

“Publiskās apspriešanas laikā 10.02.2026. - 24.02.2026. saņemto viedokļu, priekšlikumu un iebildumu apkopojums par Grozījumi Ministru kabineta 2024. gada 5. novembra noteikumos Nr. 701 "Modernizācijas fonda finansēto projektu atklāta konkursa "Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai" nolikums”

Nr.p .k.	Viedokļa / priekšlikuma / iebilduma iesniedzējs*	Iesniegtā viedokļa / priekšlikuma / iebilduma būtība	Ņemts vērā / ņemts vērā daļēji / nav ņemts vērā	Skaidrojums, kādā veidā viedoklis / priekšlikums / iebildums ir ņemts vērā vai ņemts vērā daļēji, vai pamatojums, ja viedoklis / priekšlikums / iebildums nav ņemts vērā
1.	Fiziska persona	Noteikumu projekta 28.2.2. punktā noteiktā prasība - konkursa trešās kārtas ietvaros komersanta īpašumā ne mazāk kā vienu gadu ir jābūt vismaz diviem M1, M2, N1 vai N2 kategorijas transportlīdzekļiem, kuriem uz projekta iesnieguma iesniegšanas brīdi ir derīga pielaide ceļu satiksmei, faktiski izslēdz mazo un sīko (mikro) komersantu iespējas pieteikties uz atbalstu elektromobiļu iegādei. Vairumam mazajiem un sīkajiem (mikro) komersantiem vispār nav nekādu transporta līdzekļu, vai absolūti labākajā gadījumā tiem ir viens transporta	Nav ņemts vērā	Noteikumu projekta 28.2.2. apakšpunktā noteiktā prasība paredzēta, lai nodrošinātu, ka atbalsts tiek piešķirts komersantiem, kuri veic saimniecisko darbību, un saimnieciskās darbības ietvaros jau tiek izmantoti transportlīdzekļi, un kuriem elektromobiļu iegāde veicinās esošā autotransporta parka dekarbonizāciju. Prasības neattiecināšana uz atsevišķām komersantu kategorijām radītu nevienlīdzīgus nosacījumus projektu iesniedzējiem un palielinātu administratīvo sarežģītību.

		līdzeklis un arī tas ir tikai lietojumā. Līdz ar to, izsaku priekšlikumu noteikuma projekta 28.2.2.punkta prasības neattiecināt uz mazajiem un sīkajiem (mikro) komersantiem.	Vienlaikus MK noteikumu projekts jau paredz ievērojamu prasību atvieglošanu, samazinot minimālo nepieciešamo transportlīdzekļu skaitu autoparkā no pieciem fosilos energoresursus izmantojošiem transportlīdzekļiem uz diviem fosilos vai atjaunīgos energoresursus izmantojošiem transportlīdzekļiem. Šāds risinājums ir piemērots, lai programma būtu pieejamāka plašākam komersantu lokam, tostarp mazajiem un mikro uzņēmumiem, vienlaikus ierobežota finansējuma apstākļos prioritizējot projektus, kuriem ir skaidri pierādāma ietekme uz autoparka atjaunošanu un ekonomisko ilgtspēju. Atbalsta programmas mērķis ir siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana un enerģijas ietaupījums transporta sektorā. Prasība pēc komersanta īpašumā vai turējumā esoša autoparka nodrošina to, ka atbalsts tiek novirzīts komersantiem ar esošām transporta vajadzībām, tādējādi veicinot fosilo degvielu iekšdedzes dzinēju aizstāšanu ar bezemisiju transportlīdzekļiem. MK noteikumu projekta 28.2. apakšpunkta redakcija precizēta nosakot, ka transportlīdzekļi var būt komersanta īpašumā <u>vai turējumā</u>.
--	--	--	---

