



Vides aizsardzības un  
reģionālās attīstības  
ministrija

**“Datu ieguve (vākšana / iegūšana / apkopošana) un  
analīze par zaļā publiskā iepirkuma kritēriju izmantošanu  
transportlīdzekļu publiskajos iepirkumos”**

**Nodevums**

**2021.gada 15.decembrī**

## Saturs

Kopsavilkums.....	4
Izmantotie saīsinājumi.....	12
Metodoloģija.....	12
1. Transports un zaļais publiskais iepirkums Eiropā.....	13
1.1. Eiropas Zaļais kurss un transporta nozares mērķi.....	13
1.1.1. ES transporta mērķrādītāji.....	13
1.1.2. ES prasības pret autoražotājiem.....	14
1.2. Latvijas transporta nozare.....	18
1.2.1. Nozares politikas rīcības virzieni un uzdevumi.....	18
1.2.2. SEG emisiju statistikas rādītāji.....	22
1.2.3. Metodes SEG emisiju samazināšanai.....	25
2. Normatīvie akti, kas attiecas uz transporta iepirkumiem.....	27
2.1. "Tīrā" autotransporta Direktīva un ZPI.....	29
2.2. ZPI Latvijas MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums ar Eiropas Komisijas ZPI izvirzītajām prasībām un kritērijiem.....	33
2.2.1. Jaunu vieglo transportlīdzekļu un vieglo kravas automobiļu iegāde.....	35
2.2.2. Jauni sabiedriskie transportlīdzekļi (autobusu iegāde).....	38
2.2.3. Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošana.....	41
2.2.4. Atkritumu savākšanas transports – iegāde.....	45
2.2.5. Atkritumu savākšanas transports – pakalpojumi.....	48
2.2.6. Pasta, kurjeru un pārvietošanas pakalpojumi.....	52
3. Pieprasījums pēc transporta publiskajā sektorā.....	54
3.1. ES kopējais novērtējums par publiskā sektora transportlīdzekļu pieprasījuma.....	54
3.2. Transporta iepirkumi no kopējā iepirkumu apjoma.....	54
3.3. Transporta iepirkumu analīze, kas iekļaujas MK noteikumos Nr. 353.....	59
3.3.1. Jaunu vieglo transportlīdzekļu un vieglo kravas automobiļu iegāde un noma.....	64
3.3.2. Jauni sabiedriskie transportlīdzekļi (autobusu iegāde).....	67
3.3.3. Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošana.....	69
3.3.4. Atkritumu savākšanas transportlīdzekļi – iegāde.....	75
3.3.5. Atkritumu savākšanas transporta pakalpojumi.....	76
3.3.6. Specializētie transporta līdzekļi (nav iekļautas pie kopsavilkuma).....	78
3.3.7. Vispārīgās transporta kategorijas un to dalījums.....	79
3.3.8. ZPI izmantošana iepirkumos, uz kuriem neattiecas ZPI prasības.....	80
3.3.9. Kopsavilkums.....	81
4. Transportlīdzekļu piedāvājums Latvijas tirgū.....	83
4.1. Transportlīdzekļu dzīves cikls.....	83

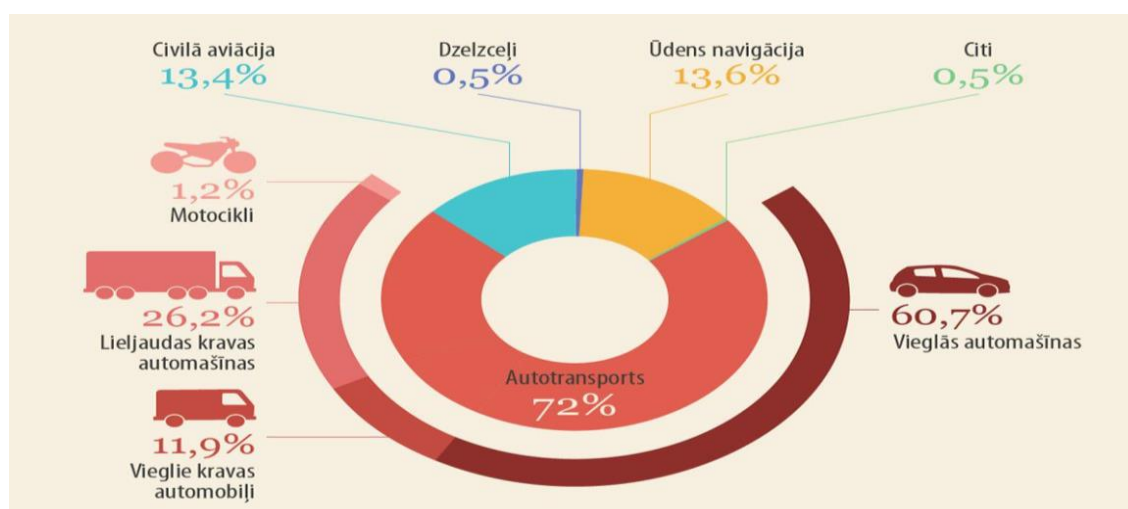
4.1.1.	Līdzšinējie transportlīdzekļu dzīves cikla novērtējumi .....	83
4.1.2.	Elektroauto un auto ar iekšdedzes dzinēju dzīves cikls .....	84
4.1.3.	Pāreja uz elektroauto Latvijā .....	87
4.2.	Vecs autoparks - Latvijas transportlīdzekļu tirgus specifika .....	88
4.3.	Latvijas alternatīvās degvielas dzinēju autoparks .....	90
4.4.	Latvijas alternatīvās degvielas staciju infrastruktūra .....	93
4.5.	Alternatīvās degvielas auto pieejamība Latvijā .....	95
4.5.1.	Tirgus piedāvājuma salīdzinājums .....	95
4.5.2.	Latvijā pieejamo modeļu izvērtējums .....	99
4.6.	Autotirgus izaicinājumi pandēmijas laikā .....	101
5.	Kopsavilkums un ieteikumi tālākai darbībai .....	103
5.1.	Kopsavilkums .....	103
5.2.	MK noteikumu Nr. 353 ieteicamās izmaiņas transporta sadaļai, ja tie paliek kā rekomendējošie kritēriji un prasības .....	109
5.3.	MK noteikumu Nr. 353 ieteicamās izmaiņas transporta sadaļai, nosakot daļu kritērijus kā obligātus .....	120

## Kopsavilkums

“Datu ieguve (vākšana / iegūšana / apkopošana) un analīze par zaļā publiskā iepirkuma kritēriju izmantošanu transportlīdzekļu publiskajos iepirkumos” tika veikta no 2021.gada septembra līdz decembrim Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas uzdevumā, lai apzinātu iespēju veikt videi draudzīgākus iepirkumus transporta izmantošanā.

ES Zaļā kursa mērķis ir kļūt par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu līdz 2050.gadam, attiecīgi izvirzot nepieciešamās pārmaiņas, tai skaitā arī transporta sektoram, kurš tiek norādīts kā viens no nozīmīgākajiem gaisa piesārņotājiem<sup>1</sup>. ES ir noteikusi, ka no 2035.gada Eiropas tirgū varēs ražot tikai 100% elektriskus vai ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tiek sagaidīts, ka transportlīdzekļi, kas nerada emisijas, tiktu pārdoti no 8,2% no visiem transportlīdzekļiem 2021.gadā līdz vismaz 55% 2030.gadā.<sup>2</sup>

*Attēls 1. ES transporta nozares CO2 emisijas un to sadalījums pa transporta veidiem 2016.gadā<sup>3</sup>*



Latvija siltumnīcefekta gāzu apjoms ir viens no viszemākajiem ES valstīs, taču transporta sektorā tas ir tuvāk ES vidējam rādītājam<sup>4</sup>. Transporta sektors Latvijā veido 29-30% no siltumnīcefekta gāzēm, no kurām lielākoties autotransports, īpaši vieglās automašīnas, ir nozīmīgākais piesārņotājs<sup>5</sup>. Latvijas Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021-2027.gadā ir noteikts, ka kopējās siltumnīcefekta gāzu emisijas transporta sektorā 2023.gadā ir jāsamazina par 20%, salīdzinot ar 2017.gadu, bet 2027.gadā – par 28%. Papildus ir noteikts, ka bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā būtu 0,5% 2023.gadā, taču 2027.gadā – vismaz 2%.<sup>6</sup> Latvijas transporta lielākie problēmjautājumi – novecojis autoparks un zems atjaunoto energoresursu un elektroenerģijas patēriņš transportā (ap 4%) – tiek paredzēts, ka tiek risināts ar

<sup>1</sup> Eiropas zaļais kurss, Eiropas Komisija, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_lv](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_lv)

<sup>2</sup> Fit for 55: Where are the French and German Car Industries Heading, Institut Montaigne, Stanislaus, A., 01.09.2021., <https://www.institutmontaigne.org/en/blog/fit-55-where-are-french-and-german-car-industries-heading>

<sup>3</sup> Automašīnu radītās CO2 emisijas: skaitļi un fakti (infografika), Eiropas Parlaments, 18.04.2019., <https://www.europarl.europa.eu/news/lv/headlines/priorities/klimata-parmainas/20190313STO31218/automasinu-raditas-co2-emisijas-skaitli-un-fakti-infografika>

<sup>4</sup> Eiropas vides aģentūra, Siltumnīcefekta gāzu emisiju avoti, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV\\_AIR\\_GGE](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV_AIR_GGE)

<sup>5</sup> 2020.gadā iesniegtās siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas kopsavilkums, pieejams - [https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Klimats/Majas\\_lapai\\_LVGMC\\_2020\\_seginkopsavilkums.pdf](https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Klimats/Majas_lapai_LVGMC_2020_seginkopsavilkums.pdf)

LVGMC, 2021. gada iesniegtās inventarizācijas kopsavilkums, SEG dati, [https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG\\_emisiju\\_un\\_ETS\\_monitorings/Zinojums\\_par\\_klimatu/SEG\\_kopsavilkums/LVA\\_ghg\\_profile\\_LV.xlsx](https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG_emisiju_un_ETS_monitorings/Zinojums_par_klimatu/SEG_kopsavilkums/LVA_ghg_profile_LV.xlsx)

<sup>6</sup> Likumi.lv, Par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.-2027. gadam, pieejams - <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-20212027-gadam>

alternatīvās degvielas autotransporta iegādi<sup>7</sup>. Lai gan mērķis ir cēls, tomēr autoindustrija norāda, ka potenciālais plāns mērķa izpildei nav balstīts praksē un uz iedzīvotāju ieradumu maiņu vērsts.<sup>8 9 10 11</sup>

Lai ES veidotu kā klimatneitrālu reģionu, ES ir izvirzījusi augstus CO2 mērķus gan automašīnu ražotājiem<sup>12</sup>, gan arī publisko iepirkumu veicējiem, lai tie veicinātu nepieciešamās pārmaiņas un pāreju uz videi draudzīgiem transportlīdzekļiem. 2009.gadā tika pieņemta "Tiro" un energoefektīvo autotransporta Direktīva, un 2019.gadā noteikti mērķrādītāji, kas nosaka noteiktu īpatsvaru, kuru ik gadu publiskajam sektoram ir jāiegādājas no visiem transportlīdzekļiem (attiecināms uz vieglajiem transportlīdzekļiem, kravas transportlīdzekļiem, autobusiem, un arī to sniegtajiem pakalpojumiem, taču ne uz speciālajiem transportlīdzekļiem).<sup>13</sup> Latvijai ir vieni no viszemākajiem mērķrādītājiem, kur "tiro" vieglo autotransporta iepirkumiem ir jāveido 22% no visiem iepirktajiem transportlīdzekļiem, kamēr Rietumeiropas valstīs tas ir noteikts kā 38,5% no visiem transportlīdzekļiem, kamēr visaugstākais īpatsvars un arī ietekme publiskajam sektoram ir uz autobusu iepirkumiem.<sup>14</sup>

"Tirā" transportlīdzekļu Direktīva nosaka obligātas prasības, kas attiecināmas uz visiem transportlīdzekļu iepirkumiem, izņemot speciālo transportu, neskatoties, vai tiek pirkti lietoti vai jauni transportlīdzekļi, kā arī uz visiem pakalpojumiem virs ES līmeņa iepirkumiem. Tajā pašā MK noteikumi Nr. 353 ir rekomendējošās prasības, kas ir attiecinātas tikai uz jaunu transportlīdzekļu iepirkumiem virs 42 000 EUR. "Tirā" transportlīdzekļu Direktīva nosaka, ka tā ir attiecināta uz visu transportlīdzekļu iegādi un nomu, kā arī uz noteiktiem pakalpojumiem virs ES līmeņa (139 000 EUR pēc Publisko iepirkumu likuma un nedaudz virs 400 000 EUR pēc Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likums. Noteiktie pakalpojumi ir norādīti gan kā neregulāri pasažieru pārvadājumi, gan kā pasta transports, gan paku pārvadāšanas pakalpojumi un pasta piegādes pakalpojumi, kas nav norādīti MK noteikumos Nr. 353. Tajā pašā laikā MK noteikumi Nr. 353 iekļauj atkritumu savākšanas transportlīdzekļus, kas tieši neiekļaujas "tiro" transportlīdzekļu Direktīvā.

Tabula 1. "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvas un MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums

Transportlīdzekļu kategorija	Attiecināms uz "tiro" transportlīdzekļu Direktīvu	MK noteikumi Nr. 353 2021.gada redakcijā
Līgumcenas ierobežojumi	<b>Obligātas prasības.</b> Attiecas uz visiem transportlīdzekļu iepirkumiem, nomu un pakalpojumu sniegšanu, izņemot speciālo transportu. Nav noteiktas iepirkumu līgumcenas sākumsummas transportlīdzekļu iepirkumos, un pakalpojumiem no 139 000 EUR	<b>Rekomendējošās prasības.</b> Attiecas uz iepirkumiem, sākot no <b>42 000 EUR</b> un iegādē - tikai uz <b>jauniem transportlīdzekļiem</b>
Preces/pakalpojuma veids:	<b>Iegāde un noma</b> Noteikti <b>pakalpojumi (virs ES līmeņa):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi</li> <li>- Īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi</li> <li>- Neregulāri pasažieru pārvadājumi</li> <li>- Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi</li> <li>- Pasta transports</li> <li>- Paku pārvadāšanas pakalpojumi</li> <li>- Pasta piegādes pakalpojumi</li> <li>- Paku piegādes pakalpojumi</li> </ul>	<b>Iegāde un noma</b> Noteikti <b>pakalpojumi:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi</li> <li>- Īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi</li> <li>- Neregulāri pasažieru pārvadājumi</li> <li>- Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi</li> <li>- Atkritumu savākšanas transportlīdzekļi</li> </ul>

<sup>7</sup> Par Latvijas nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam, <https://likumi.lv/ta/id/312423-par-latvijas-nacionalo-energetikas-un-klimata-planu-20212030-gadam>

<sup>8</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

<sup>9</sup> Transporta „zalināšana” – vai plāni ļaus sasniegt mērķus, Helmane, I., lvportals.lv, 17.06.2021., <https://lvportals.lv/norises/329557-transporta-zalinasana-vai-plani-laus-sasnigt-merkus-2021>

<sup>10</sup> Klimata politika Latvijā: valdība meklē veidus, kā mazināt kaitīgās emisijas, Butkevičs, I., skaties.lv, 15.01.2021., <https://skaties.lv/zinas/latvija/klimata-politika-latvija-valdiba-mekle-veidus-ka-mazinat-kaitigas-emisijas/>

<sup>11</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

<sup>12</sup> Fit for 55 – The EU's plan for a green transition, European Council <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/eu-plan-for-a-green-transition/>

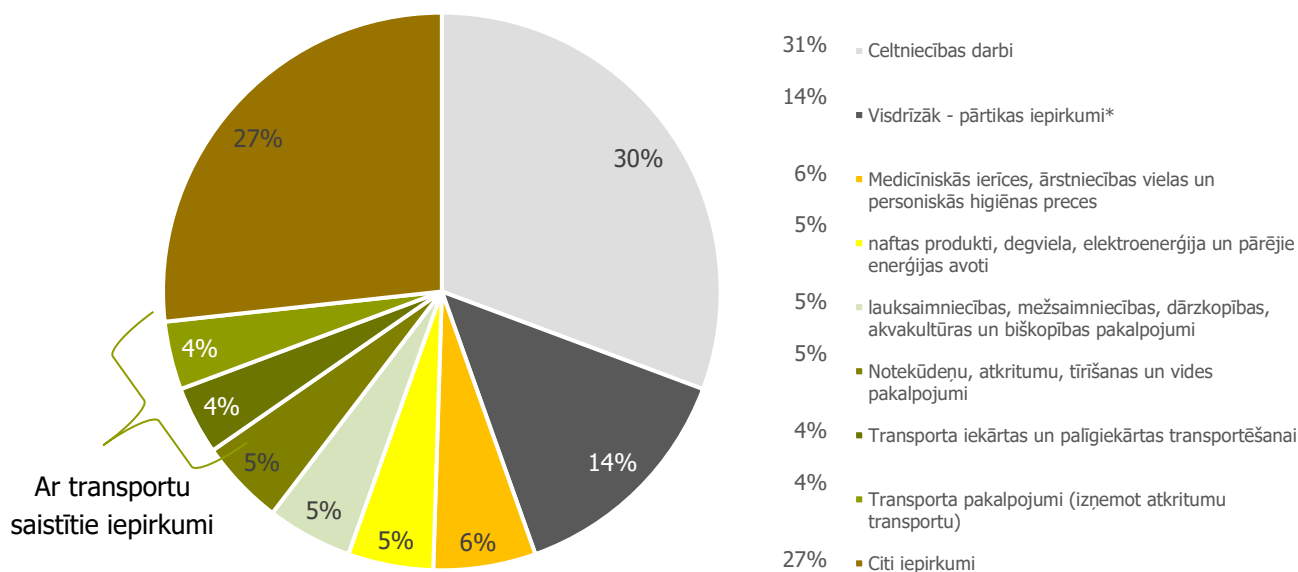
<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tiro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ.), pieejams - <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj?locale=LV>

<sup>14</sup> IUB, Skaidrojums "Tirā" autotransporta iepirkumi, skatīts 10.11.2021, pieejams: <https://www.iub.gov.lv/lv/skaidrojums-tira-autotransporta-iepirkumi>

<b>M kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai</b>		
Vieglie pasažieru automobiļi – M1 kategorija M2 – mikroautobusi un autobusi (zem 5 t masas) M3 – pilsētas, starppilsētu satiksmes autobusi, trolejbusi (masa virs 5 t)	Attiecas uz iegādi (jebkuru) un pakalpojumiem (virs ES līmeņa) M3 – attiecas uz (I un A klases transportlīdzekļi), taču neattiecas uz tālsatiksmes autobusiem	Tikai uz <b>jauniem</b> transportlīdzekļiem Attiecas uz pakalpojumiem Attiecas arī uz tālsatiksmes autobusiem (netiek izņemti specializētie transportlīdzekļi)
<b>N kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai</b>		
N1 kategorija – komerc transports (masa <3,5 t) N1 kategorija – komerc transports (masa 3,5 t <12 t) N1 kategorija – smagais komerc transports (masa >12 t)	Attiecas uz iegādi (jebkuru) un pakalpojumiem (virs 139 000 EUR)	Tikai uz <b>jauniem</b> transportlīdzekļiem <b>Neattiecas uz pakalpojumiem</b> Īpaši izdalītas – atkritumu savākšanas automobiļi un to pakalpojumu iepirkšana

Pēc Iepirkumu Uzraudzības Biroja vizualizācijas rīka informācijas, 10% no iepirkumu līgumcenas kopš 2010.gada apkopotajiem iepirkumiem, veido iepirkumi ar transportlīdzekļu un to pakalpojumu (arī atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu) nodrošināšanu. Attiecīgi kopā apvienojot ir viena no nozīmīgākajām iepirkumu grupām publisko iepirkumu izvērtējumā.

Attēls 2. IUB Datu vizualizācijas pārskats par Latvijā veiktajiem iepirkumiem no 2010.gada līdz 2021.gada decembrim un to dalījumu pa sektoriem<sup>15</sup>



\*Datu vizualizācijā nav norādīts sektora nosaukums datu skatīšanas laikā, taču visdrīzāk tie ir pārtikas iepirkumi, jo tie netiek minēti nevienā no iepirkumu sadaļām

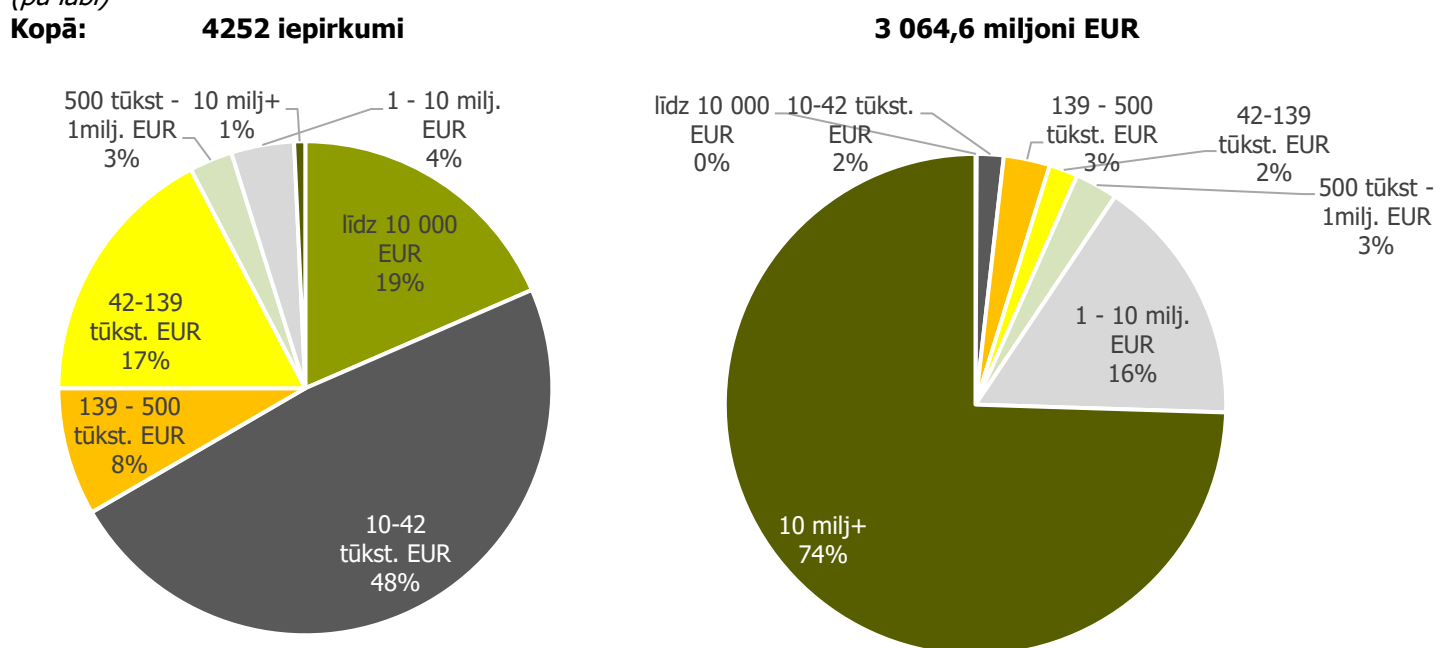
No 2016.gada ir veikti 4252 iepirkumi ar kopējo vērtību 3 065 miljoni EUR, taču jānorāda, ka kopējā iepirkumu apjomā ir iekļauti arī 3 no 10 Latvijas vēsturiski lielākajiem publiskajiem iepirkumiem. Lielākais iepirkums vēsturē ir SIA "Getliņi EKO" iepirkums "Privātā partnera izvēle Rīgas sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas nodrošināšanai", kas veikta 2019.gadā ar kopējo līgumcenu 676,1 miljoni EUR. Tā kā iepirkums ir atkritumu apsaimniekošanas pasākumu nodrošināšana, tad tas arī iekļaujas ar transportu saistītajos iepirkumos. Lai gan iepirkums tika noslēgts, tomēr pēc tā ieviešanas, darbība tika apturēta, attiecīgi gadu vēlāk Rīgas domes Mājokļu un vides departaments rīkoja septīto lielāko iepirkumu vēsturē ar kopējo summu – 238,5 miljoni EUR. Devītais lielākais iepirkums ar summu 179,4 miljoni EUR tika organizēts 2020.gadā, kad

<sup>15</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs datu vizualizācija, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/visual>

Valsts SIA "Autotransporta direkcija" veidoja iepirkumu "Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā".<sup>16</sup> Šie trīs vieni no lielākajiem iepirkumiem Latvijas publisko iepirkumu vēsturē arī iekļaujas kopējā izvērtējumā.

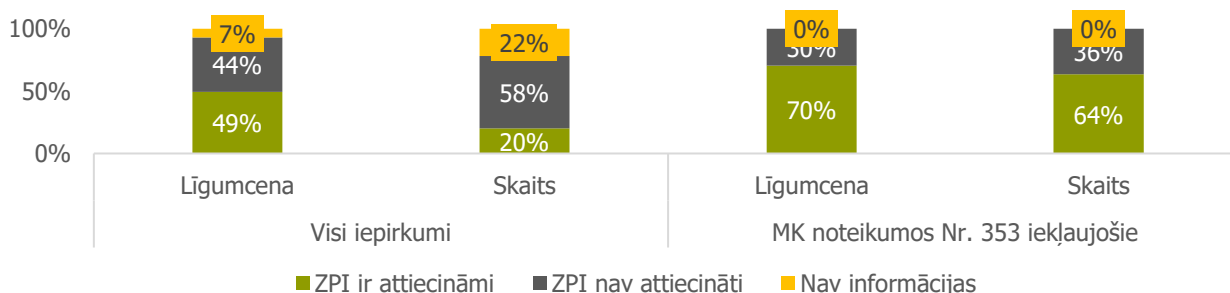
Lai gan vēsturiski lielākie iepirkumi ievērojami palielina kopējo iepirkumu apjomu attiecīgajos gados, tomēr iepirkumi pēc skaita, kuru līgumcenas ir līdz 42 000 EUR, veido 67% (19% - iepirkumi zem 10 000 EUR un 48% - iepirkumi no 10 000 EUR līdz 42 000 EUR), un lai gan iepirkumi skaita ziņā, kuriem līgumcena ir virs 10 miljoniem EUR ir vien 1% no kopējā līgumu apjomu, to ietekme uz kopējo līgumcenu ir ievērojama, veidojot 74% no visas līgumcenas.

Attēls 3. Transporta nozares iepirkumu dalījums no iepirkumu skaita perspektīvas 2016. -2021.gadā, dalījumā pa līgumcenām no iepirkumu skaita (pa kreisi) un pa līgumcenām no kopējā līgumcenu apjoma (pa labi)<sup>17</sup>



Dalījumā no kopējā līgumcenu apjoma, 49% tiek piemēroti ZPI kritēriji, taču uz 2017.gada 20.jūnija MK noteikumiem Nr. 353<sup>18</sup> attiecināmiem iepirkumiem – 70% iepirkumos tiek izvirzītas paaugstinātas ZPI prasības. No kopējā iepirkuma skaita, tikai 20% iepirkumos tiek attiecinātas ZPI prasības, taču no MK noteikumos iekļaujošajās prasībās – 64% no iepirkumu skaita. Paaugstinātas vides prasības ir attiecinātas uz transporta iepirkumiem virs 42 000 EUR, kā arī noteiktiem transportlīdzekļiem (jauniem un lielākoties vieglajiem un autobusu iepirkumiem).

Attēls 4. Videi draudzīgu iepirkumu īpatsvars no kopējo iepirkumu skaita un no iepirkumiem, kas attiecas uz MK noteikumiem Nr. 353, pēc līgumcenas un arī pēc skaita



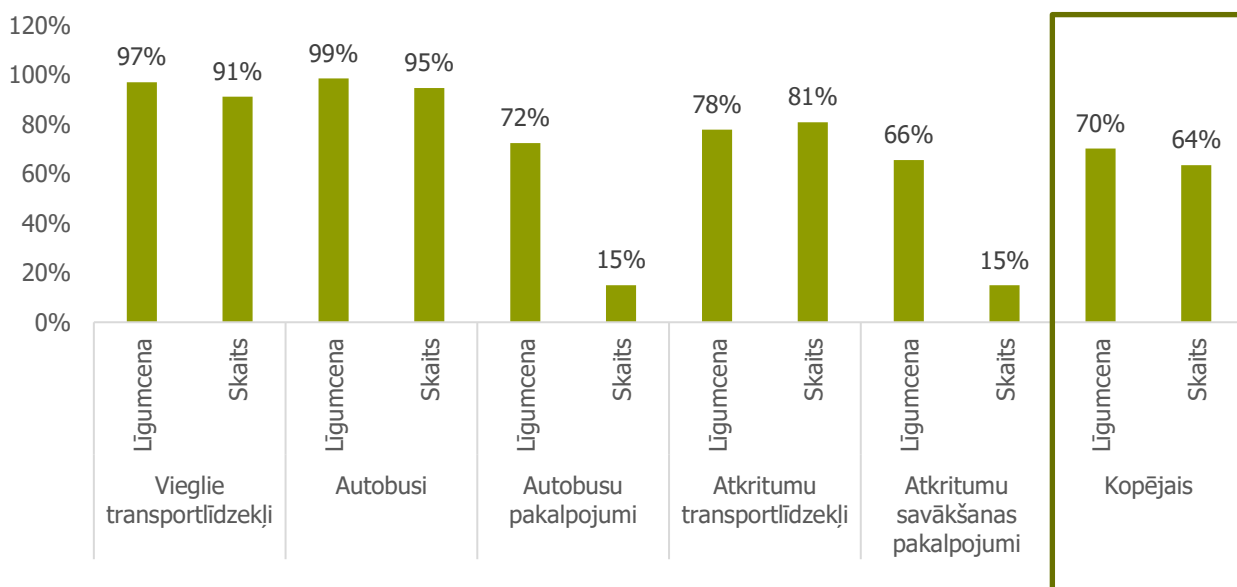
<sup>16</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs datu vizuālizācija, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/lv/visual>

<sup>17</sup> Autoru apkopotā datubāzes informācija no 2016. gada 1.janvāra līdz 2021.gada 6.oktobrim, kas apkopota pēc Iepirkumu uzraudzības biroja pieejamās informācijas

<sup>18</sup> Likumi, MK noteikumi 353, pieejami: <https://likumi.lv/ta/id/291867-prasibas-zalajam-publiskajam-iesirkumam-un-to-piemerosanas-kartiba>

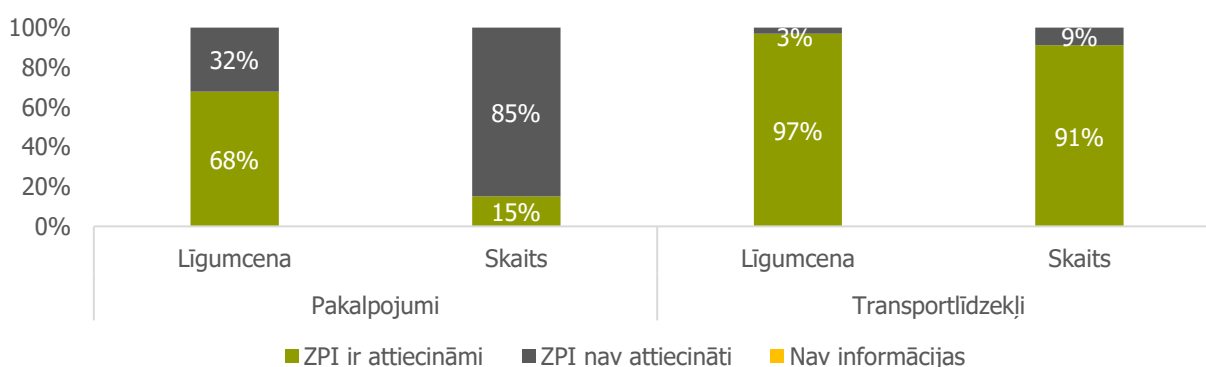
Izvērtējot ZPI piemērošanu pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām transporta kategorijām, lielākajā daļā no iepirkumiem pēc līgumcenas tiek izvirzītas ZPI prasības. Vieglo transportlīdzekļu un autobusu iepirkumos, ZPI prasības tiek izvirzītas pat vairāk nekā 90% no iepirkumiem. Tajā pašā laikā autobusu un atkritumu savākšanas pakalpojumu prasības pēc augstākām vides prasībām ir ievērojami zemāks, attiecinot vien 15% no līgumiem un ap 70% no līgumcenas. Vēsturiski lielākajā iepirkumā tika attiecinātas ZPI prasības, attiecīgi paaugstinot kopējo līgumcenu apjomu ievērojami (Attēls 31).

*Attēls 5. ZPI iepirkumu skaits no kopējā apjoma, dalot pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām kategorijām no 2016.gada līdz 2021.gada oktobrim*



Dalījumā pa transportlīdzekļa iegādi un pa pakalpojumu iegādi, ZPI piemērošanas aktivitāte ir redzama vēl precīzāk. Iegādājoties jaunus transportlīdzekļus, praktiski gandrīz vienmēr tiek iegādāti transportlīdzekļi ar paaugstinātām vides prasībām (91-97%), taču ievērojami mazāk tiek pieprasīti kritēriji, iegādājoties pakalpojumu (Attēls 32). Lai gan daļā no atkritumu savākšanas pakalpojumiem ir izvirzītas paaugstinātas vides prasības, tomēr iepirkumu dokumentācijā tās lielākoties tiek izvirzītas kā kopējās vides prasības un netiek tieši attiecinātas uz izmantoto transportu vai transportlīdzekļiem.

*Attēls 6. Videi draudzīgu iepirkumu īpatsvars no MK noteikumu Nr. 353 kategorijām iekļautajiem iepirkumiem, dalījumā pa pakalpojumiem un transportlīdzekļu iegādi*

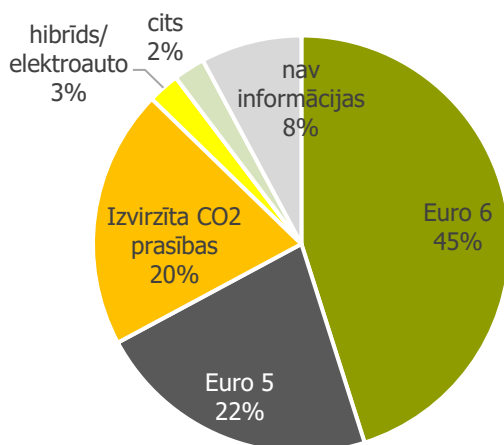


Izvērtējot vieglo transportlīdzekļu izvirzītās ZPI prasības, no tām gandrīz pusei no ZPI iepirkumiem ir izvirzītas Euro 6 prasības, kamēr vēl 22% no iepirkumiem ir izvirzītas Euro 5 prasības. Bez noteikta EURO standarta līmeņa, taču ar izvirzītām CO2 prasībām vēl 21% iepirkumi. 3% no izvirzītajām prasībām ir attiecinātas uz hibrīdauto vai elektroauto. Vēl 2% ir citas prasības, kā arī 8% no iepirkumiem ir izvirzītas paaugstinātas vides



prasības, taču tās nav precizētas IUB iepirkuma sākotnējā dokumentācijā informācijā (Attēls 36). Kopumā jānorāda, ka reti notiek tieša atsaukšanās uz MK noteikumiem Nr. 353, citkārt ir iekļauta atsaukšanās uz citiem ar transporta regulējumu saistīto informāciju.

*Attēls 7. Izteiktās prasības iepirkumos, kuros ir norādītas, ka tiek noteiktas paaugstinātās vides prasības, % no kopējā ZPI iepirkumu skaita*



Izvērtējot iepirkumu situāciju, nepieciešams ņemt vērā, ka bez jaunu transportlīdzekļu iepirkumu veikšanas, bieži tiek norādīts, ka iepērk jaunu vai mazlietotu transportlīdzekli, kuru apjoms veido ap 20%-30% no jauno iepirkto transportlīdzekļu skaita. Attiecīgi tieši transportlīdzekļu nepieciešamība un pieejamais budžets ir noteicošais faktors, kas nosaka transportlīdzekļu iepirkumu un tam izvirzītās paaugstinātās vai nepaaugstinātās vides prasības.

Nepieciešams ņemt vērā, ka liela daļa no pašvaldības transportlīdzekļu iepirkuma ir saistīti ar speciālu vajadzību un funkciju nodrošināšanu dažādās jomās. Var uzskatīt, ka transporta pieejamība nosaka dzīves kvalitāti. Transporta, transportlīdzekļu iegāde vai noma un transportlīdzekļu pakalpojumu izmantošana arī publiskajā sektorā ir paredzēta publiskā sektora darbību pamatvajadzību nodrošināšanai. Sociālajā jomā ir nepieciešami transportlīdzekļi cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, nacionālās drošības jomā ir specializētās bruņoto spēku automašīnas, iekšlietu jomā – specializētie transporti policijas un ugunsdzēsējiem, medicīnas jomā – slimnieku pārvadāšanai. Attiecīgi nosakot kritērijus ir nepieciešams norādīt, vai uz šīm iepirkumu jomām tiek attiecinātas zaļā publiskā iepirkuma prasības vai netiek. "Tīrā" autotransporta Direktīva neiekļauj šos specializētos transportlīdzekļus noteiktajos "tīro" transportlīdzekļu iepirkumu īpatsvaros.

Salīdzinot 2017.gada 20.jūnija MK noteikumus Nr. 353 ar 2021.gada ES ZPI ceļa transporta vadlīnijām<sup>19</sup>, kurā ir veiktas ZPI kritēriju un prasību izvērtējums "Tīro" autotransporta Direktīvas kontekstā, ir secināms, ka konceptuāli lielākā daļa no kritērijiem un prasībām ir jau iekļautas MK noteikumos. Tomēr kritēriji ir precizēti, nosakot augstākas CO2 emisiju un gaisa piesārņojuma emisiju prasības, kuras praktiski var izpildīt vienīgi iepērkot "tīros" transportlīdzekļus.

*Tabula 2. MK noteikumi prasības uz jaunu vieglo automobiļu un jaunu vieglo kravas automobiļu iegādei salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām*

	MK noteikumos veiktās izmaiņas 2020.gadā	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Jaunu bezemisiju un zemas emisijas transportlīdzekļu iepirkšana vai noma	Mopēdu, motociklu, vieglo automobiļu, vieglo kravas auto un mikroautobusu pirkšana, līzings vai noma
Tehniskās Specifikācijas prasības	CO2 emisijas	CO2 emisijas
	Izplūdes gāzu emisijas	Gaisa piesārņojuma emisijas
	Ekoloģiska braukšana	Enerģijas patēriņa rādītāji

<sup>19</sup> EK ZPI kritēriji un prasības, pieejams - [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

		Akumulatora minimālā garantija	
	Riepu spiediena kontroles sistēma	Riepu spiediena kontroles sistēma	
	Trokšņa emisijas līmeņi	Trokšņa emisijas līmeņi	
		Transportlīdzekļa riepas – rites pretestība	
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Nulles izplūdes spēja	Nulles izplūdes spēja	
	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas	
	Alternatīvās degvielas izmantošana	Energoefektivitāte	
		Uzlabota gaisa piesārņotāju emisiju veiktspēja	
		Ātruma ierobežošana	
Pagarinātā garantija			
		Transportlīdzekļa troksnis	

Apzīmējumi:

Zaļi dzeltena – kritēriji ir līdzīgi pēc nosaukumiem

Oranža – kritēriji netiek turpināti

Pelēka – kritēriji tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu koriģēšanas procesā, un netika virzīti tālāk MK Noteikumu izmaiņās

Balta – jauni kritēriju vai prasību piedāvājumi

2020.gada pētījumā, kur pēc EP pasūtījuma izstrādāta ES līmeņa metodoloģija par sauszemes ceļu transportlīdzekļu dzīves ciklu un to gaisa piesārņojumu laika periodā no 2020.-2050.gadam, secināts, ka vismazākā dzīves cikla ietekme uz vidi visās transportlīdzekļu kategorijās ir ar elektropiedziņu darbināmiem auto, turklāt ar būtisku rādītāju atšķirību no auto ar pārējiem piedziņas tiem<sup>20</sup>. Lai gan dzīvescikla aprēķinos elektroautomobiļu kopējās izmaksas tiek lēstas kā ekonomiski izdevīgākas nekā iekšdedzes motoru kopējās izmaksas, tomēr sākotnējās iegādes izmaksas ir 2-3 reizes augstākas nekā transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju, attiecīgi ir jāreķinās ar iepirkumu līgumcenas palielināšanos divkārtīgi. Tirdzniecības eksperti prognozē, ka līdz 2025.gadam iegādes izmaksas alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem izlīdzināsies<sup>21</sup>, taču līdz tam laikam ir jāreķinās ar transporta iegādes budžeta divkārtējo šāo.

Ņemot vērā, ka Publiskais sektors no visiem zaļajiem iepirkumiem vien 3% iepirkumi ir bijuši ar alternatīvās jeb "tīro" automašīnu iepirkumiem, kā arī Latvijā kopumā elektriskie transportlīdzekļi veido 0,5% no kopējā transportlīdzekļu skaita, tad "Tīro" autotransporta Direktīvas prasības, iegādāties 22% no vieglo transportlīdzekļu iepirkumiem un 35% no autobusu iepirkumiem ar alternatīvo enerģiju ir ievērojams izaicinājums. Tāpat arī "tīro" transportlīdzekļu iegāde iekļauj nepieciešamību mainīt transportlīdzekļa lietošanas paradumus, attiecīgi vajadzīgs ir laiks un nodošanās, lai mainītu jau esošos ieradumus. Tāpat arī bez emisiju transportlīdzekļi ir nozare un produkts, kas vēl attīstās, taču liela daļa no iedzīvotājiem nav atvērti inovācijām.

Kamēr iepircējiem un lietotājiem ir iegādes izaicinājumi, tikmēr ES uzliktie transporta emisiju samazināšanas mērķi, kuru atskaite ir 2023. un 2027.gadā pieprasa aktīvu rīcību klimata neitralitātes mērķu sasniegšanā. Industrijas pārstāvji norāda, ka 2021.gadā izvirzītie atbalsta un ierobežojošie mehānismi ir nepietiekoši, lai Latvija izpildītu ES uzliktos klimatneitralitātes mērķus. Lai to izdarītu, nozarē ir nepieciešami radikāli soļi "tīro" transportlīdzekļu virzienā, un kā viens no tiem varētu būt simtprocentīgs "tīro" transportlīdzekļu iepirkums.

Publiskā sektora ietekme vieglā autotransporta iegādē ir mazāka nekā 4%, taču autobusu jeb sabiedriskā transporta izmantošana un lietošana veido ietekmi no 43% līdz 75% no visiem autobusu sniegtajiem pakalpojumiem<sup>22</sup>, kur atkritumu apsaimniekošanas transportlīdzekļu izvēlē publiskajam sektoram ir vairāk nekā 80% ietekme pār sektorā izmantoto transportlīdzekļu izvēli. Attiecīgi nepieciešams vērst papildus uzmanību uz publiskajā sektorā izmantoto transportlīdzekļu, īpaši autobusu un kravas automobiļu kvalitāti un to radīto piesārņojumu, pieprasot augstākas kvalitātes transportlīdzekļu izmantošanu.

Tomēr ņemot vērā, ka 60% no autobusiem un kravas automašīnām ir vecāki par 11 gadiem, tad pakalpojumu pieprasījums pēc "tīriem" transportlīdzekļiem nevar tikt uzlikts uzreiz jeb sākot no 2022.gada, jo Latvijā tam

<sup>20</sup> Ricardo Energy & Environment, Determining the environmental impacts of vehicles, [https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020\\_study\\_main\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020_study_main_report_en.pdf)

<sup>21</sup> 2021.gada 1.decembra ZPI semināra runātāju informācija

<sup>22</sup> ES, [https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP\\_roadtransport\\_technicalreport.pdf](https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP_roadtransport_technicalreport.pdf)

vēl nav attiecīgā piedāvājuma. Sākotnēji 2022.gada MK noteikumu Nr. 353 izmaiņās kā obligāts kritērijs varētu būt papildus punktu piešķiršana, ja pakalpojumu izmantošanā tiek izmantots "tīrais" transportlīdzeklis, nosakot, ka no 2026.gada 1.janvāra pakalpojumus publiskajam sektoram varēs sniegt tikai "tīrie" transportlīdzekļi.

Attiecīgi pētījumā ir ieteikums, ka izvirzot obligātās transporta kritērijus vai prasības, tiek papildus piešķirti obligātie piedāvājuma izvērtēšanas punkti, iegādājoties "tīro" vai bezemisiju transportlīdzekļus vai to pakalpojumus līdz 2024. (vieglo transportlīdzekļu) vai 2026.gada (lielas noslodzes autotransporta līdzekļi un kravas transportlīdzekļu), veidojot pārejas periodu, no kura visiem transportlīdzekļiem, kas nodrošina pakalpojumus un tiek iegādāti publiskajā sektorā, ir jābūt kā "tīriem" vai bezemisiju.

Tāpat arī transporta kritēriji ir atjaunoti arī rekomendējošajā kategorijā, lai atbilstu kopējiem ES Zaļā publiskā iepirkuma standartiem un attiecināti arī "Tīro" transportlīdzekļu Direktīvas prasībām.

## Izmantotie saīsinājumi

ES	Eiropas Savienība
IUB	Iepirkumu uzraudzības birojs
MK	Ministru kabinets
PIK	Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji
SEG	Siltumnīcefekta gāzes
TS	Tehniskā specifikācija
ZPI	Zaļais publiskais iepirkums

## Metodoloģija

Izvērtējumā "Datu ieguve (vākšana / iegūšana / apkopošana) un analīze par zaļā publiskā iepirkuma kritēriju izmantošanu transportlīdzekļu publiskajos iepirkumos" tika apkopota plaša informācija par transporta nozari, tās mērķiem Eiropas Savienībā (ES), kā arī Latvijas mērķiem. Mērķi tika papildināti ar Latvijas normatīvo aktu apskatu par transportlīdzekļiem un to iepirkumu. Tā kā ES 2021.gadā ir izstrādājusi jaunus ZPI kritērijus transporta nozarei, tad kritēriji tika salīdzināti ar esošo ZPI likumdošanu, lai saprastu jaunus ieteikumus no ES puses, un izvērtētu, vai ir pieejama papildus informācija.

Lai novērtētu Latvijas publiskā sektora kopējo iepirkumu apjomu, tika apkopota informācija par transportu saistītajiem iepirkumiem Latvijas publiskajā sektorā, izmantojot Iepirkumu uzraudzības biroja datubāzi<sup>23</sup>. Tika izmantoti IUB atvērto failu informāciju, kas gan satur ierobežotu informāciju par iepirkumu procesu, attiecīgi atvērto failu dati tika papildināti ar rezultātu paziņojumu pārskatu, lai veidotu pilnīgāku datubāzi un varētu veikt detalizētu transportlīdzekļu iepirkumu datu analīzi.

Papildus tika veikta transporta piedāvājuma analīze pasaulē un Latvijā, lai izvērtētu gan esošo transportlīdzekļu situāciju, gan dzīves cikla salīdzinājums elektroauto un transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju, kā arī informāciju par esošo situāciju par elektroauto un transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju CO2 emisijām, kā arī to cenu atšķirībām.

Attiecīgi pētījuma laikā tika apkopota sekojoša informācija, lai apzinātu situāciju Latvijā:

- Transporta nozares mērķi Eiropas Savienībā
- Transporta nozares mērķi Latvijā
- Latvijas normatīvie akti, kas nosaka transportlīdzekļa iepirkumus
- Latvijas transportlīdzekļu, transporta pakalpojumu iepirkšana publiskajā sektorā;
- Latvijas transportlīdzekļu, transporta pakalpojumu iepirkšana kā videi draudzīgi iepirkumi publiskajā sektorā;
- Latvijas MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums ar ES 2021.gadā ZPI veidotajām vadlīnijām transportam
- Transportlīdzekļu un alternatīvās degvielas auto pieejamība piedāvājums Latvijas tirgū
- Latvijas alternatīvās degvielas dzinēju autoparks un uzlādes infrastruktūra

Izejot no apkopotās informācijas, ir veikts apkopojums un ieteikumi MK noteikumu Nr. 353 izmaiņām gan kā rekomendējošiem iepirkumiem, gan arī izvēloties obligātos iepirkumus.

<sup>23</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs datubāze, skatīts 2021.gada maijā, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/>

# 1. Transports un zaļais publiskais iepirkums Eiropā

## 1.1. Eiropas Zaļais kurss un transporta nozares mērķi

### 1.1.1. ES transporta mērķrādītāji

ES Zaļā kursa mērķis ir kļūt par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu līdz 2050.gadam, līdz 2030.gadam samazinot siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisijas par vismaz 55% salīdzinājumā ar 1990.gada līmeni, tādējādi risinot ar klimatu un vidi saistītās problēmas.<sup>24</sup>

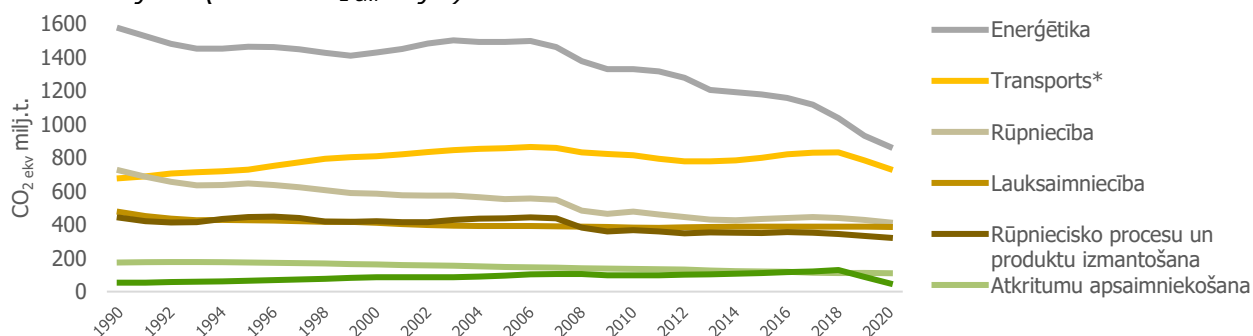
Transports ir viena no nozarēm, kas ir ietverta Eiropas Zaļā kursa stratēģijā, ar mērķi sekmēt:

- plašāk pieejamu sabiedrisko transportu,
- pāreju uz mazemisiņu transporta līdzekļiem, tīrāku enerģiju un inovācijām augsto tehnoloģiju jomā.

ES līmenī tiek norādīts, ka, lai gan transportam ir būtiska loma sabiedrībā un ekonomikā – uzlabojot iedzīvotāju dzīves kvalitāti, radot darba vietas (transporta nozarē strādā vairāk kā 10 miljoni iedzīvotāju), un sastādot 5% no kopējā IKP<sup>25</sup>, – vienlaikus transports ir arī viens no galvenajiem vides problēmu avotiem. Transporta intensitātes pieaugums veicina klimata pārmaiņas, gaisa piesārņojumu un troksni. Tāpat transports patērē vienu trešdaļu no visas galaenerģijas ES, un tā radītais SEG emisiju īpatsvars sastāda 22% no kopējām SEG emisijām ES.<sup>26 27</sup>

Salīdzinājumā ar 1990.gadu, ES izdalītais SEG emisiju apjoms kopumā ir samazinājies. Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) sektoru dalījumā, transports ir vienīgais sektors, kur 2020.gadā izdalītais emisiju apjoms ir augstāks nekā 1990.gadā – par 8% (Attēls 8). Tas galvenokārt skaidrojams ar to, ka cilvēki kļuvuši mobilāki.<sup>28</sup> Lai gan pēdējos piecos gados transporta radītais gaisa piesārņojums ir mazinājies, jo ir ieviesti degvielu kvalitātes standarti, transportlīdzekļu emisiju EURO standarti un tīrāku tehnoloģiju izmantošana, tomēr gaisu piesārņojošu vielu koncentrācija tik un tā tiek uzskatīta kā pārāk augsta.<sup>29</sup>

Attēls 8. ES-27 SEG emisiju apjoma izmaiņas 1990.-2020.g. Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) sektoru dalījumā (izteikts CO<sub>2</sub> ekv milj. t.)<sup>30</sup>



\* Transporta sektors ietver iekšzemes aviāciju, autotransportu, dzelzceļu un iekšzemes kuģniecību.

<sup>24</sup> Eiropas zaļais kurss, Eiropas Komisija, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_lv](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_lv)

<sup>25</sup> Transports un Eiropas zaļais kurss, Efektīva, droša un videi nekaitīga transporta nodrošināšana, Eiropas Komisija, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal\\_lv](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_lv)

<sup>26</sup> Transports, Eiropas Vides aģentūra, <https://www.eea.europa.eu/lv/themes/transport/intro>

<sup>27</sup> Eiropas Komisija, ES Klimata pārmaiņu progresa ziņojums 2020 (ENG), [https://ec.europa.eu/clima/system/files/2021-11/policy\\_strategies\\_progress\\_com\\_2021\\_960\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/system/files/2021-11/policy_strategies_progress_com_2021_960_en.pdf)

<sup>28</sup> Automašīnu radītās CO<sub>2</sub> emisijas: skaitļi un fakti (infografika), Eiropas Parlaments, 18.04.2019., <https://www.europarl.europa.eu/news/lv/headlines/priorities/klimata-parmainas/20190313STO31218/automasinu-raditas-co2-emisijas-skaitli-un-fakti-infografika>

<sup>29</sup> Transports, Eiropas Vides aģentūra, <https://www.eea.europa.eu/lv/themes/transport/intro>

<sup>30</sup> Skat. zemsvitras piezīmi nr. 27

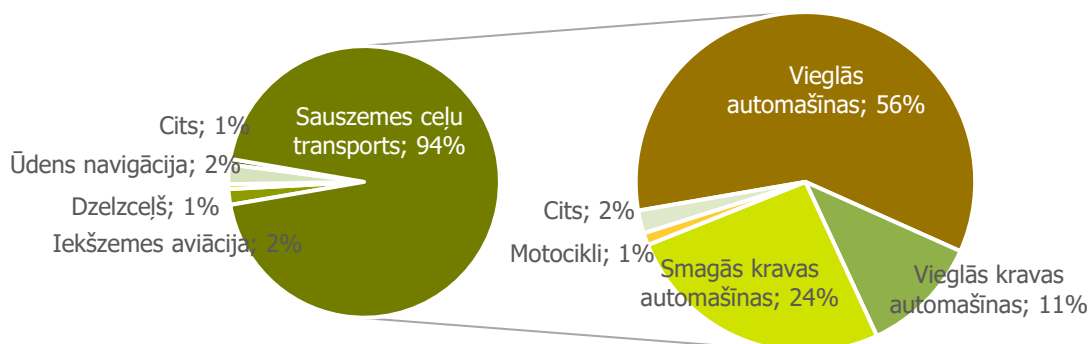
Ņemot vērā transporta ietekmi uz vidi, Eiropas zaļajā kursā transportā ir noteiktas šādas nepieciešamās izmaiņas:

- Līdz 2030. gadam samazināt automašīnu radītās SEG emisijas par 55%;
- Līdz 2030. gadam samazināt furgonu radītās SEG emisijas par 50%;
- Līdz 2035.gadam jaunām automašīnām nodrošināt nulles SEG emisiju līmeni.

Papildus, no 2026.gada uz autotransportu attieksies emisijas kvotu tirdzniecība, nosakot cenu par piesārņojumu, veicinot tīrāku degvielas izmantošanu un atkārtoti ieguldot tīrajās tehnoloģijās.

Kopumā, no transporta sektora radītajām SEG emisijām ES-28 2019.gadā, 94% apjoma, kas izteikts CO<sub>2</sub> ekvivalentā, radīja sauszemes ceļu autotransports, kur vairāk nekā puse jeb 56% emisiju apjoma bija no vieglajām automašīnām, 24% - no smagajām kravas automašīnām un vēl 11% - no vieglajām kravas automašīnām (Attēls 9).

Attēls 9. ES-28 transporta sektora SEG emisiju apjoma īpatsvars transporta veidu dalījumā 2019.gadā<sup>31</sup>



Lai samazinātu automobiļu radīto CO<sub>2</sub> emisijas apjomu, ir nepieciešams vai nu padarīt transportlīdzekļus efektīvākus vai arī mainīt izmantojamo degvielu. Tomēr vienlaikus jāņem vērā ne tikai patēriņa laikā, bet arī auto ražošanas un iznīcināšanas procesā radītās emisijas, jeb kopējā ietekme uz vidi.<sup>32</sup>

### 1.1.2. ES prasības pret autoražotājiem

ES ir izvirzījusi prasības pret autoražotājiem atbilstoši Eiropas zaļā kursa un Eiropas Klimata likumam, kurā noteikts, ka līdz 2050.gadam ir jāsasniedz klimata neitralitāte. Lai šo mērķi sasniegtu, ir nepieciešams būtiski samazināt pašreizējo SEG emisiju līmeni, tādējādi iecerēts, ka līdz 2030.gadam emisijas ES saruks par vismaz 55% salīdzinājumā ar 1990.gada līmeni. Ņemot vērā, ka transportam un autoindustrijai ir būtiska ietekme emisiju apjomā (vieglie automobiļi rada 12% un furgoni 2,5% no kopējām oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) emisijām, kas ir galvenā siltumnīcefekta gāze<sup>33</sup>) - ES ir izvirzījusi priekšlikumus attiecībā uz autoindustriju.<sup>34</sup>

Fit for 55 plānā jeb dokumentā, kuru Eiropas Komisija (EK) izskatīja un publicēja 2021.gada 14.jūlijā, norādītas vairākas iniciatīvas, kas nepieciešamas klimata mērķu sasniegšanai, vienlaikus ietekmējot autoindustriju. To vidū ir 1) atsevišķas emisiju tirdzniecības sistēmas izveide autotransportam, 2) direktīvas

<sup>31</sup> Eiropas Vides aģentūra, Nacionālie ziņojumi par emisijām UNFCCC un ES siltumnīcefekta gāzu uzraudzības mehānismam (ENG), <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/national-emissions-reported-to-the-unfccc-and-to-the-eu-greenhouse-gas-monitoring-mechanism-17>

<sup>32</sup> Automašīnu radītās CO<sub>2</sub> emisijas: skaitļi un fakti (infografika), Eiropas Parlaments, 18.04.2019., <https://www.europarl.europa.eu/news/lv/headlines/priorities/klimata-parmainas/20190313STO31218/automasinu-raditas-co2-emisijas-skaitli-un-fakti-infografika>

<sup>33</sup> CO<sub>2</sub> emission performance standards for cars and vans, European Commission, [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans\\_lv](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_lv)

<sup>34</sup> Fit for 55 – The EU's plan for a green transition, European Council <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/eu-plan-for-a-green-transition/>

par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu pārskatīšana un 3) grozījums regulā, ar ko nosaka CO2 emisiju standartus automašīnām.<sup>35</sup> Fit for 55 norādīts, ka no 2035.gada Eiropas tirgū varēs ražot tikai 100% elektriskus vai ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, kas nerada emisijas. Eiropā galvenajām auto ražotāju valstīm – Vācijai un Francijai – šis būs izaicinājums. 2021.gadā pārdoto elektrisko auto īpatsvars abās valstīs bija tikai 8.2%, taču jau 2030.gadā šādu pārdoto īpatsvaram ir jābūt vismaz 55%. Līdz 2035.gadam EK vēlētos uz Eiropas ceļiem redzēt tikai elektriskos auto.<sup>36</sup>

Spiediens uz autoražotājiem ir ne tikai klimata politikas un diskusiju ap to, bet arī ES 2020.gada janvāra regulas 2019/631 rezultāts, kurā noteikts, ka jauniem auto ir jāatbilst vidējai CO2 emisijai: proti, 95 grami uz kilometru līdz 2030.gadam. Līdz ar to autoražotāji arī paši arvien vairāk pievēršas elektrisko auto ražošanai. Līdzīgi rīkojas arī atsevišķu valstu valdības. Piemēram, Francija, atklājot astoņu miljardu EUR vērtu valsts automobiļu ražošanas glābšanas plānu, ietvēra lielāku stimulu elektrisko transportlīdzekļu ražošanā.<sup>37</sup>

Jau minētā ES regula 2019/631, kas spēkā stājās 2020.gada 1. janvārī paredz pakāpenisku SEG emisiju izskaušanu ES<sup>38</sup>. Proti, šī regula nosaka CO2 emisiju standartus jauniem vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Regulā ir noteikti ES autoparka CO2 emisiju mērķi, kas jāpiemēro no 2020., 2025. un 2030. gada jaunajām automašīnām. Sākot piemērot jauno mērķi 2020.gadā, ES reģistrēto jauno vieglo automobiļu vidējās CO2 emisijas ir samazinājušās par 12%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu un trīskāršojies elektromobiļu īpatsvars. Iecerēts, ka regula sekmēs pretestību nelabvēlīgajām klimata pārmaiņām, veicinās ES saistību izpilde attiecībā pret Parīzes nolīgumu, samazinās degvielas patēriņa izmaksas patērētājiem, stiprinās ES autobūves konkurētspēju un stimulēs nodarbinātību.

Paredzēts, ka laika posmā no 2020. līdz 2024.gadam emisiju līmenis jaunām automašīnām var būt 95 grami CO2 uz kilometru (95g CO2/km), savukārt furgoniem – 147 g CO2/km. Katram ražotājam katru gadu būs konkrēti noteikti mērķi, kas ir balstīti uz ES autoparka mērķiem un tajos ir ņemta vērā konkrētā gadā reģistrēto ražotāja jauno transportlīdzekļu vidējā masa, izmantojot robežvērtību līkni. Tas nozīmē, ka smagāku auto ražotājiem ir atļauts augstāks vidējais izmešu daudzums nekā vieglāku automašīnu ražotājiem. Līkne ir noteikta tā, lai sasniegtu ES vidējo emisiju mērķi. Vieglo automobiļu ražotājiem 2020.gadā konkrētie emisiju mērķi attieksies tikai uz 95% mazāk emisiju izraisītiem jauno automobiļu parku. Savukārt laikā no 2025. līdz 2030.gadam CO2 emisijām jābūt vēl mazākām. Proti, automašīnām 2025.gadā 15% samazinājums salīdzinājumā ar 2021.gadu un 2030.gadā – 37,5% samazinājums. Toties furgoniem emisiju samazinājumam 2025.gadā ir jābūt 15% un 2030.gadā – 31% salīdzinājumā ar 2021.gadu. Līdzīgi kā laika posmā starp 2020.-2024.gadu, katra ražotāja ikgadējie īpatnējo emisiju mērķi būs balstīti uz kopējiem ES autoparka mērķiem, ņemot vērā jauno transportlīdzekļu vidējo testa masu. Vienlaikus tiks stimulēti tie ražotāji, kuri jau ražos nulles un zemas emisijas transportlīdzekļus. Laikā no 2020.gada līdz 2022.gadam stimulēšanas mehānisms attieksies uz transportlīdzekļiem, kuru emisijas ir mazākas par 50g CO2/km. Furgoniem šādas sistēmas nav. Sākot no 2025.gada spēkā stājas cita atvieglojumu ražotājiem kreditēšanas sistēma. Proti, stimulēšanas mehānisms iedarbosies gadījumā, ja, sākot ar 2025.gadu, ražotājs ik gadu no sava jaunā autoparka būs saražojis vismaz 15% nulles vai zemas emisijas automašīnas (transportlīdzekļi ar 0 līdz 50 g CO2/km), bet ar 2030.gadu – 35%. Attiecībā uz furgoniem šai attiecībai ir jābūt attiecīgi 15% un 30%. Un pretēji – ja ražotāja autoparka vidējās CO2 emisijas pārsniedz noteikto mērķi jeb sliekšni, tad ražotājam par katru tajā gadā tikko reģistrēto transportlīdzekli ir jāmaksā sods par pārsniegtajām emisijām: 95 EUR par g/km no mērķa.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> Fit for 55 – The EU's plan for a green transition, European Council <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/eu-plan-for-a-green-transition/>

<sup>36</sup> Fit for 55: Where are the French and German Car Industries Heading, Institut Montaigne, Stanislaus, A., 01.09.2021., <https://www.institutmontaigne.org/en/blog/fit-55-where-are-french-and-german-car-industries-heading>

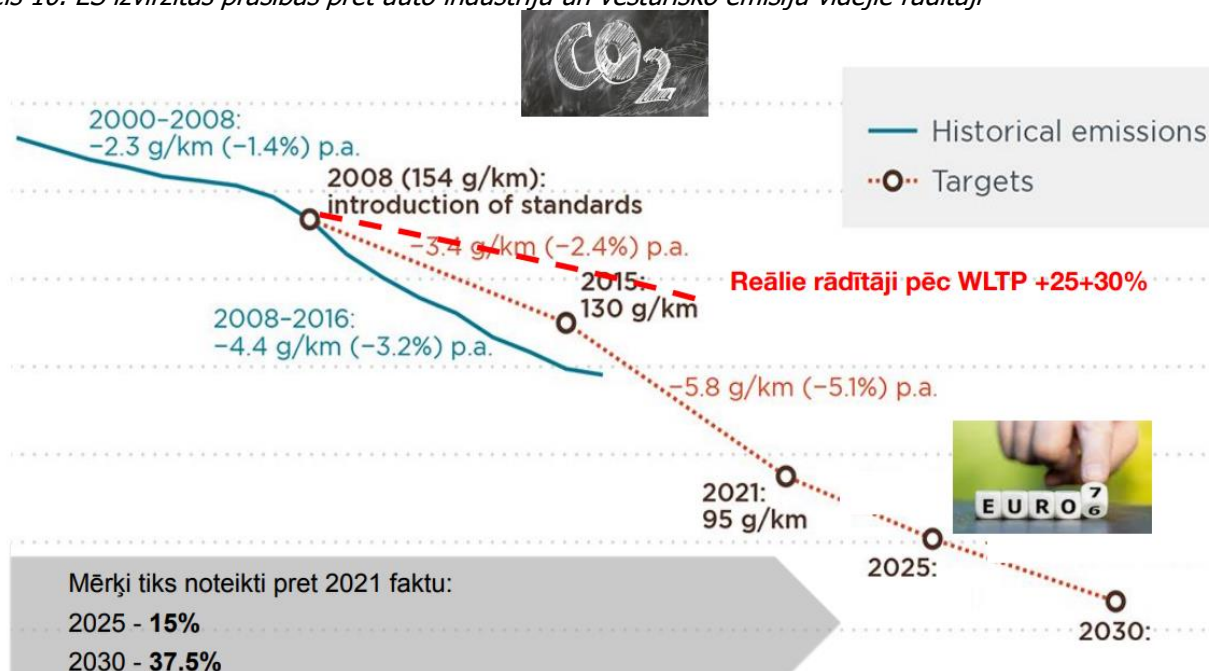
<sup>37</sup> Fit for 55: Where are the French and German Car Industries Heading, Institut Montaigne, Stanislaus, A., 01.09.2021., <https://www.institutmontaigne.org/en/blog/fit-55-where-are-french-and-german-car-industries-heading>

<sup>38</sup> CO2 emission performance standards for cars and vans, European Commission, [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans\\_en](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en)

<sup>39</sup> CO2 emission performance standards for cars and vans, European Commission, [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans\\_lv](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_lv)

Jau no 2008.gada ES ir izvirzījusi CO<sub>2</sub> emisiju prasības, un tās ir bijušas līdzvērtīgas tirgus iespējamībām, kur arī ražotāji tās ir izpildījuši, taču līdz ar skandāliem emisiju novērtējumos un to standartizētu mērīšanu, reālie ražotāju izmeši ir pieauguši par 25-30%, un pārsniedz norādītos mērķrādītājus. 2021.gada noteiktie mērķrādītāji ir ar ievērojamu kritumu, jo ja 2015.gadā tie bija 130 g/km, tad 2021.gadā – 95 g/km, un jau šobrīd uzņēmumiem ir izaicinājums tos izpildīt (Attēls 10). Tiek atteikta daļība noteiktos iepirkumos, lai nodrošinātu mērķrādītāju izpildi, kuru neizpildes gadījumā nepieciešams maksāt soda naudas.

