesniedz ziņojumu, no kura ir secināms, ka mērķis ir izpildīts par 100%, un attiecīgi piespiedu nauda vairs netiek uzlikta.   Pantā ir noteikts, ka BVKB lēmumu par piespiedu naudas uzlikšanu pieņem līdz 15.septembrim. Saskaņā ar Gada pārskatu un konsolidēto gada pārskatu likumu uzņēmumu gada pārskatus publicēšanai Valsts ieņēmumu dienests nodod Uzņēmumu reģistram 5 darbadienu laikā pēc to saņemšanas, bet Uzņēmumu reģistrs to publicē 5 darba dienu laikā. Tas nozīmē, ka gada pārskatu publicēšana tiek veikta 2 nedēļu laikā pēc gada pārskatu saņemšanas, kas būtu 15.maijs vai 15.augusts. Ņemot vērā piespiedu naudas uzlikšanas mehānismu, ātrāka administratīvā akta pieņemšanas termiņa noteikšana nebūtu iespējams, jo nebūtu pieejami dati, kas ir nepieciešami uzliekamās piespiedu naudas apmēra noteikšanai.  Mehānisms attiecībā uz 8.panta ceturtās daļas 2.punktā noteikto pienākumu izpildei uzliekamo piespiedu naudu būtu līdzīgs, tikai tiek noteikts, ka degvielas piegādātājs par mērķa izpildi atskaitās katru pusgadu.  Tāpat pantā ir iekļauts nosacījums gadījumiem, ja degvielas piegādātājs vispārīgo ziņojumu neiesniedz. Vispārīgais ziņojums ir priekšnoteikums likumprojektā noteikto mērķu izpildei un tā novērtēšanai, līdz ar to vispārīgā ziņojuma iesniegšana ir īpaši svarīgi. Šādā gadījumā BVKB uzliek piespiedu naudu pēc augstākās pantā noteiktās likmes – 1% no finanšu gada neto apgrozījuma, jo BVKB bez vispārīgā ziņojuma nav iespējams novērtēt, vai likumprojekta 8.pantā noteiktie mērķi ir sasniegti un kādā apjomā tie ir sasniegti. Vienlaikus BVKB, ievērojot “konsultē vispirms” principu, atgādinās degvielas piegādātājiem par vispārīgā ziņojuma iesniegšanas nepieciešamību, norādot arī iespējamās ziņojuma neiesniegšanas sekas attiecībā uz piespiedu naudas uzlikšanu.  BVKB, kas ir EM pārraudzībā esoša tiešās pārvaldes iestāde, lēmumu par piespiedu naudas uzlikšanu, ko paraksta BVKB amatpersona, var apstrīdēt BVKB direktorei saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 30.septembra noteikumu Nr.576 “ Būvniecības valsts kontroles biroja nolikums” 13.punktā noteikto kārtību, savukārt BVKB direktores izdoto administratīvo aktu, arī par BVKB amatpersonas parakstītā administratīvā akta spēkā atstāšanu, var pārsūdzēt tiesā saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 30.septembra noteikumu Nr.576 “Būvniecības valsts kontroles biroja nolikums” 14.punktā noteikto kārtību. Vienlaikus, ievērojot APL 185.panta 4.daļas 2.punktu, pantā ir iekļauts nosacījums, ka BVKB lēmuma pārsūdzēšana nepatur tā izpildi, tai skaitā ievērojot enerģētikas nozarē jau izstrādātos līdzvērtīgos nosacījumus, piemēram, Elektroenerģijas tirgus likuma 31.2 panta 4.daļa vai likumprojekts “Grozījumi likumā “Par hidroelektrostaciju hidrotehnisko būvju drošumu”” (Nr.919/Lp13)[[23]](#footnote-24) attiecībā uz jaunā 13.panta 3.daļu. Ātra rīcība atjaunojamās enerģijas izmantošanas veicināšanai un energoefektivitātes uzlabošanai transportā šobrīd Latvijā ir īpaši svarīga, ņemot vērā Latvijai saistošos mērķus un noteiktos pienākumus, kur ir nepieciešama rīcība gan no valsts vai pašvaldību puses, gan komersantu puses. Likumprojektā noteiktās piespiedu naudas galvenā būtība un jēga ir nodrošināt noteikto mērķu izpildi nevis sodīt par mērķu neizpildi. Iespēja šīs piespiedu naudas maksāšanas atlikšanai, jo lēmums par piespiedu naudas uzlikšanu tiek pārsūdzēts tiesā, varētu būtiski novilcināt arī gan valstij, gan degvielas piegādātājiem noteikto mērķu izpildi.  *Piespiedu naudas līdzekļu izlietojums*  Likumprojekta 13.pantā ir noteikts, ka degvielas piegādātājs tam uzlikto piespiedu naudu iemaksā likumprojekta 14.pantā minētajā kontā, un tā tiek izlietota likumprojekta 14.pantā noteiktajās jomās, no kurām galvenā ir atjaunojamās enerģijas izmantošanas veicināšana un energoefektivitātes uzlabošana transportā, tai skaitā, īstenojot atbalsta programmas.  Likumprojekta 14.pants  Ņemot vērā līdz šim degvielas piegādātāju panāktos transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājumus, ir secināms, ka degvielas piegādātāji šo mērķi neizpilda, vienlaikus tiem ir apgrūtinoši minētos mērķus izpildīt, ja valstī netiek īstenoti papildu pasākumi atjaunojamās enerģijas vai maz-emisiju transporta enerģijas izmantošanas veicināšanai. Savukārt pasākumu, kas veicinātu valstij noteikto mērķu izpildi un arī pastarpināti palīdzētu degvielas piegādātājiem sasniegt viņiem noteiktos mērķus, piemēram, elektromobilitātes būtiska attīstība palielinātu pieprasījumu pēc elektroenerģijas transportā un pieprasījumu pēc uzlādes punktiem, ko varētu nodrošināt degvielas piegādātājs, vai atbalsts maz-emisiju kravas auto vai sabiedriskā transporta transportlīdzekļu iegādei vai pārbūvei kombinācijā ar nosacījumu šādos transportlīdzekļos izmantot atjaunojamo enerģiju nodrošinātu pieprasījumu pēc maz-emisiju transporta enerģijas, piemēram, CNG vai biometāna, īstenošanai nepieciešamie līdzekļi EM nav pieejami.  *Transporta enerģijas aprites cikla emisiju intensitātes samazināšanas valsts nodevas būtība un mērķis*  Transporta enerģijas aprites cikla emisiju intensitātes samazināšanas valsts nodevas (turpmāk – valsts nodeva) mērķis ir veicināt transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes mazināšanu. Minētā valsts nodeva tiek piemērota visiem degvielas piegādātājiem, kur piemērotās nodevas apjoms ir atkarīgs no degvielas piegādātāja radītā transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju apjoma.  Ņemot vērā likuma “Par nodokļiem un nodevām” 1.panta 2.punktu, valsts nodevas mērķis ir degvielas piegādātāja darbības kontrolēšana un noteikto mērķu izpildes veicināšana, izmantojot finanšu līdzekļus no valsts nodevas iekasēšanas tādu iepriekšminēto pasākumu īstenošanai, kas veicina degvielas piegādātājam noteikto mērķu īstenošanu un kas vienlaikus ierobežo (samazina) fosilās izcelsmes transporta enerģijas realizāciju un izmantošanu, samazinot pieprasījumu pēc šādas transporta enerģijas. Valsts vai pašvaldību institūciju veicamās darbības valsts nodevas finanšu līdzekļu aptvērumā ir noteiktas likumprojekta 15.pantā, t.i. atbalsta programmu izstrāde un īstenošana, kā arī valsts nodeva būs izmantojama arī likumprojektā noteikto kontroles, uzraudzības un ziņošanas funkciju un pienākumu finansēšanai.  *Valsts nodevas apjoms*  Valsts nodeva ir piemērojama visiem degvielas piegādātājiem atkarībā no degvielas piegādātāja radītā transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju apjoma, t.i. tiek noteikts degvielas piegādātāja realizētās transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju apjoms un tiek noteikts tas SEG emisiju apjoms, līdz kuram realizētās transporta enerģijas SEG emisiju apjoms bija jāsamazina (6% mazāks nekā noteiktais degvielas pamatstandarts 94.1 grami oglekļa dioksīda ekvivalenta uz transporta enerģijas megadžoulu) un valsts nodevas likme tiek piemērota starpībai starp esošo SEG emisiju apjomu un nodrošināmo SEG emisiju apjomu.  Ņemot vērā 2019.gada degvielas piegādātāju iesniegtos ziņojumus, ir aprēķināti iespējamie valsts nodevas apmēri sliktākajā scenārijā, un ir konstatēts, ka likumprojektā iekļautā valsts nodevas likme – 70 euro par katru oglekļa dioksīda ekvivalenta iztrūkuma tonnu, nevienā no gadījumiem nepārsniedz 1.6% no degvielas piegādātāja kalendārā gada neto finanšu apgrozījuma:   |  |  | | --- | --- | | 2019.gads | valsts nodevas apjoms (%) no finanšu gada neto apgrozījuma | | DP1 | 0% | | DP2 | 0.73% | | DP3 | 1.08% | | DP4 | 1.10% | | DP5 | 1.04% | | DP6 | 0% | | DP7 | 1.42% | | DP8 | 0% | | DP9 | 0.06% | | DP10 | 0% | | DP11 | 0.74% | | DP12 | 1.56% | | DP13 | 1.07% | | DP14 | 0.45% | | DP15 | 0.01% | | DP16 | 0.89% | | DP17 | 0.78% | | DP18 | 0.13% | | DP19 | 1.57% | | DP20 | 1.02% | | DP21 | 0% | | DP22 | 0.45% |   Līdz ar to ir redzams, ka valsts nodevas kopējais apjoms tikai 3 degvielas piegādātājiem pārsniedz 1,4% no gada apgrozījuma, 5 degvielas piegādātājiem tas tikai nedaudz pārsniegtu 1%, 8 degvielas piegādātājiem tas būtu mazāk nekā 1%, 5 degvielas piegādātājiem valsts nodevas apjoms būtu 0%.  *Valsts nodevas piemērošanas mehānisms*  Pantā ir iekļauts pienākums BVKB pieņemt lēmumu par valsts nodevas piemērošanu līdz 1.augustam.  Tāpat pantā ir iekļauts nosacījums gadījumiem, ja degvielas piegādātājs vispārīgo ziņojumu neiesniedz, un līdz ar to nav iespējams noteikt piemērojamās valsts nodevas apjomu. Vispārīgais ziņojums ir priekšnoteikums likumprojektā noteikto mērķu izpildei un tā novērtēšanai, līdz ar to vispārīgā ziņojuma iesniegšana ir īpaši svarīgi. Šādā gadījumā BVKB piemēros valsts nodevu 1% no finanšu gada neto apgrozījuma apmērā, jo BVKB bez vispārīgā ziņojuma nav iespējams novērtēt degvielas piegādātāja nesamazināto transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju apjomu. Vienlaikus BVKB, ievērojot “konsultē vispirms” principu, atgādinās degvielas piegādātājiem par vispārīgā ziņojuma iesniegšanas nepieciešamību.  