

Darbības programmas izstrādē iesaistīto partneru būtiskākie komentāri

Nr. p.k.	Prioritārais virziens	Komentāru sniedzēji	Komentāru būtība	Komentāru statuss, argumenti
1.	Pāreja uz ekonomiku kura ar zemu oglekļa emisijas visās nozarēs	Latvijas Pašvaldību savienība	Latvijas Pašvaldību savienība ir norādījusi uz nepieciešamību direktīvu ieviešanai plānotos finanšu resursus (biotopu aizsardzībai, dzeramā ūdens, notekūdeņu infrastruktūras attīstībai) maksimāli novirzīt citām prioritārajām vajadzībām, piemēram, transporta infrastruktūrai.	Nav ņemts vērā. ES direktīvu ieviešanai nepieciešams novirzīt pietiekami daudz finanšu līdzekļus, lai nodrošinātu vienotu prasību ieviešanu vides aizsardzības jomā un nodrošinātu vienmērīgu attīstību un pakalpojumu pieejamību ūdenssaimniecības, kā arī atkritumu apsaimniekošanas jomās.
2.	Pāreja uz ekonomiku kura ar zemu oglekļa emisijas visās nozarēs	Latvijas Pašvaldību savienība	Uzskatām, ka „Eiropa 2020” stratēģijā izvirzītā prioritārā mērķa „Atbalstīt pāreju uz ekonomiku, kura rada mazas oglekļa emisijas visās nozarēs” īstenošanai izvirzītos rezultātīvos rādītājus (siltumnīcefekta gāzu samazinājums, gala enerģijas patēriņa no atjaunojamajiem energoresursiem apjoms un energoefektivitātes pieaugums) jāsasniedz piemērojot pieeju, ka katrai ES dalībvalstij tiek piemēroti atšķirīgi sasniedzamie rezultātīvie rādītāji, ņemot vērā katras konkrētās dalībvalsts emitēto siltumnīcefekta gāzu apjomu un attiecīgi nosakot nepieciešamo siltumnīcefekta gāzu absorbcijas apjomu. Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām biroja (UNFCCC) 2010.gada datiem Latvija ir vienīgā ES dalībvalsts, kas absorbē vairāk siltumnīcefekta gāzu apjomi, nekā emitē. Savukārt saskaņā ar ES Statistikas biroja Eurostat datiem par enerģijas patēriņu no jauna atjaunojamiem enerģijas avotiem Eiropas Savienībā 2010.gadā, Latvija ierindojās otrajā	Nav ņemts vērā. Uzsveram, ka Latvijai ir saistoši stratēģijas Eiropa 2020 mērķi, kas saskaņā ar Latvijas NRP noteiktajiem kvantificētajiem mērķiem paredz: - Sasniegt, ka 40% no kopējā enerģijas gala patēriņa veido atjaunojamie energoresursi. - Panākt 0,670 Mtoe primārās enerģijas ietaupījumu. - Ierobežot siltumnīcefekta gāzu emisiju, ko neierobežo ES ETS, lai pieaugums nepārsniegtu 17% salīdzinot ar 2005.gadu. Norādām, ka sasniedzamie mērķi katrai dalībvalstij ir noteikti atšķirīgi, ņemot vērā dalībvalstu vajadzības. Šo mērķu sasniegšanai ES fondu investīcijas ir būtisks instruments. Norādām, ka AER īpatsvars 2012.gadā bija 33.5% no bruto enerģijas patēriņa, tātad Latvija, lai arī ierindojas starp ES valstīm ar augstākajiem AER izmantošanas rādītājiem, vēl nav sasniegusi savus mērķus un nav pamata no tiem atkāpties. Papildus norādām, ka minēto stratēģijas Eiropa 2020 mērķu sasniegšana netiek plānota tikai ar ES fondu ieguldījumiem, savukārt tematiskā mērķa ietvaros plānotās darbības nenoliedzami vērstas arī uz iedzīvotāju labklājības palielināšanu un uzņēmumu konkurētspējas palielināšanu, mazinot apkures rēķinus, palielinot centralizētās siltumapgādes efektivitāti, attīstot efektīvu sabiedrisko transportu u.c., kas attiecīgi atspoguļojas arī DP izvirzītajos rezultāta un iznākuma rādītājos.

