**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 siltumnīcefekta gāzu 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 un ir paredzēts, ka tas stājā spēkā uzreiz pēc tā pieņemšanas. Likumprojekts paredzēts kā jumta regulējums transporta enerģijas jomā, kas precizē un paplašina šobrīd labi iedzīvinātās, bet ne vienmēr skaidrās, bieži neelastīgās normas attiecībā uz degvielu, alternatīvo degvielu un biodegvielu tirgus uzraudzību, degvielu apritē iesaistīto personu tiesībām un pienākumiem.Likumprojekts stājas spēkā 2021.gada 1.jūnijā. |

|  |
| --- |
| **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.  |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Pašreizējā situācijaSaskaņā 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 ir apņēmusies samazināt kopējās ES siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisijas 2030.gadā par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada. Savukārt 2020. gada 17. septembrī Eiropas Komisija (turpmāk – EK) publicēja paziņojumu “Eiropas 2030. gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā”[[1]](#footnote-2), kurā uzsvērts, ka esošais ES rīcībpolitikas ietvars ir nepietiekams, lai ļautu ES sasniegt 2050. gada klimatneitralitātes mērķi un kurā izvirzīts ES SEG emisiju samazināšanas mērķi, kas prasa SEG emisijas (skaitot gan SEG emisijas, gan CO2 piesaisti) līdz 2030. gadam samazināt vismaz par 55 % (salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni). Latvija šo mērķi atbalstīja 2020.gada 29.septembrī apstiprinot nacionālo pozīciju “Par Eiropas Komisijas paziņojumu “Eiropas 2030.gada klimata politikas ieceru kāpināšana. Investīcijas klimatneitrālā nākotnē iedzīvotāju labā””.Lai ES varētu izpildīt savus šobrīd spēkā esošos SEG emisiju samazināšanas mērķus, ES ietvaros ir izstrādāti 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 | 2017 | 2020 | 2030 |
| 1.1.3. Transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājums (%) | 6 | 6 | 0,8 | 6 | **≥6** |
| 1.2. Enerģijas, kas ražota no AER īpatsvars enerģijas bruto gala patēriņā (%) | 20 | 32 | 39 | 40 | **50** |
| 1.3. Enerģijas, kas ražota no AER, īpatsvars enerģijas bruto galapatēriņā transportā (%) | 10 | 14 | 2,5 | 10 | **7** |
| 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 Direktīvā 2018/2001 noteiktie mērķi, vienlaikus paredzot, ka atjaunojamās transporta enerģijas mērķi netiks ņemts vērā Latvijā izmantotais 1.paaudzes biodegvielu apjoms. Vienlaikus netiek paredzēts jebkāds aizliegums Latvijā audzēt 1.paaudzes biodegvielu ražošanai nepieciešamās izejvielas, vai Latvijā ražot šo 1.paaudzes bioegvielu.Latvijai līdz ar citām ES dalībvalstīm ir saistoši vairāki ES tiesību aktos noteikti mērķi un pienākumi attiecībā uz alternatīvo degvielu[[3]](#footnote-4) 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[[4]](#footnote-5)) (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) Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 11.decembra direktīva (ES) 2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (turpmāk – 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[[5]](#footnote-6) 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 izvēles iesējas dalībvalstīm saskaņā ar kurām degvielas piegādātājiem noteiktās AER saistības var tikt samazinātas, ja tajās nav iekļautas degvielas, kas iegūtas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem par, maksimums, 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 nodrošina viņu piegādātās transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājumu 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.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 viss aprites cikls attiecas uz vairāku ministriju kompetencēm. Saskaņā ar MK 2010. gada 23. marta noteikumu Nr.271 “Ekonomikas ministrijas nolikums” 5.3.3., 5.3. un 5.3.4. apakšpunktu Ekonomikas ministrija (turpmāk – EM) izstrādā un īsteno politiku enerģētikas, būvniecības un tirdzniecības nozarē, kā arī saskaņā ar 5.4.3. un 5.4.7. apakšpunktu EM izstrādā un īsteno politiku atbilstības novērtēšanas, kvalitātes nodrošināšanas un bīstamo iekārtu tehniskās uzraudzības jomās. Saskaņā ar MK 2003. gada 29. aprīļa noteikumu Nr.242 “Satiksmes ministrijas nolikums” 5.24. apakšpunktu 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. Saskaņā ar MK 2019.gada 30.aprīļa noteikumu Nr.187 “Zemkopības ministrijas nolikums” 4.1.18.punktu Zemkopības ministrija (turpmāk – ZM) izstrādā lauksaimniecības, meža nozares un zivsaimniecības politiku atjaunojamo enerģijas resursu – meža un lauksaimniecības biomasas – ilgtspējīgas pieejamības, ieguves un izmantošanas, jomā. Saskaņā ar MK 2011.gada 29.marta noteikumu Nr.233 “Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas nolikums” 4.1.1.4.apakšpunktu Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM) izstrādā politiku klimata politikas jomā, kā arī saskaņā ar 5.1.4.apakšpunktu VARAM 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.MK 2017. gada 25. aprīļa rīkojuma Nr.202 "Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.–2020.gadam" 2.punkts nosaka SM un EM par atbildīgajām institūcijām Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.–2020.gadam (turpmāk – Plāns) īstenošanā un koordinēšanā.Esošās problēmasLatvijā 2018.gadā transporta sektora SEG emisiju apjoms ir otrs lielākais kopējā Latvijas SEG emisiju apjomā – 28,6%, un lielākais Latvijas SEG emisiju apjomā, uz kuru netiek attiecināta Eiropas Savienības Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (turpmāk – ne-ETS darbības) – 36,8% no kopējā ne-ETS darbību SEG emisiju apjoma[[6]](#footnote-7). 2019.gada transporta sektora SEG emisiju apjoms aptuveni bija jau 29% no kopējā Latvijas SEG emisiju apjoma un aptuveni jau 37% no ne-ETS darbību SEG emisiju apjoma[[7]](#footnote-8). Periodā no 2011.gada transporta sektora SEG emisiju apjoms nepārtraukti palielinās un 2012.-2019.g. periodā tās palielinājās par 18,8%.Transporta sektora griezumā autotransports sastāda 91,3% no kopējā transporta SEG emisiju apjoma, bet 23,9% – no kopējā SEG emisiju apjoma. Latvijā transports ir galvenais slāpekļa oksīdu emisiju avots, kur 2016.gadā – 38,9% no kopējā slāpekļa oksīdu emisiju apjoma, tāpat Rīgā, Rēzeknē un Liepājā transporta darbību dēļ tiek pārsniegtas smalko daļiņu (PM2,5) noteiktais augšējais piesārņojuma novērtēšanas slieksnis un no 2013. līdz 2015. gadam Rīgas transporta ietekmes stacijās Brīvības un Krišjāņa Valdemāra ielā tika pārsniegts slāpekļa oksīdu gada robežlielums cilvēka veselības aizsardzībai.