**Likumprojekta “Grozījums likumā “Par akcīzes nodokli”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums
(anotācija)**

|  |
| --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Likumprojekta “Grozījums likumā “Par akcīzes nodokli”” (turpmāk – likumprojekts) mērķis ir aizstāt iepriekš noteikto valsts atbalsta sniegšanu saskaņā ar *de minimis* regulējumu ar vispārīgo samazināto nodokļu likmi un tādējādi turpināt sekmēt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu transportā un pakāpenisku pāreju uz videi draudzīgākas un gaisa kvalitāti mazāk ietekmējošas degvielas izmantošanu, veicinot dabasgāzes uzpildes punktu izveidi transportlīdzekļiem, kuros kā degvielu izmanto dabasgāzi, un infrastruktūras attīstību.Likumprojekts paredz turpināt iepriekš terminēti līdz 2025.gada 31.decembrim noteikto akcīzes nodokļa dabasgāzei, kuru izmanto transportā, samazināšanu, negrozot jau tagad likumā noteikto, ka no 2021.gada līdz 2025.gada beigām akcīzes nodokļa likme dabasgāzei kā transporta degvielai ir 1,91 euro par 1 MWh jeb 20 euro par 1000 m3, bet paredzot iepriekš noteikto valsts atbalsta sniegšanu saskaņā ar *de minimis* regulējumu aizstāt ar vispārīgo samazināto nodokļu likmi 1,91 euro par 1 MWh jeb 20 euro par 1000 m3, saskaņojot ar Eiropas Komisiju, ka šāds nodokļa samazinājums nav uzskatāms par valsts atbalstu atbilstoši Komisijas 2014. gada 28. jūnija paziņojumā Nr. 2014/C 200/01 “Pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai 2014.–2020. gadam” norādītiem nosacījumiem. Likumprojekts stāsies spēkā pēc Eiropas Komisijas (turpmāk – Komisija) lēmuma saņemšanas par atbalsta pasākuma atbilstību Eiropas Savienības iekšējam tirgum |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Ekonomikas ministrijas iniciatīva.  |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Lai nodrošinātu Ministru kabineta 2020. gada 2. septembra sēdes protokola Nr. 51 45.§ 3. punktā doto uzdevumu likumā “Par akcīzes nodokli”, tika izstrādāti un 2021. gada 1. janvārī stājās spēkā likuma grozījumi, kas tostarp papildina likuma pārejas noteikumus ar 124., 125. un 126. punktu, kur paredzēts, ka  šā likuma 15.1 panta pirmās daļas 2. punktā noteikto nodokļa likmi dabasgāzei izmantošanai par degvielu (10 *euro* par vienu megavatstundu (MWh), ņemot vērā dabasgāzes augstāko siltumspēju) piemēro ar 2026. gada 1. janvāri. Līdz dienai, kad atbilstoši šo pārejas noteikumu 124. punktam sāk piemērot šā likuma 15.1 panta pirmās daļas 2. punktā noteikto nodokļa likmi dabasgāzei izmantošanai par degvielu (līdz 2025. gada 31. decembrim), dabasgāzi izmantošanai par degvielu apliek ar nodokli - 1,91 *euro* par vienu megavatstundu (MWh), ņemot vērā dabasgāzes augstāko siltumspēju. Šo pārejas noteikumu 125. punktā minēto atbalstu nodokļa maksātājam piešķir Būvniecības valsts kontroles birojs kā *de minimis* atbalstu, ievērojot Komisijas 2013. gada 18. decembra regulu (ES) Nr. [1407/2013](http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj/?locale=LV) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam vai regulu, kas to aizstāj.Attiecīgi likuma “Par akcīzes nodokļi” spēkā esošā redakcija no 2021.gada 1. janvāra terminēti samazina akcīzes nodokli dabasgāzei, kuru izmanto transportā, nosakot, ka no 2021.gada līdz 2025.gada beigām akcīzes nodokļa likme dabasgāzei (kā transporta degvielai) ir 1,91 euro par 1 MWh jeb 20 euro par 1000 m3, vienlaikus paredzot, ka no 2026.gada akcīzes nodokļa likme dabasgāzei (kā transporta degvielai) tiktu palielināta uz 10 euro par 1 MWh jeb 105 euro par 1000 m3. Saskaņā ar pašreizējo likuma “Par akcīzes nodokli” pārējas noteikumu 125. un 126. punkta redakciju minēto atbalstu nodokļa maksātājam piešķir Būvniecības valsts kontroles birojs kā *de minimis* atbalstu, ievērojot Komisijas 2013. gada 18. decembra regulas (ES) Nr. 1407/2013 