**Ministru kabineta noteikumu projekta**

**„Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa "Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei" nolikums” projekta sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Ministru kabineta noteikumu „Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa "Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei" nolikums” projekts (turpmāk – noteikumu projekts) paredz nosacījumus konkursa "Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” (turpmāk – konkurss) organizēšanai. |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Noteikumu projekts izstrādāts pamatojoties uz likuma “Par piesārņojumu” 32.2. panta 4.6 daļu, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra 2021. gada 7. jūnija rīkojuma Nr. 1-2/84 „Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģijas apstiprināšanu” 5.nodaļu un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas sagatavoto informatīvo ziņojumu “Par atbalstu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei”. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Transporta sektors ir otrs lielākais siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju avots un rada gandrīz trešo daļu (29 %) no kopējām Latvijas SEG emisijām. Autotransports ir lielākais SEG emisiju avots transporta sektorā. 2019. gadā autotransports veidoja 95,0 %, savukārt dzelzceļa transports tikai 4,6% no kopējām SEG emisijām transporta sektorā.Vēsturiski SEG emisijas transporta sektorā ir saistītas ar ekonomiskajiem procesiem Latvijā: straujā ekonomikas attīstība un iedzīvotāju ienākumu pieaugums ir veicinājis strauju automobiļu skaita pieaugumu, savukārt valsts ekonomikas lejupslīdē – samazinājās pasažieru satiksme autotransportā (mērīta pasažierkilometros) un arī kravu pārvadājumi (mērīti tonnkilometros), kas attiecīgi noteica SEG emisiju samazināšanos. Sākot ar 2013. gadu, vērojams stabils transporta sektora SEG emisiju pieaugums, līdz ar to nepieciešami vispusīgi risinājumi transporta sektorā, lai veicinātu oglekļa mazietilpīgu attīstību Latvijā, atsaistot valsts ekonomisko izaugsmi no SEG emisiju palielināšanās.Aplūkojot tieši autotransporta SEG emisiju dinamiku, tad 2019. gadā salīdzinot ar 2018. gadu, SEG emisiju daudzums ir palielinājies par 0,9 %, no tā 2019. gadā pasažieru automašīnas radīja aptuveni 58 %, bet kravas automašīnas un autobusi 32,4 % no kopējām autotransporta sektora SEG emisijām.Analizējot VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija” pieejamo informāciju par transportlīdzekļu struktūru pēc degvielas veida redzams, ka kopumā elektrotransportlīdzekļi veido tikai 0,2 % no Latvijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, kamēr nepilnus 70 % veido dīzeļdegvielas transportlīdzekļi un 27 % transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar benzīndzinējiem. Latvijā transporta sektoram nav noteikts atsevišķs SEG emisiju samazināšanas mērķis. Latvijai ir noteikts mērķis samazināt SEG emisijas emisijas tirdzniecības sistēmas neietverto darbību (turpmāk - ne-ETS) sektorā, ieskaitot transporta sektoru, par 6% līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu. Visām ES valstīm ar ES tiesību aktu ir noteikti individuāli ikgadēji sasniedzamie SEG emisijas samazinājumi. Lai ES trajektorija uz klimatneitralitāti 2050. gadā būtu līdzsvarota, reālistiska un apdomīgi izraudzīta, Eiropadomē 2019.gada decembrī tika panākta vienošanās paaugstināt ES 2030. gada klimata politikas mērķi (siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu) no -40 % uz -55 % (2030. gadā salīdzinot ar 2005. gadu). Līdz ar to gaidāma ES dalībvalstu nacionālo SEG emisiju mērķu pārskatīšana.Pastāv iespēja, ka ar esošajiem politikas pasākumiem, noteiktais[[1]](#footnote-2) ne-ETS mērķis uz 2030. gadu varētu netikt sasniegts. Tādēļ valstij ir jānodrošina papildu pasākumu plānošana un ieviešana, t.sk. transporta sektorā, lai mazinātu šo risku. Kaut arī transporta sektora dekarbonizācija nav sasniedzama ar vienu risinājumu, kopumā nākotnē transporta sektora dekarbonizācija lielā mērā būs saistīta tieši ar tā elektrifikāciju.Saskaņā ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas (turpmāk – CSDD) datiem uz 2021. gada 1. aprīli vieglie elektromobiļi sasniedza tikai 0,2% no visa Latvijas vieglo transportlīdzekļu parka jeb 1 349 transportlīdzekļus. Transportlīdzekļi ar hibrīda motoru, kam nepieciešamo elektroenerģiju var iegūt, pieslēdzoties ārējam elektroenerģijas avotam (*plug-in* hibrīdauto; ārēji lādējams hibrīdauto, spraudņa hibrīdauto, PHEV) nav populāri Latvijā. Pirmais būtiskais elektromobiļu skaita pieaugums bija novērojams 2014. gadā, kad Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta (turpmāk – KPFI) ietvaros tika organizēts atklātais projektu iesniegumu konkurss “Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai”, kura ietvaros 93 projektos tika iegādāti 178 elektromobiļi ar kopējo KPFI līdzfinansējumu ~2,79 miljoni *euro*.Noteikumu projektā transportlīdzekļa kategorija (N1 un M1) noteikta atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija Regulai (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK.Analizējot dažādu valstu publiski pieejamās iniciatīvas un datus, kā arī Eiropas Auto ražotāju asociācijas 2020. gada ziņojumu “Elektriskie transportlīdzekļi: nodokļu ieguvumi un iegādes stimuli”[[2]](#footnote-3) ir jāsecina, ka 20ES dalībvalstīs un Apvienotajā Karalistē pastāv (vai pēdējos gados pastāvēja) dažādas atbalsta sistēmas bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei. Atbalsta apjomi atkarīgi no dažādiem kritērijiem, piemēram, transportlīdzekļa veida, finansējuma saņēmēja loka, kā arī transportlīdzekļa cenas.ES jauniem elektromobiļiem atbalsts ir vidēji ~6000 *euro* (atbalsta lielums svārstās no 2000 *euro* Somijā līdz pat 10 000 *euro* Rumānijā). Atbalsts tiek sniegts arī ārēji lādējamiem hibrīdauto. 