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) 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. Ņemot vērā esošo SEG emisiju apjoma pieaugošo tendenci no transporta darbībām, kā arī transporta ietekmi uz gaisa piesārņojošo vielu emisijām, ir jāsecina, ka esošais normatīvais regulējums nav pietiekams, kā arī jāsecina, ka esošie nosacījumi nenodrošina Latvijai noteikto saistību 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. Jāņem vērā arī, ka daļa no Direktīvas 2009/28/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 23.aprīļa direktīvas Nr.2009/30/EK*, ar ko groza Direktīvu 98/70/EK attiecībā uz benzīna, dīzeļdegvielas un gāzeļļas specifikācijām un ievieš mehānismu autotransporta līdzekļos lietojamās degvielas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas kontrolei un samazināšanai, groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz tās degvielas specifikācijām, kuru lieto iekšējo ūdensceļu kuģos, un atceļ Direktīvu 93/12/EEK* (turpmāk – Direktīva 2009/30/EK), prasībām līdz šim nav pilnībā ieviestas.Tiesiskā regulējuma mērķisLikumprojekts ir izstrādāts, lai:1) nodrošinātu ceļu transporta darbību radīto SEG emisiju un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšanuAlternatīvo 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 nodrošinātu arī vienu no Eiropas Parlamenta un Padomes 2015.gada 9.septembra direktīvas Nr. 2015/1513, ar kuru groza Direktīvu 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti, un Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – Direktīva 2015/1513), mērķiem – izmantot pārstrādes atlikumu potenciālu biodegvielas ražošanā.2) Latvijas normatīvajā regulējumā atbilstoši transponētu ES tiesību aktu normasDirektīvas 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 2015/1513, ar ko tika grozītas Direktīva 2009/28/EK un Direktīva 98/70/EK.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 transporta enerģijas 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.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[[8]](#footnote-9), MK noteikumi Nr.332[[9]](#footnote-10), MK noteikumi Nr.545[[10]](#footnote-11).3) aktualizētu Direktīvas 2014/94/ES nosacījumusIr jāaktualizē normatīvie akti atbilstoši Direktīvas 2014/94/ES nosacījumiem, nosakot prasības gāzveida degvielas uzpildes punktiem, tāpat ir jāaktualizē normatīvie nosacījumi atbilstoši Direktīvas 2014/94/ES prasībām, nosakot prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, kā arī elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu operatoriem. Direktīva 2014/94/ES paredz arī patērētāju informēšanu, kas iekļauts likumprojektā.Likumprojekts 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. Tāpat paredzēts, 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. Likumprojektā paredzēts, ka MK nosaka sistēmas turētāju un informācijas sniegšanas kārtību. 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.Nosakot vienotas prasības alternatīvo degvielu (elektroenerģija, saspiestā dabasgāze, sašķidrinātā dabasgāze un ūdeņradis) infrastruktūrai, tāpat arī uzpildes un uzlādes stacijām, tiktu veicināta šīs nozares attīstība, tāpat tiktu nodrošināta patērētāju informēšana par šādu degvielu izmantošanas transportā specifiskajām prasībām un šo degvielu īpatnībām.4) uz transporta enerģiju attiecināmos nosacījumus iekļautu vienā tiesību aktāAr Likumprojekta jomu ir arī saistīts likums “Par piesārņojumu”, kura 55. panta pirmā daļa nosaka pienākumu degvielas piegādātājiem līdz 2020.gada 31.decembrim 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.5) Likumprojekts izstrādāts, lai iekļautu tajā administratīvos pārkāpumus transporta enerģijas jomāŠobrīd Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (turpmāk – LAPK) ir iekļauti vairāki nosacījumi attiecībā uz naftas produktiem un degvielu, tomēr lielākā daļa šo nosacījumu LAPK kodifikācijas ietvaros ir jau pārņemti nozaru tiesību aktos – Patērētāju tiesību aizsardzības likumā, likumā “Par atbilstības novērtēšanu”. Savukārt administratīvā atbildības par informācijas nenodrošināšanu iestādēm un privātpersonām un informācijas nenodrošināšanu degvielas tirdzniecības vietās nosacījumi vēl nav pārņemti nozaru tiesību aktos.**Tiesiskā regulējuma būtība**Likumprojekta 1.pantsPantā iekļautas likumprojektā lietotās definīcijas, kas aktualizē Biodegvielu likumā lietotās definīcijas, gan pārņem Direktīvas 2018/2001 un 98/70/EK definīcijas.Likumprojekta 2.pantsPants 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.pantsPants nosaka likuma darbības jomu – likums attiecas uz transporta enerģiju un visu, kas saistītas ar tās apriti un infrastruktūru.Likumprojekta 4.pantsPants 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 Likumprojekta 5.pantsPants 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 visiem transportlīdzekļiem un sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes punkti lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļiem alternatīvo degvielu infrastruktūras izveides veicināšanas ietvaros. 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 .Pants nosaka arī to, ka jaunu publisko būvju un dzīvojamo ēku būvniecības ietvaros un pārbūves ietvaros, ja minētām ēkām ēkas iekšienē vai blakus ēkām ir vairāk nekā desmit stāvvietas, ir jāparedz elektrotransportlīdzekļu uzlādes iekārtas uzstādīšanu atbilstoši būvniecību regulējošiem normatīvajiem aktiem par publiskām būvēm un dzīvojamām ēkām – Ministru kabineta 2015.gada 30.jūnija noteikumi Nr.331 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 208-15 "Publiskas būves" un Ministru kabineta 2015.gada 30.jūnija noteikumi Nr.340 “Noteikumi par Latvijas būvnormatīvu LBN 211-15 "Dzīvojamās ēkas".Likumprojekta 6.pantsPants nosaka vairākām pilsētu pašvaldībām, kuru 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 (Rīga, Ogre, Rēzekne, Olaine, Bauska, Liepāja, Daugavpils) uz vienu kvadrātkilometru, noteikt transportlīdzekļu izmantošanas nosacījumus minēto pašvaldību teritorijās, lai veicinātu transportlīdzekļu izmantošanas radīto emisiju samazināšanu. Pants arī nosaka vairākus pienākumus tādu pilsētu pašvaldībām, kuru pilsētās iedzīvotāju skaits ir lielāks nekā 20 000 iedzīvotāju. 