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam vai regulas, kas to aizstāj, nosacījumus.Būvniecības valsts kontroles birojs līdz šim veiksmīgi administrējis valsts atbalsta sniegšanu, kura prognozētie apmēri norādīti zemāk:2021.gada sākumā Būvniecības valsts kontroles birojs ir plānojis sniegt valsts atbalstu saspiestai dabasgāzei transportam ne mazāk kā 10 000 MWh enerģijas patēriņam, kas atbilst 80 900 EUR lielam atbalstam *de minimis* ietvaros, bet 2021. gada aprīlī - maijā veiktie aprēķini uzrāda, ka *de minimis* atbalsta slieksnis atsevišķiem komersantiem varētu būt sasniegts jau 2021. gada novembrī - decembrī.2022.gadā jau tiek plānots sagaidīt saspiestās dabasgāzes transportam patēriņa pieaugumu, kas tiek plānots 35 000 MWh apmērā, kas atbilst 283 150 EUR valsts atbalsta apjomam. Ņemot vērā, ka *de minimis* regulējums paredz 200 000 eiro maksimālo valsts atbalsta apjomu vienam saņēmējam trīs gadu laika periodā, jau 2021. gadā Ministrija plāno valsts atbalsta sniegšanu turpināt, piemērojot vispārējo samazināto akcīzes nodokļa likmi dabasgāzei, ko izmanto transportam, saskaņojot ar Komisiju, ka pasākums nav uzskatāms par valsts atbalstu Komisijas 2014. gada 28. jūnija paziņojuma Nr. 2014/C 200/01 “Pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai 2014.–2020. gadam” (turpmāk – Pamatnostādnes) izpratnē un atbilst Eiropas Savienības iekšējam tirgum.Tādēļ likumprojekts paredz pašlaik spēkā esošo valsts atbalsta sniegšanu saskaņā ar *de minimis* regulējumu nepiemērot, izslēdzot no likuma “Par akcīzes nodokli” Pārejas noteikumu 126.punktu, bet Pārejas noteikumu 125.punktā noteikto samazināto akcīzes nodokļu likmi dabasgāzei, kuru izmanto transportā, 1,91 euro par 1 MWh jeb 20 euro par 1000 m3, piemērot kā vispārējo nodokļa likmes samazinājumu, saņemot no Eiropas Komisijas lēmumu par atbalsta pasākuma atbilstību Eiropas Savienības iekšējam tirgum un nemainot spēkā esošo nosacījumu, ka šāds samazinājums ir terminēts un ir spēkā līdz 2026.gada 1.janvārim. Samazinātās akcīzes nodokļa likmes piemērošana nepieciešama, ņemot vērā sekojošus apstākļus, kuriem bija noteicošā loma dabasgāzes transportam tirgus attīstībā līdz 2021. gadam un 2021. gadā, kad dabasgāzes transportam nodokļa likme tika samazināta.Līdz 2021. gadam likuma “Par akcīzes nodokli” (turpmāk – likums) 15.1 panta otrā daļa noteica, ka akcīzes nodoklis dabasgāzei kā degvielas veidam bija 9,64 EUR/MWh, savukārt citās Eiropas Savienības valstīs kā viens no atbalsta mehānismiem ir šāda nodokļa ievērojama samazināšana, kā piemēram, Lietuvā vai Polijā, kur akcīzes likme dabasgāzei, ko izmanto transportam, šobrīd ir 0 EUR/MWh.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  Likme **2020.gadā** | **2021. – 2025.g.** | **Sākot ar 2026.g.** |
| Dabasgāze kā degviela | *par 1000 m*3 | **101** | **20,00** | **105** |
| *par 1 MWh* | **9,64** | **1,91** | **10** |

Jau šobrīd pastāvošā samazinātā akcīzes likme dabasgāzei, ko izmanto transportā veicinās dabasgāzes transportam palielināšanos un izveidos bāzi biometāna ka biodegvielas plašākai izmantošanai transportā. Līdz 2021. gadam dabasgāzes transportam tirgus netika pietiekoši attīstīts, kas, piemēram, izriet no 2017.gada 25.aprīļa Ministru kabineta rīkojumā Nr.202 “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020.gadam” (turpmāk – Attīstības plāns) norādītā, ka Latvijā reģistrēts mazs skaits transportlīdzekļu, kuri kā degvielu var izmantot dabasgāzi. Latvijā tajā laikā bija aptuveni 160 šādi transportlīdzekļi, Lietuvā – 380, Igaunijā – 400, Polijā – 3600 (2019.gada dati). Lai arī šādu transportlīdzekļu radītās emisijas ir būtiski zemākas (līdz pat 25%) nekā dīzeļdegvielai, šie transportlīdzekļi nav izplatīti, jo tiem nepieciešamā infrastruktūra Latvijā nav attīstīta. Tāpat Attīstības plānā konstatēts, ka dabasgāzei kā alternatīvās degvielas veidam uzmanību pievērsuši Eiropas vadošie autoražotāji. Jau 2017.gadā ar saspiestās dabasgāzes (turpmāk – CNG) darbināmu transportlīdzekļu piedāvājumā bija vairāk kā 50 pasažieru transportlīdzekļi un vieglie komerctransportlīdzekļi (Fiat, Lancia, Mercedes, Iveco, Volkswagen (jāatzīmē gan, ka no 2026.gada Volkwagen vairs neplāno ražot jaunus ar gāzveida degvielu darbināmus transportlīdzekļus), Audi, Seat, Skoda, Opel un Volvo). Attīstības plānā arī ir secināts, ka Latvijā dabasgāzes izmantošana transportā ir maz attīstīta, jo nav pietiekams valsts atbalsts. 