Attēls 10. ES izvirzītās prasības pret auto industriju un vēsturisko emisiju vidējie rādītāji<sup>40</sup>



Fit for 55 plānā uzmanība ir vērsta arī uz rīcību, lai klimata politikas mērķi autorūpniecībā būtu vieglāk sasniedzami. Proti, ir nepieciešams raitāk attīstīt uzlādes infrastruktūru: EK ir ierosinājusi palielināt publisko uzlādes punktu tīklu līdz vienam miljonam ES 2025.gadā un aptuveni 3,5 miljoniem 2030.gadā. Salīdzinājumam: 2020.gada izskaņā visā ES bija 225 000 šādu punktu. Turklāt katrā punktā ir jābūt vismaz divām ātrās uzlādes stacijām ik pēc 60 km. Vēl viens aspekts, ko ES cer izmainīt autoražošanā, ir piegādes ķēžu vienkāršošana. Proti, transportlīdzekļu izmaksas tiek uzskatītas par vienu no svarīgākajiem šķēršļiem nulles un zemas emisijas transportlīdzekļu ienākšanai tirgū. Līdz ar valdības stimuliem, elektroauto cenas varētu samazināt, taču ilgtermiņā tomēr ir nepieciešams radīt konkurētspējīgu akumulatoru piegādi ar konkurētspējīgu jaudas blīvumu, lai mazinātu izmaksas. Fit for 55 plāna ieviešana autoindustrijā radīs automobiļus, kuru mobilitātes pamatā būs jaunākās tehnoloģijas, nevis degviela un nafta, tādā veidā klimata politika jau saskaras ar citiem ES svarīgiem tematiem kā datu aizsardzība un indivīda tiesības.<sup>41</sup>

Autorūpnieki, atzīstot, ka praksē EK piedāvājums nozīmē iekšdedzes dzinēja aizliegumu, mudina ES vairāk koncentrēties uz inovācijām, nevis aizliegumiem. Turklāt viņi neslēpj, ka sasniegt nolikto mērķi – 55% emisiju mazāk kā 1990.gadā būs ļoti sarežģīti, vienlaikus gan nenoliedzot nepieciešamību pēc tehnoloģiska progressa pašā autorūpniecības nozarē.<sup>42</sup>

Tāpat arī norit ES 2021.gadā turpinās EURO 7 iniciatīva, kas ir daļa no Eiropas zaļā kursa un atbilstoši kurai būs vēl stingrāki izmešu standarti visām benzīna un dīzeļdegvielas automašīnām, furgoniem, kravas automašīnām un autobusiem. Lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi ir „tīri” visā to ekspluatācijas laikā, vērā

<sup>40</sup> Andris Kulbergs, Auto asociācija, 2021.gada 1.decembra prezentācija

<sup>41</sup> Fit for 55: Where are the French and German Car Industries Heading, Institut Montaigne, Stanislaus, A., 01.09.2021., <https://www.institutmontaigne.org/en/blog/fit-55-where-are-french-and-german-car-industries-heading>

<sup>42</sup> Fit for 55: a much-needed reality check for EU policy and decision makers to keep mobility accessible, ACEA, 29.09.2021., <https://www.acea.auto/message-dq/fit-for-55-a-much-needed-reality-check-for-eu-policy-and-decision-makers-to-keep-mobility-accessible/>



varētu tikt ņemts ne tikai tas emisiju līmenis, kas transporta līdzeklim ir uzreiz pēc ražošanas, bet arī reāllaikā, proti, jau tā izmantošanas laikā.<sup>43</sup>

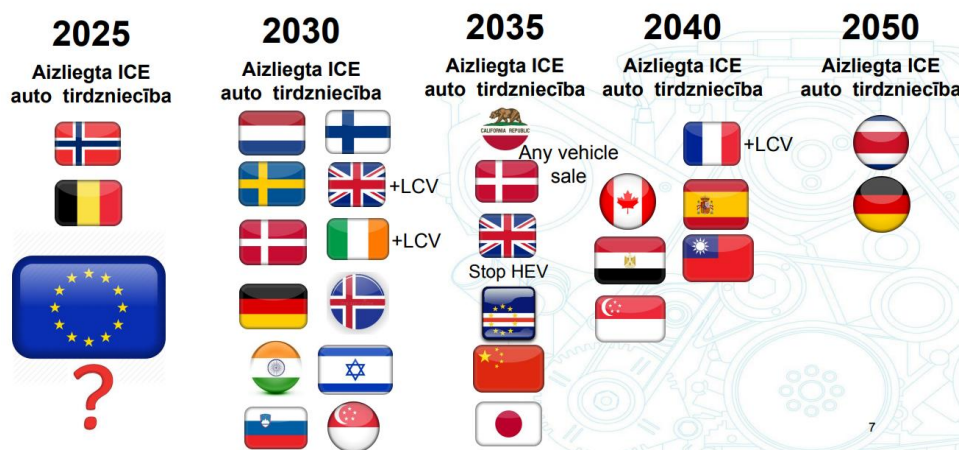
EURO 7 standarts varētu tikt ieviests sākot no 2025.gada. Kā arguments tik striktai politikai, tik minēts fakts, ka ik gadu ES priekšlaicīgu un novēršamu nāves gadījumu sasniedz 400 000 un to cēlonis ir automašīnu saindēts un piesārņots gaiss. Autotransports ir uzskatāms par galveno gaisa piesārņotāju pilsētās.<sup>44</sup>

Autoražotāji un eksperti atzīst, ka EURO7 pēc būtības aizliedz ražot automašīnas ar iekšdedzes dzinēju. EURO 7 idejas pamatā ir ES ekspertu grupas, sauktas par CLOVE (angļu valodā - *Consortium for ultra Low Vehicle Emissions*) ierosinājums padarīt bargākus iepriekš EURO 6 uzliktos ierobežojumus slāpekļa oksīda izplatībā. Tiem būtu no 80 mg/km jāsamazinās līdz 20 mg/km un emisijas daļiņu saruktu par vairāk nekā 80%. Eiropas Komisija lēš, ka katrs auto pēc šādām reformām kļūtu par 100 līdz 500 eiro dārgāks. Autoražotāji uzsver, ka šāda prasība pēc būtības aizliedz iekšdedzes dzinējus. Viņu pārstāvošā Eiropas Automobiļu ražotāju asociācija uzsver, ka atbalsta centienus padarīt nozari „tīrāku no emisijām”, taču, lai to darītu ir jābūt citai – ekonomiski efektīvākai – pieejai.<sup>45</sup>

EURO 7 būtu prasības, kurās liktu autoražotājiem dzinējos iebūvēt katalizatorus jeb „emisiju attīrīšanas tehnoloģijas”, kam ir ļoti lielas izmaksas. Turklāt autoražotāji norāda, ka 2025.gads ir pārāk īss laiks, lai sagatavotos šādām tehnoloģiskām pārmaiņām. Turklāt EURO 7 arī būtu prasība visos nākotnes transportlīdzekļos iebūvēt emisiju uzraudzības tehnoloģiju, kas būs precīza un atbilstoša vismaz 240 000 km. Tādējādi slāpekļa un oglekļa daļiņu, kā arī amonjaka un metāna izmeši ES būtu viszemākie pasaulē.<sup>46</sup>

Līdz ar ES Zaļo kursu un zaļo domāšanu, daudzas valstis jau sāk noteikt ierobežojumus iekšdedzes dzinēju pārdošanai, kas paredzēti nākotnē. Norvēģijā, Beļģijā tā ir aizliegta jau 2025.gadā, kamēr daudzās no 2030.gada, tāpat arī citas valstis ir noteikušas mērķus 2035. un 2040.gadiem (Attēls 11).

Attēls 11. Dažādu valstu noteiktie iekšdedzes dzinēju automobiļu ierobežojumi tirdzniecībā<sup>47</sup>



<sup>43</sup> European vehicle emissions standards – Euro 7 for cars, vans, lorries and buses, About the initiative, European Commission, [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12313-European-vehicle-emissions-standards-Euro-7-for-cars-vans-lorries-and-buses\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12313-European-vehicle-emissions-standards-Euro-7-for-cars-vans-lorries-and-buses_en)

<sup>44</sup> Europe's chance to have a clean air, „Transport&Environment”, <https://www.transportenvironment.org/challenges/air-quality/the-euro-7/>

<sup>45</sup> Car Industry Accused of „Dirty Tricks” To Derail New EU Emission Standards, Hailstone, J., „Forbes”, 23.09.2021., <https://www.forbes.com/sites/jamiehailstone/2021/09/23/car-industry-accused-of-dirty-tricks-to-derail-new-eu-emission-standards/>

<sup>46</sup> EU7 regulations set to kill off petrol and diesels by 2026, <https://www.carsales.com.au/editorial/details/euro-7-regs-set-to-kill-off-petrol-and-diesels-by-2026-130188/>

<sup>47</sup> Andris Kulbergs, Auto asociācija, 2021.gada 1.decembra prezentācija

## 1.2. Latvijas transporta nozare

### 1.2.1. Nozares politikas rīcības virzieni un uzdevumi

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam (turpmāk – TAP2027)<sup>48</sup> noteikti galvenie nozares politikas rīcības virzieni Latvijā, kas izstrādāti, sasaistē ar Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.-2030.gadam (turpmāk - NEKP2030)<sup>49</sup> iekļautajiem mērķiem un cita starpā ņemot vērā arī ES definētos mērķus attiecībā uz klimata pārmaiņām un Eiropas zaļajā kursā noteikto – paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.

TAP2027 politikas rīcības virzieni definēti, tiecoties mazināt galvenos šķēršļus klimatneitralitātes mērķu sasniegšanai. Ar tiem saistītie būtiskākie **Latvijai raksturīgie transporta nozares problēmjaucājumi** norādīti NEKP2030, proti:

- Vecs autoparks, kurā dominē ar dīzeļdegvielu un benzīnu darbināmi transportlīdzekļi (viens no vecākajiem autoparkiem ES ar vidējo reģistrēto tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu vecumu – 12,6 gadi);
- Nenozīmīgs AER un elektroenerģijas patēriņš transportā (2019.gadā no AER iegūtas enerģijas īpatsvars transportā lēsts aptuveni 4% līmenī);
- Pieaugošs privāto transportlīdzekļu un arvien mazāks sabiedriskā transporta lietojums (laika periodā no 2014.-2018.gadam pasažieru pārvadājumi trolejbusos ir samazinājušies par 12%, tramvajos - par 6%, regulārās satiksmes autobusus - par 4% un dzelzceļā - par 5%).

Līdz ar to, NEKP2030 noteikti sekojoši mērķi transporta nozares attīstībā:

- Samazināt privāto transportlīdzekļu lietojumu, optimizējot sabiedriskā transporta un citu pārvietošanās veidu kustību;
- Veicināt naftas produktiem alternatīvu energoresursu izmantošanu (tostarp attīstot alternatīvo degvielu infrastruktūru, un bezemisiju transportlīdzekļu iegādi gan privātpersonām un komersantiem, gan publiskajos iepirkumos);
- Palielināt transportlīdzekļos izmantoto AER apjomu (tostarp sekmējot bezemisiju tehnoloģiju izmantošanu elektroenerģijās ražošanā).

Minētajiem mērķiem attiecīgi arī pakļauti TAP2027 politikas rīcības virzieni un ietvertie uzdevumi. Uzdevumu īstenošanai plānots izmantot gan valsts, pašvaldību budžeta finansējumu un ES struktūrfondu līdzfinansējumu, gan piesaistīt ES finanšu avotu līdzekļus un privāto kapitālu. Plānotie finansējuma apjomi netieši norāda uz rīcības virzienu prioritātes pakāpi, kā arī gaidāmo attīstības gaitu laika griezumā. Zemākesošajā tabulā (Tabula 3) apkopots plānotais finansējuma apjoms galveno TAP2027 uzstādīto rīcības virzienu un uzdevumu dalījumā.

Tabula 3. TAP2027 rīcības virzieni, uzdevumi un to īstenošanai plānotais finansējums, EUR milj. <sup>50</sup>

	Plānotais finansējums			Nepieciešamais papildus finansējums					
	2021	2022	2023	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>1. RĪCĪBAS VIRZIENS: Multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu attīstība</b>									
1.1. Dzelzceļa lomas stiprināšana sabiedriskā transporta jomā	32,4	48,6	57,4	1,3	14,6	16,3	18,8	23,2	19,1

<sup>48</sup> Ministru kabinets, Pamatnostādņu projekts "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam", <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>

<sup>49</sup> Ministru kabinets, Par Latvijas nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam, <https://likumi.lv/ta/id/312423-par-latvijas-nacionalo-energetikas-un-klimata-planu-20212030-gadam>

<sup>50</sup> Ministru kabinets, Pamatnostādņu projekts "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam", <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>

1.2. Reģionālās sasniedzamības uzlabošana TEN-T autoceļiem	114,7	42,5	43,0	124,8	139,8	55,7	40,7	28,7	28,7
1.3. Sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstība	2,0	2,0	2,0	15,5	29,3	44,8	36,7	16,6	12,6
<b>2. RĪCĪBAS VIRZIENS: Starptautiskās savienojamības uzlabošana</b>									
2.1. Rail Baltica projekta īstenošana	108,7	140,4	0,0	419,9	508,8	420,5	502,8	505,1	264,0
2.2. Rīgas kā nozīmīga Ziemeļeiropas aviācijas mezgla attīstīšana	12,4	9,5	0,0	0,0	0,0	40,0	40,0	19,0	12,0
2.3. Gaisa satiksmes vadības infrastruktūras attīstīšana	1,5	6,4	11,1						
2.4. Veicināt reģionālo lidostu attīstību									
2.5. Uzlabot TEN-T autoceļu kvalitāti un drošību	25,8	48,4	49,0	2,6	3,4	17,3	101,5	178,0	160,5
<b>3. RĪCĪBAS VIRZIENS: Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana</b>									
3.1. Transporta un loģistikas pakalpojuma eksporta veicināšana	0,8	0,8	0,4	1,2	1,6	2,8	0,8	0,8	0,8
3.2. Pilnveidot Latvijas ostu infrastruktūru	0,1			2,1	9,4	23,2	35,7	33,3	13,6
<b>4. RĪCĪBAS VIRZIENS: Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana</b>									
4.1. Nodrošināt nozares rīcībpolitikas plānošanu	1,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
4.2. Īstenot transporta sistēmas klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumus				6,5	11,0	14,5	12,4	10,3	4,1
4.3. Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu	2,3	2,2	0,8	9,2	14,0	20,0	17,6	20,6	13,9
4.4. Pilnveidot transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontroles sistēmu									
4.5. Attīstīt dzelzceļa tīkla infrastruktūru un atjaunot ritošo sastāvu	7,9	125,9	44,3	19,8	23,6	35,8	48,5	147,8	40,0
4.6. Nodrošināt drošu kuģošanas vidi									
4.7. Īstenot pasākumus trokšņa piesārņojuma samazināšanai									
<b>5. RĪCĪBAS VIRZIENS: Pētniecības un inovāciju izmantošana un transporta nozares speciālistu sagatavošana</b>									
5.1. Iesaistīties transporta nozares izglītības un pētniecības attīstībā un atbalstīt inovatīvu tehnoloģiju izmantošanu									

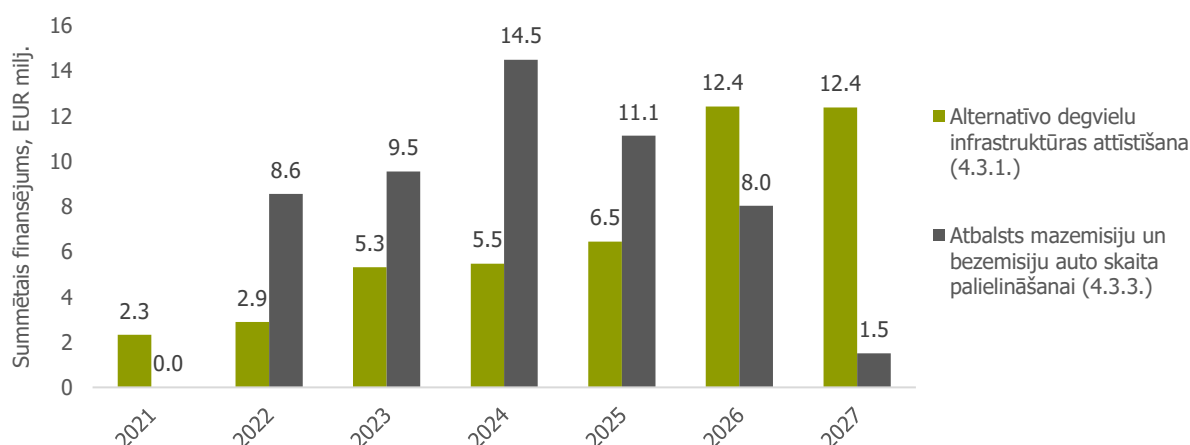
Saistībā ar klimatneitralitātes politikas mērķiem, TAP2027 saistošs ir politikas rīcības virziens nr.4 – “Drošas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilnveidošana”, jo sevišķi sekojoši no tā tieši attiecināmie uzdevumi:

- Uzdevums. nr.4.2. – “Īstenot transporta sistēmas klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumus” un tā pasākumi:
  - Pasākums nr.4.2.1. – “Īstenot infrastruktūras projektus velosipēdistu un gājēju ceļu, satiksmes mierināšanas pasākumu un sabiedriskā transporta infrastruktūras attīstībai” (plānotais finansējums 2021.-2027.gada periodā: EUR 54,4 miljoni);
  - Pasākums nr.4.2.2. – “Ieviest viedās tehnoloģijas satiksmes plūsmas regulēšanai” (plānotais finansējums 2021.-2027.gada periodā: EUR 4,4 miljoni);
- Uzdevums nr.4.3. – “Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu” un tā pasākumi:
  - Pasākums nr.4.3.1. – “Alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana (t.sk. ETL uzlādes vietas, ūdeņraža, CNG un LNG uzpildes stacijas)” (plānotais finansējums 2021.-2027.gada periodā: EUR 47,3 miljoni);

- Pasākums nr.4.3.2. – “Organizēt pasākumus alternatīvo degvielu transportlīdzekļu izmantošanas popularizēšanai, tajā skaitā sniegt informatīvo atbalstu sabiedrībai” (finansējums nav noteikts);
- Pasākums nr.4.3.3. – “Atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai, t.sk. jomās ar augstu degvielas patēriņu” (plānotais finansējums 2021.-2027.gada periodā: EUR 53,3 miljoni);
- Pasākums nr.4.3.4. – “Veikt pētījumu par ūdeņraža degvielas izmantošanas attīstības scenārijiem Latvijā” (plānotais finansējums 2021.-2027.gada periodā: EUR 0,1 miljons).

Kopumā, izvērtējot TAP2027 ar klimatneitralitātes mērķiem tieši saistītos uzdevumus un to plānoto finansējumu, secināms, ka Latvijas transporta nozares politika paredz piesaistīt būtisku finansiālu atbalstu sevišķi alternatīvo degvielu izmantošanai tuvāko gadu laikā – gan atbalstot šādu auto iegādi, gan attīstot tiem paredzēto infrastruktūru (Attēls 12).

Attēls 12. TAP2027 ietvaros plānotais un papildu nepieciešamais summētais finansējums alternatīvo degvielu izmantošanas veicināšanai (uzdevums nr.4.3.) periodā no 2021.-2027.gadam, EUR milj. <sup>51</sup>



Balstoties uz minētajiem rīcības virzieniem un to uzdevumu sekmīgu izpildi, TAP2027 noteikti sekojoši sasniedzamie rezultāti:

1. Uzlabotas mobilitātes iespējas;
2. Samazinātas SEG emisijas transportā un uzlabota vides kvalitāte;
3. Nodrošināta konkurētspējīga transporta un loģistikas infrastruktūra un pakalpojumi;
4. Paaugstināta transporta drošība;
5. Sekmētas inovācijas un augsti kvalificētu nozares profesionāļu sagatavošana.

Sasniegtie rezultāti SEG emisiju samazināšanā transporta nozarē un vides kvalitātes uzlabošanā tiks mērīti attiecībā pret konkrētiem rezultātīvajiem rādītājiem, kas apkopoti zemāk (Tabula 4). Vienlaikus jāuzsver, ka minētajiem emisiju samazināšanas un saistītajiem rādītājiem sagaidāms ieguldījums ne tikai no autotransporta jomas, bet arī no dzelzceļa, aviācijas un ūdens transporta jomām.

Tabula 4. TAP2027 uzstādītie rādītāji\* 2. sasniedzamajam rezultātam: Samazinātas SEG emisijas transportā un uzlabota vides kvalitāte <sup>52</sup>

Rezultatīvais rādītājs	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība 2023	Mērķa vērtība 2027	Datu avots
------------------------	------------	------------	--------------------	--------------------	--------------------	------------

<sup>51</sup> Ministru kabinets, Pamatnostādņu projekts "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam", <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>

<sup>52</sup> Ministru kabinets, Pamatnostādņu projekts "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam", <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>

1. Kopējais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu	%	2017	0	20	28	NEKP2030
	kt CO <sub>2</sub> ekv	2017	3 325	2 646	2 380	
2. Kopējais gaisa piesārņojuma ar slāpekļa oksīdiem (NOx) samazinājums transporta sektorā pret bāzes gadu	%	2018	0	12	19	LVĢMC
	CO <sub>2</sub> ekv	2018	14,63	12,88	11,79	
3. Bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā	%	2020	0,1	0,5	=>2	CSDD
4. Objektu skaits, kur dzelzceļa radītais naftas produktu piesārņojums vērtējams kā augsts	skaits	2020	6	6	4	LDz
5. Ar transporta infrastruktūru saistītā trokšņa ietekmei pakļautā teritorijas platība, kurā trokšņa līmenis pārsniedz:						
5.1. robežlielumu L <sub>vakars</sub> gar valsts autoceļiem	km <sup>2</sup>	2016	29 462	29 462 <sup>53</sup>	29 462 <sup>37</sup>	LVC
5.2. diennakts trokšņa rādītāju (L <sub>dvn</sub> >55dB (A)) Lidostas "Rīga" ietekmētajā teritorijā	km <sup>2</sup>	2016	26,6	26,6 <sup>37</sup>	26,6 <sup>37</sup>	Lidosta "Rīga"
5.3. robežlielumu L <sub>nakts</sub> dzelzceļa līniju tuvumā	km <sup>2</sup>	2016	3 367	3 367 <sup>54</sup>	3 367 <sup>38</sup>	LDz

\* TAP2027 noteikts, ka minētie mērķa rādītāji sasniedzami, ja tiek izpildīti visi NEKP2030 iekļautie pasākumi, t.sk. citu nozaru iniciatīvas

Arī NEKP2030 plānā ir noteikti rezultatīvie rādītāji attiecībā uz transporta nozares klimatneitralitātes mērķiem, kur papildu jau uzskaitītajiem rādītājiem noteikts arī izmantoto atjaunojamo energoresursu īpatsvars, kam transporta nozarē būtu jāsasniedz līdz 9,6% 2030.gadā (salīdzinājumam – 2018.gada bāzes rādītājs ir 4,7%). Savukārt enerģijas patēriņa mērķis transporta nozarē ir patēriņa samazinājums par 25%, proti, no rādītāja bāzes gadā 54,1 PJ līdz 40,4 PJ.

NEKP2030 ir arī īpaši uzsvērtā **publisko iepirkumu loma** kā instrumentam, kas varētu būtiski sekmēt noteikto rādītāju sasniegšanu. Proti, kā viens no uzdevumiem uzstādīto mērķu sasniegšanai NEKP2030 plāna rīcības virzienā nr.5 "Energoefektivitātes uzlabošana, alternatīvo degvielu un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana transportā" minēta arī **nepieciešamība palielināt iegādāto mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu un saistīto pakalpojumu apjomu caur publiskajiem iepirkumiem** (uzdevums nr.5.4.), izdalot sekojošus pasākumus:

- Nodrošināt ES Direktīvā Nr.2019/116121 noteikto mērķrādītāju izpildi attiecībā uz bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara palielināšanu līdz 2030.gadam;
- Izvērtēt iespēju lielajās pilsētās sākot no un pēc 2030.gada publiskajos iepirkumos ierobežot tādu transportlīdzekļu iegādi, kas neizmanto no AER iegūtu transporta enerģiju;
- Izstrādāt MK noteikumus, pēc 2021.gada ES struktūrfondu un citu finansējuma avotu ietvaros radot iespēju nodrošināt:
  - Finansiālu atbalstu pašvaldībām mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanai publiskajos iepirkumos, t.sk. līdzfinansējumu transportlīdzekļu iegādē;
  - Finansiālu atbalstu jaunu bezemisiju autobusu iegādē, esošo autobusu aprīkošanā videi draudzīgākai darbībai, t.sk. ar alternatīvās degvielas veidiem;
  - Tehnisko un konsultatīvo palīdzību pašvaldībām attiecībā uz minētā veida transportlīdzekļu iegādi.

<sup>53</sup> Rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas

<sup>54</sup> Rezultatīvā rādītāja izmaiņas būs iespējams novērtēt pēc trokšņa stratēģisko karšu pārskatīšanas. Netiek paredzēta Rail Baltica dzelzceļa līnijas ietekme

### 1.2.2. SEG emisiju statistikas rādītāji

Pēc jaunākajiem SEG emisiju inventarizācijas datiem, kas ir par 2019.gadu, salīdzinājumā ar citām ES un tās sadarbības valstīm, Latvijas kopējais SEG emisiju apjoms vidēji uz 1 iedzīvotāju ir viens no zemākajiem, tostarp arī uzrādot labākus rādītājus nekā Lietuvā un Igaunijā, taču transporta sektorā šī atšķirība ir mazāka.

2019.gadā ES-28 vidējais SEG emisiju apjoms uz 1 iedzīvotāju bija 7,9 tonnas CO<sub>2</sub> ekv visos sektoros kopā, savukārt Latvijā šis rādītājs bija par gandrīz trešdaļu jeb 27% zemāks – 5,8 tonnas CO<sub>2</sub> ekv. Arī transporta sektorā Latvija uzrāda mazāku SEG emisiju līmeni, taču ar tuvāku distanci ES-28 vidējā rādītājam. Proti, Latvijas SEG emisiju apjoms uz 1 iedzīvotāju transporta sektorā ir tikai 11% zemāks – 1,7 tonnas CO<sub>2</sub> ekv attiecībā pret 1,9 tonnām CO<sub>2</sub> ekv ES-28 (Tabula 5).

Tabula 5. SEG emisiju apjoma salīdzinājums ES-28 un sadarbības valstu dalījumā 2019.gadā<sup>55</sup>

Teritorija	SEG emisijas kopā, milj.tonnas CO <sub>2</sub> ekv		SEG emisijas uz 1 iedz., tonnas CO <sub>2</sub> ekv	
	Visos sektoros, bez ZIZIMM	Transporta sektorā	Visos sektoros, bez ZIZIMM ↓	Transporta sektorā
Luksemburga	10,7	6,2	17,3	9,9
Islande	4,7	1,0	13,1	2,9
Īrija	59,8	12,2	12,1	2,5
Čehija	123,3	19,1	11,6	1,8
Igaunija	14,7	2,4	11,1	1,8
Nīderlande	180,7	31,0	10,4	1,8
Polija	390,7	66,1	10,3	1,7
Beļģija	116,7	26,0	10,2	2,3
Kipra	8,8	2,1	10,0	2,4
Vācija	809,8	165,5	9,7	2,0
Somija	53,1	11,3	9,6	2,0
Norvēģija	50,3	12,3	9,4	2,3
Austrija	79,8	24,5	9,0	2,8
Slovēnija	17,1	5,6	8,2	2,7
Bulgārija	56,0	10,0	8,0	1,4
Grieķija	85,6	17,8	8,0	1,7
ES-28	4059,2	954,7	7,9	1,9
Dānija	44,2	13,1	7,6	2,3
Slovākija	40,0	8,1	7,3	1,5
Lietuva	20,4	6,3	7,3	2,3
Itālija	418,3	105,5	7,0	1,8
Apvienotā Karaliste	449,2	119,8	6,7	1,8
Spānija	314,5	91,4	6,7	1,9
Ungārija	64,4	14,7	6,6	1,5
Francija	436,0	132,2	6,5	2,0
Portugāle	63,6	17,7	6,2	1,7
Turcija	506,1	82,4	6,1	1,0
Rumānija	113,9	18,9	5,9	1,0
Latvija	11,1	3,3	5,8	1,7
Horvātija	23,6	6,6	5,8	1,6
Zviedrija	46,2	14,9	5,4	1,7
Zviedrija	50,9	16,4	5,0	1,6
Malta	2,2	0,8	4,3	1,5

<sup>55</sup> Eiropas vides aģentūra, Siltumnīcefekta gāzu emisiju avoti, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV\\_AIR\\_GGE](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV_AIR_GGE)

Tomēr, turpinot virzīt ekonomikas izaugsmi, un tuvinoties arī vidējiem ES labklājības rādītājiem, Latvijai pastāv augsts risks, ka pieaugs arī SEG emisiju apjomi. SEG emisiju apjomam valstī ir cieša saistība ar tās tautsaimniecības struktūru un ekonomikas attīstības līmeni. To palīdz novērtēt SEG emisiju intensitātes rādītājs, kas ataino tautsaimniecības efektivitāti emisiju ierobežošanā, ražojot preces un pakalpojumus patēriņam. Šeit jāņem vērā, ka valstīs, kuru tautsaimniecībā dominē rūpniecība, SEG emisiju intensitāte būs augstāka nekā uz pakalpojumu attīstību virzītās tautsaimniecībās – arī pie līdzvērtīga enerģijas efektivitātes līmeņa.

Atbilstoši SEG emisiju intensitātes rādītājam 2019.gadā, proti, ņemot vērā tautsaimniecībā saražoto preču un pakalpojumu vērtību, iespējams novērtēt, ka Latvijas emisiju intensitāte visos sektoros kopā ir aptuveni par trešdaļu augstāka nekā ES-28 valstīs vidēji. ES-28 valstīs vidējā SEG emisiju intensitāte bija 245 gramu CO<sub>2</sub> ekv uz EUR, savukārt Latvijā – 363,6 gramu CO<sub>2</sub> ekv uz EUR, tātad par 33% vairāk (Tabula 6). Tomēr, salīdzinājumā ar Lietuvu un Igauniju, Latvijas SEG emisiju intensitāte ir zemāka.

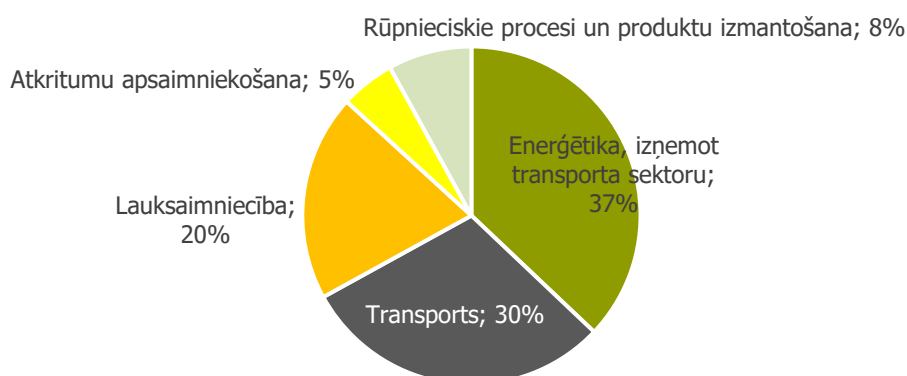
Tabula 6. SEG emisiju intensitātes salīdzinājums ES-28 un sadarbības valstu dalījumā 2019.gadā <sup>56</sup>

Teritorija	IKP pašreizējās (tirgus) cenās, milj. EUR	SEG emisiju apjoms CO <sub>2</sub> ekv, milj.tonnas	SEG emisiju intensitāte (grami CO <sub>2</sub> ekv uz EUR) ↓
Bulgārija	61,6	56,0	909,0
Turcija	679,1	506,1	745,2
Polija	533,6	390,7	732,3
Čehija	225,6	123,3	546,6
Igaunija	27,7	14,7	530,0
Rumānija	223,2	113,9	510,3
Grieķija	183,3	85,6	467,3
Ungārija	146,1	64,4	441,0
Slovākija	94,0	40,0	425,2
Horvātija	55,6	23,6	424,8
Lietuva	48,9	20,4	416,9
Kipra	23,0	8,8	384,6
<b>Latvija</b>	<b>30,6</b>	<b>11,1</b>	<b>363,6</b>
Slovēnija	48,4	17,1	352,6
Portugāle	214,4	63,6	296,8
Spānija	1244,4	314,5	252,8
<b>ES-28</b>	<b>16542,3</b>	<b>4059,2</b>	<b>245,4</b>
Beļģija	478,2	116,7	244,0
Vācija	3473,4	809,8	233,1
Itālija	1794,9	418,3	233,0
Nīderlande	813,1	180,7	222,3
Somija	240,1	53,1	221,0
Islande	22,2	4,7	212,7
Austrija	397,5	79,8	200,9
Francija	2437,6	436,0	178,9
Apvienotā Karaliste	2526,6	449,2	177,8
Luksemburga	62,7	10,7	171,3
Īrija	356,5	59,8	167,7
Malta	14,0	2,2	154,8
Dānija	310,5	44,2	142,5
Norvēģija	362,2	50,3	139,0
Zviedrija	476,9	50,9	106,8

<sup>56</sup> Skat. zemsvītras piezīmi nr. 55

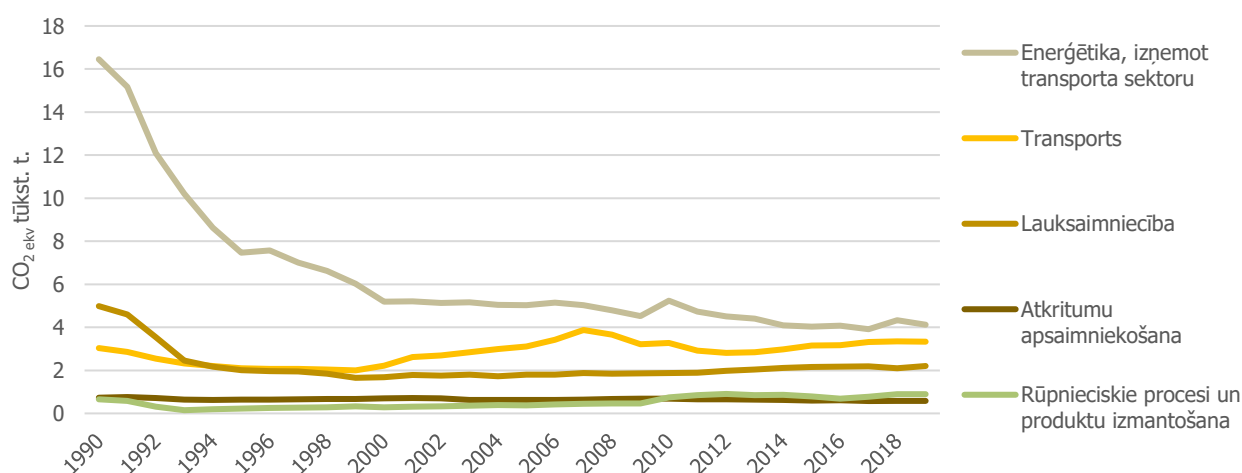
Līdzīgi kā citviet pasaulē, arī Latvijā galvenais SEG emisiju avots ir enerģētikas sektors, kas 2019.gadā veidoja 67% SEG emisiju apjoma (bez ZIZIMM). No tā, transporta sektora īpatsvars ir 30%, savukārt pārējo ar enerģētiku saistīto jomu daļa ir 37%. Lauksaimniecības sektora īpatsvars SEG emisiju apjomā sastādīja 20%, rūpnieciskie procesi un produktu izmantošana – 8%, bet atkritumu apsaimniekošana – 5% (Attēls 13).

Attēls 13. Latvijas SEG emisiju apjoma īpatsvars (bez ZIZIMM) sektoru dalījumā 2019.gadā <sup>57</sup>



Tāpat kā ES, salīdzinājumā ar 1990.gadu, Latvijai izdevies samazināt SEG emisijas visos sektoros, izņemot transporta sektoru, kur tas šajā laika periodā līdz 2019.gadam, gluži pretēji, pieaudzis par 10% (Attēls 14).

Attēls 14. Latvijas SEG emisiju apjoma izmaiņas 1990.-2019.g. (bez ZIZIMM) Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) sektoru dalījumā (izteikts CO<sub>2</sub> ekv tūkst.t.) <sup>58</sup>



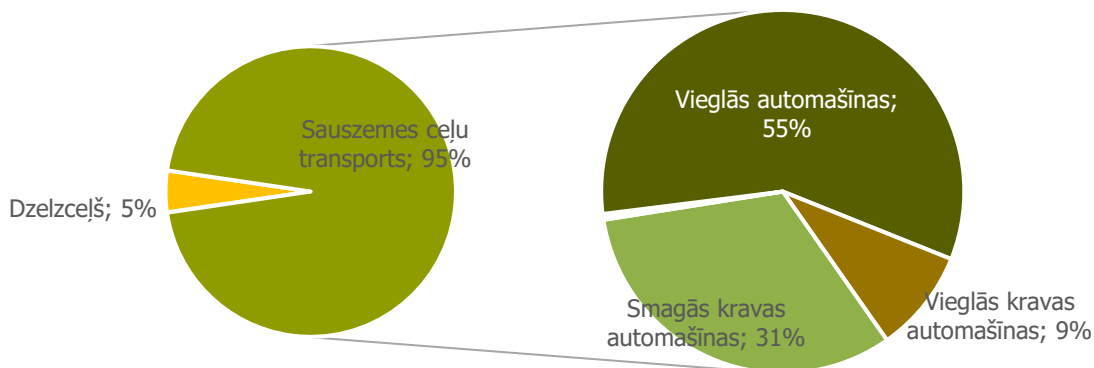
Transporta sektora ietvaros lielākais SEG emisiju avots Latvijā ir sauszemes ceļu transports, kas 2019.gadā veidoja 95% no transporta sektora emisijām, kas ir līdzvērtīgi ES-28 vidējiem rādītājiem. Sauszemes ceļu transportā lielākā ietekme ir vieglajām automašīnām, kas veido 55% no kopējām sauszemes ceļu transporta SEG emisijām. Arī šis rādītājs Latvijai ir līdzīgā līmenī kā ES-28. Taču augstāks īpatsvars Latvijā ir emisijām no smagajām kravas automašīnām – šeit tas veido 31% no kopējām sauszemes ceļu transporta SEG emisijām, bet ES valstīs vidēji – 24% (Attēls 15).

<sup>57</sup> LVGMC, 2021. gada iesniegtās inventarizācijas kopsavilkums, SEG dati, [https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG\\_emisiju\\_un\\_ETS\\_monitorings/Zinojums\\_par\\_klimatu/SEG\\_kopsavilkums/LVA\\_ghg\\_profile\\_LV.xlsx](https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG_emisiju_un_ETS_monitorings/Zinojums_par_klimatu/SEG_kopsavilkums/LVA_ghg_profile_LV.xlsx)

<sup>58</sup> LVGMC, 2021. gada iesniegtās inventarizācijas kopsavilkums, SEG dati, [https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG\\_emisiju\\_un\\_ETS\\_monitorings/Zinojums\\_par\\_klimatu/SEG\\_kopsavilkums/LVA\\_ghg\\_profile\\_LV.xlsx](https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG_emisiju_un_ETS_monitorings/Zinojums_par_klimatu/SEG_kopsavilkums/LVA_ghg_profile_LV.xlsx)



Attēls 15. Latvijas transporta sektora SEG emisiju apjoma īpatsvars transporta veidu dalījumā 2019.gadā <sup>59</sup>



Latvijas Transporta attīstības pamatnostādņu 2021-2027.gadam plānā noteikts, ka kopējās SEG emisijas transporta sektorā 2023.gadā ir jāsamazina par 20%, salīdzinot ar 2017.gadu, bet 2027.gadā – par 28%. Papildus ir noteikts, ka bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā būtu 0,5% 2023.gadā, taču 2027.gadā – vismaz 2%.<sup>60</sup>

### 1.2.3. Metodes SEG emisiju samazināšanai

Satiksmes ministrija atzīst, ka nav veikti aprēķini par iespējam samazināt SEG emisijas līdz 2023.gadam, taču norāda uz trīs galvenajiem balstiem SEG emisiju samazināšanā<sup>61</sup>:

- 1) Sabiedriskā transporta tīkla attīstība, uzsvāru liekot uz dzelzceļa infrastruktūru, peronu attīstību un jaunu, energoefektīvu vilcienu iegādi;
- 2) Veloceliņu attīstība;
- 3) Videi draudzīgāka autotransporta izvēle.

Lai gan mērķi jau ir pieņemti, joprojām notiek asas diskusijas par iespējamajiem risinājumiem mērķa sasniegšanā. Viens no veidiem, kā Latvija redz emisiju samazināšanu transporta sfērā, ir emisijas kvotu izolēšanas instrumenta projekts. Ministru kabinets 2021.gada 17. augustā skatīja ziņojumu par atbalsta iespējām bezemisijas un mazemisiju transporta līdzekļu iegādei, plānojot, ka no 2022.gada Latvijā būs pieejams finansiālais atbalsts grantu veidā. Tas ietvertu atbalstu vairāk nekā 2200 mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei 10 miljonu EUR apmērā. Proti, 2021.gada augustā kļuva zināms plāns, ka jauna elektrotransportlīdzekļa iegādei valsts piešķirs iedzīvotājam 4500 EUR un norakstot veco auto papildus 1000 EUR, savukārt lietota un jaunam transportlīdzeklim ar hibrīda motoru – 2250 EUR apjomā. Tiesa, naudu maksās nevis iedzīvotājam, bet gan auto pārdevējām, turklāt pēc pirkuma to nedrīkstēs pārdot četrus gadus, auto cena nedrīkstēs pārsniegt 50 000 eiro bez pievienotās vērtības nodokļa, ar auto būs jānobrauc vismaz 15 000 km gadā vai 80 000 km jau minētajos četros gados.<sup>62</sup> Paredzēts, ka valdība lēmumu par atbalsta grantiem un maksājumiem elektroauto iegādē varētu pieņemt 2021.gada rudenī, jo augustā izteiktais atbalsts bija konceptuāls ziņojums.

Tajā pašā laikā Latvijas auto asociācija (LAA) norāda, ka pāreja no iekšdedzes dzinēja auto uz elektroauto iedzīvotājam būtu ekonomiski izdevīgi tikai tad, ja subsīdijas būtu apmēram divreiz lielākas. Vēl lielāks

<sup>59</sup> Eiropas Vides aģentūra, Nacionālie ziņojumi par emisijām UNFCCC un ES siltumnīcefekta gāzu uzraudzības mehānismam (ENG), <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/national-emissions-reported-to-the-unfccc-and-to-the-eu-greenhouse-gas-monitoring-mechanism-17>

<sup>60</sup> Likumi.lv, Par Transporta attīstības pamatnostādņem 2021.-2027. gadam, pieejams - <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-20212027-gadam>

<sup>61</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

<sup>62</sup> Rosina iedzīvotājiem segt elektroauto izmaksas līdz 4500 eiro, lsm.lv ziņu redakcija un Klūga, M., lsm.lv, 17.08.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/rosina-iedzivotajiem-segt-elektroauto-izmaksas-lidz-4500-eiro.a417292/>

programmas trūkums ir tas, ka valsts atbalstu par elektroauto iegādi nevarēs saņemt uzņēmumi, it īpaši valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības, jo no klimata uzlabošanas viedokļa vislabāk būtu stimulēt pasta, piegāžu uzņēmumu, taksometru un tamlīdzīgu transporta līdzekļu transformēšanu uz elektroauto sektoru.

Tāpat Latvijas auto asociācija norāda, ka ir nepieciešams ņemt vērā Latvijas īpatnības, ka Latvijā ir vismazākais auto skaits uz 1000 iedzīvotājiem – 342, taču ir sagaidāms, ka nākamajos 10 gados autoparks pieaugs par 28%, attiecīgi palielinot SEG emisijas. Asociācija norāda, ka, lai sasniegtu izaicinošos mērķus 2030.gadā, 50% no jaunajiem auto ir jābūt elektroauto un videi draudzīgiem auto. Vienlaikus lietoto auto vidū par 50% ir jāsamazina nobraukto dīzeļu auto imports.<sup>63</sup> Tāpat arī ir jāņem vērā, ka auto vidējais vecums Latvijā ir 14 gadi, un autoparks ir uzskatāms par vienu no vecākajiem ES.<sup>64 65</sup>

Kamēr valdība norāda, ka šis varētu būt sākums pakāpeniskai vecāku un ar dīzeļi vai benzīnu darbināmu auto nomaiņai, tikmēr citas institūcijas ir skeptiskākas. Izskan aicinājumi izstrādāt stratēģiskāku pieeju problēmas risināšanai, veicot aprēķinus par to, kāds ir programmā plānotais izmešu samazinājums un izvērtējumu par to, vai tas ir efektīvākais izmešu samazināšanas veids. Turklāt tiek norādīts, ka klimatneitralitātes stratēģija vairāk balstās uz vēlmēm, nevis finanšu aprēķiniem. Bez tam tiek lūgts izvērtēt esošo elektroauto uzlādes infrastruktūru.<sup>66</sup> Vēl viens no priekšlikums no valdības puses ir liegums pilsētās iebraukt auto ar benzīna un dīzeļdzinējiem.<sup>67</sup>

2021.gada augustā LAA norādīja, ka Latvijas mērķi 2030.gadam būs grūti sasniedzami. Piemēram, 2020.gada oktobrī elektriskie auto Latvijā bija 1,5% no visām automašīnām Latvijā, proti, 1200 no 0,7 miljoniem un, lai arī to skaits aug, tomēr tas nebūs pietiekami mērķu sasniegšanai. Tāpat pastāv problēmas nodokļu sfērā – Lietuvā un Igaunijā ir lētāka degviela, kā arī zemāki auto ekspluatācijas un reģistrācijas nodokļi, tādējādi Latvijā nodokļu slogs automašīnai ir 3,3 lielāks nekā Igaunijā un 4,4 reizes lielāks nekā Lietuvā. Tāpēc, tā kā 2021.gadā Latvija vairs nevar sodīt par ārvalstīs reģistrēto auto izmantošanu, tad ir risks, ka daļa jauno auto būs reģistrēti kaimiņvalstīs. Piemēram, 2020.gadā, reģistrējot jaunu „Volkswagen Tiguan” auto Latvijā un piecus gadus to izmantojot, Latvijā nodokļos būs jāmaksā 774 EUR, Igaunijā 231 EUR, bet Lietuvā – 161 EUR. Šī starpība veidojas no dabas resursa nodokļa un transporta ekspluatācijas nodokļa (TEN), kura citviet Baltijā nav, kā arī biežākām tehniskajām apskatēm. Identiska situācija ir attiecībā uz elektriskajiem auto Latvijā – piecos gados ir jāmaksā 531 EUR, Igaunijā – 231 EUR un Lietuvā – 71 EUR. Vienlaikus Igaunijā atbalsts sasniedza 4000 EUR, Lietuvā – 5000 EUR, bet Latvijā 2020.gadā atbalsta vēl nebija. Jau tad asociācija norādīja, ka zemas emisijas auto ienākšanai Latvijā nepieciešams 80% PVN priekšnodokļa atskaitījuma samazinājums uzņēmumiem par zemas emisijas transportu, atbrīvošana no TEN, uzņēmuma vieglā transporta nodokļa un reģistrācija maksas, „Altum” pirmās maksas garantija un 1000 EUR vaučers par vecā transporta utilizāciju.<sup>68</sup>

Tāpat ir jāņem vērā, ka citām valstīm pārejot uz zaļākiem transporta veidiem, Latvijā varētu veidoties ievērojams lietoto dīzeļa auto ieplūdums. Tie jau ir 67% no vietējā autoparka, bet no jauna importēto auto daļā tādu ir ap 85%. Tādējādi izmešus ne tikai var neizdoties samazināt, bet tie pat pieaugs, lēš asociācijā. Turklāt arī lietoto auto pārdevēji aicina neaizmirst par Latvijas iedzīvotāju pirktspējas līmeni, kas daudziem varētu liegt iegādāties dārgāko elektroauto priekšroku aizvien dodot salīdzinoši vecākiem spēkratiem.<sup>69</sup>

<sup>63</sup> Transporta „zaļināšana” – vai plāni ļaus sasniegt mērķus, Helmane, I., Ivportals.lv, 17.06.2021., <https://lvportals.lv/norises/329557-transporta-zalinasana-vai-plani-laus-sasniegt-merkus-2021>

<sup>64</sup> Klimata politika Latvijā: valdība meklē veidus, kā mazināt kaitīgās emisijas, Butkivičs, I., skaties.lv, 15.01.2021., <https://skaties.lv/zinas/latvija/klimata-politika-latvija-valdiba-mekle-veidus-ka-mazinat-kaitigas-emisijas/>

<sup>65</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

<sup>66</sup> Rosina iedzīvotājiem segt elektroauto izmaksas līdz 4500 eiro, lsm.lv ziņu redakcija un Klūga, M., lsm.lv, 17.08.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/rosina-iedzivotajiem-segt-elektroauto-izmaksas-lidz-4500-eiro.a417292/>

<sup>67</sup> Enerģētikas un klimata plāns – valsts ceļrādīs turpmākajiem desmit gadiem (intervija ar VARAM valsts sekretāra vietnieci vides aizsardzības jautājumos Aldu Ozolu un Ekonomikas ministrijas (EM) valsts sekretāra vietnieku Ediju Šaicānu, Helmane, I., Ivportals.lv, 07.01.2021., <https://lvportals.lv/viedokli/323525-energetikas-un-klimata-plans-valsts-celradis-turpmakajiem-desmit-gadiem-2021>

<sup>68</sup> Andris Kulbergs: Vai izslēgt un nodot metāllūžņos divas trešdaļas no visa Latvijas autoparka?, Andris Kulbergs, biedrības „Auto asociācija” prezidents, la.lv, 20.10.2018., <https://www.la.lv/merki-grandiozi-laika-maz>

<sup>69</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

Latvijai neatrisinot šos jautājumus, kvotas būs jāpērk no citas dalībvalsts, kas nav ilgtspējīgs risinājums vai arī jāmazina emisiju apjoms citā sfērā, piemēram, lauksaimniecībā vai citos enerģētikas sektoros, taču tas ir teju neiespējami. Savukārt ES piespriedīs soda naudas, kuras varētu būt neizpildot mērķi līdz 2030.gadam, mērāmas vairākos desmitos miljonos EUR.<sup>70</sup>

Latvijas auto asociācija norāda, ka Rīgas Satiksmes parks emitē tikai 1% no visa auto transporta CO<sub>2</sub> izmešiem un tikai 1,8% no visa auto transporta CO<sub>2</sub> emisijām ir Sabiedriskais transports. Taču lai gan tiek aktīvi domāts par vieglo automašīnu ierobežošanu, tomēr nav izvirzītas un netiek domāts par smago kravas automašīnu radītajām emisijām, kā arī lai vispār sasniegtu kādu nākotnes mērķi, tad valsts iepirkumos vajadzētu ieviest tikai 100% "tīru" transporta līdzekļu iegādi.<sup>71</sup>

Kopumā, šobrīd Latvija ievērojami atpaliek praktisko instrumentu izvērtēšanā un ieviešanā SEG emisiju samazināšanai transporta sektorā, kas rada risku neizpildīt ES ietvaros apņemto mērķi līdz 2030.gadam vismaz par 55% samazināt SEG emisiju apjomu (salīdzinājumā ar 1990.gada līmeni).

## 2. Normatīvie akti, kas attiecas uz transporta iepirkumiem

Publisko iepirkumu likums (PIL)<sup>72</sup> un Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkuma likums (SPSIL)<sup>73</sup> ir nozīmīgākie likumi, kas nosaka iepirkumu gaitu. PIL ir speciāli izveidots 54.pants un SPSIL – 21.pants "Īpaši noteikumi iepirkumiem autotransporta jomā", kas ir īpaši attiecināts uz transporta iepirkumiem, un stājās spēkā 2021.gada 2.septembrī. Izmaiņas abos likumos ir balstītas uz 2019.gadā veiktajām izmaiņām 2009/33/EK Direktīvā par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu. Tā kā tās ir būtiskas pārmaiņas normatīvajos aktos, kas ir attiecināti uz transporta iepirkumiem, tad likumdošanā ieviestās prasības ir analizētas tālāk detalizētāk.

PIL un SPSIL ir norādītas arī transporta nozares definīcijas:

- *lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzeklis* — tīrs M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot tās degvielas, kas neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam, bez iekšdedzes motora vai ar tādu iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā grams CO<sub>2</sub>/kWh, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 18. jūnija regulu (EK) Nr. 595/2009 par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītajām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem regulā (EK) Nr. 715/2007 un direktīvā 2007/46/EK un par direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā grams CO<sub>2</sub>/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (turpmāk — regula Nr. 715/2007) un tās īstenošanas pasākumiem;
- *tīrs autotransporta līdzeklis* –
  - a) M1, M2 vai N1 kategorijas autotransporta līdzeklis, kura maksimālās izpūtēja emisijas ir mazākas nekā 50 CO<sub>2</sub> g/km atbilstoši pasaulē saskaņotajai vieglo transportlīdzekļu testēšanas procedūrai un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas par 80 procentiem no emisiju robežvērtībām, kas noteiktas regulas Nr. 715/2007 I pielikumā,

<sup>70</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

<sup>71</sup> Andris Kulbergs, Auto asociācija, 2021.gada 1.decembra prezentācija

<sup>72</sup> Publisko iepirkumu likums, likumi.lv., <https://likumi.lv/ta/id/287760-publiisko-iepirkumu-likums>

<sup>73</sup> Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likums, <https://likumi.lv/ta/id/288730-sabiedrisko-pakalpojumu-sniedzēju-iepirkumu-likums>

b) M3, N2 vai N3 kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, izņemot tās degvielas, kas neatbilst zemam netiešās zemes izmantošanas maiņas riskam atbilstoši normatīvajiem aktiem par biodegvielu un bioloģisko šķidro kurināmo ilgtspējas kritērijiem, to ieviešanas mehānismu un uzraudzības un kontroles kārtību. Tādiem autotransporta līdzekļiem, kas darbināmi ar šķidrajām biodegvielām, sintētiskām vai parafinizētām degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajām fosilajām degvielām.

3.pantā ir norādīts, ka PIL nepiemēro sabiedriskā transporta pakalpojumiem, kas tiek sniegti, izmantojot dzelzceļu vai metro (3.1.11), kā arī universālā pasta pakalpojuma sniedzējs, ja slēdz publisku pakalpojuma līgumu par: loģistikas pakalpojumiem (pakalpojumiem, kas ietver gan sūtījumu fizisku piegādi, gan uzglabāšanu vai tikai piegādi vai uzglabāšanu ar citām funkcijām, kuras nav saistītas ar pasta pakalpojumiem) (3.4.4.).

Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ir savs likums - Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums<sup>74</sup>, kas nosaka sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanu.

No Ministru Kabineta (MK) noteikumiem uz transporta sektoru attiecas:

- 2013.gada 25. jūnija MK noteikumi Nr. 351 "Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi"
- 2017.gada 28.februāra MK noteikumi Nr. 105 "Noteikumi par publisko iepirkumu līgumcenu robežvērtībām"
- 2017.gada 20.jūnijā MK noteikumi Nr. 353 "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība".

Līdz ar izmaiņām PIL un SPSIL, ieviešot Direktīvas 2019/1151 prasības, Ministru kabineta 2017. gada 28. februāra noteikumi Nr. 106 "Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku" ir zaudējuši spēku 2021.gada 14.septembrī<sup>75</sup>. Tomēr Iepirkumu uzraudzības biroja (IUB) mājaslapā vēl aizvien ir pieejams auto kalkulators "Transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķina kalkulators", kas palīdz izvērtēt visas darbmūža izmaksas, īpašu uzmanību pievēršot energoefektivitātei. Iekļaujot enerģijas patēriņu, CO2 emisijas un piesārņotāju emisijas. Arī IUB mājaslapā arī norādīts, ka to var izmantot piemērojot PIL 54.panta pirmo daļu attiecībā uz iepirkumiem, kuriem nav jāatbilst "tīrā" transportlīdzekļa kritērijiem.<sup>76</sup>

Ministru Kabineta (MK) noteikumos Nr. 353 (2017.gada 20.jūnijā) "Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība", kā rekomendējošās prasības ir izvirzītas transportam. MK noteikumos ir norādīts, ka prasības un kritēriji attiecas uz trim ražojumu grupām<sup>77</sup>:

- jauni pasažieru automobiļi un komerctransporta, ko iegādājas tieši vai izmantojot līzingu/nomu;
- jauni sabiedriskie transportlīdzekļi un sabiedriskā transporta pakalpojumi;
- jauni atkritumu savākšanas automobiļi un pakalpojumi.

2013. gada 25. jūnija Ministru kabineta noteikumos Nr. 351 "Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi" ir norādīts, ka tie attiecas uz sabiedrisko autotransporta līdzekļu līgumcenas robežu, kā arī aprēķināto paredzamo līgumcenu. Lai noteiktu līgumcenu, dotajos MK noteikumos ir atsauce uz 2017.gada 28.februāra MK noteikumiem Nr. 105 "Noteikumi par publisko iepirkumu līgumcenu robežvērtībām". PIL transporta pakalpojumiem līgumiem (54.panta sestajai daļai) robežvērtība ir 139 000 EUR, kamēr citiem

<sup>74</sup> Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums - <https://likumi.lv/ta/id/159858-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-likums>

<sup>75</sup> Likumi, MK noteikumi Nr. 106, pieejami: <https://likumi.lv/ta/id/289085-noteikumi-par-autotransporta-lidzeklu-kategorijam-kuru-iepirkumos-piemero-ipasas-prasibas-un-autotransporta-lidzeklu-ekspluatac...>

<sup>76</sup> IUB, pieejami: <https://www.iub.gov.lv/lv/autotransporta-darbmuzha-ekspluatācijas-izmaksu-metodika>

<sup>77</sup> Likumi, MK noteikumi 353, pieejami: <https://likumi.lv/ta/id/291867-prasibas-zalajam-publiskajam-iepirkumam-un-to-piemerosanas-kartiba>

transporta iepirkumiem nav atsevišķi izdalītas robežsummas un tās tiek attiecinātas uz standarta iepirkumu sistēmu.

## 2.1. "Tīrā" autotransporta Direktīva un ZPI

2009.gadā jau tika pieņemta Direktīva 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, ar mērķi stimulēt tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu tirgu un palielināt transporta nozares ieguldījumu Eiropas Savienības vides, klimata un enerģētikas politikā. 2019.gadā tika atjaunoti mērķrādītāji ES kopumā un katrai valstij atsevišķi<sup>78</sup>, iepērkot "tīru" un energoefektīvu autotransportu. Informācija zemāk sagatavota no Iepirkumu uzraudzības biroja skaidrojuma par "Tīrā" autotransporta iepirkumi, kas atjaunināts 2021.gada 12.oktobrī.<sup>79</sup> Direktīvas prasības ir pārņemtas Publisko iepirkumu likumā 54. pantā un stājušās spēkā 2021.gada 2.septembrī.

Lai gan atšķiras prasības pa kategorijām, taču Direktīva par "tīru" M1 (vieglie automobiļi), M2 (mikroautobusi un autobusi ar masu <5t), vai N1 (vieglais komercs transports ar masu < 3,5 t) uzskata:

Tabula 7. "Tīrs" transportlīdzekļa definējums pēc ES Direktīvas 2019/1161 M1, M2 un N1 transportlīdzekļiem

	Līdz 2025.gada 31. decembrim	No 2026.gada 1.janvāra
CO <sub>2</sub> g/km	50	0
Gaisa piesārņotāju RDE (deklarētā maksimālā emisija reālos braukšanas apstākļos) kā procentuālā daļa no emisiju robežvērtībām	80%	Nepiemēro

"Tīrs" lielas noslodzes autotransporta līdzeklis ir N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> vai M<sub>3</sub> kategorijas elektrotransportlīdzeklis vai autotransporta līdzeklis, kas darbināms ar:

- alternatīvām degvielām (elektrība, ūdeņradis, biodegvielas (tiek iegūtas no biomasas), sintētiskās un parafīna degvielas, dabasgāzes (saspiestā dabasgāze - CNG un sašķidrinātā dabasgāze - LNG), sašķidrinātā naftas gāze (LPG) un elektrotransportlīdzeklis)
- šķidrājām biodegvielām, sintētiskām vai parafinizētām degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajām fosilajām degvielām.

Mērķi ir sadalīti 2 daļās – līdz 2025.gadam un otrs līdz 2030.gadam, nosakot tos pa transporta līdzekļu kategorijām – vieglajiem automobiļiem, komercs transportam un arī autobusu iepirkumiem.<sup>80</sup> Latvijai ir noteikts viens no zemākajiem īpatsvaram bezemisiju transportlīdzekļu apjomiem, jo ES valstīs, kas ilgāk ir jau savienībā, to īpatsvars ir 38,5 (Zviedrija, Somija, Vācija, Nīderlande, Austrija, u.c.), kamēr kaimiņvalstīm - Igaunijai -23,1%, Lietuvai – 20,9%, un Latvijai ir kopā ar Slovēkiju un Slovēniju – 22%, un tikai Lietuvai, Horvātijai, Rumānijai un Bulgārijai ir mazāki mērķi nekā Latvijai.<sup>81</sup>

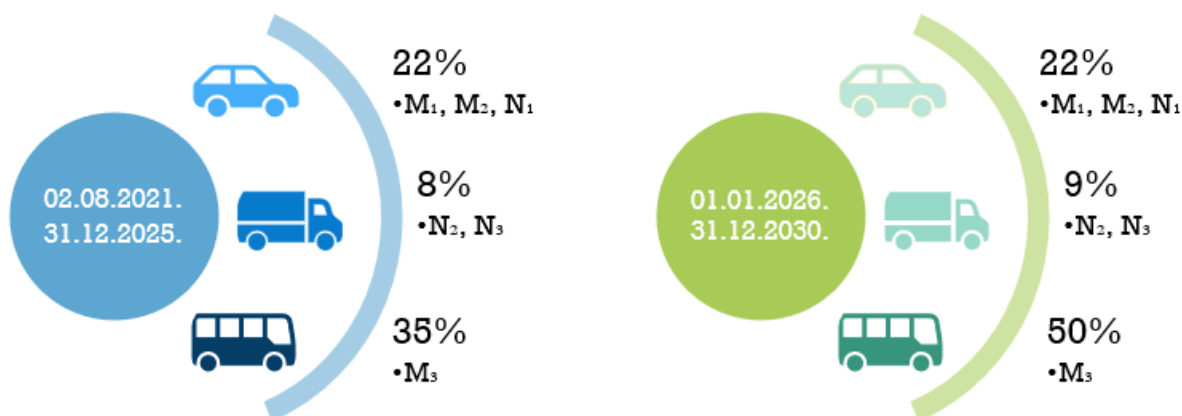
*Attēls 16. "Tīrās" Latvijas sasniedzamie mērķi līdz 2025. un 2030.gadam pa transportlīdzekļu kategorijām un to skaidrojumi (noteikti valsts līmenī)*

<sup>78</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ.), pieejams - <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj/?locale=LV>

<sup>79</sup> IUB, Skaidrojums "Tīrā" autotransporta iepirkumi, skatīts 10.11.2021, pieejams: <https://www.iub.gov.lv/lv/skaidrojums-tira-autotransporta-iespirkumi>

<sup>80</sup> IUB, Skaidrojums "Tīrā" autotransporta iepirkumi, skatīts 10.11.2021, pieejams: <https://www.iub.gov.lv/lv/skaidrojums-tira-autotransporta-iespirkumi>

<sup>81</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ.), pieejams - <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj/?locale=LV>



Tajā pašā laikā ir norādīts, ka dažādiem specializētajiem transporta līdzekļiem, šīs prasības netiek attiecinātas, tie ir:

- lauksaimniecības vai mežsaimniecības autotransporta līdzekļi
- divu riteņu vai trīs riteņu autotransporta līdzekļi un kvadricikli
- kāpurķēžu autotransporta līdzekļi,
- autotransporta līdzekļi, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti vienīgi bruņoto spēku vajadzībām,
- autotransporta līdzekļi, kas ir konstruēti un izgatavoti lietojumam galvenokārt būvlaukumos vai karjeros, ostās vai lidostās,
- autotransporta līdzekļi, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu vajadzībām,
- jebkuru pašgājēju transportlīdzeklis, kas ir īpaši konstruēts un izgatavots, lai veiktu darbu, un kas tā konstrukcijas īpatnību dēļ nav piemērots pasažieru vai kravu pārvadāšanai, un kas nav mehānisms, kurš ir uzmontēts uz mehāniskā autotransporta līdzekļa šasijas,
- bruņotie autotransporta līdzekļi,
- neatliekamās medicīniskās palīdzības autotransporta līdzekļi,
- katafalkautomobiļi,
- ratiņkrēsliem piekļūstamie autotransporta līdzekļi.

“Tiro” automobiļu iepirkumi attiecas arī uz 9. pantu Publisko iepirkumu likumā, attiecīgi sākas transportlīdzekļu iepirkumos ar līgumcenu no 10 000 EUR un pakalpojumu iepirkumos, kas ir virs ES līmeņa jeb 139 000 EUR pēc Publiskā iepirkuma likuma un virs 400 000 EUR pēc sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkuma likuma. Direktīva attiecīgi ir attiecināma gan uz pirkumiem, gan nomu, gan pakalpojumu sniegšanu tāpat arī tiek attiecināta arī uz lietoto transportlīdzekļu iepirkumiem.<sup>82</sup>

IUB norāda, ka tā kā ne visos segmentos ir pieejams “tiro” autotransporta līdzekļu piedāvājums un pastāv pietiekama konkurence, kā arī “tiro” autotransporta līdzekļu iegādes cena ir salīdzinoši augsta, tad IUB iesaka:

- apzināt kopējo attiecīgajā kategoriju grupā iepirkamo autotransporta līdzekļu skaitu
- apzināt un izvērtēt tirgus situāciju, noskaidrojot, attiecībā uz kuriem nepieciešamajiem autotransporta līdzekļiem var un uz kuriem nevar attiecināt “tiro” autotransporta līdzekļu prasības, ievērojot pasūtītāja vajadzības un tirgus situāciju
- aprēķināt iepirkamo “tiro” autotransporta līdzekļu skaitu, nodrošinot, ka tiek paredzēts iepirkt noteikto īpatsvaru “tiro” autotransporta līdzekļu;
- “tiro” autotransporta līdzekļu iegādi izdalīt atsevišķā iepirkuma daļā, vienlaikus paredzot, ka gadījumā, ja “tīrie” autotransporta līdzekļi netiek iepirkti (piemēram, netiek saņemts piedāvājums), tad netiek iepirkti arī pārējie autotransporta līdzekļi pārējās iepirkuma daļās;

<sup>82</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tiro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ.), pieejams - <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj/?locale=LV>

- Izvirzīt minimālās prasības, kas raksturo "tīro" transportlīdzekļus
- Iegādājoties pārējos transportlīdzekļus:
  - o Ja piemēro cenu, tad nosaka maksimālo oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) un piesārņotāju emisiju (NO<sub>x</sub>, NMHC un cieto daļiņu emisiju) apjomu
  - o Ja ņem vērā cenas vai izmaksas un citus kritērijus, tad var iekļaut enerģijas patēriņa, oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) un piesārņotāju emisiju (NO<sub>x</sub>, NMHC un cieto daļiņu emisiju) apjomus vērtēšanas kritērijos (lietojot Autotransporta darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku (kalkulatoru).

Pēc iepirkuma līguma noslēgšanas, pasūtītājs arī Publikāciju vadības sistēmā norāda, cik "tīrie" vai lielas noslodzes bezemisiju autotransporta līdzekļi iegādāti. No iekļautās informācijas tiks veiktas atskaites par tīro transportlīdzekļu proporciju, un ja Latvijai noteiktie mērķrādītāji netiks sasniegti, tad tiks vērtēts arī katra pasūtītāja un sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja ieguldījums, sniedzot informāciju Ministru kabinetam, par iespējamiem papildu pasākumiem mērķrādītāju sasniegšanas nodrošināšanai (Attēls 17).

Sākotnējās atskaites jāsasniedz 2022.gada augustā un tad katrus trīs gadus, meklējot risinājumus valsts līmenī, lai kopējos "tīrā" autotransporta prasības. Šobrīd nav zināmi soda apmēri, ja Direktīvas prasības netiek izpildītas, attiecīgi tās ir visas Latvijas publiskā iepirkuma prasības, tomēr reizē arī katra individuāla iepircēja atbildība.

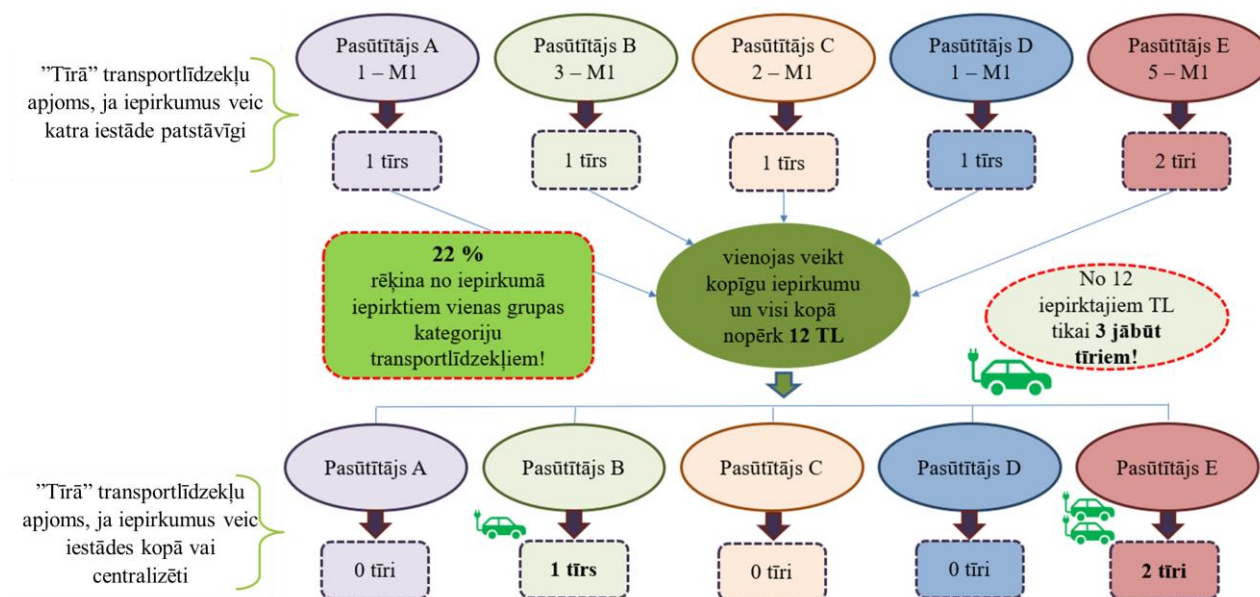
Attēls 17. Aizpildāmais logs Publikāciju vadības sistēmā

Kopējais šajā paziņojumā publicētajos līgumos iegādājamo vai pakalpojumu sniegšanā iesaistāmo transportlīdzekļu skaits un to transportlīdzekļu skaits un kategorijas, uz kuriem attiecas tīro transportlīdzekļu prasības:

Kategorija	Skaits	
	Kopā	Tīrais transports
M <sub>1</sub> (Pasažieru automobīlis)	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
M <sub>2</sub> (Autobuss)	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
N <sub>1</sub> (Vieglais komerciālais transportlīdzeklis)	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
N <sub>2</sub> (Lieljaudas transportlīdzeklis)	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
N <sub>3</sub> (Lieljaudas transportlīdzeklis)	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
I un A klases M <sub>3</sub> (Autobuss)	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
- no kuriem bezemisiju I un A klases M <sub>3</sub> (Autobuss)	Neaizpilda	<input type="text" value="0"/>

Ieteikumi no Iepirkumu Uzraudzības Biroja par transportlīdzekļu iepirkšanu ir veidot kopēju/centralizētu iepirkumu, apkopojot vairāku Pasūtītāju nepieciešamības.

Attēls 18. IUB ieteikums, veidojot kopējus transportlīdzekļa iepirkumus, lai nodrošinātu Direktīvas prasību ieviešanu



Salīdzinot "tīro" transportlīdzekļu direktīvas un MK noteikumu Nr. 353 kritērijus un prasības, ir svarīgi saprast kopīgo un izšķir atšķirības, lai izvērtētu to līdzības un atšķirības. "Tīrā" transportlīdzekļu Direktīva nosaka obligātas prasības, kas attiecināmas uz visiem transportlīdzekļu iepirkumiem, izņemot speciālo transportu, neskatoties, vai tiek pirkti lietoti vai jauni transportlīdzekļi, kā arī uz visiem pakalpojumiem virs ES līmeņa iepirkumiem. Tajā pašā MK noteikumi Nr. 353 ir rekomendējošās prasības, kas ir attiecinātas tikai uz jaunu transportlīdzekļu iepirkumiem virs 42 000 EUR. "Tīrā" transportlīdzekļu Direktīva nosaka, ka tā ir attiecināta uz visu transportlīdzekļu iegādi un nomu, kā arī uz noteiktiem pakalpojumiem virs ES līmeņa (139 000 EUR pēc Publisko iepirkumu likuma un nedaudz virs 400 000 EUR pēc Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likums. Noteiktie pakalpojumi ir norādīti gan kā neregulāri pasažieru pārvadājumi, gan kā pasta transports, gan paku pārvadāšanas pakalpojumi un pasta piegādes pakalpojumi, kas nav norādīti MK noteikumos Nr. 353. Tajā pašā laikā MK noteikumi Nr. 353 iekļauj atkritumu savākšanas transportlīdzekļus, kas tieši neiekļaujas "tīro" transportlīdzekļu Direktīvā.