2020. gadā aptuveni pusei no ES dalībvalstīm bija pieejams atbalsts ārēji lādējamu hibrīdauto iegādei ar ievērojami zemāku atbalsta apjomu – aptuveni 50 % no elektromobiļa atbalsta apjoma.Papildus transportlīdzekļa iegādes atbalstam ES dalībvalstīs pastāv arī dažādi nodokļu atbrīvojumi vai transportlīdzekļa norakstīšanas bonuss (piemēram, Lietuva, Rumānija, Francija, Grieķija, Spānija).Latvijā atbalsts elektrotransportlīdzekļu lietotājiem tiek nodrošināts un ir virkne priekšrocību: bez maksas ir pirmreizējā elektromobiļa reģistrācija un pirmreizējo numurzīmju izsniegšana, auto novietošana Liepājā un Rīgā Rīgas pašvaldības sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Rīgas satiksmes” stāvvietās, iebraukšana Jūrmalā, kā arī nav jāmaksā ikgadējais transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis. Tāpat ir atļauts braukt pa sabiedriskajam transportam paredzēto joslu, braukšana ir lētāka, jo izmaksā vidēji 2,5-3,5 eiro uz 100/km, jo valsts nodrošina subsīdijas transportlīdzekļu uzlādei vairāk nekā 100 uzlādes vietās Latvijā.Noteikumu projektā ir paredzēts, ka projekta iesniedzējs – projekta īstenotājs būs komersants, bet atbalsta saņēmējs – fiziska persona, kura projekta ietvaros varēs iegādāties ne vairāk kā vienu automobili mājsaimniecības locekļu mobilitātes nodrošināšanai. Visi projektu iesniedzēji, kas noslēgs līgumus par projektu īstenošanu ar sabiedrību ar ierobežotu atbildību “Vides investīciju fonds” (turpmāk – Vides investīciju fonds) par projekta īstenošanu būs tiesīgi saņemt atbalstu par šo noteikumu ietvaros atbilstošo mazemisijas un bezemisijas transportlīdzekļu pārdošanu brīvas konkurences ietvaros, t.i., nevienam projekta iesniedzējam netiks noteikts konkrēts pieejamā finansējuma vai pārdodamo transportlīdzekļu apjoms.Atbalsta pieejamība elektromobiļu iegādei pašvaldībām, to iestādēm, pašvaldību kapitālsabiedrībām un komersantiem iespēju robežās tuvākajos gados tiks vērtēta citu finanšu instrumentu ietvaros, kā piemēru var minēt Modernizācijas fondu un Atjaunošanas un noturības mehānisma plānu[[3]](#footnote-4) *(Investīcijas 1.2.1.2.i. Energoefektivitātes paaugstināšana uzņēmējdarbībā ietvaros)*, kura ietvaros plānots atbalsts ilgtspējīga jauna transporta iegādei uzņēmuma saimnieciskās darbības nodrošināšanai, kā alternatīvu transportlīdzekļiem, kuri izmanto degvielu no fosilajiem resursiem, arī uzņēmumiem, kuri sniedz auto nomas pakalpojumus.Attiecībā uz transportlīdzekļa maksimālās cenas noteikšanu, ir ņemta vērā biedrības “Auto Asociācija” sanāksmēs un divpusējās sarunās sniegtā informācija un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk – VARAM) rīcībā esošā informācija par pārdošanā esošo jaunu elektromobiļu cenu kategorijām. Mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļa iegādes cenas ierobežojums 60 000 *euro* (bez PVN) bāzes komplektācijā tiek noteikts, lai no atbalsta tvēruma izslēgtu *premium (luksus)* segmenta elektromobiļus (piemēram, Porsche Taycan, Jaguar I-PACE, Audi e-tron, Mercedes Benz EQC 400 4MATIC), kuru iegādi visticamāk izvēlas maksātspējīgākā sabiedrības daļa, kas principā šāda veida transportlīdzekļus varētu iegādāties arī bez valsts atbalsta.Latvijā ir iegādājami vairāk kā 40 elektromobiļu modeļi no vismaz 15 automobiļu markām. Līdz ar to transportlīdzekļa izvēles iespējas atbilstoši tehniskajiem parametriem un cenai ir pietiekami plašas.Informācija par transportlīdzekļu tirdzniecības vietu reģistrā reģistrētiem komersantiem pieejama A/S “Ceļu satiksmes drošības direkcija” tīmekļa vietnē <https://e.csdd.lv/autoveikali/>. Lai sabiedrība ērti varētu iegūt informāciju par tiem projekta iesnieguma iesniedzējiem, kas ir noslēguši līgumu par projekta īstenošanu ar Vides investīciju fondu un pie kuriem var iegādāties mazemisijju un bezemisiju transportlīdzekļus ar noteikto valsts atbalstu, Vides investīciju fonds savā tīmekļa vietnē publicēs uzņēmumu sarakstu.Attiecībā uz ikgadējo nobraukumu ar elektromobili, noteikumu projektā minētais rādītājs ir noteikts kā 10 400 km. Saskaņā ar CSDD datiem[[4]](#footnote-5) 2016. gadā vidējais automašīnu nobraukums bija 13 000 km gadā, kas ir ievērojami mazāk, kā 2018. gada veiktajā Centrālās statistikas pārvaldes un SIA “*PriceWaterhouseCoopers*” veiktajā mobilitātes pētījumā[[5]](#footnote-6), par 2017. gadu aplēstie skaitļi, kur Latvijas iedzīvotājs vidēji gan kā pasažieris, gan kā autovadītājs ar vieglo transportlīdzekli dienā veic ~44 km jeb gadā tie būtu ~16 000 km. Saskaņā ar bezemisiju mobilitātes medija www.uzladets.lv aplēsēm 2018. gadā Latvijas iedzīvotājs vidēji gadā nobrauc ap 17 000 km[[6]](#footnote-7), jeb 46,5 km, dienā. Turklāt atsaucoties uz