BVKB, kas ir EM pārraudzībā esoša tiešās pārvaldes iestāde, lēmumu par valsts nodevas piemērošanu, ko paraksta BVKB amatpersona, var apstrīdēt BVKB direktorei saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 30.septembra noteikumu Nr.576 “Būvniecības valsts kontroles biroja nolikums” 13.punktā noteikto kārtību, savukārt BVKB direktores izdoto administratīvo aktu, arī par BVKB amatpersonas parakstītā administratīvā akta spēkā atstāšanu, var pārsūdzēt tiesā saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 30.septembra noteikumu Nr.576 “ Būvniecības valsts kontroles biroja nolikums” 14.punktā noteikto kārtību. Vienlaikus, saskaņā ar APL 185.panta 4.daļas 1.punktā iekļauto nosacījumu, BVKB lēmuma par valsts nodevas piemērošanu pārsūdzēšana nepaturēs tā izpildi.  *Valsts nodevas līdzekļu izlietojums*  Likumprojekta 14.pantā ir noteikts, ka degvielas piegādātājs tam piemēroto valsts nodevu iemaksā likumprojekta 15.pantā minētajā valsts budžeta kontā, un tā tiek izlietota likumprojekta 15.pantā noteiktajās jomās, tai skaitā, likumprojektā noteikto kontroles, uzraudzības un ziņošanas funkciju un pienākumu finansēšanai, kā arī lai finansētu pasākumus atjaunojamās enerģijas izmantošanas veicināšanai un energoefektivitātes uzlabošanai, lai šo pasākumu īstenošanas rezultātā radītu priekšnosacījumus degvielas piegādātāju veicamajiem pasākumiem tiem noteikto mērķu izpildei un lai visu šo pasākumu īstenošanas rezultātā tiktu nodrošināta arī valstij obligāti saistošo mērķu izpilde.  Likumprojekta 15.pants  Pantā ir noteikts, ka uzlikto piespiedu naudu vai valsts nodevu degvielas piegādātājs iemaksā valsts kasē atvērtajā valsts pamatbudžeta kontā. Tāpat ir noteikts, ka šajā pantā noteiktajiem mērķiem finansējums tiek paredzēts kā dotācija no iemaksātā un neizlietotā piespiedu naudas vai nodevas apjoma. Minētā dotācija tiks plānota Ekonomikas ministrijas apakšprogrammā 29.04.00. Energoefektivitātes politikas ieviešana.  Piespiedu naudas būtības ir nodrošināt noteiktu īpatsvaru atjaunojamās enerģijas realizētajā transporta enerģijas apjomā. Valsts nodevas būtība un mērķis ir veicināt transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes mazināšanu, līdz ar to ir nepieciešams noteikt, ka šie līdzekļi ir izmantojami tikai minētajām darbībām, jo šo finanšu līdzekļu iekļaušana kopējā valsts budžetā, nenosakot to izmantošanu konkrētām darbībām, ir pretrunā ar piespiedu naudas uzlikšanas un nodevas piemērošanas būtību.  Ar šo pantu tiek noteikti nosacījumi, kam ir izlietojama likumprojekta 13.pantā minētās piespiedu naudas un 14.pantā minētās valsts nodevas līdzekļi, nosakot, ka tie būtu izmantojami tikai konkrētiem mērķiem – veicināt atjaunojamās enerģijas izmantošanu un uzlabot energoefektivitāti transporta sektorā. Pantā ir noteikti konkrēti nosacījumi, kam minētie līdzekļi ir izmantojami, kādā veidā un ar kādiem nosacījumiem minētie līdzekļi tiek piešķirti, tāpat ir dots deleģējums Ministru kabineta noteikumiem katrai atbalsta programmai, ja līdzekļi tiks piešķirti atbalsts programmas ietvaros, kur tiktu noteikts katras atbalsta programmas nosacījumi un to īstenošanas kārtība, nosakot atbalsta programmas mērķi, atbalsta programmas ietvaros pieejamo finansējuma apjomu, prasības projekta iesniedzējam, atbalstāmo darbību un izmaksu attiecināmības nosacījumus, kā arī līguma vai vienošanās par projekta īstenošanu vienpusēja uzteikuma nosacījumus un komercdarbības atbalsta nosacījumus komercdarbības atbalsta kontroles regulējuma ievērošanai.  Likumprojekta 15.pantā minētās atbalsta programmas, ko ir paredzēts īstenot ar likumprojektu, ietilpst likumprojekta 1.panta 2.punktā minētās “atbalsta shēmas” definējumā, jo atbalsts investīcijām ir viens no atbalsta shēmas īstenošanas veidiem.  Vienlaikus likumprojekta 15.pantā ir iekļauts nosacījums, ka tajā minētie finanšu līdzekļi ir izmantojami arī likumprojektā noteikto kontroles, uzraudzības un ziņošanas funkciju un pienākumu finansēšanai, tai skaitā transporta enerģijas kvalitātes uzraudzības darbībām un energoresursu informācijas sistēmas vispārīgo ziņojumu sagatavošanai, pārbaudei un iesniegšanai, izstrādei un uzturēšanai.  Vienlaikus nekādi papildu finanšu avoti likumprojekta 15.panta 3.daļas 1.-3.punktā minēto pasākumu īstenošanai netiek paredzēti. Ja likumprojekta 13.pantā noteiktā piespiedu nauda vai 14.pantā noteiktā valsts nodeva netiktu piemērota vai tie būtu nelielā apjomā, tad arī attiecīgi likumprojekta 15.pantā minēto līdzekļu izmantojums tiktu plānots atbilstoši piepildījumam. Ja tie netiktu piemēroti, tas arī varētu nozīmēt, ka degvielas piegādātāji ir sasnieguši noteiktos mērķus, līdz ar to, iespējams, būtiski papildu pasākumi atjaunojamās enerģijas transportā mērķu sasniegšanā nebūtu jāīsteno, un attiecīgi tiem nebūtu nepieciešami līdzekļi. Vienlaikus likumprojekta 15.panta 3.daļas 4.punktā minēto pasākumu īstenošanai, ja 15.pantā minētie finanšu līdzekļi nebūs pieejami, jo piespiedu nauda vai nodeva netiks piemērota vispār, būs iespējams pieprasīt finansējumu no valsts budžeta.  Finanšu līdzekļu ieņēmumu aptuvenās aplēses varēs veikt ne ātrāk kā 2021.gada otrajā pusē, kad tiks izvērtēta degvielas piegādātāju 2020.gada likuma “Par piesārņojumu” 55.pantā (likumprojekta 9.pantā) iekļauto mērķu izpilde, un tiks novērtēti iespējamie likuma “Par piesārņojumu” 56.pantā iekļauto maksājumu apmēri, un kad būs pieejama informācija par degvielas piegādātāja iepriekšējā kalendārā gada neto finanšu apgrozījumu, kas attiecas uz degvielas apriti. Uz tā pamata tiks ieplānoti iespējamie ieņēmumi attiecīgajā programmā 2022.gadā. tomēr izdevumi netiks ieplānoti ātrāk par 2023.-2024.gadu, jo likumprojekta 15. pantā noteikto finanšu līdzekļu piešķiršanai ir nepieciešams izstrādāt gan 15.panta 4.daļā minēto atbalsta programmu nosacījumus (MK noteikumus), lai ieplānotu līdzekļu izlietojumu un varētu nodrošināt arī līdzekļu piešķiršanu projektu īstenošanai.  Pārejas noteikumi  Pārejas noteikumos ir noteikti pienākumi izstrādāt tos MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojektā.  Tāpat 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 MK ir jāiesniedz grozījumi likumā, lai veiktu grozījumus līdzdalības mehānisma ietvaros degvielas piegādātājiem noteiktajos nosacījumos (mērķos).  Pārejas noteikumos ir arī noteikts, ka līdz 2022.gada beigām ir jānosaka kritērijus finansiāla atbalsta saņemšanai mazemisiju transportlīdzekļu (tai skaitā velo transportlīdzekļu un maza ātruma bezemisiju transportlīdzekļu) iegādei. Atbalsta programmu vispārīgie nosacījumi ir noteikti Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam – tā 4.pielikuma 5.2.punktā.  Pārejas noteikumu 6.punktā ir iekļauts nosacījums attiecībā uz 2021.gada noteikto mērķu neizpildes nosacījumiem – tiks piemērots maksājums, kas līdzvērtīgs likumā “Par piesārņojumu” 56.pantā noteiktajam maksājumam. Likuma “Par piesārņojumu” 55.pantā ir noteikti pienākumi degvielas piegādātājiem nodrošināt noteiktu transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājumu, un šis pants zaudēs spēku 2021.gada 31.decembrī. Tāpat likuma “Par piesārņojumu” 56.pantā ir noteikts pienākums degvielas piegādātājam maksāt noteikta apjoma maksājumu gadījumā, ja likuma “Par piesārņojumu” 55.pantā noteiktais pienākums netiek izpildīts. Arī šis likuma pants zaudēs spēku 2021.gada 31.decembrī. Vienlaikus maksājumi tiks piemēroti tikai pēc 2022.gada 15.maija, kad degvielas piegādātājs iesniegs degvielas piegādātāju ziņojumu, un ziņojumu iesniegšanas un apstrādes brīdi attiecīgie likuma “Par piesārņojumu” panti vairs nebūs spēkā. Tomēr tā kā 2021.gadam noteiktie pienākumi ir spēkā līdz 2021.gada 31.decembrim un arī uz šo pienākumu neizpildes brīdi līdz 2021.gada 31.decembrim ir spēkā maksājuma nosacījumi par pienākuma neizpildi, tad likumprojekta 6.punktā ir iekļauts nosacījums, kādā veidā maksājums 2022.gadā tiek piemērots, ņemot vērā nosacījumus, kas likumā “Par piesārņojumu” ir spēkā līdz 2021.gada 31.decembrim. | |
| 3. | | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | EM. |