2.	Fiziska persona	28.2. apakšpunkts. Ierobežo mazos un sīkos uzņēmumus iegādāties elektro auto ar atbalstu. Kur paliek uzņēmumi kas jau strādā vairākus gadus un vēlas iegādāties pirmo elektro auto. Arī tādiem būtu jābūt iespējai saņemt atbalstu gan elektro auto iegādei. Patreiz mākslīgi tiek atsijāti šādi uzņēmumi.	Nav ņemts vērā	Noteikumu projekta 28.2.2. apakšpunktā noteiktā prasība paredzēta, lai nodrošinātu, ka atbalsts tiek piešķirts komersantiem, kuri veic saimniecisko darbību, un saimnieciskās darbības ietvaros jau tiek izmantoti transportlīdzekļi, un kuriem elektromobiļu iegāde veicinās esošā autotransporta parka dekarbonizāciju. Prasības neattiecināšana uz atsevišķām komersantu kategorijām radītu nevienlīdzīgus nosacījumus projektu iesniedzējiem un palielinātu administratīvo sarežģītību. Vienlaikus MK noteikumu projekts jau paredz ievērojamu prasību atvieglošanu, samazinot minimālo nepieciešamo transportlīdzekļu skaitu autoparkā no pieciem fosilos energoresursus izmantojošiem transportlīdzekļiem uz diviem fosilos vai atjaunīgos energoresursus izmantojošiem transportlīdzekļiem. Šāds risinājums ir piemērots, lai programma būtu pieejamāka plašākam komersantu lokam, tostarp mazajiem un mikro uzņēmumiem, vienlaikus ierobežota finansējuma apstākļos prioritizējot projektus, kuriem ir skaidri pierādāma ietekme uz autoparka atjaunošanu un ekonomisko ilgtspēju.
----	-----------------	--	----------------	--

				Atbalsta programmas mērķis ir siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana un enerģijas ietaupījums transporta sektorā. Prasība pēc komersanta īpašumā vai turējumā esoša autoparka nodrošina to, ka atbalsts tiek novirzīts komersantiem ar esošām transporta vajadzībām, tādējādi veicinot fosilo degvielu iekšdedzes dzinēju aizstāšanu ar bezemisiju transportlīdzekļiem. MK noteikumu projekta 28.2. apakšpunkta redakcija precizēta nosakot, ka transportlīdzekļi var būt komersanta īpašumā <u>vai turējumā</u> .
3.	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "Fuzzy Systems"	Priekšlikums grozīt noteikumu projekta 28.2. apakšpunktu (t. sk. 28.2.2.), paredzot, ka komersants var pretendēt uz atbalstu arī tad, ja tā īpašumā ir mazāk transportlīdzekļu (piemēram, viens), vai arī paredzot alternatīvu kritēriju, kas ir samērīgāks un atbilst konkursa mērķim. 1) Iebilduma būtība Noteikumu projekta 28.2. punkts nosaka, ka uz projekta iesniegšanas dienu projekta iesniedzēja – komersanta – īpašumā ne mazāk kā vienu gadu ir vismaz noteikts transportlīdzekļu skaits, bet trešās kārtas ietvaros (28.2.2.) — divi. Šāds kritērijs faktiski izslēdz no	Daļēji ņemts vērā	Noteikumu projekta 28.2.2. apakšpunktā noteiktā prasība paredzēta, lai nodrošinātu, ka atbalsts tiek piešķirts komersantiem, kuri veic saimniecisko darbību, un saimnieciskās darbības ietvaros jau tiek izmantoti transportlīdzekļi, un kuriem elektromobiļu iegāde veicinās esošā autotransporta parka dekarbonizāciju. Prasības neattiecināšana uz atsevišķām komersantu kategorijām radītu nevienlīdzīgus nosacījumus projektu iesniedzējiem un palielinātu administratīvo sarežģītību. Vienlaikus MK noteikumu projekts jau paredz ievērojamu prasību atvieglošanu, samazinot minimālo nepieciešamo