Nr. p.k.	Prioritārais virziens	Komentāru sniedzēji	Komentāru būtība	Komentāru statuss, argumenti
			<p>vietā aiz Zviedrijas ar 32,6% atjaunojamo energoresursu īpatsvaru kopējā patēriņā.</p> <p>Tātad Latvijai būtiskākais mērķis ir ar ES fondiem sasniegt ES Kohēzijas politikas pamatmērķi- sociālekonomisko atšķirību samazināšana starp ES reģioniem vienotajā un atvērtajā ES kopējā tirgū ir ieguldījumi transporta infrastruktūrā un ražojošajos uzņēmumos.</p> <p>Šajās sadaļās var tikt atbalstītas tikai tādas aktivitātes, kas vienlaicīgi dod visaugstāko pievienoto vērtību vai efektīvā veidā samazina iedzīvotāju nabadzību.</p> <p>Ņemot vērā Apstrādes rūpniecības apakšnozaru ārkārtīgi plašo spektru, lūdzam sniegt izvērtējumu par attiecināmību uz pilnīgi visām apakšnozarēm.</p>	
3.	Pāreja uz ekonomiku kura ar zemu oglekļa emisijas visās nozarēs	Latvijas Pašvaldību savienība	SAM 4.3.1 „Veicināt energoefektivitāti un vietējo AER izmantošanu centralizētajā siltumapgādē” indikatīvos finansējuma saņēmējus papildināt ar pašvaldībām	<p>Nav ņemts vērā.</p> <p>Saskaņā ar Enerģētikas likuma 1.panta 2.punktu energoapgāde — enerģētikas jomā veicama komercdarbība, kuru ir nepieciešams licencēt vai reģistrēt un kura ietver elektroenerģijas vai siltumenerģijas ražošanu, elektroenerģijas, siltumenerģijas vai dabasgāzes iepirkšanu, pārveidi, uzglabāšanu, pārvadi, sadali vai tirdzniecību; un saskaņā ar 46. pantu siltumapgādi veic energoapgādes komersanti. Turklāt Enerģētikas likuma 1. panta 3. punkts definē, ka energoapgādes komersants ir licencēts vai reģistrēts komersants, kas nodarbojas ar energoapgādi.</p> <p>Atbilstoši Komerclikuma 1.panta 2.daļai komercdarbība ir atklāta saimnieciskā darbība, kuru savā vārdā peļņas gūšanas nolūkā veic komersants.</p> <p>Komercdarbība ir viens no uzņēmējdarbības veidiem. Savukārt saskaņā ar Komerclikuma 1.panta 1.daļu komersants ir komercregistrā ierakstīta fiziskā persona (individuālais komersants) vai komercsabiedrība (personālsabiedrība un kapitālsabiedrība).</p>

Nr. p.k.	Prioritārais virziens	Komentāru sniedzēji	Komentāru būtība	Komentāru statuss, argumenti
				Ņemot vērā minēto, pašvaldība vai saskaņā ar Publisko aģentūru likumu izveidota pašvaldības aģentūra nevar kvalificēties, jo neatbilst energoapgādes komersanta definētajiem kritērijiem
4.	Pāreja uz ekonomiku kura ar zemu oglekļa emisijas visās nozarēs	Latvijas Lielo pilsētu asociācija	<p>SAM Nr. 4.4.1. attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā.</p> <p>1) Uzskatām, ka šāds specifiskais atbalsta mērķis būtu izslēdzams, jo Latvija, saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām biroja (UNFCCC) 2010.gada datiem, ir vienīgā ES dalībvalsts, kas absorbē vairāk SEG apjomu nekā emitē, līdz ar to būtu nepieciešams, lai pārējās ES dalībvalstis veic ES fondu ieguldījumus siltumnīcefekta gāzu samazināšanai. Uzskatām, ka, kamēr pārējās valstis nav sasniegušas Latvijas līmeni, Latvijai šādas aktivitātes īstenošana nav lietderīga.</p> <p>2) Ierosinām pārdalīt specifiskajam atbalsta mērķim paredzēto finansējumu Darbības programmas Pilsētvides tipa aktivitātēm, vai iedzīvotāju lauku apvidos mobilitātes nodrošināšanai.</p> <p>Uzskatām, ka elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras attīstīšana Latvijā ir kā luksusa prece, kura nebūtu atbalstāma Eiropas Savienības fondu 2014.-2020.gada plānošanas periodā.</p> <p>Uzskatām, ka šāda veida investīcijas būtu veicamas uz komercnosacījumiem, kur vērojama ieguldījumu atmaksāšanās.</p> <p>Papildus augstāk minētajam, lūdzam atspoguļot indikatīvi plānotā finansējuma sadalījumu teritoriāli pašvaldībās. Rezultātu rādītājus indikatīvi jāizsaka katras pašvaldības dalījumā.</p> <p>Būtiski jāuzlabo rezultātu rādītāji, it īpaši ņemot vērā uzdevumu samazināt nabadzības riskus un</p>	<p>Nav ņemts vērā.