2020. gadā Latvijā ekspluatācijā nodoti divi publiski pieejamie CNG un viens privātais CNG uzpildes punkts, savukārt kaimiņvalstīs ir jau attīstīti publisko staciju tīkli. Likumprojektā paredzētā regulējuma pieņemšanas loģika balstās uz iepriekš noteikto nepieciešamību turpināt veicināt dabasgāzes kā degvielas transportam uzpildes punktu izveidi Latvijas teritorijā transportlīdzekļiem, kuros kā degvielu izmanto dabasgāzi, un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu transportā, kā arī, lai veicinātu pakāpenisku pāreju uz videi draudzīgākas un gaisa kvalitāti mazāk ietekmējošas degvielas izmantošanu. Viens no risinājumiem, kā izvirzīto mērķi sasniegt, ir ievērojams terminētais akcīzes nodokļa samazinājuma atbalsta turpinājums dabasgāzei, kuru izmanto kā transporta degvielu. CNG ir viena no būtiskām alternatīvām dīzeļdegvielai, lai dekarbonizētu kravas transportlīdzekļu segmentu, kura dekarbonizācija ar citiem instrumentiem vidējā termiņā nebūs iespējama, bet ir atbildīga par aptuveni 50% no visām SEG emisijām, kas radītas ceļu transportā. Tā veicina gaisa piesārņojuma samazināšanos un uzlabo gaisa kvalitāti pilsētās, palīdzot virzīties pretī Eiropas Savienības klimata mērķiem. Vienlaikus ar likumprojektu tiek veicināta Direktīvas 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielas infrastruktūras ieviešanu (turpmāk – Direktīva) 6. panta 7. un 8. punktā dalībvalstij noteikto infrastruktūras attīstības prasību īstenošana. Proti, kā viens no pasākumiem dabasgāzes kā degvielas izmantošanas veicināšanai Latvijā ir dabasgāzei, kuru izmanto kā transporta degvielu, akcīzes nodokļa samazinājums. Papildus, likumprojekta ieviešana nepieciešama, lai turpinātu īstenot 2019.gada janvāra Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 36.punktā izvirzīto mērķi un veicinātu infrastruktūras attīstību preču un cilvēku mobilitātei. Alternatīvo degvielu infrastruktūra Eiropas Savienības mērogā netiek attīstīta saskaņoti. Ir jāizbūvē jauni infrastruktūras tīkli, piemēram, elektroenerģijai, dabasgāzei un attiecīgos gadījumos - ūdeņradim. Ir svarīgi atzīt katras degvielas tehnoloģijas un ar to saistītās infrastruktūras attīstības dažādos posmus, tostarp uzņēmējdarbības modeļu briedumu saistībā ar privātajiem ieguldītājiem un alternatīvo degvielu pieejamību un pieņemamību lietotājiem. Būtu jānodrošina tehnoloģiskā neitralitāte, un valsts politikas regulējumos būtu pienācīgi jāņem vērā prasība atbalstīt alternatīvo degvielu komerciālo attīstību. Dabasgāzes izmantošana transportā sniedz būtiskas priekšrocības vides aizsardzības kontekstā, jo īpaši tad, kad tā tiek lietota kombinācijā ar biometānu, kas ievērojami ļauj samazināt SEG emisijas un paaugstināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru transporta sektora galapatēriņā. Atbilstoši 2018.gada 21.decembra Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai Nr.2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu 25.panta prasībām, Latvijai no 2022.gada būs jānodrošina zināms tā saucamo moderno biodegvielu (piemēram, biometāna) patēriņš, tam pieaugot līdz 3,5% 2030.gadā. Attīstoties CNG infrastruktūrai, tiktu nodrošināta siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšana, kā arī netieši tiktu sekmēta atjaunojamo energoresursu izmantošanas