2019.gadā šādas pilsētas Latvijā bija 10 – Daugavpils, Jēkabpils, Jelgava, Jūrmala, Liepāja, Rēzekne, Rīga, Valmiera, Ventspils un Ogre.Minētie nosacījumi izriet no Latvijas “Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.-2030.gadam”, kas tika apstiprināts ar MK 2020.gada 4.februāra rīkojumu Nr.46, kā arī likumprojekta 6.panta 3.daļa ir saistīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2019.gada 20.jūnija direktīvas Nr. 2019/1161, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (turpmāk – Direktīva 2019/1161), nosacījumiem.Likumprojekta 7.pantsPants 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.Likumprojekta 8.pantsAr 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. Tāpēc pantā ir iekļauti degvielas piegādātājiem obligāti piemērojamie mērķi modernai biodegvielai, kā arī elektroenerģijai, pārstrādātā oglekļa degvielai un no atjaunojamiem energoresursiem ražotai nebioloģiskas izcelsmes šķidrai vai gāzveida degvielai:cid:image001.jpg@01D57C7A.A616E3F0Tāpat pantā ir noteikts terminēts obligātais biodegvielu / moderno biodegvielu piejaukums (šobrīd izteikts Noteikumos Nr.332), nespecificējot, vai minētajā piejaukumā tiek iekļautas biodegvielas, kas iegūta no 1. pielikumā uzskaitītajām izejvielām, vai no citām izejvielām iegūta biodegviela. Tāpat pantā ir iekļauts deleģējums MK noteikt gadījumus attiecībā uz biodegvielu piejaukuma izņēmumiem.Pantā ir iekļauta arī iespēja iegādāties no cita degvielas piegādātāja tā saistību izpildes pārsniegumu.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[[11]](#footnote-12).*Likumprojekta 9.pantsPants pēc būtības pārņem šobrīd likumā “Par piesārņojumu” 55.pantā iekļautos nosacījumus, kas attiecas uz periodu līdz 2020.gada 31.decembrim. 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 siltumnīcefekta gāzu emisiju uz vienu piegādātās degvielas vai enerģijas vienību*”. Ņemot vērā šo jaunāko EK interpretāciju, ir nepieciešams veikt grozījumus arī Latvijas tiesību aktos iekļautajos nosacījumos. Tā kā šobrīd tiek izstrādāts likumprojekts, tad lietderīgi visus uz degvielas piegādātājiem attiecināmos nosacījumus iekļaut vienā tiesību aktā. Tāpēc likumprojekta 8.panta nosacījumi ir iekļauti likumprojektā nevis tiek veikti likuma “Par piesārņojumu” grozījumi.Papildus šobrīd likuma “Par piesārņojumu” 55.pantā iekļautajiem nosacījumiem, likumprojektā ir iekļauti tādi jauni nosacījumi kā – iespēja degvielas piegādātājam savu saistību izpildei izmantot arī to elektroenerģijas daudzumu, kas ir piegādāts izmantošanai ceļa transportā, bet ko izmantošanai nav piegādājis pats degvielas piegādātājs (šādu statistiku iegādājoties no tā komersanta, kas galapatēriņam transportā ir piegādājis elektroenerģiju un var pamatot ka minētā elektroenerģija tiešām ir izmantota elektrotransportlīdzekļu uzlādei), kā arī iespēja iegādātie no cita degvielas piegādātāja saistību izpildes pārsniegumu.Likumprojekta 10.pantsAr 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 nebioloģiskas izcelsmes atjaunojamo energoresursu šķidro un gāzveida degvielu un pārstrādāta oglekļa degvielu, veidus. Pantā arī iekļauti nosacījumi atbilstības minētajiem kritērijiem pārbaudei.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 transporta enerģijas 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 nacionālo shēmu ietvaros, kur šīm shēmām ir saistoši tie nosacījumi, kas ir noteikti Direktīvā 98/70/EK un kas ir noteikti Direktīvā 2018/2001, līdz ar to ir liela iespēja, ka brīvprātīgās shēmas vai nacionālās shēmas pārbaudīs minēto atbilstībuPantā iekļauti arī nosacījumi attiecībā uz masas bilances ievērošanu visā biodegvielu piegādes ķēdē, lai būtu iespējams izsekot un pamato biodegvielu izejvielas, to izcelsmi un atbilstību iepriekšminētajiem kritērijiem.Likumprojekta 11.pantsPantā 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 integrētās 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.pantsPants nosaka likumprojektā iekļauto nosacījumu uzraudzības pienākumu MK noteiktajai iestādei, kas varētu būt Būvniecības valsts kontroles birojs (turpmāk – BVKB) – veic arī degvielas kvalitātes uzraudzību un monitoringu, jo saskaņā ar informatīvo ziņojumu “Par elektroenerģijas obligātā iepirkuma komponentes problemātikas iespējamajiem risinājumiem un enerģētikas politikas īstenošanas funkcijām”[[12]](#footnote-13) (turpmāk – Informatīvais ziņojums)) tai ir noteiktas šādas jaunas funkcijas, un Patērētāju tiesību aizsardzības centram (turpmāk – PTAC).Nosacījumi par ikgadējo degvielas un biodegvielas kvalitātes uzraudzību un monitoringu BVKB ir jāveic atbilstoši un ievērojot attiecīgā Eiropas standarta prasības – standartā LVS EN 14274:2013 "Automobiļu degvielas. Benzīna un dīzeļdegvielas kvalitātes novērtēšana. Degvielas kvalitātes monitoringa sistēma (FQMS)" ietvertās prasības.Tāpat pantā ir iekļauts deleģējums MK noteikt likumprojektā noteikto kritēriju, prasību un pienākumu izpildes uzraudzības kārtību, 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.pantsAdministratīvās atbildības likuma (turpmāk – AAL) 16. pantā ir noteikts, ka maksimālais naudas soda apmērs juridiskām personām ir 4000 naudas soda vienības, t.i., 20 tūkst. euro. Ņemot vērā Direktīvā 2018/2001 juridiski saistošā (obligātā) AER transporta mērķa raksturu, kā arī Direktīvas 98/70/EK prasības attiecībā uz samērojamu soda sankciju noteikšanu, un ņemot vērā AAL noteiktos maksimālos naudas soda apmērus Likumprojekts paredz degvielas piegādātājiem par noteiktā pienākuma nesasniegšanu noteikt kā maksājumu un par to nepiemērot administratīvo atbildību).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.Ņemot vērā degvielas piegādātāju sniegto informāciju, atbilstības izmaksas likuma “Par piesārņojumu” 55.panta pirmajā daļā noteiktā pienākuma izpildei var pārsniegt vairākus miljonus *euro*. Ņemot vērā EM pieejamo informāciju, maksimālais degvielas piegādātājam piemērotais maksājums par pienākumu izpildi nepārsniegtu 1 – 2 milj. *euro*. Līdz ar to LAPK vai AAL noteiktais maksimālais soda apjoms attiecībā uz likuma “Par piesārņojumu” 55. panta pirmajā daļā noteiktā pienākuma izpildi nevar būt uzskatāms par iedarbīgu, samērīgu ar nodarījumu un no pārkāpumiem atturošu sankciju.