</p> <p>Latvijas elektromobilitātes, kā transporta apakšnozares mērķis ir cieši saistīts ar Transporta attīstības pamatnostādņēs noteikto transporta politikas mērķi - konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus. Uzlādes staciju tīkla attīstīšana ir svarīgs elektromobilitātes attīstības faktors. Pieejams uzlādes staciju tīkls ir nepieciešams, lai novērstu elektrotransportlīdzekļu lietotājos tā saucamās „attāluma bažas” jeb elektromobilitātes lietotāja bailes, ka transporta līdzeklis ar atlikušo akumulatora uzlādi nespēs sasniegt galamērķi (Patērētāji nosaka galveno lomu elektromobilitātes attīstībā, kas ģenerē elektromobilitātes veiksmīgu tirgus ieviešanu un apjomradīta ietaupījuma sasniegšanu). Salīdzinoši nelieli attālumi padara Latviju par piemērojamu valsti elektromobilitātes tehnoloģijas ieviešanai. Cilvēki Latvijā vidēji nobrauc līdz 50 km dienā, kamēr vidējā elektromobiļa nobraukuma kapacitāte ir 80 – 150 km atkarībā no braukšanas stila un laikapstākļiem. Tāpēc uzlādes staciju tīkla mērķis ir nodrošināt elektrotransportlīdzekļu lietošanas iespēju visā Latvijā, tādējādi novēršot elektrotransportlīdzekļu braukšanas attāluma ierobežojumu.</p> <p>Balstoties uz Eiropas Savienības kopējo transporta politiku, kas paredz, ka transportam jāpatērē mazāk un tīrāka enerģija, labāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina sava negatīvā ietekme uz vidi, Latvijas elektromobilitātes plāna mērķis ir mazināt Latvijas transporta sistēmas atkarību no naftas, uzlabojot tās efektivitāti, nodrošinot mobilitāti, un veicinot inovatīvu tehnoloģiju radīšanu un izmantošanu Latvijas transporta nozarē.</p> <p>Latvijas uzņēmumu konkurētspējas palielināšanai ir viens no galvenajiem elektromobilitātes plāna rezultātiem, jo palielinot uzņēmumu konkurētspēju, tiks gūti jauni ienākumi, kas atpelnīs veiktās investīcijas elektromobilitātē un ļaus gūtus līdzekļus izmantot tālākās labklājības celšanai.</p> <p>Veicināt Latvijas uzņēmumu konkurētspēju ir sevišķi svarīgi, ņemot vērā, ka Latvija ir pēdējā vietā Eiropā inovāciju jomā un inovācijas ir nākotnes konkurētspējas stūrakmens.</p> <p>Līdz ar to valstij ir primāri jāsniedz atbalsts, kas vērsts uz konkurētspējas paaugstināšanu un sadarbību starp uzņēmējiem un zinātniekiem jaunu,</p>

Nr. p.k.	Prioritārais virziens	Komentāru sniedzēji	Komentāru būtība	Komentāru statuss, argumenti
			<p>sociālo atstumtību, kā arī nodrošināt mobilitāti un pakalpojumu pieejamību (kurus praktiski nevar un nevajadzētu nodrošināt attālināti, izmantojot internetu.).</p>	<p>eksportspējīgu produktu radīšanai un tiešo investīciju veicināšanai elektromobilitātes nozarē, lai pārējos plānā paredzētos rezultātus (Latvijas energoneatkarības palielināšana un piesārņojuma un siltumnīcefektu izraisošo gāzu samazināšana) sasniegtu ar Latvijā izstrādātu un ražotu produkciju.</p> <p>Dalījums teritoriālajā līmenī atspoguļots Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014.-2020.gadam.</p> <p>Vienlaikus informējam, ka specifiskā atbalsta mērķa rādītāji atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr.1301/2013 (2013.gada 17.decembris) par Eiropas Reģionālās attīstības fondu un īpašiem noteikumiem attiecībā uz mērķi "Investīcijas izaugsmei un nodarbinātībai" un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr.1080/2006 ieguldījuma mērķiem, proti, attīstīt un uzlabot videi nekaitīgas, tostarp ar zemu trokšņa līmeni, un zemas CO2 oglekļa emisijas līmeņa transporta sistēmas.