mērķu sasniegšana, jo potenciāli nākotnē CNG infrastruktūra būs izmantojama arī ne-emisiju degvielu (biometāns, ūdeņradis, sintētiskā gāze) piegādei galapatēriņā transportā. Lai no 2026.gada izvairītos no akcīzes nodokļa ieņēmumu samazinājuma, kā arī, lai novērstu valsts atbalsta sniegšanu neierobežotā laikā, būtiski ir paredzēt, ka no 2026.gada akcīzes nodokļa likme tiek paaugstināta, kā to nosaka pašreiz spēkā esošās likuma normas, kuras nav paredzēts grozīt ar šī likumprojekta pieņemšanu. Akcīzes nodokļa samazināšana uz laiku dabasgāzei kā degvielai transportam, tiek prognozēta kā pietiekams atbalsts tirgum, lai tā dalībnieki uzskatītu par ekonomiski pamatotu un izdevīgu savas infrastruktūras attīstīšanu Latvijas teritorijā, kas savukārt novērš papildu nepieciešamību veikt ieguldījumus no valsts budžeta infrastruktūras attīstībā, lai veicinātu Direktīvas 6.panta 7. un 8. punkta prasību īstenošanu.Plānotā tiesiskā regulējuma mērķis ir turpināt mazināt finansiālos apgrūtinājumus tirgus dalībniekiem, kuri vēlas tirgot dabasgāzi kā transporta degvielu, tādējādi arī veicinot Direktīvas prasību īstenošanu, kā arī samazinātu transporta sektora radītās emisijas, tostarp, uzlabotu gaisa kvalitāti pilsētās. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija, Satiksmes ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija un Būvniecības valsts kontroles birojs. |
| 4. | Cita informācija | Nav.  |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Likumprojekta pieņemšana attiecas uz komersantiem un personām, kas atbilstoši likumā “Par akcīzes nodokli” noteiktajām prasībām ir akcīzes nodokļa maksātāji.Likumprojekts attiecas uz komersantiem, kas veic darbības ar dabasgāzi, kuru izmanto kā transporta degvielu. Likumprojekts ir saistošs automobiļu lietotājiem, automobiļu tirgotājiem, dabasgāzes tirgotājiem un dabasgāzes infrastruktūras operatoriem.  |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Tiesiskais regulējums neradīs negatīvu ietekmi uz tautsaimniecību, ņemot vērā to, ka nav paredzētas esošās akcīzes nodokļa likmes izmaiņas saspiestai dabasgāzei transportam. Tiesiskais regulējums neietekmēs negatīvi konkurenci.Tiesiskais regulējums pozitīvi ietekmēs vidi, jo palielinoties transportlīdzekļu skaitam, kuri izmanto CNG, samazināsies radītās CO2 emisijas.Tiesiskais regulējums neietekmēs veselību vai ietekmēs to pozitīvi, uzlabojoties gaisa kvalitātei pilsētās ilgtermiņā.Tiesiskais regulējums neietekmēs nevalstiskās organizācijas.Tiesiskais regulējums neietekmēs administratīvo slogu. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Rādītāji | n-gads | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| n+1 | n+2 | n+3 |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+1 gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi |   |   |  |   |   |   |   |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |
| 1.2. valsts speciālais budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 1.3. pašvaldību budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 2. Budžeta izdevumi |   |   |   |   |   |   |   |
| 2.1. valsts pamatbudžets |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 2.2. valsts speciālais budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 2.3. pašvaldību budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 3. Finansiālā ietekme |   |   |   |   |   |   |   |
| 3.1. valsts pamatbudžets |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |
| 3.2. speciālais budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 | 0  | 0  |
| 3.3. pašvaldību budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | 0  |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme |   |   |   |   |   |   |   |
| 5.1. valsts pamatbudžets |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |  nav precīzi aprēķināms |