Tāpat M kategorijas iepirkumos "Tīrā" transportlīdzekļu Direktīva nosaka, ka procentuālais publiskais iepirkums attiecās uz jebkuru transportlīdzekli, taču MK noteikumi Nr. 353 to attiecina tikai uz jaunu transportlīdzekļu iepirkumiem virs 42 000 EUR. "Tīrā" transportlīdzekļu Direktīva attiecina to uz pakalpojumu sniedzējiem virs ES līmeņa, taču neattiecinā uz tālsatiksmes autobusiem, kamēr MK noteikumi attiecas rekomendējoši uz visiem pakalpojumiem virs 42 000 EUR, kā arī uz tālsatiksmes autobusiem, kā arī neizdalot atsevišķi specializētos transportlīdzekļus.

N kategorijas transportlīdzekļiem, kas paredzēti kravu pārvadāšanā arī "tīrā" transportlīdzekļu Direktīva nosaka procentuālo apjomu, kuriem ir jābūt kā "tīriem" transportlīdzekļiem, kā arī pakalpojumu sniedzējiem, īpaši arī pasta transportam, paku pārvadātājiem un piegādātājiem, taču MK noteikumi attiecina tikai uz jauno vieglo komerctransportu, kā arī nenosaka prasības uz kravu pakalpojumu sniedzējiem. 2021.gada transporta ZPI kritēriju ZPI prasības ir noteiktas un ieteicamie kritēriji ir norādīti.

Tabula 8. "Tīro" transportlīdzekļu Direktīvas un MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums



Transportlīdzekļu kategorija	Attiecināms uz "tīro" transportlīdzekļu Direktīvu	MK noteikumi Nr. 353 2021.gada redakcijā
Līgumcenas ierobežojumi	<b>Obligātas prasības.</b> Attiecas uz visiem transportlīdzekļu iepirkumiem, nomu un pakalpojumu sniegšanu, izņemot speciālo transportu. Nav noteiktas iepirkumu līgumcenas sākumsummas transportlīdzekļu iepirkumos, un pakalpojumiem no 139 000 EUR	<b>Rekomendējošās prasības.</b> Attiecas uz iepirkumiem, sākot no <b>42 000 EUR</b> un iegādē - tikai uz <b>jauniem transportlīdzekļiem</b>
Preces/pakalpojuma veids:	<b>Iegāde un noma</b> Noteikti <b>pakalpojumi (virs ES līmeņa):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi</li> <li>- Īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi</li> <li>- Neregulāri pasažieru pārvadājumi</li> <li>- Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi</li> <li>- Pasta transports</li> <li>- Paku pārvadāšanas pakalpojumi</li> <li>- Pasta piegādes pakalpojumi</li> <li>- Paku piegādes pakalpojumi</li> </ul>	<b>Iegāde un noma</b> Noteikti <b>pakalpojumi:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi</li> <li>- Īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi</li> <li>- Neregulāri pasažieru pārvadājumi</li> <li>- Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi</li> <li>- Atkritumu savākšanas transportlīdzekļi</li> </ul>
<b>M kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai</b>		
Vieglie pasažieru automobiļi – M1 kategorija M2 – mikroautobusi un autobusi (zem 5 t masas) M3 – pilsētas, starppilsētu satiksmes autobusi, trolejbusi (masa virs 5 t)	Attiecas uz iegādi (jebkuru) un pakalpojumiem (virs ES līmeņa) M3 – attiecas uz (I un A klases transportlīdzekļi), taču neattiecas uz tālsatiksmes autobusiem	Tikai uz <b>jauniem</b> transportlīdzekļiem Attiecas uz pakalpojumiem Attiecas arī uz tālsatiksmes autobusiem (netiek izņemti specializētie transportlīdzekļi)
<b>N kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai</b>		
N1 kategorija – komerc transports (masa <3,5 t) N1 kategorija – komerc transports (masa 3,5 t <12 t ) N1 kategorija – smagais komerc transports (masa >12 t)	Attiecas uz iegādi (jebkuru) un pakalpojumiem (virs 139 000 EUR)	Tikai uz <b>jauniem</b> transportlīdzekļiem <b>Neattiecas uz pakalpojumiem</b> Īpaši izdalītas – atkritumu savākšanas automobiļi un to pakalpojumu iepirkšana

## 2.2. ZPI Latvijas MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums ar Eiropas Komisijas ZPI izvirzītajām prasībām un kritērijiem

Latvijas ZPI kritēriji transportam vēsturiski ir veidoti uz Eiropas komisija (EK) izstrādāto ZPI prasību un kritēriju bāzes, taču pielāgoti Latvijas situācijai. 2017.gada 20.jūnija MK noteikumi Nr. 353 tika veidoti uz iepriekš pieejamajiem Eiropas Komisijas izdotajiem ZPI noteikumiem. Tā kā autotransporta industrija kopumā ir Eiropā vienota, tad praktiski visās citās ES valstīs par pamatu tiek izmantoti EK izstrādātie ZPI kritēriji transportam un praktiski notiek doto kritēriju pielāgošana katrā valstī, un reti kad tiek izvirzīti vēl papildus kritēriji, attiecīgi vissvarīgākais ir Latvijas kritēriju salīdzinājums ar jaunākajām ES vadlīnijām un ne ar citu valstu mainītajiem kritērijiem.

2020.gadā tika veikti MK noteikumu grozījumi, kuri tika balstīti uz 2019.gadā izstrādātajām ES vadlīnijām, diskutēti darba sanāsmē 2019.gada decembrī, kā arī MK noteikumu pieņemšanas procesā 2020.gadā. Lai gan ES 2019.gada ZPI transporta vadlīnijās tika iekļauti vairāki jauni ieteikumi par papildus kritērijiem, sākotnējā redakcija tika nedaudz koriģēta un precizēta, jo darba sanāsmē tika novērtēts, ka daļa no prasībām ir lielāks administratīvais sods un ne pievienotā vērtība videi draudzīgākam iepirkumam. Attiecīgi tika veiktas izmaiņas 2020.gadā MK noteikumos nr. 353 (Tabula 9).

Tabula 9. Latvijas MK noteikumu transportam (vieglie transporta līdzekļi) salīdzinājums 2019.gadā, izstrādājot MK noteikumu korekcijas<sup>83</sup>

	Sākotnējā MK noteikumu nr. 353 redakcija 2017.gadā	ES vadlīnijas 2019.gadā	MK noteikumos veiktās izmaiņas 2020.gadā (vieglie transportlīdzekļi)
Tehniskās Specifikācijas prasības	CO2 emisijas	CO2 emisijas	CO2 emisijas
	Izplūdes gāzu emisijas	Izplūdes gāzu emisijas	Izplūdes gāzu emisijas
	Ekoloģiska braukšana	Informācija par transportlīdzekļa ekobraukšanas iespējām	Ekoloģiska braukšana
	Transportlīdzekļu riepas-troksnis		Enerģijas patēriņa displejs
Riepu spiediena kontroles sistēma			Riepu spiediena kontroles sistēma
Minimālā garantija			
Transportlīdzekļa riepas – rites pretestība			
Pārnesumu pārslēgšanas indikators		Pārnesumu pārslēgšanas indikators	
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Alternatīvas degvielas izmantošana	Spēja nodrošināt, ka izplūdes emisija ir 0	Nulles izplūdes spēja
	Trokšņa emisijas līmeņi	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas
	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas	Paplašinātā garantija	Alternatīvas degvielas izmantošana
	Mazāki gaisu piesārņojošu vielu emisiju rādītāji		
Izpildes noteikumi	Smērēļu un riepu iznīcināšana		

2021.gada oktobrī EK publicēja jaunus ZPI kritērijus transportam<sup>84</sup>. Jaunajās prasībās ir dalījums pa kategorijām ir papildināts un mainīts no Latvijas MK noteikumu versijas. ES noteikumi ir papildināti ar 2 un 3 riteņu transportlīdzekļu (motocikli un kvadracikli) iegādi vai nomu. Autobusi ir daļa no lielas noslodzes transportlīdzekļiem, taču autobusu pakalpojumi ir daļa no mobilitātes pakalpojumu grupas. Atsevišķi netiek atdalīti atkritumu savākšanas automobiļi, kas iekļaujas Lielas noslodzes autotransporta līdzekļu sarakstā, un arī atkritumu savākšanas pakalpojumi tiek apvienoti ar citiem ārpuspakalpojumiem. Attiecīgi, jaunās ES vadlīnijas iekļauj plašāku autotransporta līdzekļu tvērumu un apvieno līdzvērtīgās kategorijas (Tabula 10). Tāpat arī kritēriji ir mainīti, pielāgojot "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvas izvirzītajām prasībām.

Tabula 10. Latvijas MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums transporta kategorijai ar 2021.gada ES vadlīnijās iekļautajiem auto transporta kategorijām<sup>85 86</sup>

MK noteikumu nr. 353 iekļautās transportlīdzekļu kategorijas	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā iekļautās kategorijas
Jauni pasažieru automobiļi un komercitransports - iegāde	Mopēdu, motociklu, vieglo automobiļu, vieglo kravas auto un mikroautobusu pirkšana, līzings vai noma (1.kategorija)
Jauni pasažieru automobiļi un komercitransports - noma/līzings	
Sabiedriskie transportlīdzekļi (autobusi) - iegāde	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļi (M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļi, t.i., autobusu un kravas automašīnu, arī atkritumu savākšanas transportlīdzekļi) noma vai pirkšana. (3.kategorija)
Sabiedriskie transportlīdzekļi (autobusi) - pakalpojumi	Iepirkumi, kuros tiek iepirkti pasažieru pārvadājumu pakalpojumi - īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi, neregulāri pasažieru pārvadājumi, taksometru pakalpojumi, mašīnas dalīšanās pakalpojumi videi draudzīgā veidā (2.kategorija)
Atkritumu savākšanas automobiļi - iegāde	Vairs netiek atdalīti atkritumu savākšanas automobiļi, ir daļa no lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem (3.kategorija)
Atkritumu savākšanas automobiļi -pakalpojumi	Iepirkumi, kuros tiek iepirkti sabiedriskie autotransporta pakalpojumi, atkritumu savākšanas pakalpojumi, pasta un kurjeru pakalpojumi kā ārpuspakalpojums. (4.kategorija)
	Pasta, kurjera

Lai saprastu ES 2021.gadā piedāvātās izmaiņas, attiecīgi tiks salīdzināti piedāvātie kritēriji pa apakšgrupām, izvērtējot tikai pamatkritērijus. Lai veidotu priekšstatu par jaunajām atšķirībām, tad kritēriji ir iekrāsoti 3 krāsās. Ja ir identiski kritēriji, tad ir iekrāsoti zaļā krāsā, ja ir iekrāsoti oranži, tad tie kritēriji vairs netiek

<sup>83</sup> Gateway & Partners "Sniegt atbalstu zaļā publiskā iepirkuma prasību padziļinātai izpētei un to piemērošanai 2019. gadā, tai skaitā sabiedrības informēšana par zaļo iepirkumu", 2019.gada 16.decembrī

<sup>84</sup> EK ZPI kritēriji un prasības, pieejams - [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

<sup>85</sup> MK noteikumi Nr.353 „Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība”, <https://likumi.lv/ta/id/291867-prasibas-zalajam-publiskajam-iekirkumam-un-to-piemerosanas-kartiba>

<sup>86</sup> EK zaļā publiskā iepirkuma kritēriji ceļa transportlīdzekļiem. 2021.gads, Pieejams -

<https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EU%20GPP%20criteria%20for%20road%20transport.pdf>

pārņemti jaunajās prasībās, taču pelēkā krāsā kritēriji, kas tika izskatīti 2019.gadā, taču netika pievienoti 2020.gada izmaiņu procesā.

### 2.2.1. Jaunu vieglo transportlīdzekļu un vieglo kravas automobiļu iegāde

MK noteikumos, kas ir aktuāli 2020.gadā, vieglajiem automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem lielākā daļa kritēriju atkārtojas un tiek pārnesti no iepriekš izvirzītajiem kritērijiem un prasībām. TS prasībās tiek turpināti 4 prasības, taču ekoloģiska braukšana vairs netiek izvirzīta 2021.gada vadlīnijās. Tāpat no 2019.gada vadlīnijās bija jau iekļautas 2 TS prasības (transportlīdzekļa riepas – rites pretestība, Enerģijas patēriņa rādījumi) taču tās netika pārnestas uz MK noteikumiem, jo tika vērtēts, ka kritēriji tiek izpildīti no auto ražotāju puses tirgū kopumā un tie veido lielāku administratīvo slogu, nekā pievienoto vērtību. Tāpat netika iekļauti kritēriji par akumulatoru minimālo garantiju un tā pagarināto garantiju pie izvērtēšanas kritērijiem, ko līdz ar iespējām vairāk izmantot iepirkumos, būtu ieteicams iekļaut MK noteikumos. Attiecīgi kopumā tiek piedāvāti 2 jauni piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji, kas atstāti baltā krāsā (Tabula 11).

Tabula 11. MK noteikumi prasības uz jaunu vieglo automobiļu un jaunu vieglo kravas automobiļu iegādei salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

MK noteikumu Nr. 353 aktuālā versija 2021.gadā		ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā	
Iepirkuma līguma priekšmets	Bezemisiju un zemas emisijas transportlīdzekļu iepirkšana vai noma	Mopēdu, motociklu, vieglo automobiļu, vieglo kravas auto un mikroautobusu pirkšana, līzings vai noma	
Tehniskās Specifikācijas prasības	CO2 emisijas	CO2 emisijas	
	Izplūdes gāzu emisijas	Gaisa piesārņojuma emisijas	
	Ekoloģiska braukšana	Enerģijas patēriņa rādījumi	
	Riepu spiediena kontroles sistēma	Akumulatora minimālā garantija	
	Trokšņa emisijas līmeņi	Riepu spiediena kontroles sistēma	
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Nulles izplūdes spēja	Trokšņa emisijas līmeņi	
	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas	Transportlīdzekļa riepas – rites pretestība	
	Alternatīvās degvielas izmantošana	Nulles izplūdes spēja	Nulles izplūdes spēja
		Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas
		Energoefektivitāte	Uzlabota gaisa piesārņotāju emisiju veiktspēja
		Ātruma ierobežošana	Ātruma ierobežošana
Pagarinātā garantija	Pagarinātā garantija		
Transportlīdzekļa troksnis	Transportlīdzekļa troksnis		

Apzīmējumi:

Zaļi dzeltena – kritēriji ir līdzīgi pēc nosaukumiem

Oranža – kritēriji netiek turpināti

Pelēka – kritēriji tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu koriģēšanas procesā, un netika virzīti tālāk MK Noteikumu izmaiņās

Balta – jauni kritēriju vai prasību piedāvājumi

Izskatot detalizētāk 2020.gadā aktuālos MK noteikumus, un ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā, jānorāda, ka lai gan daži no kritērijiem ir vieni un tie paši, tomēr ir veiktas korekcijas ietvertajos parametros. Liela daļa no esošajiem kritērijiem ir atstāta kā iepriekš norādīts, taču ir noteikts, ka tie ir spēkā esoši līdz 2025.gadam, taču no 2026.gada tiek sagaidīts, ka noteikumiem ir jābūt stingrākiem un ka visiem iegādātajiem transportlīdzekļiem ir jābūt elektriskajiem (

Tabula 12). Tas atbilst arī "tīro" transportlīdzekļu Direktīvas izvirzītajām prasībām, kur no 2025.gada tiek sagaidīts, ka visi transportlīdzekļi, kas iegādāti kā videi draudzīgi ir darbināmi ar alternatīvo degvielu.

Tabula 12. 2020.gadā aktuālo MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums ar ES 2021.gada ZPI vadlīnijām pa salīdzināmiem kritērijiem vai prasībām

Kritērijs vai prasība	MK noteikumu Nr. 353 aktuālā versija 2021.gadā	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā																														
TS – CO2 emisijas	<p>Saskaņā ar transportlīdzekļu tehnisko datu lapu, transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisija nedrīkst pārsniegt šādus rādītājus (pēc WLTP mērīšanas metodes):</p> <table border="1" data-bbox="367 414 798 985"> <thead> <tr> <th>Transportlīdzekļa tips</th> <th>CO<sub>2</sub> (g/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"><b>Vieglie pasažieru automobiļi (M1)</b></td> </tr> <tr> <td>Mini</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Mazs, mazs apvidus</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>Kompakts, kompaktā apvidus, mazā daudzfunkciju, kompaktā daudzfunkciju</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>Vidējs, vidējs daudzfunkciju</td> <td>130</td> </tr> <tr> <td>Liels, vidējā apvidus, lielā daudzfunkciju</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Luksus, lielā apvidus</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><b>Vieglais komerc transports (N1)</b></td> </tr> <tr> <td>Pikapi</td> <td>180</td> </tr> <tr> <td>Mazie furgoni</td> <td>130</td> </tr> <tr> <td>Vidējie furgoni</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>Lielie furgoni</td> <td>190</td> </tr> </tbody> </table>	Transportlīdzekļa tips	CO <sub>2</sub> (g/km)	<b>Vieglie pasažieru automobiļi (M1)</b>		Mini	100	Mazs, mazs apvidus	110	Kompakts, kompaktā apvidus, mazā daudzfunkciju, kompaktā daudzfunkciju	120	Vidējs, vidējs daudzfunkciju	130	Liels, vidējā apvidus, lielā daudzfunkciju	150	Luksus, lielā apvidus	200	<b>Vieglais komerc transports (N1)</b>		Pikapi	180	Mazie furgoni	130	Vidējie furgoni	160	Lielie furgoni	190	<p>Transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma CO<sub>2</sub> emisijas nedrīkst pārsniegt šādas vērtības:</p> <table border="1" data-bbox="829 324 1396 515"> <thead> <tr> <th>Transportlīdzekļa tips</th> <th>CO<sub>2</sub> g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Visi B un C1 kategorijas transportlīdzekļi (nelieli kravas auto)</td> <td>Līdz 2025. gada 31. decembrim: 50 (WLTP (Vispasaules harmonizētā vieglo automobiļu testu procedūra – VHVATP)) No 2026. gada 1. janvāra: 0</td> </tr> </tbody> </table> <p>A un B1 kategorijas transportlīdzekļiem (jeb vieglajiem transportlīdzekļiem) ir jābūt ar elektriskajiem akumulatoriem.</p>	Transportlīdzekļa tips	CO <sub>2</sub> g/km	Visi B un C1 kategorijas transportlīdzekļi (nelieli kravas auto)	Līdz 2025. gada 31. decembrim: 50 (WLTP (Vispasaules harmonizētā vieglo automobiļu testu procedūra – VHVATP)) No 2026. gada 1. janvāra: 0
Transportlīdzekļa tips	CO <sub>2</sub> (g/km)																															
<b>Vieglie pasažieru automobiļi (M1)</b>																																
Mini	100																															
Mazs, mazs apvidus	110																															
Kompakts, kompaktā apvidus, mazā daudzfunkciju, kompaktā daudzfunkciju	120																															
Vidējs, vidējs daudzfunkciju	130																															
Liels, vidējā apvidus, lielā daudzfunkciju	150																															
Luksus, lielā apvidus	200																															
<b>Vieglais komerc transports (N1)</b>																																
Pikapi	180																															
Mazie furgoni	130																															
Vidējie furgoni	160																															
Lielie furgoni	190																															
Transportlīdzekļa tips	CO <sub>2</sub> g/km																															
Visi B un C1 kategorijas transportlīdzekļi (nelieli kravas auto)	Līdz 2025. gada 31. decembrim: 50 (WLTP (Vispasaules harmonizētā vieglo automobiļu testu procedūra – VHVATP)) No 2026. gada 1. janvāra: 0																															
TS – Izplūdes gāzu emisijas	<p>Transportlīdzekļiem ir jāatbilst EURO 6 atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulas (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai I pielikuma 2. tabulā noteiktajām "Euro 6" emisijas robežvērtībām un CO<sub>2</sub> emisijas ir saskaņā ar tehnisko datu lapu.</p>	<p>Ir norādīts, ka līdz 2025.gadam ir esošie MK noteikumi, taču no 2026.gada janvāra transportlīdzekļiem nevar būt izplūdes gāzes jeb to vērtībai ir jābūt 0.</p>																														
TS- Enerģijas patēriņa rādītājs	<p><i>Netika iekļauts jau 2019.gada piedāvātajās izmaiņās, jo lielākajai daļai transportlīdzekļu ir šāds mehānisms, tāpēc netiek uzskatīts, ka iepirkumos tas būtu atsevišķi jānorāda un no piegādātāju puses jānorāda, attiecīgi netiek virzīts tālāk.</i></p>	<p>Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar mehānismu, kas rāda vadītājam viņu degvielas patēriņa rādītājus.</p>																														
TS – Transportlīdzekļa riepas – rītes pretestība	<p><i>Netika iekļauts jau 2019.gada piedāvātajās izmaiņās.</i></p>	<p>Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepām, kas atbilst ES prasībām par rīpu efektivitāti</p>																														
PIK - Uzlabota gaisa piesārņotāju emisiju veikspēja	<p><i>2019.gada pārskatos tika skatīts, taču netika virzīts Latvijas MK noteikumos.</i></p>	<p><i>Piezīme: šis kritērijs attiecas uz B un C1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru atskaites masa nepārsniedz 2610 kg. B un C1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru atskaites masa pārsniedz 2 610 kg, jāatbilst AC3 uzlabotajiem gaisa piesārņotāju emisiju līmeņiem 3. kategorijā (6.2. iedaļa).</i> Līdz 2025. gada 31. decembrim punktu piešķirs proporcionāli gaisu piesārņojošo emisiju rādītājiem jeb transportlīdzekļiem, kuru RDE līmenis ir labāks nekā NOx un PN robežvērtības Euro 6 (neieskaitot piemērojamo mērījumu rezervi). Punktu piešķirs, izmantojot šādu formulu:</p> $Points = \left( \frac{NOx_{high} - NOx}{NOx_{high} - NOx_{low}} \right) \times PNOx_{max} + \left( \frac{PN_{high} - PN}{PN_{high} - PN_{low}} \right) \times PPN_{max}$ <p>Kur</p>																														

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>NO_{x_{high}}</math> un <math>NO_{x_{low}}</math> ir lielākā un zemākā NOx emisija (mg/km) starp iesniegtajiem piedāvājumiem</li> <li>• <math>PN_{high}</math> un <math>PN_{low}</math> ir lielākā un zemākā PN emisija #/km starp iesniegtajiem piedāvājumiem</li> <li>• <math>NO_x</math> un <math>PN</math> ir novērtētā piedāvājuma NOx un PN emisija</li> </ul> <p><math>PNO_{x_{max}}</math> un <math>PPN_{max}</math> ir maksimālie punkti, kas piešķirami par katru gaisu piesārņojošo vielu</p>
PIK - CO2 emisijas	CO <sub>2</sub> emisijai ir jābūt mazākai par specifikācijās noteikto	<i>Līdz 2025.gadam CO2 emisijas ir mazākas par specifikācijā noteikto, taču no 2026.gada šo prasību nepiemēro.</i>
PIK - Nulles izplūdes spēja	Papildus punkti tiks piešķirti arī transportlīdzekļiem, kas var apliecināt spēju nodrošināt, ka izplūdes emisija ir 0 noteiktajā obligātajā attālumā, proti, attālumā, ko vieglais automobilis var nobraukt bez izplūdes emisijām, proporcionāli transportlīdzekļa jaudai. Pasūtītājs noteiks atsaucē robežvērtību obligātajam attālumam, kurā izplūdes emisijai jābūt 0, saskaņā ar uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus minētajiem paredzētajiem izmantošanas profiliem (piedāvātais noklusējuma attālums varētu būt 40 km).	<i>Spēkā esošs līdz 2025.gadam.</i>
PIK – Pagarinātā garantija	Nav norādīts MK noteikumus, jo netiek izmantots arī tehniskās specifikācijas kritērijs	<i>Papildus punkti tiek piešķirti piedāvājumiem, kas piedāvā akumulatora minimālās garantijas pagarinājumu, proporcionāli pagarinājuma vērtībai.</i>
PIK – Energoefektivitāte	<i>Nav izmantots</i>	<p><i>Punkti tiks piešķirti transportlīdzekļiem ar zemāko enerģijas patēriņu, kas izteikts kWh/100 km saskaņā ar WLTP testa procedūru. Tiks izmantota šāda formula:</i></p> $Punkti_{piedāvājumam} = \frac{(Augstākais - piedāvājuma) \text{ enerģijas līmenis}}{(Augstākais - zemākais) \text{ piedāvātais enerģijas līmenis}} \times \text{maksimālo punktu skaits}$ <p><i>Kur</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <math>Punkti_{piedāvājumam}</math> ir punktu skaits, kas piešķirts vērtētajam piedāvājumam</li> <li>• (Augstākais – zemākais) piedāvātais enerģijas līmenis ir augstākais un zemākais enerģijas patēriņš, kas izteikts kWh/100 km starp iesniegtajiem piedāvājumiem</li> </ul> <p><i>maksimālo punktu skaits r maksimālais punktu skaits, ko var piešķirt iepirkumā</i></p>
PIK - Transportlīdzekļa troksnis	Nav norādīts.	<i>Punktus piešķirs transportlīdzekļiem, kuru trokšņa emisijas atbilst Regulas (ES) Nr. 540/2014 3. posma robežvērtībām. Trokšņa emisijas tiks pārbaudītas saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 540/2014 II pielikumu.</i>

Izvērtējot jaunos 2021.gada piedāvātās prasības un kritērijus, tikai 2 piedāvājuma izvērtēšanas prasības ir norādītas kā jaunas - Energoefektivitāte un Transportlīdzekļa troksnis. Energoefektivitātes kritērijs nosaka, ka tiks izmantoti tādi elektroautomobiļi, kuru enerģijas patēriņš ir vismazākais no piedāvātā. Kamēr transportlīdzekļa troksnis nosaka zemāko trokšņa līmeni. Šie kritēriji būtu aktuāli elektroautomobiļu iegādei.

Tajā pašā laikā no esošajiem MK noteikumiem tiek izslēgta prasība pēc ekoloģiskas braukšanas, kā arī alternatīvās degvielas izmantošanas. Ekoloģiska braukšana iekļauj transportlīdzekļa lietotāja rokasgrāmatu un instrukciju transportlīdzekļa lietošanai, kas ir daļa no pirkuma, attiecīgi var tikt izslēgta. Tajā pašā laikā PIK alternatīvās degvielas izmantošanas, nosaka, ka papildus punkti tiek piešķirti, ja transportlīdzekļa konstrukcija paredz alternatīvu degvielas veidu vai sistēmu izmantošanu (piem., biodegvielas, elektriskās,

ūdeņraža vai hibrīdsistēmas, dabasgāzi). Attiecīgi dodot iespēju iegādāties hibrīdsistēmas, tajā pašā laikā kritērijos ir iekļauta arī biodegviela un dabasgāze, kas nav ES Zaļajā kursā atbalstāmā prakse, līdz ar to ir ieteicams izslēgt šos kritērijus, taču līdz 2025.gadam ir iespējams tos turpināt arī lietot.

Attiecīgi kopumā izskatot jaunās ES vadlīnijas transportam, tad tās iekļauj nelielas izmaiņas, taču nosaka, ka līdz 2025.gadam ir iespējams turpināt līdzīgā veidā kā iepriekš, taču no 2026.gada pilnībā ir nepieciešams pāriet uz tīrā transportlīdzekļa iepirkumiem, kas nerada CO2 emisijas.

No 2019. gada ES vadlīnijās ir norādīts, ka automašīnu emisiju testēšanas procedūrām tiek izmantota jaunā WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) testēšanas procedūra, kas nodrošina precīzākus automašīnas degvielas patēriņa un emisiju aprēķinus nekā esošā NEDC - The New European Driving Cycle, jo testēšanā tiek izmantots plašāks braukšanas situāciju klāsts (pilsētas, piepilsētas, galvenā ceļa, automaģistrāles), garāki testa attālumi, reālistiskāka apkārtējās vides temperatūra, dinamiskāki un reprezentatīvāki paātrinājumi un palēninājumi u.tml.<sup>87</sup>

### 2.2.2. Jauni sabiedriskie transportlīdzekļi (autobusu iegāde)

Attiecībā uz jaunu autobusu ar zemām emisijām iegādi, ES ZPI prasības kopumā ir apvienotas, papildinot tās arī ar lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem iepirkumu kopumā, ne tikai autobusus, bet arī kravas automašīnas un apvienojot tos ar atkritumu savākšanas transportlīdzekļiem. Kopumā kritēriji ir salīdzinoši līdzvērtīgi jau iepriekšējajiem, taču uzsvars tomēr ir papildinājums ar alternatīvas degvielas jeb "tīru" transportlīdzekļu iegādi, taču trokšņa emisijas vairs netiek uzsvērtas un ir kā paplašinātais kritērijs un ne kā pamata kritērijs. Tāpat arī izplūdes cauruļu atrašanās vieta un transportlīdzekļu riepas — rites pretestība, vispārinātie kritēriji, tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu Nr. 353 pārskatīšanas procesā un tika izlemts ar tiem nepapildināt MK noteikumus, attiecīgi arī tālāk netiek izvirzīti (Tabula 13).

Tabula 13. MK noteikumi prasības uz jauniem sabiedriskajiem transportlīdzekļiem (autobusu iegādi) salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

	MK noteikumu Nr. 353 aktuālā versija 2021.gadā	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Autobusu ar zemu emisiju līmeni iegāde vai iznomāšana	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļi (M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļi, t.i., autobusu un kravas automašīnu, arī atkritumu savākšanas transportlīdzekļi) noma vai pirkšana.
Tehniskās Specifikācijas prasības	Izplūdes gāzes emisijas	Izplūdes gāzes emisijas
	Trokšņa emisijas	Alternatīvas degvielas izmantošana jeb tehnoloģiskās inovācijas, lai samazinātu CO2 emisijas
	Transportlīdzekļu riepas - troksnis	Transportlīdzekļu riepas - troksnis
	Riepu spiediena kontroles sistēmas	Riepu spiediena kontroles sistēmas
	Ekoloģiska braukšana	Ekoloģiska braukšana
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Izplūdes gāzu emisijas	Izplūdes gāzu emisijas
	Alternatīvas degvielas izmantošana	Alternatīvas degvielas izmantošana
		Izplūdes cauruļu atrašanās vieta Transportlīdzekļu riepas — rites pretestība

Apzīmējumi:

Zaļi dzeltena – kritēriji ir līdzīgi pēc nosaukumiem

Oranža – kritēriji netiek turpināti

Pelēka – kritēriji tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu koriģēšanas procesā, un netika virzīti tālāk MK Noteikumu izmaiņās

Balta – jauni kritēriju vai prasību piedāvājumi

Izvērtējot detalizētāk MK noteikumu prasības un ES ZPI vadlīnijas, noteikti ir nepieciešams papildināt kritērijus ar alternatīvas degvielas izmantošanas prasībām, tāpat arī izplūdes gāzu emisiju Latvijas prasībās ir prasība pēc Euro V standarta, taču ES ZPI vadlīnijās standarta kritērijs ir paaugstināts uz Euro VI. Tāpat arī transportlīdzekļu riepu trokšnis vairs netiek uzskatīts kā pamata kritērijs, attiecīgi iespējams to izslēgt no

<sup>87</sup> EK ZPI transportam, pieejams - [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

MK noteikumu prasībām. Tāpat arī izplūdes gāzu emisiju kritērijs piedāvājumu vērtēšanā ir nevis vairs Euro VI, bet alternatīvo degvielu prasības, un prioritāte ir noteikta alternatīvās degvielas noteiktiem modeļiem – elektroauto un ar ūdeņradi darbināmi autobusi un kravas auto.

Tabula 14. MK noteikumu prasības jaunu autobusu iegādei salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

Kritērijs vai prasība	MK noteikumu Nr. 353 aktuālā versija 2021.gadā	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Autobusu ar zemu emisiju līmeni iegāde vai iznomāšana	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļi, kas regulā (ES) 2018/858 definēti kā M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļi, t.i., autobusu un kravas automašīnu, t.i., pirkšana vai noma atkritumu savākšanas transportlīdzekļi ar zemu ietekmi uz vidi.
TS – Alternatīvas degvielas izmantošana jeb tehnoloģiskās inovācijas, lai samazinātu CO2 emisijas	<i>Šāda punkta nav MK noteikumos Nr.353.</i>	Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar vienu no šādām tehnoloģijām: <ul style="list-style-type: none"> <li>• OEM divu degvielu dabasgāzes transportlīdzeklis ar gāzes enerģijas attiecību virs pasaules harmonizētā pārejas cikla (WHTC) karstā daļa testa cikls vismaz 50% *</li> <li>• augstspiediena tiešās iesmidzināšanas dabasgāzes transportlīdzekļi*</li> <li>• speciāli dabasgāzes transportlīdzekļi *</li> <li>• pilnībā elektriski transportlīdzekļi</li> <li>• pievienojams hibrīdauto**</li> <li>• ūdeņraža degvielas šūnu transportlīdzekļi* *</li> </ul> <p>Ūdeņraža un dabasgāzes transportlīdzekļiem ir nepieciešama minimālā procentuālā daļa atjaunojamās degvielas piegāde (skatīt piezīmi tālāk).</p> <p>** Pašlaik starppilsētu satiksmē netiek izmantota spraudņa hibrīda tehnoloģija autobusiem un 2021.gadā nav redzams skaidrs lietošanas modelis.</p>
TS – izplūdes gāzes emisijas	Visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst <b>EURO V</b> atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11. pielikuma 41. iedaļā noteiktajām "EURO V" emisiju robežvērtībām. Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši EURO V standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.	Gaisa piesārņotāju emisiju rādītāji transportlīdzekļiem ar atskaites masu, kas pārsniedz 2610 kg, jāatbilst <b>Euro VI</b> standartam, saskaņā ar Eiropas Regulu (EK) Nr. 595/2009. Transportlīdzekļi ar atskaites masu 2610 kg nedrīkst pārsniegt 1. kategorijas gaisa piesārņotāju emisijas līmeni.
TS – trokšņa emisijas	Pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu trokšņa līmenim jābūt zemākam, nekā noteikts tiesību aktos.	Kritērijs vairs netiek izvirzīts 2021.gadā
TS – transportlīdzekļu riepas - trokšnis	Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepām, kuru trokšņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES riepu marķējuma ārējā rītes trokšņa klases kategorijām. Piegādātājam ir jāaņemamas izmantot zemas rītes pretestības riepas. Rītes pretestībai (gan jaunām riepām, gan riepām ar atjaunotu protektoru), kas izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst šādām robežvērtībām, saskaņā ar piemērojamiem standartiem.	2021.gadā ir norādīts kā paaugstinātais kritērijs un ne vairs pamata kritērijs.  Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar: a) riepām, kuru trokšņa emisijas līmeni ir "A" klase, kā noteikts Regulā (ES) Eiropas Parlamenta un Padomes 2020.gada 25. maija 2020/740, norādot riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem rādītājiem vai b) atjaunotas riepas.

	<table border="1" data-bbox="368 197 826 392"> <thead> <tr> <th>Riepas klase</th> <th>Maksimālā rites pretestība (kg/t)</th> <th>Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sie rādītāji attiecas uz dzenošajiem riteņiem, kā arī riteņiem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzītā tilta riepiem ir jābūt mazākai rites pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.</p>	Riepas klase	Maksimālā rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase	C2	9,2	E	C3	7	D	
Riepas klase	Maksimālā rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase									
C2	9,2	E									
C3	7	D									
TS – riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS)	Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļos un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai — autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.	Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļos un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai — autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.									
TS - transportlīdzekļu riepas — rites pretestība	<i>Izskatīts kritērijs 2019.gada diskusijās un MK noteikumi netika papildināti ar to.</i>	Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepiem, uz kurām attiecas a) vai b) apakšpunkts: a) riepas 1) kas atbilst augstākajai degvielas energoefektivitātes klasei attiecībā uz rites pretestību, kā noteikts Eiropas Savienības Regulā (ES) 2020/740. Parlamenta un Padomes 2020. gada 25. maijs par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem <sup>4</sup> un 2) kas atbilst "A" vai "B" klasei attiecībā uz saķeri ar slapju ceļu, kā noteikts tajos pašos noteikumos un saskaņā ar tā 11.2. vai b) atjaunotas riepas  Pārbaude: Pretendentam ir jāiesniedz riepas etiķete saskaņā ar Regulu (ES) 2020/740 riepiem saskaņā ar gadījumu a vai apstiprinājuma paziņojums saskaņā ar noteikumiem 108									
TS – ekoloģiska braukšana	Autobusus ir informācija/norādījumi par ekoloģisku braukšanu, kas atbilst transportlīdzeklim.	Autobusus ir informācija/ norādījumi par ekoloģisku braukšanu, kas atbilst transportlīdzeklim. Attiecībā uz transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru transportlīdzekļa lietotāja rokasgrāmatai jāietver norādes par agrīnu pārnesumu pārslēgšanu, vienmērīga ātruma uzturēšanu, ja apgriezienu skaits minūtē ir mazs, un satiksmes plūsmas paredzēšanu. Hibrīdtransportlīdzekļu un elektrotransportlīdzekļu gadījumā jāietver informācija par reģeneratīvās bremzēšanas izmantošanu ar mērķi taupīt enerģiju. No elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrotransportlīdzekļu un tādu elektrotransportlīdzekļu gadījumā, kas aprīkoti ar attāluma palielinātājiem, jāietver konkrētas norādes par to, kā maksimāli palielināt to kilometru skaitu, kuri nobraukti, izmantojot elektrību.									
TS – Izplūdes cauruļu atrašanās vieta	<i>Izskatīts kritērijs 2019.gada diskusijās un MK noteikumi netika papildināti ar to.</i>	Autobusa izplūdes caurulēm jāatrodas vai nu pretējā pusē pasažieru durvīm transportlīdzekļa aizmugurē vai uz jumta.									
PIK – izplūdes gāzu emisijas	To pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu proporcija, kas atbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem regulā (EK) Nr. 715/2007 un direktīvā 2007/46/EK un par direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām.	Punkti tiks piešķirti bezemisiju transportlīdzekļiem, proti, transportlīdzeklim bez iekšdedzes dzinēja vai ar iekšdedzes dzinēju dzinējs, kura emisija ir mazāka par 1 g CO <sub>2</sub> /kWh, mērot saskaņā ar 595/2009 Eiropas Parlamenta regulu (EK).									
PIK – alternatīvas degvielas izmantošana	To transportlīdzekļu proporcija, kuri var izmantot alternatīvas degvielas veidus vai sistēmas (piem., biodegvielu, elektrības, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas, dabasgāzi).	Punktu piešķir transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar kādu no norādītajām tehnoloģijām: • elektriskais transportlīdzeklis • ūdeņraža degvielas transportlīdzeklis									



### 2.2.3. Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošana

Ja MK noteikumi Nr. 353 fokusējas uz sabiedriskā transporta, kas ir specifiski norādīti kā autobusu pakalpojumi, tad ES 2021.gada ZPI vadlīnijas paplašina iekļauto iepirkumu apjomu, papildinot to ne tikai ar sabiedriskiem autotransporta pakalpojumiem, īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumiem, neregulāriem pasažieru pārvadājumiem, bet arī ar taksometru pakalpojumiem un mašīnas dalīšanās pakalpojumiem.

2021.gada ES ZPI vadlīniju kritēriji iekļauj arī atlases prasības, kas 2020.gada MK noteikumu izmaiņu procesa laikā tika izslēgtas no MK noteikumiem. Kopumā trīs no prasībām, kas iepriekš izmantotas MK noteikumos Nr. 353 netiek vairs turpināti, kā arī iepirkuma līguma izpildes nosacījums par jauniem transportlīdzekļiem, kā arī alternatīvas degvielas izmantošana tiek precizēta. Tajā pašā laikā ir precizēti izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasības, arī gaisa piesārņojuma emisijas, un transportlīdzekļu riepas – rites pretestība, kas iepriekš bija norādīta kā tehniskās specifikācijas prasības, tagad ir pārlikti kā iepirkuma līguma izpildes nosacījumi (Tabula 15).

Tabula 15. MK noteikumi prasības uz sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanu salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

2020.gadā aktuālie MK noteikumi Nr. 353		ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Līgums par sabiedriskā transporta (autobusu satiksme) pakalpojumu sniegšanu videi nekaitīgā veidā.	Iepirkumi, kuros tiek iepirkti pasažieru pārvadājumu pakalpojumi - īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi, neregulāri pasažieru pārvadājumi, taksometru pakalpojumi, mašīnas dalīšanās pakalpojumi videi draudzīgā veidā
Atlases prasības		Pretendenta pieredze
Tehniskās Specifikācijas prasības	Izplūdes gāzu emisijas	Izplūdes gāzu emisijas
	Trokšņa emisijas	Izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasības
	Transportlīdzekļu riepas - troksnis	Vides vadības prasības
	Riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS)	
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Izplūdes gāzu emisijas	Izplūdes gāzu emisijas
	Alternatīvas degvielas izmantošana	Gaisa piesārņojuma emisijas
Iepirkuma līguma izpildes nosacījumi	Vadītāju apmācība	Vadītāju apmācība
	Jauni transportlīdzekļi	Vides vadības pasākumi
		Zemas viskozitātes smēreļļas
		Transportlīdzekļu riepas — rites pretestība

Apzīmējumi:

Zaļi dzeltēti – kritēriji ir līdzīgi pēc nosaukumiem

Oranža – kritēriji netiek turpināti

Pelēka – kritēriji tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu koriģēšanas procesā, un netika virzīti tālāk MK Noteikumu izmaiņās

Balta – jauni kritēriju vai prasību piedāvājumi

Salīdzinot detalizētāk dažādās prasības, ir secināms, ka izplūdes gāzu emisiju kritērijs ir precizēts un paaugstināts, skatot to "tīrās" transportlīdzekļu Direktīvas skatījumā. Tāpat tiek papildus prasīti transportlīdzekļi ar vismaz Euro V prasību izpildi, un noteiktu īpatsvaru transportlīdzekļiem, kas atbilst augstākajām prasībām (Euro VI), un īpatsvars ik gadu tiek palielināts līdz 2025. vai 2027.gadam, attiecībā no iesaistīto transportlīdzekļu veida.

Iepriekš apskatītās prasības, kas nav izvirzītas 2019/2020.gadā netiek virzītas tālāk uz ZPI kritēriju izmaiņām, kā arī atmetās prasības tiek izslēgtas no tālākajiem MK noteikumiem. Tāds daļēji arī ir transportlīdzekļu riepu – rites pretestības prasības, kas arī netiek virzītas tālāk. Ir iespējams tās papildināt ar izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasībām un gaisa piesārņojuma emisijām. Jānorāda, ka prasības par Euro V kritērijiem un īpatsvaru par Euro VI prasībām ir ļoti izaicinošas Latvijas situācijā, jo Latvijā 40% no autobusiem ir jaunāki par 10 gadiem, attiecīgi tieši pakalpojumu sniegšanā ir apgrūtināši nodrošināt jaunu transportlīdzekļu piedāvājumu. Tā kā tas iekļaujas gan tehniskajā specifikācijā, gan arī piedāvājuma izvērtēšanas kritērijos, tad ieteicams samazināt prasības, lai nodrošinātu pretendentu pieejamību.

Tabula 16. 2021.gadā aktuālo MK noteikumu Nr.353 salīdzinājums ar ES 2021.gada ZPI vadlinijām attiecībā uz sabiedriskā transporta izmantošanu

Kritērijs vai prasība	2020.gadā aktuālie MK noteikumi Nr. 353	ES ZPI vadlinijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Līgums par sabiedriskā transporta (autobusu satiksme) pakalpojumu sniegšanu videi nekaitīgā veidā.	Iepirkumi, kuros tiek iepirkti pasažieru pārvadājumu pakalpojumi - īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi, neregulāri pasažieru pārvadājumi, taksometru pakalpojumi, mašīnas dalīšanās pakalpojumi videi draudzīgā veidā
Atlases prasības	2020.gada MK noteikumu Nr. 353 izmaiņu rezultātā netika iekļautas atlases prasības.	Pretendenta pieredze  Pretendentam jābūt atbilstoši pieredzei katrā no šīm jomām: - pieejamo tehnoloģiju un pasākumu noteikšana, novērtēšana un ieviešana, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un gaisa piesārņojuma emisijas, - piemērot procedūras, kas saistītas ar SEG emisiju monitoringu un ziņošanu par tām.
TS – izplūdes gāzu emisijas	Visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst <b>EURO V</b> atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11. pielikuma 41. iedaļā noteiktajām "EURO V" emisiju robežvērtībām.  Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši EURO V standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.	Līdz 2024. gada decembrim visiem pakalpojuma sniegšanai izmantotajiem <u>lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem</u> ir jāatbilst vismaz <b>Euro V</b> standartam un papildus noteiktam īpatsvaram (%) no visiem Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem ir jāatbilst Euro VI standartam. • 2021. gadā - 64% • 2022. gadā - 72% • 2023. gadā - 80% • 2024. gadā - 88%  Piemērojamais līmenis atbilst gadam, kurā tiek izsludināts iepirkums. No 2025. gada janvāra visiem pakalpojuma sniegšanai izmantotajiem lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem ir jāatbilst vismaz Euro VI standartam. Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši Euro V vai augstākam standartam, bet ir sasnieguši tādu pašu standartu pēc tehniskajiem uzlabojumiem, tad tas ir jādokumentē piedāvājumā.  Līdz 2026. gada decembrim visiem <u>vieglajiem kravas automobiļiem</u> , kas tiek izmantoti pakalpojuma veikšanā, ir jāatbilst vismaz Euro 6c standartam un papildus noteiktam īpatsvaram (%) no visiem vieglajiem kravas transportlīdzekļiem ir jāatbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam: • 2021. gadā - 15% • 2022. gadā - 30% • 2023. gadā - 45% • 2024. gadā - 60% • 2025. gadā - 75% • 2026. gadā - 90% No 2027.gada janvāra visiem vieglajiem kravas automobiļiem, kas tiek izmantoti pakalpojuma veikšanā, jāatbilst vismaz Euro 6d-TEMP vai Euro 6d standartam.  Visiem pakalpojuma veikšanā izmantotajiem <u>L kategorijas transportlīdzekļiem</u> jāatbilst vismaz Euro 5.
TS – izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasības	<i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav</i>	<u>Automašīnas un furgoni</u> Autoparkam jā sastāv no tīriem autotransporta līdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvā izvirzītajām prasībām.  <u>L kategorijas transportlīdzekļiem</u> jābūt elektriskiem ar akumulatoru.  <u>Lielas noslodzes autotransporta līdzekļi</u> Autoparkam jā sastāv no "tīriem" transportlīdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvā izvirzītajām prasībām.

TS – trokšņa emisijas	Pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu trokšņa līmenim jābūt zemākam, nekā noteikts tiesību aktos.	<i>Sāda novērtējuma punkta ES ZPI prasībās 2021.gadā nav</i>									
TS – vides vadības pasākumi	<i>Sāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Izskatīts 2020.gada kritērijos un nav virzīts izmaiņu procesā (uzskatāms kā papildus administratīvais slogs ar nelielu pienesumu Latvijas iepirkumu sistēmā).</i>	<p>Pretendentam ir jābūt rakstiskām procedūrām, lai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. uzrauga un reģistrē dienesta SEG un gaisu piesārņojošo vielu emisijas; izmantotajiem rādītājiem jābūt emisijām un enerģijas patēriņam pakalpojumu gan kopā gadā, gan uz vienu pasažieri/tonnu/pārvadātā kilometra vienību vai citu vienību, kas atspoguļo pakalpojuma izpildi;</li> <li>2. īsteno emisiju samazināšanas plānu ar pasākumiem, kuru mērķis ir samazināt SEG emisijas un gaisu piesārņojošo vielu emisijas;</li> <li>3. novērtēt emisiju samazināšanas plāna rezultātus, izsekojot jebkādam izmaiņām rādītājos, un noteikto pasākumu izpildi. plāns;</li> <li>4. veikt nepieciešamās darbības, lai labotu novirzes no plāna vai rādītāju pieaugumu un, ja iespējams, novērstu tās nākotnē.</li> </ol>									
TS – transportlīdzekļu riepas - trokšnis	<p>Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepām, kuru trokšņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES riepu marķējuma ārējā rītes trokšņa klases kategorijām.</p> <p>Piegādātājam ir jāapņemas izmantot zemas rītes pretestības riepas. Rītes pretestībai (gan jaunām riepām, gan riepām ar atjaunotu protektoru), kas izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst šādām robežvērtībām, saskaņā ar piemērojamiem standartiem.:</p> <table border="1" data-bbox="359 1093 821 1321"> <thead> <tr> <th>Riepas klase</th> <th>Maksimālā rītes pretestība (kg/t)</th> <th>Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table> <p>Šie rādītāji attiecas uz dzenošajiem riteņiem, kā arī riteņiem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzītā tilta riepām ir jābūt mazākai rītes pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.</p>	Riepas klase	Maksimālā rītes pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase	C2	9,2	E	C3	7	D	<i>Sāda novērtējuma punkta ES ZPI prasībās 2021.gadā nav</i>
Riepas klase	Maksimālā rītes pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase									
C2	9,2	E									
C3	7	D									
TS – riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS)	Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļi un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai — autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.	<i>Sāda novērtējuma punkta ES ZPI prasībās 2021.gadā nav</i>									
PIK – izplūdes gāzu emisijas	To pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu proporcija, kas atbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām.	<p><u>Vieglajām automašīnām un vieglajiem kravas automobiļiem</u></p> <p>Papildus punkti tiks piešķirti izpildot papildus prasības, kas ir norādītas attiecīgajās tehniskās specifikācijas prasībās.</p> <p><u>Autobusi</u></p> <p>Punktus piešķirs pretendentiem, kas piedāvā transportlīdzekļus ar paaugstinātām vides prasībām. Iepircējs var noteikt izvērtējumu kā: (i) procentuālo daļu, (ii) visus autoparka transportlīdzekļus, (iii) īpašas transportlīdzekļu kategorijas vai apakškategorijas, vai (iv) transportlīdzekļi, kas izmantojami konkrētos maršrutos.</p>									

<p>PIK – alternatīvas degvielas izmantošana</p>	<p>To transportlīdzekļu proporcija, kuri var izmantot alternatīvus degvielas veidus vai sistēmas (piem., biodegvielu, elektrības, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas, dabasgāzi).</p>	<p>Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā (izvēles iespējas):</p> <p>a) lielāka procentuālā daļa nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais,</p> <p>b) vieglās automašīnas un furgoni, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 6 standartiem,</p> <p>c) L kategorijas transportlīdzekļi, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 5, vai</p> <p>d) autobusi un transportlīdzekļi ar nulles emisiju, kas mazāka nekā 50 g/km kā hibrīdelektroskopie transportlīdzekļi, elektriskie transportlīdzekļi (BEV) autobusiem un L kategorijas transportlīdzekļi.</p>
<p>ILIN – jauni transportlīdzekļi</p>	<p>Visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas iegādāti pēc līgumtiesību piešķiršanas un ko izmanto pakalpojuma sniegšanai līguma darbības periodā, ir jāatbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām, un tie jāaprīko ar RSKS (riepu spiediena kontroles sistēma). Transportlīdzekļa izplūdes gāzu izpūtējs nedrīkst atrasties tajā pašā pusē, kur pasažieru durvis.</p>	<p><i>Nav izmantoti ES ZPT vadlīnijās 2021. gadā.</i></p>
<p>ILIN – autovadītāju apmācība</p>	<p>Visiem līguma darbības laikā pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem autovadītājiem atzītā apmācības iestādē ir regulāri jāapgūst vidi saudzējoša autovadīšana, lai palielinātu degvielas ekonomiju.</p>	<p>Piezīme: līguma izpildes noteikumi ir piemērojami tikai, ja pakalpojums ietver arī šoferu pakalpojumus.</p> <p>Visiem autovadītājiem, kas iesaistīti pakalpojuma sniegšanā līguma darbības laikā, ir jāapmāca sertificētā, atzītā iestādē par apzinātu videi draudzīgu braukšanu, lai palielinātu degvielas efektivitāti. Visiem jaunajiem darbiniekiem, kuri strādā saskaņā ar līgumu, četru nedēļu laikā pēc darba sākšanas jānodrošina atbilstoša apmācība, kuras ilgums ir vismaz 16 stundas. Visiem pārējiem darbiniekiem vismaz reizi gadā ir jānodrošina jaunākā informācija par iepriekš minētajiem punktiem, vismaz 4 stundas. Pakalpojuma sniedzējam ir jādokumentē un katru gadu jāziņo par apmācību apjomu (stundām) un priekšmetu katram darbiniekam, kas strādā pie līgumā ietvertu pakalpojumu nodrošināšanas.</p> <p>Visiem autovadītājiem, kas iesaistīti pakalpojuma veikšanā līguma darbības laikā, regulāri jāsaņem informācija par savu degvielas patēriņa efektivitāti (vismaz reizi mēnesī). Ikgadējie personāla apmācības dokumenti ir jādara pieejami līgumslēdzējai iestādei pārbaudes nolūkos. Līgumslēdzēja iestāde var noteikt sodu par noteikumu neievērošanu</p>
<p>ILIN – vides vadības pasākumi</p>	<p><i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Izskatīts 2020.gada kritērijos un nav virzīts izmaiņu procesā.</i></p>	<p>Līguma darbības laikā pakalpojumu sniedzējam ir jādokumentē un jāziņo par rezultātiem: - rādītāju uzraudzību un - attiecīgā gadījumā veiktās novērtēšanas, korekcijas un profilakses darbības.</p> <p>Viņiem tas jādara, izmantojot rakstiskās procedūras, kas paredzētas vides pārvaldības pasākumu pārbaudei. Šie ziņojumi ir jādara pieejami līgumslēdzējai iestādei pārbaudes nolūkos.</p> <p>Pasūtītājs var noteikt noteikumus sodu piemērošanai par neatbilstību un piemaksām par emisiju noteikto mērķu pārsniegšanu. samazināšanas plāns.</p>
<p>ILIN – zemas viskozitātes smērēļļas</p>	<p><i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Dzēsts 2020.gada izmaiņu rezultātā.</i></p>	<p>Ja vien transportlīdzekļa ražotājs neiesaka cita veida smērvielu, darbuņēmējam ir jānodrošina smērvielas, kas izmantotas transportlīdzekļos, kas nodrošina serviss ar zemas viskozitātes dzinēja smērēļļām.</p>

		Ls ir smērvielas, kas atbilst SAE markas numuram 0W30 vai 5W30 vai līdzvērtīgam. Darbuņēmējs veiks izmantoto smērvielu uzskaiti un darīs to pieejamu līgumslēdzējai iestādei.
ILIN – transportlīdzekļu riepas-rites pretestība	<i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Iepriekš ZPI kritērijos iekļauta kā tehniskās specifikācijas prasības, taču nav tālāk izmantots.</i>	Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepām, uz kurām attiecas a) vai b) apakšpunkts:  a) riepas • kas ir labi pielāgoti paredzētajam lietojumam, klimatiskajiem apstākļiem un to uzstādīšanas pozīcijai uz N2, N3, O3 un O4 tipa transportlīdzekļiem, un • kas atbilst augstākajai degvielas energoefektivitātes klasei attiecībā uz rītes pretestību, kā noteikts Eiropas Savienības 2020. gada 25. maija Regulā (ES) 2020/740 par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem un  • kas atbilst "A" vai "B" klasei attiecībā uz saķeri ar slapju ceļu, kā noteikts tajā pašā regulā un saskaņā ar tās 11.2. pantu;  vai  b) atjaunotas riepas. Līgumslēdzējs glabā uzskaiti par izmantotajām riepām un darīs to pieejamu līgumslēdzējai iestādei.

#### 2.2.4. Atkritumu savākšanas transports – iegāde

Jaunajās ES ZPI 2021.gada vadlīnijās atkritumu savākšanas transports vairs netiek izdalīts atsevišķi, bet ir iekļauts kā daļa no lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem, kas tagad iekļaujas vienā kategorijā ar jauni sabiedriskie transportlīdzekļi.

Tabula 17. MK noteikumi prasības uz atkritumu savākšanas automobiļiem - iegādi salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

	MK noteikumu Nr. 353 aktuālā versija 2021.gadā	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Autobusu ar zemu emisiju līmeni iegāde vai iznomāšana	Liela noslodzes autotransporta līdzekļi (M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļi, t.i., autobusu un kravas automašīnu, arī atkritumu savākšanas transportlīdzekļi) noma vai pirkšana.
Tehniskās Specifikācijas prasības	Izplūdes gāzes emisijas	Izplūdes gāzes emisijas
	Troksņa emisijas	Alternatīvas degvielas izmantošana jeb tehnoloģiskās inovācijas, lai samazinātu CO2 emisijas
	Transportlīdzekļu riepas - troksnis	Transportlīdzekļu riepas - troksnis
	Riepu spiediena kontroles sistēmas	Riepu spiediena kontroles sistēmas
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Alternatīvas degvielas izmantošana	Ekoloģiska braukšana
		Izplūdes cauruļu atrašanās vieta
		Transportlīdzekļu riepas — rītes pretestība
		Izplūdes gāzu emisijas
		Alternatīvas degvielas izmantošana

Apzīmējumi:

Zaļi dzelteni – kritēriji ir līdzīgi pēc nosaukumiem

Oranža – kritēriji netiek turpināti

Pelēka – kritēriji tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu koriģēšanas procesā, un netika virzīti tālāk MK Noteikumu izmaiņās

Balta – jauni kritēriju vai prasību piedāvājumi

Izvērtējot detalizētāk MK noteikumu prasības un ES ZPI vadlīnijas, noteikti ir nepieciešams papildināt kritērijus ar alternatīvas degvielas izmantošanas prasībām, tāpat arī izplūdes gāzu emisiju Latvijas prasībās ir prasība pēc Euro V standarta, taču ES ZPI vadlīnijās standarta kritērijs ir paaugstināts uz Euro VI. Tāpat arī transportlīdzekļu riepu troksnis vairs netiek uzskatīts kā pamata kritērijs, attiecīgi iespējams to izslēgt no MK noteikumu prasībām. Tāpat arī izplūdes gāzu emisiju kritērijs piedāvājumu vērtēšanā ir nevis vairs Euro

VI, bet alternatīvo degvielu prasības, un prioritāte ir noteikta alternatīvās degvielas noteiktiem modeļiem – elektroauto un ar ūdeņradi darbināmi autobusi un kravas auto.

Tomēr līdzīgi kā ES ZPI 2021.gada vadlīnijās ieteikums ir neatdalīt atkritumu apsaimniekošanas automobiļus atsevišķi, bet gan pievienot tos pie citiem lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem.

Tabula 18. MK noteikumi prasības uz atkritumu savākšanas automobiļiem - iegādi salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

Kritērijs vai prasība	MK noteikumu Nr. 353 aktuālā versija 2021.gadā	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Autobusu ar zemu emisiju līmeni iegāde vai iznomāšana	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļi kā M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļi, t.i., autobusu un kravas automašīnu, t.i., pirkšana vai noma atkritumu savākšanas transportlīdzekļi ar zemu ietekmi uz vidi.
TS – Alternatīvas degvielas izmantošana jeb tehnoloģiskās inovācijas, lai samazinātu CO2 emisijas	<i>Šāda punkta nav MK noteikumos Nr.353.</i>	Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar vienu no šādām tehnoloģijām: <ul style="list-style-type: none"> <li>• OEM divu degvielu dabasgāzes transportlīdzeklis ar gāzes enerģijas attiecību virs pasaules harmonizētā pārejas cikla (WHTC) karstā daļa testa cikls vismaz 50% *</li> <li>• augstspiediena tiešās iesmidzināšanas dabasgāzes transportlīdzekļi*</li> <li>• speciāli dabasgāzes transportlīdzekļi *</li> <li>• pilnībā elektriski transportlīdzekļi</li> <li>• pievienojams hibrīdauto**</li> <li>• ūdeņraža degvielas šūnu transportlīdzekļi* *</li> </ul> <p>Ūdeņraža un dabasgāzes transportlīdzekļiem ir nepieciešama minimālā procentuālā daļa atjaunojamās degvielas piegāde (skatīt piezīmi tālāk).</p> <p>** Pašlaik starppilsētu satiksmē netiek izmantota spraudņa hibrīda tehnoloģija autobusiem un 2021.gadā nav redzams skaidrs lietošanas modelis.</p>
TS – izplūdes gāzes emisijas	Visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst <b>EURO V</b> atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11. pielikuma 41. iedaļā noteiktajām "EURO V" emisiju robežvērtībām. Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši EURO V standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.	Gaisa piesārņotāju emisiju rādītāji transportlīdzekļiem ar atskaites masu, kas pārsniedz 2610 kg, jāatbilst <b>Euro VI</b> standartam, saskaņā ar Eiropas Regulu (EK) Nr. 595/2009. Transportlīdzekļi ar atskaites masu 2610 kg nedrīkst pārsniegt 1. kategorijas gaisa piesārņotāju emisijas līmeni.
TS – trokšņa emisijas	Pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu trokšņa līmenim jābūt zemākam, nekā noteikts tiesību aktos.	Kritērijs vairs netiek izvirzīts 2021.gadā
TS – transportlīdzekļu riepas - trokšnis	Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepām, kuru trokšņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES riepu marķējuma ārējā rītes trokšņa klases kategorijām. Piegādātājam ir jāaņem izmantot zemas rītes pretestības riepas. Rītes pretestībai (gan jaunām riepām, gan riepām ar atjaunotu protektoru), kas izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst	2021.gadā ir norādīts kā paaugstinātais kritērijs un ne vairs pamata kritērijs.  Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar: a) riepām, kuru trokšņa emisijas līmeni ir "A" klase, kā noteikts Regulā (ES) Eiropas Parlamenta un Padomes 2020.gada 25. maija 2020/740, norādot riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem rādītājiem vai b) atjaunotas riepas.

	<p>šādām robežvērtībām, saskaņā ar piemērojamiem standartiem.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Riepas klase</th> <th>Maksimālā rites pretestība (kg/t)</th> <th>Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table> <p>Šie rādītāji attiecas uz dzenošajiem riteniem, kā arī riteniem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzīvē tilta riepiem ir jābūt mazākai rites pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.</p>	Riepas klase	Maksimālā rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase	C2	9,2	E	C3	7	D	
Riepas klase	Maksimālā rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase									
C2	9,2	E									
C3	7	D									
TS – riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS)	Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļos un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai — autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.	Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļos un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai — autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.									
TS - transportlīdzekļu riepas — rites pretestība	<i>Izskatīts kritērijs 2019.gada diskusijās un MK noteikumi netika papildināti ar to.</i>	Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepiem, uz kurām attiecas a) vai b) apakšpunkts: a) riepas 1) kas atbilst augstākajai degvielas energoefektivitātes klasei attiecībā uz rites pretestību, kā noteikts Eiropas Savienības Regulā (ES) 2020/740. Parlamenta un Padomes 2020. gada 25. maijs par riepu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem <sup>4</sup> un 2) kas atbilst "A" vai "B" klasei attiecībā uz saķeri ar slapju ceļu, kā noteikts tajos pašos noteikumos un saskaņā ar tā 11.2. vai b) atjaunotas riepas									
TS – ekoloģiska braukšana	Autobusus ir informācija/norādījumi par ekoloģisku braukšanu, kas atbilst transportlīdzeklim.	Autobusus ir informācija/ norādījumi par ekoloģisku braukšanu, kas atbilst transportlīdzeklim. Attiecībā uz transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru transportlīdzekļa lietotāja rokasgrāmatai jāietver norādes par agrīnu pārneseņu pārslēgšanu, vienmērīga ātruma uzturēšanu, ja apgrīzienu skaits minūtē ir mazs, un satiksmes plūsmas paredzēšanu. Hibridtransportlīdzekļu un elektrotransportlīdzekļu gadījumā jāietver informācija par reģeneratīvās bremzēšanas izmantošanu ar mērķi taupīt enerģiju. No elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu un tādu elektrotransportlīdzekļu gadījumā, kas aprīkoti ar attāluma palielinātājiem, jāietver konkrētas norādes par to, kā maksimāli palielināt to kilometru skaitu, kuri nobraukti, izmantojot elektrību.									
TS – Izplūdes cauruļu atrašanās vieta	<i>Izskatīts kritērijs 2019.gada diskusijās un MK noteikumi netika papildināti ar to.</i>	Autobusa izplūdes caurulēm jāatrodas vai nu pretējā pusē pasažieru durvīm transportlīdzekļa aizmugurē vai uz jumta.									
PIK – izplūdes gāzu emisijas	To pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu proporcija, kas atbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtpējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem regulā (EK) Nr. 715/2007 un direktīvā 2007/46/EK un par direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām.	Punkti tiks piešķirti bezemisiju transportlīdzekļiem, proti, transportlīdzeklim bez iekšdedzes dzinēja vai ar iekšdedzes dzinēju dzinējs, kura emisija ir mazāka par 1 g CO <sub>2</sub> /kWh, mērot saskaņā ar 595/2009 Eiropas Parlamenta regulu (EK).									

PIK – alternatīvas degvielas izmantošana	To transportlīdzekļu proporcija, kuri var izmantot alternatīvus degvielas veidus vai sistēmas (piem., biodegvielu, elektrības, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas, dabasgāzi).	Punktus piešķirs transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar kādu no norādītajām tehnoloģijām: <ul style="list-style-type: none"> <li>• elektriskais transportlīdzeklis</li> <li>• ūdeņraža degvielas transportlīdzeklis</li> </ul>
--	---	--

## 2.2.5. Atkritumu savākšanas transports – pakalpojumi

Ja MK noteikumi Nr. 353 fokusējas uz atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumiem, tad ES ZPI vadlīnijas papildina, ka līdzvērtīgi noteikumu ir attiecināmi arī uz sabiedriskajiem autotransporta pakalpojumiem, kā arī pasta un kurjeru pakalpojumiem. Šie pakalpojumi tiek iegādāti kā ārpuskalpojums.

2021.gada ES ZPI vadlīniju kritēriji iekļauj arī atlases prasības, kas 2020.gada MK noteikumu izmaiņu procesa laikā tika izslēgtas no MK noteikumiem. Lielākā daļa no iepriekš izmantotajiem kritērijiem arī tiek turpināti arī ZPI 2021.gada vadlīnijās, ar nelielu papildinājumu par izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasībām, detalizēti pieprasot lielāku "tīro" transportlīdzekļu īpatsvaru nekā noteikts Direktīvā, kā arī piedāvājums pieprasīt loģistikas pakalpojumu nodrošināšanu bez motorizētiem piegādes transportlīdzekļiem. Tāpat arī jauni transportlīdzekļi iekļaujas šajās izvirzītajās prasībās, lai gan netiek prasīti pie pasažieru pārvadājumu prasībām (Tabula 19).

Tabula 19. MK noteikumi prasības uz atkritumu savākšanas automobiļu - pakalpojumu salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

2020.gadā aktuālie MK noteikumi Nr. 353		ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Līgums par ar atkritumu savākšanas pakalpojumu sniegšanu videi nekaitīgā veidā.	Iepirkumi, kuros tiek iepirkti sabiedriskie autotransporta pakalpojumi, atkritumu savākšanas pakalpojumi, pasta un kurjeru pakalpojumi kā ārpuskalpojums
Atlases prasības		Pretendenta pieredze
Tehniskās Specifikācijas prasības	Izplūdes gāzu emisijas	Izplūdes gāzu emisijas
	Trokšņa emisijas	Izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasības
	Transportlīdzekļu riepas - troksnis	Transportlīdzekļu riepas - troksnis
	Vides vadības pasākumi	Vides vadības pasākumi
	Riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS)	Riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS)
	Vides vadības pasākumi	Loģistikas pakalpojumi bez motorizētiem piegādes transportlīdzekļiem
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Izplūdes gāzu emisijas	"Tīro" jeb bezemisijas transportlīdzekļu izmantošana
	Alternatīvas degvielas izmantošana	Izplūdes gāzu emisijas
Iepirkuma līguma izpildes nosacījumi	Vadītāju apmācība	Gaisa piesārņojuma emisijas
	Jauni transportlīdzekļi	Vadītāju apmācība
	Vides vadības pasākumi	Jauni transportlīdzekļi
		Vides vadības pasākumi
		Zemas viskozitātes smēreļļas
		Transportlīdzekļu riepas — rites pretestība

Apzīmējumi:

Zaļi dzeltena – kritēriji ir līdzīgi pēc nosaukumiem

Oranža – kritēriji netiek turpināti

Pelēka – kritēriji tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu koriģēšanas procesā, un netika virzīti tālāk MK Noteikumu izmaiņās

Balta – jauni kritēriji vai prasību piedāvājumi

Salīdzinot detalizētāk dažādās prasības, ir secināms, ka izplūdes gāzu emisiju kritērijs ir precizēts un paaugstināts, skatot to "tīrās" transportlīdzekļu Direktīvas skatījumā. Tāpat tiek papildus prasīti transportlīdzekļi ar vismaz Euro V prasību izpildi, un noteiktu īpatsvaru transportlīdzekļiem, kas atbilst augstākajām prasībām (Euro VI), un īpatsvars ik gadu tiek palielināts, attiecībā no iesaistīto transportlīdzekļu veida.



Jānorāda, ka prasības par Euro V kritērijiem un īpatsvaru par Euro VI prasībām ir ļoti izaicinošas Latvijas situācijā, jo Latvijā 40% no autobusiem un kravu transportlīdzekļiem ir jaunāki par 10 gadiem, attiecīgi tieši pakalpojumu sniegšanā ir apgrūtināti nodrošināt jaunu transportlīdzekļu piedāvājumu. Tā kā tas iekļaujas gan tehniskajā specifikācijā, gan arī piedāvājuma izvērtēšanas kritērijos, tad ieteicams samazināt prasības, lai nodrošinātu pretendentu pieejamību.