</p> <p>NAP2020 kā viens no tautsaimniecības izaugsmes rīcības virzieniem minēta energoefektivitāte un enerģijas ražošana. Mērķu sasniegšanai minētajā attīstības plānā ir paredzētas vairākas atbalsta programmas, tostarp, arī pasākumi saistībā ar pāreju uz atjaunojamajiem energoresursiem transporta sektorā un attiecīgas infrastruktūras nodrošināšanu. Elektromobilitāte ir viena no transporta jomas sastāvdaļām, un ilgtermiņā tā pilnībā ietilps transporta jomas politikā. Tā sevī ietver elektromobiļu (videi draudzīgi transportlīdzekļi, kas pamatā tiek darbināti ar elektromotoru) segmentu un to uzlādes infrastruktūru. Elektromobilitāte skar vienlaikus dažādas jomas: vides aizsardzības un ilgtspējības nodrošināšanu, enerģētiku, uzņēmējdarbību, transportu, līdz ar to elektromobilitātei ir vērā ņemams potenciāls turpmākajā Latvijas ekonomikas attīstībā. Balstoties uz Eiropas Savienības kopējo transporta politiku, kas paredz, ka transportam jāpatērē mazāk un tīrāka enerģija, labāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina sava negatīvā ietekme uz vidi, elektromobilitātes mērķis ir mazināt Latvijas transporta sistēmas atkarību no naftas, uzlabojot tās efektivitāti, nodrošinot mobilitāti, un veicinot inovatīvu tehnoloģiju radīšanu un izmantošanu Latvijas transporta nozarē. Uzlādes staciju tīkla attīstīšana ir svarīgs elektromobilitātes attīstības faktors, ierobežotais nobraukums no vienas uzlādes ir galvenais iemesls, kādēļ jāattīsta plaša un vispārpieejama uzlādes infrastruktūra, lai elektromobilitāti varētu izmantot pilnvērtīgi. SAM paredzētā finansējuma ietvaros plānota tikai infrastruktūras attīstība, jo nodrošinot pieejamu infrastruktūru tiks stimulēta</p>

Nr. p.k.	Prioritārais virziens	Komentāru sniedzēji	Komentāru būtība	Komentāru statuss, argumenti
				<p>privātā sektora iesaistīšanās. Līdztekus vēršam uzmanību, ka SM sadarbībā ar CSDD izstrādājusi Elektromobilitātes attīstības plānu 2014. – 2016.gadam”, kurā ietverti priekšlikumi elektrotransportlīdzekļu iegādes atbalstam.</p> <p>Atbilstoši Latvijas elektromobilitātes attīstības plānam 2014. – 2016.gadam (projekts), nacionālā līmeņa ETL uzlādes staciju tīkla mērķis ir nodrošināt ETL lietošanas iespēju visā Latvijā, tādējādi novēršot ETL braukšanas attāluma ierobežojumu. Nacionālā līmeņa infrastruktūra attiecas uz TEN-T ceļiem un to savstarpēji savienošajiem ceļiem. Detalizēta nacionālā līmeņa infrastruktūras izvietojumam paredzēts izstrādājot tehniski ekonomisko pamatojumu; noskaidrojot potenciālās atrašanās vietas pēc vispārējiem kritērijiem, proti, maksimālais attālums starp stacijām 30 - 50 km, apdzīvotās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 5000 iedzīvotājiem (viena uzlādes stacija uz 1000 iedzīvotājiem). Veicot detalizētu izpēti pēc ceļu lietošanas intensitātes un potenciālo lietotāju skaita noteikšanai; veicot detalizētu izpēti pēc pieejamās elektropieslēgumu infrastruktūras, novērtējot pieslēgumu izmaksas un nosakot optimālos uzlādes stacijas tehniskos parametrus, jo elektropieslēgumu izveide ir visdārgākā infrastruktūras izmaksu komponente.</p> <p>Vadoties no izveidotā plāna tiks veikta tehnisko specifikāciju sagatavošana, līgumu slēgšana par uzstādes vietām, tehnisko plānu izstrādāšana un saskaņošana, uzlādes staciju uzstādīšana un visbeidzot savienošana ar tīkla vadības programmatūru un nodošana ekspluatācijā.</p> <p>Ņemot vērā iepriekš minēto un SAM specifiku, informējam, ka SAM investīciju plānošana pašvaldību griezumā, kamēr nav izstrādāta nepieciešama dokumentācija, netiek plānota.</p>
5.	Ilgtspējīga transporta sistēma	Latvijas Pašvaldību savienība	Par specifisko atbalsta mērķi Nr. 6.1.4. „Pilsētu infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu” – paredzētais finansējuma apjoms nav pietiekams mērķu sasniegšanai. Nepieciešams paredzēt indikatīvo finansējuma sadalījumu katras pašvaldības teritorijā, kuru šķērso attiecīgie ceļi.	Nav ņemts vērā. Informācijas iekļaušana šādā detalizācijas pakāpē Darbības programmas ietvaros nav paredzēts. Dalījums teritoriālajā līmenī atspoguļots Valsts autoceļu sakārtošanas programmā 2014.-2020.gadam.