A/S “Latvenergo” sniegto informāciju, Latvijā reģistrētie elektromobiļi gadā vidēji nobrauc no 13 000 līdz 21 000 km[[7]](#footnote-8) jeb attālumu, kas ir samērojams ar iekšdedzes automašīnu nobraukto distanci. Noteikumu projekta mērķis ir veicināt SEG emisiju samazināšanu transporta sektorā, līdz ar to ar transportlīdzekli nobrauktajam apjomam ir vitāli svarīga loma, t.i., lai nodrošinātu, ka ar valsts atbalstu iegādātais transportlīdzeklis tiek aktīvi izmantots ekspluatācijā, tādā veidā aizstājot (un izslēdzot no satiksmes) attiecīgu ar iekšdedzes dzinēju darbināmu transportlīdzekli.Konkursa ietvaros fiziskās personas (iedzīvotāja) elektromobiļa vai ārēji lādējamā hibrīdauto plānotais iegādes process ir šāds: Vides investīciju fonds pēc noteikumu projekta apstiprināšanas izsludinās konkursu komersantiem (auto tirgotājiem, kas reģistrēti CSDD pārziņā esošajā transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā reģistrēts komersants, kas normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ierīkojis un reģistrējis transportlīdzekļu tirdzniecības vietu) ar lūgumu iesniegt projektu iesniegumus par plānoto elektromobiļu un ārēji lādējamu hibrīdauto pārdošanu šī konkursa ietvaros. Pēc projektu iesniegumu saņemšanas noteiktajā termiņā projektu iesniegumu vērtēšanas komisija veikt to izvērtēšanu. Pozitīva vērtējuma gadījumā projekta iesniedzējs (komersants) tiks aicināts slēgt līgumu ar Vides investīciju fondu par projekta īstenošanu jeb transportlīdzekļu pārdošanu iedzīvotājiem. Pēc projekta līguma parakstīšanas iedzīvotājam ir tiesības pie komersanta iegādāties izvēlēto elektromobili vai ārēji uzlādējamu hibrīdauto ar šajos noteikumos paredzēto valsts atbalstu 4500 *euro* (jauna elektromobiļa gadījumā) vai 2250 *euro* (lietota elektromobiļa vai ārēji lādējama hibrīdauto gadījumā) apmērā. Piemēram, iedzīvotājs apmeklē autosalonu “X” un vēlas iegādāties jaunu elektromobili “Y”, kura vērtība ir 30 000 *euro* (ar PVN). Izmantojot sniegto valsts atbalstu iedzīvotājs šo elektromobili “Y” varēs iegādāties par 30 000 – 4 500 = 25 500 *euro* (ar PVN). Attiecīgi maksājumu par minēto elektromobili veicot piemēram, skaidrā naudā, vai ar pārskatījumu vai izmantojot kredītu, vai līzinga pakalpojumu. Par transportlīdzekļa iegādi tiks slēgts līgums par transportlīdzekļa iegādi starp projekta īstenotāju, Vides investīciju fondu un iedzīvotāju.Lai veicinātu aktīvāku mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādi un tajā pat laikā esošajā autoparkā mazinātu ar iekšdedzes dzinējiem darbināmus transportlīdzekļus, noteikumu projekts papildus valsts atbalstam par mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādi paredz divus stimulējošus mehānismus:**1. atbalsta saņēmēja īpašumā esoša M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļa, norakstīšanu, nododot to apstrādes uzņēmumam un attiecīgi saņemot 1000 *euro* papildu atlaidi iegādājoties mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekli.**Stimulējoša mehānisma būtība ir veicināt vecu un lietotu ar iekšdedzes dzinēju darbināmu transportlīdzekļu mazināšanos esošajā autoparkā. Līdz ar to veicinot ilgtermiņa risinājumu ieviešanu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanai iedzīvotāju vidū, tādā veidā nodrošinot SEG emisiju samazināšanos. Mehānisma darbības princips ir tāds, ja iedzīvotājs izvēlas no projekta īstenotāja iegādāties konkrētu mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekli konkursa ietvaros un iedzīvotāja īpašumā ir esošs ar iekšdedzes dzinēju darbināms N1 un M1 kategorijas transportlīdzeklis, tad iedzīvotājam ir iespēja saņemt 1000 *euro* atlaidi mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekļa iegādei, ja esošais transportlīdzeklis tiek norakstīts, nododot to apstrādes uzņēmumam. Tātad iedzīvotājs, kura īpašumā ir esošs Latvijas Republikā vismaz pēdējos trīs kalendāros gadus reģistrēts un vismaz pēdējos trīs kalendāros gadus izmantots ceļu satiksmē ar derīgu pielaidi ceļu satiksmei M1 un N1 kategorijas transportlīdzeklis, kas aprīkots tikai ar iekšdedzes dzinēju un ciklā starp pēdējām trijām pamatpārbaudes apskatēm ir nobraucis vidēji vismaz 5000 km gadā, aizbrauc/aizved savu transportlīdzekli apstrādes uzņēmumam nolietota transportlīdzekļa pārstrādei. Apstrādes uzņēmumu saraksts ir pieejams CSDD tīmekļa vietnē <https://www.csdd.lv/nolietota-transportlidzekla-parstrade/apstrades-uznemumu-saraksts>.Saskaņā ar Nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas likumu vieglā automobiļa, kravas automobiļa ar pilnu masu līdz 3500 kg, tricikla un kvadricikla īpašnieka pienākums ir nodrošināt, lai jebkurš tā īpašumā esošs nolietots transportlīdzeklis tiktu nodots apstrādes uzņēmumam. Savukārt, apstrādes uzņēmums nodrošina to, ka nolietota transportlīdzekļa īpašnieks var šo transportlīdzekli nodot apstrādes uzņēmuma pieņemšanas punktā bez jebkādām izmaksām, ja nolietotajam transportlīdzeklim netrūkst nozīmīgāko sastāvdaļu — motora, stūres mehānisma, šasijas, transmisijas, kā arī ja transportlīdzeklī nav papildu atkritumu un transportlīdzeklis nav reģistrēts komercķīlu reģistrā. Par nolietotā transportlīdzekļa (numurētā agregāta) nodošanu apstrādei apstrādes uzņēmums nolietotā transportlīdzekļa īpašniekam izsniedz transportlīdzekļa likvidācijas