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”. 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.Transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazināšanas mērķis, kā arī AER un moderno biodegvielu izmantošanas veicināšana transportā ir daļa no Latvijas un ES kopīgās apņemšanās nodrošināt klimata pārmaiņu mazināšanas, t.i., šis mērķis ir izstrādāts kā pasākums nodrošināt ES devumu globālajos centienos klimata pārmaiņu mazināšanas jomā, vienlaikus arī īstenojot Līguma par ES darbību 191.pantā noteikto principu “piesārņotājs maksā”. Ir jāsecina, ka, degvielas piegādātājiem neizpildot tiem noteiktos pienākumus, tiek ietekmētas gan Latvijas, gan ES darbības SEG emisiju samazināšanas jomā, kas varētu tikt uzskatīts par cilvēka un vides kvalitātes kaitējumu – mērķu izpildes pasākumi nodrošina arī gaisa kvalitātes uzlabošanu, īpaši pilsētvidē, ka savukārt arī nodrošina kaitējuma cilvēka veselībai samazināšanu.Lai nodrošinātu minētā maksājuma samērīgumu preventīvajam elementam, likumprojektā tiek piedāvāts noteikt šī maksājuma diapazonu, kur sods tiktu piemērots, ņemot vērā tā neizpildes apjomu.Pantā ir arī noteikts, ka minēto maksājumu degvielas piegādātājs iemaksā valsts atjaunojamās transporta enerģijas fondā (likumprojekta 16.pants), tiek izveidots ar šo likumprojektu, līdz ar to minētais maksājums būs izlietojams likumprojekt 16.pantā noteiktajiem pasākumiem. **Administratīvā atbildība un soda sankcijas**Likumprojekta 14.panta pirmā daļaŠajā daļā tiek noteikta administratīvā atbildība normatīvajos aktos noteiktās informācijas nesniegšanu privātpersonām un iestādēm. Šī administratīvā atbildība izriet no prasību neievērošanas likumprojekta 11.pantā iekļauto ziņošanas pienākumu ietvaros. Piemērojamo sankciju apmērs tiek saglabāts esošā apmērā minimālai likmei. Likumprojekta 14.panta otrā daļaŠajā daļā tiek noteikta administratīvā atbildība normatīvajos aktos noteiktās informācijas par degvielu nenodrošināšanu tās tirdzniecības vietās. Šī administratīvā atbildība izriet no prasību neievērošanas likumprojekta 7.pantā iekļauto patērētāju informēšanas pienākumu ietvaros. Piemērojamo sankciju apmērs tiek saglabāts esošā apmērā juridiskām personām, nenosakot atbildību amatpersonām un nosakot administratīvo atbildību fiziskām personām.Soda apjoma piemērošanā tiks izvērtēts administratīvā pārkāpuma biežums un ietekme, ievērojot arī “konsultē vispirms” principu.Likumprojekta 15.pantsPants nosaka kompetences administratīvo pārkāpumu procesā.Pants nosaka arī administratīvo sodu samaksas kārtību un nosacījumus ieņēmumu no minēto sodu samaksas izlietošanā.Pantā ir piemērota AAL 263.panta 6.daļā noteiktās administratīvā soda kārtības atkāpe – likumprojektā minētie administratīvie sodi ir jāmaksā MK noteiktās institūcijas kontā un tie tiek ieskaitīti minētās iestādes pamatbudžetā. Šāda atkāpe tiek noteikta, lai mazinātu ietekmi uz valsts budžetu un nodrošinātu, ka transporta enerģijas tirgus uzraudzībai, patērētāju informēšanai, transporta enerģijas aprites nosacījumu izpildei un noteikto mērķu un pienākumu izpildes uzraudzībai ir pieejami finanšu līdzekļi. Minētos līdzekļus institūcijai būtu jāizmanto likumprojektā noteiktiem uzdevumiem. Ņemot vērā EK iniciatīvas attiecībā uz turpmākiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas nosacījumiem, kuri tiks tikai stiprināti un paplašināti, ir secināms, ka transporta enerģijas aprites jautājumos pienākumi un uzdevumi dalībvalstīm tikai palielināsies. Līdz ar to finanšu līdzekļi no administratīvo sodu piemērošanas samazinās ietekmi uz valsts budžetu. Šo līdzekļu apjoms tiks arī ņemts vērā MK noteiktās institūcijas ikgadējā budžeta sagatavošanā.Gan likumprojekta 13., gan 14. daļā ir iekļauti maksājuma vai administratīvā soda sankciju apjoma diapazoni. Attiecīgi maksājuma vai naudas soda apjoma noteikšanā tiks izmantoti AAL 19.panta 2.daļas nosacījumi, kā arī soda samērīgums un lietderīgums un vairāki papildus apstākļi[[13]](#footnote-14).Likumprojekta 16.pantsAr šo pantu tiek izveidots jauns atjaunojamās transporta enerģijas fonds atjaunojamās transporta enerģijas veicināšanai un energoefektivitātes uzlabošanai transportā, un minēto fondu izveido attīstības finanšu institūcija ALTUM. Pantā ir noteikti galvenie fonda darbības nosacījumi un finanšu līdzekļu izlietojums.Pārejas noteikumiPārejas noteikumos ir noteikti pienākumi līdz konkrētam termiņam 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). |
| 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 uzņēmējdarbībuLīdz ar likumprojektā paredzēto jauno pienākuma mehānismu degvielas piegādātājiem – līdzdalības mehānisms (likumprojekta 8.pants), ieviešanu un īstenošanu, tas var radīt ietekmi uz degvielas cenām patērētājiem.Mehānisma kura mērķis veicināt AER mērķu sasniegšanu, veicinot kopējā juridiski saistošā AER mērķa sasniegšanu, ietvaros, paredzēts jauns pienākums degvielas piegādātājam ar 2021.gada 1.janvāri katru gadu pārdot noteiktu tādas transporta enerģijas īpatsvaru, kas ražota no atjaunojamiem energoresursiem, ieskaitot atjaunojamo elektroenerģiju (elektroenerģija, kas ir ražota izmantojot atjaunojamos energoresursus, kuras atbilstību atjaunojamās elektroenerģijas nosacījumiem var pamatot ar izcelsmes apliecinājumu) un ūdeņradi (ūdeņradis, kas ir ražots izmantojot atjaunojamos energoresursus, kura atbilstību atjaunojamā ūdeņraža nosacījumiem var pamatot ar izcelsmes apliecinājumu, piemēram – ja ūdeņradi saražo no elektroenerģijas, ir nepieciešams ar izcelsmes apliecinājumu pamatot, ka izmantotā elektroenerģija ir atjaunojamā elektroenerģija, ja ūdeņradi saražo izmantojot biometānu, ir nepieciešams pamatot, ka ražošanā izmantotā gāze ir biometāns, ko savukārt varēs pamatot ar izcelsmes apliecinājumu), no visa tā paša degvielas piegādātāja galapatēriņam transportā Latvijā piegādātā transporta enerģijas apjoma. 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.Tāpat kā galapatēriņu stimulējošs instruments, lai izvēlētos tīras biodegvielas vai fosilās degvielas sajaukumus ar augstu biodegvielas koncentrāciju, spēkā ir samazinātās akcīzes nodokļu likmes, ko nosaka Likums “Par akcīzes nodokli”. 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[[14]](#footnote-15))l – nepieciešamais laiks informācijas sagatavošanai – 240 stundas gadā (6 darba nedēļas)n – subjektu skaits – apmēram 65 degvielas piegādātājib – informācijas sniegšanas biežums – reizi gadāC = (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[[15]](#footnote-16)):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 institūcijasb – informācijas sniegšanas biežums – 1 reiziC = (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 punktib – 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 | 0 | 0 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 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 | 35 682 | 0 | 35 682 | 35 682 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 35 682 | 0 | 35 682 | 35 682 |
