

RĪGĀ

2021. gada 18. janvārī  
Nr. 1-23/006\_e

**Ekonomikas ministrijai**  
*Paziņošanai e-adresē*

**Satiksmes ministrijai**  
*Paziņošanai e-adresē*

Par Transporta enerģijas likumu

Latvijas Finanšu nozares asociācija (turpmāk - Asociācija) ir iepazinusies ar Ekonomikas ministrijas izstrādāto likumprojektu "Transporta enerģijas likums" (turpmāk - Likumprojekts) un atbalsta tā tālāku virzību, vienlaikus izsakot tālākminētos iebildumus, kā arī uzsverot, ka daļa no šiem iebildumiem jau tika izteikta Ekonomikas ministrijas Likumprojekta sabiedriskās apspriešanas ietvaros.

1. Likumprojekta 1.panta 39) apakšpunkts nosaka, ka uzlādes punktu operators ir "fiziska vai juridiska persona, kas sniedz elektrotransportlīdzekļu uzlādes pakalpojumu **uz līgumiska pamata**, tostarp citu pakalpojumu sniedzēju vārdā". Lūgums skaidrot, starp kurām pusēm būs pieminētās līgumiskās attiecībās un kā noteiks uzlādes punktu operatorus.
2. Lūdzam veikt virkni precizējumu Likumprojekta 5.panta trešajā daļā:
  - a. šobrīd tas paredz, ka "*[j]aunu normatīvajos aktos par publisko būvju būvnoteikumiem noteikto publisko būvju būvniecības ietvaros vai publisko būvju pārbūves vai renovācijas procesā, ja minētām ēkām ēkas iekšienē vai blakus ēkām ir vairāk nekā desmit stāvvietas, jaunu normatīvajos aktos par dzīvojamo ēku būvnoteikumiem noteikto dzīvojamo ēku būvniecības ietvaros un dzīvojamo ēku pārbūves vai renovācijas procesā, ja minētām ēkām ēkas iekšienē vai blakus ēkām ir vairāk nekā desmit stāvvietas, paredz elektrotransportlīdzekļu uzlādes iekārtas uzstādīšanu atbilstoši būvniecību regulējošiem normatīvajiem aktiem par publiskām būvēm un dzīvojamām ēkām*". **Atkārtoti uzsveram, ka** šāda prasība nepārprotami kavēs daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanas procesu, t.sk. ES fondu 2014.-2020.gada plānošanas perioda ietvaros ieviestās energoefektivitātes pasākumu programmas apguvi, tā kā palielinās kopējās projekta izmaksas. Var izveidoties situācija, ka gan jumta nomaiņas, gan mājas fasādes atjaunošanas un līdzīgu ar daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas energoefektivitātes uzlabošanu saistītu pasākumu gadījumā, dzīvokļu īpašniekiem ir papildus jālemj par ELT uzlādes punkta izveidi, kā rezultātā var tikt pieņemts lēmums neīstenot nevienu no paredzētajiem pasākumiem. Jau šobrīd ir virkne problēmjautājumu, kas saistīti ar daudzdzīvokļu dzīvojamo māju apsaimniekošanu, piemēram, nav atrisināts jautājums par piespiedu nomu, jo zeme zem daudzām daudzdzīvokļu dzīvojamām ēkām nav dzīvokļu īpašnieku

īpašumā, tāpat kā komunikācijas. Attiecīgi iecerēto darbu dēļ ir jāveic projektēšana un saskaņošana ar komunikāciju īpašniekiem, kas rada papildu izmaksas.

Pašvaldībām pilsētu teritorijās, veicot detālplānojumus, ir iespējas plānot un noteikt šādu uzlādes punktu izveides vietas, apzinot uzlādei nepieciešamās jaudas, to pieejamību, šādu kopējas infrastruktūras jautājumu risināšanu nedrīkstētu uzlikt tikai kā pienākumu daudzdzīvokļu dzīvojamo māju īpašniekiem. Jāatceras, ka papildus uzlādes punktu ierīkošanai izdevumus veidos arī to uzturēšanas izmaksas, kas vēl palielinās kopējos māju apsaimniekošanas izdevumus. Šobrīd nav skaidrs, kādas būs šīs izmaksas un kurš tās segs – vai tās pilnībā segs šos punktu izmantotāji?