		atbalsta: mikro un mazos uzņēmumus, kuriem ir tikai viens dienesta auto; jaunizveidotus uzņēmumus vai uzņēmumus, kas transportu izmanto ierobežoti; uzņēmumus, kas auto izmanto turējumā (operatīvajā līzīngā), nevis īpašumā. Rezultātā tiek sašaurināta atbalsta mērķgrupa un samazināta programmas ietekme uz emisiju mazināšanu, jo tieši mazāki uzņēmumi bieži ir gatavi sākt pāreju ar vienu elektromobili. 2) Samērīgums un mērķa sasniegšana Konkursa mērķis ir veicināt SEG emisiju samazināšanu, atbalstot elektromobiļu iegādi (noteikumu projekta 2. punkts). Prasība par divu transportlīdzekļu esamību īpašumā nav tieši saistīta ar emisiju samazinājumu vai ar projekta kvalitāti, jo emisiju samazinājums tiek sasniegts arī gadījumā, kad uzņēmums iegādājas vienu elektromobili un to ekspluatē noteiktajā periodā. Turklāt noteikumu projektā jau ir paredzēti citi mehānismi, kas nodrošina reālu izmantošanu un ietekmi (piemēram, nosacījumi par reģistrāciju, ekspluatācijas periodu/nobraukumu un monitoringu). Tādēļ 28.2.2. nosacījums šķiet nesamērīgs un rada nepamatotu	transportlīdzekļu skaitu autoparkā no pieciem fosilos energoresursus izmantojošiem transportlīdzekļiem uz diviem fosilos vai atjaunīgos energoresursus izmantojošiem transportlīdzekļiem. Šāds risinājums ir piemērots, lai programma būtu pieejamāka plašākam komersantu lokam, tostarp mazajiem un mikro uzņēmumiem, vienlaikus ierobežota finansējuma apstākļos prioritizējot projektus, kuriem ir skaidri pierādāma ietekme uz autoparka atjaunošanu un ekonomisko ilgtspēju. Atbalsta programmas mērķis ir siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšana un enerģijas ietaupījums transporta sektorā. Prasība pēc komersanta īpašumā vai turējumā esoša autoparka nodrošina to, ka atbalsts tiek novirzīts komersantiem ar esošām transporta vajadzībām, tādējādi veicinot fosilo degvielu iekšdedzes dzinēju aizstāšanu ar bezemisiju transportlīdzekļiem. MK noteikumu projekta 28.2. apakšpunkta redakcija precizēta nosakot, ka transportlīdzekļi var būt komersanta īpašumā <u>vai turējumā</u>.
--	--	--	--

		barjeru. 3) Priekšlikums konkrētam labojumam (variants A – mīkstināt sliekšni) Aizstāt 28.2.2. apakšpunktu ar šādu redakciju: “28.2.2. viens vai vairāki M1, M2, N1 vai N2 kategorijas transportlīdzekļi, kuriem uz projekta iesnieguma iesniegšanas brīdi ir derīga pielaide ceļu satiksmei – konkursa trešās kārtas ietvaros.” 4) Priekšlikums alternatīvam risinājumam (variants B – atzīt turējumu) Ja mērķis ir pārliecināties par komersanta faktiskajām transporta vajadzībām, ierosinu paredzēt, ka kritēriju var izpildīt arī ar transportlīdzekļiem turējumā (piemēram, operatīvajā līzingā), jo tie tiek izmantoti uzņēmuma saimnieciskajā darbībā līdzvērtīgi īpašumā esošiem transportlīdzekļiem. Piemēram, 28.2. punktā precizēt, ka transportlīdzekļi var būt: komersanta īpašumā vai turējumā, un ar derīgu pielaidi ceļu satiksmei uz iesniegšanas brīdi.		
4.	Daudzdzīvokļu mājas pilnvarotā persona	Lai sekmētu nacionālo klimata un transporta sektora elektrifikācijas mērķu sasniegšanu, kā arī veicinātu plašāku sabiedrības pāreju uz bezizmešu	Nav ņemts vērā	Projektu konkursa primārā atbalstāmā aktivitāte ir elektromobiļu iegāde. Atbilstoši MK noteikumu projekta 36. punktam, uzlādes infrastruktūras

		transportlīdzekļiem, aicinu papildināt noteikumu projekta redakciju, tajā kā atbalstāmu mērķauditoriju un aktivitāti iekļaujot daudzdzīvokļu māju autostāvvietu elektrifikāciju elektroauto uzlādes infrastruktūras izveides vajadzībām, vienlaikus paredzot, ka šādus projektus dzīvokļu īpašnieku kopības vārdā ir tiesīgs iesniegt un īstenot ēkas apsaimniekotājs vai cita atbilstoši pilnvarota persona.	izveide kā aktivitāte var tikt īstenota tikai kopā ar elektromobiļa iegādi. MK noteikumu projektā ietvertās atbalstāmās aktivitātes (šo noteikumu projekta 17.1., 17.2. un 17.3. apakšpunkts) un atbalsta saņēmēji (šo noteikumu projekta 9.1., 9.2. un 9.3. apakšpunkts) ir savstarpēji saskaņoti ar Klimata un enerģētikas ministrijas (KEM) sagatavoto un Eiropas Investīciju bankā iesniegto un apstiprināto investīciju priekšlikumu “Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai” (<i>Energy efficiency in transport – support for introduction of electric vehicles and corresponding charging infrastructure</i>). Ņemot vērā, ka attiecīgajā investīciju priekšlikumā nav paredzētas atbalstāmās aktivitātes saistībā ar elektromobiļu uzlādes iekārtu uzstādīšanu daudzdzīvokļu mājās un atbalsta saņēmēji var būt pašvaldības, valsts tiešās pārvaldes iestādes un komersanti, projekta konkursa ietvaros atbalsts attiecīgajai aktivitātei (daudzdzīvokļu māju autostāvvietu elektrifikāciju elektroauto uzlādes infrastruktūras izveide) un atbalsta saņēmējiem (dzīvokļu īpašnieku
--	--	--	---

