Rīgā, 23.09.2021., Nr. 2-10/72

**Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai**

**Satiksmes ministrijai**

Informācijai:

**Finanšu ministrijai**

**Ekonomikas ministrijai**

*Par Ministru kabineta noteikumu projektu “Emisijas kvotu izsolīšanas*

*instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa “Siltumnīcefekta*

*gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts*

*bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” nolikums” (VSS – 847)*

Latvijas Darba devēju konfederācija (turpmāk – LDDK) ir izskatījusi Ministru kabineta noteikumu projektu “Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa “Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” nolikums” (VSS – 847) (turpmāk – Noteikumu projekts) un izsaka sekojošus iebildumus un priekšlikumus.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 4.punktu.

**Pamatojums:**

LDDK ieskatā juridiskās personas ir lielākā elektroauto mērķa auditorija un to pāriešana uz bezemisiju transportu **dotu lielāko efektu klimata mērķu sasniegšanā.** Tāpat vēršam uzmanību, ka Noteikumu projektā jāparedz, ka līzinga gadījumā transportlīdzekli no projekta īstenotāja iegādājas līzinga devējs, kas ir kredītiestāde vai ES dalībvalsts kredītiestādes filiāle vai kam ir izsniegta licence patērētāju kreditēšanai (turpmāk līzinga devējs), un atbalsta gala saņēmējs iegādājas transportlīdzekli no līzinga devēja, nepieciešamības gadījumā veicot atbilstošus precizējumus citos Noteikumu punktos, t.sk. 10., 15.1., 19.4. un 59.punktā.

Jāņem vērā, ka līzinga gadījumā transportlīdzeklis CSDD tiek reģistrēts uz līzinga devēja kā īpašnieka vārda, līzinga ņēmēju reģistrējot kā turētāju un tikai pēc finanšu līzinga termiņa beigām tiek reģistrēts uz gala saņēmēja – līzinga ņēmēja vārda. Vēršam uzmanību, ka privātpersonas 70% gadījumu vieglos transportlīdzekļus iegādājas, izmantojot līzingu, bet bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādē šis īpatsvars ir vēl augstāks. Tāpat skaidrojam, ka elektroauto lielākoties iegādājas juridiskas personas (92% jauno elektroauto segmentā un 54% lietoto elektroauto segmentā). Papildus norādām, ka, ņemot vērā noteiktos ierobežojumus attiecībā uz nobraukumu, pielietojumu un operatīvā līzinga izslēgšanu, atbalsta gala saņēmēju skaits būs ievērojami mazāks nekā sākotnēji plānots un atbalstam atvēlētie līdzekļi netiks pilnībā izmantoti. Dubultojot esošo privātpersonu skaitu, kas iegādājas jaunus elektroauto, tiktu sasniegti 56 pircēji/gadā, lietotu elektroauto gadījumā - 552 pircēji/gadā, kā rezultātā gadā tiktu iegādāti 608 elektroauto, bet divos gados – 1216, pieņemot, ka katra privātpersona piesakās uz atbalstu (kas nav iespējams, jo tādi modeļi kā Porsche Taycan, Audi E-tron, Tesla u.c. nekvalificējas). Attiecīgi atbalsts tiks piešķirts ievērojami mazākam skaitam elektroauto iegādei par Noteikumu projektā plānotajiem 3000. Juridiskas personas nodrošina vislielākos nobraukuma kilometrus.

**Priekšlikums:**

Papildināt Noteikumu projektu, norādot arī juridisku personu kā atbalsta gala saņēmēju.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 7.1.punktu.

**Pamatojums:**

Noteikumu projektā jauna transportlīdzekļa definīcija neatbilst Pievienotās vērtības nodokļa likuma 1.panta 9) apakšpunktā noteiktajam.

Attiecībā uz nosacījumu: “..kas iepriekš nav ticis reģistrēts Latvijas Republikā..” - šāds ierobežojums liedz iespēju realizēt jaunu elektroauto, kuru auto ražotāja pārstāvis ir reģistrējis uz līzinga kompāniju krājumu finansējuma nolūkos, attiecīgi auto šī ir pirmā reģistrācija, bet nav lietošanas pazīmes, un tas atbilst jauna auto definīcijai. Bieži jauni auto tiek reģistrēti uz tirdzniecības uzņēmumu ar mērķi sasniegt mēneša vai kvartāla pārdošanas rādītājus bez nodoma tos ekspluatēt.

**Priekšlikumi:**

1)Noteikumu 7.1.punktā precizēt jauna auto definīciju atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļa likuma 1.panta devītajam apakšpunktam.