| 5.2. speciālais budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 5.3. pašvaldību budžets |  0 |  0 |  0 |  0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā) |  nav precīzi aprēķināms |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | 0 |
| 8. Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Projekts šo jomu neskar. |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūru pārņemšanu atbildīgā institūcija ir Satiksmes ministrija. Tomēr ar likumprojektu Ekonomikas ministrijas ieskatā tiek veicināta Direktīvas 6. panta 7. un 8. punkta pārņemšanas prasību izpilde, jo prognozējams, ka valsts atbalsta turpinājums, piemērojot vispārīgo samazināto nodokļu likmi dabasgāzei, kuru izmanto kā transporta degvielu, ir viens no pasākumiem dabasgāzes kā degvielas izmantošanas veicināšanai Latvijā. |
| **1. tabulaTiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | Projekts šo jomu neskar. |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, norāda pamatojumu un samērīgumu.Norāda iespējamās alternatīvas (t. sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Direktīvas 6. panta 7. un 8. punkts |  | Nav pārņemts.Prasību pārņemšanu būtiski veicinās šī likumprojekta “Grozījums likumā „Par akcīzes nodokli”” īstenošana.Atbildīgā Satiksmes ministrija. | Neparedz stingrākas prasības |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | Projekts šo jomu neskar. |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Projekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Par Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūru pārņemšanu atbildīgā institūcija ir Satiksmes ministrija. Tomēr ar likumprojektu Ekonomikas ministrijas ieskatā tiek veicināta Direktīvas 6. panta 7. un 8. punkta pārņemšanas prasību izpilde, jo prognozējams, ka valsts atbalsta turpinājums, piemērojot vispārīgo samazināto nodokļu likmi dabasgāzei, kuru izmanto kā transporta degvielu, ir viens no pasākumiem dabasgāzes kā degvielas izmantošanas veicināšanai Latvijā. |
| **2. tabulaAr tiesību akta projektu izpildītās vai uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem.Pasākumi šo saistību izpildei** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Sabiedrības līdzdalība tika īstenota saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 25. augusta noteikumu Nr. 970 “Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktu, sabiedrības pārstāvji tika aicināti līdzdarboties, rakstiski sniedzot viedokli par likumprojektu tā izstrādes stadijā. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Sabiedrībai tika dota iespēja izvērtēt un izteikt viedokli par likumprojektu, kas tika publicēts Ekonomikas ministrijas tīmekļa vietnē <https://www.em.gov.lv/lv/diskusiju-dokumenti> un Valsts kancelejas tīmekļa vietnē <https://www.mk.gov.lv/lv/ministru-kabineta-diskusiju-dokumenti> divu nedēļu sabiedriskajai apspriešanai. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Sabiedriskās apspriešanas ietvaros viedokļi netika saņemti. Valsts sekretāru sanāksmē izsludinātās saskaņošanas ietvaros papildus saskaņojums saņemts no Latvijas brīvo arodbiedrību savienības un Latvijas darba devēju konfederācijas. Iebildumi par akcīzes nodokļa samazinājumu dabasgāzei, ko izmanto transportam, saņemti no Latvijas Biodegvielu un bioenerģijas asociācijas.  |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
|  1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Dabasgāzes, ko izmanto transportam, komersanti, Valsts ieņēmumu dienests |
|  2. |  Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Likumprojekta izpilde neietekmēs pārvaldes funkcijas, kā arī nav nepieciešama jaunu institūciju izveide, esošo institūciju likvidācija vai reorganizācija. Tāpat arī likumprojekta izpilde tiks nodrošināta esošo cilvēkresursu un finanšu līdzekļu ietvaros. |
|  3. |  Cita informācija | Nav |

Ekonomikas ministrs J.Vitenbergs