				kopības pilnvarotais ēkas apsaimniekotājs vai cita atbilstoši pilnvarota persona) netiks sniegts.
5.	Biedrība "Latvijas vieglo taksometru nozares darba devēju organizācija" (saņemts ārpus TAP)	1) Diferencēts atbalsts atkarībā no noslodzes intensitātes. Noteikt fiksētu atbalsta summu 10 000 EUR apmērā jaunu bezemisiju transportlīdzekļu iegādei uzņēmumiem, kuriem ir spēkā esoša speciālā atļauja (licence) pasažieru pārvadājumiem ar vieglajiem taksometriem. Taksometra vidējais nobraukums gadā (80 000 – 100 000 km) sniedz piecreiz lielāku CO2 emisiju ietaupījumu nekā privātais transports, tādējādi šāds investīciju mērķis ir valstiski efektīvāks. 2) Filtrs: Atbalstu piešķirt juridiskām personām, kas nozarē darbojas vismaz 3 gadus.	Nav ņemts vērā	Ministrija novērtē taksometru nozares potenciālo ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju mazināšanā, atzīstot, ka augsta transportlīdzekļu noslodze sniedz ievērojamu devumu transporta sektora dekarbonizācijā. Tajā pašā laikā attiecībā uz atbalsta apjoma palielināšanu jāņem vērā, ka lielāks transportlīdzekļa gada nobraukums sniedz ātrāku investīcijas atmaksāšanos bezemisiju transportlīdzekļa zemāku ekspluatācijas izmaksu dēļ. Nosakot valsts atbalsta apjomu ir jāņem vērā tirgus situācija, t.i. tirgus ir pietiekami nobriedis un transportlīdzekļu cenas vairs pilnībā neattaisno tiešu grantu nepieciešamību visiem transportlīdzekļu kategoriju veidiem vai konkrētiem transportlīdzekļu modeļiem. Finansējuma apjoma noteikšanā ir ņemta vērā arī citu ES dalībvalstu pieredze un iniciatīvas bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, kur atbalsta intensitāte vidēji svārstās no 3000 līdz 6000 EUR, nodrošinot optimālu līdzsvaru starp atbalsta intensitāti un pieejamā finansējuma tvērumu. Papildus vēršam uzmanību, ka MK noteikumu projektā noteiktais

				pieejamais finansējums katrai aktivitātei un kopējais finansējuma apjoms ir savstarpēji saskaņots ar ministrijas sagatavoto un Eiropas Investīciju bankā iesniegto un apstiprināto investīciju priekšlikumu “Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai” (<i>Energy efficiency in transport – support for introduction of electric vehicles and corresponding charging infrastructure</i>). Attiecībā uz priekšlikumu noteikt, ka atbalstu piešķirt juridiskām personām, kas nozarē darbojas vismaz 3 gadus, informējam, ka ministrija neatbalsta šāda nosacījuma iekļaušanu, jo projektu konkursa būtība ir nevis sašaurināt, bet gan pēc iespējas paplašināt potenciālo projektu iesniedzēju loku konkursa trešās kārtas ietvaros.
		3) Uzlādes infrastruktūras pieejamība. Paaugstināt atbalsta intensitāti privātas (taksometru uzņēmumiem) lieljaudas uzlādes infrastruktūras (>50kW) izveidei taksometru parkos līdz 80% no attiecināmajām izmaksām. Bez specifiskas, ātras uzlādes bāzes nozares pāreja uz elektroenerģiju nav tehniski	Nav ņemts vērā	Projektu konkursā atbalsts tiek sniegts saskaņā ar Komisijas 2023. gada 13. decembra Regulu (ES) Nr. 2023/2831 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu <i>de minimis</i> atbalstam un Komisijas 2014. gada 17. jūnija regulas (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107.