Jauns transportlīdzeklis ir “sauszemes motorizētais transportlīdzeklis, kura motora tilpums ir lielāks par 48 kubikcentimetriem vai jauda ir lielāka par 7,2 kilovatiem un kurš paredzēts pasažieru vai preču pārvadāšanai, ja tas ir lietots mazāk par sešiem mēnešiem vai nobraucis mazāk par 6000 kilometriem”.

2) Svītrot nosacījumu “kas iepriekš nav ticis reģistrēts Latvijas Republikā”.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 7.2.punktu.

**Pamatojums:**

Lai novērstu praktiski nolietotu elektroauto ievešanu, nepieciešams noteikt maksimālo pieļaujamo lietota auto vecumu. Vecu transportlīdzekļu utilizācijas izmaksas var būt lielākas, nekā ieguvumi no šāda transportlīdzekļa atlikušā, īsā dzīves cikla.

Lietotu elektroauto definīcijā nav noteikta sasaiste ar pirmreizējās reģistrācijas punktu.

**Priekšlikumi:**

1)Noteikt maksimālo pieļaujamo lietota auto vecumu - 5 gadi.

2)Noteikumu projektu nepieciešams papildināt ar nosacījumu, ka atbalstu nevar saņemt tādu lietotu elektroauto iegādei, kas iepriekš bijuši reģistrēti Latvijā.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 7.4.punktu.

**Pamatojums:**

LDDK ieskatā attiecībā uz Noteikumu projekta 7.4.punktu nav skaidri noprotams kontroles mehānisms, kas ļaus pārliecināties, ka automašīnas norakstīšana ir veikta – proti, Noteikumu projekta 8.punkts paredz, ka attiecīgais atbalsts tiks saņemts jau elektroauto iegādes brīdī, bet par auto norakstīšanu atbilstoši Noteikumu projekta 9.punktam atbild atbalsta gala saņēmējs. Noteikumu projektā nav norādīts termiņš, kādā tas veicams. No Noteikumu projekta teksta nav skaidrs, vai tas notiks Noteikumu projekta 49.punktā paredzētā procesa un XII nodaļā paredzētā monitoringa ietvaros.

**Priekšlikums:**

Nepieciešams precizēt Noteikumu projektu. Attiecīgo kompensāciju būtu jāpiešķir brīdī, kad ir gūta pārliecība par norakstīšanas aktu.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 12.6.4.punktu.

**Priekšlikums:**

Papildināt 12.6.4. punktu, pirms vārdiem “terorisms” iekļaujot vārdus “noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācija vai proliferācijas finansēšana”.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 14.3.punktu.

**Pamatojums:**

Nepieciešams palielināt noteikto atbalsta summu par viena transportlīdzekļa norakstīšanu, lai veicinātu videi nedraudzīgu transporta līdzekļu izņemšanu no aprites, ņemot vērā striktos nosacījumus par tehniskās apskates esamību un 5000 km nobraukuma limitu gadā.

**Priekšlikumi:**

1)Palielināt noteikto atbalsta summu no 1000 EUR uz 1500 EUR

2)Aicinām izvērtēt iespēju sasaistīt norakstīšanas atbalstu ar automašīnas vecumu un/vai CO2 izmešu daudzumu, palielinot atbalstu tādu auto norakstīšanai, kas rada vairāk CO2 izmešus.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 15.1.punktu.

**Pamatojums:**

LDDK ieskatā Noteikumu projekta 15.1. punktā noteiktais maksimālās pārdošanas cenas ierobežojums – līdz 50 000 EUR būtu pārskatāms. Virkne populāru vidējās klases elektroauto modeļu jau šodien pārsniedz Noteikumu projektā noteikto slieksni, kā piemēram Skoda Enyaq, VW ID4, Hyundai SantaFe, kas ir uzskatāmi par apjoma markas produktiem un neklasificējas kā reprezentatīvi transporta līdzekļi. Šobrīd tirgū Covid-19 pandēmijas ietekmē ir vērojams izejmateriālu (metālu) cenu pieaugums, kas veicinās auto cenu pieaugumu, līdz ar to virkne auto, kas šobrīd iekļaujas noteiktajā limitā, vairs nekvalificēsies atbalstam.

**Priekšlikums:**

Atcelt vai palielināt noteikto 50 000 EUR cenas ierobežojumu.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 19.4.punktu.