| 4. | | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Plānotais tiesiskais regulējums ietekmēs: degvielas piegādātājus, likumprojekta izpildes uzraudzības iestādes, pārvaldes iestādes, pašvaldības, degvielas atbilstības novērtēšanas sertificētās institūcijas un nacionālo akreditācijas institūciju.  Lai gan nav prognozējama likumprojektā iekļauto mērķu izpildei nepieciešamo pasākumu īstenošanas ietekme uz degvielas cenām, jo to ietekmē vairāki mainīgie lielumi – naftas produktu cena globālā līmenī, nodokļu izmaiņas, darbaspēka atalgojuma izmaiņas uc., tomēr ir iespējama ietekme uz degvielas cenām galapatērētājiem. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Paredzamā ietekme uz administratīvo slogu.  Ir paredzams, ka administratīvais slogs palielināsies degvielas piegādātājiem, likumprojektā minētajām iestādēm.  *Degvielas piegādātāji*  Ir paredzams, ka degvielas piegādātājiem palielināsies administratīvais slogs tam noteikto ziņošanas pienākumu ietvaros. Tomēr jau šobrīd degvielas piegādātāji sagatavo ikgadējos ziņojumus par transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanu. Lai nepieļautu būtisku administratīvā sloga pieaugumu, ir plānots degvielas piegādātāja vispārīgo ziņojumu izstrādāt uz transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes ziņojumu pamata.  Nosacījumi attiecībā uz degvielas kvalitātes kritēriju ievērošanu jau šobrīd ir spēkā, un likumprojektā netiek paredzēta administratīvā sloga palielināšana attiecībā uz šiem nosacījumiem.  *Iestādes*  Ņemot vērā Direktīvas 98/70/EK 8.panta 1., 2. un 3.punktā dalībvalstīm noteikto pienākumu uzraudzīt degvielas kvalitāti, izveidot degvielas kvalitātes uzraudzības sistēmu saskaņā ar attiecīgo Eiropas standartu prasībām, Likumprojektā ir noteikts, ka transporta enerģijas tirgus uzraudzību veic MK noteikta institūcija (BVKB) saskaņā ar Informatīvo ziņojumu.  Papildu administratīvais slogs veidosies atbildīgajai institūcijai, kas veiks pienākuma mehānisma administrēšanu, apstrādājot degvielas piegādātāju sniegtos ziņojumus par saistību izpildi, kā arī pašiem degvielas piegādātājiem, tos sagatavojot. Lai mazinātu ar šādas sistēmas ieviešanu un uzturēšanu radītās papildu izmaksas, to iespējams apvienot ar jau izstrādāto ziņošanas sistēmu par transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanu.  Attiecībā uz kvalitātes standartiem neatbilstošas biodegvielas iznīcināšanu, pārstrādāšanu Likumprojekts neparedz stingrākas prasības, kādas jau šobrīd ir ietvertas MK 2005.gada 18.oktobra noteikumu Nr.772 "Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību" VI nodaļā, kas nosaka kārtību, kādā nodod pārstrādei vai iznīcina kvalitātes prasībām neatbilstošu biodegvielu vai biodegvielas sajaukumu ar fosilo degvielu (36. līdz 40.punkts).  Likumprojekta ietekmē iestādēm var palielināties administratīvais slogs dēļ piešķirtajām kompetencēm administratīvās atbildības jomā.  Papildu administratīvais slogs veidosies arī attiecībā uz patērētāju informēšanas nosacījumu uzraudzību. Likumprojektā ir noteikti vairāki nosacījumi uzlādes punktu un uzpildes punktu operatoriem. Latvijā tuvākajos gados būs līdz 150 publiski pieejamie uzlādes punktiem un līdz 10 gāzveida kurināmā uzpildes punktiem, kur PTAC būs nepieciešams pārbaudīt, vai tajos ir izvietota likumprojektā noteiktā informācija. Vienlaikus PTAC jau šobrīd saskaņā ar likumu “ Par bīstamo iekārtu tehnisko uzraudzību” veic bīstamo iekārtu (degvielas uzpildes stacijas un sašķidrinātās naftas gāzes balonu uzpildes stacijas ir iekļautas bīstamo preču reģistrā) uzraudzību un kontroli, kā arī tehniskās uzraudzības normatīvo aktu prasību ievērošanu. Līdz ar to PTAC papildus jau noteiktajām uzraudzības un kontroles pienākumiem būs jāpārbauda arī publiski pieejamie uzlādes punktu un gāzveida kurināmā uzpildes punkti (parasti izvietoti degvielas uzpildes stacijās).  Paredzamā ietekme uz tautsaimniecību un uzņēmējdarbību  Līdz ar likumprojektā paredzēto jauno pienākuma mehānismu degvielas piegādātājiem – līdzdalības mehānisms (likumprojekta 8.pants), ieviešanu un īstenošanu, tas var radīt ietekmi uz degvielas cenām patērētājiem.  Jāņem vērā, ka jau šobrīd viens no galvenajiem AER mērķa sasniegšanas pasākumiem jau darbojas – obligātais biodegviela piejaukums. Tāpat arī ir spēkā un tiks turpināts pienākums degvielas piegādātājam nodrošināt piegādātās transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanu. Vienlaikus, lai veicinātu saspiestās dabasgāzes uzpildes infrastruktūras attīstību, kas būtu izmantojama arī biogāzes (biometāna) un lai veicinātu saspiestās dabasgāzes, kā pārejas transporta enerģijas veida, transportlīdzekļu izmantošanu ar 2021.gada 1.janvāri stājas spēkā samazinātā akcīzes nodokļa likme saspiestai dabasgāzei, kas tiek izmantota kā transporta degviela.  Tā kā biodegviela joprojām ir dārgāka kā fosilā degviela, galapatērētājam tiek radītas papildu izmaksas, pieaugot degvielas cenai. Līdz ar to papildu cenas pieaugumu rada arī lielāks pievienotās vērtības nodoklis. Ņemot vēra, ka degvielas tirgotāji Pienākuma mehānisma ietvaros varēs izvēlēties pievienot dažādas biodegvielas ne tikai šobrīd izmantotās (etilspirts, kas iegūts no lauksaimniecības izejvielām, no rapšu sēklām iegūta biodīzeļdegviela), kopējo ietekmi uz degvielas cenu galapatērētājam, tostarp valstij un pašvaldībām, ir grūti prognozēt. Sevišķi grūti prognozējamas ir arī naftas cenu izmaiņas.  Paredzamā ietekme uz tautsaimniecību un uzņēmējdarbību ir analizēta šādu tiesību aktu anotācijās:   * likums “Grozījumi likumā “Par piesārņojumu” (stājas spēkā 2018.gada 6.martā); * MK 2018.gada 25.septembra noteikumi Nr.597 “Transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzuma un tā samazinājuma aprēķināšanas un ziņošanas kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr.597); * MK 2019.gada 10.decembra noteikumi Nr.640 “Grozījumi Ministru kabineta 2000. gada 26. septembra noteikumos Nr. 332 “Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu”” (turpmāk – MK noteikumi Nr.640). |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | *Degvielas piegādātājs*  Administratīvās izmaksas degvielas piegādātāja vispārīgā ziņojuma sagatavošanai (tai skaitā nepieciešamo aprēķinu veikšanai), ja ziņojumu sagatavo nolīgts komersants (ņemot vērā, ka šī pakalpojuma sniedzēja pakalpojuma var atšķirties, un konkrētas komersanta izmaksas EM nav pieejamas (ir komercnoslēpums), tāpēc aprēķinā tiek izmantota Valsts ieņēmumu dienesta tīmekļa vietnē pieejamā informāciju par vidējo stundas likmi nozarē, balstoties uz kuru ir veikts aptuvenais aprēķins):  f – vides aizsardzības vecākā speciālista vidējā stundas tarifa likme 12,04 *euro* (saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta publicēto informāciju[[24]](#footnote-25))  l – nepieciešamais laiks informācijas sagatavošanai – 240 stundas gadā (6 darba nedēļas)  n – subjektu skaits – apmēram 65 degvielas piegādātāji  b – informācijas sniegšanas biežums – reizi gadā  C = (f x l) x (n x b)  C= (12,04 x 240) x (65x1) = 2890 x 65 = 187 850 *euro*.  Ja degvielas piegādātājs pats veic ziņojuma sagatavošanu, tad izmaksas ir atkarīgas no konkrētā darbinieka, kurš sagatavo minēto ziņojumu, stundas likmes.  Degvielas piegādātāja izmaksu attiecībā uz ziņojuma pārbaudes nodrošināšanu, ko veiktu neatkarīga akreditēta institūcija, aprēķinu veikt nav iespējams, jo šādu institūciju darba izmaksas ir komercnoslēpums.  Pēc neoficiālajiem datiem, ekspertu pieredzes un ņemot vērā citu līdzīga veida ekspertīžu (Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas operatoru un gaisa kuģu operatoru emisiju ziņojumu ikgadējās verificēšanas) izmaksas, ir secināms, ka viena ziņojuma pārbaudes izmaksas varētu svārstīties 500 – 5000 *euro* (vislielākās izmaksas attiecas uz sarežģītākiem gadījumiem, kur pārbaudes procedūras prasa lielu laika un ekspertu ieguldījumu) robežās.  *MK noteikta institūcija (BVKB)*  Izmaksas, kas pienākumu izpildei var rasties, ir noteiktas Informatīvajā ziņojumā.  Papildu izmaksu detalizēts aprēķins ir iekļauts anotācijas III sadaļā.  *LATAK*  Administratīvās izmaksas likumprojektā noteikto atbilstības novērtēšanas institūciju akreditēšanā un uzraudzībā (ņemot vērā LATAK tīmekļa vietnē pieejamo informāciju[[25]](#footnote-26)):  f – atbilstības vērtētāja vidējā stundas tarifa likme 19,48 *euro* (saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta publicēto informāciju)  l – nepieciešamais laiks informācijas sagatavošanai – 200 stundas gadā (5 darba nedēļas)  n – subjektu skaits – 3 neatkarīgas institūcijas  b – informācijas sniegšanas biežums – 1 reizi  C = (f x l) x (n x b)  C= (19,48 x 200) x (3x1) = 3 896 x 3 = 11 688 *euro*.  *PTAC*  Administratīvās izmaksas patērētāju informēšanai noteikto nosacījumu izpildes uzraudzībai (ņemot vērā publiski pieejamo informāciju par šā brīža uzpildes un uzlādes punktu skaitu un plānoto skaitu):  f – politikas pārvaldes vecākā eksperta 13,33 *euro* (saskaņā ar Valsts ieņēmumu dienesta publicēto informāciju)  l – nepieciešamais laiks uzraudzības pasākumu veikšanai – 8 stundas gadā (1 darba diena)  n – subjektu skaits – ~150 uzpildes un uzlādes punkti  b – uzraudzības darbību biežums – 1 reizi gadā un pēc saņemtās informācijas / sūdzības (kopā ~1.5 reizi)  C = (f x l) x (n x b)  C= (13,33 x 8) x (150x1,5) = 106,64 x 225 = 23 994 *euro*. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Ir paredzams, ka degvielas piegādātājiem atbilstības izmaksas būs un tās variēs atkarībā no degvielas piegādātāja piegādātās transporta enerģijas apjoma.  Ņemot vērā, ka likumprojekts atstāj izvēles brīvību degvielas piegādātājam attiecībā uz veidu, kā degvielas piegādātājs nodrošina likumprojektā noteiktos pienākumus, nav iespējams aprēķināt atbilstības izmaksas. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** | | | | | | | |
| Rādītāji | 2021 | | Turpmākie trīs gadi (*euro*) | | | | |