sertifikātu, kas ir izdruka no transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistra. Apstrādes uzņēmums, izsniedzot transportlīdzekļa likvidācijas sertifikātu, veic nolietotā transportlīdzekļa norakstīšanu CSDD reģistrā. Ja transportlīdzeklis jātransportē līdz apstrādes uzņēmumam, transportlīdzekļa īpašnieks par to vienojas ar apstrādes uzņēmumu atsevišķi. Tāpat arī ar apstrādes uzņēmumu jāvienojas atsevišķi, ja transportlīdzekļa īpašnieks vēlas sev paturēt un turpmāk izmantot atsevišķas transportlīdzekļa sastāvdaļas.Iedzīvotājs, pēc transportlīdzekļa likvidācijas sertifikāta saņemšanas, var doties pie projekta īstenotāja iegādāties mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekli ar šajos noteikumos paredzēto papildu atlaidi 1000 *euro* apmērā. Pirms transportlīdzekļa iegādes iedzīvotājs elektroniski vai papīra formātā aizpilda pieteikumu atbalsta saņemšanai, kurā norāda informāciju gan par plānoto iegādājamo transportlīdzekli, gan informāciju par norakstīto transportlīdzekli, kā arī pievieno transportlīdzekļa likvidācijas sertifikāta kopiju. Tas nozīmē, ka iedzīvotājs, noslēdzot pirkuma līgumu ar projekta īstenotāju, iegādāsies transportlīdzekli ar lielāku finansiālu atlaidi (valsts atbalsts par “jauno” transportlīdzekli un valsts atbalsts par “veco” transportlīdzekli). Savukārt projekta īstenotājs minēto finansējuma apjomu kā maksājumu saņems no VARAM, atbilstoši iesniegtajām kopsavilkuma atskaitēm par iepriekšējo mēnesi.Konkursa izsludināšanas dienā Vides investīciju fonds ievietos savā tīmekļvietnē vadlīnijas atbalsta saņēmējiem par transportlīdzekļu norakstīšanu, nododot tos apstrādes uzņēmumam.Lai nodrošinātu pēc iespējas vienkāršāku un ērtāku atbalsta sistēmas ieviešanu, tajā skaitā piemērojot dažāda veida stimulējošus risinājumus lielāka skaita mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, papildu administratīvo prasību noteikšana (piemēram, auto novērtēšana) nav vēlama. Tajā pat laikā, lai ieviestu diferencētus kompensācijas apmērus būtu jāveic priekšizpēte attiecībā uz esošā automobiļu tirgus novērtējumu – automobiļu skaits, sadalījums klasēs, vecums, tehniskie nosacījumi un iespējām tirgus vērtība. VARAM rīcībā šāda rakstura informācijas šobrīd nav un vērtējums balstās uz pieņēmumiem un publiski pieejamo informāciju par šāda veida transportlīdzekļu cenām. Papildus tam nenosakot konkrētu vērtību, var veidoties situācija, ka norakstāmā transportlīdzekļa vērtība ir būtiski lielāka nekā plānota kompensācija 1000 *eiro* apjomā. Līdz ar to piedāvātais kompensācijas apmērs 1000 *eiro* ir proporcionāls un samērīgs.**2. projekta īstenotāja piedāvātā papildus atlaide vismaz 1000 *euro* (bez PVN) apmērā vai cits viens vai vairāki papildu stimulējoši risinājumi minētā finansiālā ekvivalenta apmērā, ja atbalsta saņēmējs iegādājas jaunu elektromobili. Savukārt lietota elektromobiļa iegādei projekta īstenotājam ir jāpiedāvā atbalsta saņēmējam papildus atlaide vismaz 500 *euro* (bez PVN) apmērā vai cits viens vai vairāki stimulējoši risinājumi minētā finansiālā ekvivalenta apmērā.**Mehānisma būtība ir veicināt ilgtermiņa risinājumu ieviešanu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei un izmantošanai iedzīvotāju vidū, tādā veidā nodrošinot efektīvāku valsts un privātā sektora iesaisti Latvijai noteikto SEG emisiju smazināšanas mērķu sasniegšanā. Mehānisma darbības princips ir tāds, ka iedzīvotājs izvēlas iegādāties konkrētu mazemisiju vai bezemisiju transportlīdzekli. Atbilstoši veiktai iedzīvotāja izvēlei projekta īstenotājs piedāvā šim transportlīdzeklim atlaidi vismaz 1000 *euro* bez PVN) (jauna elektromobiļa vai ārēji lādējama hibrīdauto gadījumā)(vai 500 *euro* (bez PVN) (lietota elektromobiļa gadījumā) apmērā vai vienu vai vairākus cita veida pasākumus attiecīgi 1000 *euro* (bez PVN) / 500 *euro* (bez PVN) vērtībā (piem., servisa pakalpojumi, papildu aprīkojuma nodrošināšana). Tas nozīmē, ka iedzīvotājs, noslēdzot līgumu par transportlīdzekļa iegādi, iegādāsies transportlīdzekli ar lielāku finansiālu atlaidi (valsts atbalsts un projekta īstenotāja atlaide) vai ar labāku tehnisko nodrošinājumu, vai ar pakalpojumu saņemšanu vidējā (līdz 5 gadu) termiņā.Konkursa izsludināšanas dienā Vides investīciju fonds ievietos Vides investīciju fonda tīmekļvietnē vadlīnijas atbalsta saņēmējiem par transportlīdzekļu iegādes kārtību pie projekta īstenotāja.Vienlaikus Vides investīciju fondssagatavos projekta līguma veidni, kas būs pieejama projekta iesniedzējiem jau savlaicīgi pirms projekta iesnieguma iesniegšanas, ņemot vērā, ka līguma saturs varētu ietekmēt projekta iesniedzēja motivāciju un iespējas piedalīties finanšu instrumenta konkursā. Tāpat tiks sagatavota pirkuma līguma veidne, kas būs pieejama atbalsta saņēmējiem jau savlaicīgi pirms pirkuma veikšanas.Lai nodrošinātu noteikumu projektā noteikto prasību izpildes uzraudzību līgumā par transportlīdzekļa iegādi tiks noteikta kārtība kādā veidā notiek saistību izpilde un uzraudzība starp atbalsta saņēmēju un Vides investīciju fondu. Savukārt Vides investīciju fonds noteikumu projektā ietvertos nosacījumus kontrolēs izmantojot publiski pieejamās datubāzes, sadarbību ar citām valsts iestādēm (piem., CSDD), kā arīkomunicējot ar projektu īstenotājiem un atbalsta saņēmējiem. Lēmums par