Aicinām Likumprojekta 5.panta trešajā daļā noteiktās prasības nenoteikt kā obligātas, tāpat kā stāvvietu ierīkošanu. Jau šobrīd ir problēma nodrošināt daudzdzīvokļu dzīvojamo māju iekšpagalmos nepieciešamo autostāvvietu skaitu. Ekonomikas ministrija plāno pieaugumu daudzdzīvokļu dzīvojamo māju atjaunošanā, līdz ar to aicinām izvērtēt nepieciešamību un lietderību noteikt ELT uzlādes vietu izveidi pie katras daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas.

- b. aicinām dzēst vārdu "iekšienē", jo ar to parasti tiek saprastas ēkas iekštelpas.
  - c. lūdzam skaidrot terminu "blakus ēkām", jo katrai ēkai ir noteikts tai funkcionāli nepieciešamais zemes gabals, kas tiek apsaimniekots, un var būt situācija, ka tai blakus ir otra ēka, kam ir zeme ar autostāvvietām, attiecīgi pirmā ēka var lemt par būvniecību, pārbūvi tikai attiecībā uz to zemes gabalu, kas tai ir piekritīgs un atrodas tās īpašumā.
3. Likumprojekta 6.panta trešā daļa nosaka, ka pilsētu "pašvaldība, kuras teritorijā saskaņā ar normatīvajiem aktiem par gaisa kvalitāti vismaz trīs kalendāro gadu periodā ir pārsniegti gaisa kvalitātes normatīvi, pašvaldību teritorijā, kā arī pilsētu ar iedzīvotāju blīvumu, kas vidēji trīs kalendāro gadu periodā pārsniedz 1300 iedzīvotāju uz vienu kvadrātkilometru, pašvaldība savā pašvaldības teritorijā nosaka transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumus, lai veicinātu transportlīdzekļu izmantošanas radīto emisiju samazināšanu". Lūdzam ņemt vērā, ka šo normas ieviešanu būs apgrūtināti izpildīt tām pašvaldībām, kuru pilsētu teritorijām cauri virzās tranzīta plūsma, piemēram, Eiropas mēroga tranzīta koridori.
  4. Likumprojekta 7.panta pirmajā daļā ir runāts par "mehānisko transportlīdzekli". Lūgums Likumprojekta 1.pantā atrunāt, kas ar to ir domāts?
  5. Likumprojekta nodaļas "Pārejas noteikumi" 5.punkts paredz, ka "Ministru kabinets līdz 2022. gada 31. decembrim nosaka kritērijus finansiāla atbalsta saņemšanai mazemisiju transportlīdzekļu (tai skaitā velo transportlīdzekļu un maza ātruma bezemisiju transportlīdzekļu) iegādei", kas ir pārāk ilgs laiks finansiālā atbalsta izveidošanai, ņemot vērā, ka publiski pieejama ir informācija par atbalsta pieejamību citās valstīs. Nepieciešams skaidrojums, kam finansiālais atbalsts tiek plānots (juridiskām personām vai privātpersonām), attiecīgi lūgums sniegt papildu skaidrojumu anotācijā. Finansiālā atbalsta saņemšana ir cieši saistīta ar veco transporta līdzekļu utilizācijas jautājumu un kompensāciju iespējām, kas arī būtu jāapraksta anotācijā, apzinot vismaz pārējo Baltijas valstu pieredzi un praksi, kā arī skaidrojot valsts pozīciju šajā jautājumā.
  6. Anotācijā iztrūkst salīdzinošas informācijas par transporta enerģijas apriti, prasībām, uzraudzību Baltijas mērogā, lai spētu salīdzināt piedāvātās sistēmas priekšrocības un trūkumus salīdzinājumā ar pārējām Baltijas valstīm. Lūdzam attiecīgi papildināt anotāciju.
  7. Paralēli šim likumprojektam ir nepieciešams virzīt saskaņošanai **Satiksmes ministrijas izstrādāto plānošanas dokumentu "Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2021.-2030. gadam"**, nodrošinot tā atbilstību Nacionālajam enerģētikas un klimata plānam 2021.-2030.gadam, tādējādi ļaujot labāk izprast Transporta enerģijas

likumprojekta ieviešanas ietekmi. Lūdzam attiecīgi precizēt anotāciju, skaidrojot, kad šis plānošanas dokuments tiks izsludināts sabiedriskajā apspriešanā.