MK noteikumu Nr. 353 izmaiņās ieteicams izslēgt trokšņa emisijas un papildināt tās ar izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasībām pie tehniskās specifikācijas un piedāvājuma izvērtēšanas kritērijos papildināt ar gaisa piesārņojuma emisiju kritērijiem.

*Tabula 20. 2021.gadā aktuālo MK noteikumu Nr.353 salīdzinājums ar ES 2021.gada ZPI vadlīnijām attiecībā uz sabiedriskā transporta izmantošanu*

Kritērijs vai prasība	2020.gadā aktuālie MK noteikumi Nr. 353	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	Līgums par ar atkritumu savākšanas pakalpojumu sniegšanu videi nekaitīgā veidā.	Iepirkumi, kuros tiek iepirkti sabiedriskie autotransporta pakalpojumi, atkritumu savākšanas pakalpojumi, pasta un kurjeru pakalpojumi.
Atlases prasības	2020.gada MK noteikumu Nr. 353 izmaiņu rezultātā netika iekļautas atlases prasības.	Pretendenta pieredze  Pretendentam jābūt atbilstoši pieredzei katrā no šīm jomām: - pieejamo tehnoloģiju un pasākumu noteikšana, novērtēšana un ieviešana, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un gaisa piesārņojuma emisijas, - piemērot procedūras, kas saistītas ar SEG emisiju monitoringu un ziņošanu par tām.
TS – izplūdes gāzu emisijas	Visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst <b>EURO V</b> atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11. pielikuma 41. iedaļā noteiktajām "EURO V" emisiju robežvērtībām.  Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši EURO V standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.	Līdz 2024. gada decembrim visiem pakalpojuma sniegšanai izmantotajiem <u>lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem</u> ir jāatbilst vismaz <b>Euro V</b> standartam un papildus noteiktam īpatsvaram (%) no visiem lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem ir jāatbilst Euro VI vai augstākam standartam. • 2021. gadā – 64% • 2022. gadā – 72% • 2023. gadā – 80% • 2024. gadā – 88% • 2025. gadā – 100% Piemērojamais līmenis atbilst gadam, kurā tiek izsludināts iepirkums.  Līdz 2025. gada decembrim visiem <u>vieglajiem kravas automobiļiem</u> , kas tiek izmantoti pakalpojuma veikšanā, ir jāatbilst vismaz Euro 6c standartam un papildus noteiktam īpatsvaram (%) no visiem vieglajiem kravas transportlīdzekļiem ir jāatbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam: • 2021. gadā – 25% • 2022. gadā – 40% • 2023. gadā – 55% • 2024. gadā – 70% • 2025. gadā – 85% • 2026. gadā – 100% No 2026.gada janvāra visiem vieglajiem kravas automobiļiem, kas tiek izmantoti pakalpojuma veikšanā, jāatbilst vismaz Euro 6d-TEMP vai Euro 6d standartam.
TS – izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasības	<i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav</i>	Autoparkam jābūt "tīriem" transportlīdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvā izvirzītajām prasībām.
TS – trokšņa emisijas	Pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu trokšņa līmenim jābūt zemākam, nekā noteikts tiesību aktos.	<i>Šāda novērtējuma punkta ES ZPI prasībās 2021.gadā nav</i>
TS – loģistikas pakalpojumi bez motorizētiem piegādes transportlīdzekļiem		<i>Attiecināms uz vietējo piegādes transportu</i>  Lai samazinātu vides piesārņojumu, pakalpojuma sniedzējam ir jānodrošina arī iespēja veikt piegādes,

		izmantojot nemotorizētos transportlīdzekļus, piemēram, riteņus.									
TS – "Tiro" jeb bezemisijas transportlīdzekļu izmantošana	<i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav</i>	<i>Pakalpojumi sniedzami maksimāli izmantojot "tiro" jeb bezemisiju transportlīdzekļus, kuru īpatsvars no kopējā apjoma ir noteikts lielas noslodzes autotransporta līdzekļu iepirkumu apjomos.</i>									
TS – vides vadības pasākumi	<i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Izskatīts 2020.gada kritērijos un nav virzīts izmaiņu procesā (uzskatāms kā papildus administratīvais slogs ar nelielu pienesumu Latvijas iepirkumu sistēmā).</i>	<p>Pretendentam ir jābūt rakstiskām procedūrām, lai:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. uzrauga un reģistrē dienesta SEG un gaisu piesārņojošo vielu emisijas; izmantotajiem rādītājiem jābūt emisijām un enerģijas patēriņam pakalpojumu gan kopā gadā, gan uz vienu pasažieri/tonnu/pārvadātā kilometra vienību vai citu vienību, kas atspoguļo pakalpojuma izpildi;</li> <li>2. īstenot emisiju samazināšanas plānu ar pasākumiem, kuru mērķis ir samazināt SEG emisijas un gaisu piesārņojošo vielu emisijas;</li> <li>3. novērtēt emisiju samazināšanas plāna rezultātus, izsekojot jebkādam izmaiņām rādītājos, un noteikto pasākumu izpildi. plāns;</li> <li>4. veikt nepieciešamās darbības, lai labotu novirzes no plāna vai rādītāju pieaugumu un, ja iespējams, novērstu tās nākotnē.</li> </ol>									
TS – transportlīdzekļu riepas - troksnis	<p>Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepām, kuru troksņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES riepu marķējuma ārējā rītes troksņa klases kategorijām.</p> <p>Piegādātājam ir jāaņemamas izmantot zemas rītes pretestības riepas. Rītes pretestībai (gan jaunām riepām, gan riepām ar atjaunotu protektoru), kas izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst šādām robežvērtībām, saskaņā ar piemērojamiem standartiem.:</p> <table border="1" data-bbox="375 1176 837 1400"> <thead> <tr> <th>Riepas klase</th> <th>Maksimālā rītes pretestība (kg/t)</th> <th>Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table> <p>Šie rādītāji attiecas uz dzenošajiem rīteniem, kā arī rīteniem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzītā tilta riepām ir jābūt mazākai rītes pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.</p>	Riepas klase	Maksimālā rītes pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase	C2	9,2	E	C3	7	D	<i>Šāda novērtējuma punkta ES ZPI prasībās 2021.gadā nav</i>
Riepas klase	Maksimālā rītes pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase									
C2	9,2	E									
C3	7	D									
TS – riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS)	Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļi un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai – autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā – sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.	Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļi un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai – autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā – sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.									
PIK – izplūdes gāzu emisijas	To pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu proporcija, kas atbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celstspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un	<p>Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā (izvēles iespējas):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) lielāka procentuālā daļa nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais,</li> <li>b) vieglās automašīnas un furgoni, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 6 standartiem,</li> <li>c) L kategorijas transportlīdzekļi, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 5, vai</li> <li>d) autobusi un transportlīdzekļi ar nulles emisiju, kas mazāka nekā 50 g/km kā hibrīdelektriskie transportlīdzekļi, elektriskie transportlīdzekļi (BEV) autobusiem un L kategorijas transportlīdzekļi.</li> </ol>									

	2005/78/EK atceļšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām.	
PIK – alternatīvas degvielas izmantošana	To transportlīdzekļu proporcija, kuri var izmantot alternatīvus degvielas veidus vai sistēmas (piem., biodegvielu, elektrības, ūdeņraža vai hibridsistēmas, dabasgāzi).	Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā (izvēles iespējas, ja ir iespēja attiecināt): lielāka procentuālā daļa "tirajiem" transportlīdzekļiem nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais (1,25 reizes augstāk nekā Latvijas "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvas noteiktais)
PIK – papildus aprīkojums		<i>Attiecināms tikai uz atkritumu savākšanas pakalpojumiem</i>  Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas nodrošinās lielāku īpatsvaru no izmantotā papildus aprīkojuma, kuriem ir augstākas kvalitātes riepas.
ILIN – jauni transportlīdzekļi	Visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas iegādāti pēc līgumtiesību piešķiršanas un ko izmanto pakalpojuma sniegšanai līguma darbības periodā, ir jāatbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atceļšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām, un tie jāapriko ar RSKS (riepu spiediena kontroles sistēma). Transportlīdzekļa izplūdes gāzu izpūtējs nedrīkst atrasties tajā pašā pusē, kur pasažieru durvis.	Visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas iegādāti pēc līgumtiesību piešķiršanas un ko izmanto pakalpojuma sniegšanai līguma darbības periodā, ir jāatbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atceļšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām, un tie jāapriko ar RSKS (riepu spiediena kontroles sistēma). Transportlīdzekļa izplūdes gāzu izpūtējs nedrīkst atrasties tajā pašā pusē, kur pasažieru durvis.
ILIN – autovadītāju apmācība	Visiem līguma darbības laikā pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem autovadītājiem atzītā apmācības iestādē ir regulāri jāapgūst vidi saudzējoša autovadīšana, lai palielinātu degvielas ekonomiju.	Piezīme: līguma izpildes noteikumi ir piemērojami tikai, ja pakalpojums ietver arī šoferu pakalpojumus.  Visiem autovadītājiem, kas iesaistīti pakalpojuma sniegšanā līguma darbības laikā, ir jāapmāca sertificētā, atzītā iestādē par apzinātu vidi draudzīgu braukšanu, lai palielinātu degvielas efektivitāti. Visiem jaunajiem darbiniekiem, kuri strādā saskaņā ar līgumu, četru nedēļu laikā pēc darba sākšanas jānodrošina atbilstoša apmācība, kuras ilgums ir vismaz 16 stundas. Visiem pārējiem darbiniekiem vismaz reizi gadā ir jānodrošina jaunākā informācija par iepriekš minētajiem punktiem, vismaz 4 stundas. Pakalpojuma sniedzējam ir jānodrošina katru gadu jāziņo par apmācību apjomu (stundām) un priekšmetu katram darbiniekam, kas strādā pie līgumā ietvertu pakalpojumu nodrošināšanas.  Visiem autovadītājiem, kas iesaistīti pakalpojuma veikšanā līguma darbības laikā, regulāri jāsaņem informācija par savu degvielas patēriņa efektivitāti (vismaz reizi mēnesī). Ikgadējie personāla apmācības dokumenti ir jānodrošina pieejami līgumslēdzējai iestādei pārbaudes nolūkos. Līgumslēdzēja iestāde var noteikt sodu par noteikumu neievērošanu
ILIN – vides vadības pasākumi	<i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Izskatīts 2020.gada kritērijos un nav virzīts izmaiņu procesā.</i>	Līguma darbības laikā pakalpojumu sniedzējam ir jānodrošina katru gadu jāziņo par rezultātiem: - rādītāju uzraudzību un - attiecīgā gadījumā veiktās novērtēšanas, korekcijas un profilakses darbības. Viņiem tas jānodrošina, izmantojot rakstiskās procedūras, kas paredzētas vides pārvaldības pasākumu pārbaudei. Šie ziņojumi ir jānodrošina pieejami līgumslēdzējai iestādei pārbaudes nolūkos.  Pasūtītājs var noteikt noteikumus sodu piemērošanai par neatbilstību un piemaksām par emisiju noteikto mērķu pārsniegšanu. samazināšanas plāns.
ILIN – zemas viskozitātes smērēļļas	<i>Šāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Dzēsts 2020.gada izmaiņu rezultātā.</i>	Ja vien transportlīdzekļa ražotājs neiesaka cita veida smērvielu, darbuuzņēmējam ir jānodrošina smērvielas, kas izmantotas transportlīdzekļos, kas nodrošina serviss ar zemas viskozitātes dzinēja smērēļļām.

		<p>Ls ir smērvielas, kas atbilst SAE markas numuram 0W30 vai 5W30 vai līdzvērtīgam. Darbuņēmējs veiks izmantoto smērvielu uzskaiti un darīs to pieejamu līgumslēdzējai iestādei.</p>
ILIN – transportlīdzekļu riepas-rites pretestība	<p><i>Sāda punkta MK noteikumos Nr.353 nav. Iepriekš ZPI kritērijos iekļauta kā tehniskās specifikācijas prasības, taču nav tālāk izmantots.</i></p>	<p>Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepām, uz kurām attiecas a) vai b) apakšpunkts:</p> <p>a) riepās</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kas ir labi pielāgoti paredzētajam lietojumam, klimatiskajiem apstākļiem un to uzstādīšanas pozīcijai uz N2, N3, O3 un O4 tipa transportlīdzekļiem, un</li> <li>• kas atbilst augstākajai degvielas energoefektivitātes klasei attiecībā uz rītes pretestību, kā noteikts Eiropas Savienības 2020. gada 25. maija Regulā (ES) 2020/740 par rīpu marķēšanu attiecībā uz degvielas patēriņa efektivitāti un citiem parametriem un</li> <li>• kas atbilst "A" vai "B" klasei attiecībā uz sākeri ar slapju ceļu, kā noteikts tajā pašā regulā un saskaņā ar tās 11.2. pantu;</li> </ul> <p>vai</p> <p>b) atjaunotas riepās.</p> <p>Līgumslēdzējs glabā uzskaiti par izmantotajām riepām un darīs to pieejamu līgumslēdzējai iestādei.</p>

## 2.2.6. Pasta, kurjeru un pārvietošanas pakalpojumi

Papildus jau iepriekš minētajiem pakalpojumiem, papildus prasības tiek izvirzītas arī pasta, kurjerpasta un pārvākšanas pakalpojumu iepirkumiem, kas nav ārpalpojumi, bet īstermiņa iepirkumi. Praktiski tiek izvirzītas līdzvērtīgas prasības kā ārpalpojumu sniedzējiem, taču līgumcenas ziņā salīdzinoši mazākiem iepirkumiem, arī ir samazinātas prasības.

Tabula 21. Pasta, kurjerpasta un pārvākšanās pakalpojumu iepirkuma prasības

Kritērijs vai prasība	ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Priekšmets	<p>Pasta, kurjerpasta un pārvākšanās pakalpojumu iepirkums (nevis ārpalpojums) ar zemu ietekmi uz vidi, kas ietver:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 641. grupa - Pasta un kurjerpasta pakalpojumi, izņemot dzelzceļa, gaisa pasta un pasta pārvadāšanu pa ūdeni,</li> <li>- 79613000-4 Darbinieku pārvietošanas pakalpojumi,</li> <li>- 63100000-0 Kravu apstrādes un uzglabāšanas pakalpojumi,</li> <li>- 98392000-7 Pārceļšanās pakalpojumi.</li> </ul>
TS – izplūdes gāzu emisiju līmeņa prasības	<p><u>Automašīnas un furgoni</u> Autoparkam jābūt no "tīriem" transportlīdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvā izvirzītajām prasībām.</p> <p><u>L kategorijas transportlīdzekļiem</u> jābūt elektriskiem ar akumulatoru.</p> <p><u>Lielas noslodzes autotransporta līdzekļi</u> Autoparkam jābūt no "tīriem" transportlīdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvā izvirzītajām prasībām.</p>
TS – loģistikas pakalpojumi bez motorizētiem piegādes transportlīdzekļiem	<p><i>Attiecināms uz vietējo piegādes transportu</i></p> <p>Lai samazinātu vides piesārņojumu, pakalpojuma sniedzējam ir jānodrošina arī iespēja veikt piegādes, izmantojot nemotorizētos transportlīdzekļus, piemēram, riteņus.</p>
TS – izplūdes gāzes emisijas	<p>Līdz 2024. gada decembrim visiem pakalpojuma sniegšanai izmantotajiem <u>lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem</u> ir jāatbilst vismaz <b>Euro V</b> standartam un papildus noteiktam īpatsvaram (%) no visiem lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem ir jāatbilst Euro VI vai augstākam standartam.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2021. gadā – 64%</li> <li>• 2022. gadā – 72%</li> <li>• 2023. gadā – 80%</li> <li>• 2024. gadā – 88%</li> <li>• 2025. gadā – 100%</li> </ul> <p>Piemērojamais līmenis atbilst gadam, kurā tiek izsludināts iepirkums.</p>

	<p>Līdz 2025. gada decembrim visiem <u>vieglajiem kravas automobiļiem</u>, kas tiek izmantoti pakalpojuma veikšanā, ir jāatbilst vismaz Euro 6c standartam un papildus noteiktam īpatsvaram (%) no visiem vieglajiem kravas transportlīdzekļiem ir jāatbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2021. gadā – 25%</li> <li>• 2022. gadā – 40%</li> <li>• 2023. gadā – 55%</li> <li>• 2024. gadā – 70%</li> <li>• 2025. gadā – 85%</li> <li>• 2026. gadā – 100%</li> </ul> <p>No 2026.gada janvāra visiem vieglajiem kravas automobiļiem, kas tiek izmantoti pakalpojuma veikšanā, jāatbilst vismaz Euro 6d-TEMP vai Euro 6d standartam.</p>
PIK – izplūdes gāzu emisijas	<p>Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā (izvēles iespējas):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) lielāka procentuālā daļa nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais,</li> <li>b) vieglās automašīnas un furgoni, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 6 standartiem,</li> <li>c) L kategorijas transportlīdzekļi, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 5, vai</li> <li>d) autobusi un transportlīdzekļi ar nulles emisiju, kas mazāka nekā 50 g/km kā hibrīdelektriskie transportlīdzekļi, elektriskie transportlīdzekļi (BEV) autobusiem un L kategorijas transportlīdzekļi.</li> </ol>
PIK – alternatīvas degvielas izmantošana	<p>Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā (izvēles iespējas, ja ir iespēja attiecināt):</p> <p>lielāka procentuālā daļa "tīrajiem" transportlīdzekļiem nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais (1,25 reizes augstāk nekā Latvijas "Tiro" transportlīdzekļu Direktīvas noteiktais,</p>

## 3. Pieprasījums pēc transporta publiskajā sektorā

### 3.1. ES kopējais novērtējums par publiskā sektora transportlīdzekļu pieprasījuma

ES ir veikti divi dažādi ziņojumi par publiskā sektora nozīmīgumu transportlīdzekļu iegādē, un to rezultāti ievērojami atšķiras. Vieglo transportlīdzekļu nozīmīgums kopējā transportlīdzekļu nodrošinājumā tiek vērtēts no 0,5% līdz 3,4%, viegļie komerctransportlīdzekļi no 0,6 līdz 2,8%. Visnozīmīgākā ietekme publiskajam sektoram ir autobusu patēriņā, kur tā ir lēsta no 43 līdz 75%. Attiecīgi ja publiskais sektors var ietekmēt līdz 3% no kopējiem vieglo transportlīdzekļu izmantošanas, tad autobusiem jau vairāk nekā pusi, un no vidējiem un smagiem komerciālajiem transportlīdzekļiem aptuveni desmito daļu (Tabula 22).<sup>88</sup> Tabulā nav atsevišķi identificēti atkritumu apsaimniekošanas transportlīdzekļi, taču ietekme pār to iepirkumiem un izvēli publiskajā sektorā noteikti ir vairāk nekā 80%, ar nelielu daļu ražošanas atkritumu savākšanai, par kuru ir atbildīgi privātie juridiskie uzņēmumi.<sup>89</sup>

Tabula 22. ES transportlīdzekļu tirgus apjoms un publiskā sektora ietekmes īpatsvars<sup>90</sup>

Transports / pakalpojums	ES tirgus apjoms (jaunas reģistrācijas 2018.gadā)	Publiskā sektora īpatsvara ietekme uz doto transportlīdzekļu tirgu	
		Tira transporta direktīva (īkgadējais vidējais aprēķins 2012-2014)	Pirkumi/noma/ pakalpojumi, kas ziņoti iepirkumos (vidējais rādītājs gadā no 2009.-2015.gada)
Vieglās automašīnas	15,1 miljons transportlīdzekļu	3,4%	0,5%
Vieglie komerc-transportlīdzekļi (ieskaitot viegļie autobusus)	2,1 miljons transportlīdzekļu	2,8%	0,61%
Autobusi (> 3,5 t)	39 000	75%	43,11%
Vidējie un smagie komerciālie transportlīdzekļi	386 700	6,4%	11,25%
Pasta un kurjeru pakalpojumi	100 miljardi EUR (2016.gads)		

### 3.2. Transporta iepirkumi no kopējā iepirkumu apjoma

Iepirkumu biroja pieejamajā publikāciju datu vizualizācijas rīkā 2021.gada 26.novembrī, apkopojot iepirkumus no 2009.gada, tiek norādīts, ka transporta iekārtas un palīgiekārtas transportēšanai ir septītais lielākais sektors, kurā publiskais sektors veic savus iepirkumus un veido 4% no kopējās iepirkumu līgumcenas, kā arī transporta pakalpojumi veido vēl citu 4% apjomu. Papildus tā kā transporta kritēriji attiecas uz atkritumu apsaimniekošanas transportlīdzekļiem, tad, iekļaujoties notekūdeņu, atkritumu, tīrīšanas un vides pakalpojumos, tie papildina vēl līdz 5% no kopējās iepirkumu summas (52% no iepirkumiem ir daļēji attiecināmi uz transporta kategoriju). Attiecīgi ar transportu saistītie iepirkumi veido ap 10% no kopējās publiskā iepirkumu summas Latvijā un ir viens no lielākajiem iepirkumu sektoriem (Attēls

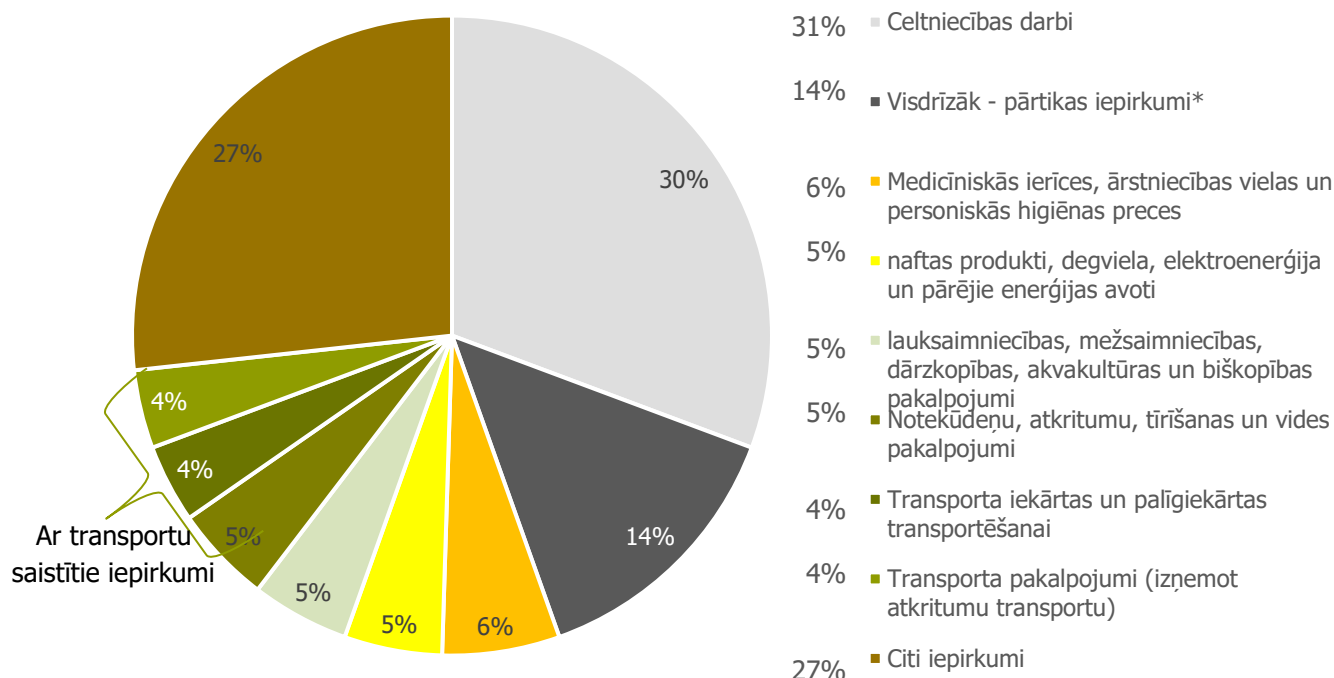
<sup>88</sup> ES, Tehniskais pārskats par ES ZPI kritēriju piemērošanu transporta sektorā, atjaunināts 2021.gadā, pieejams - [https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP\\_roadtransport\\_technicalreport.pdf](https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP_roadtransport_technicalreport.pdf)

<sup>89</sup> Pētījumu autoru aplēses

<sup>90</sup> ES, Tehniskais pārskats par ES ZPI kritēriju piemērošanu transporta sektorā, atjaunināts 2021.gadā, pieejams - [https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP\\_roadtransport\\_technicalreport.pdf](https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP_roadtransport_technicalreport.pdf)

19). Uz datu skatīšanās laiku (2021.gada 26.novembri) bija apkopota informācija par 177 146 iepirkumiem ar kopējo paziņojumu vērtību 41 518 552 949,88 EUR jeb 41,5 biljonu EUR vērtībā.

*Attēls 19. IUB Datu vizualizācijas pārskats par Latvijā veiktajiem iepirkumiem no 2010.gada un to dalījumu pa sektoriem<sup>91</sup>*



\*Datu vizualizācijā nav norādīts sektora nosaukums datu skatīšanas laikā, taču visdrīzāk tie ir pārtikas iepirkumi, jo tie netiek minēti nevienā no iepirkumu sadaļām.

Lielākais iepirkums vēsturē ir SIA "Getliņi EKO" iepirkums "Privātā partnera izvēle Rīgas sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas nodrošināšanai", kas veikta 2019.gadā ar kopējo līgumcenu 676,1 miljoni EUR. Tā kā iepirkums ir atkritumu apsaimniekošanas pasākumu nodrošināšana, tad tas arī iekļaujas ar transportu saistītajos iepirkumos. Tā kā tomēr lielākais iepirkums tika apturēts, tad 2020.gadā Rīgas domes Mājokļu un vides departaments rīkoja septīto lielāko iepirkumu vēsturē ar kopējo summu – 238,5 miljoni EUR.

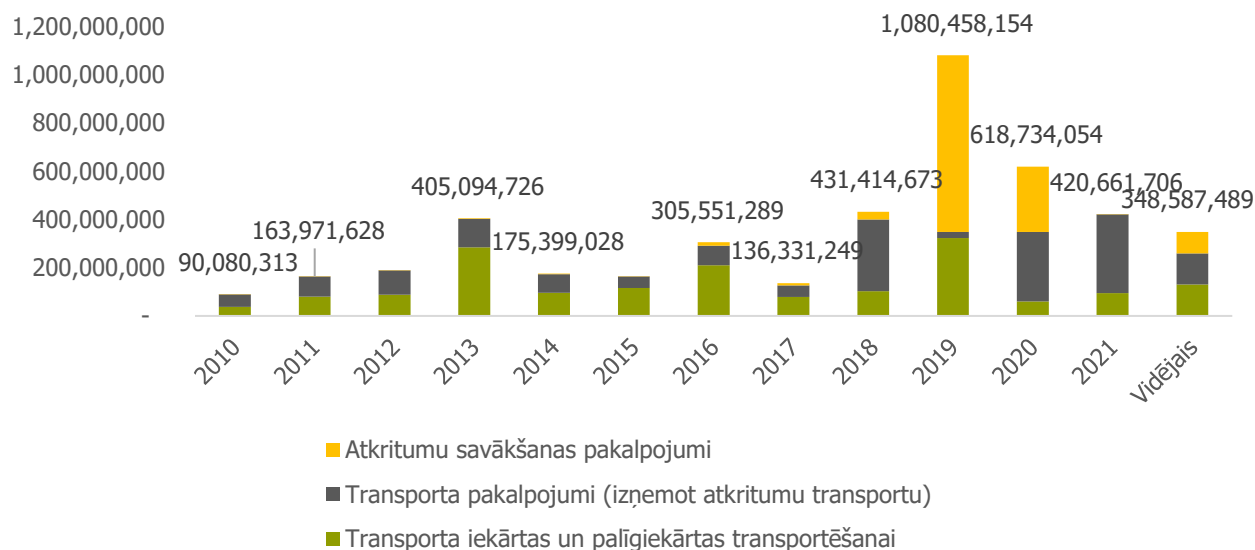
Devītais lielākais iepirkums ar summu 179,4 miljoni EUR tika organizēts 2020.gadā, kad Valsts SIA "Autotransporta direkcija" veidoja iepirkumu "Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā".<sup>92</sup>

Kopumā uz transporta, transporta pakalpojumiem un arī atkritumu apsaimniekošanu vidēji gadā tiek veikti iepirkumi gandrīz 350 miljoni EUR iepirkumi, kam laika gaitā ir bijuši gan augumi, gan kritumi, taču no 2018.gada to vērtība ir vairāk nekā 400 miljoni EUR, kur 2019.gadā iepirkumu apjoms pat pārsniedz 1 biljonu EUR. Tomēr jānorāda, ka lielo izrāvienu 2019.gadā veido vislielākais iepirkums Latvijas vēsturē – privātā partnera izvēle Rīgā, attiecīgi ievērojami palielinot visu kopējo iepirkumu vērtību, kam sekoja atkārtots iepirkums gadu vēlāk ar 238,5 miljoniem EUR (Attēls 20).

<sup>91</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs datu vizualizācija, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/lv/visual>

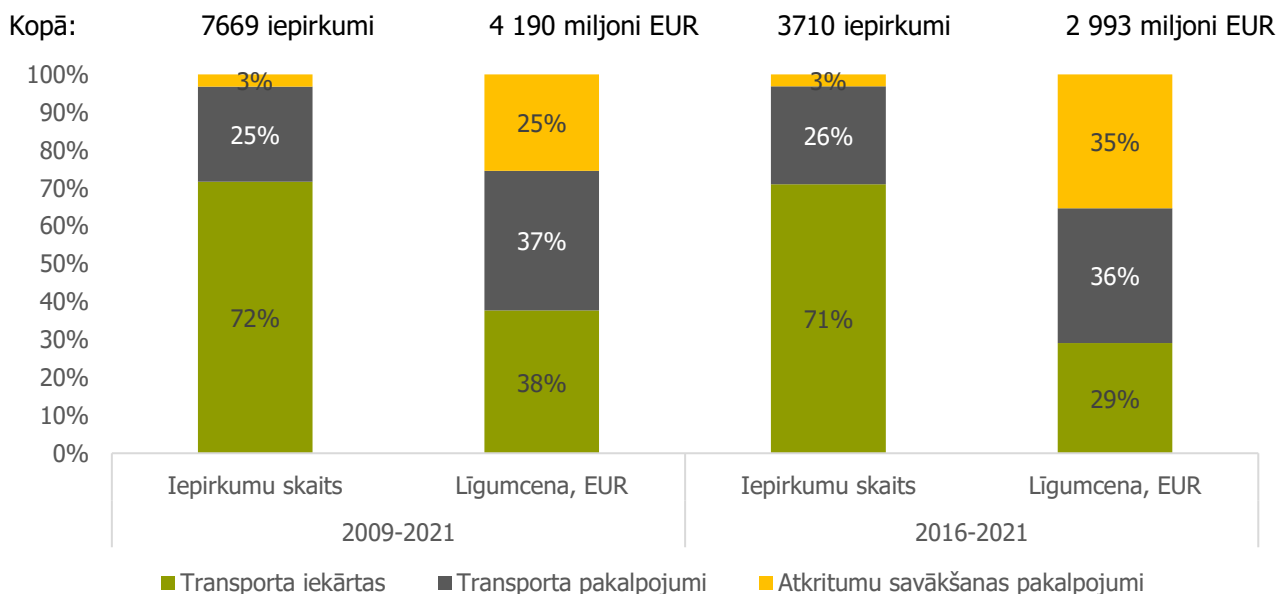
<sup>92</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs datu vizualizācija, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/lv/visual>

Attēls 20. Publiskie iepirkumi, kas attiecināti uz transporta, transporta pakalpojumiem un arī atkritumu apsaimniekošanas sektoriem<sup>93</sup>



No kopējā iepirkumu skaita, dalījums no 2009. līdz 2021.gadam un no 2016. gada līdz 2021.gadam ir salīdzinoši līdzvērtīgs. Transporta iekārtu iepirkumi veido lielāko daļu – 71 vai 72%, kamēr transporta pakalpojumi no 25-26%, kamēr atkritumu savākšanas pakalpojumi vien 3% no kopējā skaita. Tomēr lai gan transportlīdzekļu iegāde veido lielāko skaitu iepirkumu, to līgumcena veido vien 38-29% no kopējā iepirkumu skaita, transporta pakalpojumi vēl vienu trešdaļu pēc līgumcenas, taču atkritumu savākšanas pakalpojumu proporcija no 3% iepirkumiem.

Attēls 21. 3 dažādo iepirkumu veidu dalījums pa iepirkumu skaitu un līgumcenu proporcijām divos atšķirīgos laika posmos<sup>94</sup>



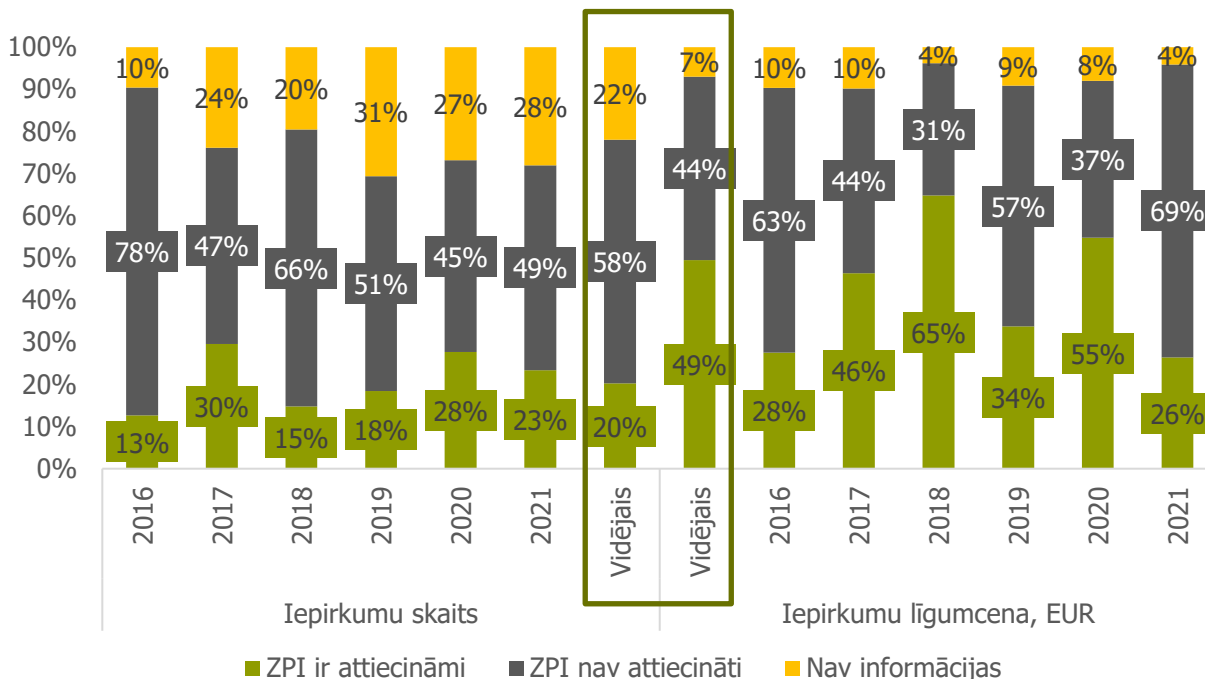
<sup>93</sup> Dati iegūti no Iepirkumu uzraudzības biroja datu vizualizācijas iespējām, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/lv/visual>

<sup>94</sup> Iepirkumu uzraudzības biroja datu vizualizācija, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/lv/visual>



No visiem iepirkumiem, kas ir veidoti zem iesaistītajām kategorijām 20% no iepirkumu skaita un 50% no iepirkumu līgumcenas ir veidoti, norādot paaugstinātas vides prasības. Pēc iepirkumu skaita, 22% no iepirkumiem nav informācijas par iepirkumu saistību ar zaļo publisko iepirkumu, kamēr no līgumcenas tie ir vien 7% no vidējā apjoma no 2016. – 2021.gada oktobrim (Attēls 22).

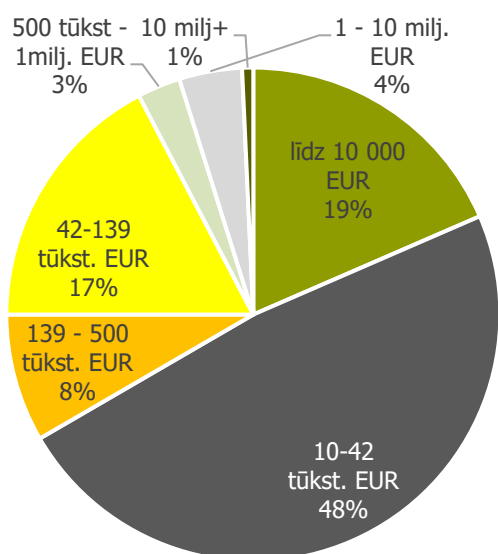
Attēls 22. Visu iesaistīto transportlīdzekļu kategorijas iepirkumu attiecināšana kā ZPI, īpatsvars no kopējā



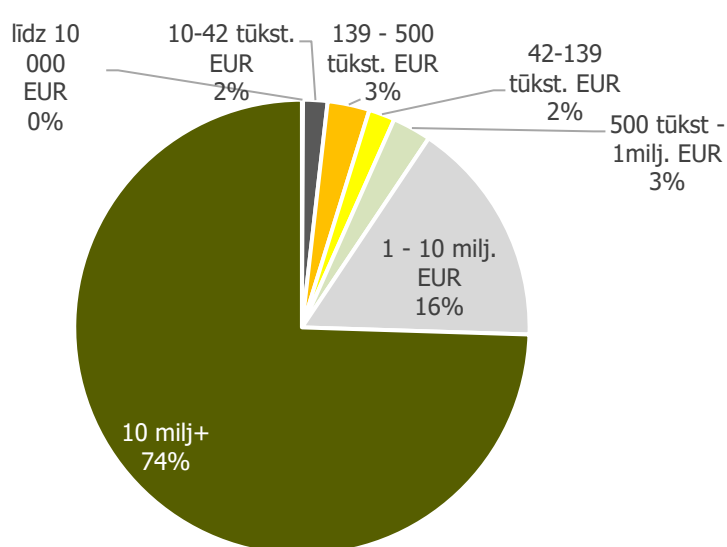
Izskatot iepirkumu skaitu pa līgumcenas, 67% no iepirkumiem tiek veikta ar līgumcenas līdz 42 000 EUR, kur gandrīz 20% veido cenu aptaujas līdz 10 000 EUR, kam seko 48% iepirkumi līdz 42 000 EUR. Un iepirkumi virs 10 milj. EUR veido 1% no iepirkumu skaita, taču to veidotā kopējā līgumcena veido 74% no līgumcenu apjoma. Attiecīgi vislielākā ietekme ir nelielam skaitam iepirkumiem ar līgumcenu virs 10 milj. EUR (Attēls 23).

Attēls 23. Transporta nozares iepirkumu dalījums no iepirkumu skaita perspektīvas 2016. -2021.gadā, dalījumā pa līgumcenas no iepirkumu skaita (pa kreisi) un pa līgumcenas no kopējā līgumcenu apjoma (pa labi)

**Kopā: 4252 iepirkumi**



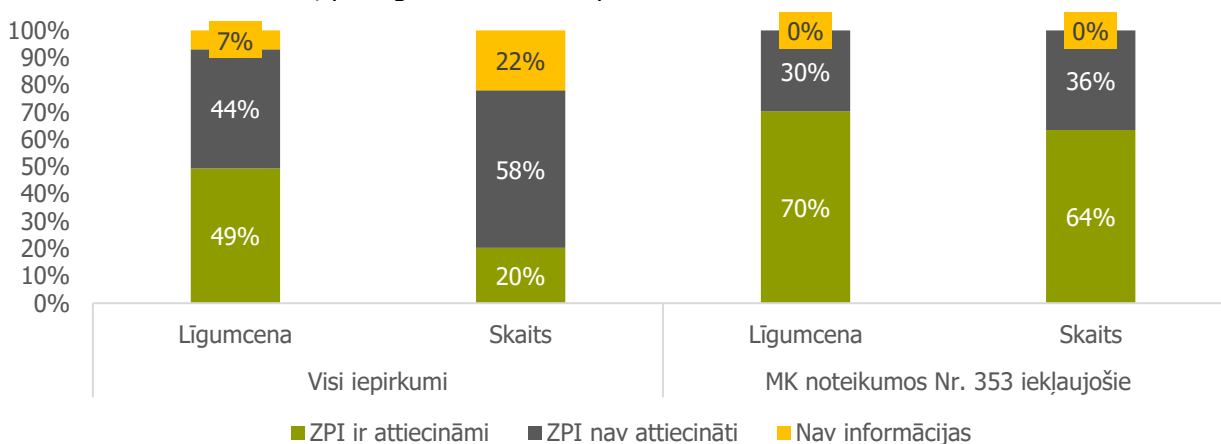
**3 064,6 miljoni EUR**



Paaugstinātas vides prasības ir attiecinātas uz transporta iepirkumiem virs 42 000 EUR, attiecīgi tika izskatīti to iepirkumu papildus atbilstība paaugstinātām vides prasībām (ZPI iepirkumi). Kopumā tie ir 1309 iepirkumi ar kopējo iepirkuma vērtību 3 004,4 miljoni EUR jeb no kopējā iepirkumu skaita – 31% un 98% no līgumcenas (nav iekļauti speciālie transportlīdzekļi).

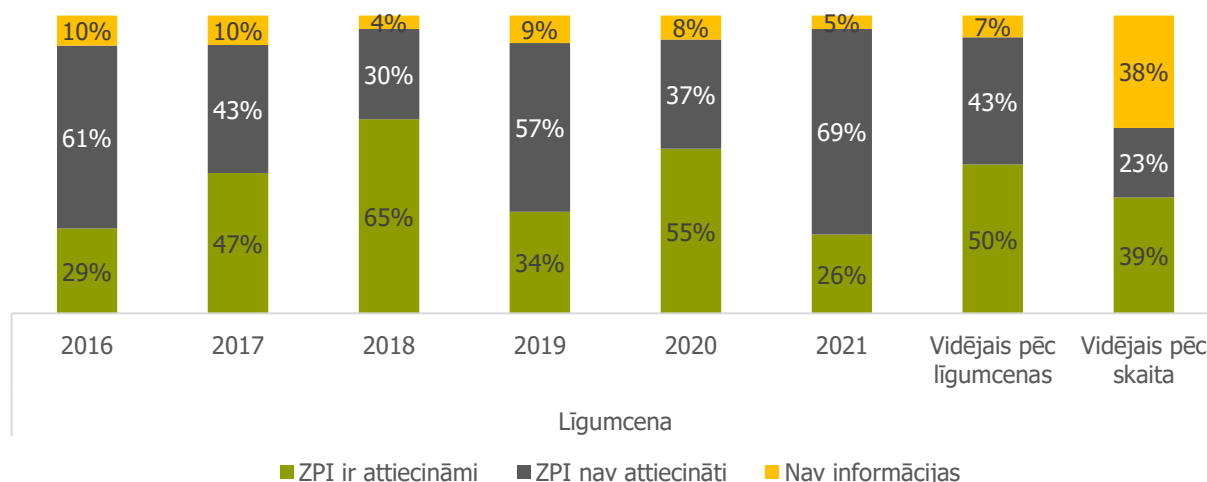
Dalījumā no visiem iepirkumiem no kopējā līgumcenu apjoma, 49% tiek piemēroti ZPI kritēriji, taču uz MK noteikumiem attiecināmiem iepirkumiem – 70% iepirkumos tiek izvirzītas paaugstinātas ZPI prasības. No kopējā iepirkumu skaita, tikai 20% iepirkumos tiek attiecinātas ZPI prasības, taču no MK noteikumos iekļauto prasībās – 64% no iepirkumu skaita (Attēls 24).

Attēls 24. Videi draudzīgu iepirkumu īpatsvars no kopējo iepirkumu skaita un no iepirkumiem, kas attiecas uz MK noteikumiem Nr. 353, pēc līgumcenas un arī pēc skaita



Īpatsvars iepirkumiem, kuros ir iekļautas paaugstinātas vides prasības, veido 50% no kopējā līgumcenu summas, kamēr 43% no iepirkumiem ZPI prasības nav attiecinātas, vēl 7% no iepirkumiem pēc līgumcenas tās nav norādītas. Jānorāda, ka lielākais iepirkums Latvijas iepirkumu vēsturē 2018.gadā bija videi draudzīgs iepirkums, taču gadu vēlāk organizētais – nebija, attiecīgi 2018.gadā tas palīdzēja veidot augstāko ZPI iepirkumu īpatsvaru. Tomēr lai gan puse no transporta ir videi draudzīgs iepirkums, tomēr pēc skaita vidējais ZPI iepirkumu skaits ir nedaudz mazāks – 39% no kopējā iepirkumu paziņojumu skaita, tomēr lielai daļai no iepirkumiem netika izskatīti ZPI kritēriji, jo tie neiekļaujas MK noteikumu prasībās, kā arī daļa ir iepirkumi, kuriem, kuriem nav norādīta nekāda līgumcena, attiecīgi veidojot lielāku proporciju (Attēls 25).

Attēls 25. Zaļā publiskā iepirkuma īpatsvars no kopējās kategorijas līgumcenu summas, %<sup>95</sup>



<sup>95</sup> Attēls ir veidots pēc detalizēti iegūtajiem IUB datiem, kur līgumu gadi nesakrīt ar IUB norādītajiem gadiem. Izvērtējumā tika izmantoti līguma izveidošanas datums, ne iepirkuma noslēgšanas datums

Izvērtējot ZPI kritērijus pret visu kopējo kategoriju, tomēr neatbaido pareizu kopējo situāciju, jo MK noteikumi Nr. 353 neattiecas uz visiem iekļautajiem iepirkumiem, attiecīgi tie nav jāpiemēro visām transportlīdzekļu un transporta kategorijām. Apkopojot datus, iepirkumi tika dalīti kategorijās, lai analizētu MK noteikumu piemērošanu transporta nozares iepirkumos (Attēls 26). Pētījuma gaitā tika novērots, ka ir arī daļa iepirkumi, kas neiekļaujas dotajās kategorijās, tomēr tajās ir izvirzītas paaugstinātas vides prasības.

Attēls 26. MK noteikumu Nr.353 iekļautās transportlīdzekļu grupas

<b>Transports - Transportlīdzekļi un transporta pakalpojumi</b>	<b>Attiecas MK noteikumi Nr. 353</b>	Jauni vieglie automobiļi un jauni vieglie kravas automobiļi	Noma un iegāde
		Jauni sabiedriskie transportlīdzekļi (autobusi)	Iegāde un iznomāšana Pakalpojumu sniegšana
		Jauni atkritumu savākšanas kravas automobiļi	Iegāde vai noma Savākšanas pakalpojumi
	<b>Neattiecas MK noteikumi Nr. 353</b>	Lietoti vai mazlietoti jebkura veida transportlīdzekļi	
		Specializētie transportlīdzekļi (policijas automašīnas, transportlīdzekļi specifiskas sociālas palīdzības nodrošināšanai, ugunsdzēsējiem, utt.)	
		Smagie kravas automobiļi, u.c. Kravu pārvadājumi (kokmateriāli, grants, materiālu, morga, u.c.) Traktora iegāde, u.c.	

### 3.3. Transporta iepirkumu analīze, kas iekļaujas MK noteikumos Nr. 353

Lai novērtētu transporta tirgus gatavību publiskajam iepirkumam, tika apkopota informācija par esošajiem ar transportu saistītajiem iepirkumiem Latvijas publiskajā sektorā, izmantojot Iepirkumu uzraudzības biroja datubāzi<sup>96</sup>. Transporta iepirkumos, kas iekļauti MK noteikumu Nr. 353 ietvarā, iekļaujas 41 CPV kodos zem vairākām CPV kategorijām. Dati tika apkopoti par laikposmu no 2016.gada 1.janvāra līdz 2021.gada 6.oktobrim. Visa tālāk apkopotā informācija ir autoru apkopota, veidota un analizēta no Iepirkumu uzraudzības biroja datubāzes, un atšķirīgās detalizācijas pakāpes dēļ un pārgrupēšanas pēc pētījuma vajadzībām veiktajiem sadalījumiem, arī atšķiras no Iepirkumu Uzraudzības datu vizualizācijas pārskatā.

Lai veidotu detalizētu pārskatu tika izmantoti IUB atvērtie faili, kas gan satur informāciju par iepirkumu, taču izvērtējuma laikā tika secināts, ka tā nesatur visu pieejamo informāciju un attiecīgi tika papildināts ar izvilkumu par piegādātājiem un arī zaļā publiskā iepirkuma informācijas pieejamību.

Izskatot 41 iepirkumu CPV kodu ir jānorāda, ka 4 kodi ir kopējie kodi, kuros tiek iekļauti dažādu transportlīdzekļu iepirkumi, nešķirojot tos detalizētāk, tādējādi šajos CPV kodos manuāli tika atlasīti arī iepirkumi pa izvērtējuma apakšsadaļām, lai veidotu kopējo apakšsadaļu skatījumu. Tāpat arī lai gan ir atsevišķi CPV kodi kā 34115300-9 Lietotie transportlīdzekļi, tomēr arī daļa no lietoto (arī mazlietoto) auto iepirkumiem iekļaujas arī citās specializētajās CPV sadaļās, attiecīgi arī šie iepirkumi netika skatīti un izvērtēti, lai veidotu pārskatu par IUB iepirkumiem, uz kuriem attiecas ZPI kritēriji.

<sup>96</sup> Aprēķinos tomēr nav iekļauts 2009.gads, jo tajā gadā kopējais iepirkumu apjoms ir norādīts kā 7 miljoni EUR kopumā, kas ir ievērojami mazāks nekā visos citos gados. Dati no Iepirkumu uzraudzības birojs datubāze, 26.11.2021., pieejams - <https://info.iub.gov.lv/>

Tabula 23. ZPI kritērijos iekļautās kategorijas un to iegādes veids, kā arī saistītie iepirkumu CPV kodi

Transportlīdzekļa kategorijas	Prece vai pakalpojums	Iekļautie CPV kodi	CPV kodu nosaukumi
Kopējā kategorija, kur veiktie iepirkumi iekļaujas dažādās kategorijās, gan arī ārpus pētījuma konteksta. Tika veikta individuāla iepirkumu kategorizācija, lai sadalītu pa izskatītajām transportlīdzekļu iepirkumu kategorijām.		34000000-7	Transporta iekārtas un palīgiekārtas transportēšanai.
		34100000-8	Mehāniskie transportlīdzekļi
		34115200-8	Mehāniskie transportlīdzekļi mazāk kā 10 cilvēku pārvadāšanai.
		34120000-4	Mehāniskie transportlīdzekļi 10 un vairāk cilvēku pārvadāšanai.
Jauni pasažieru automobiļi	Iegāde un noma	34000000-7	Transporta iekārtas un palīgiekārtas transportēšanai. (iekļaujas daļēji, iepirkumi izskatīti individuāli pēc to nosaukumiem)
		34100000-8	Mehāniskie transportlīdzekļi (iekļaujas daļēji, iepirkumi izskatīti individuāli pēc to nosaukumiem)
		34110000-1	Vieglie automobiļi.
		34111000-8	Universāli un limuzīni.
		34113000-2	Transportlīdzekļi ar četru ritenu piedziņu.
		34113100-3	Džipi.
		34113200-4	Apvidus transportlīdzekļi.
		34113300-5	Bezceļu transportlīdzekļi.
		34131000-4	Pikapi.
		34136000-9	Autofurģoni.
		34136100-0	Vieglie autofurģoni.
		34115000-6	Citādi vieglie automobiļi.
		34111100-9	Universāli.
		34144900-7	Elektriskie transportlīdzekļi.
		60170000-0	Pasažieru transportlīdzekļu ar šoferi noma.
60171000-7	Pasažieru automobiļu ar šoferi noma.		
Sabiedriskie transportlīdzekļi	Iegāde	34114400-3	Mikroautobusi.
		34121000-1	Autobusi un tūristu autobusi.
		34121100-2	Sabiedrisko pasažieru pārvadājumu autobusi.
		34121200-3	Posmainie autobusi.
		34121300-4	Divstāvu autobusi.
		34121400-5	Autobusi ar pazeminātu grīdu.
		34121500-6	Tūristu autobusi.
		34144910-0	Elektriskie autobusi.
	pakalpojumi	60000000-8	Transporta pakalpojumi (izņemot atkritumu transportu). (iekļaujas daļēji, iepirkumi izskatīti individuāli pēc to nosaukumiem)
		60100000-9	Autotransporta pakalpojumi. (iekļaujas daļēji, iepirkumi izskatīti individuāli pēc to nosaukumiem)
		60112000-6	Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi.
		60140000-1	Neregulāri pasažieru pārvadājumi.
		60172000-4	Autobusu ar šoferi noma.
Atkritumu savākšanas transports	Iegāde	34144510-6	Atkritumu savākšanas transportlīdzekļi.
		34144511-3	Atkritumu savākšanas mašīnas.
Atkritumu savākšanas transports	pakalpojumi	90511000-2	Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi.
		90511100-3	Pilsētvides cieto atkritumu savākšanas pakalpojumi.
		90511200-4	Mājsaimniecību atkritumu savākšanas pakalpojumi.
		90511300-5	Atkritumu savākšanas pakalpojumi.
		90511400-6	Papīra savākšanas pakalpojumi.
		90512000-9	Atkritumu transporta pakalpojumi.

Kopumā izvērtējuma analīze tika veidota pēc IUB atvērto datu pieejamās informācijas. Nepieciešams ņemt vērā, ka:

- tika analizēti iepirkumu rezultātu skaits (tikai tie, kuriem ir paziņots rezultāts ir iekļauti pētījumā) un to paredzētā līgumcena. Var gadīties, ka vienam iepirkuma ID numuram ir vairāki rezultāti, un visi šie rezultāti tiek uzskaitīti analizē.
- IUB atvērto datu informācijā ir plaša informācija par iepirkumu veicējiem, taču praktiski nav pieejama informācija par piegādātājiem jeb no 5580 analizētajiem iepirkumiem, piegādātāju skaits ir vien 92

iepirkumos jeb 1,7% no iepirkumiem. Tie tika atlasīti atsevišķā datubāzē, ar mazāk izvērtējamajiem parametriem, un attiecīgi tiek pieminēti, taču netiek analizēti tik detalizēti kā iepircēji.

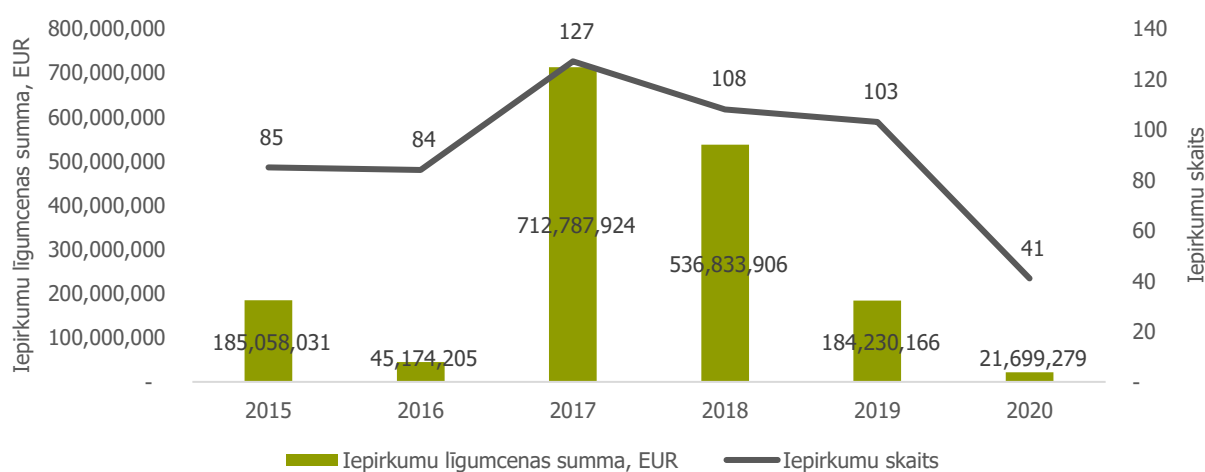
- Iepirkumos var tikt iegādāti vairāki transportlīdzekļi kopā, tad iepirkums tika klasificēts vienā no atbilstošajām kategorijām (vai arī neiekļaujas pētījumā).
- Iepirkumu gadi ir klasificēti pēc iepirkuma ID informācijas, lai identificētu, kurā gadā iepirkums ir uzsākts, lai arī daļa no iepirkumiem ir noslēgti jau citā gadā.

Tā kā Publisko iepirkumu likumā ir norādīts, ka Zaļā publiskā iepirkuma prasības attiecas tikai uz iepirkumiem ar līgumcenu virs 42 000 EUR, tad tika izskatīti tikai tie iepirkumi.

No 2016. gada 1.janvāra līdz 2021.gada 6. oktobrim publiskajā sektorā uz MK noteikumu Nr. 353 kategorijām transporta iepirkumos iekļautajām kategorijām tika iepirkumos novirzīti 1 685,8 miljoni EUR organizējot 548 iepirkumus. Ja iepirkumu skaits vidēji ir bijis ap 100 gadā, tad iepirkumu līgumcenu vērtības ir svārstījušās no 45 līdz 713 miljoniem EUR (2021.gadā - 21,7 miljoni EUR, taču nav vēl pieejams pilna gada pārskats). Nepieciešams norādīt, ka transporta iepirkumos iekļaujas arī atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumi, tai skaitā tiek iekļauti 3 iepirkumi, kuri ir vēsturiski no 10 vislielākajiem Latvijas iepirkumu sistēmā – 2 apsaimniekošanas iepirkumi ar 676,1 miljonu EUR un 238,5 miljoniem EUR, un sabiedriskā transporta pakalpojumu iepirkums ar 179,4 miljoniem EUR (Attēls 27).

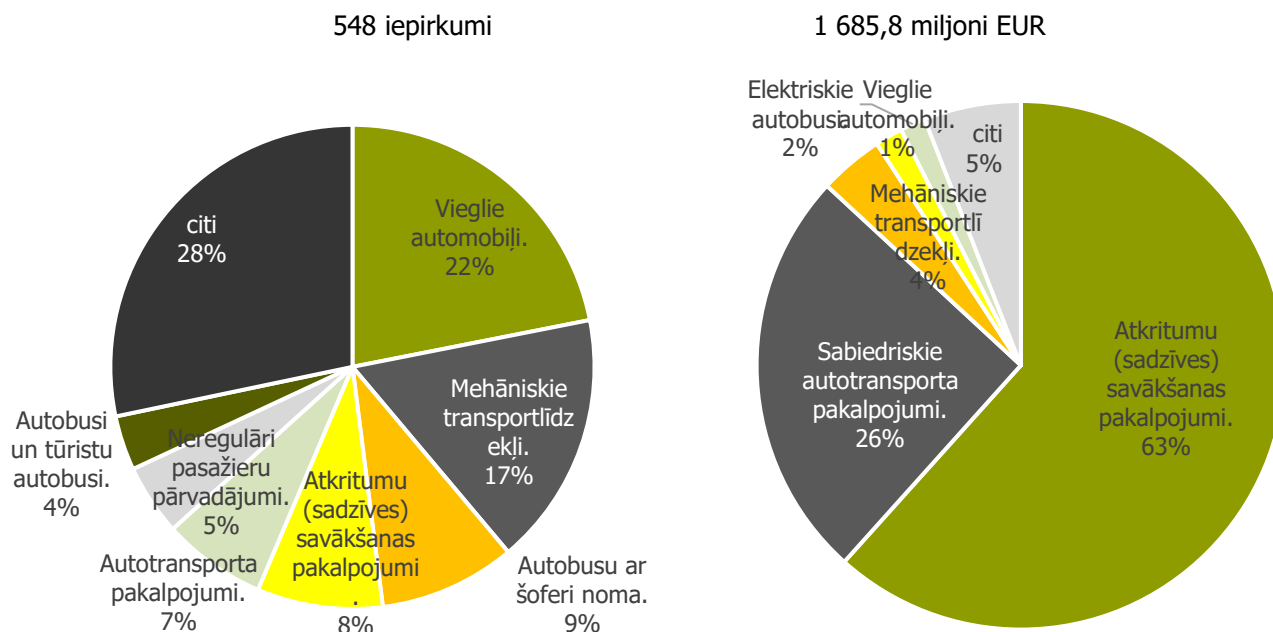
No kopējā līgumu apjoma tie ir 56% (1 685,8 milj. EUR no 2 993,2 milj. EUR), kas iekļaujas no transporta kategorijas, un 7% no iepirkumu skaita (548 no 7669) laika posmā no 2016.gada līdz 2021.gadam, tomēr iepirkumi nav salīdzināmi pa gadiem no IUB vizualizācijas datubāzes, jo dalījums pa gada skaitļiem atšķiras, atkarībā no klasificēšanas. Autoru datubāzē iepirkuma gads tika norādīts pēc iepirkuma ID gada, taču IUB visdrīzāk ir pēc iepirkuma paziņojuma gada.

Attēls 27. Publiskā sektora transporta nozares iepirkumu skaits, vienības, un vērtība, milj. EUR



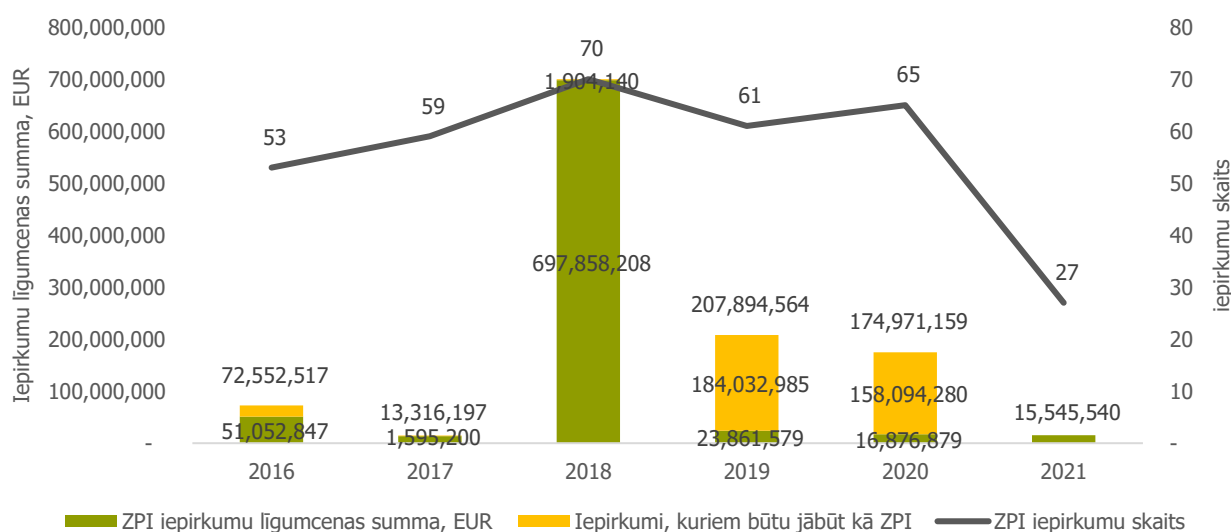
Lai saprastu nozīmīgāko iepirkumu piensumu no kopējā iepirkumu vērtības, tika veikts dalījums pa MK noteikumos iekļautajām kategorijām, kā arī pēc CPV kodiem apakšnozares, kas ir iekļautas. Vairāk nekā pusi no iepirkumu līgumcenas veido atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumi, kas ir klasificēti zem 90511000-2 CPV koda un ceturtdaļu atvēlot sabiedriskajiem autotransporta pakalpojumiem, CPV 60112000-6, un 11% tikai citās sadaļās tiek novirzīts. Tajā pašā laikā no iepirkumu skaita perspektīvas, 22% no līgumiem tiek noslēgti par vieglo automobiļu iegādi vai nomu (34110000-1), kam seko mehāniskie transportlīdzekļi (34100000-8), autobusu ar šoferi nomas pakalpojumi (60172000-4). Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi veido 8% no līgumu summas, taču to iepirkumu summa ir 63%. (Attēls 28).

Attēls 28. Iepirkumu dalījums pēc CPV kodiem pēc paredzētās līgumcenas (pa labi) un pēc iepirkumu skaita (pa kreisi), īpatsvars no kopējā iepirkumu līgumcenu summas



No 2016. līdz 2021.gadam ir veikti 335 iepirkumi ar līgumcenu 818,5 miljoni EUR, kas ir videi draudzīgi iepirkumi (minēts arī kā ZPI iepirkumi). Vislielākā vērtība bija 2018.gadā, kad ZPI līgumcenu summa bija gandrīz 700 miljoni EUR, jo vēsturiski vislielākais iepirkums arī bija atzīmēts kā videi draudzīgs iepirkums. Tāpat tika identificēts, ka iepirkumi 367,1 miljonu EUR vērtībā būtu uzskatāmi kā ZPI iepirkumi, jo lai gan pie iepirkumu dokumentācijas tie nenorādīja, ka tie ir ZPI iepirkumi, tomēr tie iegādājās elektriskos vai norādīja prasības, ka vēlas bez emisiju transportlīdzekļus, attiecīgi tiek uzskatīti kā videi draudzīgi iepirkumi. Attiecīgi kopā ZPI iepirkumu līgumcenas summa ir 1 185,6 miljoni EUR 348 (klāt 13 iepirkumi) iepirkumos (Attēls 29).

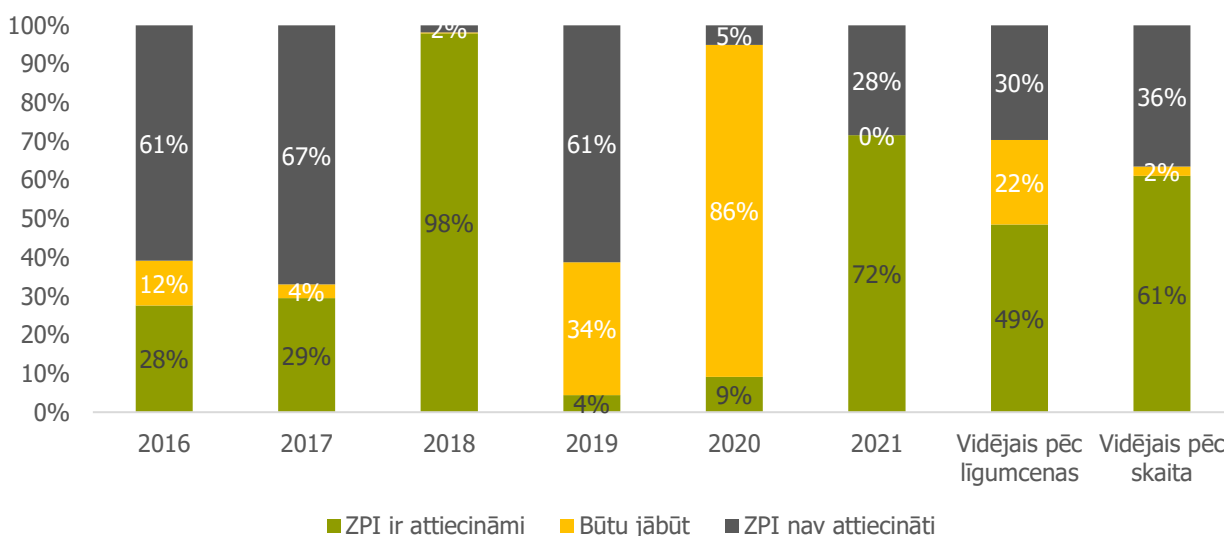
Attēls 29. Publiskā sektora transporta nozares videi draudzīgo iepirkumu skaits, vienības, un vērtība, milj. EUR



Izvērtējot no līgumcenu perspektīvas, 70% no iepirkumiem tiek veidoti kā zaļie publiskie iepirkumi, kamēr 30% no iepirkumiem ZPI nav attiecināti, taču no skaita perspektīvas 63% no iepirkumiem ir paaugstinātas

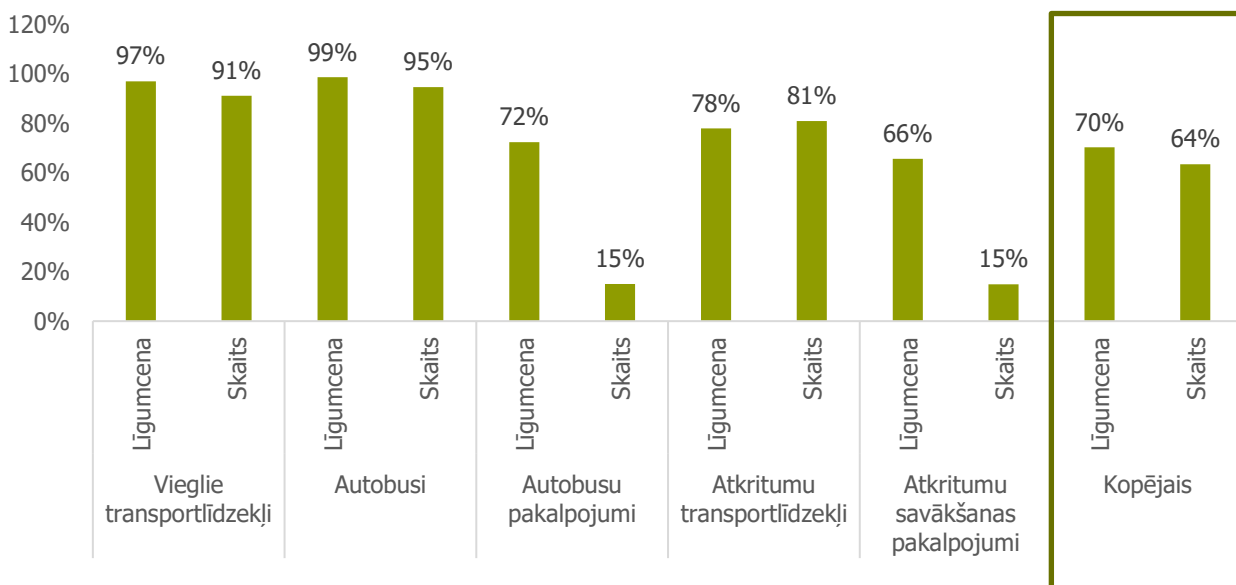
vides prasība, attiecīgi nedaudz vairāk pēc skaita skatījuma (Attēls 30). Tālāk iepirkumi, kuriem būtu jābūt kā ZPI iepirkumiem tiks uzskatīti kā ZPI iepirkumi.