| 2022 | | 2023 | | 2024 |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022.g. | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2023.g. | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2023.g. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nav precīzi aprēķināms | Nav precīzi aprēķināms |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nav precīzi aprēķināms | Nav precīzi aprēķināms |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Budžeta izdevumi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nav precīzi aprēķināms | Nav precīzi aprēķināms |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | Nav precīzi aprēķināms | Nav precīzi aprēķināms |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Finansiālā ietekme | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | X | 0 | X | 0 | X | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme | X | 0 | X | 0 | X | 0 | 0 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā) | **1) Likumprojekta 13.pantā noteiktā piespiedu nauda un likumprojekta 14.pantā noteiktā valsts nodeva**  Budžeta ieņēmumus veidos likumprojekta 13.pantā noteiktais pienākums degvielas piegādātājiem maksāt piespiedu naudu, ja degvielas piegādātājs nav izpildījis tam likumprojekta 8.pantā noteiktos mērķus, kā arī 14.pantā noteiktais pienākums maksāt valsts nodevu. Minēto līdzekļu apjomu nav iespējams prognozēt, jo tas ir atkarīgs no tā, vai un kādā apjomā degvielas piegādātāji sasniegs likumprojekta 8.panta 4.daļā noteiktos mērķus un kādā apjomā degvielas piegādātājiem tiks piemērota valsts nodeva.  EM ir ieinteresēta, lai ar piespiedu naudas piemērošanu tiek nodrošināts, ka degvielas piegādātāji ievēro tiem likumā noteiktos pienākumus un izpilda noteiktos mērķus, līdz ar to šajā gadījumā ieņēmumi no likumprojekta 13.pantā noteiktās piespiedu naudas būtu “0”. Vienlaikus jāatzīmē to, ka, ja degvielas piegādātāji izpilda tiem noteiktos mērķus, tad arī valstij noteiktie mērķi tiktu izpildīti un nebūtu nepieciešams ieguldīt papildu līdzekļus mērķu izpildē, līdz ar to arī nepieciešamie izdevumi valsts mērķu sasniegšanai varētu būt “0”. Attiecīgi valsts nodeva tiek aprēķināta par katru transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju nesamazināto tonnu, kas netiks piemērota, ja transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājums tiks nodrošināts.  Šobrīd nav iespējams plānot budžeta ieņēmumus no minētās piespiedu naudas un valsts nodevas piemērošanas, jo piespiedu nauda tiek piemērota noteiktā apjomā no degvielas piegādātāja iepriekšējā kalendārā gadā finanšu gada neto apgrozījuma, vai tiek piemērota par katru nesamazināto SEG emisiju tonnu. Šobrīd nevar prognozēt katra degvielas piegādātāja nākamā gada finanšu gada neto apgrozījuma apjomu, tāpat arī nevar prognozēt katra degvielas piegādātāja veiktās darbības.  Ņemot vērā, ka likumprojekts stāsies spēkā ne ātrāk kā 2021.gada beigās un ka likumprojekta 15.pantā minēto līdzekļu izlietojumam ir jāizstrādā MK noteikumi, kas tiktu izstrādāti katrai atsevišķai atbalsta programmai, ja šo līdzekļu izlietošanai tiks īstenotas atbalsta programmas, tad nav paredzams, ka izdevumu sadaļa tiks plānota ātrāk kā par 2023.-2024.gada budžetu. Vienlaikus minētie finanšu līdzekļi ir izlietojami arī likumprojektā noteikto kontroles, uzraudzības un ziņošanas funkciju un pienākumu finansēšanai, tai skaitā, papildu transporta enerģijas veidu kvalitātes uzraudzībai – paraugu noņemšana, akreditēto laboratoriju izmantošana testēšanai uc., tā kā šo funkciju veikšanai BVKB būs nepieciešams papildus finansējums. Tādā gadījumā minētie finanšu līdzekļi tiks ieplānoti EM apakšprogrammā 29.01.00 “Naftas produktu rezervju uzturēšana”. Tāpat šie finanšu līdzekļi ir izmantojami arī energoresursu informācijas sistēmas vispārīgo ziņojumu sagatavošanai, pārbaudei un iesniegšanai, izstrādei un uzturēšanai, kā arī transporta enerģijas kvalitātes un ziņošanas prasībām noteikto standartu tulkošanai. Tādā gadījumā minētie finanšu līdzekļi varētu tikt ieplānoti EM apakšprogrammā 29.06.00 “Enerģētikas jautājumu administrēšana”.  Minētie finanšu līdzekļi no likumprojekta 13.pantā minētās piespiedu naudas un likumprojekta 14.pantā minētās valsts nodevas tiks ieskaitīti valsts kases atvērtajā valsts pamatbudžeta kontā.  Finanšu līdzekļu ieņēmumu aptuvenās aplēses varēs veikt ne ātrāk kā 2021.gada otrajā pusē, kad tiks izvērtēta degvielas piegādātāju 2021.gada likuma “Par piesārņojumu” 55.pantā (likumprojekta 9.pantā) iekļauto mērķu izpilde, un tiks novērtēti iespējamie likuma “Par piesārņojumu” 56.pantā iekļauto maksājumu apmēri. Uz tā pamata tiks ieplānoti iespējamie budžeta ieņēmumi attiecīgajā programmā 2022.gadā, bet attiecīgie budžeta izdevumi minētajā programmā tikt ieplānoti 2023.-2024.gadā, jo budžeta izdevumu ieplānošanai ir nepieciešams izstrādāt MK noteikumi par atbalsta programmām, uz kā pamata arī varēs noteikt, cik konkrēti lieli būs budžeta izdevumi. Līdz ar to maksājumu piemērošanas pirmajos gados budžeta izdevumi no attiecīgās budžeta apakšprogrammas likumprojektā noteikto atbalsta programmu īstenošanai netiks ieplānoti.  **2) Ar transporta enerģijas kvalitātes uzraudzību saistīto uzdevumu segšana, ja tiek konstatēts, ka transporta enerģijas kvalitāte neatbilst izvirzītajām prasībām**  Likumprojekta 4.pantā ir noteikts, kādām kvalitātes prasībām ir jāatbilst transporta enerģijai, vienlaikus šobrīd ir arī spēkā MK noteikumi Nr.772, MK noteikumi Nr.332, kas nosaka detalizētas degvielas un biodegvielas kvalitātes prasības un šo prasību uzraudzības nosacījumus. Tāpat likumprojekta 4.panta 8.daļā arī ir noteikts, ka “Transporta enerģiju, kas neatbilst šajā likumā un uz tā pamata izdoto normatīvo aktu noteiktām kvalitātes prasībām, šā panta otrajā daļā minētā persona atgriež attiecīgajai personai, no kā transporta enerģija ir iegādāta, pārstrādā vai iznīcina. Ar transporta enerģijas kvalitātes atbilstības novērtēšanu, tai skaitā ar prasībām neatbilstošas degvielas glabāšanu, transportēšanu, atgriešanu attiecīgajai personai, no kā transporta enerģija ir iegādāta, pārstrādāšanu vai iznīcināšanu saistītos izdevumus sedz šā panta otrajā daļā minētā persona”. Savukārt likumprojekta 12.panta 2.daļā ir noteikts, ka “Ar transporta enerģijas kvalitātes uzraudzību saistītos izdevumus sedz no Ministru kabineta noteiktās institūcijas finanšu līdzekļiem, bet, ja tiek konstatēts, ka transporta enerģijas kvalitāte neatbilst izvirzītajām prasībām, minētos izdevumus sedz attiecīgais transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs 30 dienu laikā pēc šīs institūcijas sagatavotā paziņojuma par izdevumu maksājuma saņemšanas, attiecīgos līdzekļus pārskaitot uz paziņojumā norādīto kontu Valsts kasē”. Līdz ar to ir saprotams, ka transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs gadījumā, ja tiek konstatēts, ka tas realizē kvalitātes prasībā neatbilstošu transporta enerģiju, segs tādus ar transporta enerģijas kvalitātes uzraudzību saistītos izdevumus, kā paraugu ņemšanas, paraugu analīžu sagatavošanas, laboratorijas pārskata sagatavošanas izmaksas.  Likumprojektā ir noteikts, ka minētos izdevumus sedz attiecīgais transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs 30 dienu laikā pēc BVKB sagatavotā paziņojuma par izdevumu maksājuma saņemšanas, attiecīgos līdzekļus pārskaitot uz paziņojumā norādīto kontu Valsts kasē. Minētos līdzekļus transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs ieskaita EM apakšprogrammas 29.01.00 “Naftas produktu rezervju uzturēšana” kontā (konta numurs šai apakšprogrammai var mainīties). Šos ieņēmumus nav iespējams plānot un prognozēt, jo šādi ieņēmumi būs tikai tādā gadījumā, ja transporta enerģijas īpašnieks vai valdītājs nebūs nodrošinājis transporta enerģijas atbilstību transporta enerģijas kvalitātes prasībām. Līdz ar to šo ieņēmumu plānošana EM budžetā netiks veikta, tādējādi EM apakšprogrammas 29.01.00 “Naftas produktu rezervju uzturēšana” ieņēmumi tiks plānoti tikai atbilstoši ieņēmumiem no valsts nodevas par naftas drošības rezervju uzturēšanu. EM ir ieinteresēta, ka šādi ieņēmumi ir “0”, jo tas nozīmē, ka nav konstatēta transporta enerģijas neatbilstība noteiktajām kvalitātes prasībām. | | | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Informācija un pamatojums par amata vietu izmaiņām ir iekļauts Informatīvajā ziņojumā “, kā arī Noteikumu Nr.640 anotācijā. | | | | | | |