finansējuma atgūšanu ir administratīvais akts un tā būtība ir nodrošināt līdzekļu atmaksu, ja netiek pildītas pirkuma līgumā noteiktās saistības.Lai nodrošinātu projekta ietvaros iegādāto transportlīdzekļu ilgtspējīgu izmantošanu, gadījumos, kad tiek piesaistīts līzinga devējs, noteikumu projekts paredz, ka Vides investīciju fonds un līzinga devējs, kas sniegs līzinga pakalpojumus atbalsta saņēmējiem transportlīdzekļa iegādei noslēdz līgumu par Vides investīciju fonda un līzinga devēja tiesībām un pienākumiem šī konkursa ietvaros. Minētais līgums ietvers nosacījums t.sk. par savstarpējām attiecībām starp Vides investīciju fondu, līzinga devēju un atbalsta saņēmēju, sankcijas par transportlīdzekļa atsavināšanu, ja netiek nodrošināti šajos noteikumos minētie nosacījumi, monitoringa nosacījumi t.sk. transportlīdzekļa nobraukums un finansējuma atmaksāšanas nosacījumi gadījumos, kad transportlīdzekli nevar izmantot satiksmē (avarējis, nozagts un tml.) un tml.Lai nodrošinātu fiziskas personas atbilstības pārbaudi šo noteikumu projekta 14. un 15. punkta prasībām Vides investīciju fonds izmantos publiski pieejamās datubāzes un Iekšlietu ministrijas Informācijas centra pārziņā esošo valsts informācijas sistēmu "Sodu reģistrs", kā arī fiziskās personas iesniegto apliecinājumu (šo noteikumu projekta 2.pielikums). Informācija tiks pārbaudīta par katru fizisku personu, kas iegādāsies transportlīdzekli konkursa ietvaros. Ņemot vērā, ka atbalsta sniegšana plānota divu gadu laikā, tad paredzams, ka pārbaudāmais informācijas apjoms būs samērīgs un atbilstošs konkursa mērķa sasniegšanai.Lai nodrošinātu projektu iesniegumu vērtēšanu Vides investīciju fonds izveidos starpministriju projektu iesniegumu vērtēšanas komisiju (turpmāk - vērtēšanas komisija). Vērtēšanas komisijas darbības kārtību nosaka vērtēšanas komisijas nolikums. Vērtēšanas komisijas sastāvu un nolikumu (vispārīgos jautājumus, vērtēšanas komisijas locekļu un ekspertu atbildību un pienākumus, projektu iesniegumu saņemšanas un reģistrācijas kārtību, vērtēšanas komisijas un ekspertu kompetenci, komisijas sekretāra kompetenci un vērtēšanas komisijas darbību) apstiprina ar Vides investīciju fonda rīkojumu. Vērtēšanas komisijas sanāksmju skaits būs atkarīgs no iesniegto projektu iesniegumu skaita un to kvalitātes. Papildus tam šī konkursa ietvaros nav paredzēta projektu iesniegumu kvalitātes vērtēšana, kas paātrinās kopējo projektu iesniegumu vērtēšanas laiku.Valsts atbalsta shēmai nepiemīt nozaru raksturs, jo saskaņā ar konkursa nolikuma prasībām nav noteikts konkrēts atbalsta saņēmēja saimnieciskās darbības aptvērums, t.i. atbalstu var saņemt ikviens Latvijas iedzīvotājs, kā arī nav noteiktas elektromobiļu vai ārēji lādējamo hibrīdauto tehniskās prasības, izgatavotājs vai modelis, t.i. atbalsta saņēmējs pats var izvēlēties sev pieņemamāko elektromobili vai ārēji lādējamo hibrīdauto.Atbalsta saņēmēja (fiziskas personas) līmenī nav saskatāms komercdarbības atbalsts, ņemot vērā to, ka atbalstu darbībām, kas nav saimnieciska rakstura, t.i., nav saistītas ar preču vai pakalpojumu piedāvāšanu tirgū, neuzskata par komercdarbības atbalstu, t.i., ja transportlīdzekļi tiek izmantoti privātām (personiskām vai ģimenes) vajadzībām, ko veic personas, kas ir to īpašnieki un kas nav iesaistītas saimnieciskajā darbībā, atbalsta pasākums nebūtu uzskatāms par komercdarbības atbalstu elektromobiļa pircējam. Noteikuma projektā iekļauta atsauce uz to, ka ar atbalstu iegādāto transportlīdzekli nedrīkst izmantot saimnieciskajā darbībā vismaz piecus gadus, tādējādi nodrošinot, ka nav jāpiemēro komercdarbības atbalsta nosacījumi.Attiecībā uz projekta iesniedzēju (projekta īstenotāju), atbalsts, ko saņems projekta iesniedzējs ir uzskatāms kā komercdarbības atbalsts un ir nepieciešams piemērot komercdarbības atbalsta regulējumu, jo nav izvērtējuma par to, ka šis līmenis negūs nekādas selektīvas ekonomiskas priekšrocības un būtu uzskatāms par starpnieku.Turklāt plānotais atbalsts veicinās pieprasījumu pēc elektromobiļu un ārēji lādējamo hibrīdauto iegādes salīdzinājumā ar situāciju, kurā šāds atbalsts netiktu piešķirts. No tā izriet, ka atbalsta programma sniedz priekšrocības tiem tirgotājiem, kuri pērk šos automobiļus tālākpārdošanai, salīdzinājumā ar tiem tirgotājiem, kuri nepārdod šādus automobiļus. Tāpat priekšrocības izplatītājiem, kas pērk un pārdod elektromobiļus vai ārēji lādējamus hibrīdauto, var būt par labu elektromobiļu un ārēji lādējamo hibrīdauto ražotājiem, kuri saskarsies ar lielāku pieprasījumu pēc šādu transportlīdzekļu iepirkumiem no izplatītājiem salīdzinājumā ar situāciju, kurā šāds atbalsts netiktu piešķirts.Noteikumu projekts paredz, ka gadījumā, ja projekta īstenotājs ir pārkāpis Eiropas Komisijas lēmumu par šo noteikumu komercdarbības atbalsta saderību ar ES iekšējo tirgu un šo noteikumu prasības projekta īstenotājam ir pienākums atmaksāt Vides investīciju fondam visu projekta ietvaros saņemto komercdarbības atbalstu (maksājumi no VARAM par šo noteikumu 8.1, 8.2. un 8.3. apakšpunktā pārdotajiem transportlīdzekļiem un šo noteikumu 8.4. apakšpunktā norakstītajiem, nododot apstrādes uzņēmumam, transportlīdzekļiem) atbilstoši Komercdarbības atbalsta kontroles likuma IV un V nodaļu nosacījumiem.Savukārt šo noteikumu 23. un 24. punktā