		realizējama.	un 108. pantu (turpmāk – regula Nr. 651/2014), 36.a pantu vai 36.b pantu. Konkursā noteiktās atbalsta intensitātes, tajā skaitā uzlādes infrastruktūrai ir noteiktas saskaņā ar šo regulējumu. Vienlaikus informējam, ka izmaiņas valsts atbalsta nosacījumos noteikumu projektā nav paredzētas, jo šie nosacījumi ir savstarpēji saskaņoti ar Ministrijas sagatavoto un Eiropas Investīciju bankā iesniegto un apstiprināto investīciju priekšlikumu “Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai” (<i>Energy efficiency in transport – support for introduction of electric vehicles and corresponding charging infrastructure</i>). Minētais investīciju priekšlikums nosaka precīzus valsts atbalsta sniegšanas nosacījumus konkursa ietvaros, uz kuru pamata Latvija ir saņēmusi finansējumu šī konkursa īstenošanai.
--	--	--------------	---

		4) Operatīvā līzinga integrācija. Paredzēt iespēju novirzīt piešķirto grantu tieši operatīvā līzinga pirmajai iemaksai vai ikmēneša maksājumu segšanai. Tas ļaus uzņēmumiem neiesaldēt lielus apgrozāmos līdzekļus un padarīs elektromobiļu ikmēneša izmaksas konkurētspējīgas ar iekšdedzes dzinēja auto.	Nav ņemts vērā	Konkursā atbalsts tiek sniegts saskaņā ar Komisijas 2023. gada 13. decembra Regulu (ES) Nr. 2023/2831 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu <i>de minimis</i> atbalstam un Komisijas 2014. gada 17. jūnija regulas (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (turpmāk – regula Nr. 651/2014), 36.a pantu vai 36.b pantu. Piemērojot regulas Nr. 651/2014 36.b pantu, atbalstu piešķir tikai nolūkā transportlīdzekli iegādāties vai nomāt <u>izpirkumnomā</u> (finanšu līzings) uz vismaz 12 mēnešiem.
		5) Lietotu bezemisiju transportlīdzekļu iekļaušana. Atļaut saņemt atbalstu (50% apmērā no pamatlikmes) par lietotu elektroautomobiļu iegādi (līdz 2 gadiem, ar nobraukumu līdz 30 000 km), ja tie tiek iegādāti no sertificētiem tirgotājiem. Tas palīdzēs mazajiem nozares spēlētājiem ātrāk atteikties no fosilās degvielas izmantošanas.	Nav ņemts vērā	MK noteikumu projektā ietvertās atbalstāmās aktivitātes (šo noteikumu projekta 17.1., 17.2. un 17.3. apakšpunkts) un atbalsta saņēmēji ir savstarpēji saskaņotas ar ministrijas sagatavoto un Eiropas Investīciju bankā iesniegto un apstiprināto investīciju priekšlikumu “Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai” (<i>Energy efficiency in transport – support for introduction of electric vehicles and corresponding charging infrastructure</i>). Ņemot vērā, ka attiecīgajā investīciju

				priekšlikumā nav paredzēta lietotu elektromobiļu iegāde, projekta konkursa ietvaros atbalsts attiecīgajai aktivitātei netiks sniegts.
6.	Latvijas Darba devēju konfederācija (LDDK) (saņemts ārpus TAP)	LDDK sniedz sekojošus priekšlikumus, lai novērstu interpretācijas iespējamību: 1. Par kvalifikācijas prasību (28.2. punkts) Lai nerastos interpretācijas jautājumi gadījumos, kad transportlīdzekļi tiek izmantoti komersanta turējumā (piemēram, līzinga gadījumā), lūdzam precizēt formulējumu: “28.2. uz projekta iesnieguma iesniegšanas dienu projekta iesniedzēja – komersanta – īpašumā vai turējumā vismaz vienu gadu ir vismaz divi M1, M2, N1 vai N2 kategorijas transportlīdzekļi, kuriem uz projekta iesnieguma iesniegšanas brīdi ir derīga pielaide ceļu satiksmei.”	Ņemts vērā	MK noteikumu projekta 28.2. apakšpunkta redakcija precizēta nosakot, ka transportlīdzekļi var būt komersanta īpašumā <u>vai turējumā</u>.