| 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 | -35 682 | 0 | -35 682 | -35 682 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | -35 682 | 0 | -35 682 | -35 682 |
| 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) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme | 0 | 0 | 0 | -35 682 | 0 | -35 682 | -35 682 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | -35 682 | -35 682 | -35 682 |
| 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) | Likumprojektā iekļauto nosacījumu uzraudzības funkciju īstenošanai nepieciešamais finansējums attiecībā uz degvielas tirgus uzraudzību un līdzdalības mehānisma darbības nodrošināšanu MK noteiktajai institūcijai (BVKB) ir noteikts Informatīvajā ziņojumā, Noteikumos Nr.640 un likumā “Par valsts budžetu 2020.gadam” un likumā “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2020., 2021. un 2022.gadam”. Tomēr likumprojektā ir iekļauta jaunas funkcijas EM resoram:**1) transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājuma uzraudzība**Zemāk minētie aprēķini ir iekļauti likuma “Grozījumi likumā “Par piesārņojumu”[[16]](#footnote-17) anotācijā un tiek izmantoti kā pamats likumprojektā iekļauto nosacījumu attiecībā uz transporta enerģijas aprites cikla SEG emisiju intensitātes samazinājuma uzraudzību pienākumu izdevumu aprēķinam. Līdz 2021.gada 31.decembrim minēto uzraudzību (degvielas piegādātāja ziņojuma izvērtēšana (vai ziņojums atbilst normatīvajos aktos noteiktajiem nosacījumiem), kā arī degvielas piegādātāju mērķu izpildes izvērtējumu veic Valsts vides dienests (iepriekšminētajā anotācijā ir iekļauts finansējuma aprēķins). Savukārt saskaņā ar likumprojektu pēc minētā termiņa funkciju pienākumus pārņemšanu tiek piedāvāts veikt MK noteiktajai institūcijai EM resorā (BVKB).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.  **Finansējuma aprēķins pusslodzei (2022.gads un turpmāk):**Papildus darba apjoms MK noteiktajai institūcijai EM resorā sastāv no šādiem galvenajiem ikgadējiem uzdevumiem:1)    ikgadējo ziņojumu no degvielas piegādātājiem (šobrīd degvielas piegādātāju daudzums Latvijā nepārsniedz 70) saņemšana, izvērtēšana un apkopošana (nosacījums par ikgadējo ziņošanu stājas spēkā 2018. gada 1. janvārī;2)    informācijas apkopošana par tiem degvielas piegādātājiem, kuri ziņojumus nav iesnieguši un administratīvā pārkāpumu procesa izpilde attiecībā uz šiem degvielas piegādātājiem;3)    ziņojuma EK sagatavošana, saskaņošana un iesniegšana EK, izmantojot Eiropas Vides aģentūras  *Reportnet*rīkus;4) degvielas piegādātājiem noteiktā mērķa izpildes izvērtēšana;5) administratīvā lietvedība degvielas piegādātājiem noteikto pienākumu – mērķa sasniegšana, informācijas iesniegšana, neizpildes gadījumā;4)    iesaiste normatīvo aktu izstrādē un uzlabošanā, nodrošinot nepieciešamo palīdzību EM ekspertiem.Šo darbu veikšanai iestādei būs nepieciešami seši mēneši ikgadēji, līdz ar to ir secināms, ka šī papildus pienākuma izpildei ir nepieciešams pusslodzes finansējums – 0,5 slodze.**Finansējuma detalizēts aprēķins:**Aprēķiniem tiek izmantoti dati par esošajām vienas slodzes izmaksām iestādē.Finansējums paredzēts:***1) amata vietas atlīdzības izdevumiem****(10. amatu saime un 10.mēnešalgu līmenis)****24 282,6 euro****, t.sk. mēnešalgai 1287 euro x 12  = 15 444 euro, piemaksas 10 % no algas – 1544,4 euro; prēmijas, naudas balvas 10 % no algas – 1544,4 euro; sociālās garantijas 5 % no algas – 772,2 euro; darba devēja sociālais nodoklis – 4650,6 euro (24,09 % no atalgojuma un sociālajām garantijām); veselības apdrošināšana 327 euro;****2) darba vietas uzturēšanai 3 139 euro gadā****uz vienu amata vietu: sakaru pakalpojumi 220 euro,  izdevumi par komunālajiem pakalpojumiem, citas administratīvās izmaksa un remonta darbi un iestāžu uzturēšanas pakalpojumi 557 euro, biroja preces un inventārs 2362 euro.*Izmaksas vienas pilnas slodzes amata vietai ir 27 422 *euro*.Minēto darba pienākumu pildīšanai sākot ar 2022.gadu būs nepieciešama pusslodze. Līdz ar to izmaksas papildu pusslodzei un tās uzturēšanai iestādei sākot no 2022.gada būs **13 711** *euro*.**Papildus slodzes finansējuma avoti**Ir nepieciešams paredzēt papildu finanšu līdzekļus (ja nepieciešams, plānojot prioritāros pasākumus), lai nodrošinātu finansējumu šo pienākumu izpildei.EM finansējums likumprojektā paredzēto uzdevumu īstenošanai līdz šim ir ticis plānots kā apropriācijas pārdales ietvaros pārskaitāms Valsts vides dienestam. EM minēto pienākumu veikšanai Valsts vides dienestam finansējumu nodrošina no budžeta apakšprogrammas naftas drošības rezervju uzturēšanai. Valsts nodevu par drošības rezervju uzturēšanu proporcionāli savas saimnieciskās darbības apmēram maksā tie paši komersanti, uz kuriem attieksies augstākminētais pienākums. Līdz ar to tiek nodrošināts, ka funkcijas izveidošanu apmaksā tiešie gala ieguvēji, tādēļ līdzekļu ieguldīšana likumprojektā minēto nosacījumu uzraudzībai ir piemērota un atbilstoša.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 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.**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 uzticos esošajiem darbiniekiem. Tāpat papildu pienākumi būs nepieciešami sertificēšanas institūciju akreditācijai un darbības uzraudzībai.Papildu finansējums nebūs nepieciešams jaunas amata vietas izveidei, bet lai nodrošinātu (finansētu) jaunu papildu funkciju veikšanu. Papildu finansējuma aprēķins ir iekļauts šīs anotācijas II sadaļas 3.punktā. lielākā daļa šī finansējuma tiktu izlietots darbastundu apmaksai un tādu administratīvo izdevumu kā braukšanas izdevumi apmaksai.