| 8. Cita informācija | **1) transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājuma uzraudzība**  Saskaņā ar EM veiktajiem aprēķiniem un sniegto informāciju, jauno pienākumu pildīšanai EM resorā būtu nepieciešami līdz sešiem mēnešiem gadā, tātad šo jauno pienākumu pildīšanai ir nepieciešams pusslodzes finansējums jauno pienākumu pildīšanai. Papildu finansējums nebūs nepieciešams jaunas amata vietas izveidei, bet lai nodrošinātu (finansētu) jaunu papildu funkciju veikšanu.  Saskaņā ar Enerģētikas likuma 72. pantu un MK 2011. gada 14. jūnija noteikumiem Nr. 450 “Noteikumi par valsts naftas produktu rezervju apmēru, apmēru, kādā maksājama valsts nodeva par drošības rezervju uzturēšanu, kā arī tās aprēķināšanas, maksāšanas un administrēšanas kārtību” maksājamās valsts nodevas likme ir aprēķināta ar mērķi segt valsts naftas produktu drošības rezervju uzturēšanas izmaksas. Budžeta ietvaros paredzēta nebūtiska daļa izdevumu administratīvu jautājumu risināšanai – naftas produktu informācijas sistēmas veidošanai un uzturēšanai u.tml. Līdz ar to EM saskata iespēju daļu šo administratīvo izmaksu turpināt izmantot likumprojektā iekļauto nosacījumu veikšanas finansēšanai un minētos izdevumus segt no EM apakšprogrammas 29.01.00 “Naftas produktu rezervju uzturēšana”.  **2) Uzlādes punktos vai uzpildes punktos (dabasgāzes un ūdeņraža) patērētāju informēšanas nosacījumu izpildes uzraudzība**  Saskaņā ar EM veiktajiem aprēķiniem un sniegto informāciju, jauno pienākumu pildīšanai EM resorā būtu nepieciešami līdz divām nedēļām gadā plānveida uzraudzības funkciju izpildei, apsekojot visus uzpildes punktu un uzlādes punktus, lai novērtētu, vai patērētājiem tiek sniegta visa noradītā informācija. Tāpat uzraudzības funkcijas būtu veicamas pēc saņemtām sūdzībām vai iesniegumiem. Tātad jaunu pienākumu pildīšanai nav nepieciešamas veidot jaunas amata vietas vai jaunas slodzes (vai pusslodzes), šos papildu pienākumus uzticot esošajiem darbiniekiem. Tāpat papildu pienākumi būs nepieciešami sertificēšanas institūciju akreditācijai un darbības uzraudzībai. Minēto pienākumu izpilde ir jānodrošina EM valsts budžeta ietvaros, minētos izdevumus sedzot no EM apakšprogrammas 26.01.00 “Iekšējais tirgus un patērētāju tiesību aizsardzība”.  **3) Uzlādes punktu vai uzpildes punktu (dabasgāzes un ūdeņraža) izveide**  Likumprojekts nosaka SM, sadarbojoties ar nozaru ministrijām un arī ar attiecīgajām pašvaldībām, nodrošināt, ka tiek uzstādīti papildus ETL uzlādes punkti un jauni alternatīvās degvielas uzpildes punkti. Šis nosacījums izpilda “Latvijas Nacionālā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam”, SM noteikto pasākumu (plāna 4.pielikuma 5.1.punkta 2.apakšpunkts), kur arī ir noteikts aptuvenais kopējais nepieciešamais finansējums pasākuma izpildei. Minētais nosacījums atbilst arī Satiksmes ministrijas izstrādātajā un Valsts sekretāru 2021.gada 4.marta sanāksmē[[26]](#footnote-27) izsludinātajā politikas plānošanas dokumentā – Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam noteiktajam 4.3. uzdevumam “Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu” un tā 4.3.1. pasākumam “Alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidošana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)”, kur pamatnostādņu 5.pielikumā ir noteikts nepieciešamais finansējums minētā uzdevuma izpildei.  Tā kā minētā pienākuma termiņš nav noteikts (var būt arī 2030.gads), un tas neiekļaujas vidēja termiņa budžeta plānošanā, tad finansējuma apjoms šobrīd nav nosakāms, bet finansējuma avoti pienākumu izpildei var būt: valsts budžets, tai skaitā ieņēmumi no emisiju kvotu izsolīšanas, pašvaldību budžets, ES struktūrfondi.  **4) Nosacījumi valstspilsētu pašvaldību teritorijās izmantotajiem transportlīdzekļiem**  Likumprojekta 6.pantā noteiktā pienākuma izpildei varētu būt nepieciešami papildu finanšu līdzekļi. Jāmin, ka 6.panta 1.daļas 1. un 2.punktā iekļautie nosacījumi ir saistīti un izpildāmi ne ātrāk kā 2030.gadā un ar vieniem un tiem pašiem pasākumiem. Noteikto prasību izpildei būs nepieciešams papildu finansējums pašvaldībām un to kapitālsabiedrībām.  Atbalsta programmas izveide šādu pasākumu līdzfinansēšanai no valstij piešķirto emisijas kvotu izsolīšanas iegūtajiem finanšu līdzekļiem ir noteikta “Latvijas Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021. – 2030.gadam”, kur kā iespējamie finanšu avoti ir minēti ES fondi, valsts budžets (t.sk. Emisijas kvotu izsolīšanas instruments un Modernizācijas fonds) un privātais finansējums. Šobrīd Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas virzītais atbalsta mehānisms elektrotransportlīdzekļu iegādei varētu attiekties arī uz vieglo ceļu transportu, kas tiek izmantots pašvaldību kapitālsabiedrībās.  Vienlaikus šādas atbalsta programmas iespējamais finansējums var būt arī likumprojekta 15.pantā minētais finansējums vai likumprojekta “Grozījumi Enerģētikas likumā” minētā jaunā fonda.  Tā kā minētā pienākuma termiņš var būt tikai 2030.gads, un tas neiekļaujas vidēja termiņa budžeta plānošanā, tad finansējuma apjoms šobrīd nav nosakāms, bet finansējuma avoti pienākumu izpildei var būt: valsts budžets, tai skaitā ieņēmumi no emisiju kvotu izsolīšanas (emisijas kvotu izsolīšanas instruments[[27]](#footnote-28), Modernizācijas fonds[[28]](#footnote-29)), pašvaldību budžets, ES struktūrfondi, Eiropas strukturālie un investīciju fondi (EFSI), kā arī tādi finansējuma avoti kā “Apvārsnis 2020”, kas finansē pētniecības un inovācijas projektus pilsētas mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (CEF), kas atbalsta attiecīgo infrastruktūru ieviešanu pilsētās vai LIFE programma (EK finanšu instruments vides un klimata jomā).  Vienlaikus iepriekšminēto finansējuma avotu ietvaros būtu iespējams arī saņemt atbalstu elektroenerģijas uzlādes staciju izveidei transportlīdzekļu uzlādes nodrošināšanai, kā arī saņemt atbalstu nepieciešamās elektroenerģijas infrastruktūras modernizēšanai un pielāgošanai šādu uzlādes staciju izveidei.  Līdz ar to ir saprotams, ka pašvaldībām būs iespējams pieteikt attiecīgos projektus iepriekšminētā finansējuma saņemšanai, pamatojoties uz nepieciešamību sasniegt Likumprojekta 6.pantā iekļautos pienākumus. | | | | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** | | |
| 1. | Saistītie tiesību aktu projekti | EM uz Likumprojekta dotā deleģējuma pamata izstrādās normatīvos aktus, nosakot:   1. kvalitātes rādītājus un prasības tirgū piedāvātajai transporta enerģijai, prasības tās ražošanai, pārstrādei, pārvietošanai, realizēšanai un atbilstības nodrošināšanai; transporta enerģijas, kas neatbilst noteiktām kvalitātes prasībām, atgriešanas, pārstrādes vai iznīcināšanas procedūru un prasības neatbilstošas transporta enerģijas pārstrādei vai iznīcināšanai;   Pēc būtības minētajos MK noteikumos tiks apvienoti šobrīd spēkā esošie MK noteikumi Nr.332 un MK noteikumi Nr.772 un tajā iekļautie nosacījumi, aktualizējot atsauces uz spēkā esošajiem standartiem (arī aizstājot spēku zaudējušus standartus ar aktuālajiem standartiem). Tāpat tiks noteikta procedūra gadījumiem, ja persona, kas veic transporta enerģijas apriti, vai BVKB konstatē, ka degviela neatbilst noteiktajām degvielas kvalitātes prasībām, un tiks noteikts, ka pārstrāde un iznīcināšana ir jāveic saskaņā ar akcīzes preču aprites kārtības regulējumu.   1. prasības attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, to uzstādīšanu un ekspluatāciju, nosakot dalījumu un prasības atkarībā no tehniskajiem un organizatoriskajiem kritērijiem; prasības attiecībā uz alternatīvās degvielas uzpildes punktiem, sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punktiem un krasta elektroapgādes punktiem, to uzstādīšanu un ekspluatāciju, kā arī tehniskās specifikācijas krasta elektropadeves iekārtām; likuma 5.panta otrajā daļā minētos alternatīvo degvielu uzlādes vai uzpildes punktu izveides degvielas uzpildes stacijās kritērijus, kā arī likumprojekta 5.panta 2.daļā minēto tehnisko iespēju un izmaksu efektivitātes un pieprasījuma pamatojuma nosacījumus.   Pēc būtības minētie noteikumi veiks grozījumus un papildinājumus šobrīd spēkā esošajos MK 2018.gada 6.februāra noteikumos Nr.78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām” (turpmāk – MK noteikumi Nr.78), aktualizējot tajā iekļautās prasības, ņemot vērā likumprojektā noteikto.  Likumprojekta 5.panta 2.daļā minēto tehnisko iespēju un izmaksu efektivitātes un pieprasījuma pamatojumi varētu būt tādi, kā – elektroenerģijas pārvades tīkla operatora atzinums par tīkla jaudas nepietiekamību, atzinums par elektroenerģijas uzlādes pieprasījuma apmierināšanu no noteiktā attāluma rādiusā esošiem ātrās uzlādes punktiem, slēdziens par uzlādes punkta ierīkošanas īpaši lielām izmaksām, jo punkta ierīkošanai ir nepieciešams veikt elektroenerģijas pārvades vai sadales tīkla izmaiņas vai ir nepieciešams izbūvēt izmaksu ietilpīgus pieslēgumus tīklam.   1. uz degvielas uzpildes staciju, uzpildes vai uzlādes punktu, vai citu transporta enerģijas tirdzniecības vietu attiecināmās prasības patērētāju informēšanai par transporta enerģijas veidu, sastāvu, īpašībām un salīdzināmajām cenām;   Pēc būtības minētie noteikumi veiks grozījumus un papildinājumus šobrīd spēkā esošajos MK noteikumos Nr.332 un MK noteikumos Nr.772, kā arī MK 2018.gada 6.februāra noteikumos Nr.78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām”, aktualizējot tajā iekļautās prasības, ņemot vērā likumprojektā noteikto un ņemot vērā Komisijas 2018.gada 17.maija īstenošanas regulu Nr.2018/732 *par kopīgu metodoloģiju alternatīvu degvielu vienības cenu salīdzināšanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES*, kā arī izmantojot projekta “FPC4Consumers”[[29]](#footnote-30) rezultātus.   