Attēls 30. Videi draudzīgu iepirkumu īpatsvars no kopējā iepirkumu līgumcenas un arī pēc skaita



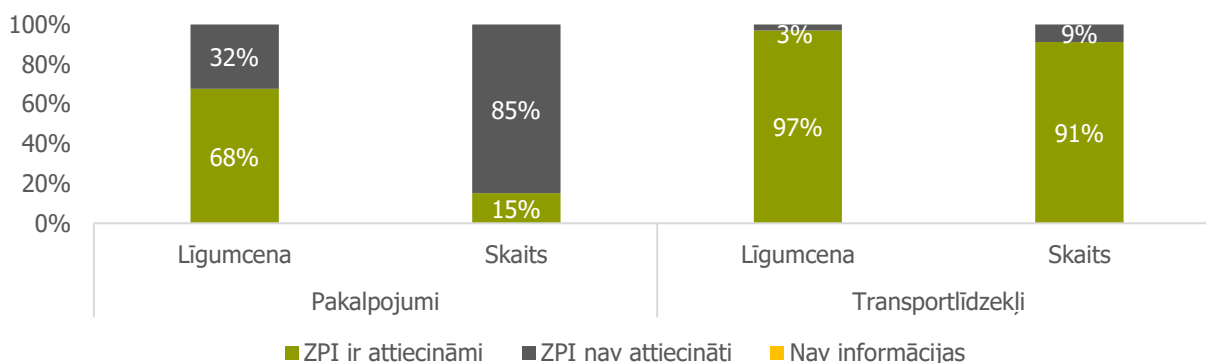
Skatot ZPI piemērošanu pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām transporta kategorijām, lielākajā daļā no iepirkumiem pēc līgumcenas tiek izvirzītas ZPI prasības. Vieglo transportlīdzekļu un autobusu iepirkumos, ZPI prasības tiek izvirzītas pat vairāk nekā 90% no iepirkumiem. Tajā pašā laikā autobusu un atkritumu savākšanas pakalpojumu prasības pēc augstākām vides prasībām ir ievērojami zemāks, attiecinot vien 15% no līgumiem un ap 70% no līgumcenas. Vēsturiski lielākajā iepirkumā tika attiecinātas ZPI prasības, attiecīgi paaugstinot kopējo līgumcenu apjomu ievērojami (Attēls 31).

Attēls 31. ZPI iepirkumu skaits no kopējā apjoma, dalot pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām kategorijām no 2016.gada līdz 2021.gada oktobrim



Dalījumā pa transportlīdzekļa iegādi un pa pakalpojumu iegādi, ZPI piemērošanas aktivitāte ir redzama precīzāk. Iegādājoties jaunus transportlīdzekļus, praktiski gandrīz vienmēr tiek iegādāti transportlīdzekļi ar paaugstinātām vides prasībām, taču ievērojami mazāk tiek pieprasīti kritēriji, iegādājoties pakalpojumu (Attēls 32).

Attēls 32. Videi draudzīgu iepirkumu īpatsvars no MK noteikumu Nr. 353 kategorijām iekļautajiem iepirkumiem, dalījumā pa pakalpojumiem un transportlīdzekļu iegādi



Tālāk tiek turpināts padziļināts skatījums, dalījumā pa MK noteikumos Nr. 353 dalītajām transporta iepirkumu grupām.

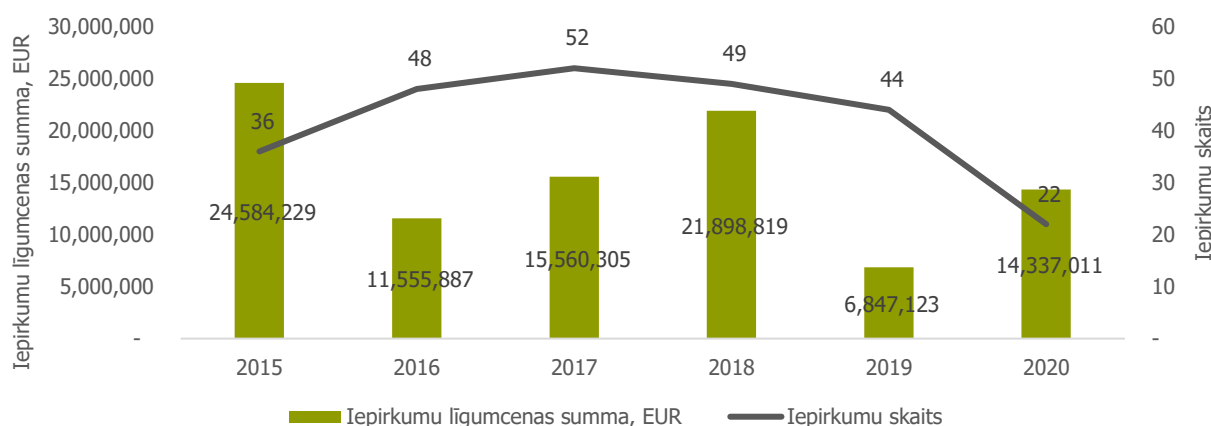
### 3.3.1. Jaunu vieglo transportlīdzekļu un vieglo kravas automobiļu iegāde un noma

MK noteikumos Nr. 353 ir iekļautas prasības jaunu vieglo automobiļu un vieglo kravas automobiļu (viegļie transportlīdzekļi) iegādei vai noma, kas izvērtējot CPV kodus iekļaujas 4 vispārējos kodos un vēl 14 specializētajos kodos (*Tabula 23*). Papildus varētu tikt iekļautas arī policijas mašīnas, kas arī tiek kategorizētas gan pie mehāniskajiem transportlīdzekļiem, gan vieglajiem automobiļiem, gan arī specializēti zem CPV koda 34114200-1, policijas automašīna. Nav gan norādīts, ka MK noteikumi neattiektos uz specializētajiem transportlīdzekļiem, lai gan tīrā autotransporta direktīva gan norāda, ka tā neattiecas uz iepirkumiem par autotransporta līdzekļiem, kas ir konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti civilās aizsardzības dienestu, ugunsdzēsības dienestu un sabiedriskās kārtības uzturēšanas dienestu vajadzībām<sup>97</sup>.

Liela daļa no vieglā transporta iepirkumiem ir zem 42 000 EUR apjoma, attiecīgi no kopējiem 885 iepirkumiem, vien 28% no iepirkuma skaita (251 no 885) un 86% no iepirkumu līgumcenas ir attiecinātas ZPI prasības.

Kopš 2015.gada ir tikuši noslēgti 251 iepirkumi par vieglo transportlīdzekļu iegādei ar kopējo paredzēto līgumcenu summu 94,8 miljoni EUR. Kopējā iepirkumu vērtība gadā svārstās no 6,8 līdz 24,6 miljoniem EUR, kas pēdējos gandrīz sešos gados vidēji ir 16,4 miljoni gadā 46 iepirkumos, kur viens iepirkums ir 378 tūkstošu EUR vērtībā (*Attēls 33*).

Attēls 33. Vieglo transportlīdzekļu iepirkumu skaits un iepirkumu līgumsumma, EUR

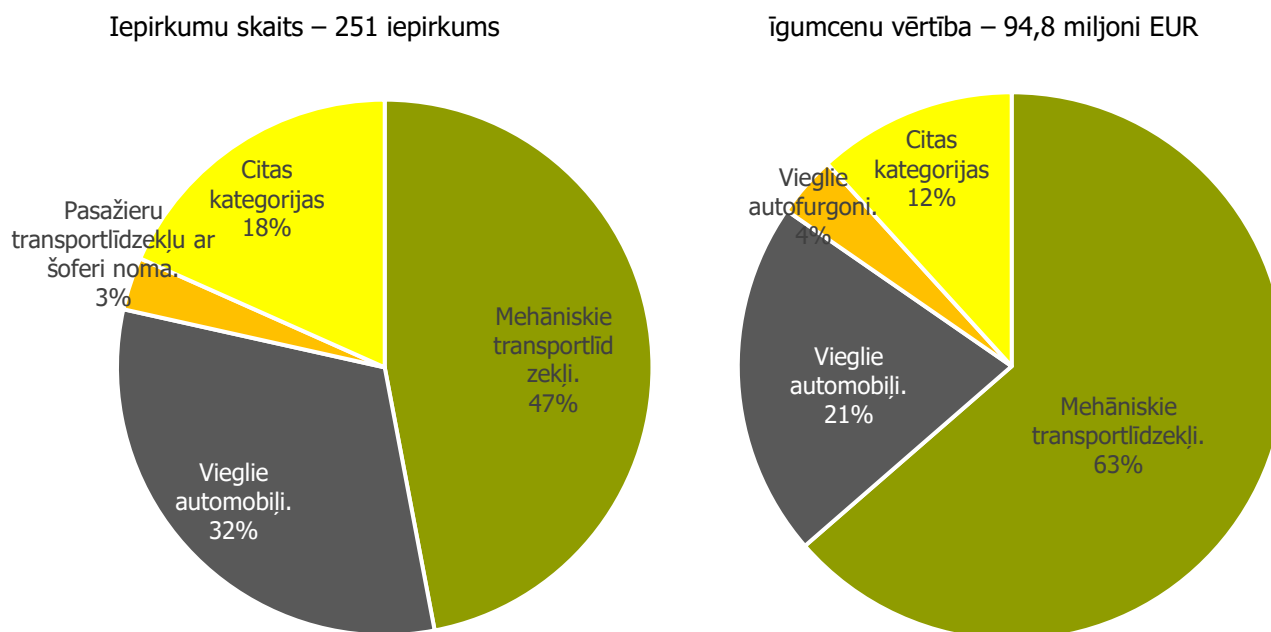


<sup>97</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs, pieejams - <https://www.iub.gov.lv/lv/skaidrojums-tira-autotransporta-iespirkumi>



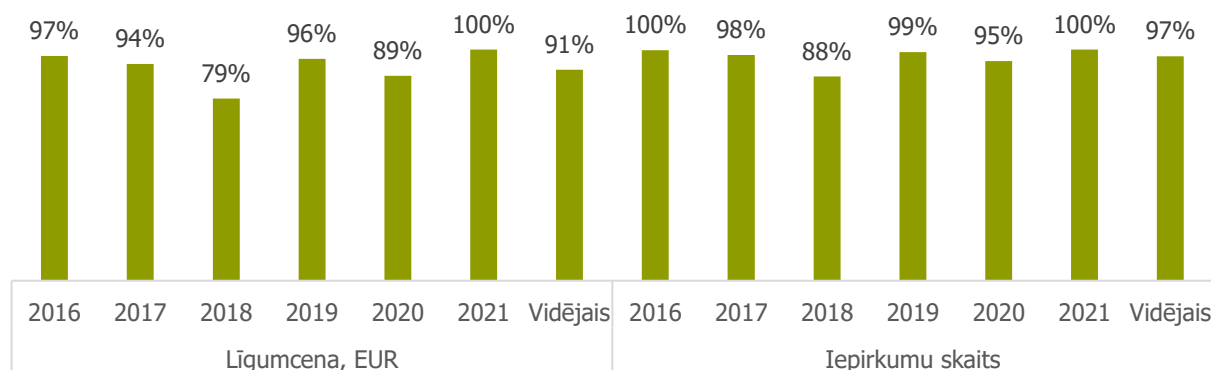
Izvērtējot dalījumu pa dažādām iekļautajām CPV kategorijām, lai gan izvērtējumā ir iekļautas 18 CPV kategorijas, tomēr visnozīmīgākās ir 34100000-8 – Mehāniskie transportlīdzekļi un 34110000-1– viegļie automobiļi. To kopējā ietekme ir ap 80%, taču jānorāda, ka liels īpatsvars vieglo automašīnu iepirkumu ir norādīts kopējā kategorijā – mehāniskie transportlīdzekļi, attiecīgi nav sakārtotas pa CPV kodu apakškategorijām. Lai gan ir atdalīta trešā lielākā kategorija katrā no daļām, tomēr tās īpatsvars ir neliels (Attēls 34).

Attēls 34. Dalījums pa CPV kodiem pēc iepirkumu skaita (pa kreisi) un iepirkumu paredzētās līgumcenas (pa labi)



Vieglo transportlīdzekļu iepirkumos ir ļoti augsts ZPI īpatsvars, kas veido 91-97% no kopējā iepirkumu skaita un vērtības. 2018.gadā līgumcenā bija kritums, tomēr jānorāda, ka iegādājoties jaunus vieglos transportlīdzekļus virs 42 000 EUR, iepircēji izvēlas iegādāties tos ar paaugstinātām vides prasībām. 2021.gadā to skaits pat ir sasniedzis 100% (Attēls 35).

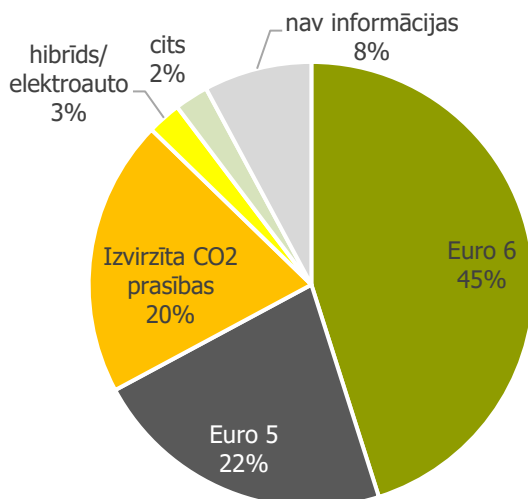
Attēls 35. ZPI veikto iepirkumu īpatsvars no kategorijas pēc līgumcenas un pēc iepirkumu skaita



139 iepirkumos bija norādītas izvirzītās ZPI prasības, no tām gandrīz pusei no ZPI iepirkumiem ir izvirzītas Euro 6 prasības, kamēr vēl 22% no iepirkumiem ir izvirzītas Euro 5 prasības. Bez noteikta EURO standarta līmeņa, taču ar izvirzītām CO2 prasībām vēl 21% iepirkumi. 3% no izvirzītajām prasībām ir attiecinātas uz hibrīdauto vai elektroauto. Vēl 2% ir citas prasības, kā arī 8% no iepirkumiem ir izvirzītas paaugstinātas vides

prasības, taču tās nav precizētas IUB iepirkuma sākotnējā dokumentācijā informācijā (Attēls 36). Kopumā jānorāda, ka reti notiek tieša atsaukšanās uz MK noteikumiem Nr. 353, citkārt ir iekļauta atsaukšanās uz citiem ar transporta regulējumu saistīto informāciju.

Attēls 36. Izteiktās prasības iepirkumos, kuros ir norādītas, ka tiek noteiktas paaugstinātās vides prasības, % no kopējā ZPI iepirkumu skaita



Iepirkumus veica 102 iepircēji, no tiem lielākais bija "Rīgas satiksme" iepirkums, kur 2017.gadā veica vispārīgo vienošanos par automašīnu piegādi, iekļaujot videi draudzīgas prasības. Valsts aizsardzības militāro objektu un iepirkumu centrs ir veicis dažādu vieglo pasažieru, arī apvidus auto iepirkumus, lai gan lielu daļu no iepirkumiem, iepircējs apvieno iegādājoties vairākus dažāda veida transportlīdzekļus kopā kā 2018.gada iepirkums "Apvidus automašīnu, kravas mikroautobusu un vieglo pasažieru transportlīdzekļu iegāde", tāpat arī VAS "Latvijas dzelzceļš" iegādājies iepirkumos virs 10 miljoni EUR, kas viss ir bijis videi draudzīgs iepirkums (Tabula 24).

Tabula 24. Vieglo transportlīdzekļu lielākie publiskie iepircēji no 2015. līdz 2021.gadam pēc paredzētās līgumcenas

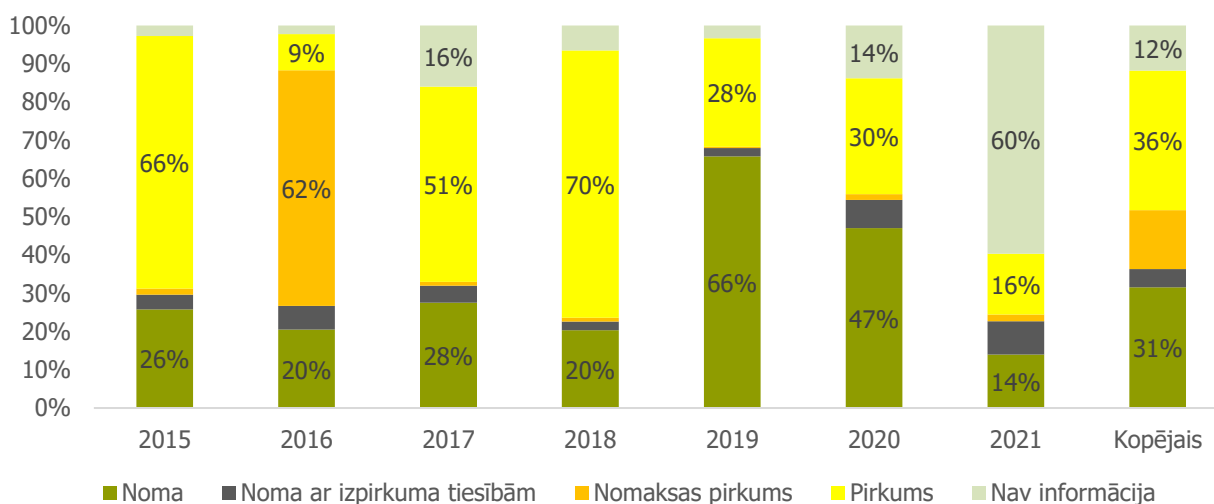
Iepircējs	Iepirkumu skaits	Paredzētā līgumcena, EUR	Piezīmes
<b>Lielāko iepirkumu veicēji</b>			
Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme"	1	20 000 000	Videi draudzīgs
Valsts aizsardzības militāro objektu un iepirkumu centrs	10	12 610 706	8 iepirkumi ir videi draudzīgi (10,6 milj. EUR)
Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"	8	10 559 558	Videi draudzīgs
AS "Latvijas valsts meži"	1	9 200 000	Videi draudzīgs
VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija"	5	3 844 256	Videi draudzīgs
Valsts akciju sabiedrība "Latvijas Pasts"	3	3 427 720	Videi draudzīgs

Noteikti nepieciešams pieminēt, ka iepriekš minētajā izvērtējumā ir veidots pārskats par jaunu vieglo transportlīdzekļu iepirkumu, taču publiskā sektora iepircēji arī bieži veic lietotu transportlīdzekļu iepirkumus. No visiem iepirkumiem (ieskaitot arī iepirkumus zem 42 tūkst. EUR), kuri veido vismaz vēl 13% papildus iepirkumus (156 iepirkumi), kas gan no līgumcenas ir ap 2,8 miljoniem EUR jeb 2%.

Izvērtējot pa paredzētajiem piegādes līguma veidiem visiem iepirkumiem (iekļaujot arī zem 42 000 EUR), trešdaļa no vieglajiem transportlīdzekļiem tiek pirkti un trešdaļa tiek nomāti, kamēr atlikušajai trešdaļai ir citi veidi. Lielākoties nomaksas pirkums netiek vairs izmantots, taču 2016.gadā to līgumcenas apjoms bija

ievērojams, kas arī kopumā veido 15% no kopējā piegādes līguma veidiem. Noma ar izpirkuma tiesībām tiek izmantota salīdzinoši reti, vien 5% no visām līgumcēnām, kamēr 12% no iepirkumiem netiek norādīta dotā informācija, kas īpaši raksturīgi bija 2021.gada iepirkumiem (Attēls 37).

*Attēls 37. Iepirkumu dalījums pa līgumcēnas vērtību un paredzētajām piegādes līguma veidiem, % no kopējās līgumcēnas vērtība (visi iepirkumi, arī zem 42 000 EUR)*

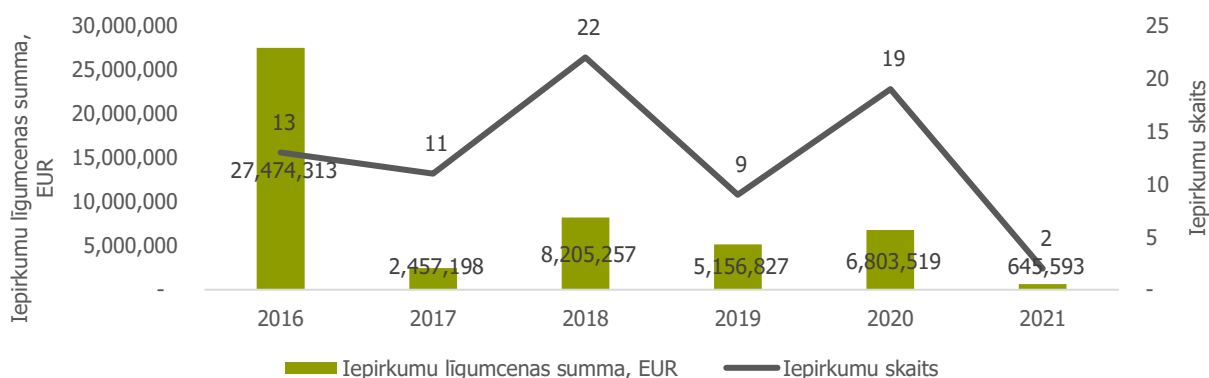


### 3.3.2. Jauni sabiedriskie transportlīdzekļi (autobusu iegāde)

MK noteikumi Nr. 353 norāda, ka jaunie sabiedriskie transportlīdzekļi ir domāti kā autobusi. Tā kā pēc Autopārvadājumu likuma autobuss ir autotransporta līdzeklis, kas paredzēts pasažieru (deviņu un vairāk cilvēku, neieskaitot šoferi) pārvadāšanai<sup>98</sup>, tad attiecīgi izvērtējumā ir iekļauti gan mikroautobusi, gan arī autobusi, kas iekļaujas 8 specializētajos CPV kodos un vēl arī 4 papildus kopējajos CPV kodos. Tāpat iekļaujas iepirkumi tikai ar līgumcēnu vērtību virs 42 000 EUR.

Kopš 2016.gada ir tikuši noslēgti 76 iepirkumi autobusu un mikroautobusu iegādei ar kopējo paredzēto līgumcēnu summu 50,7 miljoni EUR. 2016.gadā iepirkumu līgumcēnu summa ir 27,5 miljoni EUR, taču no tiem 21,5 miljoni EUR veidojas no viena iepirkuma, ko ir iepirkusi Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme" iepērkot ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekli. Attiecīgi ņemot vērā lielāko iepirkumu, autobusu iepirkumi ir bijuši no 2 līdz 10 miljonu EUR apjomā ik gadu. Vidēji gadā tiek veikti ap 13 jaunu autobusu vai mikroautobusu iepirkumu ar vidējo iepirkumu līgumsummu 390 tūkstoši EUR (Attēls 43).

*Attēls 38. Autobusu iepirkumu skaits un iepirkumu līgumsumma, EUR*

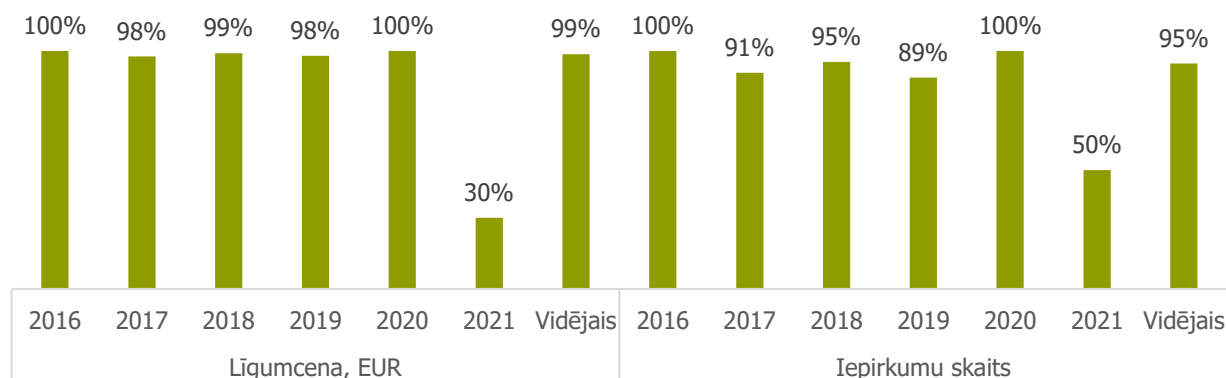


<sup>98</sup> Autopārvadātāju likums, pieejams - <https://likumi.lv/ta/id/36720-autoparvadajumu-likums>

Praktiski visos iepirkumos tiek izvirzītas paaugstinātas vides prasības, kur no līgumcenas tie ir 99% un no iepirkumu skaita – 95%, un tas ir izmantots visos iepirkumos. Izņēmums ir 2021.gada iepirkumi, kuros vides prasības nav izvirzītas.

Trešdaļai no iepirkumiem ir norādīts, ka sagaida, ka tiks ievērotas EURO 6 prasības, kamēr 3 iepirkumos Euro 5 prasības. Taču dažos iepirkumos, ir norādīts, ka tiek vērtētas transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas, lai noteiktu iepirkuma uzvarētāju.

Attēls 39. ZPI veikto iepirkumu īpatsvars no kategorijas pēc līgumcenas un pēc iepirkumu skaita



Iepirkumus veica 55 iepircēji, no tiem lielākās bija jau pieminētais Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme" iepirkums, kamēr citu iepirkumu skaits un apjoms ir zem 5 miljoniem EUR. SIA "VTU Valmiera" ir veicis iepirkumu 4,3 miljonu EUR apjomā, turpat arī citu lielāko reģionālo domes vai autobusu parku iepirkumi. Kopumā 9 iepircēji ir veikuši iepirkumus ar vairāk nekā 1 miljonu EUR līgumcenu un veido vairāk nekā 88% no visiem autobusu iepirkumiem. Liela daļa no veiktajiem iepirkumiem ir klasificējami kā videi draudzīgi (Tabula 25).

Tabula 25. Autobusu lielākie publiskie iepircēji no 2015. līdz 2021.gadam pēc paredzētās līgumcenas

Iepircējs	Iepirkumu skaits	Paredzētā līgumcena, EUR	Videi draudzīgi iepirkumi
<b>Lielāko iepirkumu veicēji</b>			
Rīgas pašvaldības SIA "Rīgas satiksme"	1	21 499 670	Videi draudzīgais iepirkums
SIA "VTU Valmiera"	1	4 309 736	Videi draudzīgais iepirkums
SIA Rēzeknes satiksme	1	3 944 000	Videi draudzīgais iepirkums
Jelgavas pilsētas dome	4	3,733 944	Gandrīz viss ir videi draudzīgs iepirkums, izņemot 56 071 EUR vērtībā
SIA "Jelgavas autobusu parks"	1	3 431 868	Videi draudzīgais iepirkums
Daugavpils pilsētas dome	2	3 154 501	Videi draudzīgais iepirkums
Rēzeknes pilsētas dome	2	1 679 790	Videi draudzīgais iepirkums

Noteikti nepieciešams pieminēt, ka iepriekš minētajā izvērtējumā ir veidots pārskats par jaunu autobusu iepirkumu, taču publiskā sektora iepircēji arī veic lietotu transportlīdzekļu izvērtējumu, kuri no visiem iepirkumiem (virs 42 000 EUR) veido vismaz vēl 25% papildus iepirkumus (61 iepirkums), kas gan no līgumcenas ir ap 2,3 miljoniem EUR jeb 8%.

### 3.3.3. Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošana

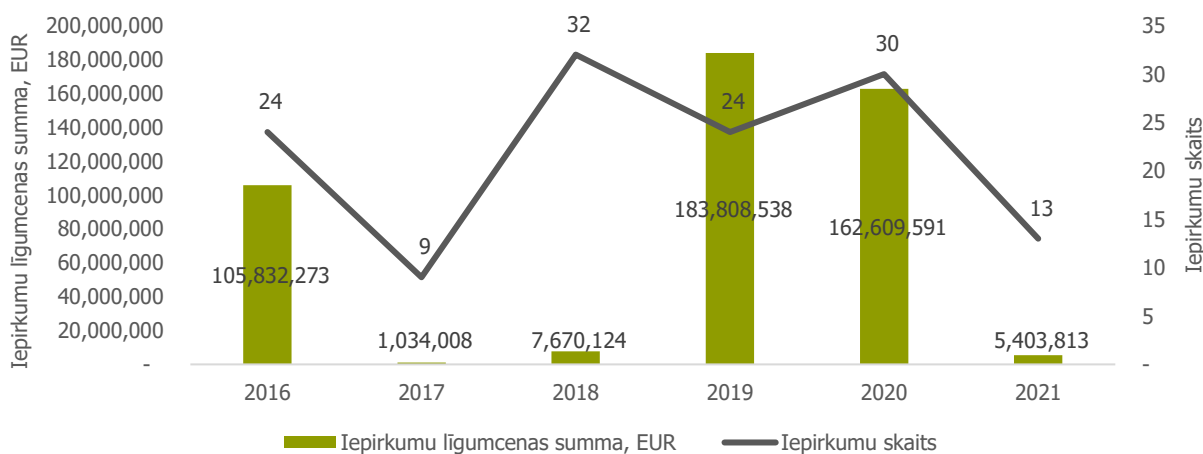
Lai gan sabiedriskā transporta pakalpojumi varētu iekļaut vairākas CPV kategorijas, tomēr pēc MK noteikumiem tie ir attiecināti tikai uz autobusu satiksmes pakalpojumu sniegšanu jeb 60112000-6, tomēr daudzi iepirkumu veicēji neliel precīzus kodus, attiecīgi autobusu pakalpojumi tomēr iekļaujas arī kā transporta pakalpojumi, sabiedriskie autotransporta pakalpojumi, neregulārie pasažieru pārvadājumi, kā arī autobusu ar šoferi noma.

Kopš 2016.gada ir tikuši noslēgti 132 iepirkumi autobusu pakalpojumu nodrošināšanai virs 42 000 EUR ar kopējo paredzēto līgumcenu summu 466,4 miljoni EUR. Ja 2018.gadā bija lielākais iepirkumu skaits, tad 2019. un 2020.gadā ir lielākais tieši pēc līgumcenu summas, attiecīgi 183,8 un 162,6 miljoni EUR (Attēls 40).

Izvērtējot lielās iepirkumu svārstības, tad 2018.gadā lielais iepirkumu daudzums ir lielākoties papildus transporta pakalpojumu nepieciešamības nodrošināšana, lai sniegtu transporta pakalpojumus XXVI Vispārējo latviešu Dziesmu un XVI Deju svētku laikā, attiecīgi veidojot lielu skaitu iepirkumu.

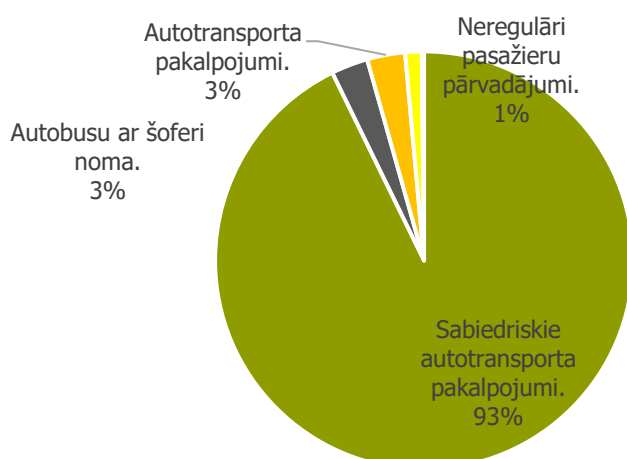
Kamēr lielākie iepirkumi ir Valsts SIA "Autotransporta direkcija" veidotie iepirkumi 2019. un 2020.gadā. Kopā Valsts SIA "Autotransporta direkcija" ir veidojusi 6 iepirkumus ar kopējo vērtību 335,7 miljoni EUR apjomā, jeb nodrošinājusi 72% no kopējā iepirkumu līgumcenas. Tā kā tie ir lieli iepirkumu apjomi, un līgumi tiek slēgti uz 10 gadiem, tad arī iepirkumu rezultāti nosaka, kuri no transporta uzņēmumiem varēs turpināt ilgstošu darbību un izaugt, un kuriem šis būs izaicinājumu pilns laiks (Attēls 40).

Attēls 40. Autobusu pakalpojumu iepirkumu skaits un iepirkumu līgumsumma, EUR



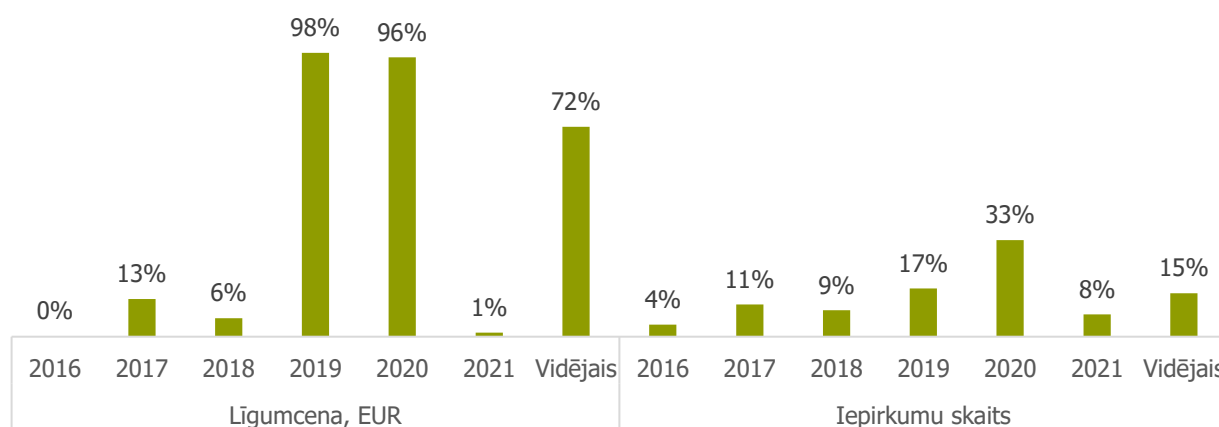
Līdz ar Valsts SIA "Autotransporta direkcija" iepirkumiem, izvērtējot pēc CPV kodu dalījuma, tad lielākās līgumcenas summas ir tieši Sabiedriskie autotransporta pakalpojumu apjomiem (60112000-6), kas veido 93% no visiem iepirkumiem (Attēls 41). Autobusu ar šoferi noma un Autotransporta pakalpojumu klasifikācija ir veikta kopumā 13-14 miljonu EUR vērtībā, kas vidēji gadā ir ap 230 – 240 tūkstoši EUR/gadā.

Attēls 41. Kopējo klasificēto un neklasificēto autobusu satiksmes pakalpojumu sniegšanas izvērtējums pēc paredzētās līgumcenas summas, EUR



ZPI vidējais īpatsvars pēc līgumcenas ir 72%, taču no iepirkumu līgumiem ir 15%, taču tas ir tikai pēc korekcijas, kas veiktas par Valsts SIA "Autotransporta direkcija" iepirkumiem, kuri nav atzīmēti kā videi draudzīgi, taču pēc to būtības tajos ir noteiktas paaugstinātas prasības vides kritērijiem (Attēls 42).

Attēls 42. ZPI veikto iepirkumu īpatsvars no kategorijas pēc līgumcenas un pēc iepirkumu skaita



Valsts SIA "Autotransporta direkcija" iepirkumu dokumentācijā ir izmantotas prasības, ka vismaz 35% no piegādātāju autobusiem ir Euro 6 dzinēji, par to dodot maksimāli 6% no novērtējuma, un papildus 5% no novērtējuma, ja ir vismaz 10% no visa autobusu parka 2021.gadā nodrošināti ar bez izmešu autobusi - autobusi tiek darbināti tikai ar ūdeņraža dzinēju vai elektrodzinēju. Attiecīgi lai gan Iepircējs nav atzīmējis kā videi draudzīgu iepirkumu, tomēr iepirkums ir atzīstams kā videi draudzīgs. Ir veikta papildus informācijas analīze par doto iepirkumu, tā procesu un analīzi, attiecīgi skatot tālākajā pētījumā.

Valsts SIA "Autotransporta direkcija" bija nozīmīgākais iepircējs no 2015. līdz 2021.gadam, taču tam seko Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme" ar 96,4 miljoniem EUR iepirkumu apjoma. Tam seko 2 iepirkumu veicēji (Valsts aizsardzības loģistikas un iepirkumu centrs un Saldus novada pašvaldība), kas iepirkuši pakalpojumus 5 miljonu EUR vērtībā (Tabula 26).

Tabula 26. Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas lielākie publiskie iepircēji no 2015. līdz 2021.gadam pēc līgumcenas

Iepircējs	Iepirkumu skaits	Paredzētā līgumcena, EUR	Videi draudzīgi iepirkumi
Valsts SIA "Autotransporta direkcija"	6	335 728 722	Videi draudzīgi iepirkumi
Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme"	2	96 427 000	Nav
Valsts aizsardzības loģistikas un iepirkumu centrs	5	5 363 802	Nav
Saldus novada pašvaldība	3	5 272 000	Nav
SIA "Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrs"	6	3 862 592	Nav
Daugavpils pilsētas dome/pašvaldība	9	2 016 963	Nav
Valsts aizsardzības militāro objektu un iepirkumu centrs	5	1 816 281	Nav

Izvērtējot sabiedrisko transportlīdzekļu transporta pakalpojumu iepirkumus, ir secināms, ka 72% no iepirkumu līgumcenu summas veido reģionālo autobusu maršrutu iepirkumi, kuru iepirkumus veido Valsts SIA "Autotransporta direkcija". Tāpat arī Rīgas pašvaldības sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Rīgas satiksme" ir nozīmīgs iepirkumu veicējs, kas veidojis iepirkumus lielos apjomos. Paaugstinātas vides prasības ir izvirzītas nelielā skaitā iepirkumu, tomēr iepirkumi no Valsts SIA "Autotransporta direkcija", lai gan neiekļauj atzīmi kā videi draudzīgi iepirkumi, tomēr to prasībās ir izvirzīti nozīmīgākie ZPI kritēriji, nosakot Euro 6 un bez izmešu autobusu iepirkumu prasības.

### 3.3.3.1. Sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošana - Valsts SIA "Autotransporta direkcija" iepirkumu analīze

Valsts SIA "Autotransporta direkcija" ir nozīmīgākā 60112000-6 CPV kodā reģistrēto sabiedrisko autotransporta pakalpojumu iepircēja, jo ir atbildīga par reģionālas nozīmes maršruta tīkla pakalpojumu sniedzējiem, attiecīgi arī lielu apjomu iepirkumu. Valsts SIA "Autotransporta direkcija" ir veidojusi 6 iepirkumus ar kopējo vērtību 354,4 miljoni EUR apjomā, līdz ar lielo iepirkumu līgumcenu apjomu, ap iepirkumiem ir virmojušas daudz kaislības, iesniedzot arī lielu skaitu sūdzību (Tabula 27).

Tabula 27. Valsts SIA "Autotransporta direkcija" veidotie iepirkumu rezultāti no 2015. Līdz 2021.gadam

Iepirkuma Id.	Iepirkuma līguma nosaukums	Līgumcena, EUR	Sūdzību skaits
AD 2014/11	Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem reģionālajā starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla daļā "Centrs-1B"	6 181 693	1
AD 2015/9	Par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem tehniskajā specifikācijā norādītajā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „KURZEME”.	10 349 384	2
AD 2015/10	Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem tehniskajā specifikācijā norādītajā reģionālās nozīmes maršrutu tīkla daļā „LATGALE”.	2 109 349	4
AD 2019/7	Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā	179 440 000	19/21/28 (atšķirīgs skaits dažādām lotēm)
AD 2020/5	Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā	82 204 221	12
AD 2020/9	Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā	27 140 213	8
AD 2020/9	Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (atsevišķa lote(s))	7 186 378	8
AD 2020/9	Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (atsevišķa lote(s))	7 470 979	8

2019/7 iepirkums tika dalīts 16 dažādās lotēs<sup>99</sup>, iepirkumu vērtēšanas kritēriji tika aprakstīti 14 lappusēs, kur finanšu piedāvājuma izvērtējums bija – 40% un tehniskais izvērtējums – 60%. Kā daļa no tehniskā izvērtējuma bija:

#### **A daļa: Pretendenta sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā iesaistītie autobusi**

- visu autobusu vidējais vecums katrā līguma darbības gadā – 8%
- Autobusi ir pielāgoti personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām pārvadāšanai un atvieglotai iekļūšanai autobusā (sagaidāms, ka 45% no autobusiem tas ir pieejams) – 12%
- Informācija par pieturvietām autobusos pieejama gan audiāli, gan vizuāli – 5%
- Autobusos visi sēdekļi aprīkoti ar drošības jostām (jeb drošības siksnām) – 12%
- Dzinēja atbilstība piesārņojumu emisiju standartam (vismaz 35% no autobusiem ir Euro 6) – 6%
- Autobusi ir aprīkoti ar velosipēdu turētāju velosipēdu pārvadāšanai (vismaz 30% no visiem autobusiem) – 2%
- Bez izmešu autobusi (autobusi tiek darbināti tikai ar ūdeņraža dzinēju vai elektrodzinēju) vismaz 10% no 2021.gada – 5%

#### **B daļa: Pakalpojuma sniegšanas kvalitāte, drošība un komforts: 10%**

- Autobusu vadītāju medicīnisko pārbaūžu un uzraudzības apjoms (katru dienu) – 2%
- Biļešu kontroles veikšanas nodrošināšanas apjoms (4-5% no reisiem) – 3%
- Attālumam starp braukšanas virzienā novietotiem krēsliem (vismaz 70% no autobusiem vismaz 70 cm) – 3%
- Pakalpojuma mūsdienīgums (bezmaksas informatīvais tālrunis) -2%

Līguma izpildes laiks: 120 mēneši (10 gadi) un Pretendentam, tiek noteikts sagatavošanās laiks pakalpojuma uzsākšanai – 13 (trīspadsmit) mēneši no iepirkuma līguma noslēgšanas dienas.<sup>100</sup> Iepirkumā ir norādīts, ka uzņēmumi, kas uzvar konkursus, nodrošina pakalpojumu un gadījumā, ja darbība ir nerentabla, tad valsts uzņēmumam kompensē zaudējumus. Valsts SIA "Autotransporta direkcija" medijos ir paudusi pārliecību, ka konkurence šajā nozarē ir pietiekama, lai valsts iegūtu maksimāli pozitīvu rezultātu.<sup>101</sup>

Konkursā par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu 16 maršrutu tīkla daļās kopumā tika saņemti 40 piedāvājumi, kurus iesniedza 15 pretendenti.<sup>102</sup> 2020.gada maijā par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu no 2021.gada bija izraudzīti uzvarētāji 12 maršrutu tīkla lotēs no kopumā 16. Bija lemts, ka lotē „Bauska” uzvarējusi AS „Nordeka”, lotē „Daugavpils, Krāslava” - SIA „Daugavpils autobusu parks”, lotē „Gulbene, Alūksne, Balvi” - apvienība AS „Nordeka” un SIA „Sabiedriskais autobuss”, lotē „Jelgava, Dobeles” - AS „Liepājas autobusu parks”, lotē „Kuldīga, Saldus” - SIA „Sabiedriskais autobuss”, lotē „Liepāja” - AS „Liepājas autobusu parks”, lotē „Madona” - SIA „Tukuma auto”, lotē „Pierīga” - apvienība AS „Liepājas autobusu parks”, SIA „Sabiedriskais autobuss” un AS „Nordeka”, lotē „Rēzekne, Ludza” - AS „Rēzeknes autobusu parks”, lotē „Talsi, Tukums” - AS „Talsu autotransports” lotē „Talsi, Tukums”, lotē „Valmiera, Valka, Smiltene” - apvienība SIA „Sabiedriskais autobuss” un UAB „Vlasava”, bet lotē „Ventspils” - AS „Talsu autotransports”.<sup>103</sup>

2020.gada 27.maijā vispirms bija vēstīts par divām sūdzībām par rezultātiem konkursā par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu no 2021.gada, ko iesniedza „Gulbenes autobuss” un „Balvu autobuss”, bet otru „VTU Valmiera”. Dienu vēlāk sekoja SIA „Gulbenes autobuss”, SIA „Balvu autobuss”, kā arī SIA „VTU Valmiera” sūdzība.<sup>104</sup> Savukārt 29.maijā, sekoja ziņas par vēl deviņām sūdzībām: trīs sūdzības

<sup>99</sup> Elektronisko iepirkumu sistēma, pieejams - <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/24351>

<sup>100</sup> Elektronisko iepirkumu sistēma, pieejams - <https://www.eis.gov.lv/EKEIS/Supplier/Procurement/24351>

<sup>101</sup> „Aizliegtais panēmiens”: Starppilsētu autobusi Latvijā – daudz lēnāki un ļoti dārgi, lsm.lv, „Aizliegtais panēmiens”, 26.09.2016.

<https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/aizliegtais-panemiens-starppilsetu-autobusi-latvija--daudz-lenaki-un-loti-dargi.a202543/>

<sup>102</sup> Iepirkumu uzraudzības biroja iesniegtas vēl deviņas sūdzības reģionālo pārvadājumu iepirkumā, LETA, 29.05.2020.

<https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/iepirkumu-uzraudzibas-biroja-iesniegtas-vel-devinas-sudzibas-reģionalo-parvadajumu-iepirkuma.a361817/>

<sup>103</sup> Iepirkumu uzraudzības biroja pārsūdzēts reģionālo pārvadājumu iepirkums, LETA, 28.05.2020., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/iepirkumu-uzraudzibas-biroja-parsudzets-reģionalo-parvadajumu-iepirkums.a361653/>

<sup>104</sup> Iepirkumu uzraudzības biroja pārsūdzēts reģionālo pārvadājumu iepirkums, LETA, 28.05.2020., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/iepirkumu-uzraudzibas-biroja-parsudzets-reģionalo-parvadajumu-iepirkums.a361653/>



iesniedza AS „Cata”, vienu - SIA „Dobeles autobusu parks” un SIA „Jelgavas autobusu parks”, vienu - SIA „Norma-A”, vienu - SIA „Tukuma auto”, vienu - SIA „Ventspils reiss” un vienu SIA „Jēkabpils autobusu parks”.<sup>105</sup> Vēlāk – septembrī – IUB par nepamatotiem atzina vairākus AID lēmumus un uzdeva pārskatīt rezultātus astoņās lotēs. IUB ieskatā šajos gadījumos pārvadātāju iebildumi ir bijuši pamatoti un tāpēc aizliedza slēgt līgumus septiņās lotēs, bet vienā atcēla lēmumu par konkursa izbeigšanu bez rezultātiem, uzdodot atkārtoti vērtēt iesniegtos piedāvājumus. Trijās konkursa lotēs IUB atstāja spēkā direkcijas lēmumu par konkursa izbeigšanu bez rezultātiem. IUB atzina, ka ir bažas, vai pretendentu iesniegtie pakalpojumi un izmaksas ir pamatoti izvērtētas un vai konkursa rezultāti ir bijuši pieņemti godīgi.<sup>106</sup>

Šo astoņu lotu vidū bija:

1. “SIA “Gulbenes autobuss” un SIA “Balvu autotransports”” apstrīdēja konkursa 4. un 10. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka lēmums 4. lotē ir nepamatots, jo nav pārbaudīts nepamatoti lēts piedāvājums un nav sniegts pamatojums konkrētā piedāvājuma izvēlei. Savukārt konkursa 10. Lotē apvienības “SIA “Gulbenes autobuss” un SIA “Balvu autotransports” piedāvājums nepamatoti ir atzīts par neatbilstošu un noraidīts.
2. SIA “VTU Valmiera” apstrīdēja konkursa 15. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka ir pieļauts pārkāpums, izvērtējot šajā lotē par uzvarētāju atzītā pretendenta personu apvienību “SIA “Sabiedriskais autobuss” un UAB “Vlasava”” piedāvājumā iekļauto izmaksu pamatotību.
3. SIA “Norma-A” apstrīdēja konkursa 10. un 13. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka tā piedāvājumi šajās lotēs nepamatoti ir atzīti par neatbilstošiem un noraidīti.
4. Personu apvienība “SIA “Dobeles autobusu parks” un SIA “Jelgavas autobusu parks” apstrīdēja konkursa 5. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka ir pieļauti pārkāpumi uzvarējušā pretendenta AS “Liepājas autobusu parks” piedāvājuma vērtēšanā - pieļauta šī pretendenta piedāvājuma neatļauta grozīšana.
5. SIA “Tukuma auto” apstrīdēja konkursa 5. un 14. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka tā piedāvājums konkursa 5. lotē nepamatoti ir atzīts par neatbilstošu un noraidīts, savukārt lēmums 14. lotē ir nepamatots, jo nav pārbaudīts nepamatoti lēts piedāvājums un nav sniegts objektīvs pamatojums konkrētā piedāvājuma izvēlei.
6. AS “Cata” apstrīdēja konkursa 2., 9. un 11. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka tā piedāvājumi šajās lotēs pamatoti ir atzīti par neatbilstošiem un noraidīti, jo pretendents piedāvāja mazāku bruto likmi darbiniekam (autobusa vadītājam) mēnesī par autobusa vadīšanas un sagatavošanās laiku, nekā bija noteicis pasūtītājs tehniskajā specifikācijā.
7. Pašvaldības SIA “Ventspils reiss” apstrīdēja konkursa 16. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka pasūtītājs ir pieļāvis atsevišķus pārkāpumus, izvērtējot šajā lotē par uzvarētāju atzītā pretendenta AS “Talsu autotransports” piedāvājumā iekļauto izmaksu pamatotību un spēju iesaistīt pakalpojumu sniegšanā bez izmešu autobusus.
8. SIA “Jēkabpils autobusu parks” apstrīdēja konkursa 6. lotes rezultātus. IUB konstatēja, ka tā piedāvājums nepamatoti ir atzīts par neatbilstošu un noraidīts.<sup>107</sup>

2021.gada augustā piecās autobusu maršruta tīkla daļās spēkā stājās jauni līgumi ar pārvadātājiem. Izmaiņas skāra Pierīgu, Bausku, Kuldīgu, Saldu, Liepāju, Daugavpili un Krāslavu. Līgumi no 2021.gada augustu būs spēkā 10 gadus. Šajās daļās pasažierus pārvadā moderni autobusi, kur ir gan iespēja norēķināties ar bankas karti, gan novietot velosipēdu. Turklāt katrs desmitais transportlīdzeklis ir elektrobuss.<sup>108</sup>

<sup>105</sup> Iepirkumu uzraudzības birojā iesniegtas vēl deviņas sūdzības reģionālo pārvadājumu iepirkumā, LETA, 29.05.2020., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/iepirkumu-uzraudzibas-biroja-iesniegtas-vel-devinas-sudzibas-regionalo-parvadajumu-iepirkuma.a361817/>

<sup>106</sup> Iepirkumu uzraugi liek pārskatīt pusi no autobusu pārvadājumu konkursa rezultātiem, lsm.lv, Ambote, S., 16.09.2020., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/iepirkumu-uzraugi-liek-parskatit-pusi-no-autobusu-parvadajumu-konkursa-rezultatam.a374481/>

<sup>107</sup> „Iepirkumu uzraugi liek pārskatīt pusi no autobusu pārvadājumu konkursa rezultātiem”, lsm.lv, Ambote, S., Latvijas Radio, 16.09.2020., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/iepirkumu-uzraugi-liek-parskatit-pusi-no-autobusu-parvadajumu-konkursa-rezultatam.a374481/>

<sup>108</sup> „No augusta daudzviet sāks kursēt labāki autobusi; ilgā iepirkuma dēļ šoferi jūt nemieru”, lsm.lv, Demidovs, V., Latvijas Radio, 20.07.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/no-augusta-daudzviet-saks-kurset-labaki-autobusi-ilga-iepirkuma-del-soferi-jut-nemieru.a414925/>

Ieilgušais iepirkums ir atstājis sekas uz darbaspēku reģionālajā, sabiedriskajā transportā – daudzi autobusa šoferi, kam jāstrādā reģionos, kur norit strīdi par iepirkumu, darbu pamet.<sup>109</sup>

Latvijas Sabiedrisko pakalpojumu un transporta darbinieku arodbiedrība apgalvo, ka pasažierus pārvadā komersanti, kas par savu pakalpojumu ir piedāvājuši zemas algas. Taču attiecīgi – zema ir arī autobusu vadītāju garantētā alga. Šajos uzņēmumos nav darba koplīgumu, kuros ir iekļautas sociālās garantijas darbiniekiem. Autotransporta direkcija pārmetumus noraida, uzsverot, ka lielākā daļa autopārvadātāju uzvarēja gan piedāvātās cenas, gan kvalitātes dēļ. Turklāt arī šoferu atalgojums nav zems. Savukārt Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija pārmet Iepircējam to, ka aptuveni divus gadus ilgušais iepirkums nav ļāvis attīstīties uzņēmumiem, jo tiem nav skaidra sava pastāvēšanas perspektīva.

Autotransporta direkcija argumentē, ka iepirkums septiņās lotēs ir ieildzis, jo saņemti daudz piedāvājumi un daži pārvadātāji par iepirkuma procesu ir iesnieguši sūdzības. Iepirkuma beigas šajās lotēs nebūs drīzas, tāpēc Autotransporta direkcija vēlas ar pārvadātājiem noslēgt īstermiņa līgumus, kas būs spēkā līdz 2022.gada jūlijam vai visu nākamo gadu. Savukārt jauni ilgtermiņa līgumi spēkā stāsies 2023.gadā.<sup>110</sup>

Iepriekš – mērogos mazāks konflikts – bija vērojams starp Autotransporta direkcija un trīs pārvadātāju apvienību, kurā sadarbojās „Liepājas autobusu parks”, AS „Nordeka” un AS „Rīgas Taksometru apvienība” par sabiedriskā transporta nodrošināšanu Rīgas reģionā maršrutu tīkla daļā „Centrs – 1A”<sup>111</sup> Atbilstoši Autotransporta direkcija paustajam, šajā maršrutā, kur pakalpojumus nodrošina „Liepājas autobusu parks” bija veiktas 54 pārbaudes un 33% gadījumos bijuši pārkāpumi, kas ir būtiski vairāk nekā citos reģionālajos maršrutos.

2021.gada 18.oktobrī Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija aicināja lemt par papildus 14 miljonu piešķiršanu autobusu starppilsētu sabiedriskā transporta pārvadātājiem. Pretējā gadījumā daļa no maršrutiem būtu jāslēdz.<sup>112</sup> Pārvadātāju asociācija norādīja, ka nav saņemti Autotransporta direkcija avansa maksājumi, kas nepieciešami, lai iepirkumos uzvarējušie uzņēmumi varētu nodrošināt pakalpojumus nerentablajos maršrutos.

## Sabiedriskā transporta koncepcija 2021.-2030.gadam

2020.gada jūnijā Satiksmes ministrija un LAD nāca klajā ar Sabiedriskā transporta nākotnes koncepciju laika periodam no 2021. līdz 2030.gadam, tādējādi ietekmējot arī iepirkumu politiku.<sup>113</sup> Koncepcijas mērķis ir sekmēt cilvēku pārsēšanos uz sabiedrisko transportu: primāri uz vilcienu, taču tur, kur tas nav iespējams – uz autobusu. Taču vietās, kur iedzīvotāju blīvums ir mazs, tas ir bez maksas. Paliks tikai astoņi maršruti, kur tirgus būs atvērts brīvai konkurencei. To vidū būs maršruti Rīga-Jaunķemeri, Rīga-Sloka, Rīga-Olaine, Rīga-Jelgava, Rīga-Ogre, Rīga-Salaspils, Rīga-Sigulda, Rīga-Daugavpils. Nākotnē tiem varētu sekot vēl divi, tobrīd vēl nenosaukti, maršruti.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits toreiz pauda, ka valsts dotētajos maršrutos tādējādi uzlabosies sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte, mazinot nepieciešamo valsts budžeta finansējumu. Lēsts, ka jaunā koncepcija ļaus valstij 10 gados reģionālo autobusu pārvadājumu iepirkumos ietaupīt ap 85 miljoniem EUR.

<sup>109</sup> „Arodbiedrība: Ieilgušais reģionālo pārvadājumu iepirkums – viens no šoferu aiziešanas iemesliem”, lsm.lv, Demidovs, V., Latvijas Radio, 16.11.2021., [https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/arodbiedriba-ieilgusais-reģionalo-parvadajumu-iepirkums--viens-no-soferu-aiziešanas-iesmesliem.a430497/?utm\\_source=lsm&utm\\_medium=Slide-widget&utm\\_campaign=slide-widget](https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/arodbiedriba-ieilgusais-reģionalo-parvadajumu-iepirkums--viens-no-soferu-aiziešanas-iesmesliem.a430497/?utm_source=lsm&utm_medium=Slide-widget&utm_campaign=slide-widget)

<sup>110</sup> „Arodbiedrība: Ieilgušais reģionālo pārvadājumu iepirkums – viens no šoferu aiziešanas iemesliem”, lsm.lv, Demidovs, V., Latvijas Radio, 16.11.2021., [https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/arodbiedriba-ieilgusais-reģionalo-parvadajumu-iepirkums--viens-no-soferu-aiziešanas-iesmesliem.a430497/?utm\\_source=lsm&utm\\_medium=Slide-widget&utm\\_campaign=slide-widget](https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/arodbiedriba-ieilgusais-reģionalo-parvadajumu-iepirkums--viens-no-soferu-aiziešanas-iesmesliem.a430497/?utm_source=lsm&utm_medium=Slide-widget&utm_campaign=slide-widget)

<sup>111</sup> ATD lauzis līgumu arī ar „Liepājas autobusu parku”, LETA, 17.07.2018., <https://www.la.lv/atd-lauzis-likumu-ari-ar-liepajas-autobusu-parku-parkapumu-del>

<sup>112</sup> Pasažieru pārvadātāji brīdina par reģionālo reisu pārtraukšanu finansējuma dēļ, TVNET/LETA, 18.10.2021., <https://www.tvnet.lv/7364204/pasazieru-parvadataji-bridina-par-reģionalo-reisu-partrauksanu-finansejuma-del>

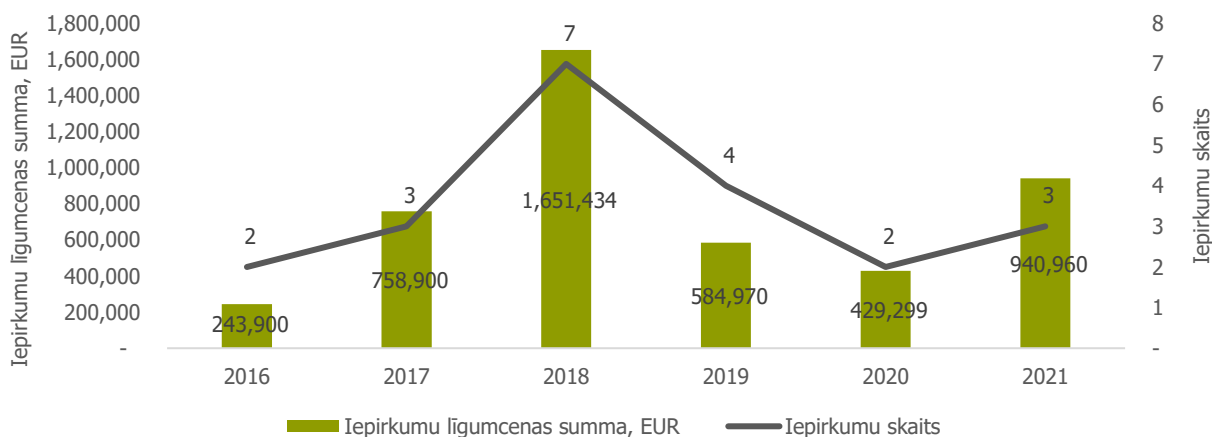
<sup>113</sup> Linkaits: Reģionālo autobusu pārvadājumu iepirkums ļaus valstij 10 gados ietaupīt ap 85 miljoniem eiro, LETA, 15.06.2020., <http://www.aprinks.lv/index.php/sabiedriba/pasvaldibas/17399-linkaits-reģionalo-autobusu-parvadajumu-iepirkums-laus-valstij-10-gados-ietaupit-ap-85-miljoniem-eiro>

### 3.3.4. Atkritumu savākšanas transportlīdzekļi – iegāde

Tika izvērtēta jaunu atkritumu savākšanas automobiļu iegāde, kas tika norādīta gan specializētajos 2 CPV kodos 34144510-6, atkritumu savākšanas transportlīdzekļi, 34144511-3, atkritumu savākšanas mašīnas, kā arī daļēji iekļaujas 34130000-7, mehāniskie transportlīdzekļi kravu pārvadāšanai. Visās trijās kategorijās iekļaujas iepirkumi, tomēr gandrīz puse no atkritumu savākšanas automobiļiem iekļaujas zem mehānisko transportlīdzekļu dalījuma, attiecīgi nepieciešams tos manuāli pieskaitīt pie dotās kategorijas.

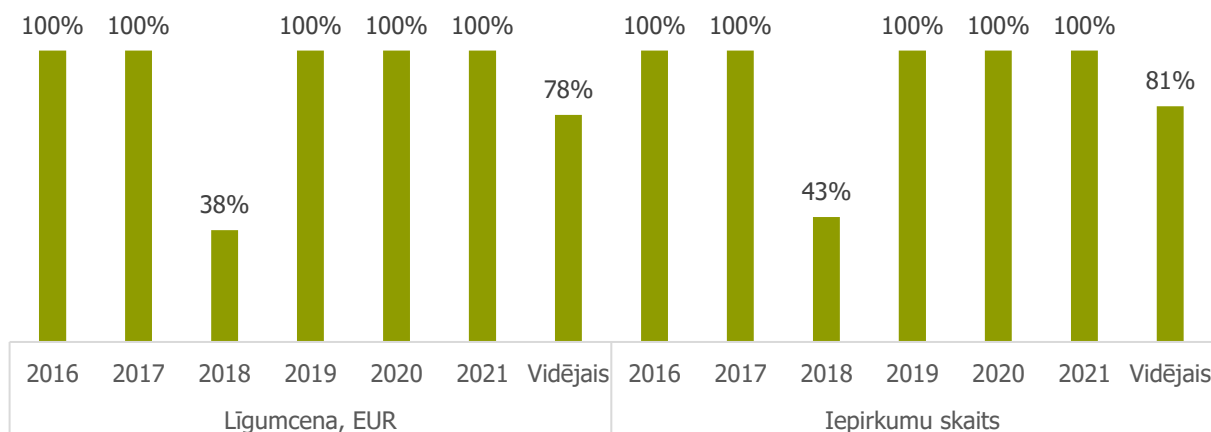
Kopš 2015.gada ir noslēgts 21 iepirkums jaunu atkritumu savākšanas automobiļu iegādei ar kopējo paredzēto līgumcenu 4,6 miljoni EUR. Kopumā publiskā iepirkumu apjomi ir bijuši nestabili un kopējo iepirkumu skaits ir svārstījies no 2 līdz 7 iepirkumiem un arī iepirkumu apjoms ir svārstījies no 0,2 līdz 1,7 miljoniem EUR. Vidējā iepirkumu līgumsumma ir 220 tūkstoši EUR (*Attēls 43*).

*Attēls 43. Atkritumu savākšanas automobiļu iepirkumu skaits un iepirkumu līgumsumma, EUR*



Lielākajai daļai no automobiļiem ir izvirzītas paaugstinātas vides prasības, izņemot 2018.gadu, kad tika noslēgts vislielākais iepirkumu skaits un arī līgumcenu apjoms, kad trijiem no septiņiem iepirkumiem tika tās izvirzītas, taču četriem netika, tomēr tas ievērojami samazināja arī kopējo vides prasību ievērošanu apakškategorijā.

*Attēls 44. ZPI veikto iepirkumu īpatsvars no kategorijas pēc līgumcenas un pēc iepirkumu skaita*



Atkritumu savākšanas mašīnas publiskajā iepirkumā iegādājās 10 organizācijas. Kā lielākie publiskie iepircēji un piegādātāji ir SIA "ALAAS", Austrumlatgales atkritumu apsaimniekošanas sabiedrība, kas nodrošina atkritumu savākšanas pakalpojumus atkritumu apsaimniekošanas reģionā ap Rēzekni, kas iegādājies atkritumu savākšanas automobiļus 3 iepirkumos ar līgumcenu 1,0 miljoni EUR. SIA "ZAAO", kas nodrošina atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumus Ziemeļvidzemes teritorijā (Valmiera un Valmieras novads kā

galvenais uzņēmuma atrašanās vieta), kas četros iepirkumos iegādājies atkritumu apsaimniekošanas mašīnas 762 tūkstošu EUR vērtībā. Tāpat SIA Atkritumu apsaimniekošanas sabiedrība "Piejūra", kas darbojas Ziemeļkurzemē ap Talsiem un Tukumu, ir iegādājies atkritumu apsaimniekošanas mašīnas vienā iepirkumā 653 tūkstošu EUR vērtībā (Tabula 28). Iepircēji lielākoties ir izvēlējušies videi draudzīgus iepirkumus, taču dažas atkritumu savākšanas mašīnas nav videi draudzīgas, kamēr SIA Atkritumu apsaimniekošanas sabiedrība "Piejūra" neiegādājās videi draudzīgus atkritumu savākšanas automobiļus.

Tabula 28. Atkritumu savākšanas automobiļu lielākie publiskie iepircēji no 2015. līdz 2021.gadam pēc līgumcenas

Iepircējs	Iepirkumu skaits	Līgumcena, EUR	Videi draudzīgs iepirkums
SIA "ALAAS"	3	1 038 084	Lielākoties ir. Viens iepirkums 94 944 EUR vērtībā nav videi draudzīgs
SIA "ZAAO"	4	762 120	Lielākoties ir. Viens iepirkums 135 000 EUR vērtībā nav videi draudzīgs
SIA Atkritumu apsaimniekošanas sabiedrība "Piejūra"	1	652 940	Nav.

Kā nozīmīgākie atkritumu apsaimniekošanas mašīnu piegādātāji ir SIA "Volvo Truck Latvia", SIA "Orange Truck Service" un SIA "Scania Latvia".

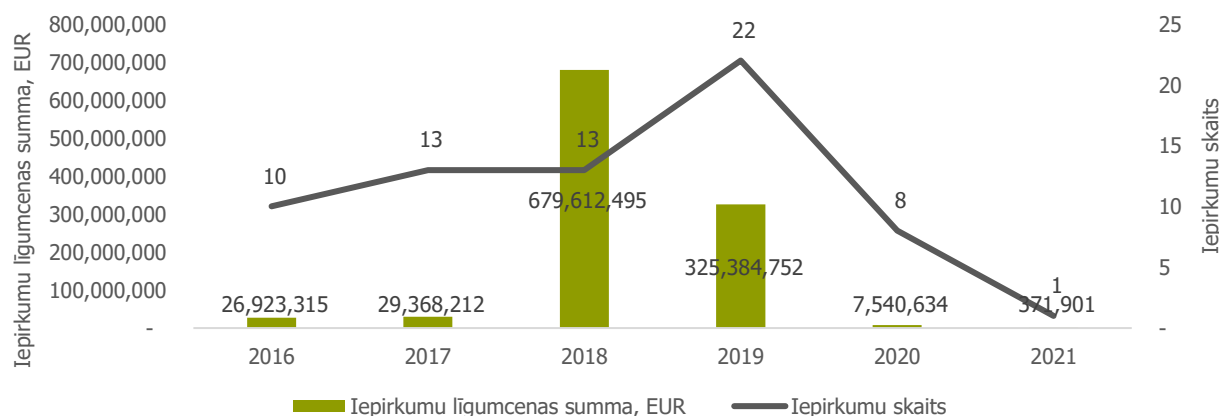
Kopumā salīdzinoši daudz ir veikti arī lietotas automašīnas iepirkumi un to skaits analizētajā periodā ir vismaz 12 (iespējams analizēt tikai iepirkumus, kas ir kategorizēti kā specializētiem atkritumu savākšanas mašīnu iepirkumu kodiem – 34144510-6 un 34144511-3) jeb papildus 43% no iepirkumiem, taču to iepirkumu summa ir salīdzinoši neliela 352 300 EUR, kas veido ap 8% no iepirkumu paredzētās līgumcenas summas.

### 3.3.5. Atkritumu savākšanas transporta pakalpojumi

MK noteikumi Nr. 353 par atkritumu savākšanas pakalpojumiem iekļauj 6 CPV kodus, kas iekļauj gan patstāvīgu atkritumu savākšanas pakalpojumu sniegšanu, lai nodrošinātu atkritumu apsaimniekošanu noteiktā teritorijā, gan arī papildus pakalpojumu sniegšanu kā lielgabarīta, lapu, gan arī atkritumu izvešana no meža, pārtikas atkritumu izvešana. Tomēr iepirkumi virs 42 000 EUR ir lielākoties ikdienas atkritumu apsaimniekošanas nodrošināšanas iepirkumi.

Kopš 2016.gada ir noslēgti 67 iepirkumi jaunu atkritumu savākšanas pakalpojumu iegādi ar kopējo paredzēto līgumcenu 1 069 miljoni EUR. Iepirkumu skaits ir ap 10 iepirkumiem gadā. Rīgas atkritumu apsaimniekošanas līgumu dēļ, iepirkumu apjoms ir ievērojami paaugstināts, īpaši ņemot vērā, ka līgumi par Rīgas teritorijas apsaimniekošanu tika slēgti gan 2018., gan 2019.gadā (Attēls 45).

Attēls 45. Atkritumu savākšanas transporta pakalpojumu iepirkumu skaits un iepirkumu līgumsumma, EUR

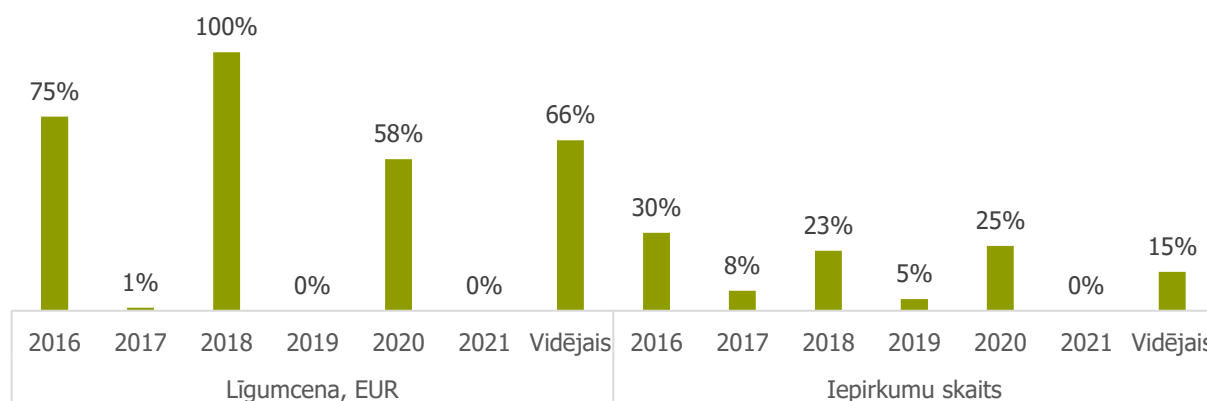


Jānorāda, ka lielai daļai līgumu iepirkumu līgumcena neuzrādās IUB datubāzē, tāpēc ir iespējams, ka tā netiek iekļauta arī izvērtējumā. Lielākā daļa no tiem ir atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu sniegšana ikdienā noteiktās teritorijās.