**Papildus slodzes finansējuma avoti** Ir nepieciešams paredzēt papildu finanšu līdzekļus (ja nepieciešams, plānojot prioritāros pasākumus), lai nodrošinātu finansējumu šo pienākumu izpildei.**3) Uzlādes punktu vai uzpildes punktu (dabasgāzes un ūdeņraža) izveide** Likumprojekts nosaka SM, sadarbojoties ar nozaru ministrijām un arī ar attiecīgajām pašvaldībām, izstrādāt nepieciešamos tiesību aktus (MK noteikumus), lai nodrošinātu, ka tiek uzstādīti papildus ETL uzlādes punkti un jauni sašķidrinātās dabasgāzes un saspiestās dabasgāzes uzpildes punkti. Šie MK noteikumi pēc būtības ir ES struktūrfondu piešķiršanai un tie izpilda “Latvijas Nacionālā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam”, kas tika apstiprināts ar MK 2020.gada 4.februāra rīkojumu Nr.46, SM noteikto pasākumu (4.pielikuma 5.1.punkta 2.apakšpunkts), kur arī ir noteikts aptuvenais kopējais nepieciešamais finansējums pasākuma izpildei. Tieši pakārtotajos ES struktūrfondu piešķiršanas MK noteikumos tiks noteikts konkrēts pasākuma īstenošanai piešķirtais kopējais finansējums un tā sadale maksājumos. Funkciju izpildi pakārtotajos MK noteikumos īstenos SM. Iesaistītajām nozaru ministrijām un pašvaldībām likumprojekta īstenošanai papildu finansējums nebūs nepieciešams.**4) Nosacījumi pilsētās izmantotajiem transportlīdzekļiem**Likumprojektā ir iekļauti nosacījumi noteikta lieluma pilsētu pašvaldībām nodrošināt noteiktu apjomu atjaunojamās transporta enerģijas un/vai atjaunojamo elektroenerģijas pilsētu sabiedriskajā transportā, kā arī nodrošināt, ka publiskajos iepirkumos, iegādājoties sabiedriskā transporta transportlīdzekļus, 50% no tiem ir ar atjaunojamo enerģiju darbināmi transportlīdzekļi. Minētā nosacījuma izpildei minēto pilsētu pašvaldībām būs nepieciešami papildu finanšu līdzekļi. Jāmin, ka abi nosacījumi ir saistīti un izpildāmi ar vieniem un tiem pašiem pasākumiem. Vienlaikus norādāms, ka atbilstību likumprojektā minētajiem kritērijiem var nodrošināt arī veicot transportlīdzekļu pārbūvi jeb modernizāciju. Direktīvā 2019/1161 noteikto prasību izpilde būs papildu finansiālais slogs gan pašvaldībām, gan valsts iestādēm. Kā svarīgs pilsētas mobilitātes projektu finansējuma avots varētu būt 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.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. Emisijas kvotu izsolīšanas instruments (EKII) ir izmantojams klimata pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās klimata pārmaiņām nodrošināšanai, t.sk. SEG emisiju samazināšanai vai ierobežošanai enerģētikas, rūpniecības, transporta, lauksaimniecības un atkritumu apsaimniekošanas nozarēs. Saskaņā ar VARAM izstrādāto informatīvo ziņojumu “Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģiju” viens no potenciālajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem 2020.-2021. gadam būtu: mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu skaita palielināšana valsts pārvaldes iestādēs, sabiedriskajā transportā un/vai specifiskās saimniecisko darbību jomās ar augstu degvielas patēriņu transportlīdzekļos. Atbalstāmie prioritārie virzieni tiktu izvērtēti ik pēc diviem gadiem. Atbalsts tiktu sniegts atklāto projektu konkursu veidā. Modernizācijas fonds ir Eiropas Savienības emisijas tirdzniecības sistēmas (ETS) 4. periodam (2021.-2030. gads) paredzēts finansēšanas mehānisms ar mērķi atbalstīt oglekļa mazietilpīgus ieguldījumus enerģētikas sistēmu modernizēšanā, energoefektivitātes palielināšanā un taisnīgas pārejas veicināšanā no oglekļa atkarīgos reģionos. Saskaņā ar VARAM izstrādāto informatīvo ziņojumu “Par Modernizācijas fonda ieviešanu” Modernizācijas fonda līdzekļi būtu jākoncentrē uz investīcijām ne-ETS sektora "problemātiskajos" sektoros, kas ietver arī transporta sektoru. SM kā atbildīgā par videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstīšanu pašvaldībās jau īstenojusi vairākus projektus, ar kuriem pašvaldībās (Jelgava, Jēkabpils, Jūrmala, Rēzekne, Valmiera, Ventspils) 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.  |
| 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 | Degvielas tirgus uzraudzības īstenošanai, kā arī degvielas kvalitātes monitoringam un ziņošanai MK noteiktajai institūcijai (BVKB) nepieciešamais finansējums ir 495 750 *euro* apmērā 2020.gadā un 450 000 *euro* apmērāturpmākajos gados. Nepieciešamais finansējums degvielas tirgus uzraudzībai, degvielas kvalitātes monitoringam un ziņošanai ir iekļauts likumā “Par valsts budžetu 2020.gadam” un likumā “Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2020., 2021. un 2022.gadam”.  |

|  |
| --- |
| **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 prasības Latvijas tirgū piedāvātajai transporta enerģijai un prasības to ražošanas pārvietošanas un realizēšanai.
2. kārtību, kādā iznīcina vai pārstrādā kvalitātes prasībām neatbilstošu degvielu vai biodegvielu.
3. prasības attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, to uzstādīšanu un ekspluatāciju, nosakot dalījumu un prasības parastas jaudas uzlādes punktiem un lieljaudas uzlādes punktiem, atkarībā no uzlādes jaudām,
4. prasības attiecībā uz uzpildes punktiem un krasta elektroapgādes punktiem,
5. detālākas uz degvielas uzpildes staciju, uzpildes vai uzlādes punktu, vai citu transporta enerģijas tirdzniecības vietu attiecināmās prasības patērētāju informēšanai par transporta enerģijas veidu, sastāvu un īpašībām.
6. līdzdalības mehānisma darbības kārtību, kārtību, kādā degvielas piegādātājs aprēķina no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas īpatsvaru, kārtību, kādā var izmantot no atjaunojamiem energoresursiem ražotas nebioloģiskas izcelsmes šķidrās vai gāzveida transporta degvielas un pārstrādāta oglekļa degvielas, nosacījumus un kārtību, kā degvielas piegādātājs var pamatot, ka galapatēriņam transportā nodotā biodegviela vai biogāze ir iegūta no konkrētām izejvielām, īpaši, ja biogāze tiek piegādāta galapatēriņam transportā izmantojot dabasgāzes pārvades vai sadales sistēmu, vai ka galapatēriņam transportā nodotā elektroenerģija ir iegūta no atjaunojamiem energoresursiem.