1. atjaunojamās enerģijas īpatsvara aprēķina nosacījumus, tai skaitā koeficientus konkrētiem transporta enerģijas veidiem un atjaunojamās elektroenerģijas ieskaitei un atjaunojamās elektroenerģijas ieskaites nosacījumus; nosacījumus no atjaunojamiem energoresursiem ražotas nebioloģiskas izcelsmes šķidrās vai gāzveida transporta degvielas un pārstrādāta oglekļa degvielas izmantošanai līdzdalības mehānisma ietvaros; atjaunojamās enerģijas pārsnieguma, elektroenerģijas, ko kā transporta enerģiju galapatēriņam transportā Latvijas Republikā ir piegādājis komersants, kas nav degvielas piegādātājs, un biogāzes, kas iegūta no šā likuma pielikumā uzskaitītajām izejvielām, apjoma nodošanas un uzskaites nosacījumus; nosacījumus, kā degvielas piegādātājs var pamatot, ka galapatēriņam transportā realizējamā biodegviela vai biogāze ir iegūta no šā likuma pielikumā uzskaitītajām izejvielām un kā ir pamatojama biodegvielas vai biogāzes izcelsme, īpaši, ja biogāze tiek piegādāta galapatēriņam transportā izmantojot dabasgāzes pārvades vai sadales sistēmu;   Jaunajos MK noteikumos, kuros tiks iekļauti arī MK noteikumu Nr.597 nosacījumi, tiks detalizēti noteikti (ar detalizētām formulām) nosacījumi atjaunojamās enerģijas īpatsvara aprēķiniem (aprēķinu metodes), tiks noteikti detalizēti koeficienti dažādiem atjaunojamās enerģijas veidiem, tik noteikti nosacījumi kā savā pienākumu izpildē degvielas piegādātājs var ieskaitīt cita degvielas piegādātāja mērķu pārsniegumu, cita komersanta galapatēriņam transportā piegādāto biometāna un atjaunojamās elektroenerģijas apjomu.   1. gadījumus, kuros benzīnam vai dīzeļdegvielai nav piemērojamas šā panta trešajā daļā noteiktās obligātā piejaukuma prasības.   Pēc būtības šajos MK noteikumos (1.punktā minētie apvienotie MK noteikumi Nr.332 un MK noteikumi Nr.772) tiks turpināti MK noteikumu Nr.332 nosacījumi par to, kādos gadījumos benzīnam vai dīzeļdegvielai nav jāpievieno biodegviela – MK noteikumu Nr.332 8.2 un 9.2 punkti.   1. uz likuma 9. panta pirmajā daļā noteiktā pienākuma izpildi attiecināmos transporta enerģijas veidus, nosacījumus transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzuma, transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu emisiju uz vienu enerģijas vienību samazinājuma un augšposma emisiju samazinājuma aprēķinam šā panta pirmajā daļā noteiktā pienākuma izpildes pamatojumam, kā arī metodes augšposma emisiju samazinājuma sasniegšanai; kārtību, kādā aprēķina transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju daudzumu, transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju uz vienu enerģijas vienību samazinājumu un augšposma emisiju samazinājumu, kā arī metodes augšposma emisiju samazinājuma panākšanai.   Šobrīd minētie nosacījumi ir noteikti MK noteikumos Nr.597, un jaunajos noteikumos ir paredzēts saglabāt visus MK noteikumos Nr.597 noteiktos nosacījumus, to aktualizējot, īpaši attiecībā uz vispārīgo ziņošanu.   1. biodegvielas un biomasas degvielas siltumnīcefekta gāzu ietaupījumu aprēķina nosacījumus; biodegvielas un biomasas degvielas ilgtspējas kritērijus, kas jāpiemēro tās realizējot galapatēriņam transportā; biodegvielas, biomasas degvielas, nebioloģiskas izcelsmes atjaunojamo energoresursu šķidro un gāzveida degvielu un pārstrādāta oglekļa degvielu siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījuma kritērijus, kas jāpiemēro tās realizējot galapatēriņam transportā; elektroenerģijas, kas ražota no biomasas, kritērijus, kas jāpiemēro tās galapatēriņam transportā; atbilstības minētajiem kritējiem pārbaudes un uzraudzības kārtību.;.   MK noteikumi pēc būtības aktualizēs šobrīd spēkā esošos nosacījumus attiecībā uz dažādas veida transporta enerģiju, kas ražota no biomasas, ilgtspējas un SEG ietaupījumu kritērijiem, kas ir noteikti MK noteikumos Nr.545.  Atbilstības kritērijiem pārbaudes kārtība ietver sevī brīvprātīgo shēmu veiktās pārbaudes, ziņojumos sniegtās informācijas (atbilstības apliecinājumu – *proof of sustainability*) pārbaude, apliecinājumu numuru pārbaude (ja apliecinājumu numuru sakrīt, tad jāizvērtē, vai nenotiek *double counting*). Atbilstības uzraudzība ietver sevī tādas darbības kā brīvprātīgo shēmu izmantoto sertificēšanas institūciju akreditāciju un akreditēto iestāžu uzraudzību. Vienlaikus ir jānosaka arī pamatprincipi direktīvā 2018/2001 noteikto brīvprātīgo shēmu darbībai un uzraudzībai, ja kāda šāda shēma vēlēsies uzsākt savu darbību Latvijā (reģistrēties kā LV komersants), tai skaitā nosakot nosacījumus gadījumiem, ja brīvprātīgās shēmas pārkāpj šos nosacījumus (sodošie mehānismi ir EK kompetencē, jo tieši EK apstiprina brīvprātīgās shēmas).   1. vispārīgā ziņojuma un likuma 11.panta sestajā daļā minēto ziņojumu sagatavošanas un pārbaudes nosacījumus un iesniegšanas kārtību.   Degvielas piegādātājiem saistošu ikgadējo ziņojumu par transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitāti sagatavošanas un pārbaudes nosacījumus jau šobrīd nosaka MK noteikumi Nr.597. Likumprojektā minētā vispārīgā ziņojuma sagatavošanas un pārbaudes nosacījumi tiks ietverti jaunajos MK noteikumos, kā šobrīd ir noteikts MK noteikumos Nr.597, kur ir noteikts, kādā veidā tiek sagatavots ziņojums, kādi dati un informācija ziņojumā ir iekļaujama, ir noteikts, ka ziņojumu pārbauda akreditēta inspicēšanas institūcija, kā arī ir noteikts, ka pārbaudīts ziņojums kopā ar inspicēšanas institūcijas atzinumu ir iesniedzams BVKB, kas ziņojumu izvērtē atkārtoti (MK noteikumos ir noteikti kritēriji izvērtēšanai), kā arī ir noteikta procedūra, kas BVKB ir jāveic, ja ziņojums nav iesniegts vai ir iesniegts nepilnīgs.   1. likumā noteikto kritēriju, prasību un pienākumu izpildes uzraudzības nodrošināšanas nosacījumus, tai skaitā nosaka transporta enerģijas tirgus uzraudzības kārtību.   Uzraudzība ietver noteikt konkrētus pienākumus degvielas piegādātājiem, noteikt šo pienākumu monitoringa nosacījumus, noteikt šo pienākumu izpildes pārbaudes kārtību, noteikt konkrētus un detalizētus nosacījumus gan minētajiem pienākumiem, gan to izpildei.  Šis vispārīgais deleģējums attiecas uz visā likumā noteikto nosacījumu uzraudzību, kur uzraudzības nosacījumi tiks iekļauti gan jaunajos MK noteikumos, kur tiks apvienoti MK noteikumi Nr.332 un MK noteikumi Nr.772, tāpat jaunajos noteikumos, kur tiks noteikts līdzdalības mehānisma darbība un iekļauti MK noteikumu Nr.597 nosacījumi, MK noteikumu Nr.545 grozījumos.  Izpildes uzraudzības nosacījumus nevar iekļaut likumprojektā, jo uzraudzības process ietver arī ziņojumu pārbaudi, izvērtēšanu, atsauces uz konkrētiem standartiem, saskaņā ar kuriem tiek veikta transporta enerģijas tirgus uzraudzība (MK noteikumi Nr.332 un MK noteikumi Nr.772), kas ir pārāk detalizēti un tehniski nosacījumi iekļaušanai likumprojektā. Transporta enerģijas tirgus uzraudzības kārtība ietver sevī arī to, kā BVKB pieprasa un saņem degvielas paraugus bez maksas, kā arī rīkojas ar tiem pēc laboratoriskās pārbaudes veikšanas.  Likumprojekta 8. un 9.pantā noteikto pienākumu uzraudzība tiks veikta, izvērtējot saņemtos vispārīgos ziņojumus un pārbaudot tajos iekļauto informāciju.  10) atbalsta programmu īstenojošās iestādes, katras atbalsta programmas nosacījumus un to īstenošanas kārtību, nosakot atbalsta programmas mērķi, atbalsta programmas ietvaros pieejamo finansējuma apjomu, prasības projekta iesniedzējam, atbalstāmo darbību un izmaksu attiecināmības nosacījumus, kā arī līguma vai vienošanās par projekta īstenošanu vienpusēja uzteikuma nosacījumus un komercdarbības atbalsta nosacījumus komercdarbības atbalsta kontroles regulējuma ievērošanai.  Minētie MK noteikumi tiks izstrādāti, ja likumprojekta 15.pantā minētajā kontā būs pietiekami finanšu līdzekļi kādu atbalsta programmu īstenošanai, kā arī ja tiks nolemts īstenot atbalsta programmas.  Vairums no minētajiem normatīvajiem aktiem tiks izstrādāti, nolūkā pārizdot jau spēkā esošas normas, sakārtot esošo normatīvo bāzi. Attiecīgi normatīvie akti tiks uzdoti uz šādu spēkā esošo noteikumu bāzes:   1. MK noteikumi Nr.78; 2. MK noteikumi Nr.545; 3. MK noteikumi Nr.772; 4. MK noteikumi Nr.332; 5. MK noteikumi Nr.597.   Likumprojekts paredz MK izstrādāt jaunu normatīvo aktu attiecībā uz degvielas piegādātājiem attiecināmo jauno pienākumu – līdzdalības mehānismu, kas papildu normatīvisma slogu neradīs, jo tas tiks apvienots ar MK noteikumiem Nr.597. Tāpat arī MK noteikumi Nr.332 un MK noteikumi Nr. 772 tiks apvienoti. |
| 2. | Atbildīgā institūcija | EM, SM (ZM un VARAM līdzatbildība). |