**Pamatojums:**

Statistika rāda, ka privātpersonu automašīnu nobraukums gadā ir ievērojami mazāks salīdzinājumā ar juridiskas personas autoparka nobraukumu. Tāpat elektroauto pēc pielietojuma un būtības ir pilsētvides transports, un 90% nobraukums tiek veikts pilsētvidē, attiecīgi šāds nobraukums fiziskai personai ir grūti sasniedzams ikdienas lietošanā. Nesamērīgi liels nobraukuma slieksnis var atbaidīt godprātīgos lietotājus, kuri nebūs pārliecināti, vai spēs šādu nobraukumu nodrošināt. Ir maz ticams, ka kāds iegādājas salīdzinoši dārgu transportlīdzekli, finansējot 80% no tās cenas, lai turētu to garāžā. Tāpat norādām, ka LFNA š.g.27.augustā organizētajā sanāksmē ar VARAM tika panākta vienošanās, ka 19.4.punktā minētais liegums neattiecas uz gadījumiem, kad tas ir saskaņots ar Vides investīciju fondu.

**Priekšlikums:**

Samazināt Noteikumu 19.4.punktā noteikto minimālo nobraukumu līdz 8 000 km gadā.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 54. un 59.punktu.

**Pamatojums:**

Noteikumu projekta 54. un 59. punktā paredz, ka finanšu līzinga gadījumā četru gadu laikā ir jānodrošina transportlīdzekļa reģistrācija uz atbalsta gala saņēmēja vārda.

Nepieciešams atbalstu attiecināt arī uz operatīvo līzingu. Operatīvā līzinga gadījumā transportlīdzeklis netiek reģistrēts uz atbalsta gala saņēmēja vārda, bet gan tiek atgriezts atpakaļ tā pārdevējam (projekta īstenotājam) vai arī tiek pagarināts operatīvā līzinga līgums, vai arī tiek slēgts jauns finanšu līzinga līgums līdz saistību pilnai izpildei. Latvijā no visiem jaunajiem auto, kas privātpersonām tiek finansēti līzingā, 50% tiek izvēlēts operatīvā līzinga produkts. Operatīvā līzinga gadījumā augstākas atpakaļpirkuma vērtības kompensē un būtiski samazina ikmēneša maksājumu. Operatīvā līzinga atstāšana ārpus Noteikumu ietvara nav pamatota un apgrūtina Noteikumu projektā nospraustā mērķa sasniegšanu, jo tiek ievērojami sašaurināts saņēmēju loks un attiecīgi programmas izmantojamība. LDDK ieskatā ir virkne gadījumu, kad līzinga ņēmējs saskaņā ar likumu nevar būt īpašuma tiesību ieguvējs, piemēram, apdrošināšanas gadījums, kur pēc atlīdzības izmaksas īpašuma tiesību ieguvējs ir apdrošinātājs. Ņemot vērā, ka fiziskajām personām šo Noteikumu ievaros ir pieejams tikai finanšu līzings, kas būtiski palielina mēneša maksājumu, prognozējam, ka atbalsta izvirzītie mērķi netiks sasniegti par 70%.

**Priekšlikumi:**

1)Noteikt, ka ir jānodrošina transportlīdzekļa reģistrācija uz atbalsta gala saņēmēja vārda periodā līdz septiņiem gadiem, ņemot vērā līzinga darījumu tirgus praksi.

2) atbalstu attiecināt arī uz operatīvo līzingu, veicot atbilstošus precizējumus citos Noteikumu projekta punktos, t.sk. 10. un 19.4.punktā.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 59.punktu.

**Pamatojums:**

Noteikumu projekta 59.punkts paredz, ka atbalsta gala saņēmējs “četrus kalendāra gadus pēc transportlīdzekļa iegādes datuma katru gadu veic monitoringu par sasniegto transportlīdzekļa nobraukumu gadā un līdz katra nākamā gada 30 dienai pēc transportlīdzekļa iegādes datuma iesniedz Vides investīciju fondā monitoringa pārskatu”.

**Priekšlikums:**

Paredzēt iespēju monitoringu nodrošināt ar CSDD starpniecību, neapgrūtinot atbalsta gala saņēmēju.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projekta 56.punktu.

**Pamatojums:**

Noteikumu projekta 56. punkts paredz, ka ministrija pārskaita finansējumu projekta īstenotājam, taču nekas nav teikts par to, ka projekta īstenotājs finansējumu pārskaita atbalsta gala saņēmējam.

No Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas skaidrojuma izriet, ka projekta īstenotājs pārdos transportlīdzekli līzinga devējam jau par samazinātu cenu, t.i., no elektroauto cenas atņemot atbalsta summu, ko projekta īstenotājs saņēmis no valsts. Līdz ar to līzinga devējs nesaņems finanšu instrumenta finansējumu kā arī neietvers šo summu rēķinos līzinga ņēmējam. Ņemot vērā iepriekšminēto, nepieciešams svītrot Noteikumu projekta 65. un 66.punktā noteikto prasību līzinga devējam atmaksāt minētajam transportlīdzeklim piešķirtā finanšu instrumenta finansējumu. Tāpat norādām, ka arī projektu īstenotājam nav nedz tādu resursu, nedz rīku šādu saistību izpildīšanas pieprasīšanai no gala atbalsta saņēmēja. Šāda atbildības pārņemšana nav atbalstāma, jo tā reālajā dzīvē nav īstenojama.

**Priekšlikums:**

Noteikumu projektā skaidri aprakstīt finansējuma apriti.

Svītrot Noteikumu projekta 65. un 66.punktā noteikto prasību līzinga devējam atmaksāt minētajam transportlīdzeklim piešķirtā finanšu instrumenta finansējumu.

1. LDDK iebilst pret Noteikumu projektu kopumā.

**Priekšlikumi:**

1)Noteikumu projektā nepieciešams paredzēt konkrētu darbību un atbildību kopumu, kas veicams situācijās, kad atbalsta izmantošanas periodā elektroauto nonāk ceļu satiksmes negadījumā, ir konstatēts bojājums baterijai (šobrīd baterijas nomaiņa var aizņemt pat sešus mēnešus detaļu trūkuma dēļ) vai kāds cits apstāklis (piemēram, tiek norakstīts negadījumā vai citu apsvērumu dēļ nevar būt tālāk ekspluatējams), kas ietekmē autovadītāja iespēju nobraukt noteiktos kilometrus. Papildus šajā gadījumā autovadītājs varētu būt spiests pārkāpt arī punktu par īpašumtiesību maiņu. Nepieciešams regulējums par saistību segšanu un Noteikumu projektā jāparedz regulējums par saņemtā atbalsta apmēru, ja elektroauto vairs nav ekspluatējams vai ir radies ekspluatācijas pārtraukums.

2)Noteikumu projektu papildināt ar punktu, kas paredz, ka projekta iesnieguma iesniedzēju konkursam nav noteikts projektu iesniegumu iesniegšanas gala termiņš, tādējādi nodrošinot, ka jebkurā brīdī līdz 2023. gada 31. decembrim (ja pieejamais finansējums nav beidzies ātrāk) tirgus dalībnieki var iesniegt projekta iesniegumu un pretendēt uz finansējumu, jo pastāv augsta varbūtība, ka tirgū ienāks jauni auto tirdzniecības uzņēmumi. Būtu svarīgi, ka arī jaunie uzņēmumi var piedalīties konkursā, tādējādi veicinot konkurenci. Tāpat var rasties situācija, ka konkrētā brīdī iespējamais pretendents nekvalificējas (piemēram, nodokļu parāda dēļ), bet vēlāk atbilst visiem kritērijiem.

3)Noteikumu projektu papildināt ar mājas un biroja uzlādes punktu ierīkošanas atbalstu, piešķirot atbalstu šādā apmērā:

1. Uzlādes iekārtas iegāde - 800-3000 EUR;
2. Uzlādes ierīkošanas izdevumi - 150 – 300 EUR;
3. Elektrības pieslēguma jaudas palielināšana, kas atspoguļojas ikmēneša elektrības rēķina maksā (būtu nepieciešams panākt atbrīvojumu no šīs maksas, ja tiek uzstādīta uzlādes stacija elektroauto, lai veicinātu cilvēkus ierīkot uzlādes punktus mājās, pretēji gadījumā jau šobrīd redzam nopietnus izaicinājumus ar uzlādes tīkla infrastruktūras nodrošināšanu).

Izvērtējot daudzu citu valstu pieredzi, ir secināms, ka elektroauto atbalsta programma ir papildināma ar mājas vai ofisa elektroauto uzlādes punkta ierīkošanu, ņemot vērā, ka tas ir papildu finansiālais slogs jau tā lielajai pirmajai iemaksai par automašīnas iegādi un nereti arī birokrātiski sarežģīts un laikietilpīgs pasākums.

Ģenerāldirektore (\*paraksts) L.Meņģelsone

\*Dokuments parakstīts ar drošu elektronisko parakstu

Olafsone, 67225162

Inese.olafsone@lddk.lv