minētie nosacījumi attiecībā uz izmaksu attiecināmību ir piemērojami atbalsta saņēmējiem – iedzīvotājiem.Papildus tam Eiropas Komisija ir pieņēmusi vairākus lēmumus, kur starpnieku līmenī ir konstatēts valsts atbalsts tā iemesla pēc, ka ne visi uzņēmumi piedāvā elektromobiļus (skat. Eiropas Komisijas lēmumus SA.30741, SA.34719[[8]](#footnote-9)).Līdz ar to noteikumu projekts tiks skaņots ar Eiropas Komisiju (Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 107.panta 3.punkts).Par valsts atbalsta piešķiršanas brīdi tiek uzskatīta diena, kurā Vides investīciju fonds pieņems lēmumu par atbalsta piešķiršanu.VARAM piecu darba dienu laikā pēc noteikumu projekta apstiprināšanas Ministru kabinetā iesniegs Eiropas Komisijai iepriekšējo paziņojumu, izmantojot Eiropas Komisijas elektroniskās paziņošanas sistēmu SANI2.Noteikumu projekts stājas spēkā ar dienu, kad tie publicēti oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis". Vides investīciju fonds atbalsta izmaksu veiks tikai pēc tam, kad Eiropas Komisija pieņēmusi lēmumu par šajā noteikumu projektā paredzētā komercdarbības atbalsta saderību ar ES iekšējo tirgu.Ņemot vērā aktuālāko Eiropas Savienības tiesas judikatūru (sk. Eiropas Savienības Tiesas 2019.gada 5.marta spriedumu lietā Nr.C-349/17 (ECLI:EU:C:2019:172)), un nepieciešamību nacionālā līmenī noteikt nelikumīga un nesaderīga komercdarbības atbalsta atgūšanas kārtību gan gadījumā, kad atgūšanas lēmumu ir pieņēmusi Eiropas Komisija, gan arī gadījumā, ja atgūšanu ir jāveic Vides investīciju fondam nacionālā līmenī, noteikumu projektā ir ietverts punkts, kas paredz nelikumīga un nesaderīga komercdarbības atbalsta atgūšanu kopā ar procentiem, ja ir pārkāpti komercdarbības atbalsta nosacījumi. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskās personas kapitālsabiedrības | Noteikumu projektu sagatavoja VARAM. |
| 4. | Cita informācija | Konkursa ietvaros pieejamais finansējums ir 10 milj. *euro* , kura ietvaros fiziskas personas divu gadu laikā varētu iegādāties aptuveni 3300 mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļus.Vidējais automašīnas ar iekšdsedzes dzinēju CO2 emisiju daudzums tiek pieņemts kā 230 grami uz kilometru (g/km).Rezultātā aptuvenais siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājums ar konkursa ietvaros iegādātajiem transportlīdzekļiem būtu ap 9800 tCO2 gadā jeb 49 000 tCO2 monitoringa periodā (5 gadi).Indikatīvais efektivitātes rādītājs (Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta (turpmāk – EKII) finansējums, *euro* pret CO2 emisiju samazinājumu, *tCO2*)būs aptuveni 1 kgCO2/EUR. Par izmantoto EKII līdzekļu efektivitāti nevar spriest tikai pēc efektīvitātes rādītāja (*euro/t*CO2), jo būtiski ņemt vērā ne vien tiešos SEG emisiju samazinājumus, bet arī netiešos SEG emisiju samazinājumus, kas iespējami dēļ multiplikatīvā efekta. Tas sevišķi svarīgi, jo klimata politikas mērķu sasniegšanai nepieciešamas pakāpeniskas, visaptverošas un būtiskas izmaiņas tautsaimniecībā un iedzīvotāju dzīvesveidā un to nav iespējams panākt tikai līdzfinansējot atsevišķus viena veida projektus. |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību****un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Noteikumu projektā ietvertais tiesiskais regulējums attiecas uz EKII finansējuma saņēmējiem (komersantiem) konkursa ietvaros, Vides investīciju fondu un VARAM, kā arī fiziskām personām - iedzīvotājiem, kas iegādāsies šos transportlīdzekļus. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Noteikumu projekts neparedz negatīvu ietekmi uz tautsaimniecību.Nav identificēts administratīvā sloga palielinājums finansējuma saņēmējiem. Administratīvais slogs palielināsies Vides investīciju fondam, lai nodrošinātu Atsevišķu pārvaldes uzdevumu deleģēšanas līgumā ietverto uzdevumu īstenošanu. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Izmaksas deleģēto uzdevumu veikšanai Vides investīciju fondam plānots segt no valsts budžeta programmas 33.01.00 “Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta administrācija”. |
| 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 | 2021. gads | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| 2022. | 2023. | 2024. |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022. gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2023. gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2023. gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 5 000 000 | 0 | 5 000 000 | 0 |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | 0 | 0 | 0 | 5 000 000 | 0 | 5 000 000 | 0 |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Budžeta izdevumi | 0 | 0 | 0 | 5 000 000 | 0 | 5 000 000 | 0 |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 5 000 000 | 0 | 5 000 000 | 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 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 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) | X | 0 | X | 0 | X | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme | X | 0 | X | 0 | X | 0 | 0 |
| 5.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 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) | Konkursa ietvaros pieejamais finansējums ir 10 000 000 *euro* no Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta. Plānots, ka maksājumi atbilstoši noteikumu projekta 60. punktam veicami 2022. un 2023. gadā 5 milj. *euro* apmērā ik gadu. |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Nav |