8. Likumprojekts uzdod publiski pieejamos uzlādes punktos nodrošināt alternatīvu degvielu, vienlaikus anotācijā nav informācijas, vai pircējiem (gala patērētājiem) ir atļauts uzpildīt transportlīdzekļus ar alternatīvo degvielu **un kā degvielas jaunās kvalitātes un sastāva prasības ietekmēs gala patērētājus**. Tāpat lūgums anotāciju papildināt ar informāciju, vai degvielas piegādātāji, tirgotāji varēs pārdot arī šodien pieejamo degvielu, ja transportlīdzekļos nav ļauts izmantot alternatīvo degvielu, kā arī pievienot izvērtējumu (pamatojumu) **tirgus gatavībai tik straujai likuma prasību ieviešanai**, spējot nodrošināt to izpildi jau sākot ar 2021.gada 1.jūniju vai 2022.gada sākumu, kad būs pieņemti arī nepieciešamo Ministru kabineta noteikumu grozījumi.

Likumprojekta izstrādes, apspriešanas un tālākās virzības apstiprināšanai straujais temps rada papildu riskus par tā kvalitāti un iespēju laicīgi un atbilstoši ieviest paredzētās pārmaiņas, it īpaši ievērojot to ietekmi un ikvienu sabiedrības locekli – gan saimnieciskās darbības veicēju, gan iedzīvotāju. Tādējādi **ir kritiski svarīgi Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Ekonomikas ministriju izstrādāt konkrētām mērķauditorijām atbilstošu komunikācijas plānu paredzētajām pārmaiņām transporta sektorā**, izskaidrojot sabiedrībai mērķus, konkrētos pasākumus, kā arī, kas ir sevišķi būtiski, izmērāmus sasniedzamos rezultātus utt. Pašreiz nav saprotams, kāda rīcība nepieciešama vai tiek pamatoti sagaidīta no sabiedrības - gala patērētājiem. Asociācija, tiekoties ar satiksmes ministru, jau pirms gada aicināja šādu plānu izstrādāt.

Asociācija uzaicina Ekonomikas ministrijas un Satiksmes ministrijas pārstāvjus uz Asociācijas Ilgtspējīgas finansēšanas darba grupas sanākumi, lai pārrunātu ilgtspējas jautājumus transporta nozarē, t.sk. minētā komunikācijas plāna jautājumu, Asociācijas un tās biedru iesaisti šāda plāna izstrādē, kā arī dalību tā īstenošanā, lai vēstījumi (skaidrojumi) sasniegtu plašu auditoriju. Uzskatām, ka mūsu sadarbība šajā jautājumā ir ļoti nozīmīga, ņemot vērā Asociācijas biedru darbu ieviešot “EU Sustainable Framework” ietvara nosacījumus, t.sk. transporta enerģijas jomā. **Likumprojekts un citi normatīvie akti, ko plānots izstrādāt šajā jomā, nepārprotami un tieši ietekmē Asociācijas biedru un arī citu finanšu sektora dalībnieku darbības stratēģiju, politiku un piedāvātos finansējuma instrumentus (produktus), kā arī kopējo finansējuma portfeļa kvalitātes un risku vērtējumu, kas, savukārt, ir būtiski labai, uz izaugsmi orientētai sadarbībai ar klientiem.**

Pateicamies par līdzšinējo konstruktīvo komunikāciju un ceram uz rezultatīvu sadarbību arī turpmāk.

Ar cieņu

valdes priekšsēdētāja

Sanita Bajāre

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR  
DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Ieva Alhasova, [ieva.alhasova@financelatvia.eu](mailto:ieva.alhasova@financelatvia.eu)