2018.gadā veidojas vairāk nekā puse no kopējo iepirkumu līgumcenas, tas ir lielākais vēsturiskais iepirkums Latvijas iepirkumu vēsturē - Privātā partnera izvēle Rīgas sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas nodrošināšanai, ko organizēja SIA "Getliņi EKO" 676,1 miliona EUR vērtībā. Līgums bija paredzēts uz 20 gadiem, attiecīgi tas bija ievērojami lielāks nekā vidējais iepirkumu apjoms. Lai gan līgums tika noslēgts pēc Iepirkumu uzraudzības biroja datiem, to darbību vēlāk apturēja Konkurences padome. Pēc līgumu apturēšanas 2019.gadā Rīgas domes Mājokļu un vides departaments noslēdza 5 iepirkumu līgumus ar kopējo līgumcenu summu 307,4 miljoni EUR, kas praktiski aizstāja iepriekš 2018.gadā veikto iepirkumu. Lielākais iepirkums bija norādīts kā videi draudzīgs iepirkums, taču tam sekojošais iepirkums netiek norādīts kā videi draudzīgs. Šie 2 iepirkumi ievērojami palielina kopējo iepirkumu līgumcenu apjomu izvērtējumā, jo citādāk iepirkumu līgumcena ir vien 85,7 miljoni EUR, kas vidēji ir 1,3 miljoni EUR vienā iepirkumā.

Paaugstinātās vides prasības ir izvirzītas vien 15% no visiem iepirkumiem, tomēr to līgumcena veido 66%, taču lielākoties pirmā Rīgas atkritumu apsaimniekošanas iepirkuma dēļ. Pēc datiem sanāk, ka iepirkumu apjoms ir lēkājais – vienu gadu tiek izvirzītas ZPI prasības, nākamo gadu – netiek izvirzītas. Dažādas Latvijas pašvaldības ir izvirzījušas ZPI prasības, tomēr jānorāda, ka lai gan iepirkumi visbiežāk ir zem 42 000 EUR līgumcenas vērtībā, tomēr visaktīvāk ZPI prasības atkritumu savākšanai pieprasa AS "Latvijas valsts meži".

Attēls 46. ZPI veikto iepirkumu īpatsvars no kategorijas pēc līgumcenas un pēc iepirkumu skaita



Tomēr iepirkumu dokumentācijā nav atsauces uz MK noteikumiem Nr. 353, tāpat arī lielākoties tiek norādīta "cita" ZPI kategorija un ne transports. Lielākoties iepirkumos zem 42 000 EUR, AS "Latvijas valsts meži" norāda, ka no pakalpojuma sniedzējiem pieprasa pašu izstrādātās vides aizsardzības prasības, attiecīgi uzņēmums norāda, ka pakalpojumi ir jāsniedz pēc uzņēmuma noteiktā standarta. Tajā pašā laikā APP Latvijas Organiskās sintēzes institūts lūdz vides vadības kvalitātes sertifikātu, kas arī paaugstina pakalpojuma sniegšanas prasības un rūpes par vidi.

Taču pārējie iepircēji ir lielākoties lūguši ievērot Latvijas normatīvos aktus, nevis noteikuši paaugstinātas vides prasības. Nodrošinājuma pavēlniecība ir norādījusi, ka ir nepieciešama Valsts Vides dienesta atļauja, lai varētu veikt savākšanu, kamēr Daugavpils un blakus esošo pagasta pārvalžu nolikumos ir norādīts, ka "Jāievēro ES un Latvijas Republikas normatīvo aktu prasības vides piesārņojuma samazināšanai, kurš rodas savācot, pārkraujot, šķirojot, uzglabājot vai pārvadājot sadzīves atkritumus, kā arī prasības sadzīves atkritumu savākšanā izmantojamajiem konteineriem, un sadzīves atkritumu savākšanā un pārvadāšanā izmantojamiem specializētajiem transportlīdzekļiem." Attiecīgi iegādājoties atkritumu savākšanas mašīnas un izmantojot to pakalpojumus, netiek izmantoti rekomendētie MK noteikumi Nr. 353.

Kā jau iepriekš tika izskatīts, lielākais iepircējs 2015. Līdz 2021.gadam bija SIA "Getliņi Eko", kam seko Rīgas domes Mājokļu un vides departaments, kā arī SIA Rīgas namu pārvaldnieks, Liepājas pilsētas pašvaldība un arī Jūrmalas pilsētas dome (Tabula 29).

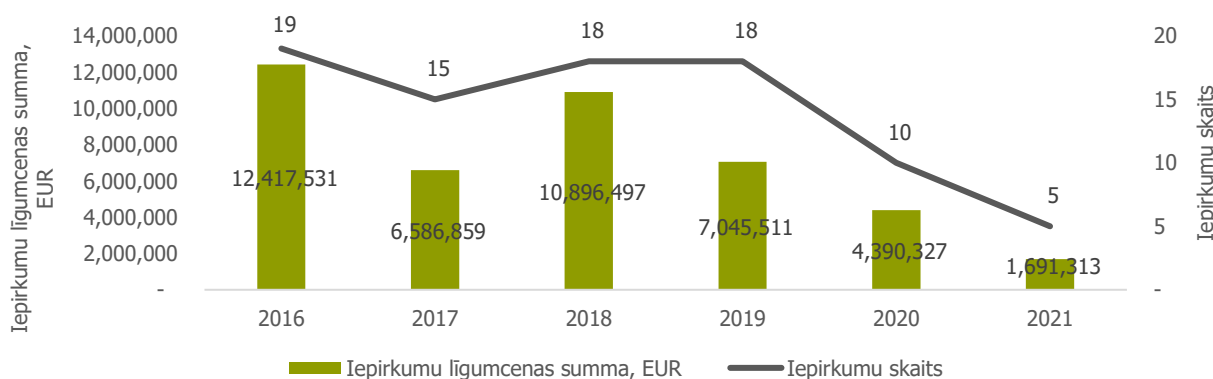
Tabula 29. Atkritumu savākšanas transporta pakalpojumu lielākie publiskie iepircēji no 2015. līdz 2021.gadam pēc līgumcenas

Iepircējs	Iepirkumu skaits	Līgumcena, EUR	Izvirzītas vides aizsardzības prasības
SIA "Getliņi EKO", 40003367816	1	676 100 000	Ir
Rīgas domes Mājokļu un vides departaments, 90011524360	11	309 983 938	Nē
SIA Rīgas namu pārvaldnieks, 40103362321	3	16 458 831	Nē
Liepājas pilsētas pašvaldība 90000063185	1	12 489 750	Ir
Jūrmalas pilsētas dome , 90000056357	1	7 500 000	ir

### 3.3.6. Specializētie transporta līdzekļi (nav iekļautas pie kopsavilkuma)

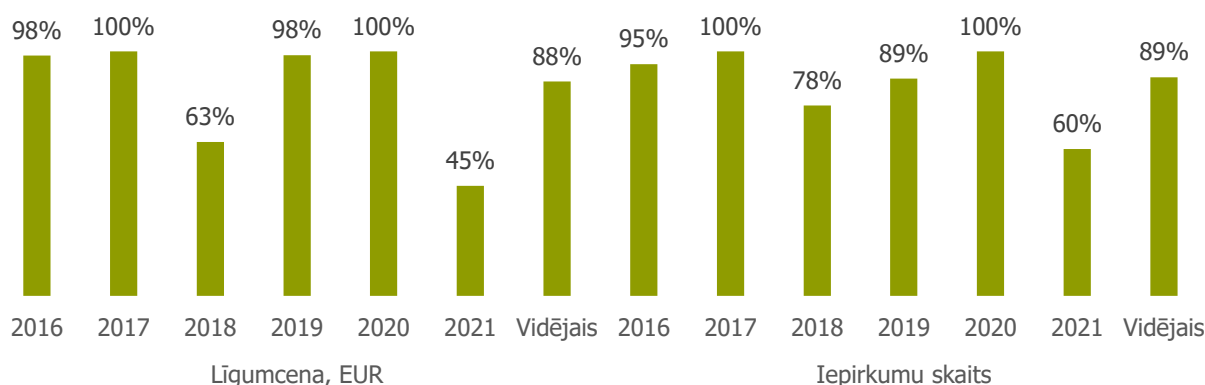
Specializētie transportlīdzekļi – iekļauj jaunus kravas transportlīdzekļus, policijas mašīnu iegādi, kravu pakalpojumus, nacionālajai drošībai vajadzīgos transportlīdzekļus, u.c., kuru iepirkumu dalījums tika norādīts manuāli.

Attēls 47. Specializēto transportlīdzekļu iepirkumu skaits un iepirkumu līgumsumma, EUR



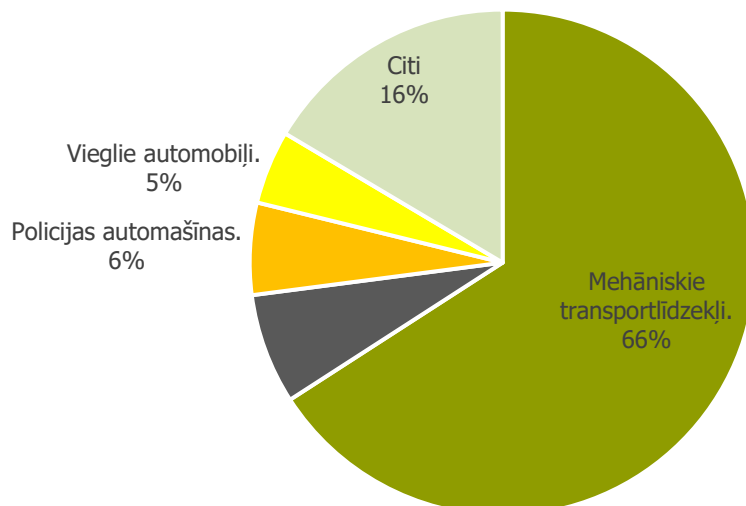
Ļoti lielā apjomā ir izteiktas ZPI prasības arī specializēto transportlīdzekļu iepirkumos, vidēji 88% un 89% gan no iepirkumu skaita, gan arī līgumcenas, un tikai nedaudz iepirkumos lielākoties 2018. un 2021.gadā nav izvirzītas ZPI prasības (Attēls 48).

Attēls 48. ZPI veikto iepirkumu īpatsvars no kategorijas pēc līgumcenas un pēc iepirkumu skaita



Specializētie transportlīdzekļi lielākoties tiek norādīti kā mehāniskie transportlīdzekļi (66%), nedaudz mikroautobusi (7%), kā arī policijas automašīnas (6%), viegie automobiļi (5%), kā arī citas kategorijas, kur ir nelielas apakškategorijas pa 1-2% katra (Attēls 49).

Attēls 49. CPV kategorijas, kas iekļaujas specializētajos transportlīdzekļos pa līgumcenu kategorijām



### 3.3.7. Vispārīgās transporta kategorijas un to dalījums

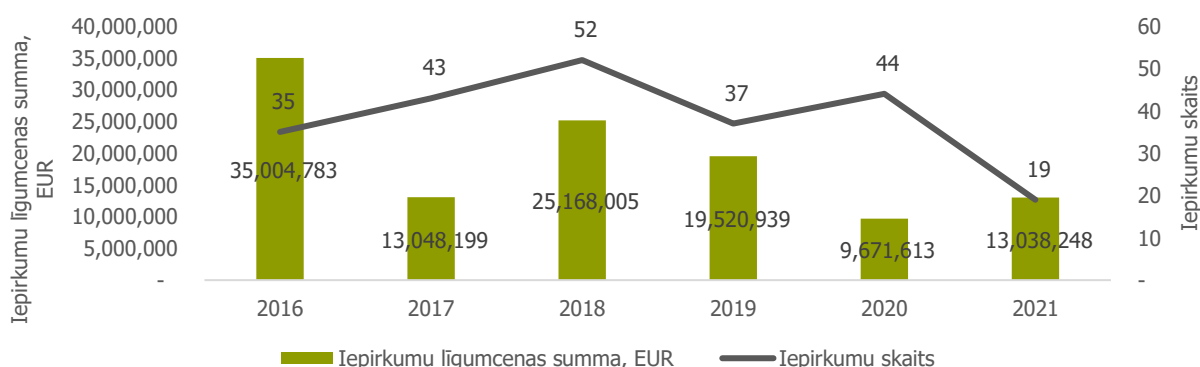
Liela daļa no iepirkumiem, tiek iekļauti arī vispārīgajās kategorijās (4 CPV kodi), neizdalot sīkāk, attiecīgi lai saprastu, vai tie atbilst kategorijām, kas iekļaujas MK noteikumos Nr. 353, iepirkumi tika kategorizēti pēc to nosaukumos norādītās informācijas. Sadaļa tika atdalīta, lai izskatītu iepirkumus, kuri tiek uzskatīti kā apvienotie.

Tabula 30. Transporta iepirkumos iekļautās vispārīgās kategorijas pēc CPV kodiem

Transportlīdzekļa kategorijas	Prece vai pakalpojums	Iekļautie CPV kodi	CPV kodu nosaukumi
Kopējā kategorija, kur veikti iepirkumi iekļaujas dažādās kategorijās, gan arī ārpus pētījuma konteksta. Tika veikta individuāla iepirkumu kategorizācija, lai sadalītu pa izskatītajām transportlīdzekļu iepirkumu kategorijām.		34000000-7	Transporta iekārtas un palīgiekārtas transportēšanai.
		34100000-8	Mehāniskie transportlīdzekļi
		34115200-8	Mehāniskie transportlīdzekļi mazāk kā 10 cilvēku pārvadāšanai.
		34120000-4	Mehāniskie transportlīdzekļi 10 un vairāk cilvēku pārvadāšanai.

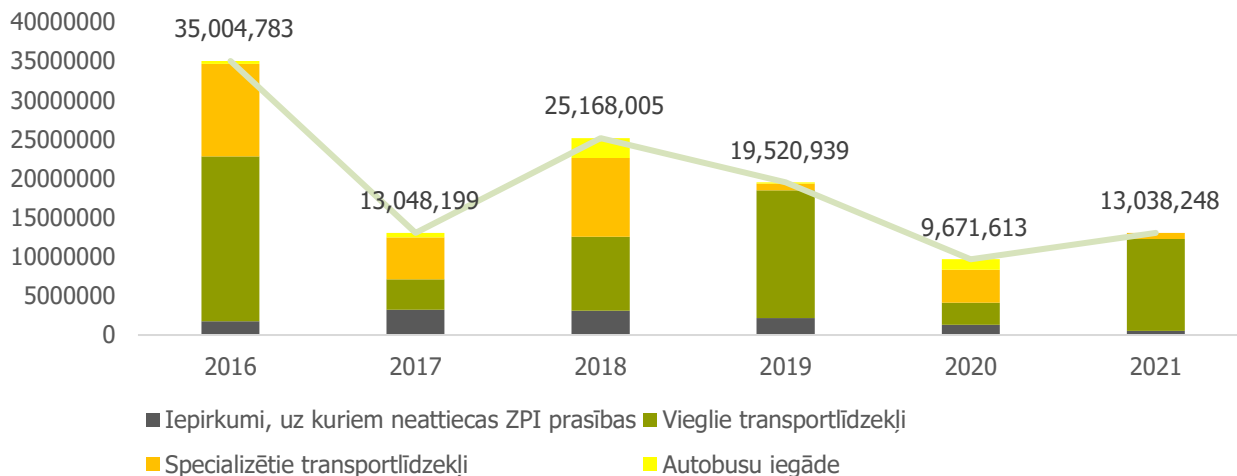
Ik gadu no 20 līdz 50 iepirkumiem no 10 līdz 35 miljonu EUR vērtībā tiek norādīti vispārīgajās kategorijās, kur attiecīgi tās var iekļauties gan pie vieglo automašīnu iegādes, gan arī autobusu iegādes, gan citās kategorijās (Attēls 50).

Attēls 50. Vispārīgo kategoriju iepirkumu skaits un iepirkumu līgumsumma virs 42 000 EUR



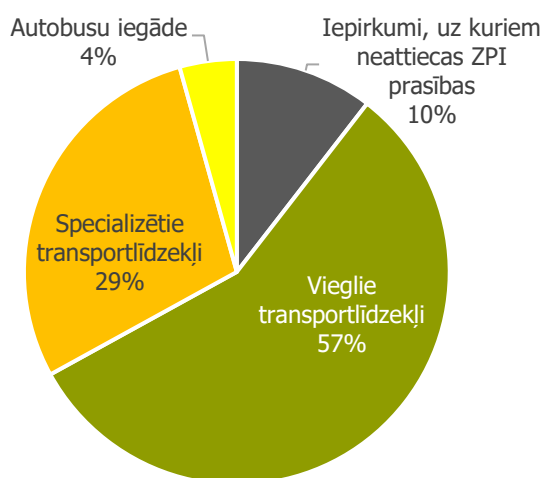
Dalījumā pa MK noteikumos ietvertajām kategorijām, lielākoties tiek norādīti iepirkumi, kuros tiek iegādāti vieglie transportlīdzekļi, nedaudz specializētie transportlīdzekļi un pavisam nedaudz autobusi (Attēls 51).

*Attēls 51. Dalījums pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām kategorijām, kas iekļaujas vispārīgajās transporta kategorijās pa gadiem*



Kopumā 57% no iepirkumiem ir kategorizējami kā vieglie transportlīdzekļi, 29% -specializētie transportlīdzekļi, vēl 4% autobusu iegāde, taču vēl 10% iepirkumiem, uz kuriem nav izvirzītas ZPI prasības (Attēls 52).

*Attēls 52. Dalījums pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām kategorijām, kas iekļaujas vispārīgajās transporta kategorijās no 2016.gada*

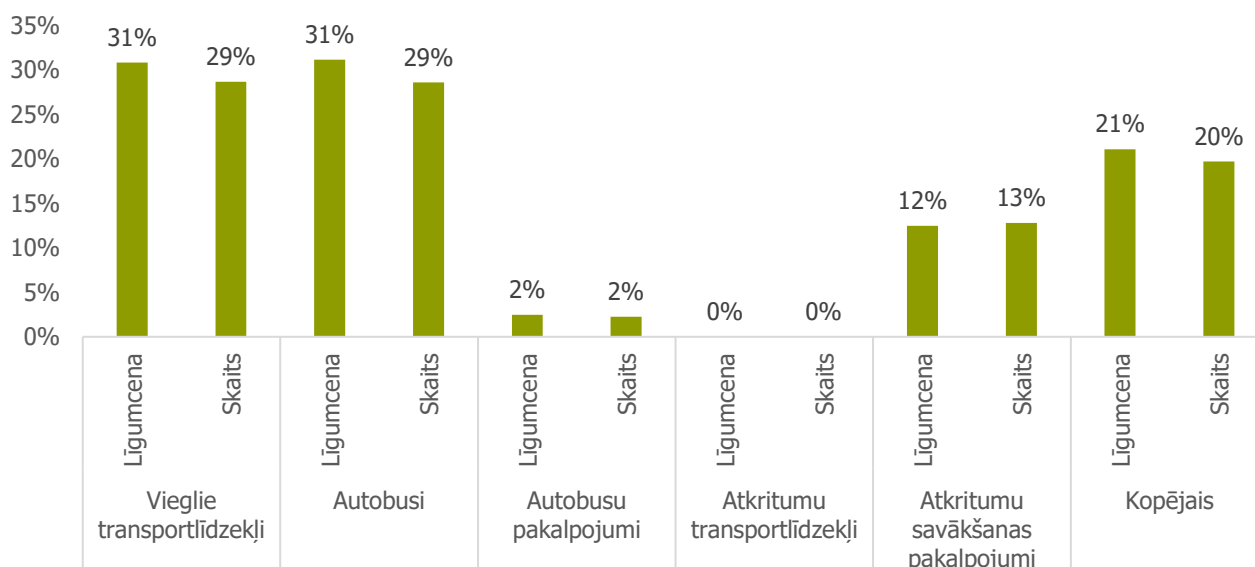


### 3.3.8. ZPI izmantošana iepirkumos, uz kuriem neattiecas ZPI prasības

Lai saprastu ZPI kritēriju un prasību izmantošanu, tika apskatīti arī iepirkumi, uz kuriem nav attiecināmas ZPI prasības, taču tās tajās ir iekļautas. Kā nozīmīgākais aspekts ir ZPI prasību izvirzīšana iepirkumos, kuriem ir līgumcena ir zem 42 000 EUR. No iepirkumiem zem 42 000 EUR, trešdaļai no iepirkumiem ir izvirzītas arī ZPI prasības, kas attiecinātas uz vieglajiem transportlīdzekļiem un arī uz autobusiem, kamēr autobusu pakalpojumiem tikai retajam iepirkumam. Atkritumu transportlīdzekļi nav tikuši iegādāti līgumcenā zem 42 000 EUR, attiecīgi nav arī ZPI prasību izvirzīšana, taču 12-13% atkritumu savākšanas pakalpojumiem ir izvirzītas ZPI prasības brīvprātīgi (Attēls 53).

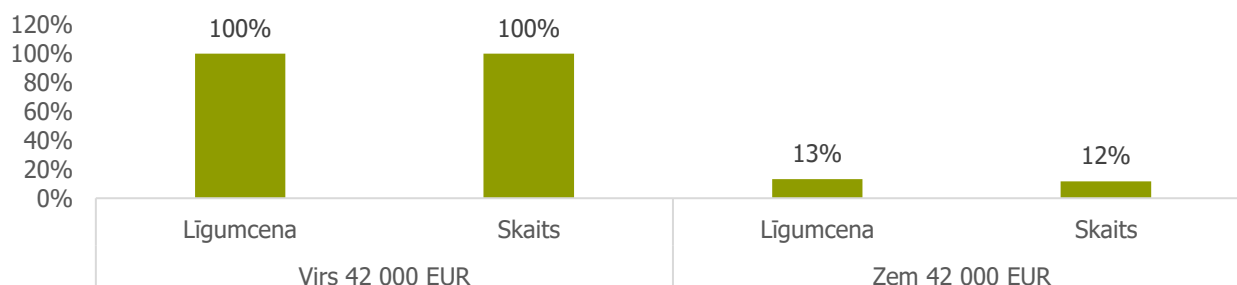


Attēls 53. ZPI prasību izvirzīšana iepirkumos, kuriem ir līgumcenas zem 42 000 EUR



Lietoto transportlīdzekļu iepirkums parasti ir zem 42 000 EUR, attiecīgi jebkurā laikā ZPI prasības nebūtu attiecināmas. No kopumā 79 lietotu transportlīdzekļu iepirkuma, kas arī ir norādīts kā lietots (ne pie pamata kategorijām), 3 iepirkumiem bija līgumcena virs 42 000 EUR, un uz tiem visiem tika attiecinātas ZPI prasības. Tie tika iegādāti 2018., 2019. un 2021.gadā, kamēr ja līgumcena ir zem 42 000 EUR, tad to īpatsvars ir nedaudz virs 10% (Attēls 54). Attiecīgi arī lietotajiem transportlīdzekļiem tiek izvirzīti ZPI paaugstinātās vides prasības, ja tie tiek pirkti lielākā apjomā.

Attēls 54. Lietotu transportlīdzekļu, kas klasificēti jau iepirkumos kā lietoti, ZPI prasību īpatsvars



### 3.3.9. Kopsavilkums

Transporta iepirkumos paaugstinātās vides prasības ir aktīvi iekļautas un pielietotas, īpaši uz MK noteikumos Nr. 353 izvirzītajām grupām. Ja tiek pirkti transportlīdzekļi, tad arī tiek norādītas ZPI prasības, jo tās reizē arī nosaka sagaidāmos tehniskos parametrus, attiecīgi, ietverot sagaidāmo tirgus standarta piedāvājumu no piegādātājiem. Tāpat arī MK noteikumu Nr. 353 prasības tika izmantotas, iegādājoties arī lietotus transportlīdzekļus, kā arī daļā no iepirkumiem, kas ir zem 42 000 EUR līgumcenas, attiecīgi paplašinot noteikumu prasības.

Tajā pašā laikā noteikumu prasības ievērojami mazāk tiek ievērotas (Attēls 32), nosakot pakalpojumu sniedzēju. 2021.gada 1.decembra seminārā viens no iepirkumu veicēju komentāriem ir norādīts, ka "Vai publiskajā iepirkumā par transporta pakalpojumu nodrošināšanu, piemēram izglītības iestāžu audzēkņu pārvadājumiem, ir ekonomiski pamatoti un lietderīgi izmantot kā kritēriju vai noteikt kā obligātu prasību par CO2 izmešu līmeni vai augstāku EURO klasi autobusu pakalpojumu sniedzēju piedāvātajiem transporta

līdzekļiem? Šāda prasība ievērojami ierobežos pretendentu loku un sadārdzinās jau tā dārgo pakalpojumu, kas lielai pašvaldībai ir lieli budžeta izdevumi. Tāpēc pasūtītāji bieži cenšas nedomāt par zaļā iepirkuma prasību piemērošanu, ja tā nav noteikta kā obligāta." Izvērtējot Latvijas autobusu vidējo vecumu, ir taisnība, ka 60% no autobusiem Latvijā veido autobusi, kas ir vecāki par 11 gadiem, attiecīgi izpilda vien Euro 4 un zemākas prasības. Attiecīgi, ja iepirkumā tiek noteiktas augstākas vides kritēriju prasības transporta pakalpojumiem, tad uz pusi samazinās potenciālo piegādātāju skaits, tāpat arī sadārdzinās pakalpojumu, attiecīgi arī iepircēji izvairās no paaugstināto prasību izvirzīšanas, īpaši, ja ir apmierināti ar iepriekšējo pakalpojumu sniedzējiem. Nosakot alternatīvo transportlīdzekļu pakalpojumus, tie ir

Tomēr lielākoties ZPI prasības ir tikušas izvirzītas, jo tās nosaka paredzētos kvalitātes kritērijus jaunajiem transportlīdzekļiem esošajā dīzeļdzinēju sistēmā, tomēr alternatīvās degvielas transportlīdzekļu izmantošanas apjoms visos iepirkumos ir bijis vien 3% no kopējā iepirkumu skaita. Tomēr "tīrā" autotransporta Direktīva pieprasa no 3% iepirkumu apjoma 22% - 35% no kopējā iepirkumu apjoma, ka būtu iepirkumi ar alternatīvās enerģijas apjomiem.

Nepieciešams norādīt, ka publiskā sektora ietekme vieglā autotransporta iegādē ir mazāka nekā 4%, taču autobusu jeb sabiedriskā transporta izmantošana un lietošana veido ietekmi no 43% līdz 75% no visiem autobusu sniegtajiem pakalpojumiem<sup>14</sup>, kur atkritumu apsaimniekošanas transportlīdzekļu izvēlē publiskajam sektoram ir vairāk nekā 80% ietekme pār sektorā izmantoto transportlīdzekļu izvēli.

---

<sup>14</sup> ES, [https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP\\_roadtransport\\_technicalreport.pdf](https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP_roadtransport_technicalreport.pdf)

## 4. Transportlīdzekļu piedāvājums Latvijas tirgū

Nodaļā veikts tirgus piedāvājuma izvērtējums automobiļiem ar izplatītajiem alternatīvās degvielas dzinēju veidiem, kam raksturīgs zems vai nulles SEG emisiju līmenis, un tiem izmantoti sekojoši saīsinājumi:

- HEV - hibrīds elektrisks automobilis;
- HFVC - ūdeņraža degvielas šūnu elektriskais automobilis;
- PHEV - no ārēja elektrotīkla uzlādējams hibrīdautomobilis;
- BEV – ar akumulatoru darbināms elektrisks automobilis;
- CNG - saspiestas dabasgāzes automobilis;
- LNG - sašķidrinātas dabasgāzes automobilis.
- LPG - sašķidrinātas naftas gāzes automobilis.

Savukārt kā automobiļi ar tradicionālās degvielas dzinējiem lielākoties tiek pretstatīti:

- ICEV-G – automobilis ar benzīna piedziņu;
- ICEV-D – automobilis ar dīzeļdegvielas piedziņu.

### 4.1. Transportlīdzekļu dzīves cikls

#### 4.1.1. Līdzšinējie transportlīdzekļu dzīves cikla novērtējumi

2020.gadā pēc EP pasūtījuma tika īstenots projekts, kura ietvaros izstrādāta ES līmeņa metodoloģija par sauszemes ceļu transportlīdzekļu dzīves ciklu laika periodā no 2020.-2050.gadam. Pētījumā "Parasto un alternatīvo degvielu darbināmu transportlīdzekļu ietekmes uz vidi noteikšana, izmantojot dzīves cikla novērtējumu"<sup>115</sup> veiktā analīze liecina, ka vismazākā dzīves cikla ietekme uz vidi visās transportlīdzekļu kategorijās ir ar elektropiedziņu darbināmiem auto, turklāt ar būtisku rādītāju attālumu.

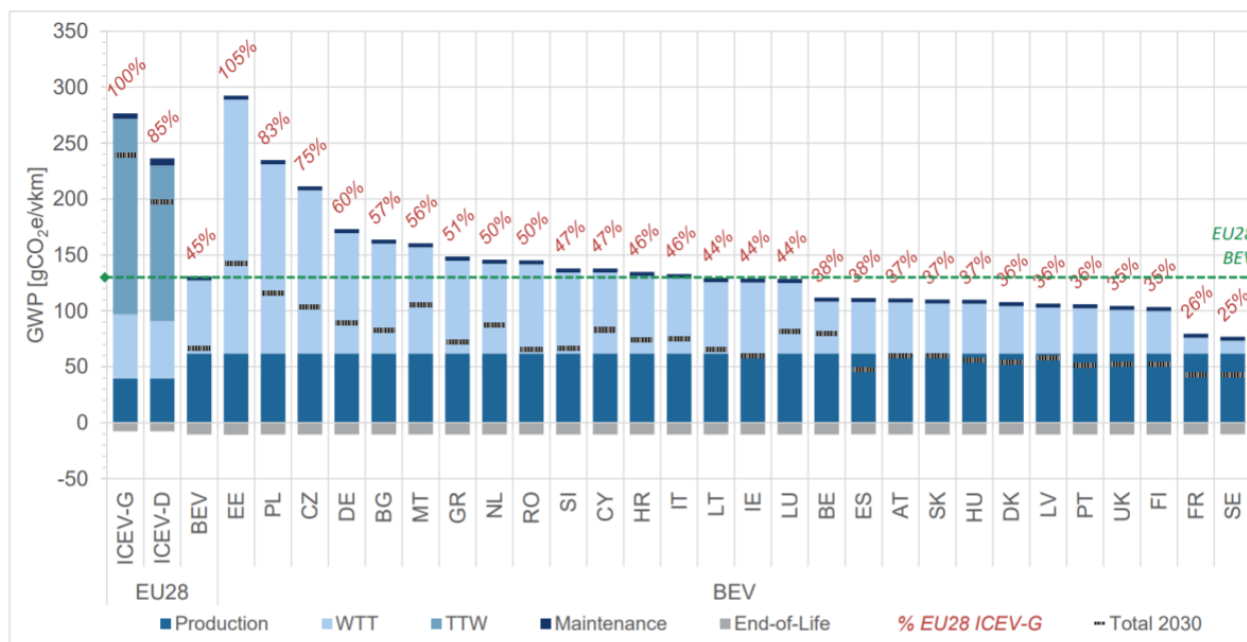
Pētījumā secināts, ka ES-28 reģionā 2020.gada jaunajām BEV automašīnām vidējā dzīves cikla globālās sasilšanas potenciāls (GWP) novērtējams teju uz pusi mazāks nekā ICEV – aptuveni 45% līmenī, salīdzinājumā ar ICEV-G automašīnām un 53% līmenī, salīdzinājumā ar ICEV-D automašīnām.

Attēls 55 ilustrē vieglo automašīnu (tirgus segments C) radītās SEG emisijas, salīdzinot ES-28 vidējos rādītājus jaunajām 2020.gada automašīnām ar iekšdedzes dzinēju (ICEV-G, ICEV-D) un BEV automašīnām. SEG emisiju rādītāji BEV automašīnām salīdzināti arī ES-28 dalībvalstu vidū. Kā redzams, ES-28 valstu vidū automašīnām ar BEV rādītāji ir labāki nekā benzīna (ICEV-G) un dīzeļdegvielas (ICEV-D) piedziņas automašīnām visās valstīs, izņemot Igauniju. Ieguvumi klimatneitralitātes izteiksmē dažādās valstīs atšķiras galvenokārt valstu dažādā energoresursu izmantošanas sadalījuma elektroenerģijas ražošanai dēļ. Ar to arī skaidrojama BEV līdzvērtīgā ietekme ICEV Igaunijā, jo teju 90% Igaunijas elektroenerģijas tiek ražoti no neatjaunojamiem energoresursiem – degslānekļa. Papildu izmantotajiem energoresursiem, dzinēju GWP rādītāju salīdzinājumu daļēji ietekmē arī pilsētu/lauku/automaģistrāļu īpatsvars un klimata apstākļi.

Atšķirībā no Igaunijas, Latvijas ieguvums klimatneitralitātes izteiksmē no BEV novērtēts kā viens no augstākajiem – proti, BEV automašīnu GWP rādītājs visā to dzīves ciklā kopumā ir tikai aptuveni trešdaļa jeb 36% no ICEV jeb tradicionālās degvielas dzinēja automašīnām.

<sup>115</sup> Ricardo Energy & Environment, Determining the environmental impacts of conventional and alternatively fuelled vehicles through Life-Cycle Assessment (LCA), [https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020\\_study\\_main\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020_study_main_report_en.pdf)

Attēls 55. Vidējais 2020.gada jauno vieglo automašīnu dzīves cikla globālās sasilšanas potenciāls: tradicionālās ICEV piedziņas salīdzinājums ar BEV ES-28 valstīs <sup>116</sup>



GWP ietekmes novērtējumā un attēlā ietvertie dzīves cikla procesi:

- Izejvielu un detaļu ražošanas, kā arī transportlīdzekļu montāža (*Production*);
- Degvielas un/vai elektroenerģijas ražošana pēc principa "Well-to-tank" (*WTT*);
- Transportlīdzekļa ekspluatācija pēc principa "Tank-to-wheel" (*TTW*);
- Transportlīdzekļa apkope un ietekme no izmantotajām rezerves daļām un palīgmateriāliem (*Maintenance*);
- Ietekme no transportlīdzekļu un akumulatoru savākšanas, pārstrādes, enerģijas reģenerācijas un iznīcināšanas (*End-of-Life*).

Kopumā, pētījumā paredz, ka līdz 2030.gadam dzīves cikla ietekmes atšķirība dažādi darbināmām automašīnām pieaugs vēl vairāk, jo sevišķi, pateicoties ES mērķiem pretim arvien augstākai atjaunojamo energoresursu daļai elektrības ražošanā.

#### 4.1.2. Elektroauto un auto ar iekšdedzes dzinēju dzīves cikls

Ražošanas procesā elektroauto - baterijas ražošanas dēļ – ir ekoloģiski „netīrāks” jeb emisiju vairāk ražojošs process nekā auto ražošana ar iekšdedzes dzinēju, taču tiek norādīts, ka ekspluatācijas laikā elektroauto zaudēto atgūst. Zviedrijas autoražotājs „Volvo”, kas ir atzinis, ka elektroauto ražošana rada par 70% lielāku piesārņojumu. Tiesa, ekspluatācijas piesārņojums ievērojami lielāks ir auto ar iekšdedzes dzinējiem un pēc vairāk nekā 100 000 nobrauktu kilometru auto sasniedz vienādu apjomu „oglekļa pēdas nospiedumā”. Paritāte starp elektrisko un iekšdedzes dzinēja versiju tiek sasniegta atkarībā no tā, kā tiek ražota elektroenerģija. Ja aprēķinā ņem vērā pasaules vidējo elektroenerģijas ražošanā radīto piesārņojumu, ar „Volvo C40 Recharge” ir jānobrauc 109 918 kilometri, kad tas „oglekļa pēdas nospiedumā” sasniedz paritāti ar „Volvo XC40” apvidnieka iekšdedzes dzinēja versiju. Tomēr līdz 200 000 kilometru nobraukumam elektromobilis būs radījis par 15% mazāku piesārņojumu nekā ar iekšdedzes dzinēju darbināmais auto.<sup>117</sup>

<sup>116</sup> Ricardo Energy & Environment, Determining the environmental impacts of conventional and alternatively fuelled vehicles through Life-Cycle Assessment (LCA), [https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020\\_study\\_main\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020_study_main_report_en.pdf)

<sup>117</sup> „Volvo” atzist, ka elektroauto ražošana rada par 70% lielāku piesārņojumu, delfi.lv, 15.11.2021., <https://www.delfi.lv/auto/zinas/volvo-atzist-ka-elektroauto-razosana-rada-par-70-lielaku-piesarnojumu.d?id=53780283>

Ja „Volvo C40 Recharge” tiek lādēts ar ekoloģiski iegūtu elektroenerģiju, tad iepriekšminētā paritāte tiek sasniegta agrāk – pie 77 248 km nobraukuma. Savukārt, ja šāds elektromobilis tiek lādēts ar elektroenerģiju, kas ražota tikai no atjaunotiem resursiem, tad elektroauto radītais vides piesārņojums paritāti ar tāda paša modeļa iekšdedzes dzinēja versiju sasniegs jau pie 48 280 km nobraukuma. Kā norāda "Volvo", elektroauto ražošana ir ekoloģiski netīrāka nekā automobiļiem ar iekšdedzes motoru. Auto ražošanas ciklā akumulators rada apmēram vienu trešo daļu no auto ražošanas procesā radītā kaitīgo izmešu daudzuma.<sup>118</sup>

Ideju, ka elektriskais auto ar uzviju „atspēlē” ražošanas laikā iztērētās emisijas apstiprina arī Lielbritānijā veikts pētījums, kurā salīdzināts elektroauto Nissan Leaf un iekšdedzes auto. Elektriskās mašīnas ražošana pat ir prasījusi vairāk emisiju nekā iekšdedzes dzinēja auto ražošana: 10t CO<sub>2</sub> mūža emisijas (*lifetime emissions of 10 CO<sub>2</sub>e*) pret septiņām tonnām. Tomēr jau pēc divu gadu ekspluatācijas elektromobilis zaudēto ir atguvis: 11t CO<sub>2</sub>e pret 13t CO<sub>2</sub>e. Turpmākajos gados starpība aug arvien straujāk un pēc 12 gadu lietošanas pārsniedz trīs reizes: elektroauto tās ir 13t CO<sub>2</sub>e, kas ir neliels pieaugums salīdzinot ar situāciju pēc ražošanas procesu, savukārt iekšdedzes auto – 41t CO<sub>2</sub>e, kas ir ievērojams pieaugums, jo pēc ražošanas emisiju līmenis bija vien 7t CO<sub>2</sub>e. Abos gadījumos ir pieņēmums, ka gan viens, gan otrs spēkrats 12 gados ir nobraucis 150 000 km.<sup>119</sup>

Elektroauto katru gadu ietaupa aptuveni divas līdz trīs tonnas CO<sub>2</sub> ekvivalenta. Tas nozīmē, ka pat tad, ja jauns elektroauto aizstātu esošu parasto automašīnu, tas tomēr sāktu samazināt emisijas pēc mazāk kā četrus gadus lietošanas, salīdzinot ar vecā transportlīdzekļa ekspluatācijas turpināšanu. Zviedrijas Vides pētniecības institūts ir aplēsis, ka akumulatoru ražošanas emisijas – kas ir galvenais avots elektromobiļa emisiju ražošanā - ir no 61 līdz 106 kg CO<sub>2</sub> ekvivalenta uz kWh. Augstākā robeža ir 146 kg. Zemākā aplēse 61 kg ir paredzēta gadījumiem, kad akumulatoru ražošanā izmantotā enerģija tiek iegūta no nulles oglekļa avotiem. Tomēr būtiski pētījumā atzītā – pastāv liels ražošanas emisiju samazināšanas potenciāls. Vienlaikus eksperti brīdina, ka elektromobilis viens pats neizglābs pasauli no nelabvēlīgām klimata pārmaiņām. Proti, pārejai no parastajiem benzīna un dīzeļdegvielas transportlīdzekļiem uz elektroauto ir liela nozīme tam, kā emisijas tiek mazinātas. Aizvien svarīga ir strauja elektroenerģijas ražošanas dekarbonizācija – ja ogle un gāze netiks aizstāti, tad transportlīdzekļi būs tālu no „nulles emisijas”.<sup>120</sup>

Kopumā salīdzinājumi starp elektriskajiem transportlīdzekļiem un parastajiem transportlīdzekļiem ir kompleksi. Rezultāts ir atkarīgs no transportlīdzekļu izmēra, izmantoto degvielas ekonomijas aprēķinu precizitātes, elektroenerģijas emisiju aprēķināšanas veida, pieņemtajiem braukšanas modeļiem un pat laika apstākļiem reģionos, kur transportlīdzekļi tiek izmantoti. Nav vienotas aplēses, kas būtu piemērotas visur. Piemēram, valstīs ar intensīvu ogļu elektroenerģijas ražošanu EV priekšrocības ir mazākas, un tiem var būt līdzīgas mūža emisijas kā visefektīvākajiem parastajiem transportlīdzekļiem, piemēram, hibrīdelektriskajiem modeļiem.<sup>121</sup>

Vienlaikus gan pastāv arī lielas neskaidrības par emisijām, kas saistītas ar elektrisko transportlīdzekļu akumulatoru ražošanu, un dažādi pētījumi rāda ļoti atšķirīgus datus. Tā kā akumulatoru cenas samazinās un transportlīdzekļu ražotāji sāk iekļaut lielākus akumulatorus ar ilgāku darbības diapazonu, akumulatoru ražošanas emisijas var vairāk ietekmēt elektrisko transportlīdzekļu priekšrocības klimata jomā. Piemēram, Vācijas pētnieku grupa Ekonomisko pētījumu institūta ideju laboratorijā bija secinājusi, ka „elektriskie transportlīdzekļi tuvākajos gados nepalīdzēs samazināt CO<sub>2</sub> emisijas Vācijā”. Tādējādi var apgalvot, ka Vācijā „akumulatoriem darbināmu elektrisko transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisijas labākajā gadījumā ir nedaudz augstākas

<sup>118</sup> „Volvo” atzīst, ka elektroauto ražošana rada par 70% lielāku piesārņojumu, delfi.lv, 15.11.2021., <https://www.delfi.lv/auto/zinas/volvo-atzist-ka-elektroauto-razosana-rada-par-70-lielaku-piesarnojuumu.d?id=53780283>

<sup>119</sup> Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change? Hausfather, Z., CarbonBrief, 13.05.2019., <https://www.carbonbrief.org/factcheck-how-electric-vehicles-help-to-tackle-climate-change>

<sup>120</sup> Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change? Hausfather, Z., CarbonBrief, 13.05.2019., <https://www.carbonbrief.org/factcheck-how-electric-vehicles-help-to-tackle-climate-change>

<sup>121</sup> Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change? Hausfather, Z., CarbonBrief, 13.05.2019., <https://www.carbonbrief.org/factcheck-how-electric-vehicles-help-to-tackle-climate-change>

nekā dīzeļdzinējiem”.<sup>122</sup> Vienlaikus, turpat Vācijā, ir bijuši pētījumi ar pretēju iznākumu: kādā no tiem konstatēts, ka elektroauto emisijas ir līdz pat 43% zemākas kā transportlīdzekļiem ar dīzeļdegvielu.<sup>123</sup>

Vēl vairāk atšķirības var būt pat pašu elektroauto vidū. Birkenfeldes Trīrē vides institūtā arī tika testēta elektromobiļa un auto ar iekšdedzes dzinēja iespaids uz emisiju apjomu. Pētnieki ņēma vērā dažādus aspektus – akumulatora nozīmi, enerģijas sadalījumu – un izmēģinājumus veica dažādos scenārijos. Piemēram, E-Caddy markas automašīna ar 25,9 kWh akumulatoru un izmantojot vēja enerģiju kļūst „tīrāks” nekā ar fosilo degvielu darbināmais līdzinieks jau pēc 17 000 km nobraukuma. Transportlīdzeklis jau ar divreiz lielāku akumulatoru – 51,8 kWh – līdzvērtīgu emisiju līmeni ar iekšdedzes dzinēja auto sasniedz starp 20 000 un 35 000 km. Uzlādējot auto ar elektrību, kas ir tādā sastāvā, kā ir vidēji ES, izlīdzināšanās ar emisiju līmeni, ko rada auto ar iekšdedzes dzinēju, tiek panākta aptuveni pēc 50 000 km nobraukuma. Savukārt elektriskais transportlīdzeklis ar 51,8 kWh akumulatoru, kas ražots, izmantojot ogļu elektrību un uzlādēts, izmantojot “netīro” elektrības maisījumu, līdzsvaru sasniedz tikai pēc 310 000 kilometru nobraukuma. Tādējādi arī dažādi elektriskie auto līdzsvaru ar iekšdedzes auto ekspluatācijas laikā panāk dažādos laikos.<sup>124</sup>

Pētnieki šādus atšķirīgus rezultātus skaidroja ar detaļu piegādi no atšķirīgiem uzņēmumiem vai piegādātājiem. Viņi modelēja četrus scenārijus: akumulatoru elementu ražošana Ķīnā ar lielu ogļu enerģijas īpatsvaru, enerģijas jeb elektrības, kas ražota Eiropā, izmantošana, kā arī 100% saules enerģija kā solīja uzņēmums „Tesla” un 100% vēja enerģija, ko uzskata par nākotnes iespēju. Iznākumā akumulators no Ķīnas veido 1180 g/CO<sub>2</sub> kWh, Eiropas elektroenerģijas izmantošana ir radījusi 531 g/CO<sub>2</sub> kWh, saules enerģija ar 92 g/CO<sub>2</sub> kWh un vēja enerģija – 15,8 g/CO<sub>2</sub> kWh.<sup>125</sup>

Izmantojot datus, pētnieki aprēķināja vides dzīves cikla ietekmi 18 kategorijās un tikai piecās no tām elektrificēts VW Caddy uzrādīja priekšrocības salīdzinājumā ar degvielas degšanas modeļiem. Tomēr pat tādā gadījumā pētnieki ir norādījuši „ka kopējā dzīves ciklā elektriskie auto dod būtisku ieguldījumu vides uzlabošanā. Piemēram, ir pierādīts, ka satiksmes radītā trokšņa emisija ir kaitīga cilvēkiem, taču vides novērtējumos šo aspektu parasti neklasificē kā e-auto priekšrocību.<sup>126</sup> Jebkurā gadījumā novērtējums parāda enerģijas avota nozīmi – ja izmanto ar oglēm kurinātu elektroenerģiju, elektriskais auto darbojas slikti tādās kategorijās kā smoga potenciāls, cieto daļiņu veidošanās un fosilo resursu izsīkšana. Pretēji – izmantojot vēja enerģiju, neskatoties uz derīgu izrakteņu izsīkšanu, nelabvēlīgāka ietekme uz vidi ir mazāka kā izmantojot Ķīnas elektroenerģiju.<sup>127</sup>

Daļēji šo apstākļu dēļ – lai elektromobiļa akumulatori atbilstu Eiropas standartiem – nevalstiskās organizācijas ir mudinājušas Eiropas Komisiju ierosināt divus noteikumus. Pirmais - visiem akumulatoriem ir jāatbilst CO<sub>2</sub> dzīves cikla analīzes datiem, otrs – jārada ilgtspējīgs akumulatoru likums, kurā noteiktu, ka visām elektromobiļu baterijām jāatbilst ES normām. Tādējādi būtu iespējams izvairīties no kaitējumu, ko rada akumulatoru ražošana un tam nepieciešamo izejvielu pastiprināšana iegūšana. Izskaņ bažas, ka līdz ar augošu pieprasījumu, baterijas un akumulatorus pastiprināti piegādās, piemēram, Ķīna, kuras normatīvi atšķiras no ES.<sup>128</sup>

Attiecībā uz bateriju pašreizējo spēku un ilgtspēju, vairums elektromobiļu ar pilnu bateriju spēj nobraukt vismaz 200 km pat visnelabvēlīgākajos apstākļos. Tomēr baterijas darbības ilgumu nosaka ne tikai tās lielums,

<sup>122</sup> Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change? Hausfather, Z., CarbonBrief, 13.05.2019., <https://www.carbonbrief.org/factcheck-how-electric-vehicles-help-to-tackle-climate-change>

<sup>123</sup> Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change? Hausfather, Z., CarbonBrief, 13.05.2019., <https://www.carbonbrief.org/factcheck-how-electric-vehicles-help-to-tackle-climate-change>

<sup>124</sup> Lifecycle assessment: Electric cars vs ICEs, electrive.com, 07.04.2020. <https://www.electrive.com/2020/04/07/lifecycle-assessment-electric-cars-vs-combustion-engines/>

<sup>125</sup> Lifecycle assessment: Electric cars vs ICEs, electrive.com, 07.04.2020. <https://www.electrive.com/2020/04/07/lifecycle-assessment-electric-cars-vs-combustion-engines/>

<sup>126</sup> Lifecycle assessment: Electric cars vs ICEs, electrive.com, 07.04.2020. <https://www.electrive.com/2020/04/07/lifecycle-assessment-electric-cars-vs-combustion-engines/>

<sup>127</sup> Lifecycle assessment: Electric cars vs ICEs, electrive.com, 07.04.2020. <https://www.electrive.com/2020/04/07/lifecycle-assessment-electric-cars-vs-combustion-engines/>

<sup>128</sup> Are electric cars really green? Energy Monitor, Keating. D., 16.09.2020. <https://www.energymonitor.ai/sectors/transport/are-electric-cars-really-green>

bet arī kādā automodelī tā ir ievietota – jo lielāks spēkrats, jo vairāk enerģijas tiek tērēts.<sup>129</sup> Energoefektīvs elektromobilis arī ar relatīvi mazas ietilpības bateriju var veikt līdzvērtīgu attālumu lielgabariņa auto ar ievērojami lielāku bateriju. Turklāt jaunie elektromobili ļauj bateriju līdz 80% uzlādēt 20-30 minūtēs.

Turklāt zinātnieki paredz, ka nākotnē elektroauto bateriju komponentes tiks nomainītas, padarot tās vidi saudzīgākas. Tādējādi tās kļūs lētākas un ar to pašu izmēru – ietilpīgākas, stāsta RTU pētnieks Kristaps Vītols. Savukārt bateriju sastāvā esošais kobalts gan ir uzskatāms par negatīvu dabai. Pašreizējā alternatīva ir „Tesla” ražotās baterijas – tajās nav mangāna, taču paliek niķelis, alumīnijs un samazinātā daudzumā kobalts. Aptuveni šāda sastāva baterijas tiek izmantotas arī nākotnē.<sup>130</sup>

Tiesa, elektromobiļu baterijas pēc auto dzīves noslēguma var izmantot citiem mērķiem. Piemēram, uzkrāt no saules kolektoriem iegūto enerģiju.<sup>131</sup> Šajā virzienā darbojas arī Rīgas Tehniskās Universitātes (RTU) zinātnieki, kurā elektromobiļa baterijas izskata kā enerģijas uzkrāšanas „stacijas”, patērētājiem nodrošinot elektrību tad, kad tā tirgū ir dārga.<sup>132</sup>

### 4.1.3. Pāreja uz elektroauto Latvijā

Latvijā līdz 2021.gada oktobrim bija reģistrēti gandrīz 2000 elektromobiļu. To skaits pieaug, taču jau būtiskāks – 5%-7% - emisiju zudums būs tad, kad Latvijā būs ap 70 000 elektromobiļu. Lai panāktu Eiropas Komisijas (EK) noteiktos mērķus un transporta sektorā emisiju apjoms saruktu par 30% 2030.gadā un par 90% - 2050.gadā, ar šādu samazinājumu būs par maz. Situāciju uzlabotu arī biežāka pārvietošanās ar kājām, velosipēdu un sabiedrisko transportu, kurā arvien biežāk arī tiek izmantoti elektriski darbināmi transportlīdzekļi. Atbilstoši ES normām, 2030.gadā pusei no iepirktajiem autobusiem ir jābūt bezemisiju vai darbināmie ar atjaunojamo enerģiju. Latvijā gan priekšroka sabiedriskā transporta ziņā būtu jādod elektrificētam dzelzceļam.<sup>133</sup>

Transporta eksperte, RTU pētniece, Aiga Barisa norāda, lai mudinātu ļaudis arvien vairāk izmantot sabiedrisko transportu, iespējams, būtu nepieciešami lielāki nodokļi privātajam auto, dārgākas autostāvvietas vai citi piespiedu līdzekļi. Tomēr galvenais, viņasprāt, ir saglabāt konsekventu virzienu un ilgtermiņa atbalsta mehānismus, nemainot tos.<sup>134</sup> Eiropas pieredze liecina, ka elektromobiļu skaits aug brīdī, kad attiecīgajā valstī ir skaidri definēta politika elektromobiļiem, ir attīstīta uzlādes infrastruktūra un veikti nepieciešamie informatīvie pasākumi.<sup>135</sup>

Pastāv aplēses, ka iekšdedzes automašīnas un elektromobiļa iegādes izmaksu aprēķins izlīdzināsies ap 2023.-2025.gadu. Turklāt, ja aprēķina kopējās dzīves cikla izmaksas piecos gados, tad jau šodien aplēses ir līdzīgas, ja ne par labu elektromobilim.<sup>136</sup> Ir prognozēts, ka ap 2023.-2025.gadu elektroauto varēs nopirkt par tādu pašu cenu kā hibrīda vai iekšdedzes auto. Turklāt baterijas ietilpība un baterija turpina augt, un elektromobiļa cena rūk. Arī uzņēmēju labvēlīgākas attieksmes pret elektromobiļiem pamatā ir racionalitāte: bezmaksas

<sup>129</sup> „Zelta vidusceļš: kāda ir elektromobiļa baterijas optimālā kapacitāte”, delfi.lv, 11.11.2021., <https://www.delfi.lv/auto/zinas/zelta-viduscelss-kada-ir-elektromobila-baterijas-optimala-kapacitate.d?id=53767575>

<sup>130</sup> Elektromobiļu baterijas – ko varam sagaidīt nākotnē? Lsm.lv, 07.05.2021., [https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/tehnoloijas-un-zinatne/elektromobilu-baterijas--ko-varam-sagaidit-nakotne.a403202/?utm\\_source=lsm&utm\\_medium=theme&utm\\_campaign=theme](https://www.lsm.lv/raksts/dzive--stils/tehnoloijas-un-zinatne/elektromobilu-baterijas--ko-varam-sagaidit-nakotne.a403202/?utm_source=lsm&utm_medium=theme&utm_campaign=theme)

<sup>131</sup> Miti par elektromobiļiem: trūcīga izvēle un sarežģīta pārdošana, seb.lv, 19.02.2021., <https://www.seb.lv/info/auto/miti-par-elektromobilu-truciga-izvele-un-sarezglita-pardosana>

<sup>132</sup> RTU zinātnieki meklē plašāku pielietojumu elektromobiļiem – tie der ne tikai braukšanai, delfi.lv, 21.01.2021., <https://www.delfi.lv/campus/raksti/rtu-zinatnieki-mekle-plasaku-pielietojumu-elektromobilu-tie-der-ne-tikai-brauksanai?id=51812153>

<sup>133</sup> Zajais transports – izaicinošs mērķis, Barisa, A., Kirsanovs, V., delfi.lv, 13.11.2021. <https://www.delfi.lv/news/versijas/aiga-barisa-vladimirs-kirsanovs-zals-transporta-izaicinoss-merkis.d?id=53771383>

<sup>134</sup> Zajais transports – izaicinošs mērķis, Barisa, A., Kirsanovs, V., delfi.lv, 13.11.2021. <https://www.delfi.lv/news/versijas/aiga-barisa-vladimirs-kirsanovs-zals-transporta-izaicinoss-merkis.d?id=53771383>

<sup>135</sup> Par alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020.gadam, likumi.lv, <https://likumi.lv/ta/id/290393-par-alternativo-degvielu-attistibas-planu-2017-2020-gadam>

<sup>136</sup> Šogad plānojam divkārsot uzlādes vietu skaitu. Intervija ar Elektrotransporta uzlādes tīkla attīstības vadītāju Ansi Valdovski, elektrum.lv, 05.01.2021., <https://www.elektrum.lv/lv/majai/par-mums/jaunumi/sogad-planojam-divkarsot-uzlades-vietu-skaitu-intervija-ar-elektrotransporta-uzlades-tikla-attistibas-vaditaju-ansi-valdovski>

autostāvvietas, zemākas auto uzturēšanas izmaksas<sup>137</sup> un mazāki transporta nodokļi, kuri ir atkarīgi no izmešu daudzuma<sup>138</sup>. Turklāt modeļu klāsts aug, tie kļūst komfortablāki un nobraucamās distances apjoms kļūst arvien lielāks.<sup>139</sup> 2021.gadā, kad bija diskusijas par atbalsta piešķiršanu iedzīvotājiem elektroauto iegādei<sup>140</sup>, 2017.gada aprēķini liecināja, ka finansiālā starpība tobrīd starp elektroauto un iekšdedzes auto izmantošanu pie vidēja nobraukuma 15 000 km gadā ir 7000 EUR. Tolaik tika lēsts, ka, augot elektroauto popularitātei, 2020.gadā iegādei atbalstam būtu jābūt vien 3000 EUR.<sup>141</sup> Ņemot vērā daļas Latvijas iedzīvotāju pirkstspēju, cena ir būtisks arguments tam, lai elektroauto taptu populārāki un pieejamāki arvien vairāk iedzīvotāju.

Taču attiecībā uz dzīves ciklu, elektromobili jau tagad ir lētāki. Degvielas izmaksas ir lielākas par elektrību, elektromotoram ir augstāka efektivitāte, kā arī remonta un rezerves izmaksas ir zemākas. Arī baterijas ar katru gadu kļūst arvien lētākas. Vēl viena priekšrocība ir fakts, ka aizvien mazāks laiks ir nepieciešams, lai uzlādētu auto. Ja savulaik pirmos elektroauto vajadzēja uzlādēt astoņas stundas, tad tagad 90 km garam braucienam – 20 minūtes. Turklāt arī Latvijā aug uzpildes staciju skaits.<sup>142</sup> Elektromobiļu augošā popularitāte ir palielinājusies līdz ar akumulatoru bateriju un strāvas izlietojuma vadības uzlabojumiem, augošajām naftas cenām un nepieciešamību mazināt siltumnīcas efektu radošo gāzu emisiju. Turklāt atsevišķos gadījumos arī nacionālās valdības ievieš subsīdijas, nodokļu atlaides vai citus instrumentus, lai sekmētu elektromobiļu izplatību.<sup>143</sup> Tiesa, elektromobiļu popularitātei ir arī šķēršļi: augstā cena, infrastruktūras jeb uzlādes trūkums un patērētāju aizdomas, ka elektromobilis nav piemērots ilgstošam braucienam.

Latvijā viens no lielākajiem piesārņojuma avotiem ir vecie auto: citiem vārdiem, tie, kas ir ražoti līdz 2001.gadam un, jo īpaši, tie, kam ir dīzeļa motori. 1997.gadā ražots auto var radīt par 10 reizes lielāku vides piesārņojumu nekā 2011.gadā ražots automobilis. Līdztekus CO<sub>2</sub> ir arī cita veida kaitīgie izmeši: cietās daļiņas (PM) un slāpekļa savienojumi (NO<sub>x</sub>). Arīdzan tos rada novecojuši dīzeļauto.<sup>144</sup>

## 4.2. Vecs autoparks - Latvijas transportlīdzekļu tirgus specifika

Latvijas Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.-2027.gadam ir norādīts, ka viens no lielākajiem transporta nozares problēmjaudājumiem ir vecs autoparks, kas arī ir viens no vecākajiem autoparkiem ES ar vidējo reģistrēto tehniskā kārtībā esošu transportlīdzekļu vecumu. Transporta attīstības pamatnostādņēs tiek norādīts, ka tas vidēji ir 12,6 gadi.<sup>145</sup>

Latvijā 2020.gada beigās bija reģistrēti 739 124 vieglie automobiļi, kuru skaits pieauga par 2%, salīdzinot ar 2019.gadu. Dalījumā pa reģistrēto vieglo automobiļu vecumiem, vairāk nekā puse no visiem vieglajiem transportlīdzekļiem ir no 11 līdz 20 gadiem, kur vēl piektdaļai ir 21 gads un vairāk, attiecīgi tikai 23% no visiem vieglajiem automobiļiem ir mazāk nekā 10 gadi (Attēls 56). Tāpat arī 64% no visiem vieglajiem automobiļiem ir darbināmi ar dīzeļdegvielu, kamēr 30% ar benzīnu, tāpat ap 6% ir hibīdi, kuriem ir pieejami

<sup>137</sup> Šogad plānotam divkārsot uzlādes vietu skaitu. Intervija ar Elektrotransporta uzlādes tīkla attīstības vadītāju Ansi Valdovski, <https://www.elektrum.lv/lv/majai/par-mums/jaunumi/soqad-planojam-divkarsot-uzlades-vietu-skaitu-intervija-ar-elektrotransporta-uzlades-tikla-attistibas-vaditaju-ansi-valdovski>

<sup>138</sup> Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa likmes, [vid.gov.lv](http://vid.gov.lv), 08.01.2015., <https://www.vid.gov.lv/lv/transportlidzekla-ekspluatācijas-nodokļa-likmes>

<sup>139</sup> Šogad plānotam divkārsot uzlādes vietu skaitu. Intervija ar Elektrotransporta uzlādes tīkla attīstības vadītāju Ansi Valdovski, <https://www.elektrum.lv/lv/majai/par-mums/jaunumi/soqad-planojam-divkarsot-uzlades-vietu-skaitu-intervija-ar-elektrotransporta-uzlades-tikla-attistibas-vaditaju-ansi-valdovski>

<sup>140</sup> Rosina iedzīvotājiem segt elektroauto izmaksas līdz 4500 eiro, [ism.lv](http://ism.lv) redakcija, Klūga, M. LTV, [ism.lv](http://ism.lv), 17.08.2021., <https://www.ism.lv/raksts/zinas/ekonomika/rosina-iedzivotajiem-segt-elektroauto-izmaksas-lidz-4500-eiro.a417292/>

<sup>141</sup> Par alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020.gadam, [likumi.lv](http://likumi.lv), <https://likumi.lv/ta/id/290393-par-alternativo-degvielu-attistibas-planu-2017-2020-gadam>

<sup>142</sup> Elektromobilitāte pērn. Kas tālāk? Cikmačs, K., [delfi.lv](http://delfi.lv), 14.01.2021. <https://www.delfi.lv/news/versijas/kaspars-cikmacs-elektromobilitate-pern-kas-talak.d?id=52836805>

<sup>143</sup> Kas ir elektromobilis? CSDD, [e-transport.org](http://e-transport.org), <http://e-transport.org/index.php/tutorials-menu-48/108-kas-ir-elektromobilis>

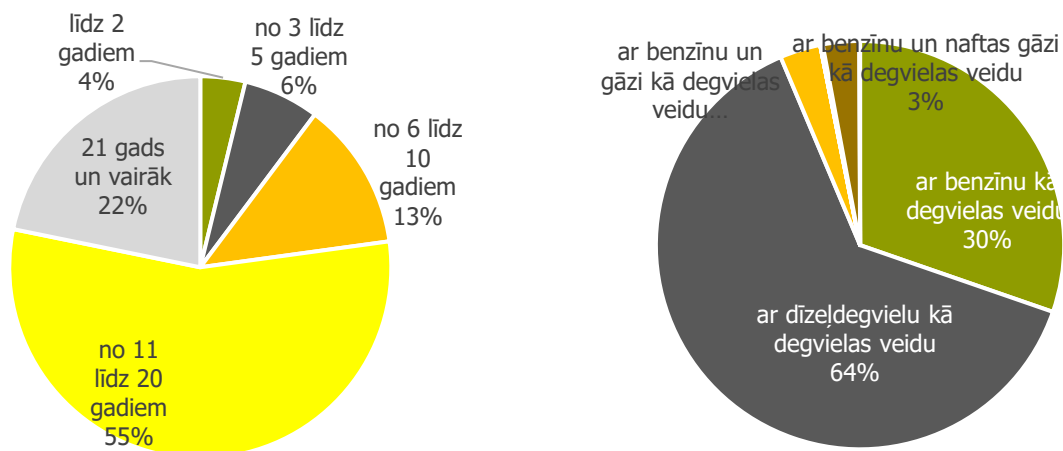
<sup>144</sup> Eksperts: Latvija jāmazina līdz 2001.gadam ražotu auto ekspluatācijas apmēri, Cērps, E., [delfi.lv](http://delfi.lv), 10.12.2019., <https://www.delfi.lv/auto/zinas/eksperts-latvija-jamazina-lidz-2001-gadam-razotu-auto-ekspluatācijas-apmeri.d?id=51708761>

<sup>145</sup> Ministru kabinets, Pamatnostādņu projekts "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027.gadam", <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40499044>



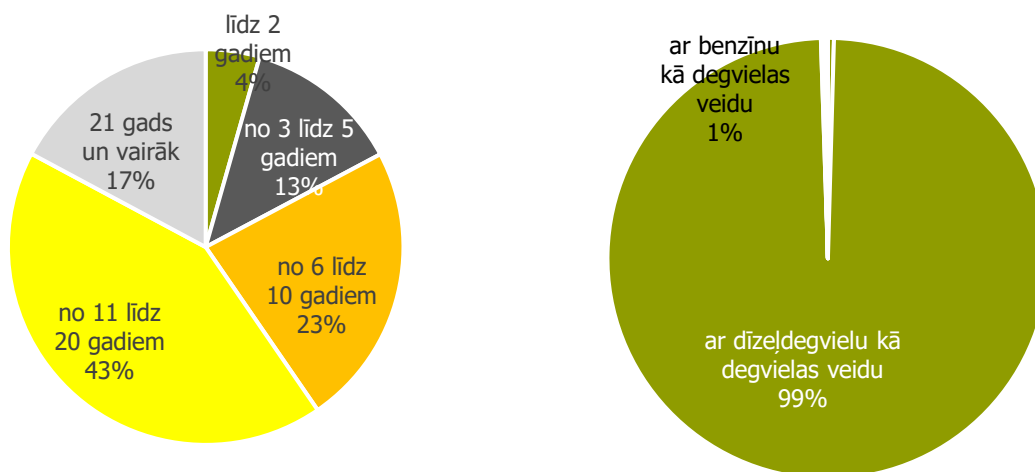
divu veida degvielas apjomi, taču citu alternatīvo dzinēju kopējais skaits neveido 1% no kopējā skaita (atsevišķi gan tiek atdalīti hibrīdi, kuri veido elektrību un benzīnu un elektrību un dīzeļdegvielu).

Attēls 56. Reģistrēto vieglo automobiļu dalījums pa vecumu grupām un degvielas veida 2020.gada beigās<sup>146</sup>



Latvijā 2020.gada beigās bija reģistrēti 4 105 autobusi, kuru skaits samazinājās par 10%, salīdzinot ar 2019.gadu, kopumā vispār autobusu skaitam ir tendence samazināties, jo ja 2008.gadā autobusu skaits bija vairāk nekā 10 tūkstoši, tad 2010.gadā vien ap 5400 vienībām, kas laika gaitā ir samazinājušās un 2020.gada skaits ir vēsturiski zemākais. Arī dalījumā pa reģistrēto autobusu vecumiem, vairāk nekā puse no visiem vieglajiem transportlīdzekļiem ir vecāki par 11 gadiem, taču 40% (par 17% vairāk nekā vieglajiem automobiļiem) vidējais vecums ir mazāks nekā 10 gadi (Attēls 57). 99% no visiem autobusiem ir darbināmi ar dīzeļdegvielu, kamēr 1% ar benzīnu, tomēr ir 8 elektroautobusi, 7 autobusi, kas darbināmi ar dabasgāzi un divi ar benzīnu un naftas gāzi. Attiecīgi pieprasot "tīro" autobusu pakalpojumus, to ir iespējams sniegt 21 autobusa īpašniekiem, kas ir 0,5% no kopējā reģistrēto autobusu skaita.