7. kārtību, kādā aprēķina transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzumu, transporta enerģijas aprites cikla siltumnīcefekta gāzu emisiju uz vienu enerģijas vienību samazinājumu un augšposma emisiju samazinājumu, kā arī metodes augšposma emisiju samazinājuma panākšanai.
8. biodegvielas un biomasas degvielas siltumnīcefekta gāzu ietaupījumu aprēķināšanas kārtību, biodegvielas un biomasas degvielas ilgtspējas kritērijus, kas jāievēro nododot patēriņam biodegvielas un biomasas degvielas, biodegvielas, biomasas degvielas, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunojamo energoresursu šķidro un gāzveida degvielu un pārstrādāta oglekļa degvielu siltumnīcefekta gāzu emisiju ietaupījuma kritērijus, kas jāievēro nododot patēriņam minēto degvielu veidus, un elektroenerģijas, kas ražota no biomasas kurināmā, kritērijus, kas jāievēro galapatēriņam transportā piegādājot elektroenerģiju.
9. ziņojumu sagatavošanas un iesniegšanas kārtību.
10. likumā noteikto kritēriju, prasību, pienākumu izpildes uzraudzības kārtību.

Vairums no minētajiem normatīvajiem aktiem tiks izstrādāti, nolūkā pārizdot jau spēkā esošas normas vai precizēt deleģējumu, uz kā pamata izdoti spēkā esošie MK noteikumi, sakārtojot normatīvo bāzi. Attiecīgi normatīvie akti tiks uzdoti uz šādu spēkā esošo noteikumu bāzes:1. MK 2018.gada 6.februāra noteikumi Nr.78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām” (iepriekšminētais 3. un 4.punkts);
2. MK noteikumi Nr.545 (iepriekšminētais 8.punkts) ;
3. MK noteikumi Nr.772 (iepriekšminētais 1., 2., 10.punkts;
4. MK noteikumi Nr.332 (iepriekšminētais 1., 2. un 10.punkts);
5. MK noteikumi Nr.597 (iepriekšminētais 7. un 9.punkts).

Likumprojekts paredz MK izstrādāt jaunu normatīvo aktu attiecībā uz degvielas piegādātājiem attiecināmo jauno pienākumu – līdzdalības mehānismu.  |
| 2. | Atbildīgā institūcija | EM, SM, ZM, VARAM (konkrētās atbildības skatīt anotācijas VII sadaļas 1.punktā.  |
| 3. | Cita informācija | Likumprojekts jāskata kontekstā ar pēc Ekonomikas ministrijas 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 2018/20015) Padomes 2015.gada 20.aprīļa direktīva 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). |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **1. tabulaTiesību 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
5. Direktīva 2018/844

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. Ir ieviestas pilnībā ar MK 2018.gada 6.februāra noteikumu Nr.78 “Prasības elektrotransportlīdzekļu uzlādes, dabasgāzes uzpildes, ūdeņraža uzpildes un krasta elektropadeves iekārtām” 2.1.punktu.  | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 5.punkts | Likumprojekta 1.panta 2.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 6.punkts | Likumprojekta 1.panta 3.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 43.punktsDirektīvas 98/70/EK 2.panta 13.punkts | Likumprojekta 1.panta 7.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 23.punkts | Likumprojekta 1.panta 6.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/652 2.panta 1.punkts | Likumprojekta 1.panta 8.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 2.panta 1.punkts | Likumprojekta 1.panta 9.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 33.punktsDirektīvas 98/70/EK 2.panta 9.punkts | Likumprojekta 1.panta 10.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 28.punkts | Likumprojekta 1.panta 11.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 24.punkts | Likumprojekta 1.panta 12.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 27.punkts | Likumprojekta 1.panta 13.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 39.punktsDirektīvas 98/70/EK 2.panta 11.punkts | Likumprojekta 1.panta 15.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2015/652 2.panta 4.punkts | Likumprojekta 1.panta 17.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 38.punktsDirektīvas 98/70/EK2.panta 8.punkts | Likumprojekta 1.panta 18.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 2.panta 2.punkts | Likumprojekta 1.panta 19.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 2.punkts | Likumprojekta 1.panta 18.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 5.punkts | Likumprojekta 1.panta 21.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 41.punkts | Likumprojekta 1.panta 22.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 34.punkts | Likumprojekta 1.panta 23.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 42.punkts | Likumprojekta 1.panta 24.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 1. un 2.punkts | Likumprojekta 1.panta 4.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 36.punktsDirektīvas 98/70/EK 2.panta 10.punts | Likumprojekta 1.panta 25.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 4.punkts | Likumprojekta 1.panta 26.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 35.punkts | Likumprojekta 1.panta 27.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 2.panta 40.punkts | Likumprojekta 1.panta 28.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 7.punkts | Likumprojekta 1.panta 29.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 7.punkts | Likumprojekta 1.panta 30.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 9.punkts | Likumprojekta 1.panta 34.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Degvielas 98/70/EK 2.panta 6.punkts | Likumprojekta 1.panta 36.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Degvielas 98/70/EK 2.panta 7.punkts | Likumprojekta 1.panta 37.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 3.punkts | Likumprojekta 1.panta 38.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 2.panta 8.punkts | Likumprojekta 1.panta 40.punkts | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 3.panta 6.punkts | Likumprojekta 4.panta pirmā daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 3.panta 2.punkta 1.rindkopaDirektīvas 98/70/EK 4.panta 1.punkta 1.rindkopaDirektīvas 98/70/EK 5.pantsDirektīvas 98/70/EK 8.panta 1.punkts | Likumprojekta 4.panta otrā daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 4.panta 11.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 8.panta 1. un 2.punkts | Likumprojekta 4.panta 3.– 5.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 pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 3.panta 3.-6.punkts4.panta 1.-4.punkts | Likumprojekta 4.panta 8.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.punktsDirektīvas 2018/2001 28.panta 3.daļa | Likumprojekta 5.panta 1.-3.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/844 1.panta 5.punktā izteiktais Direktīvas 2010/31/ES 8.panta 2, un 5.punkts | Likumprojekta 5.panta 3.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji. Pilnā tiek pārņemts, pieņemot attiecīgos normatīvos aktus būvniecības jomā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 8., 9.punkts | Elektroenerģijas tirgus likumsMK (21.01.2014.) noteikumi Nr.50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi”Tīkla kodekss | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 11.punkts | Elektroenerģijas tirgus likumsMK (21.01.2014.) noteikumi Nr.50 “Elektroenerģijas tirdzniecības un lietošanas noteikumi”Tīkla kodekss | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 7.punkts | Likumprojekta 5.panta 5.