| 8. Cita informācija | Finansējums 100% apmērā plānots VARAM programmas „Emisijas kvotu izsolīšanas instruments” (33.00.00) apakšprogrammā „Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta projekti” (33.02.00). Finansējumu projektu īstenošanai pēc to apstiprināšanas plānots pieprasīt no valsts budžeta programmas 80.00.00 “Nesadalītais finansējums Eiropas Savienības politiku instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai”, lai to ieplānotu VARAM budžeta apakšprogrammā 33.02.00 „Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta projekti”. Finansējuma maksāšanas kārtība finansējuma saņēmējiem tiks noteikta līguma par projekta īstenošanu vispārīgajos noteikumos. |

|  |
| --- |
| 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 | Nav |

|  |
| --- |
| **1.tabulaTiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | Komisijas 2004. gada 21. aprīļa regula (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai. |
| A | B | C | D |
| 10. pantsPublicēšanaKomisija publicē kārtējās un attiecīgās sākotnējās valsts atbalsta atmaksāšanas procentu likmes Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, kā arī Internetā informācijas nolūkiem.11. pantsProcentu likmes piemērošanas metode1. Piemērojamā procentu likme ir likme, kas piemērojama dienā, kad nelikumīgais atbalsts pirmo reizi nodots saņēmēja rīcībā.2. Procentu likmi piemēro gan parāda pamatsummai, gan procentiem līdz atbalsta atmaksāšanas dienai. Procentiem, kas uzkrājas iepriekšējā gadā, piemēro procentus katrā turpmākā gadā.3. Procentu likmes, kas minētas 1. punktā, piemēro visā periodā līdz atmaksāšanas datumam. Tomēr, ja no dienas, kad nelikumīgais atbalsts pirmo reizi nodots saņēmēja rīcībā, līdz atbalsta atmaksāšanas dienai pagājis vairāk nekā viens gads, procentu likmi pārrēķina reizi gadā, par pamatu ņemot pārrēķināšanas laikā spēkā esošo likmi. | 1.16. papildināt noteikumus ar 98.1 punktu šādā redakcijā:”98.1 Ja tiek pārkāptas šajos noteikumos noteiktās komercdarbības atbalsta piešķiršanas prasības, atbalsta saņēmējam ir pienākums atmaksāt Vides investīciju fondam visu projekta ietvaros saņemto nelikumīgo komercdarbības atbalstu kopā ar procentiem, ko publicē Eiropas Komisija saskaņā ar Komisijas 2004. gada 21. aprīļa regulas (EK) Nr. 794/2004, ar ko īsteno Padomes Regulu (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (turpmāk - Regula Nr. 794/2004), 10. pantu, tiem pieskaitot 100 bāzes punktus, no dienas, kad nelikumīgais komercdarbības atbalsts tika izmaksāts finansējuma saņēmējam līdz tā atgūšanas dienai, ievērojot Regulas Nr. 794/2004 11. pantā noteikto procentu likmes piemērošanas metodi. Vides investīciju fonds, savukārt, nodrošina atmaksātā finanšu instrumenta finansējuma atmaksu Atbildīgajai iestādei.” | Šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek ieviestas pilnībā. | Šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības neparedz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības. |
| 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 | Nav. |
| **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** |
| Attiecīgā starptautiskā tiesību akta vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumenta (turpmāk – starptautiskais dokuments) datums, numurs un nosaukums | Projekts šo jomu neskar. |
| A | B | C |
| Starptautiskās saistības (pēc būtības), kas izriet no norādītā starptautiskā dokumenta.Konkrēti veicamie pasākumi vai uzdevumi, kas nepieciešami šo starptautisko saistību izpildei | Ja pasākumi vai uzdevumi, ar ko tiks izpildītas starptautiskās saistības, tiek noteikti projektā, norāda attiecīgo projekta vienību vai dokumentu, kurā sniegts izvērsts skaidrojums, kādā veidā tiks nodrošināta starptautisko saistību izpilde | Informācija par to vai starptautiskās saistības, kas minētas šīs tabulas A ailē, tiek izpildītas pilnībā vai daļēji.Ja attiecīgās starptautiskās saistības tiek izpildītas daļēji, sniedz skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā starptautiskās saistības tiks izpildītas pilnībā.Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā |
| Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. |
| Vai starptautiskajā dokumentā paredzētās saistības nav pretrunā ar jau esošajām Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām | Projekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Sabiedrības līdzdalība tika nodrošināta saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 25. augusta noteikumu Nr. 970 “Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktu, sabiedrības pārstāvjus aicinot līdzdarboties, rakstiski sniedzot viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes stadijā. Sabiedrības pārstāvji ir informēti par iespēju līdzdarboties, publicējot paziņojumu par līdzdalības procesu VARAM un Valsts kancelejas tīmekļvietnēs. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē  | Noteikumu projekts tika publicēts VARAM tīmekļvietnē 2021. gada 17. augustā un Valsts kancelejas tīmekļa vietnē 2021. gada 17. augustā publiskai apspriešanai un komentāru sniegšanai līdz 2021. gada 30. augustam.  |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti  | Priekšlikumi noteikumu projekta pilnveidošanai tika saņemti no:1. Biedrības “Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība”.Minētā biedrība sniedza astoņus priekšlikumus attiecībā uz braukšanas cikla noteikšanu pēc konkrētām metodēm, ar elektromobili nobraucamo attālumu gada laikā, kā arī vairākus tehniska rakstura pilnveidojumus tiesību normu labākai izpratnei. Lielākā daļa priekšlikumu ir ņemti vērā.2. Fiziska persona (1).Fiziska persona sniedza priekšlikumus attiecībā uz ar elektromobili nobraucamo attālumu gada laikā, kā arī līdzfinansēšanas iespējām elektromobilim, kura vērtība pārsniedz 50 000 *euro*. VARAM ir sniegusi rakstiski atbildi privātpersonai, kā arī noteikumu projektā precizējusi nosacījumu attiecībā uz ar elektromobili nobraucamo attālumu gada laikā un elektromobiļa vērtību, kā arī tiesību akta sākotnējā novērtējumā sniegusi argumentus par atbalstu *premium* klases elektromobiļiem.3. SIA “LIFE GROUP”.Minētais uzņēmums sniedza priekšlikumus attiecībā uz to, ka noteikumu projekts ir jāpapildina ar atbalstu arī elektriskajām lēngaitas automašīnām, elektriskajiem motocikliem un elektriskajiem mopēdiem. Izvērtējot sniegtos priekšlikumus VARAM tos nav ņēmusi vērā, jo minētais atbalsta veids tiek paredzēts esošu autoceļa transportlīdzekļu nomaiņai vai būtiskai to izmantošanas samazināšanai, kas ir viens no galvenajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju sektoriem Latvijā.4. Biedrības “Latvijas Finanšu nozaru asociācija”.Biedrība “Latvijas Finanšu nozaru asociācija” sniedza priekšlikumus saistībā ar nosacījumiem attiecībā uz līzinga devējiem, atbalsta apmēra norādīšanu (ar vai bez PVN), elektromobiļa vērtības 50 000 *euro* noteikšanu, stimulējošiem risinājumiem no autodīlera puses, par monitoringa prasībām – laika termiņš un nobraukums, līzinga darījuma veidu – finanšu vai operatīvais.Sniegtie priekšlikumi ņemti vērā daļēji. Nav ņemts vērā priekšlikums pie atbalsta summas norādīt, ka šī summa ir ar vai bez PVN, jo minētais atbalsta apjoms nav prece vai pakalpojams, kam tiktu piemērots PVN. Šī summa tiek piešķirta atbalsta saņēmējam iegādājoties transportlīdzekli. Attiecībā uz elektromobiļa vērtību, tiesību akta sākotnējā novērtējumā ir sniegta argumentācija par atbalstu *premium* klases elektromobiļiem. Noteikumu projekts paredz, ka elektromobiļus var iegādāties izmantojot līzingu. 5. Biedrības “Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera”.Biedrība “Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera” sniedza viedokli par jautājumiem, kas ir saistīti ar noteikumu projekta nosaukuma precizēšanu, informācijas norādīšanu attiecībā uz atbalstu elektromobiļu iegādei komersantiem, diskusijas nepieciešamību par elektromobiļa vērtības 50 000 *euro* noteikšanu un par to cik elektromobiļu drīkst iegādāties fiziska persona, ar elektromobili nobraucamo minimālo attālumu, kā ar to, ka VARAM jāvirza izmaiņas Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā.VARAM ir sniegusi rakstisku atbildi uz sākotnējo Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras vēstuli, kā arī noteikumu projektā precizējusi nosacījumu attiecībā uz ar elektromobili nobraucamo attālumu gada laikā, kā arī tiesību akta sākotnējā novērtējumā sniegusi argumentus par atbalstu *premium* klases elektromobiļiem un atbalsta pieejamību uzņēmumiem.  |
| 4. | Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas  | VARAM un Vides investīciju fonds |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošo institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem. | Jaunas institūcijas netiks veidotas. |
| 3. | Cita informācija | Nav |

Vides aizsardzības un

reģionālās attīstības ministrs A. T. Plešs

R. Kašs, 67026538

raimonds.kass@varam.gov.lv

1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 30. maija regula (ES) 2018/842 par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 [↑](#footnote-ref-2)
2. [*https://www.acea.be/uploads/publications/Electric\_vehicles-Tax\_benefits\_purchase\_incentives\_European\_Union\_2020.pdf*](https://www.acea.be/uploads/publications/Electric_vehicles-Tax_benefits_purchase_incentives_European_Union_2020.pdf) [↑](#footnote-ref-3)
3. 322pts. 82.lpp. kopējais finansējums ilgtspējīga jauna transporta iegādei nepilni 22,58 milj. euro <https://www.esfondi.lv/upload/anm/01_anm_plans_04062021.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
4. <https://www.csdd.lv/jaunumi/csdd-tehniskaja-apskate-pern-videji-13-auto-diena-atteica-bremzes>; [↑](#footnote-ref-5)
5. <https://www.csb.gov.lv/lv/statistika/statistikas-temas/transports-turisms/transports/meklet-tema/357-apsekojuma-latvijas-iedzivotaju-mobilitate> un <https://www.pwc.com/lv/lv/news/tiek-laists-klaja-latvija-pirmais-mobilitates-petijums.html>; [↑](#footnote-ref-6)
6. <https://uzladets.lv/cik-lielu-nobraukumu-patiesiba-vajag-no-elektromobila/>; [↑](#footnote-ref-7)
7. <https://www.elektrum.lv/lv/majai/energoefektivitate/aktualitates/ka-izveleties-piemerotako-elektroauto-un-ta-uzladi> [↑](#footnote-ref-8)
8. <https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/240968/240968_1363389_62_3.pdf> un https://ec.europa.eu/competition/state\_aid/cases/250131/250131\_1512656\_109\_2.pdf [↑](#footnote-ref-9)