Attēls 57. Reģistrēto autobusu dalījums pa vecumu grupām un degvielas veida 2020.gada beigās<sup>147</sup>



Lai veicinātu alternatīvo degvielas autobusu skaitu, 2021.gada novembrī no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzekļiem tika piešķirti 21,7 miljoni EUR, ar kopējo papildus finansējumu 25,58 miljoni EUR, kas paredzēti vismaz 38 videi draudzīgu autobusu iegādei četrās valsts mēroga pilsētās – Daugavpilī, Jēkabpilī, Rīgā un Valmierā, kurus ir paredzēts iegādāties līdz 2023.gada beigām. Finansējums tika piešķirts, balstoties uz potenciālo finansējuma saņēmēju sniegto informāciju par līdz šim veiktajiem ieguldījumiem autobusu

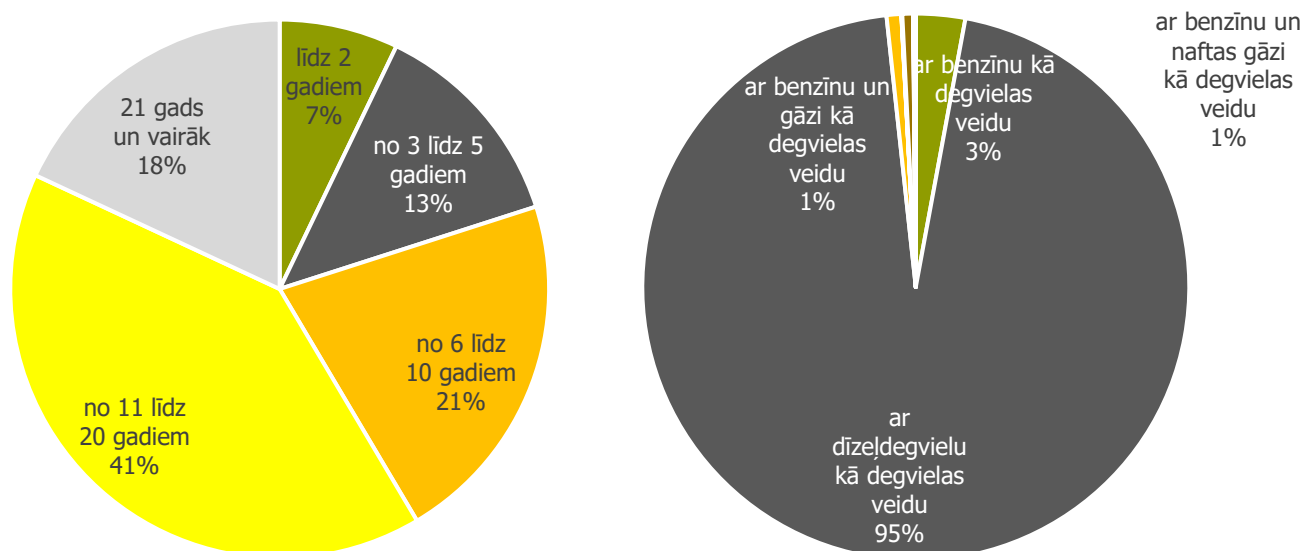
<sup>146</sup> Centrālā Statistikas Pārvalde, Reģistrēto transportlīdzekļu sadalījums pēc vecuma un degvielas veida gada beigās, pieejams - [https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP\\_OD/OSP\\_OD\\_\\_transp\\_\\_auto\\_celi/TRG110.px/](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD__transp__auto_celi/TRG110.px/)

<sup>147</sup> Centrālā Statistikas Pārvalde, Reģistrēto transportlīdzekļu sadalījums pēc vecuma un degvielas veida gada beigās, pieejams - [https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP\\_OD/OSP\\_OD\\_\\_transp\\_\\_auto\\_celi/TRG110.px/](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD__transp__auto_celi/TRG110.px/)

parka atjaunošanā un nomaiņā, izvērtējot, kur videi draudzīgu autobusu iegāde dod lielāku pozitīvu pienesumu vides uzlabojumu nodrošināšanā.<sup>148</sup>

Latvijā 2020.gada beigās bija reģistrēti 92 499 kravas automobiļi (ieskaitot vilcējus), kuru skaits palielinājās par 1%, salīdzinot ar 2019.gadu. Kravas automobiļu skaits no 2009.gada, kad tas drastiski tika samazināts no 130 tūkstošiem uz 72 tūkstošiem vienību, turpina palielināties un pieaugt un desmit gadu laikā ir vidēji audzis par vidēji 2,6% gadā (salikta gada pieauguma likme - CAGR). Dalījumā pa reģistrēto kravas automobiļu vecumiem, vairāk nekā puse no visiem vieglajiem transportlīdzekļiem ir vecāki par 11 gadiem, tomēr 41% (līdzīgi autobusiem) no kravas automobiļiem vidējais vecums ir mazāks nekā 10 gadi (Attēls 58Attēls 57). 95% no visiem kravas automobiļiem ir darbināmi ar dīzeļdegvielu, kamēr 3% ar benzīnu, un vēl daži ar benzīnu un gāzi vai naftas gāzi. Latvijā 2020.gada beigās bija 583 ar benzīnu un naftasgāzi darbināmas kravas automašīnas, tāpat arī 88 kravas automobiļi darbināmi ar dabasgāzi, kur lielākais apjoms ir nācis klāt 2020.gadā, skaitam no 18 palielinoties uz 88 (vēl 14 ar dabasgāzi un naftasgāzi un 16 – tikai ar naftasgāzi). Tāpat Latvijā 2020.gada beigās bija 35 elektrokravas automobiļi, kur 21 elektrokravas automobiļis pienācis klāt 2020.gadā. Attiecīgi pieprasot "tīro" kravas automobiļu pakalpojumus, tas ir teorētiski iespējams 1586 kravas automobiļu īpašniekiem, kas veido 1,7% no kopējā reģistrēto kravas automobiļu skaita.

Attēls 58. Reģistrēto kravas automobiļu dalījums pa vecumu grupām un degvielas veida 2020.gada beigās<sup>149</sup>



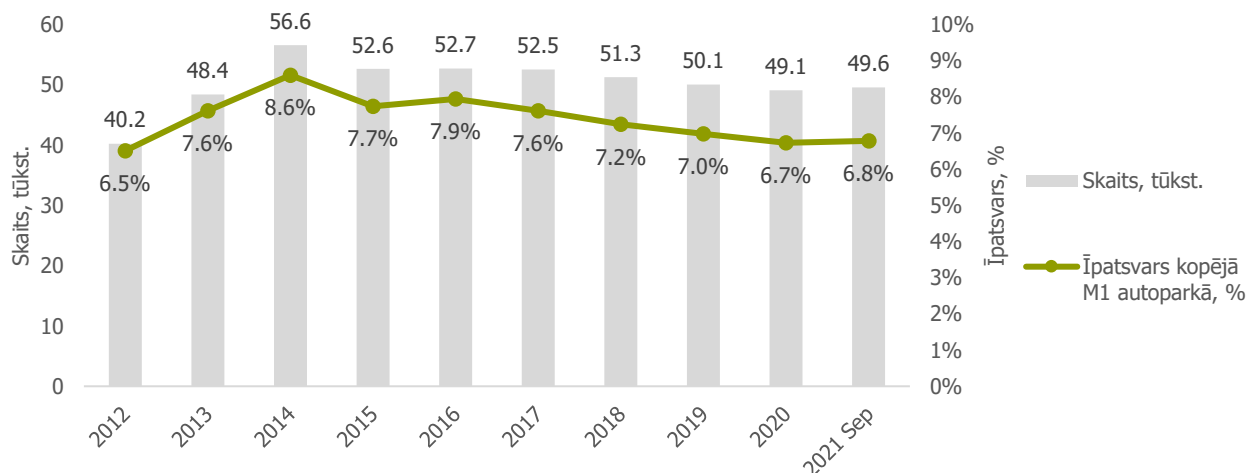
### 4.3. Latvijas alternatīvās degvielas dzinēju autoparks

Kopumā Latvijā reģistrētais autoparks ar alternatīvās degvielas dzinēju iekārtām pēdējo 5 gadu laikā ir sarucis, kas galvenokārt skaidrojams ar LPG iekārtu popularitātes mazināšanos. 2021.gadā (līdz septembra mēnesim), Latvijā reģistrēto M1 klases vieglo pasažieru auto skaits ar alternatīvās degvielas dzinēju veidoja 49,6 tūkstošus jeb 6,8% no kopējā šīs klases auto skaita valstī. Lai arī gan alternatīvās degvielas auto skaits, kā arī īpatsvars Latvijā ir sarucis, tomēr tas joprojām ir virs vidējā ES-27 valstu līmeņa, kas šajā pašā periodā veido tikai 5,1% kopējā autoparkā (Attēls 59). Vienlaikus, jāņem vērā, ka ES-27 pēdējo 5 gadu tendence ir izteikti pozitīva, sevišķi strauji pieaugot elektruzlādes un hibrīdauto īpatsvaram.

<sup>148</sup> LSM.lv, Piešķir papildu 21,7 miljonus eiro videi draudzīgu autobusu iegādei 4 pilsētās, 09.11.2021, pieejams - <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/pieskir-papildu-217-miljonus-eiro-videi-draudzigu-autobusu-iegadei-4-pilsetas.a429424/>

<sup>149</sup> Centrālā Statistikas Pārvalde, Reģistrēto transportlīdzekļu sadalījums pēc vecuma un degvielas veida gada beigās, pieejams - [https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP\\_OD/OSP\\_OD\\_\\_transp\\_\\_auto\\_celi/TRG110.px/](https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_OD/OSP_OD__transp__auto_celi/TRG110.px/)

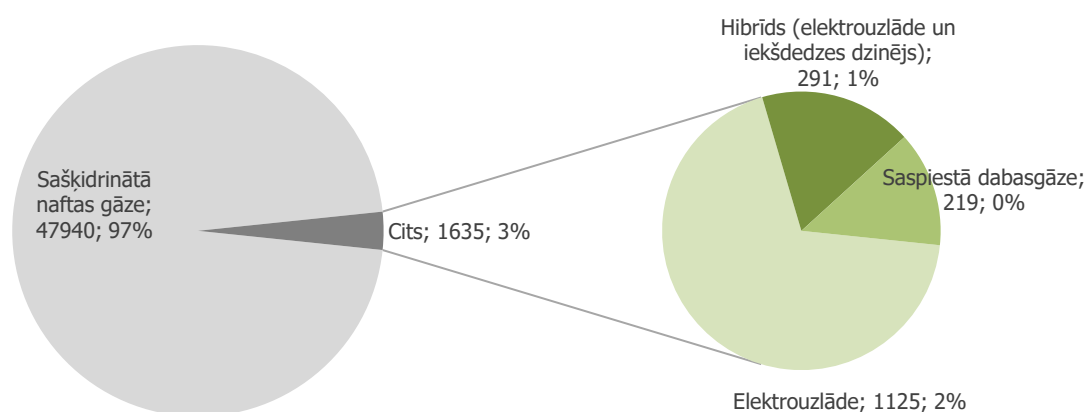
Attēls 59. Latvijā reģistrēto alternatīvās degvielas dzinēju vieglo pasažieru auto (M1) skaita un īpatsvara attīstība kopējā autoparkā (M1) no 2012.-2021.g.<sup>150</sup>



Vislielākais īpatsvars starp Latvijā reģistrētajiem alternatīvās degvielas M1 klases auto kā degvielu izmanto LPG. Uz 2021.g. septembri, šādu auto skaits Latvijā bija 47,9 tūkstoši, veidojot 97% no valsts alternatīvās degvielas dzinēju autoparka. BEV auto šajā klasē sastāda 1,1 tūkstoti jeb 2% no kopējā alternatīvās degvielas dzinēju autoparka, hibrīdauto – 0,3 tūkstošus jeb 1%, bet ar CNG iekārtu aprīkoto auto skaits veido 0,2 tūkstošus, kas ir zem 1% (Attēls 60).

Salīdzinājumā ar ES-27 valstīm, Latvijā LPG loma ir sevišķi augsta starp dažādiem alternatīvās degvielas veidiem. ES-27 valstīs LPG uz 2021.gada septembri tika izmantots 63% alternatīvo degvielas dzinēju autoparka. Daudz populārāki citās ES valstīs ir BEV auto – 15%, un hibrīdauto – 14%, bet auto ar CNG iekārtām – 10% kopējā autoparkā (Attēls 59). Turklāt **ES-27 reģionā vidēji šo auto reģistrācija arī aug būtiski straujāk nekā Latvijā**, kas rada risku Latvijas transporta sektoram arvien atpalikt SEG emisiju ierobežošanas snieguma ziņā, galvenokārt zemāka BEV auto īpatsvara dēļ.

Attēls 60. Latvijā reģistrēto alternatīvās degvielas dzinēju vieglo pasažieru auto (M1) skaits un īpatsvars izmantoto energoresursu veidu dalījumā uz 2021.g. septembri<sup>151</sup>



Starp jaunajiem (pirmreiz reģistrētajiem) M1 klases vieglo pasažieru auto, gan 2020.gadā, gan 2021.gadā (līdz septembra mēnesim) ir vērojams būtisks pieaugums to auto īpatsvarā, kas izmanto alternatīvo degvielu. Proti, ja vēl 2019.gadā šādu auto pirmreizējās reģistrācijas īpatsvars veidoja 1,4%, tad 2020.gadā – 3,8%,

<sup>150</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Alternatīvās degvielas dzinēju autoparka apjoms, <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>

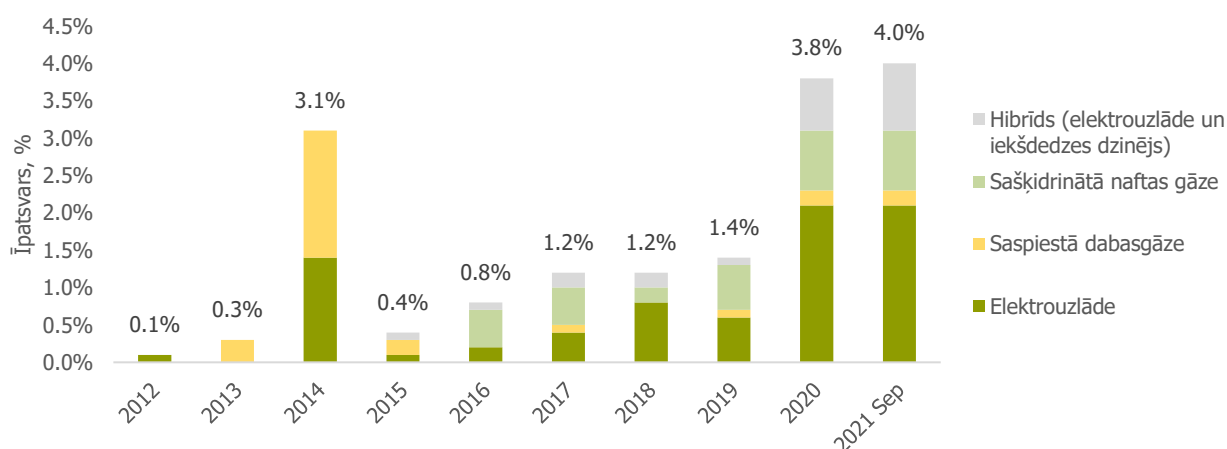
<sup>151</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Alternatīvās degvielas dzinēju autoparka apjoms, <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>

un 2021.gadā līdz gada septembrim – jau 4% kopējā pirmoreiz reģistrēto auto skaitā. Proporcioniāli šādu auto vidū, pēdējos 2 gados visstraujāk aug tieši BEV auto un hibrīdauto reģistrācija, uz to rēķina sarūkot auto iegādei, kas aprīkoti ar LPG iekārtu (Attēls 61

Attēls 61).

Taču kopumā šis rādītājs vērtējams kā ļoti zems, salīdzinājumā ar ES-27 vidējo rādītāju, kur uz 2021.gada septembri pirmoreiz reģistrētie M1 klases auto, kas izmanto alternatīvo degvielu, **sasniedza 18% īpatsvaru** kopējā pirmoreiz reģistrēto auto skaitā. No tā gandrīz pusi veidoja hibrīdauto reģistrācija – 8,6%, sekojot BEV auto – 7,4%, bet auto ar LPG un CNG iekārtām attiecīgi tikai 1,6% un 0,4%.<sup>152</sup>

*Attēls 61. Latvijā pirmoreiz reģistrēto alternatīvo degvielu vieglo pasažieru auto (M1) īpatsvara attīstība kopējā pirmoreiz reģistrēto auto skaitā (M1) no 2012.-2021.g.*<sup>153</sup>



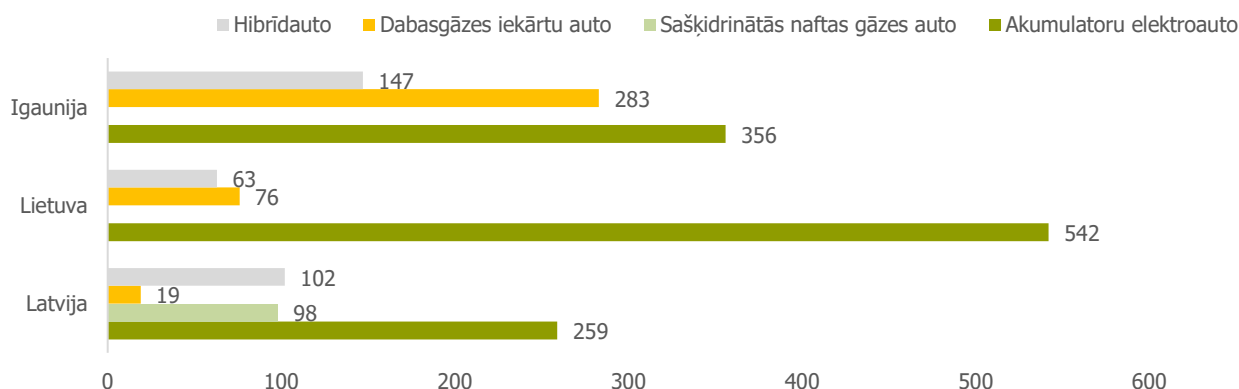
Salīdzinājumā ar kaimiņvalstīm, Latvijā ir viszemākais pirmoreiz gadā reģistrēto M1 klases alternatīvās degvielas auto skaits. Uz 2021.g.septembri, gada deviņos mēnešos Latvijā reģistrēti 478 šādi auto, savukārt Lietuvā – 681, bet Igaunijā to skaits ir visaugstākais – 786. Raugoties auto dzinēju dalījumā, Igaunijas augstais rādītājs daļēji skaidrojams ar augsto dabasgāzes iekārtu auto reģistrāciju. Tas savukārt ir rezultāts aptuveni četrreiz augstākam saspiestās dabasgāzes uzpildes staciju skaitam nekā Latvijā un Lietuvā (skat. sadaļu 4.4. Latvijas alternatīvās degvielas staciju infrastruktūra).

Arī akumulatoru elektroauto skaits Latvijā ir zemākais, salīdzinājumā ar kaimiņvalstīm. Proti, uz 2021.gada septembri Latvijā gada deviņos mēnešos reģistrēti 259 šādi auto, bet Igaunijā un Lietuvā attiecīgi 356 un 542 (Attēls 62).

<sup>152</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Pirmoreiz reģistrēto alternatīvās degvielas auto tirgus daļa, <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>

<sup>153</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Pirmoreiz reģistrēto alternatīvās degvielas auto tirgus daļa, <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>

Attēls 62. Pirmoreiz gadā reģistrēto M1 klases alternatīvās degvielas auto skaits Baltijas valstīs uz 2021.g.septembri <sup>154</sup>

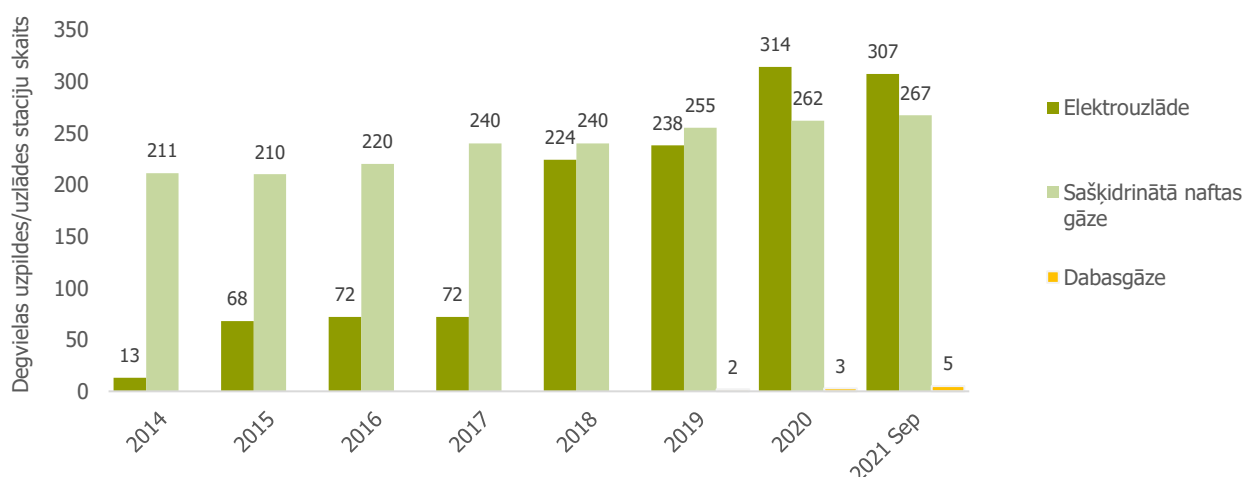


Kopējā M1 klases autoparkā uz 2021.gada septembri gadā pirmo reizi reģistrēto alternatīvās degvielas auto īpatsvars kopējā pirmoreiz reģistrēto M1 klases auto skaitā bija visaugstākais Igaunijā – 4,2%, cieši sekojot Latvijai – 4,1%, bet zemākais Lietuvā – 2,6%.

#### 4.4. Latvijas alternatīvās degvielas staciju infrastruktūra

Viens no galvenajiem priekšnosacījumiem efektīvai alternatīvo degvielas auto izmantošanai ir augsts infrastruktūras attīstības līmenis, t.i., plaša degvielas uzpildes/uzlādes staciju pieejamība – kā vieglajām automašīnām, tā arī autobusiem, kravas automašīnām, kā arī vienota uzpildes/uzlādes veidu sistēma ES līmenī. Tā, piemēram, LPG uzpildes staciju pieejamība Latvijā gadu gaitā arī veicinājusi šīs alternatīvās degvielas popularitāti. Taču, kopš 2020.gada, elektrozlādes staciju skaits Latvijā nu jau pārsniedz LPG uzpildes staciju skaitu. Taču dabaszgāzes uzpildes (CNG/LNG) staciju skaits uz 2021.gada septembri bija tikai 5 (Attēls 63).

Attēls 63. Elektrozlādes, sašķidrinātās naftas gāzes (LPG) un dabaszgāzes (LNG, CNG) uzpildes staciju skaita attīstība Latvijā no 2014.-2021.g. <sup>155</sup>

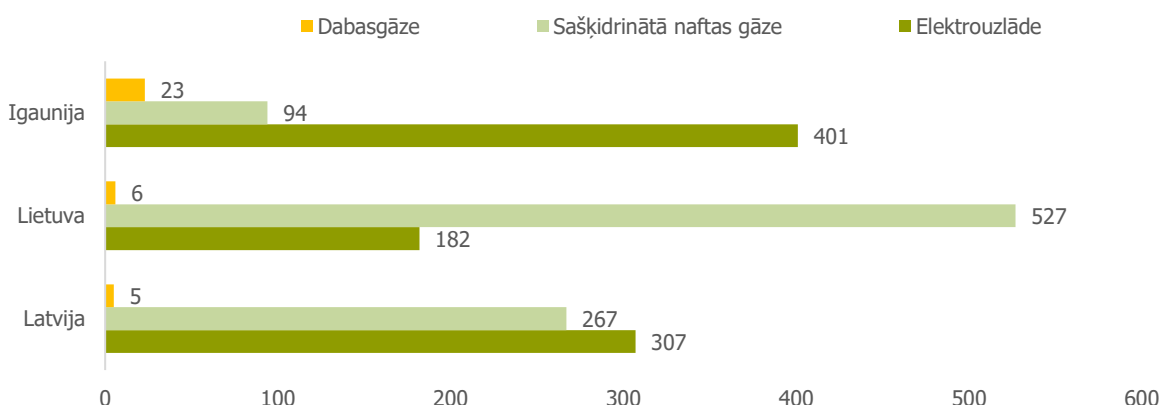


Salīdzinājumā ar Lietuvu un Igauniju, Latvija atrodas kaimiņvalstīm pa vidu pēc kopējā alternatīvās degvielas uzpildes/uzlādes staciju skaita. Uz 2021.gada septembri Latvijā tas bija 579, pārsniedzot Igaunijas līmeni – 518, bet zem Lietuvas līmeņa, kur ir 719 šādas stacijas (Attēls 64). Taču Igaunijā ir visaugstākais elektrozlādes staciju skaita īpatsvars starp alternatīvās degvielas uzpildes/uzlādes stacijām – 77%, Latvijā – 53%, bet Lietuvā viszemākais – 25%.

<sup>154</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Autoparks, <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1>

<sup>155</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Pirmoreiz reģistrēto alternatīvās degvielas auto tirgus daļa, <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>

Attēls 64. Alternatīvās degvielas uzpildes/uzlādes staciju skaits Baltijas valstīs uz 2021.g.septembri <sup>156</sup>



Tomēr paredzams, ka Latvijā straujāku elektrouzlādes staciju pieaugumu valstī veicinās papildinātais Latvijas būvnormatīvu noteikums no 2021.gada marta, kas nosaka nepieciešamību ikvienā jaunajā projektā paredzēt arī elektroauto uzlādes pieslēgvietu. Tomēr, salīdzinājumā ar ES-27, arī elektrouzlādes infrastruktūras pieejamības ziņā Latvija iepaliek. 2021.gada septembrī **Latvijā vienā elektrouzlādes stacijā vidēji bija 5 elektroauto pieslēgvietas, bet ES-27 vidēji – 11 pieslēgvietas**<sup>157</sup>.

Kopumā, Latvijā ir trīs elektrouzlādes staciju operatori, kuru vidū ir Ceļu satiksmes drošības direkcijas (CSDD), Elektrum un BiMAB.

- **CSDD** apsaimniekotajā nacionālajā elektromobiļu uzlādes staciju tīklā E-mobi ir 112 ātrās uzpildes stacijas. Visvairāk no tām ir Rīgā un Pierīgā – 27, taču daudzas atrodas arī citās lielākajās pilsētās, piemēram, Liepājā un Ventspilī, kā arī to apkārtnē – pa piecām, Daugavpilī un tās apkaimē – četras, kā arī mazāk apdzīvotās vietās. Piemēram, Gulbenes un Balvu novadā kopā ir trīs uzpildes stacijas. Jau vairāk – 10 stacijas – ir Ogres un Aizkraukles apkārtnē, deviņas stacijas – ir Siguldā un tās apkārtnē, astoņas – Jūrmalas un Tukuma apkārtnē.<sup>158</sup> Līdz 2021.gada beigām CSDD ir iecerējis iekārtot 139 elektrouzlādes vietas.<sup>159</sup> CSDD ir e-mobi jeb nacionālā elektromobiļu uzlādes staciju tīkla uzturētājs, un maksa par uzlādes tīklu ir 0.15 EUR/min. Pastāv vairāki norēķinu veidi, to vidū ir pēcapmaksas pakalpojums, uzlāde ar Mobilly mobilo aplikāciju, uzlāde ar SMS, apmaksa bez e-mobi līguma, skenējot QR kodu, kā arī uzlāde, izmantojot citu elektromobilitātes pakalpojumu sniedzēju izsniegtus autentifikācijas līdzekļus vai mobilās aplikācijas.<sup>160</sup>
- **Elektrum** ir uzstādījis 19 elektroauto publiskās uzlādes vietas ar 68 pieslēguma punktiem. To vidū ir vietas Rīgā, Mārupē, Jūrmalā, Liepājā, Jelgavā, Valmierā, Aizkrauklē, Jēkabpilī un Daugavpilī un tajās ir pieejamas CCS, CHAdeMO un Tyoe2 tipa uzlādes pieslēgumvietas.<sup>161</sup> Paredzēts, ka 2021.gada nogalē Elektrum Latvijā būs vismaz 20 elektroauto uzlādes vietas ar 84 pieslēgvietām.<sup>162</sup> Elektrum norāda, ka piedāvā 100% zaļu enerģiju, kas saražota AS Latvenergo ražotnēs. Norēķins ir jāveic par patērētajām kilovatstundām (kWh), ne kopējo uzlādes laiku. Lai norēķinātos par enerģiju, ir jāizmanto mobilo lietotni Elektrum.
- **BiMAB** jeb Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrības uzturētajā uzlādes kartē ir 34 uzpildes stacijas.<sup>163</sup> Elektrozpildes stacijas uzstāda biedrības biedri, kuri rūpējas par to uzturēšanu. Piemēram, viens no biedrības dalībniekiem SIA „MMx Energy” uzstādīja savulaik pirmo elektrouzlādes

<sup>156</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Transportlīdzekļu uzlādes punkti, <https://www.eafo.eu/alternative-fuels/>

<sup>157</sup> Eiropas Alternatīvās degvielas observatorija, Pieslēdzamie elektriskie transportlīdzekļi katram publiskajam uzlādes punktam, <https://www.eafo.eu/alternative-fuels/electricity/charging-infra-stats/#>

<sup>158</sup> E-mobi uzlādes tīkla staciju karte, CSDD, <http://www.e-transports.org/index.php/features-mainmenu-47/team/95-uzlades-punkti>

<sup>159</sup> Rosina jaunajās degvielas uzpildes stacijās obligāti paredzēt elektroauto uzlādes punktu, Zalāne, L., lsm.lv, 28.09.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/rosina-jaunajās-degvielas-uzpildes-stacijas-obligati-paredzet-elektroauto-uzlades-punktu.a376020/>

<sup>160</sup> E-mobi uzlādes tīkla staciju karte, CSDD, <http://www.e-transports.org/index.php/features-mainmenu-47/team/95-uzlades-punkti>

<sup>161</sup> Elektrum uzlādes stacijas – jūsu elektroauto zaļā enerģijai!, Elektrum, <https://elektrumveikals.lv/lv/majai/e-auto-uzlade/e-auto-uzlades-stacijas>

<sup>162</sup> Gada laikā dubultojuies Elektrum tīklā elektromobilos uzlādētās elektroenerģijas apjoms, 06.11.2021., uzladets.lv, <https://uzladets.lv/dubultojuies-elekttrum-tikla-apjoms/>

<sup>163</sup> BiMAB uzturētā uzlādes punktu karte, e-transports, <http://www.e-transports.org/index.php/features-mainmenu-47/team/236-uzlades-punkti-2>

punktu Ogrē.<sup>164</sup> Biedru vidū ir arī virkne citu uzņēmumu, kā arī privātpersonu.<sup>165</sup> Tomēr medijos nav ziņu par BiMAB biedru palielināt savā uzlādes kartē esošo staciju skaitu

### Elektroautobusu uzlādes karte

Latvijā nav izstrādāta elektroautobusu jeb autobusu uzlādes karte. Publiski pieejamā informācija liecina, ka vairākas pašvaldības ir iepirkušas vai grasās iepirkt autobusus, taču ne visos gadījumos ir minēts uzpildes staciju un pieslēguma punktu karte. Mediju un pašvaldību oficiāli sniegtā informācija liecina, ka vairumā gadījumu pašvaldības elektrokuģus pērk eksperimentālā kārtā jeb testa režīmā, lūkojot to ietekmi uz vidi un pilsētvidi, kā arī ekonomisko izdevīgumu. Informācija liecina, ka Rīgā ir vēlme ierīkot septiņas elektroautobusu ātrās uzlādes stacijas.<sup>166</sup> Jelgavā ir atrodamas divas elektrostacijas un četri elektropieslēguma punkti<sup>167</sup>, Rēzeknē – četras uzlādes stacijas<sup>168</sup>, Ventspilī – trīs pieslēguma punkti<sup>169</sup>, Jūrmalā – divi pieslēguma punkti<sup>170</sup>.

### Nākotnes perspektīvas

Attiecībā uz elektrouzlādes staciju attīstību, 2020.gada decembrī Valsts sekretāru sanāksmē akceptēja grozījumus Transporta enerģētikas likumā, kurā norādīts, ka jaunu degvielas uzpildes staciju būvniecības ietvaros un degvielas uzpildes staciju pārbūves vai renovācijas procesā būtu jāparedz vismaz viens alternatīvās degvielas uzlādes vai elektroenerģijas uzlādes punkts, ja šī stacija atrodas pie valsts nozīmes autoceļiem.<sup>171</sup> 2020.gada rudenī, kad valsts institūcijas likumprojektu vēl tikai gatavoja, tad tika norādīts, ka elektrouzlādes stacijas uzņēmēji iekārtos par saviem līdzekļiem.<sup>172</sup>

## 4.5. Alternatīvās degvielas auto pieejamība Latvijā

Izskatīts 2021.gada nogalē pieejamais tirgus piedāvājuma salīdzinājums, kā arī Latvijā pieejamo modeļu izvērtējums.

### 4.5.1. Tirgus piedāvājuma salīdzinājums

Kopumā, pašreizējais alternatīvo degvielas dzinēju automašīnu tirgus piedāvājums ir būtiski plašāks vieglajām pasažieru automašīnām, savukārt autobusiem, kravas furgoniem un smagajām kravas automašīnām tas ir ierobežotāks – ražotāji līdz šim nav īpaši fokusējušies uz šiem segmentiem. Tas galvenokārt saistīts ar nepilnīgām tehnoloģiskajām iespējām, proti, zemāku iespējamo nobraukumu ar pilnu uzpildi/uzlādi, kā arī vājāk attīstītu uzpildes/uzlādes staciju pieejamību. Tomēr sagaidāms, ka līdz ar topošo prototipu sekmīgu testēšanu un plašāku modeļu piedāvājumu 2024.-2026.gadā, arī tehnoloģiskās iespējas un darbības rādītāji transportlīdzekļiem šajā segmentā kopumā uzlabosies.

<sup>164</sup> Uzlādē 30 minūtēs – tagad arī Latvijā, BiMAB, <http://www.bimab.lv/jaunumi/uzlade-30-minutes-tagad-ari-latvija/>

<sup>165</sup> Biedri, BiMAB, <http://www.bimab.lv/biedri.php>

<sup>166</sup> Cik strauji elektromobilitāte ienāk mūsu ikdienā?, elektrum.lv, 27.06.2021., <https://www.elektrum.lv/lv/uznemumam/tirgus-apskats/cik-strauji-elektromobilitate-ienak-musu-ikdiena/>

<sup>167</sup> Jelgavas Autobusu parks saņēmis pirmo elektroautobusu, Jelgava.lv, 23.07.2021., <https://www.jelgava.lv/lv/jaunumi/zinu-arhivs/jelgavas-autobusu-parks-sanemis-pirmo-elektroautobusu/>

<sup>168</sup> Rēzeknes elektriskie autobusi, 03.09.2019., <https://uzladets.lv/rezeknes-elektriskie-autobusi/>

<sup>169</sup> Tiek uzsākta elektroautobusu uzlādes iekārtu uzstādīšana, „Ventspils reiss”, <https://www.ventspilsreiss.lv/lv/uznemums/aktualitates/tiek-uzsakta-elektroautobusu-uzlades-iekartu-uzstadisana/>

<sup>170</sup> Videi draudzīgu sabiedrisko transportlīdzekļu, kuru dzinējs darbojas ar elektrību, iegāde, Jūrmalas autobusu satiksme, <https://www.jurmalassatiksmeliv.lv/iepirkumi/#toggle-id-5>

<sup>171</sup> Likumprojekts „Transporta enerģijas likums”, Tiesību aktu projekti (līdz 08.09.2021.), Latvijas Republikas Ministru kabineta tiesību aktu projekti, <http://tap.mk.gov.lv/mk/tap/?pid=40496193>

<sup>172</sup> Rosina jaunajās degvielas uzpildes stacijās obligāti paredzēt elektroauto uzlādes punktu, Zalāne, L., lsm.lv, 28.09.2021.,

<https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/rosina-jaunajās-degvielas-uzpildes-stacijas-obligati-paredzet-elektroauto-uzlades-punktu.a376020/>

Tabula 31. Tradicionālo un alternatīvo degvielu piedziņas tipu un transportlīdzekļu veidu pieejamības salīdzinājums laika griezumā <sup>173</sup>

Degvielas piedziņas tips	Vieglie auto	Apvidus auto	Autobusi (M2)	Tūrisma autobusi (M3)	Kravas furgoni	Smagās kravas automašīnas
ICEV	Pieejami	Pieejami	Pieejami	Pieejami	Pieejami	Pieejami
CNG/LNG	Pieejami	Pieejami	Pieejami	Pieejami	Pieejami	Pieejami
BEV	Pieejami	2022	Pieejami	2024	Pieejami	2024
HFVC	2026	2026	2024	2024	2026	2026

Zemāk esošajā tabulā iespējams uzskatāmi pārlūkot tradicionālo un alternatīvo degvielu piedziņas tipu atšķirības, priekšrocības un trūkumus pašreizējā tirgus piedāvājuma un klimatneitralitātes rādītāju griezumā. Tabulā galvenokārt izmantota informācija no 2021.gada "PricewaterhouseCoopers Latvia" (PwC) veiktā pētījuma par tīro autotransporta līdzekļu ieviešanas iespējām Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestā (VUGD) <sup>174</sup>, kas papildināta ar datiem par automobiļu SEG emisijām un energoefektivitāti (7.-9.punkti tabulā) no EK 2020.gada ziņojuma par situāciju alternatīvo degvielu transporta sistēmas jomā <sup>175</sup>.

Tabula 32. Tradicionālo un alternatīvo degvielu piedziņas tipu un transportlīdzekļu veidu salīdzinājums tirgus piedāvājuma un klimatneitralitātes rādītāju griezumā <sup>176 177</sup>

Transportlīdzekļa veids	Benzīna un dīzeļdzinēji (ICEV)	Dabsgāzes dzinēju iekārtas (CNG un LNG)	Akumulatoru elektrodzinēji (BEV)	Ūdeņraža dzinēji (HFVC)	Hibrīdi (HEV)
<b>1. Pieejamība tirgū</b>					
<b>Autobusi (M2)</b>	<b>Augsta</b>	<b>Vidēja</b> – pilsētas satiksmes autobusi	<b>Vidēja</b> – pagaidām pārdošanā tikai parādās elektro kravas furgoni, kas sākotnēji netiek pārveidoti par mikroautobusiem	<b>Zema</b> – ir sastopami tikai prototipu veidā	<b>Vidēja</b>
<b>Autobusi (M3)</b>	<b>Augsta</b>	<b>Augsta</b> – dabsgāzes dzinēji plaši tiek izmantoti pilsētas pārvadājumos	<b>Vidēja</b> – paredzams, ka plašāks piedāvājums tūrisma autobusu segmentā būs sākot no 2023. gada	<b>Vidējā</b> – šobrīd ir pieejami pilotprojekti pilsētas pārvadājumiem (ieskaitot Rīgu)	<b>Vidēja</b>
<b>Kravas furgoni</b>	<b>Augsta</b>	<b>Vidēja</b> – segmentā darbojas tikai atsevišķi ražotāji, Eiropā nav izplatīts segments	<b>Vidēja</b> – pagaidām segmentā nav reālu piemēru, jo elektro kravas furgoni tikai sāk parādīties pārdošanā	<b>Zema</b> – ir atsevišķi prototipi	<b>Zema</b>
<b>Smagās kravas automašīnas</b>	<b>Augsta</b>	<b>Vidēja</b> – piedāvājums pieaugs no 2022. gada	<b>Zema</b> – piedāvājums pieaugs no 2023. gada	<b>Nav</b> – starptautisko pārvadājumu vilcēju piedāvājums	<b>Zema</b> – piedāvājums pieaugs no 2023. gada

<sup>173</sup> PwC, "Tiro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu ieviešanas iespēju izpēte un tehniskās specifikācijas sagatavošana risinājumu izstrādei un integrācijai VUGD, 2.nodevums, <https://www.vugd.gov.lv/lv/media/5051/download>

<sup>174</sup> PwC, "Tiro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu ieviešanas iespēju izpēte un tehniskās specifikācijas sagatavošana risinājumu izstrādei un integrācijai VUGD, 2.nodevums, <https://www.vugd.gov.lv/lv/media/5051/download>

<sup>175</sup> Eiropas Komisija, Alternatīvo degvielu transporta sistēmu jaunākais stāvoklis Eiropas Savienībā, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1>

<sup>176</sup> PwC, "Tiro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu ieviešanas iespēju izpēte un tehniskās specifikācijas sagatavošana risinājumu izstrādei un integrācijai VUGD, 2.nodevums, <https://www.vugd.gov.lv/lv/media/5051/download>

<sup>177</sup> Eiropas Komisija, Alternatīvo degvielu transporta sistēmu jaunākais stāvoklis Eiropas Savienībā, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1>



				pieaugs no 2026.gada	
<b>Vieglās apvidus automašīnas</b>	<b>Augsta</b>	<b>Vidēja</b>	<b>Zema</b> – piedāvājums pieaugs no 2022. gada (Ford F150, Tesla Cybertruck un GMC Hummer)	<b>Zema</b> – nozarē pagaidām ir tikai ražotāju prototipi, piedāvājums pieaugs 2022.gadā	<b>Augsta</b>
<b>Vieglās automašīnas</b>	<b>Augsta</b>	<b>Vidēja</b>	<b>Augsta</b> – piedāvājums nepārtraukti palielinās	<b>Zema</b> – tirgū pieejami 2 automašīnu modeļi (Toyota Mirai un Hyundai Nexa)	<b>Augsta</b>
<b>2. Cena, EUR</b>					
<b>Autobusi (M2)</b>	<b>Zema</b> - no 55 000	<b>Vidēji augsta</b> - no 100 000	<b>Vidēji zema</b> - no 75 000		
<b>Autobusi (M3)</b>	<b>Vidēji zema</b> - no 200 000	<b>Vidēja</b> - no 230 000	<b>Vidēji zema</b> - 190 000 par 22 sēdvietām (Iveco), no 400 000 (Yutong) par 45 sēdvietām	<b>Augsta</b> - no 800 000 - 1 300 000. Eiropas projekta H2BusEurope mērķis ir sasniegt cenu EUR 650 000	
<b>Kravas furgoni</b>	<b>Zema</b> - N1 no 19 000, N1G 4x4 tips – no 29 000	<b>Vidēja</b> - no 25 000	<b>Vidēja</b> - N1 no 27 000, N1G 4x4 tips no 65 000		
<b>Smagās kravas automašīnas</b>	<b>Zema</b> – 100 000 līdz 150 000	<b>Vidēja</b> – 120 000 līdz 180 000	<b>Augsta</b> – virs 850 000 (Rosenbauer RT)	<b>Augsta</b>	<b>Augsta</b>
<b>Vieglās apvidus automašīnas</b>	<b>Zema</b>	<b>Vidēji zema</b>	<b>Vidēja</b>	<b>Augsta</b>	<b>Zema</b> - no 21 000
<b>Vieglās automašīnas</b>	<b>Zema</b>	<b>Vidēji zema</b>	<b>Vidēja</b> - no 22 000	<b>Augsta</b> - no 53 000	<b>Zema</b> - no 15 000
<b>3. Nobraukums pēc pilnas uzpildes/uzlādes</b>					
<b>Autobusi (M2)</b>	<b>Augsts</b> – automašīnas uzpildīšana ar papildus degvielu iespējama praktiski visur	<b>Vidēji augsts</b> – līdz 1 000 km pēc pilnas uzpildes, taču uzpildīšana iespējama tikai gāzes uzpildes stacijās	<b>Zems</b> – līdz 150 km (nobraukums pēc pilnas uzlādes)		<b>Zems</b> – ar elektrodzinēju <b>Augsts</b> – ar iebūvēto dīzeļdzinēju
<b>Autobusi (M3)</b>	<b>Augsts</b> – automašīnas uzpildīšana ar papildus degvielu iespējama praktiski visur	<b>Vidēji augsts</b> – līdz 1 000 km pēc pilnas uzpildes, taču uzpildīšana iespējama tikai gāzes uzpildes stacijās	<b>Vidēji zems</b> – 150 līdz 350 km (nobraukums pēc pilnas uzlādes)	<b>Vidējs</b> – līdz 400 km, taču plānots, ka tas būtiski pieaugs	<b>Zems</b> – ar elektrodzinēju <b>Augsts</b> – ar iebūvēto dīzeļdzinēju
<b>Kravas furgoni</b>	<b>Augsts</b> – automašīnas uzpildīšana ar papildus degvielu iespējama praktiski visur	<b>Vidēji augsts</b> – līdz 1 000 km pēc pilnas uzpildes, taču uzpildīšana iespējama tikai gāzes uzpildes stacijās	<b>Zems</b> – līdz 150 km (nobraukums pēc pilnas uzlādes)	<b>Vidēja/zema</b> – līdz 300 km, taču plānots, ka tas būtiski pieaugs	<b>Zems</b> – ar elektrodzinēju <b>Augsts</b> – ar iebūvēto dīzeļdzinēju
<b>Smagās kravas automašīnas</b>	<b>Augsts</b>	<b>Vidēji augsts</b> – līdz 1 000 km pēc pilnas uzpildes	<b>Zems</b> - plānots, ka ar piedāvājuma paplašināšanos, maksimālais nobraukums paaugstināsies	<b>Augsts</b> – līdzvērtīga dīzeļdzinējam	<b>Zems</b> – 1h ar elektrodzinēju, bez dīzeļdzinēja <b>Augsts</b> – pēc 1h, turpinot darbību ar iebūvēto dīzeļdzinēju – līdz 6h
<b>Vieglās apvidus automašīnas</b>	<b>Augsts</b> – automašīnas uzpildīšana ar papildus degvielu iespējama praktiski visur	<b>Vidēji augsts</b> – līdz 1 000 km pēc pilnas uzpildes, taču uzpildīšana iespējama tikai gāzes uzpildes stacijās	<b>Vidēji zems</b> – 100 km līdz 300 km (nobraukums pēc pilnas uzlādes)	<b>Augsts</b>	<b>Augsts</b>

<b>Vieglās automašīnas</b>	<b>Augsts</b> – automašīnas uzpildīšana ar papildus degvielu iespējama praktiski visur	<b>Vidēji augsts</b> – līdz 1 000 km pēc pilnas uzpildes, taču uzpildīšana iespējama tikai gāzes uzpildes stacijās	<b>Vidēji zems</b> – 200 līdz 350 km (nobraukums pēc pilnas uzlādes)	<b>Augsts</b> – līdz 650 km	<b>Augsts</b>
<b>4. Uzpildes/uzlādes infrastruktūras pieejamība</b>					
<b>Visi transportlīdzekļu veidi</b>	<b>Augsta</b> – iespējama praktiski jebkur	<b>Vidēji zema</b> - uzpildīšana iespējama tikai gāzes uzpildes stacijās	<b>Vidēji zema</b> - uzlāde iespējama tikai elektrouzlādes stacijās	<b>Zema</b> - šobrīd Latvijā pieejama tikai viena uzpildes vieta, taču saskaņā ar ES plāniem 5–10 gadu laikā uzpildes staciju skaits ir jāpalielina	<b>Vidēji augsta</b>
<b>5. Uzpildes/uzlādes laiks</b>					
<b>Visi transportlīdzekļu veidi</b>	<b>Ātrs</b>	<b>Vidēji ātrs</b>	<b>Lēns</b>	<b>Vidēji lēns</b>	<b>Vidējs</b>
<b>6. Tehniskās apkopes iespējas</b>					
<b>Visi transportlīdzekļu veidi</b>	<b>Plašas</b>	<b>Ierobežotas</b> - atkarīgs no ražotāja	<b>Labas</b> - nodrošina ražotāja pārstāvis, turklāt regulāra apkope nav nepieciešama	<b>Labas</b> - nodrošina ražotāja pārstāvis	<b>Vidējas</b> - hibridizācijas nodrošināšanai nepieciešami papildu apkopes resursi
<b>7. SEG emisiju līmenis (no izpūtēja)</b>					
<b>Visi transportlīdzekļu veidi</b>	<b>Augsts</b>	<b>Vidēji augsts</b> - ap 22% zemāk nekā benzīnam, ap 8% zemāk nekā dīzeldegvielai	<b>Zems</b> - nav emisiju	<b>Zems</b> - nav emisiju	<b>Zems</b> - nav emisiju ar elektrouzlādi <b>Augsts</b> - ar iekšdedzes dzinēju
<b>8. SEG emisiju apjoms (pēc principa "well-to-wheel"), grami CO<sub>2</sub> ekv/km</b>					
<b>Visi transportlīdzekļu veidi</b>	<b>Augsts</b>	<b>Vidējs</b> - 126, izmantojot SDG no importētās dabasgāzes, 179, izmantojot CBG, kas par izejvielu izmanto kūtsmēslus	<b>Zems</b> - 50 ar pašreizējo ES elektrības ražošanas energoresursu sadalījumu, 0 ar tikai atjaunojamu energoresursu izmantošanu	<b>Vidēji zems</b> - 122, elektrolīzei izmantojot pašreizējo ES energoresursu sadalījumu, 79 ar metāna tvaika reformāciju, un 7, ja elektrolīzei izmanto tikai atjaunojamus energoresursus	
<b>9. Energoefektivitāte (pēc principa "well-to-wheel"), MJ/100 km</b>					
<b>Visi transportlīdzekļu veidi</b>	<b>Vidēja</b>	<b>Vidēji zema</b> - 193, izmantojot SDG no ES dabasgāzes; 477, izmantojot CBG, kas par izejvielu izmanto kūtsmēslus	<b>Vidēja</b> - 135 ar pašreizējo ES elektrības ražošanas energoresursu sadalījumu, 49 ar tikai atjaunojamu energoresursu izmantošanu	<b>Vidēji zema</b> - 328, elektrolīzei izmantojot pašreizējo ES energoresursu sadalījumu, 141 ar metāna tvaika reformāciju, un 130, ja elektrolīzei izmanto tikai atjaunojamus energoresursus	
<b>10. Ražotāju piedāvājums</b>					

<b>Autobusi (M2)</b>	Renault, Iveco, Mercedes, Fiat, Ford, VW, MAN. Nelieli autobusi, līdz 5 t, lielākoties tiek pārveidoti uz kravas furgonu bāzes	Scania, Iveco	Mercedes, VW, MAN, 2021 – 2022. gadā gaidāmi arī Renault, Fiat, Ford	Hyundai	
<b>Autobusi (M3)</b>	Visplašākais piedāvājums no ražotāju viedokļa	Scania, Irizar, Iveco	Yutong, Solaris, Scania un citi pilsētas transportlīdzekļu ražotāji	Solaris, Van Hool, Caetano, Toyota, Yutong	
<b>Kravas furgoni</b>	Visi vadošie ražotāji, ieskaitot Daimler, VW, Ford, Opel, Fiat, Renault, Iveco, MAN	Iveco, Ford	Mercedes, VW, MAN, Opel 2021/2022. gadā gaidāmi arī Renault, Fiat, Ford	VW, Hyundai, Renault	
<b>Smagās kravas automašīnas</b>	Scania (VW grupa), MAN (VW grupa), Volvo (iekļauj Renault), Iveco, Daimler	Šobrīd tikai Iveco piedāvā 4x4 N3G tipa smagās kravas automašīnas, Scania paredz iespēju šādas automašīnas uzsākt ražot 2022. gadā	Potenciāli Scania (VW grupa), MAN (VW grupa), Volvo (iekļauj Renault), Iveco, Daimler	Potenciāli Scania (VW grupa), MAN (VW grupa), Volvo (iekļauj Renault), Daimler	
<b>Vieglās apvidus automašīnas</b>	Vairums ražotāju	Vairums ražotāju	Ford, Mazda, VW, Škoda, Audi, Ford, Tesla, Volvo, Jaguar, MG, Mercedes, BMW, Porsche, Rivian, GMC	BMW, Land Rover, Mercedes, Hyundai, Toyota, Audi	Ford, BMW, Land Rover, Volvo, Toyota, Kia, Mercedes, Audi
<b>Vieglās automašīnas</b>	Vairums ražotāju	Vairums ražotāju	VW, Ford, Kia, Opel, Renault, Citroen, Hyundai, Mazda, Peugeot, Fiat, Mini, BMW, Honda, Nissan, Huyndai, Mercedes, Tesla, Porsche, Lotus, Audi, Polestar, Cupra	Šobrīd – Toyota, Hyundai Plānoti – Mercedes, BMW, Ford, Nissan	Visi vadošie ražotāji piedāvā hibridā auto

#### 4.5.2. Latvijā pieejamo modeļu izvērtējums

Latvijas Auto asociācija publiski nodrošina pārskatu par dažāda veida vieglo pasažieru automobiļu CO2 izmešu apjomi, kā arī to bāzes cenas, gan arī alternatīvo modeļu pieejamība. Vidējā klasē ir visvairāk pieejamo videi draudzīgo modeļu, veidojot 36% no piedāvājuma.

Tabula 33. Dažādu automašīnu un CO2 izmešu apjoms, bāzes cenas un modeļu pieejamība ar vides paaugstinātajām prasībām<sup>178</sup>

Kategorija	CO2 NEDC g/km	CO2 WLTP g/km	Bāzes cena, EUR	Izvērtētie modeļi	Modeļi ar paaugstinātām	Videi draudzīgās
------------	---------------	---------------	-----------------	-------------------	-------------------------	------------------

<sup>178</sup> Automobiļu klasifikators, Auto asociācija, pieejamība - <http://www.autoasociacija.lv/lv/automasinu-klasifikators>

	Min.	Maks.	Min.	Maks.	Min.	Maks.		vides prasībām	pieejamās versijas
<b>Vieglie pasažieru automobiļi (M1)</b>									
Mini	0	119	113	132	9803	13300	7	2	2EV
Mazā	0	126	0	134	7590	41400	19	6	3EV, 1 HEV, 1 HEV/PHEV, 1 CNG
Kompaktā	0	242	93	155	7420	35990	28	9	3CNG, 2HEV, 2EV, 1HEV/PHEV/EV, 1HEV, PHEV
Vidējā	92	169	104	168	18140	44990	25	9	4PHEV, 3CNG, 2HEV
Lielā	0	191	100	156	40695	87700	12	8	6PHEV, 1HEV, 1EV
Luksuss	121/58	194	160/45	209	84100	101200	6	5	4PHEV, 1HEV
Mazā apvidus	86/0	266	111	198	13990	61100	28	7	2CNG, 2HEV, 1PHEV, 1HEV/EV, 1 PHEV/EV
Kompaktā apvidus	99 99/29 99/34	185	126	195	10400	60137	42	9	5PHEV, 4HEV
Vidējā apvidus	0	120	139	339	38990	121740	20	6	4PHEV, 1HEV, 1EV
Lielā apvidus	0	314	0	226	54912	127665	6	2	1PHEV, 1EV
Kupejas, kabrioleti un rodsteri	42	293	48	297	27110	170100	28	3	2HEV, 1PHEV
<b>Vieglie pasažieru automobiļi (M1) – pasažieru furgoni</b>									
Mazā daudzfunkciju	0	122	104	149	13600	22107	8	1	1EV
Kompaktā daudzfunkciju	100	136	121	169	11170	36270	17	3	1PHEV, 1HEV, 1EV
Vidējā daudzfunkciju	125	207	135	205	22700	43252	13	Nav	Nav
Lielā daudz-funkciju	153	196	189	261	23700	39222	9	Nav	Nav
<b>Vieglais komerc transports (N1)</b>									
Pikapi	167	353	212	234	21200	59895	9	Nav	Nav
Mazie furgoni	85	128/0	104	166	12210	20127	14	3	2CNG, 1EV
Vidējie furgoni	125	173	153	201	17900	26436	9	Nav	Nav
Lielie furgoni	154	192	189	277	21100	28030	10	1	1CNG

Papildus salīdzinot auto cenas – ar iekšdedzes dzinēju un elektroauto, kas ir Latvijas tirgus piedāvājumā 2021.gada novembrī, ir secināms, ka elektroauto sākotnējās cenas ir 1-3 reizes augstākas nekā automašīnām ar iekšdedzes dzinēju (Tabula 34).

Tabula 34. Auto ar iekšdedzes dzinēju un elektroauto cenu salīdzinājums 2021.gada novembrī<sup>179</sup>

Firma	Automašīnas ar iekšdedzes dzinēju cena, EUR			Elektroauto cena, EUR		
	Modelis	Zemākā	Augstākā	Modelis	Zemākā	Augstākā
Renault	Clio	14 490	19 880	Zoe	32 260	35 690
Dacia	Duster	12 390	20 000	Spring	17 100	18 170
VW	Passat	25 785	26 780	e-UP!	24 615	Nav norādīts
VW	T-cross	17 575	19 900	ID.4	41 170	Nav norādīts
Skandimotors Hjundai	17 modeļi	11 790	40 990	Hyundai IONIQ Electric	33 990	Nav norādīts
Skandimotors Hjundai	3 jauni modeļi	43 990	52 990	Hyundai IONIQ 5	49 990	Nav norādīts

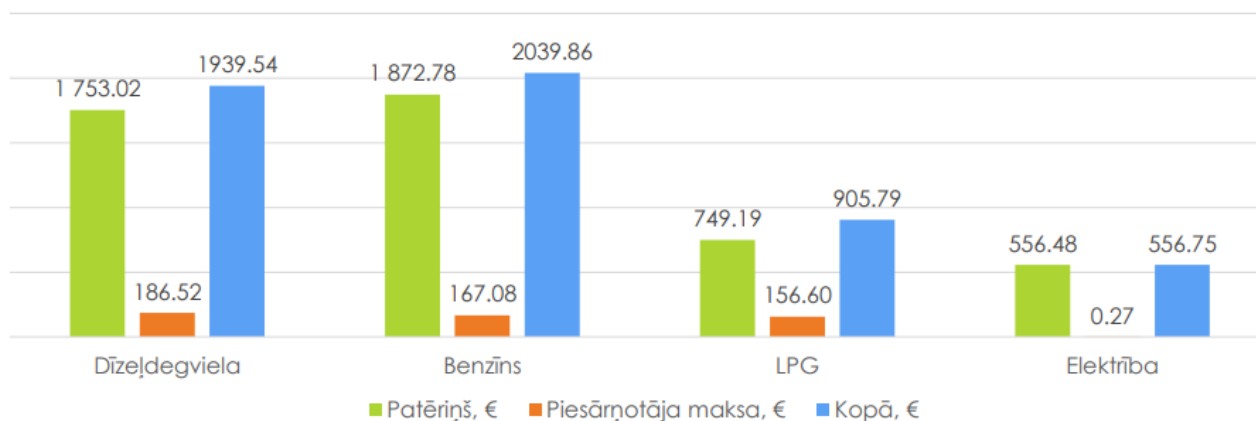
Toties tiek norādīts, ka ikdienas uzlādes izmaksas ir salīdzinoši mazākas nekā autotransportiem ar iekšdedzes dzinēju (Attēls 65).

Attēls 65. Patēriņš ikdienā ar nobrauktiem 20 000 km ar Volkswagen Golf mašīnu<sup>180</sup>

<sup>179</sup> Autoru apkopojums pēc 3 autosalonu informācijas 2021.gada novembrī

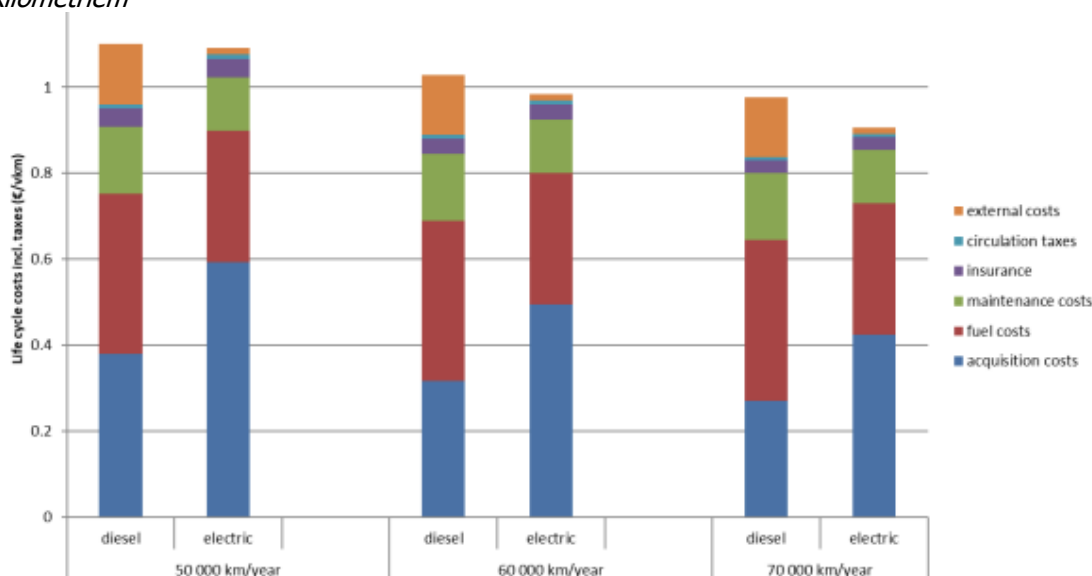
<sup>180</sup> Uzladets.lv, 2019.gada izvērtējums, pieejams - [https://static.elektrum.lv/files/Leonardo\\_EnergyEfficiency\\_Seminars\\_Event/579/4.pdf](https://static.elektrum.lv/files/Leonardo_EnergyEfficiency_Seminars_Event/579/4.pdf)

## Volkswagen Golf



Salīdzinot to dzīves ciklā, tad autobusu dzīves ciklu atkarībā no nobrauktajiem kilometriem, tad pie 50 000 km gadā dzīves cikla izmaksas ir līdzvērtīgas, taču nobraukumam palielinoties, elektrisko autobusu izmantošana ir finansiāli izdevīgāka (Attēls 66).

Attēls 66. Dzīves cikla izmaksas dīzeļdegvielas un elektriskajiem autobusiem atkarībā no nobrauktajiem kilometriem<sup>181</sup>



## 4.6. Autotirgus izaicinājumi pandēmijas laikā

Autoražošanas nozare visā pasaulē 2021.gada otrajā pusgadā piedzīvo krīzi, jo krasi ir sarukusi dažādu materiālu un izejvielu piegādātāju kapacitāte. Arī Latvijā ir vērojama līdzīga aina kā citur Eiropā – noliktavās nav lielu auto uzkrājumu un vieglo auto tirgus ir piedzīvojis kritumu – septembrī par 7,6%, liecina Latvijas Auto asociācijas dati.<sup>182</sup>

Oktobra otrajā pusē 12 Eiropas biznesa asociācijas, to vidū autorāzotāji, paziņoja par „neizbēgamu ražošanas apturēšanas risku Eiropā” magnija krājumu izbeigšanās dēļ. Tā kā novembra beigās varētu beigties magnija krājumi, tad var gaidīt neizbēgamu ražošanas apturēšanu un darba vietu zaudēšanu, pauda asociācijas. Krīzes cēlonis ir augošās energoresursu cenas un 35 no 50 Ķīnas magnija kausēšanas rūpnīcu darbība ir apturēta energoresursu ekonomijas dēļ. Līdz ar to magnija cena ir augusi no 2000 USD (1748 EUR) par tonnu līdz 10 000-14 000 USD par tonnu (8739 EUR – 12 235 EUR). Taču Ķīnas daļa Eiropas magnija piegādes tirgū

<sup>181</sup> ES, [https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP\\_roadtransport\\_technicalreport.pdf](https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP_roadtransport_technicalreport.pdf)

<sup>182</sup> Kāpēc lietoti auto pašlaik kļūvuši tik dārgi?, delfi.lv, 26.10.2021., <https://www.delfi.lv/bizness/tehnologijas/kapec-lietoti-auto-paslaik-kluvusi-tik-dargi.d?id=53714497>

ir 95%.<sup>183</sup> Līdz ar to ir izveidojusies situācija, kurā automobiļu karkasi ir gatavi, taču trūkst pusvadītāju mikroshēmu, līdz ar to nav iespējams pabeigt auto ražošanas procesu.<sup>184</sup>

Otra problēma ar ko saskaras autoražotāji ir auto daļu un mikročipu deficīts, attiecīgi automašīnas piegādes laiks ir audzis līdz 90 dienām. Sākotnēji tika minēts, ka mikročipu pieejamība atjaunosies 2021.gada beigās vai 2022.gada otrajā pusē, tad oktobra izskaņā krīzes risinājumu redz tikai 2023.gadā. Mikroshēmas tiek izmantotas jaunajos transportlīdzekļos, tostarp informācijas un izklaides sistēmās, stūres pastiprinātājos, bremzēs un citās transportlīdzekļu sistēmās. Latvijas Auto asociācija uzsver, ka neviens šobrīd pasaulē nevar pateikt, cik ilgi mikročipu deficīts turpināsies un kā tā atrisināsies. Attiecīgi – auto piegāžu termiņi turpinās būt garāki kā iepriekš.<sup>185</sup> Pusvadītāju ražotāji ir apsolijuši palielināt piedāvājumu, taču jaunu rūpnīcu celtniecība prasa vairākus gadus, un viņi kā savus prioritāros klientus sauc jauno tehnoloģiju ražotājus, nevis autorūpniecību.<sup>186</sup> Tādējādi ir radies ievērojams pieprasījums pēc mazlietota transporta, rezultātā būtiski kāpušas cenas un trūkst kvalitatīva piedāvājuma ne tikai Latvijā, bet visā Eiropā.<sup>187</sup> Pusvadītāju krīzes radītie triecienviļņi, kas praktiski visiem autoražotājiem liek limitēt ražošanu vai uz laiku slēgt montāžas līnijas, var būt pietiekami spēcīgi, lai iespiestu dažas valstis pat recesijā. Japānā, kurā atrodas Toyota un Nissan centri, detaļu deficīta dēļ eksports septembrī samazinājās par 46%, salīdzinot ar gadu iepriekš.<sup>188</sup>

Automašīnu ražotāji arī meklē plastmasas veidu – jau trešo izejvielu deficīta veidu - ko izmanto vējstikla tīrītāja šķidrums noturēšanai un paneļa formēšanai, kā arī sēdekļu izgatavošanai izmantotajām putām.<sup>189</sup> Ceturtās piegādes, kuru pieejamība ir apdraudēta, ir tērauds, jo augsto gāzes cenu dēļ Eiropas tērauda ražotāji slēdz daļu rūpnīcu.<sup>190</sup>

Situāciju vēl vairāk sarežģī fakts, ka arvien vairāk patērētāju un dažādas normas globālā līmenī pieprasa ražot videi draudzīgākus auto. Tas savukārt prasa ražotājiem pārorientēt ražošanas procesu. Turklāt, vismaz Latvijas tirgū, ir izveidojusies situācija, ka globālajiem ražotājiem vairāk uzmanību pievēršot elektroauto ražošanai, ir samazinājusies iekšdedzes auto ražošana. Pieprasījums ir lielāks par piedāvājumu, jo pircēji prasa lētākos iekšdedzes auto, nevēloties dārgākos elektroauto, tomēr arī pieprasījums pēc elektroauto pieaug.<sup>191</sup>

Attiecīgi 2021.gada nogalē Latvijas auto asociācija norādīja, ka jebkura auto iepirkumu gaidīšanas laiks ir vidēji 6-8 mēneši, kas lielākoties pārsniedz pašvaldības budžeta plānošanas periodu (gadu), veidojot izaicinājumus iepirkumu procedūru veikšanā.<sup>192</sup>

<sup>183</sup> Augstoenergoresursu cenu dēļ no visdažādākajām vietām pasaulē pienāk ziņas par ražošanas apturēšanu, Zvejnieks, O., la.lv, 27.10.2021., <https://www.la.lv/augsto-energoresursu-cenu-del-no-visdazadakajam-vietam-pasaule-pienak-zinas-par-razosanas-apturesanu>

<sup>184</sup> Kāpēc lietoti auto pašlaik kļuvuši tik dārgi?, delfi.lv, 26.10.2021., <https://www.delfi.lv/business/tehnologijas/kapec-lietoti-auto-paslaik-kluvusi-tik-dargi.d?id=53714497>

<sup>185</sup> Pusvadītāju trūkuma dēļ turpinās neziņa par auto piegādēm arī Latvijā, db.lv, 04.08.2021., <https://www.db.lv/zinas/iegazu-izaicinajumi-ievilksies-ari-nakamgad-503246>

<sup>186</sup> How car shortages are putting the world's economy at risk, <https://www.nytimes.com/2021/11/02/business/car-shortage-global-economy.html>

<sup>187</sup> Pusvadītāju trūkuma dēļ turpinās neziņa par auto piegādēm arī Latvijā, db.lv, 04.08.2021., <https://www.db.lv/zinas/iegazu-izaicinajumi-ievilksies-ari-nakamgad-503246>

<sup>188</sup> How car shortages are putting the world's economy at risk, <https://www.nytimes.com/2021/11/02/business/car-shortage-global-economy.html>

<sup>189</sup> How car shortages are putting the world's economy at risk, <https://www.nytimes.com/2021/11/02/business/car-shortage-global-economy.html>

<sup>190</sup> Augstoenergoresursu cenu dēļ no visdažādākajām vietām pasaulē pienāk ziņas par ražošanas apturēšanu, Zvejnieks, O., la.lv, 27.10.2021., <https://www.la.lv/augsto-energoresursu-cenu-del-no-visdazadakajam-vietam-pasaule-pienak-zinas-par-razosanas-apturesanu>

<sup>191</sup> Kāpēc lietoti auto pašlaik kļuvuši tik dārgi?, delfi.lv, 26.10.2021., <https://www.delfi.lv/business/tehnologijas/kapec-lietoti-auto-paslaik-kluvusi-tik-dargi.d?id=53714497>

<sup>192</sup> 2021.gada 1.decembra ZPI transporta sektora semināra informācija

## 5. Kopsavilkums un ieteikumi tālākai darbībai

### 5.1. Kopsavilkums

ES Zaļā kursa mērķis ir kļūt par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu līdz 2050.gadam, attiecīgi izvirzot nepieciešamās pārmaiņas, tai skaitā arī transporta sektoram, kurš tiek norādīts kā viens no nozīmīgākajiem gaisa piesārņotājiem<sup>193</sup>. ES ir noteikusi, ka no 2035.gada Eiropas tirgū varēs ražot tikai 100% elektriskus vai ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, un tiek sagaidīts, ka transportlīdzekļi, kas nerada emisijas, tiktu pārdoti no 8,2% no visiem transportlīdzekļiem 2021.gadā līdz vismaz 55% 2030.gadā.<sup>194</sup>

Latvija siltumnīcefektas gāzu apjoms ir viens no viszemākajiem ES valstīs, taču transporta sektorā tas ir tuvāk ES vidējam rādītājam<sup>195</sup>. Transporta sektors Latvijā veido 29-30% no siltumnīcefekta gāzēm, no kurām lielākoties autotransports, īpaši vieglās automašīnas, ir nozīmīgākais piesārņotājs<sup>196</sup>. Latvijas Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021-2027.gadā ir noteikts, ka kopējās siltumnīcefektas gāzu emisijas transporta sektorā 2023.gadā ir jāsamazina par 20%, salīdzinot ar 2017.gadu, bet 2027.gadā – par 28%. Papildus ir noteikts, ka bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars visu transportlīdzekļu skaitā būtu 0,5% 2023.gadā, taču 2027.gadā – vismaz 2%.<sup>197</sup> Latvijas transporta lielākie problēmjautājumi – novecojis autoparks un zems atjaunoto energoresursu un elektroenerģijas patēriņš transportā (ap 4%) – tiek paredzēts, ka tiek risināts ar alternatīvās degvielas autotransporta iegādi<sup>198</sup>. Lai gan mērķis ir cēls, tomēr autoindustrija norāda, ka potenciālais plāns mērķa izpildei nav balstīts praksē un uz iedzīvotāju ieradumu maiņu vērsts.<sup>199 200 201 202</sup>

Lai ES veidotu kā klimatneitrālu reģionu, ES ir izvirzījusi augstus CO2 mērķus gan automašīnu ražotājiem<sup>203</sup>, gan arī publisko iepirkumu veicējiem, lai tie veicinātu nepieciešamās pārmaiņas un pāreju uz videi draudzīgiem transportlīdzekļiem. 2009.gadā tika pieņemta "Tiro" un energoefektīvo autotransporta Direktīva, un 2019.gadā noteikti mērķrādītāji, kas nosaka noteiktu īpatsvaru, kuru ik gadu publiskajam sektoram ir jāiegādājas no visiem transportlīdzekļiem (attiecināms uz vieglajiem transportlīdzekļiem, kravas transportlīdzekļiem, autobusiem, un arī to sniegtajiem pakalpojumiem, taču ne uz speciālajiem transportlīdzekļiem).<sup>204</sup> Latvijai ir vieni no viszemākajiem mērķrādītājiem, kur "tiro" vieglo autotransporta iepirkumiem ir jāveido 22% no visiem iepirktajiem transportlīdzekļiem, kamēr Rietumeiropas valstīs tas ir noteikts kā 38,5% no visiem transportlīdzekļiem, kamēr visaugstākais īpatsvars un arī ietekme publiskajam sektoram ir uz autobusu iepirkumiem.<sup>205</sup>

<sup>193</sup> Eiropas zaļais kurss, Eiropas Komisija, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_lv](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_lv)

<sup>194</sup> Fit for 55: Where are the French and German Car Industries Heading, Institut Montaigne, Stanislaus, A., 01.09.2021., <https://www.institutmontaigne.org/en/blog/fit-55-where-are-french-and-german-car-industries-heading>

<sup>195</sup> Eiropas vides aģentūra, Siltumnīcefekta gāzu emisiju avoti, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV\\_AIR\\_GGE](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV_AIR_GGE)

<sup>196</sup> 2020.gadā iesniegtās siltumnīcefekta gāzu inventarizācijas kopsavilkums, pieejams -

[https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Klimats/Majas\\_lapai\\_LVGM2020\\_seginvkopsavilkums.pdf](https://www.meteo.lv/fs/CKFinderJava/userfiles/files/Vide/Klimats/Majas_lapai_LVGM2020_seginvkopsavilkums.pdf)

LVGMC, 2021. gada iesniegtās inventarizācijas kopsavilkums, SEG dati,

[https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG\\_emisiju\\_un\\_ETS\\_monitorings/Zinojums\\_par\\_klimatu/SEG\\_kopsavilkums/LVA\\_ghg\\_profile\\_LV.xlsx](https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Klimats/SEG_emisiju_un_ETS_monitorings/Zinojums_par_klimatu/SEG_kopsavilkums/LVA_ghg_profile_LV.xlsx)

<sup>197</sup> Likumi.lv, Par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.-2027. gadam, pieejams - <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-20212027-gadam>

<sup>198</sup> Par Latvijas nacionālo enerģētikas un klimata plānu 2021.-2030.gadam, <https://likumi.lv/ta/id/312423-par-latvijas-nacionalo-energetikas-un-klimata-planu-20212030-gadam>

<sup>199</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

<sup>200</sup> Transporta „zaiņošana” – vai plāni ļaus sasniegt mērķus, Helmane, I., lvportals.lv, 17.06.2021., <https://lvportals.lv/norises/329557-transporta-zalinasana-vai-plani-laus-sasnigt-merkus-2021>

<sup>201</sup> Klimata politika Latvijā: valdība meklē veidus, kā mazināt kaitīgās emisijas, Butkevičs, I., skaties.lv, 15.01.2021.,

<https://skaties.lv/zinas/latvija/klimata-politika-latvija-valdiba-mekle-veidus-ka-mazinat-kaitigas-emisijas/>

<sup>202</sup> Kur likt vecos auto? Ministrijas „futbolē” atbildību par klimata mērķiem, Barisa-Sermule, L., lsm.lv, 16.05.2021., <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/zinu-analize/kur-lik-vecos-auto-ministrijas-futbole-atbildibu-par-klimata-merkiem.a404840/>

<sup>203</sup> Fit for 55 – The EU's plan for a green transition, European Council <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/eu-plan-for-a-green-transition/>

<sup>204</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tiro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (Dokuments attiecas uz EEZ.), pieejams - <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj?locale=LV>

<sup>205</sup> IUB, Skaidrojums "Tirā" autotransporta iepirkumi, skatīts 10.11.2021., pieejams: <https://www.iub.gov.lv/lv/skaidrojums-tira-autotransporta-iepirkumi>

“Tirā” transportlīdzekļu Direktīva nosaka obligātas prasības, kas attiecināmas uz visiem transportlīdzekļu iepirkumiem, izņemot speciālo transportu, neskatoties, vai tiek pirkti lietoti vai jauni transportlīdzekļi, kā arī uz visiem pakalpojumiem virs ES līmeņa iepirkumiem. Tajā pašā MK noteikumi Nr. 353 ir rekomendējošās prasības, kas ir attiecinātas tikai uz jaunu transportlīdzekļu iepirkumiem virs 42 000 EUR. “Tirā” transportlīdzekļu Direktīva nosaka, ka tā ir attiecināta uz visu transportlīdzekļu iegādi un nomu, kā arī uz noteiktiem pakalpojumiem virs ES līmeņa (139 000 EUR pēc Publisko iepirkumu likuma un nedaudz virs 400 000 EUR pēc Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likums. Noteiktie pakalpojumi ir norādīti gan kā neregulāri pasažieru pārvadājumi, gan kā pasta transports, gan paku pārvadāšanas pakalpojumi un pasta piegādes pakalpojumi, kas nav norādīti MK noteikumos Nr. 353. Tajā pašā laikā MK noteikumi Nr. 353 iekļauj atkritumu savākšanas transportlīdzekļus, kas tieši neiekļaujas “tiro” transportlīdzekļu Direktīvā.