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 28.panta 3.daļaDirektīvas 2014/94/ES 6.panta 4. un 8.punkts | Likumprojekta 5.panta 7.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 4.-6.pants | Likumprojekta 5.panta 8.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 pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/EK 7.panta 7.punkts | Likumprojekta 7.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | 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 pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2014/94/ES 7.panta 2.punktsDirektīvas 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.punktsDirektīvas 2018/2001 29.panta 1.punkta b) apakšpunktsDirektīvas 98/70/EK 7.b panta 1.punkts | Likumprojekta 8.panta 1.,2., 4., 5. daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 26.panta 2.punkts | Likumprojekta 8.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 27.panta 1.punkts | Likumprojekta 8.panta 7.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 27.panta 2.punkts | Likumprojekta 8.panta 8., 9., 10.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas Nr. 98/70/EK 7.a panta 2. punkts | Likumprojekta 9.panta 1.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji. Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 8.panta 5.daļā un 11.panta 4.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas Nr. 98/70/EK 7.a panta 1. punkta 1. un 2.rindkopa | Likumprojekta 9.panta 2.-4.daļa2.panta 15.punkts, | Likumprojekts pārņem daļēji, nosakot deleģējumu MK noteikumiem, kuros tiks iekļauti ES tiesību akta konkrētie nosacījumiDetalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 8.panta 5.daļā un 11.panta 4.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas Nr. 98/70/EK 7.a panta 3. punktsDirektīvas 98/70/EK 7.d panta 1.punkts | Likumprojekta 9.panta 5.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 8.panta 5.daļā un 11.panta 4.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 3.daļa | Likumprojekts pārņem daļēji.Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 8.panta 5.daļā un 11.panta 4.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.b panta 2.., 3., 4., 5., 6.punktsDirektīvas 2018/2001 29.panta 1.punkta 2.., 4., 5.rindkopa, 29.panta 2.-7.., 10.-11.punkts, 31.panta 1.punktsV, 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 9.panta 1.daļā un 11.panta 4.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.c panta 3.punkta 4.rindkopaDirektīvas 2018/2001 30.panta 3.punkta 2.rindkopas 1.teikums | Likumprojekta 10.panta 1.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.c panta 3.punkta 1. un 2.rindkopaDirektīvas 2018/2001 30.panta 3.punkta 1.rindkopa | 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 11.panta 4.daļā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 98/70/EK 7.c panta 1.punktsDirektīvas 2018/2001 30.panta 1.punkts | Likumprojekta 10.panta 3.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 30.panta 2.punkts | Likumprojekta 10.panta 4.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 30.panta 7.punkta 2.rindkopa | Likumprojekta 10.panta 6.daļa | Likumprojekts pārņempilnībā | 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 4.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 pārņempilnībā | 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 pārņempilnībā | 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 4.daļā | Detalizēti tiks pārņemts, pieņemot MK noteikumus, kuriem deleģējums ir iekļauts likumprojekta 11.panta 4.daļā |
| Direktīvas 98/70/EK 9.a pants | Likumprojekta 12., 13., 14., 15.pants | Likumprojekts pārņempilnībā | Projekts nesatur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts. |
| Direktīvas 2018/2001 IX pielikums | Likumprojekta 1.pielikums | Likumprojekts pārņempilnībā | 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. tabulaAr 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 ir aicināti līdzdarboties, rakstiski sniedzot viedokli par likumprojektu tā izstrādes stadijā.Sabiedrības pārstāvji tiks informēti par iespēju līdzdarboties, publicējot paziņojumu par līdzdalības procesu EM tīmekļvietnē. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Sabiedrībai būs iespēja iepazīties ar Likumprojektu EM tīmekļa vietnē un izteikt par to viedokli. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Tiks apkopoti pēc saņemto viedokļu apkopošanas. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | EM – normatīvās bāzes pilnveide, t.sk. attiecībā uz MK noteikumu projektu izstrādi, kuriem sniegts deleģējums likumprojektā – likumprojekta 4. panta 9. daļa, 7. panta 7. daļa, 8. panta 13. un 14. daļa, 9. panta 5. daļa, 11.panta 11. daļa, 12. panta 3. daļa, 16.panta 7. un 8.daļa.SM – normatīvās bāzes pilnveide, t.sk. attiecībā uz MK noteikumu projektu izstrādi, kuriem sniegts deleģējums likumprojektā – likumprojekta 5.panta 1., 6., 8. un 9. .daļa un 11.panta 11. daļa (ja nepieciešams).ZM sadarbībā ar VARAM – normatīvās bāzes pilnveide, t.sk. attiecībā uz MK noteikumu projektu izstrādi, kuriem sniegts deleģējums likumprojektā – likumprojekta 10.panta 9.daļa un 11.panta 11. daļa.MK noteiktās institūcijas – likumprojektā noteikti uzraudzības pienākumi (BVKB, PTAC, LATAK). |
| 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 attiecinām – papildu, 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. Pieejams: <https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/eu-climate-action/docs/impact_en.pdf> [↑](#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. 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-4)
4. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?qid=1574156186040&uri=CELEX:01998L0070-20181224> [↑](#footnote-ref-5)
5. enerģijas galapatēriņš – energoresursi, ko enerģijas izmantošanas vajadzībām piegādā izmantošanai transporta darbībām [↑](#footnote-ref-6)
6. <https://unfccc.int/documents/227704>; <https://unfccc.int/documents/254553> [↑](#footnote-ref-7)
7. <https://cdr.eionet.europa.eu/lv/eu/mmr/art08_proxy/envxwuuw/> [↑](#footnote-ref-8)
8. MK 2005.gada 18.oktobra noteikumi Nr.772 “Noteikumi par biodegvielas kvalitātes prasībām, atbilstības novērtēšanu, tirgus uzraudzību un patērētāju informēšanas kārtību” [↑](#footnote-ref-9)
9. MK 2000.gada 26.septembra noteikumi Nr.332 “Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu” [↑](#footnote-ref-10)
10. 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-11)
11. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0807&from=EN> [↑](#footnote-ref-12)
12. apstiprināts ar MK 2019. gada 16. jūlija sēdes protokola Nr. 33 88.§ [↑](#footnote-ref-13)
13. <https://lvportals.lv/skaidrojumi/321550-ka-nosaka-administrativa-soda-veidu-un-apmeru-2020> [↑](#footnote-ref-14)
14. https://www.vid.gov.lv/sites/default/files/kopsavilkums\_par\_profesijam\_2019\_gada\_decembris\_bez\_retajam\_profesijam.xlsx [↑](#footnote-ref-15)
15. <https://www.latak.gov.lv/index.php?option=com_institucijas&view=institucijas&type=S1&Itemid=112&lang=lv> [↑](#footnote-ref-16)
16. <https://likumi.lv/ta/id/297220-grozijumi-likuma-par-piesarnojumu-> [↑](#footnote-ref-17)