| 3. | Cita informācija | Likumprojekts jāskata kontekstā ar pēc EM iniciatīvas izstrādāto konceptuālā ziņojuma projektu “Biogāzes koģenerācijas staciju pāreja no elektroenerģijas obligātā iepirkuma uz biometāna ražošanu transporta vajadzībām”. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | | |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | 1) Direktīva 2014/94/ES  2) Direktīva Nr. 98/70/EK (konsolidētā versija)  3) Regula 2018/1999  4) Direktīva 2018/2001  5) Direktīva 2015/652 |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **1. tabula Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | 1. Direktīva 2014/94/ES 2. Direktīva 98/70/EK, konsolidētā versijā iekļaujot    1. Direktīvu 2009/30/EK    2. Direktīvu 2015/1513 3. Direktīva 2018/2001 4. Direktīva 2015/652   Tabulā iekļautas tās ES tiesību aktu normas, kas attiecas uz likumprojekta aptvērumu | | |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.  Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.  Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.  Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, norāda pamatojumu un samērīgumu.  Norāda iespējamās alternatīvas (t.sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 1. punkts | Likumprojekta 1.panta 1.punkts | Likumprojekts pārņem pilnībā. | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 5.punkts | Likumprojekta 1.panta 2.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 6.punkts | Likumprojekta 1.panta 4.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 43.punkts  Direktīvas 98/70/EK 2.panta 13.punkts | Likumprojekta 1.panta 8.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 23.punkts | Likumprojekta 1.panta 7.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/652 2.panta 1.punkts | Likumprojekta 1.panta 9.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 2.panta 1.punkts | Likumprojekta 1.panta 10.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 33.punkts  Direktīvas 98/70/EK 2.panta 9.punkts | Likumprojekta 1.panta 11.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 28.punkts | Likumprojekta 1.panta 12.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 24.punkts | Likumprojekta 1.panta 13.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 27.punkts | Likumprojekta 1.panta 15.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 39.punkts  Direktīvas 98/70/EK 2.panta 11.punkts | Likumprojekta 1.panta 17.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/652 2.panta 4.punkts | Likumprojekta 1.panta 19.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 38.punkts  Direktīvas 98/70/EK  2.panta 8.punkts | Likumprojekta 1.panta 20.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 2.panta 2.punkts | Likumprojekta 1.panta 21.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 2.punkts | Likumprojekta 1.panta 22.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 6.punkts | Likumprojekta 1.panta 23.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 44.punkts  Direktīvas 98/70/EK  2.panta 14.punkts | Likumprojekta 1.panta 24.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 5.punkts | Likumprojekta 1.panta 25.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 41.punkts | Likumprojekta 1.panta 26.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 34.punkts | Likumprojekta 1.panta 27.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 42.punkts | Likumprojekta 1.panta 29.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 1. un 2.punkts | Likumprojekta 1.panta 5 un 6.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 36.punkts  Direktīvas 98/70/EK 2.panta 10.punts | Likumprojekta 1.panta 30.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 4.punkts | Likumprojekta 1.panta 31.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 35.punkts | Likumprojekta 1.panta 32.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 40.punkts | Likumprojekta 1.panta 33.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 7.punkts | Likumprojekta 1.panta 34.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 7.punkts | Likumprojekta 1.panta 35.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 9.punkts | Likumprojekta 1.panta 39.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Degvielas 98/70/EK 2.panta 6.punkts | Likumprojekta 1.panta 41.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Degvielas 98/70/EK 2.panta 7.punkts | Likumprojekta 1.panta 42.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 3.punkts | Likumprojekta 1.panta 43.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 8.punkts | Likumprojekta 1.panta 46.punkts | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 3.panta 6.punkts | Likumprojekta 4.panta 1.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 3.panta 2.punkta 1.rindkopa  Direktīvas 98/70/EK 4.panta 1.punkta 1.rindkopa  Direktīvas 98/70/EK 5.pants  Direktīvas 98/70/EK 8.panta 1.punkts | Likumprojekta 4.panta 1.-2.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.  Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 4.panta 9.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 8.panta 1. un 2.punkts | Likumprojekta 4.panta 3.– 4.daļa,  12.panta 1.daļa,  11.panta 2. un 5.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.  Ir iekļauts arī deleģējums MK noteikumiem, kuros tiks iekļauti ES tiesību akta konkrētie nosacījumi | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 8.panta trešā daļa | Likumprojekta 11.panta 6. un 8.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 3.panta 3.-6.punkts  4.panta 1.-4.punkts | Likumprojekta 4.panta 9.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji, nosakot deleģējumu MK noteikumiem, kuros tiks iekļauti ES tiesību akta konkrētie nosacījumi | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 1., 3.punkts  Direktīvas 2018/2001 28.panta 3.daļa | Likumprojekta 5.panta 1.-2.daļa | Likumprojekts pārņem pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 8., 9.punkts | Elektroenerģijas tirgus likums  MK (21.01.2014.) noteikumi Nr.50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi”  Tīkla kodekss | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 11.punkts | Elektroenerģijas tirgus likums  MK (21.01.2014.) noteikumi Nr.50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi”  Tīkla kodekss | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 7.punkts | Likumprojekta 5.panta 4.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 28.panta 3.daļa  Direktīvas 2014/94/ES 6.panta 4. un 8.punkts | Likumprojekta 5.panta 1.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.-6.pants | Likumprojekta 5.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji, nosakot deleģējumu MK noteikumiem, kuros tiks iekļauti ES tiesību akta konkrētie nosacījumi | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 7.panta 1.punkts | Likumprojekta 7.panta 1.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/EK 7.panta 7.punkts | Likumprojekta 7.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/EK 4.panta 10.punkts, 7.panta 3.punkts | Likumprojekta 7.panta 5.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 7.panta 2.punkts  Direktīvas 98/70/EK 8.a panta 4.-6.punkts | Likumprojekta 7.panta 7.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji, nosakot deleģējumu MK noteikumiem, kuros tiks iekļauti ES tiesību akta konkrētie nosacījumi | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 25.panta 1.punkts  Direktīvas 2018/2001 29.panta 1.punkta b) apakšpunkts  Direktīvas 98/70/EK 7.b panta 1.punkts | Likumprojekta 8.panta 1., 2., 4.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 26.panta 2.punkts | Likumprojekta 8.panta 5.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 27.panta 1. un 2.punkts | Likumprojekta 8.panta 8.daļa | Tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 8.panta 8.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas Nr. 98/70/EK 7.a panta 1. punkta 1. un 2.rindkopa, 2. punkts | Likumprojekta 9.panta 1., 5. un 6.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.  Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 9.panta 6.daļā un 11.panta 10.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas Nr. 98/70/EK 7.a panta 3. punkts  Direktīvas 98/70/EK 7.d panta 1.punkts | Likumprojekta 9.panta 7.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.  Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 9.panta 6.daļā un 11.panta 10.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| 5. punktā izteiktais direktīvas Nr.98/70/EK 7.a panta 4. punkts | Likumprojekta 9.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.  Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 9.panta 6.daļā un 11.panta 10.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.b panta 2.., 3., 4., 5., 6.punkts  Direktīvas 2018/2001 29.panta 1.punkta 2.., 4., 5.rindkopa, 29.panta 2.-7.., 10.-11.punkts, 31.panta 1.punkts  V, VI, VIII pielikums | Likumprojekta 10.panta 1., 2. un 9.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.  Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 10.panta 9.daļā un 11.panta 10.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.c panta 3.punkta 4.rindkopa  Direktīvas 2018/2001 30.panta 3.punkta 2.rindkopas 1.teikums | Likumprojekta 10.panta 1.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.c panta 3.punkta 1. un 2.rindkopa  Direktīvas 2018/2001 30.panta 3.punkta 1.rindkopa un 9.punkts | Likumprojekta 10.panta 2.daļa, 6.-8.daļa, 11.panta 2.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.  Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 10.panta 9.daļā un 11.panta 10.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.c panta 1.punkts  Direktīvas 2018/2001 30.panta 1.punkts | Likumprojekta 10.panta 3.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 30.panta 2.punkts | Likumprojekta 10.panta 4.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 30.panta 7.punkta 2.rindkopa | Likumprojekta 10.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.c panta 3.punkta 5.rindkopa | Likumprojekta 11.panta 1. un 4.daļa | Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 11.panta 10.daļā | Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 11.panta 4.daļā |