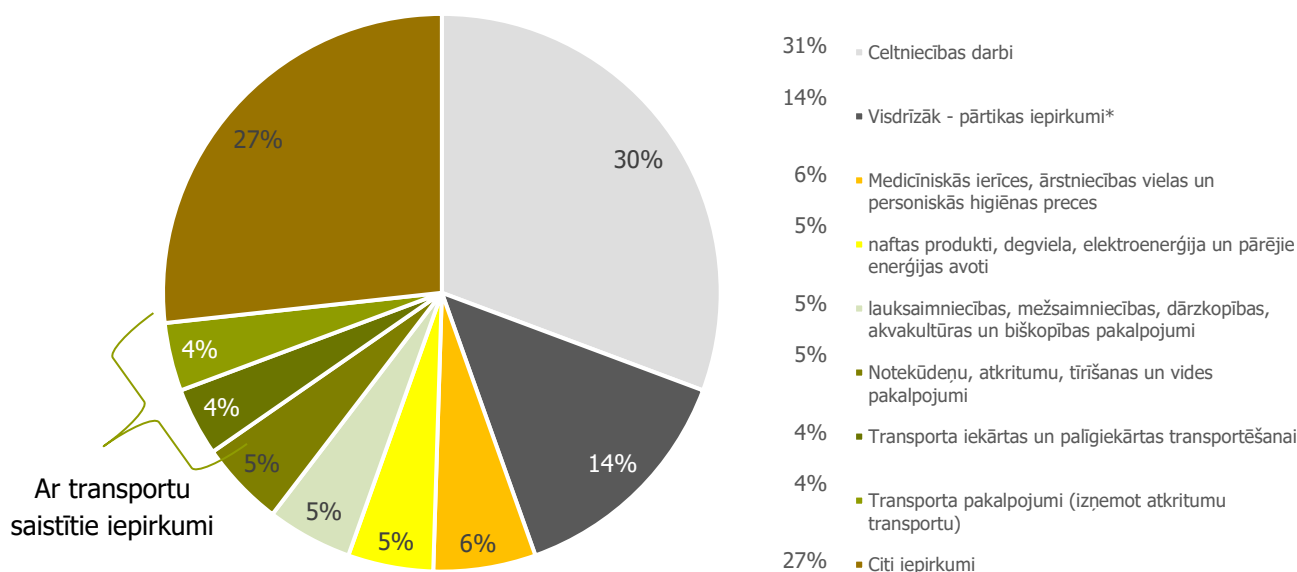
Tabula 35. “Tiro” transportlīdzekļu Direktīvas un MK noteikumu Nr. 353 salīdzinājums

Transportlīdzekļu kategorija	Attiecināms uz “tiro” transportlīdzekļu Direktīvu	MK noteikumi Nr. 353 2021.gada redakcijā
Līgumcenas ierobežojumi	<b>Obligātas prasības.</b> Attiecas uz visiem transportlīdzekļu iepirkumiem, nomu un pakalpojumu sniegšanu, izņemot speciālo transportu. Nav noteiktas iepirkumu līgumcenas sākumsummas transportlīdzekļu iepirkumos, un pakalpojumiem no 139 000 EUR	<b>Rekomendējošās prasības.</b> Attiecas uz iepirkumiem, sākot no <b>42 000 EUR</b> un iegādē - tikai uz <b>jauniem transportlīdzekļiem</b>
Preces/pakalpojuma veids:	<b>Iegāde un noma</b> Noteikti <b>pakalpojumi (virs ES līmeņa):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi</li> <li>- Īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi</li> <li>- Neregulāri pasažieru pārvadājumi</li> <li>- Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi</li> <li>- Pasta transports</li> <li>- Paku pārvadāšanas pakalpojumi</li> <li>- Pasta piegādes pakalpojumi</li> <li>- Paku piegādes pakalpojumi</li> </ul>	<b>Iegāde un noma</b> Noteikti <b>pakalpojumi:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi</li> <li>- Īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi</li> <li>- Neregulāri pasažieru pārvadājumi</li> <li>- Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi</li> <li>- Atkritumu savākšanas transportlīdzekļi</li> </ul>
<b>M kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai</b>		
Vieglie pasažieru automobiļi – M1 kategorija M2 – mikroautobusi un autobusi (zem 5 t masas) M3 – pilsētas, starppilsētu satiksmes autobusi, trolejbusi (masa virs 5 t)	Attiecas uz iegādi (jebkuru) un pakalpojumiem (virs ES līmeņa) M3 – attiecas uz (I un A klases transportlīdzekļi), taču neattiecas uz tālsatiksmes autobusiem	Tikai uz <b>jauniem</b> transportlīdzekļiem Attiecas uz pakalpojumiem Attiecas arī uz tālsatiksmes autobusiem (netiek izņemti specializētie transportlīdzekļi)
<b>N kategorija – mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai</b>		
N1 kategorija – komerc transports (masa <3,5 t) N1 kategorija – komerc transports (masa 3,5 t <12 t ) N1 kategorija – smagais komerc transports (masa >12 t)	Attiecas uz iegādi (jebkuru) un pakalpojumiem (virs 139 000 EUR)	Tikai uz <b>jauniem</b> transportlīdzekļiem <b>Neattiecas uz pakalpojumiem</b> Īpaši izdalītas – atkritumu savākšanas automobiļi un to pakalpojumu iepirkšana

Pēc Iepirkumu Uzraudzības Biroja vizualizācijas rīka informācijas, 10% no iepirkumu līgumcenas kopš 2010.gada apkopotajiem iepirkumiem, veido iepirkumi ar transportlīdzekļu un to pakalpojumu (arī atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu) nodrošināšanu. Attiecīgi kopā apvienojot ir viena no nozīmīgākajām iepirkumu grupām publisko iepirkumu izvērtējumā.



Attēls 67. IUB Datu vizualizācijas pārskats par Latvijā veiktajiem iepirkumiem no 2010.gada līdz 2021.gada decembrim un to dalījumu pa sektoriem<sup>206</sup>



\*Datu vizualizācijā nav norādīts sektora nosaukums datu skatīšanas laikā, taču visdrīzāk tie ir pārtikas iepirkumi, jo tie netiek minēti nevienā no iepirkumu sadaļām

No 2016.gada ir veikti 4252 iepirkumi ar kopējo vērtību 3 065 miljoni EUR, taču jānorāda, ka kopējā iepirkumu apjomā ir iekļauti arī 3 no 10 Latvijas vēsturiski lielākajiem publiskajiem iepirkumiem. Lielākais iepirkums vēsturē ir SIA "Getliņi EKO" iepirkums "Privātā partnera izvēle Rīgas sadzīves atkritumu apsaimniekošanas sistēmas nodrošināšanai", kas veikta 2019.gadā ar kopējo līgumcenu 676,1 miljons EUR. Tā kā iepirkums ir atkritumu apsaimniekošanas pasākumu nodrošināšana, tad tas arī iekļaujas ar transportu saistītajos iepirkumos. Lai gan iepirkums tika noslēgts, tomēr pēc tā ieviešanas, darbība tika apturēta, attiecīgi gadu vēlāk Rīgas domes Mājokļu un vides departaments rīkoja septīto lielāko iepirkumu vēsturē ar kopējo summu – 238,5 miljoni EUR. Devītais lielākais iepirkums ar summu 179,4 miljoni EUR tika organizēts 2020.gadā, kad Valsts SIA "Autotransporta direkcija" veidoja iepirkumu "Par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā".<sup>207</sup> Šie trīs vieni no lielākajiem iepirkumiem Latvijas publisko iepirkumu vēsturē arī iekļaujas kopējā izvērtējumā.

Lai gan vēsturiski lielākie iepirkumi ievērojami palielina kopējo iepirkumu apjomu attiecīgajos gados, tomēr iepirkumi pēc skaita, kuru līgumcenas ir līdz 42 000 EUR, veido 67% (19% - iepirkumi zem 10 000 EUR un 48% - iepirkumi no 10 000 EUR līdz 42 000 EUR), un lai gan iepirkumi skaita ziņā, kuriem līgumcena ir virs 10 miljoniem EUR ir vien 1% no kopējā līgumu apjomu, to ietekme uz kopējo līgumcenu ir ievērojama, veidojot 74% no visas līgumcenas.

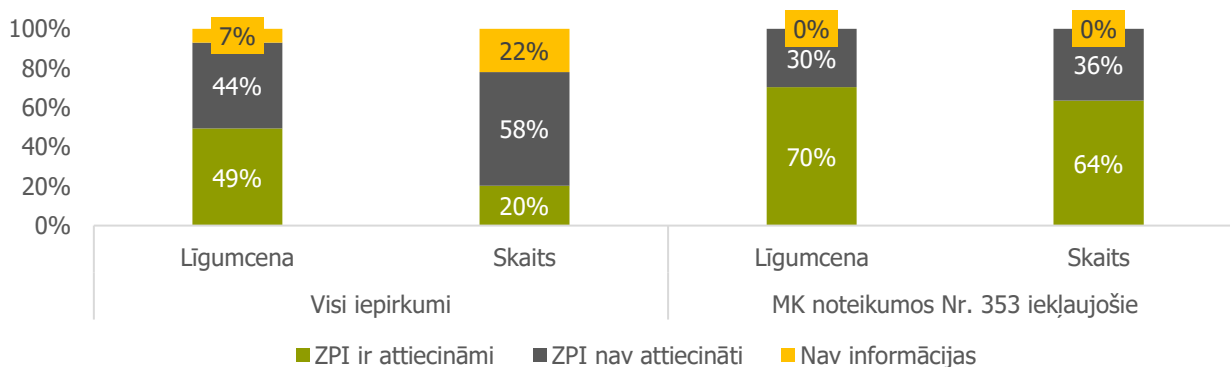
Dalījumā no kopējā līgumcenu apjoma, 49% tiek piemēroti ZPI kritēriji, taču uz 2017.gada 20.jūnija MK noteikumiem Nr. 353<sup>208</sup> attiecināmiem iepirkumiem – 70% iepirkumos tiek izvirzītas paaugstinātas ZPI prasības. No kopējā iepirkumu skaita, tikai 20% iepirkumos tiek attiecinātas ZPI prasības, taču no MK noteikumos iekļauto prasībās – 64% no iepirkumu skaita. Paaugstinātas vides prasības ir attiecinātas uz transporta iepirkumiem virs 42 000 EUR, kā arī noteiktiem transportlīdzekļiem (jauniem un lielākoties vieglajiem un autobusu iepirkumiem).

<sup>206</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs datu vizualizācija, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/visual>

<sup>207</sup> Iepirkumu uzraudzības birojs datu vizualizācija, skatīts 26.11.2021, pieejams - <https://info.iub.gov.lv/visual>

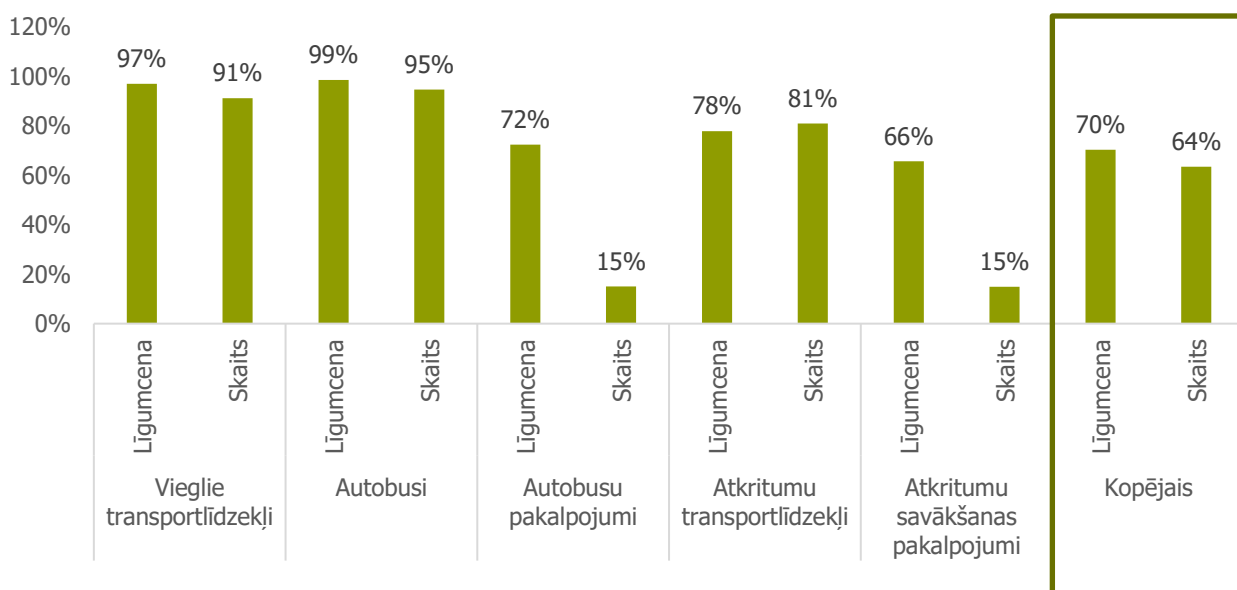
<sup>208</sup> Likumi, MK noteikumi 353, pieejami: <https://likumi.lv/ta/id/291867-prasibas-zalajam-publikajam-iekirkumam-un-to-piemerosanas-kartiba>

Attēls 68. Videi draudzīgu iepirkumu īpatsvars no kopējo iepirkumu skaita un no iepirkumiem, kas attiecas uz MK noteikumiem Nr. 353, pēc līgumcenas un arī pēc skaita



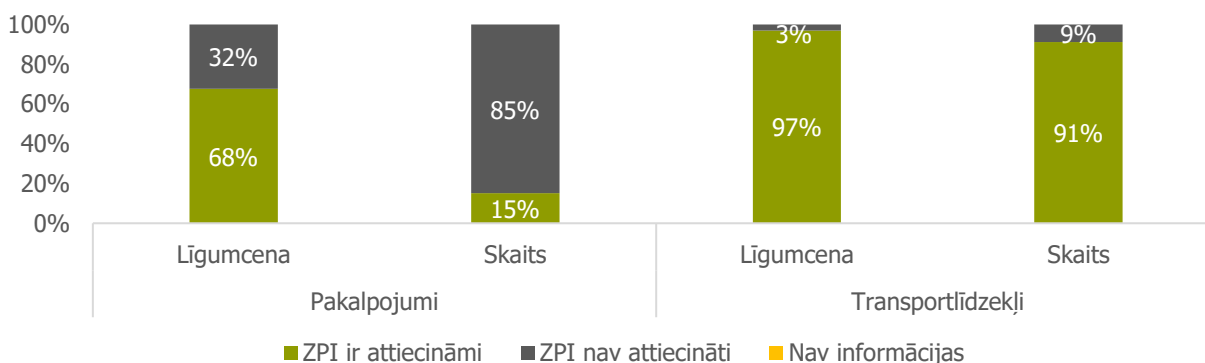
Izvērtējot ZPI piemērošanu pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām transporta kategorijām, lielākajā daļā no iepirkumiem pēc līgumcenas tiek izvirzītas ZPI prasības. Vieglo transportlīdzekļu un autobusu iepirkumos, ZPI prasības tiek izvirzītas pat vairāk nekā 90% no iepirkumiem. Tajā pašā laikā autobusu un atkritumu savākšanas pakalpojumu prasības pēc augstākām vides prasībām ir ievērojami zemāks, attiecinot vien 15% no līgumiem un ap 70% no līgumcenas. Vēsturiski lielākajā iepirkumā tika attiecinātas ZPI prasības, attiecīgi paaugstinot kopējo līgumcenu apjomu ievērojami.

Attēls 69. ZPI iepirkumu skaits no kopējā apjoma, dalot pa MK noteikumu Nr. 353 izvirzītajām kategorijām no 2016.gada līdz 2021.gada oktobrim



Dalījumā pa transportlīdzekļa iegādi un pa pakalpojumu iegādi, ZPI piemērošanas aktivitāte ir redzama vēl precīzāk. Iegādājoties jaunus transportlīdzekļus, praktiski gandrīz vienmēr tiek iegādāti transportlīdzekļi ar paaugstinātām vides prasībām (91-97%), taču ievērojami mazāk tiek pieprasīti kritēriji, iegādājoties pakalpojumu (Attēls 32). Lai gan daļā no atkritumu savākšanas pakalpojumiem ir izvirzītas paaugstinātas vides prasības, tomēr iepirkumu dokumentācijā tās lielākoties tiek izvirzītas kā kopējās vides prasības un netiek tieši attiecinātas uz izmantoto transportu vai transportlīdzekļiem.

Attēls 70. Videi draudzīgu iepirkumu īpatsvars no MK noteikumu Nr. 353 kategorijām iekļautajiem iepirkumiem, dalījumā pa pakalpojumiem un transportlīdzekļu iegādi



Izvērtējot vieglo transportlīdzekļu izvirzītās ZPI prasības, no tām gandrīz pusei no ZPI iepirkumiem ir izvirzītas Euro 6 prasības, kamēr vēl 22% no iepirkumiem ir izvirzītas Euro 5 prasības. Bez noteikta EURO standarta līmeņa, taču ar izvirzītām CO2 prasībām vēl 21% iepirkumi. 3% no izvirzītajām prasībām ir attiecinātas uz hibrīdauto vai elektroauto. Vēl 2% ir citas prasības, kā arī 8% no iepirkumiem ir izvirzītas paaugstinātas vides prasības, taču tās nav precizētas IUB iepirkuma sākotnējā dokumentācijas informācijā (Attēls 36). Kopumā jānorāda, ka reti notiek tieša atsaukšanās uz MK noteikumiem Nr. 353, citkārt ir iekļauta atsaukšanās uz citiem ar transporta regulējumu saistīto informāciju.

Izvērtējot iepirkumu situāciju, nepieciešams ņemt vērā, ka bez jaunu transportlīdzekļu iepirkumu veikšanas, bieži tiek norādīts, ka iepērk jaunu vai mazlietotu transportlīdzekli, kuru apjoms veido ap 20%-30% no jauno iepirkto transportlīdzekļu skaita. Attiecīgi tieši transportlīdzekļu nepieciešamība un pieejamais budžets ir noteicošais faktors, kas nosaka transportlīdzekļu iepirkumu un tam izvirzītās paaugstinātās vai nepaaugstinātās vides prasības.

Nepieciešams ņemt vērā, ka liela daļa no pašvaldības transportlīdzekļu iepirkuma ir saistīti ar speciālu vajadzību un funkciju nodrošināšanu dažādās jomās. Var uzskatīt, ka transporta pieejamība nosaka dzīves kvalitāti. Transports, transportlīdzekļu iegāde vai noma un transportlīdzekļu pakalpojumu izmantošana arī publiskajā sektorā ir paredzēta publiskā sektora darbību pamatvajadzību nodrošināšanai. Sociālajā jomā ir nepieciešami transportlīdzekļi cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, nacionālās drošības jomā ir specializētās bruņoto spēku automašīnas, iekšlietu jomā – specializētie transporti policijas un ugunsdzēsējiem, medicīnas jomā – slimnieku pārvadāšanai. Attiecīgi nosakot kritērijus ir nepieciešams norādīt, vai uz šīm iepirkumu jomām tiek attiecinātas zaļā publiskā iepirkuma prasības vai netiek. "Tīrā" autotransporta Direktīva neiekļauj šos specializētos transportlīdzekļus noteiktajos "tīro" transportlīdzekļu iepirkumu īpatsvaros.

Salīdzinot 2017.gada 20.jūnija MK noteikumus Nr. 353 ar 2021.gada ES ZPI ceļa transporta vadlīnijām<sup>209</sup>, kurā ir veiktas ZPI kritēriju un prasību izvērtējums "Tīro" autotransporta Direktīvas kontekstā, ir secināms, ka konceptuāli lielākā daļa no kritērijiem un prasībām ir jau iekļautas MK noteikumos. Tomēr kritēriji ir precizēti, nosakot augstākas CO2 emisiju un gaisa piesārņojuma emisiju prasības, kuras praktiski var izpildīt vienīgi iepērkot "tīros" transportlīdzekļus.

<sup>209</sup> EK ZPI kritēriji un prasības, pieejams - [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

Tabula 36. MK noteikumi prasības uz jaunu vieglo automobiļu un jaunu vieglo kravas automobiļu iegādei salīdzinājums ar ES vadlīniju prasībām

MK noteikumos veiktās izmaiņas 2020.gadā		ES ZPI vadlīnijas 2021.gadā
Iepirkuma līguma priekšmets	<b>Jaunu</b> bezemisiju un zemas emisijas transportlīdzekļu iepirkšana vai noma	Mopēdu, motociklu, vieglo automobiļu, vieglo kravas auto un mikroautobusu pirkšana, līzings vai noma
Tehniskās Specifikācijas prasības	CO2 emisijas	CO2 emisijas
	Izplūdes gāzu emisijas	Gaisa piesārņojuma emisijas
	<b>Ekoloģiska braukšana</b>	Enerģijas patēriņa rādītāji
	Riepu spiediena kontroles sistēma	Akumulatora minimālā garantija
	Trokšņa emisijas līmeņi	Riepu spiediena kontroles sistēma
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Nulles izplūdes spēja	Trokšņa emisijas līmeņi
	Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas	Transportlīdzekļa riepas – rites pretestība
	<b>Alternatīvās degvielas izmantošana</b>	Nulles izplūdes spēja
		Zemākas CO <sub>2</sub> emisijas
		Energoefektivitāte
		Uzlabota gaisa piesārņotāju emisiju veiktspēja
	Ātruma ierobežošana	
	Pagarinātā garantija	
	Transportlīdzekļa troksnis	

Apzīmējumi:

Zaļi dzeltena – kritēriji ir līdzīgi pēc nosaukumiem

**Oranža – kritēriji netiek turpināti**

Pelēka – kritēriji tika izskatīti 2019.gada MK noteikumu koriģēšanas procesā, un netika virzīti tālāk MK Noteikumu izmaiņās

Balta – jauni kritēriju vai prasību piedāvājumi

2020.gada pētījumā, kur pēc EP pasūtījuma izstrādāta ES līmeņa metodoloģija par sauszemes ceļu transportlīdzekļu dzīves ciklu un to gaisa piesārņojumu laika periodā no 2020.-2050.gadam, secināts, ka vismazākā dzīves cikla ietekme uz vidi visās transportlīdzekļu kategorijās ir ar elektropiedziņu darbināmiem auto, turklāt ar būtisku rādītāju atšķirību no auto ar pārējiem piedziņas tipiem<sup>210</sup>. Lai gan dzīvescikla aprēķinos elektroautomobiļu kopējās izmaksas tiek lēstas kā ekonomiski izdevīgākas nekā iekšdedzes motoru kopējās izmaksas, tomēr sākotnējās iegādes izmaksas ir 2-3 reizes augstākas nekā transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinēju, attiecīgi ir jāreķinās ar iepirkumu līgumcenas palielināšanos divkārtīgi. Tirdzniecības eksperti prognozē, ka līdz 2025.gadam iegādes izmaksas alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem izlīdzināsies<sup>211</sup>, taču līdz tam laikam ir jāreķinās ar transporta iegādes budžeta divkārtšošanās.

Nemot vērā, ka Publiskais sektors no visiem zaļajiem iepirkumiem vien 3% iepirkumi ir bijuši ar alternatīvās jeb "tīro" automašīnu iepirkumiem, kā arī Latvijā kopumā elektriskie transportlīdzekļi veido 0,5% no kopējā transportlīdzekļu skaita, tad "Tīro" autotransporta Direktīvas prasības, iegādāties 22% no vieglo transportlīdzekļu iepirkumiem un 35% no autobusu iepirkumiem ar alternatīvo enerģiju ir ievērojams izaicinājums. Tāpat arī "tīro" transportlīdzekļu iegāde iekļauj nepieciešamību mainīt transportlīdzekļa lietošanas paradumus, attiecīgi vajadzīgs ir laiks un nodošanās, lai mainītu jau esošos ieradumus. Tāpat arī bez emisiju transportlīdzekļi ir nozare un produkts, kas vēl attīstās, taču liela daļa no iedzīvotājiem nav atvērti inovācijām.

Kamēr iepircējiem un lietotājiem ir iegādes izaicinājumi, tikmēr ES uzliktie transporta emisiju samazināšanas mērķi, kuru atskaite ir 2023. un 2027.gadā pieprasa aktīvu rīcību klimata neitralitātes mērķu sasniegšanā. Industrijas pārstāvji norāda, ka 2021.gadā izvirzītie atbalsta un ierobežojošie mehānismi ir nepietiekoši, lai Latvija izpildītu ES uzliktos klimatneitralitātes mērķus. Lai to izdarītu, nozarē ir nepieciešami radikāli soļi "tīro" transportlīdzekļu virzienā, un kā viens no tiem varētu būt simtprocentīgs "tīro" transportlīdzekļu iepirkums.

<sup>210</sup> Ricardo Energy & Environment, Determining the environmental impacts of vehicles, [https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020\\_study\\_main\\_report\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/system/files/2020-09/2020_study_main_report_en.pdf)

<sup>211</sup> 2021.gada 1.decembra ZPI semināra runātāju informācija

Publiskā sektora ietekme vieglā autotransporta iegādē ir mazāka nekā 4%, taču autobusu jeb sabiedriskā transporta izmantošana un lietošana veido ietekmi no 43% līdz 75% no visiem autobusu sniegtajiem pakalpojumiem<sup>212</sup>, kur atkritumu apsaimniekošanas transportlīdzekļu izvēlē publiskajam sektoram ir vairāk nekā 80% ietekme pār sektorā izmantoto transportlīdzekļu izvēli. Attiecīgi nepieciešams vērst papildus uzmanību uz publiskajā sektorā izmantoto transportlīdzekļu, īpaši autobusu un kravas automobiļu kvalitāti un to radīto piesārņojumu, pieprasot augstākas kvalitātes transportlīdzekļu izmantošanu.

Tomēr ņemot vērā, ka 60% no autobusiem un kravas automašīnām ir vecāki par 11 gadiem, tad pakalpojumu pieprasījums pēc "tīriem" transportlīdzekļiem nevar tikt uzlikts uzreiz jeb sākot no 2022.gada, jo Latvijā tam vēl nav attiecīgā piedāvājuma. Sākotnēji 2022.gada MK noteikumu Nr. 353 izmaiņās kā obligāts kritērijs varētu būt papildus punktu piešķiršana, ja pakalpojumu izmantošanā tiek izmantots "tīrais" transportlīdzeklis, nosakot, ka no 2026.gada 1.janvāra pakalpojumus publiskajam sektoram varēs sniegt tikai "tīrie" transportlīdzekļi.

## 5.2. MK noteikumu Nr. 353 ieteicamās izmaiņas transporta sadaļai, ja tie paliek kā rekomendējošie kritēriji un prasības

Prasības un kritēriji attiecas uz sekojošām trim ražojumu transportlīdzekļu un to sniegto pakalpojumu grupām:

- jauni vieglie un kravas pasažieru automobiļi, ko iegādājas tieši vai izmantojot līzingu/nomu;
- jauni lielas noslodzes transportlīdzekļu iegāde vai noma
- pasažieru pārvadājumi
- transporta ārpakalpojumi - atkritumu savākšana, sabiedriskie autotransporta iepirkumi, pasta un kurjeru pakalpojumi
- pasta, kurjeru un pārvietošanās pakalpojumi, kas nav ārpakalpojumi, sabiedriskie transportlīdzekļi un sabiedriskā transporta pakalpojumi;
- jauni atkritumu savākšanas automobiļi un pakalpojumi.

Piedāvātie kritēriji ir jāskata kopā ar Publisko iepirkumu likumu un Ministru kabineta 2017. gada 28. februāra noteikumiem Nr. 106 "Noteikumi par autotransporta līdzekļu kategorijām, kuru iepirkumos piemēro īpašas prasības, un autotransporta līdzekļu ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodiku", 2013. gada 25. jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 351 "Sabiedrisko autotransporta līdzekļu iepirkuma noteikumi" un citiem saistītiem tiesību aktiem.

### 13.1. ZPI prasības un kritēriji jaunu vieglo automobiļu un jaunu vieglo kravas automobiļu, arī mopēdu un motociklu iegādei

Iepirkuma dokumentu sastāvdaļas	ZPI prasības un kritēriji								
Iepirkuma līguma priekšmets	<u>Tīru autotransporta līdzekļu bezemisiju un zemas emisijas transportlīdzekļu</u> iepirkšana vai noma. <u>(Mopēdu, motociklu, vieglo automobiļu, vieglo kravas auto un mikroautobusu pirkšana, līzings vai noma)</u>								
Tehniskās specifikācijas prasības	1. CO <sub>2</sub> EMISIJAS. Saskaņā ar transportlīdzekļu tehnisko datu lapu, transportlīdzekļu CO <sub>2</sub> emisija nedrīkst pārsniegt šādus rādītājus (pēc WLTP mērīšanas metodes): <u>50 g/km līdz 2025.gada 31.decembrim, un 0 g/km no 2026.gada 1.janvāra</u>								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Transportlīdzekļa tips</th> <th>CO<sub>2</sub> (g/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><u>Vieglie pasažieru automobiļi (M1)</u></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mini</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Mazs, mazs apvidus</td> <td>110</td> </tr> </tbody> </table>	Transportlīdzekļa tips	CO <sub>2</sub> (g/km)	<u>Vieglie pasažieru automobiļi (M1)</u>		Mini	100	Mazs, mazs apvidus	110
Transportlīdzekļa tips	CO <sub>2</sub> (g/km)								
<u>Vieglie pasažieru automobiļi (M1)</u>									
Mini	100								
Mazs, mazs apvidus	110								

<sup>212</sup> ES, [https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP\\_roadtransport\\_technicalreport.pdf](https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EUGPP_roadtransport_technicalreport.pdf)

	<p><del>Kompakts, kompakta apvidus, mazā daudzfunkciju, kompakta daudzfunkciju</del> 120</p> <p><del>Vidējs, vidējs daudzfunkciju</del> 130</p> <p><del>Liels, vidējā apvidus, liela daudzfunkciju</del> 150</p> <p><del>Luksus, lielā apvidus</del> 200</p> <p><b>Vieglais komerc transports (N1)</b></p> <p><del>Pikapi</del> 180</p> <p><del>Mazie furgoni</del> 130</p> <p><del>Vidējie furgoni</del> 160</p> <p><del>Lielie furgoni</del> 190</p>
	<p><b>2. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</b></p> <p><u>Līdz 2025.gada 31.decembrim</u> <del>T</del>transportlīdzekļiem ir jāatbilst EURO 6 atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulas (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai I pielikuma 2. tabulā noteiktajām "Euro 6" emisijas robežvērtībām un CO<sub>2</sub> emisijas ir saskaņā ar tehnisko datu lapu.</p> <p><u>No 2026.gada 1.janvāra transportlīdzekļiem izplūdes gāzu emisijas ir 0 g/km.</u></p>
	<p><b>3. EKOLOĢISKA BRAUKŠANA</b></p> <p>Automašīnās/furgonos ir informācija/norādījumi par ekoloģisku braukšanu, kas atbilst transportlīdzeklim. Attiecībā uz transportlīdzekļiem ar iekšdedzes motoru transportlīdzekļa lietotāja rokasgrāmatai jāietver norādes par agrīnu pārnesumu pārslēgšanu, vienmērīga ātruma uzturēšanu, ja apgriezīnu skaits minūtē ir mazs, un satiksmes plūsmas paredzēšanu. Hibridtransportlīdzekļu un elektrotransportlīdzekļu gadījumā jāietver informācija par reģeneratīvās bremsēšanas izmantošanu ar mērķi taupīt enerģiju. No elektrotīkla uzlādējamu hibrīdelektrisku transportlīdzekļu un tādu elektrotransportlīdzekļu gadījumā, kas aprīkoti ar attāluma palielinātājiem, jāietver konkrētas norādes par to, kā maksimāli palielināt to kilometru skaitu, kuri nobraukti, izmantojot elektrību.</p>
	<p><b>4. RIEPU SPIEDIENA KONTROLES SISTĒMAS (TPMS)</b></p> <p>Autotransporta līdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļi un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, <del>vai autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.</del></p>
	<p><b>5. TROKŠŅA EMISIJAS LĪMENI</b></p> <p><del>Trokšņa emisijas līmenim jābūt zemākam, nekā noteikts tiesību aktos.</del></p>
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	<p>Papildu punkti tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi.</p> <p><b>1. ENERGOEFEKTIVITĀTE</b></p> <p><u>Punkti tiks piešķirti transportlīdzekļiem ar zemāko enerģijas patēriņu, kas izteikts kWh/100 km saskaņā ar WLTP testa procedūru. Tiks izmantota šāda formula:</u></p> $Punkti_{piedāvājumam} = \frac{(Augstākais - piedāvājuma) \text{ enerģijas līmenis}}{(Augstākais - zemākais) \text{ piedāvātais enerģijas līmenis}} \times \text{maksimālo punktu skaits}$ <p><u>Kur</u></p> <p><u>Punkti<sub>piedāvājumam</sub> ir punktu skaits, kas piešķirts vērtētajam piedāvājumam</u></p> <p><u>(Augstākais – zemākais) piedāvātais enerģijas līmenis ir augstākais un zemākais enerģijas patēriņš, kas izteikts kWh/100 km starp iesniegtajiem piedāvājumiem</u></p> <p><u>maksimālo punktu skaits - maksimālais punktu skaits, ko var piešķirt iepirkumā</u></p> <p><b>1. ALTERNATĪVAS DEGVIELAS IZMANTOŠANA</b></p> <p><del>Transportlīdzekļa konstrukcija paredz alternatīvu degvielas veidu vai sistēmu izmantošanu (piem., biodegvielas, elektriskās, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas, dabasgāzi).</del></p>

	<p>2. ZEMĀKAS CO<sub>2</sub> EMISIJAS <u>Spēkā esošs līdz 2025.gada 31. decembrim, nepiemēro no 2026.gada 1.janvāra.</u> CO<sub>2</sub> emisijai ir jābūt mazākai par specifikācijās noteikto (<u>2±</u>.kritērijs).</p> <p>3. NULLES IZPLŪDES SPĒJA <u>Spēkā esošs līdz 2025.gada 31. decembrim, nepiemēro no 2026.gada 1.janvāra.</u> Papildus punkti tiks piešķirti arī transportlīdzekļiem, kas var apliecināt spēju nodrošināt, ka izplūdes emisija ir 0 noteiktajā obligātajā attālumā, proti, attālumā, ko vieglais automobilis var nobraukt bez izplūdes emisijām, proporcionāli transportlīdzekļa jaudai. Pasūtītājs noteiks atsauces robežvērtību obligātajam attālumam, kurā izplūdes emisijai jābūt 0, saskaņā ar uzaicinājumā iesniegt piedāvājumus minētajiem paredzētajiem izmantošanas profiliem (piedāvātais noklusējuma attālums varētu būt 40 km).</p>
--	---

**13.2. ZPI prasības un kritēriji lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem jauniem sabiedriskajiem transportlīdzekļiem (autobusu, kravas transportlīdzekļu, atkritumu apsaimniekošanas transportlīdzekļu iepirkums)**

Iepirkuma dokumentu sastāvdaļas	ZPI prasības un kritēriji
Iepirkuma līguma priekšmets	<u>Liela noslodzes autotransporta līdzekļu (M2, M3, N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļu – autobusi, kravas automašīnas, arī atkritumu apsaimniekošanas transportlīdzekļu) Autobusu ar zemu emisiju līmeni iegāde vai iznomāšana.</u>
Tehniskās specifikācijas prasības	<p><b><u>1. TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU IEPIRKŠANA</u></b> <u>Transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar vienu no šādām tehnoloģijām:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>divu degvielu dabasgāzes transportlīdzeklis ar gāzes enerģijas attiecību virs pasaules harmonizētā pārejas cikla (WHTC) karstā daļa testa cikls vismaz 50% *</u></li> <li>• <u>augstspiediena tiešās iesmidzināšanas dabasgāzes transportlīdzekļi*</u></li> <li>• <u>speciāli dabasgāzes transportlīdzekļi *</u></li> <li>• <u>pilnībā elektriski transportlīdzekļi</u></li> <li>• <u>hibrīdauto**</u></li> <li>• <u>ūdenraža degvielas transportlīdzekļi* *</u></li> </ul> <p><u>Ūdenraža un dabasgāzes transportlīdzekļiem ir nepieciešama minimālā procentuālā daļa atjaunojamās degvielas piegāde (skatīt piezīmi tālāk).</u></p> <p><b><u>2±. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</u></b> Visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009.gada 22.decembra noteikumiem Nr. 1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11.pielikuma 41.iedaļā noteiktajām "EURO VI" emisiju robežvērtībām. Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši EURO VI standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.</p> <p><b><u>2. TROKŠŅA EMISIJAS</u></b> <u>Pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu trokšņa līmenim jābūt zemākam, nekā noteikts tiesību aktos.</u></p> <p><b><u>3. TRANSPORTLĪDZEKĻU RIEPAS — TROKŠNIS</u></b> <u>Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepām, kuru trokšņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu,</u></p>

~~to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES riepu marķējuma ārējā rītes trokšņa klases kategorijām.~~

~~Piegādātājam ir jāapņemas izmantot zemas rītes pretestības riepas. Rītes pretestībai (gan jaunām riepām, gan riepām ar atjaunotu protektoru), kas izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst šādām robežvērtībām, saskaņā ar ISO 28580: 2009 "Vieglo automobiļu, kravas automobiļu un autobusu riepas. Rītes pretestības mērīšanas metodes. Vienotā punkta tests un mērījumu rezultātu korelācija" vai līdzvērtīgu standartu:~~

Riepas klase	Maksimālā rītes pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase
C2	9,2	E
C3	7	D

~~Šie rādītāji attiecas uz dzenošajiem riteņiem, kā arī riteņiem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzītā tilta riepām ir jābūt mazākai rītes pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.~~

### **34. RIEPU SPIEDIENA KONTROLES SISTĒMAS (TPMS)**

Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzeklī un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai — autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.

### **45. EKOLOĢISKA BRAUKŠANA**

Autobusus ir informācija/norādījumi par ekoloģisku braukšanu, kas atbilst transportlīdzeklī.

Piedāvājuma  
izvērtēšanas  
kritēriji

Papildu punkti tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi.

#### **1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS**

Punkti tiks piešķirti bezemisiju transportlīdzekļiem, proti, transportlīdzeklī bez iekšdedzes dzinēja vai ar iekšdedzes dzinēju dzinējs, kura emisija ir mazāka par 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, mērot saskaņā ar 595/2009 Eiropas Parlamenta regulu (EK). To pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu proporcija, kas atbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspejas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām.

#### **2. TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU IEPĪRKUMI ALTERNATĪVAS DEGVIELAS IZMANTOŠANA**

Punktus piešķirs transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar kādu no norādītajām tehnoloģijām:

- elektriskais transportlīdzeklis
- ūdeņraža degvielas transportlīdzeklis

Transportlīdzekļa konstrukcija paredz alternatīvu degvielas veidu vai sistēmu izmantošanu (piem., biodegvielas, elektriskās, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas, dabasgāzi).



### 13.3. ZPI prasības un kritēriji pasažieru pārvadājuma sabiedriskā transporta pakalpojumiem

Iepirkuma sastāvdaļas	dokumentu	ZPI prasības un kritēriji																								
Iepirkuma priekšmets	līguma	Līgums par <u>pasažieru pārvadājuma sabiedriskā transporta</u> pakalpojumu sniegšanu videi nekaitīgā veidā - <u>īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi, neregulāri pasažieru pārvadājumi, taksometru pakalpojumi, mašīnas dalīšanās pakalpojumi autobusu satiksme</u>																								
Tehniskās specifikācijas		<p><b>1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</b>  <u>Līdz 2024.gada 31.decembrim, visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst EURO V atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11. pielikuma 41. iedaļā noteiktajām "EURO V" emisiju robežvērtībām.</u>  <u>Papildus katrā gadā noteiktam īpatsvaram (%) no visiem lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem ir jāatbilst Euro VI standartam (piemērots tiek līmenis gadam, kurā tiek izsludināts iepirkums):</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gads</th> <th>Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam</th> <th>Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><u>2021.gads</u></td> <td><u>64%</u></td> <td><u>15%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2022.gads</u></td> <td><u>72%</u></td> <td><u>30%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2023.gads</u></td> <td><u>80%</u></td> <td><u>45%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2024.gads</u></td> <td><u>88%</u></td> <td><u>60%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2025.gads</u></td> <td><u>100%</u></td> <td><u>75%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2026.gads</u></td> <td><u>100%</u></td> <td><u>90%</u></td> </tr> <tr> <td><u>2027.gads</u></td> <td><u>100%</u></td> <td><u>100%</u></td> </tr> </tbody> </table> <p>Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši norādītajam standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.</p> <p><b>2. IZPLŪDES GĀZU EMISIJU LĪMENA PRASĪBASTRĒKŠNA EMISIJAS</b>  <u>Automašīnas un furgoni</u>  <u>Autoparkam jāsasitāvis no tīriem autotransporta līdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no PIL 54.pantā izvirzītajām prasībām.</u>  <u>L kategorijas transportlīdzekļiem jābūt elektriskiem ar akumulatoru.</u>  <u>Lielas noslodzes autotransporta līdzekļi</u>  <u>Autoparkam jāsasitāvis no tīriem autotransporta līdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no PIL 54.pantā izvirzītajām prasībām.</u>  <u>Pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu trokšņa līmenim jābūt zemākam, nekā noteikts tiesību aktos. (Sk. I pielikumu)</u></p> <p><b>3. TRANSPORTLĪDZEKĻU RĪEPAS — TROKŠNIS</b>  Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar rīepām, kuru trokšņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES rīepu marķējuma ārējā rītes trokšņa klases kategorijām. Piegādātājam ir jāapņemas izmantot zemas rītes pretestības rīepas. Rītes pretestībai (gan jaunām rīepām, gan rīepām ar atjaunotu protektoru), kas</p>	Gads	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam	Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam	<u>2021.gads</u>	<u>64%</u>	<u>15%</u>	<u>2022.gads</u>	<u>72%</u>	<u>30%</u>	<u>2023.gads</u>	<u>80%</u>	<u>45%</u>	<u>2024.gads</u>	<u>88%</u>	<u>60%</u>	<u>2025.gads</u>	<u>100%</u>	<u>75%</u>	<u>2026.gads</u>	<u>100%</u>	<u>90%</u>	<u>2027.gads</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>
Gads	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam	Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam																								
<u>2021.gads</u>	<u>64%</u>	<u>15%</u>																								
<u>2022.gads</u>	<u>72%</u>	<u>30%</u>																								
<u>2023.gads</u>	<u>80%</u>	<u>45%</u>																								
<u>2024.gads</u>	<u>88%</u>	<u>60%</u>																								
<u>2025.gads</u>	<u>100%</u>	<u>75%</u>																								
<u>2026.gads</u>	<u>100%</u>	<u>90%</u>																								
<u>2027.gads</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>																								

	<p>izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst šādām robežvērtībām, saskaņā ar standartu ISO 28580:2009 "Vieglo automobiļu, kravas automobiļu un autobusu riepas. Rites pretestības mērīšanas metodes. Vienotā punkta tests un mērījumu rezultātu korelācija" vai līdzvērtīgu standartu:</p> <table border="1" data-bbox="518 324 1412 459"> <thead> <tr> <th>Riepas klase</th> <th>Maksimālā — rites pretestība (kg/t)</th> <th>Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>E3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table> <p>Šie rādītāji attiecas uz dzenošajiem riteņiem, kā arī riteņiem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzītā tilta riepām ir jābūt mazākai rites pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.</p> <p><b>4. RIEPU SPIEDIENA KONTROLES SISTĒMAS (TPMS)</b> Visiem transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļi un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.</p>	Riepas klase	Maksimālā — rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase	E2	9,2	E	E3	7	D
Riepas klase	Maksimālā — rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase								
E2	9,2	E								
E3	7	D								
<p>Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji</p>	<p>Papildu punkti tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi.</p> <p><b>1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</b> To pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu proporcija, kas atbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 ( 2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celstspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (–Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām. <u>Vieglajām automašīnām un vieglajiem kravas automobiļiem</u> Papildus punkti tiks piešķirti izpildot papildus prasības, kas ir norādītas attiecīgajās tehniskās specifikācijas prasībās.</p> <p><u>Autobusi</u> Punktus piešķirs pretendentiem, kas piedāvā transportlīdzekļus ar paaugstinātām vides prasībām. Iepircējs var noteikt izvērtējumu kā: (i) procentuālo daļu, (i) visus autoparka transportlīdzekļus, (iii) īpašas transportlīdzekļu kategorijas vai apakškategorijas, vai iv) transportlīdzekļi, kas izmantojami konkrētos maršrutos.</p> <p><b>2. ALTERNATĪVAS DEGVIELAS IZMANTOŠANAPAAUGSTINĀTAAS VIDES PRASĪBAS</b> Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā: a) lielāka procentuālā daļa nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais, b) vieglās automašīnas un furgoni, kuru emisijas rādītāji ir labāki par Euro 6, c) L kategorijas transportlīdzekļi, kuru emisijas rādītāji ir labāki par Euro 5, vai d) autobusi un transportlīdzekļi ar nulles emisiju, kas mazāka nekā 50 g/km kā hibrīdelektriskie transportlīdzekļi, elektriskie transportlīdzekļi (BEV) autobusiem un L kategorijas transportlīdzekļi. Tā transportlīdzekļu proporcija, kuri var izmantot alternatīvus degvielas veidus vai sistēmas (piem., biodegvielu, elektrības, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas).</p>									
<p>Iepirkuma līguma izpildes noteikumi</p>	<p><b>1. JAUNI TRANSPORTLĪDZEKĻI</b> Visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas iegādāti pēc līgumtiesību piešķiršanas un ko izmanto pakalpojuma sniegšanai līguma darbības</p>									

	<p>periodā, ir jāatbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 ( 2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām, un tie jāaprīko ar RSKS (riepu spiediena kontroles sistēma). Transportlīdzekļa izplūdes gāzu izpūtējs nedrīkst atrasties tajā pašā pusē, kur pasažieru durvis.</p>
	<p><b>12. VADĪTĀJU APMĀCĪBA</b> Visiem līguma darbības laikā pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem autovadītājiem atzītā apmācības iestādē ir regulāri jāapgūst vidi saudzējoša autovadīšana, lai palielinātu degvielas ekonomiju.</p>

#### 13.4. ZPI prasības un kritēriji jauniem atkritumu savākšanas automobiļiem

Iepirkuma dokumentu sastāvdaļas	ZPI prasības un kritēriji									
Iepirkuma līguma priekšmets	Atkritumu savākšanas kravas automobiļu ar zemu emisiju līmeni iegāde vai noma.									
Tehniskās specifikācijas	<p><b>1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</b> Transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 18. jūnija Regulas (EK) Nr. 595/2009 par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām.</p> <p><b>2. TROKŠŅA EMISIJAS LĪMEŅI</b> Transportlīdzekļa, ieskaitot sablīvēšanas aprīkojumu, trokšņa emisijas līmenim jābūt zemākam par 102dB (A), mērot saskaņā Ministru kabineta 2002.gada 23.apriļa noteikumiem Nr.163 "Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām".</p> <p><b>3. TRANSPORTLĪDZEKĻU RIEPAS — TROKŠNIS</b> Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepām, kuru trokšņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to pickabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES riepu marķējuma ārējā rites trokšņa klases kategorijām. Piegādātājam ir jāaņem izmantot zemas rites pretestības riepās. Rites pretestībai (gan jaunām riepām, gan riepām ar atjaunotu protektoru), kas izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst šādām robežvērtībām, saskaņā ar ISO 28580: 2009 "Vieglo automobiļu, kravas automobiļu un autobusu riepās. Rites pretestības mērīšanas metodes. Vienotā punkta tests un mērījumu rezultātu korelācija" vai līdzvērtīgu standartu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Riepas klase</th> <th>Maksimālā rites pretestība (kg/t)</th> <th>Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>E2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>E3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>	Riepas klase	Maksimālā rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase	E2	9,2	E	E3	7	D
Riepas klase	Maksimālā rites pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma degvielas patēriņa efektivitātes klase								
E2	9,2	E								
E3	7	D								

	<p>Šie rādītāji attiecas uz dzenošajiem riteņiem, kā arī riteņiem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzītā tīlta riepiem ir jābūt mazākai rites pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.</p> <p><b>ATBILSTĪBAS PĀRBAUDE.</b> Pretendentam ir jāiesniedz saraksts, kurā uzrādītas visas tās riepas, kuras tiks izmantotas tehniskās apkopes darbos, kopā ar attiecīgajiem testu rezultātiem (saskaņā ar standarta ISO 28580:2009 prasībām vai līdzvērtīgu metodi).</p> <p>Par atbilstīgiem tiks uzskatīti produkti, kam ir attiecīgs I tipa ekomarķējums un kas atbilst minētajiem kritērijiem. Tiks pieņemti arī citi atbilstoši apliecinājumi.</p> <p><b>4. RIEPU SPIEDIENA KONTROLES SISTĒMAS (TPMS)</b></p> <p>LCV un lieljaudas transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļi un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.</p>
<p>Piedāvājuma — izvērtēšanas kritēriji</p>	<p>Papildu punkti tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi:</p> <p><b>1. ALTERNATĪVAS DEGVIELAS IZMANTOŠANA</b></p> <p>Transportlīdzekļa konstrukcija paredz alternatīvu degvielas veidu vai sistēmu izmantošanu (piem., biodegvielas, elektriskās, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas).</p>

**13.45. ZPI prasības un kritēriji transporta atkritumu savākšanas ārpakalpojumiem — atkritumu savākšana, sabiedriskie autotransporta iepirkumi, pasta un kurjeru pakalpojumi**

Iepirkuma dokumentu sastāvdaļas	ZPI prasības un kritēriji																								
Iepirkuma līguma priekšmets	Līgums par atkritumu savākšanas, <u>sabiedrisko autotransporta, pasta un kurjeru ārpakalpojumu</u> sniegšanu videi nekaitīgā veidā.																								
Tehniskā specifikācija	<p><b>1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</b></p> <p><u>Līdz 2024.gada 31.decembrim, visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst EURO V atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11. pielikuma 41. iedaļā noteiktajām "EURO V" emisiju robežvērtībām.</u></p> <p><u>Papildus katrā gadā noteiktam īpatsvaram (%) no visiem lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem ir jāatbilst Euro VI standartam (piemērots tiek līmenis gadam, kurā tiek izsludināts iepirkums):</u></p> <table border="1" data-bbox="518 1568 1396 1937"> <thead> <tr> <th>Gads</th> <th>Lielas noslodzes autotransporta līdzekļu īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam</th> <th>Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021.gads</td> <td>64%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>2022.gads</td> <td>72%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>2023.gads</td> <td>80%</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>2024.gads</td> <td>88%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>2025.gads</td> <td>100%</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>2026.gads</td> <td>100%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>2027.gads</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši norādītajam standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.</p>	Gads	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļu īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam	Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam	2021.gads	64%	15%	2022.gads	72%	30%	2023.gads	80%	45%	2024.gads	88%	60%	2025.gads	100%	75%	2026.gads	100%	90%	2027.gads	100%	100%
Gads	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļu īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam	Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam																							
2021.gads	64%	15%																							
2022.gads	72%	30%																							
2023.gads	80%	45%																							
2024.gads	88%	60%																							
2025.gads	100%	75%																							
2026.gads	100%	90%																							
2027.gads	100%	100%																							

## **2. TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU TROKŠŅA EMISIJAS**

Autoparkam jā sastāv no tīriem autotransporta līdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no PIL 54.pantā izvirzītajām prasībām. Pakalpojumi sniedzami maksimāli izmantojot "tīro" jeb bezemisiju transportlīdzekļus.

Pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu trokšņa līmenim ir jābūt zemākam par 102 dB (A), mērot saskaņā ar Ministru kabineta 2002.gada 23.aprīļa noteikumiem Nr.163 "Noteikumi par trokšņa emisiju no iekārtām, kuras izmanto ārpus telpām".

## **3. TRANSPORTLĪDZEKĻU RIEPAS — TROKŠNIS**

Transportlīdzekļiem ir jābūt aprīkoti ar riepām, kuru trokšņa emisijas līmenis ir mazāks par Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regulas (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to pickabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību II pielikuma C daļā noteikto maksimālo līmeni. Tas atbilst divām (no trim pieejamajām) augstākajām ES riepu marķējuma ārējā rītes trokšņa klases kategorijām. Piegādātājam ir jāņem vērā izmantot zemas rītes pretestības rīpas. Rītes pretestībai (gan jaunām riepām, gan riepām ar atjaunotu protektoru), kas izteikta kilogramos uz tonnu (kg/t), jāatbilst šādām robežvērtībām, saskaņā ar ISO 28580: 2009 "Vieglo automobiļu, kravas automobiļu un autobusu rīpas. Rītes pretestības mērīšanas metodes. Vienotā punkta tests un mērījumu rezultātu korelācija", vai līdzvērtīgu standartu:

Riepas klase	Maksimālā rītes pretestība (kg/t)	Riepu marķējuma drošības patēriņa efektivitātes klase
C2	9,2	E
C3	7	D

Šie rādītāji attiecas uz dzenošajiem rīteniem, kā arī rīteniem ar citām īpašām funkcijām. Izmantotajām dzītā tilta riepām ir jābūt mazākai rītes pretestībai nekā tām, ko izmanto piedziņai vai īpašām funkcijām.

## **34. RIEPU SPIEDIENA KONTROLES SISTĒMAS (TPMS)**

Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem LCV un lieljaudas transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar riepu spiediena kontroles sistēmām, t. i., sistēmu, kas ierīkota transportlīdzekļi un var novērtēt riepu spiedienu vai tā izmaiņas laika gaitā un pārraidīt attiecīgo informāciju lietotājam transportlīdzekļa darbības laikā, vai — autobusu un atkritumu savākšanas kravas automobiļu gadījumā — sistēmām, kuras pārraida attiecīgo informāciju uz operatora atrašanās vietu.

## **45. VIDES VADĪBAS PASĀKUMI**

Pretendentiem jābūt sagatavotām rakstiskām procedūrām, kuru mērķis ir: Pārraudzīt un atzīmēt pakalpojuma siltumnīcefekta gāzu un gaisu piesārņojošu vielu emisijas. Jāizmanto rādītāji par pakalpojuma emisijām un enerģijas patēriņu kopā gadā un uz transportēto pasažieru/tonnu/vienību skaitu kilometrā vai cita vienība, kas atspoguļo pakalpojuma izpildi; Ieviest emisiju samazināšanas plānu ar pasākumiem, kuru mērķis ir samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un gaisu piesārņojošu vielu emisijas;

Izvērtēt emisiju samazināšanas plāna izvērtēšanu, sekojot līdzi izmaiņām rādītājos un plāna pasākumu īstenošanai praksē;

Īstenot nepieciešamos pasākumus ar mērķi labot novirzes no plāna vai rādītāju palielināšanos un, ja iespējams, novērst to nākotnē.

Piezīme. Līgumslēdzēja iestāde var piešķirt punktus piedāvājumiem, kuros piedāvā būtiski uzlabot vides vadības pasākumus.

Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji

Papildu punkti tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi.

### **1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS**

Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā (izvēles iespējas):

a) lielāka procentuālā daļa nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais,

	<p>b) vieglās automašīnas un furgoni, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 6 standartiem,</p> <p>c) L kategorijas transportlīdzekļi, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 5, vai</p> <p>d) autobusi un transportlīdzekļi ar nulles emisiju, kas mazāka nekā 50 g/km kā hibrīdelektriskie transportlīdzekļi, elektriskie transportlīdzekļi (BEV) autobusiem un L kategorijas transportlīdzekļi.</p> <p>Ņemot vērā pakalpojuma sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu proporciju, kas atbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām.</p> <p><b>2. TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU ALTERNATĪVAS DEGVIELAS IZMANTOŠANA</b></p> <p>— Autoparkam jāpastāv no tīriem autotransporta līdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no PIL 54.pantā izvirzītajām prasībām.</p> <p>);</p> <p>Ņemot vērā transportlīdzekļu proporciju, kuru konstrukcija paredz alternatīvu degvielas veidu vai sistēmu izmantošanu (piem., biodegvielas, elektriskās, ūdeņraža vai hibrīdsistēmas).</p>
Iepirkuma līguma izpildes noteikumi	<p><b>1. JAUNI TRANSPORTLĪDZEKĻI</b></p> <p>Visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas iegādāti pēc līgumtiesību piešķiršanas un ko izmanto pakalpojuma sniegšanai līguma darbības periodā, ir jāatbilst EURO VI atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu I pielikuma tabulā noteiktajām "Euro VI" emisijas robežvērtībām, un tie jāapriko ar RSKS (riepu spiediena kontroles sistēma). Transportlīdzekļa izplūdes gāzu izpūtējs nedrīkst atrasties tajā pašā pusē, kur pasažieru durvis.</p> <p><b>2. VADĪTĀJU APMĀCĪBA</b></p> <p>Visiem līguma darbības laikā pakalpojuma sniegšanā iesaistītajiem autovadītājiem atzītā apmācības iestādē ir regulāri jāapgūst vidi saudzējoša autovadīšana, lai palielinātu degvielas ekonomiju.</p> <p><b>3. VIDES VADĪBAS PASĀKUMI</b></p> <p>Pakalpojuma sniedzējam visā līguma darbības laikā ir jādokumentē un jāziņo informācija par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— rādītāju uzraudzības rezultātiem,</li> <li>— attiecīgā gadījumā izvērtēšanas un korektīvo un profilaktisko pasākumu rezultātiem saskaņā ar rakstiskajām procedūrām.</li> </ul> <p>— Jānodrošina šo ziņojumu pieejamība Pasūtītājam, lai tā varētu veikt pārbaudi.</p> <p>Piezīme. Līgumslēdzēja iestāde var piešķirt punktus piedāvājumiem, kuros piedāvā būtiski uzlabot vides vadības pasākumus.</p>

### 13.5. ZPI prasības un kritēriji pasta, kurjeru un pārvietošanās pakalpojumi, kas nav ārpalpojumi

Iepirkuma dokumentu sastāvdaļas	ZPI prasības un kritēriji																								
Iepirkuma līguma priekšmets	Pasta, kurjerpasta un pārvākšanās pakalpojumu iepirkums (nevis ārpalpojums) ar zemu ietekmi uz vidi, kas ietver: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 641. grupa - Pasta un kurjerpasta pakalpojumi, izņemot dzelzceļa, gaisa pasta un pasta pārvadāšanu pa ūdeni,</li> <li>- 79613000-4 Darbinieku pārvietošanas pakalpojumi,</li> <li>- 63100000-0 Kravu apstrādes un uzglabāšanas pakalpojumi,</li> <li>- 98392000-7 Pārceļšanās pakalpojumi.</li> </ul>																								
Tehniskā specifikācija	<p><b>1. TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU IZMANTOŠANA</b> Autoparkam jā sastāv no tīriem autotransporta līdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no PIL 54.pantā izvirzītajām prasībām, ar kuriem nodrošina pakalpojumu izpildi.</p> <p><b>1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</b> Līdz 2024.gada 31.decembrim, visu pakalpojumu sniegšanā izmantoto transportlīdzekļu dzinējiem ir jāatbilst EURO V atgāzu emisijas standartam saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumiem Nr.1494 "Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi" 11. pielikuma 41. iedaļā noteiktajām "EURO V" emisiju robežvērtībām. Papildus katrā gadā noteiktam īpatsvaram (%) no visiem lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem ir jāatbilst Euro VI standartam (piemērots tiek līmenis gadam, kurā tiek izsludināts iepirkums):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gads</th> <th>Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam</th> <th>Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021.gads</td> <td>64%</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>2022.gads</td> <td>72%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>2023.gads</td> <td>80%</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>2024.gads</td> <td>88%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>2025.gads</td> <td>100%</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>2026.gads</td> <td>100%</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>2027.gads</td> <td>100%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ja transportlīdzekļi nav sertificēti kā atbilstoši norādītajam standartam, bet ar vēlāk veiktiem tehniskiem uzlabojumiem ir panākts standartam atbilstošs rezultāts, tas jādokumentē iepirkuma procedūras dokumentācijā.</p>	Gads	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam	Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam	2021.gads	64%	15%	2022.gads	72%	30%	2023.gads	80%	45%	2024.gads	88%	60%	2025.gads	100%	75%	2026.gads	100%	90%	2027.gads	100%	100%
Gads	Lielas noslodzes autotransporta līdzekļiem īpatsvars, kas atbilst Euro VI standartam	Vieglo kravas automobiļu īpatsvars, kas atbilst Euro 6d-TEMP, Euro 6d vai jaunākam standartam																							
2021.gads	64%	15%																							
2022.gads	72%	30%																							
2023.gads	80%	45%																							
2024.gads	88%	60%																							
2025.gads	100%	75%																							
2026.gads	100%	90%																							
2027.gads	100%	100%																							
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	<p>Papildu punkti tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi.</p> <p><b>1. IZPLŪDES GĀZU EMISIJAS</b> Punktus piešķirs piedāvājumiem, kas piedāvā (izvēles iespējas): a) lielāka procentuālā daļa nekā tehniskajā specifikācijā noteiktais, b) vieglās automašīnas un furgoni, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 6 standartiem, c) L kategorijas transportlīdzekļi, kuru emisijas rādītāji ir augstāki par Euro 5, vai d) autobusi un transportlīdzekļi ar nulles emisiju, kas mazāka nekā 50 g/km kā hibrīdelektriskie transportlīdzekļi, elektriskie transportlīdzekļi (BEV) autobusiem un L kategorijas transportlīdzekļi.</p> <p><b>2. TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU IZMANTOŠANA</b> Autoparkam jā sastāv no tīriem autotransporta līdzekļiem, vismaz 1,25 reizes no PIL 54.pantā izvirzītajām prasībām.</p>																								

### 5.3. MK noteikumu Nr. 353 ieteicamās izmaiņas transporta sadaļai, nosakot daļu kritērijus kā obligātus

Lai Latvija sasniegtu 2023.gada un 2027.gada transporta sektora mērķrādītājus, ir nepieciešama visu iesaistīto apņemšanās, lai veidotu transporta sektoru videi draudzīgāku. Tā kā 2021.gadā tīro autotransporta līdzekļu skaits ir vien 0,5% no kopējā transportlīdzekļu skaita, tad ir svarīgi, ka publiskais sektors pirmais rāda priekšzīmi un veido savus transportlīdzekļus videi draudzīgākus. Tajā pašā laikā līdz 2025.gadam tas ietver arī divkāršotu iepircēju budžetu, kamēr transportlīdzekļu cenas izlīdzināsies. Ja nav papildus finansējums, ar kuru ir iespējams segt iegādes izmaksas, tad līdz 2025.gadam ir ieteicams, ka jebkurā transportlīdzekļa iegādes, nomas vai pakalpojuma sniegšanas iepirkumos papildus punkti pie piedāvājuma izvērtēšanas ir noteikti tiem pakalpojumu sniedzējiem, kuri nodrošina "tīru" transportlīdzekļu piedāvājumu.

Īpaši svarīgi tas ir sabiedriskā vai kravu transporta pakalpojumu sniegšanu pakalpojumos, kur 2020.gada beigās mazāk par 1% no kopējiem Latvijas transportlīdzekļiem bija bezemisiju transportlīdzekļi. Attiecīgi pieprasot tos jau tehniskajā specifikācijā, var nebūt iespējas pat nodrošināt pakalpojumus, taču norādot tos piedāvājuma izvērtēšanas kritērijos un laiku, no kura tie sāksies spēkā kā obligāti, dod laiku arī publiskajam sektoram pāriet uz bezemisiju transportlīdzekļiem, kā arī ietekme uz budžetu ir sagaidāma kā 20-50% pieaugums pie sākotnējām izmaksām, taču samazinoties operatīvajām izmaksām.

MK noteikumu Nr. 353 redakcijā tas varētu izskatīties sekojoši:

Iepirkuma dokumentu sastāvdaļas	ZPI prasības un kritēriji
Iepirkuma līguma priekšmets	Līgums par jebkura transportlīdzekļa iegādi, nomu.
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Līdz 2024.gada 31.decembrim, papildu punkti (vismaz 50 punkti) tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi.  <b>TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU IEGĀDE VAI NOMA</b> Punkti tiks piešķirti tīro autotransporta līdzekļiem, kura emisija ir mazāka par 1 g CO <sub>2</sub> /kWh, mērot saskaņā ar 595/2009 Eiropas Parlamenta regulu (EK).  No 2025.gada 1.janvāra visi transportlīdzekļi tiks iegādāti kā tīri.

Iepirkuma dokumentu sastāvdaļas	ZPI prasības un kritēriji
Iepirkuma līguma priekšmets	Līgums par jebkura sabiedriskā vai kravu transporta pakalpojumu sniegšanu
Piedāvājuma izvērtēšanas kritēriji	Līdz 2026.gada 31.decembrim, papildu punkti (vismaz 20 punkti) tiek piešķirti par šādu kritēriju izpildi.  <b>TĪRU AUTOTRANSPORTA LĪDZEKĻU IZMANTOŠANA</b> Punkti tiks piešķirti tīro autotransporta līdzekļiem, kura emisija ir mazāka par 1 g CO <sub>2</sub> /kWh, mērot saskaņā ar 595/2009 Eiropas Parlamenta regulu (EK).  No 2027.gada 1.janvāra visi transporta pakalpojumi tiks veikti tikai izmantojot tīrie autotransporta līdzekļi.