| Direktīvas Nr. 98/70/EK 7.a panta 1. punkta 3.rindkopa | Likumprojekta 11.panta 1., 2., 4.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 30.panta 3.punkta 2.rindkopas 2.teikums | Likumprojekta 11.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 30.panta 3.punkta 3.rindkopa | Likumprojekta 11.panta 9.daļa | Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 11.panta 10.daļā | Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 11.panta 4.daļā |
| Direktīvas 2015/652 5.pants | Likumprojekta 11.panta 10.daļa | Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 11.panta 10.daļā | Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 11.panta 4.daļā |
| Direktīvas 98/70/EK 9.a pants  Direktīvas 2015/652 6.pants | Likumprojekta 13. un 14.pants | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 IX pielikums | Likumprojekta pielikums | Likumprojekts pārņem  pilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | Projekts šo jomu neskar. | | |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Projekts šo jomu neskar. | | |
| Cita informācija | Pilnībā ES tiesību aktu normas tiks pārņemtas, sagatavojot Likumprojektam pakārtotos normatīvos aktus (skatīt anotācijas IV sadaļu). | | |
| **2. tabula Ar tiesību akta projektu izpildītās vai uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem. Pasākumi šo saistību izpildei** | | | |
| Projekts šo jomu neskar. | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Saskaņā ar MK 2009. gada 25. augusta noteikumu Nr. 970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktu sabiedrības pārstāvji tika aicināti līdzdarboties, rakstiski sniedzot viedokli par likumprojektu tā izstrādes stadijā.  Sabiedrības pārstāvji tika informēti par iespēju līdzdarboties, publicējot paziņojumu par līdzdalības procesu EM tīmekļvietnē 23.09.2020. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Sabiedrībai bija iespēja iepazīties ar Likumprojektu EM tīmekļa vietnē un izteikt par to viedokli. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Sabiedrības viedokļu apkopojums un to vērā ņemšana ir publicēta EM tīmekļvietnē[[30]](#footnote-31). |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** | | |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | EM, SM, BVKB, PTAC, LATAK.  ZM un VARAM līdzatbildība normatīvā regulējuma izstrādē. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru.  Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Likumprojektā iekļautie nosacījumi var radīt ietekmi uz pārvaldes funkcijām, tomēr tas neietekmēs institucionālo sistēmu.  Likumprojektā iekļauto nosacījumu izpildei nav nepieciešams veidot jaunas institūcijas, likvidēt vai reorganizēt esošās institūcijas.  Likumprojekta izpildē iesaistītās institūcijas likumprojektā iekļautos pasākumu nodrošinās piešķirto, ja attiecināms – papildus piešķirto, valsts budžeta līdzekļu ietvaros. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Ekonomikas ministrs J.Vitenbergs

Vīza:

Valsts sekretārs E.Valantis

Rimša, 67013244

Helena.Rimsa@em.gov.lv

1. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R1119&from=LV> [↑](#footnote-ref-2)
2. Ministru kabineta 2020.gada 4.februāra rīkojums Nr.46 “Par Latvijas Nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.–2030. gadam” [↑](#footnote-ref-3)
3. Mērķis aptver biodegvielas vai biomasas degvielas, kas ir ražotas no pārtikas vai dzīvnieku barības kultūraugiem, modernās biodegvielas un/vai biogāzes, no AER iegūtu elektroenerģiju, no AER iegūtu ūdeņradi, pārstrādāta oglekļa degvielas, u.s. biodegvielas [↑](#footnote-ref-4)
4. Mērķis aptver tikai modernās biodegvielas un/vai biogāzi, no AER iegūtu elektroenerģiju, no AER iegūtu ūdeņradi, pārstrādātās oglekļa degvielas, kā arī citas biodegvielas vai biomasas degvielas, kas nav ražotas no pārtikas vai dzīvnieku barības kultūraugiem [↑](#footnote-ref-5)
5. Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 1.punkts: Tās cita starpā ietver: elektroenerģiju, ūdeņradi, biodegvielas, kā definēts Direktīvas 2018/2001 2.panta 28. un 33.punktā, sintētiskās un parafīna degvielas, dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspiestā dabasgāze un šķidrā agregātstāvoklī esošā gāze) un sašķidrināto naftas gāzi [↑](#footnote-ref-6)
6. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1574156186040&uri=CELEX:01998L0070-20181224> [↑](#footnote-ref-7)
7. enerģijas galapatēriņš – energoresursi, ko enerģijas izmantošanas vajadzībām piegādā izmantošanai transporta darbībām [↑](#footnote-ref-8)
8. <https://unfccc.int/ghg-inventories-annex-i-parties/2021> [↑](#footnote-ref-9)
9. <https://ec.europa.eu/environment/air/pdf/reduction_napcp/LV%20final%20NAPCP%2016Apr20.pdf> [↑](#footnote-ref-10)
10. MK 2005.gada 18.oktobra noteikumi Nr.772 “Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību” [↑](#footnote-ref-11)
11. MK 2000.gada 26.septembra noteikumi Nr.332 “Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu” [↑](#footnote-ref-12)
12. MK 2011.gada 5.jūlija noteikumi Nr.545 “Noteikumi par biodegvielu un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību” [↑](#footnote-ref-13)
13. https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/iedzivotaji/teritoriala-eksperimentala/meklet-tema/2788-csp-pirmo-reizi-publice-datus-par [↑](#footnote-ref-14)
14. Ministru kabineta 2012.gada 12.jūnija noteikumu Nr.409 “Noteikumi par vides aizsardzības prasībām degvielas uzpildes stacijām, naftas bāzēm un pārvietojamām cisternām” 2.11.apakšpunkts – “degvielas uzpildes stacija – jebkurš objekts, kurā degvielu pārsūknē no stacionāriem glabāšanas rezervuāriem uz transportlīdzekļu degvielas tvertnēm” [↑](#footnote-ref-15)
15. Ņemot vērā Komisijas īstenošanas regulas (19.12.2018.) par siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK un ar ko groza Komisijas Regulu (ES) Nr. 601/201218.pantu, izmaksas uzskata par nesamērīgām, ja aplēstās izmaksas pārsniedz ieguvumus [↑](#footnote-ref-16)
16. <https://www.virsi.lv/lv/uzpildes-stacijas?s%5B%5D=14> [↑](#footnote-ref-17)
17. <http://www.e-transports.org/index.php/features-mainmenu-47/team/95-uzlades-punkti> [↑](#footnote-ref-18)
18. Direktīvas 2018/2001 25.panta 1.punkta 1.rindkopa - dalībvalsts degvielas piegādātājiem nosaka pienākumu nodrošināt, lai atjaunojamās enerģijas īpatsvars galapatēriņam transporta nozarē līdz 2030.g būtu vismaz 14% [↑](#footnote-ref-19)
19. Direktīvas 2018/2001 26.panta 1.punkta 4.rindkopa - Ja biodegvielas, bioloģisko šķidro kurināmo, kā arī tādas transporta nozarē patērētās biomasas degvielas īpatsvars, ko ražo no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, dalībvalstī ir ierobežots līdz īpatsvaram, kas ir mazāks par 7 %, vai ja dalībvalsts nolemj šo īpatsvaru ierobežot arī turpmāk, tad minētā dalībvalsts var attiecīgi samazināt 25. panta 1. punkta pirmajā daļā minēto minimālo īpatsvaru par, maksimums, 7 procentpunktiem. [↑](#footnote-ref-20)
20. Minētie rādītāji ir jau ieskaitot dažādiem atjaunojamās enerģijas veidiem piemērojamie koeficienti (direktīvas 2018/2001 27.panta 2.punkts [↑](#footnote-ref-21)
21. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0807&from=EN> [↑](#footnote-ref-22)
22. apstiprināts ar MK 2019. gada 16. jūlija sēdes protokola Nr. 33 88.§ [↑](#footnote-ref-23)
23. Apstiprināts 2.lasījumā 2021.gada 10.jūnija Saeimas sēdē [↑](#footnote-ref-24)
24. <https://www.vid.gov.lv/sites/default/files/kopsavilkums_par_profesijam_2019_gada_decembris_bez_retajam_profesijam.xlsx> [↑](#footnote-ref-25)
25. <https://www.latak.gov.lv/index.php?option=com_institucijas&view=institucijas&type=S1&Itemid=112&lang=lv> [↑](#footnote-ref-26)
26. <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044&mode=vss&date=2021-03-04> [↑](#footnote-ref-27)
27. Likuma “Par piesārņojumu” 32.2 panta 44 daļa [↑](#footnote-ref-28)
28. <http://polsis.mk.gov.lv/documents/6948> [↑](#footnote-ref-29)
29. Eiropas Komisijas īstenotais iepirkums “Programme Support Action (PSA): Assisting Member States in the implementation of a common methodology for alternative fuels unit price comparison in accordance with Directive 2014/94/EU” [↑](#footnote-ref-30)
30. <https://www.em.gov.lv/lv/transporta-energijas-likums> [↑](#footnote-ref-31)