	2. Par transportlīdzekļa izmantošanu saimnieciskajā darbībā (32. punkts) Esošais regulējums paredz īpašumu vai turējumu, taču skaidri neregulē transportlīdzekļa izmantošanu pakalpojuma nodrošināšanai. Lūdzam papildināt 32. punktu ar teikumu: “Elektromobilis projekta īstenošanas un uzraudzības periodā var tikt izmantots finansējuma saņēmēja saimnieciskajā darbībā vai pakalpojumu sniegšanai, tostarp nodots lietošanā saistītam komersantam, ja finansējuma saņēmējs saglabā īpašumtiesības vai turējumu uz elektromobili.”	Daļēji ņemts vērā	MK noteikumu projekts precizēts attiecībā uz situāciju, ja projekta iesniedzējs ir komersants, kas nodrošina transportlīdzekļu nomu. MK noteikumu projekts netiek papildināts ar “pakalpojumu sniegšanu”, jo minētais aspekts tiek vērtēts valsts atbalsta regulējuma kontekstā, t.i. pakalpojums par kuru tiek gūts finansiāls labums ir uzskatāms par saimniecisku darbību.
	3. Par atsavināšanas ierobežojumu (33. punkts) Lai novērstu interpretācijas risku, ka transportlīdzekļa nodošana lietošanā tiek uzskatīta par atsavināšanu, lūdzam papildināt 33. punktu: “Elektromobiļa nodošana lietošanā citam komersantam (noma vai operatīvā izmantošana) netiek uzskatīta par atsavināšanu šo noteikumu izpratnē, ja finansējuma saņēmējs saglabā īpašumtiesības vai turējumu.”	Daļēji ņemts vērā	MK noteikumu projekts precizēts attiecībā uz situāciju, ja projekta iesniedzējs ir komersants, kas nodrošina transportlīdzekļu nomu. Attiecībā uz transportlīdzekļa īpašumtiesībām, turējuma tiesībām, lietošanu un tml. tiek piemērotas vispārējās prasības Civillikuma ietvaros. Transportlīdzekļa nodošana lietošanā uz nomas līguma pamata nav atsavināšana, jo īpašuma tiesības netiek nodotas citai personai.

		4. Par uzlādes infrastruktūru (37. punkts) Lai infrastruktūru varētu plānot atbilstoši faktiskajām ekspluatācijas vajadzībām, lūdzam precizēt 37.punktu: “37. Projekta iesniedzējs šo noteikumu 17.2. apakšpunktā minētās aktivitātes ietvaros var iegādāties, izbūvēt un uzstādīt vienu vai vairākus elektromobiļu uzlādes punktus, pamatojot to skaitu ar projekta ietvaros iegādāto vai finansējuma saņēmēja saimnieciskajā darbībā vai pakalpojumu sniegšanai izmantoto elektromobiļu skaitu.” LDDK atbalsta noteikumu tālāku virzību, ja tiek ņemti augstāk minētie priekšlikumi.	Nav ņemts vērā	Vēršam uzmanību, ka konkursa primārā atbalsta aktivitāte ir elektromobiļu iegāde, un atbilstoši MK noteikumu projekta 36. punktam, uzlādes infrastruktūras izveide kā aktivitāte var tikt īstenota tikai kopā elektromobiļu iegādi, un 17.2. apakšpunktā minētās aktivitātes mērķis ir nodrošināt uzlādes vajadzības konkursa ietvaros iegādātajiem elektromobiļiem. MK noteikumu projekts netiek papildināts ar “pakalpojumu sniegšanu”, jo minētais aspekts tiek vērtēts valsts atbalsta regulējuma kontekstā, t.i. pakalpojums par kuru tiek gūts finansiāls labums ir uzskatāms par saimniecisku darbību, kas jau tiek reglamentēta šo MK noteikumu ietvaros..
--	--	---	-----------------------	---

7.	Biedrība “Latvijas Lielo pilsētu asociācija” (LLPA) (saņemts ārpus TAP)	1)Attiecībā uz noteikumu projekta 3., 95. un 95.¹ punktu: Iebildums. Vēršam uzmanību, ka prasība projektu pilnībā priekšfinansēt no pašu vai piesaistītajiem līdzekļiem, kā arī projekta īstenošanas termiņa saīsināšana no 18 mēnešiem (kā tas ir paredzēts pirmajā un otrajā kārtā) uz 6 mēnešiem rada augstu risku iepirkumu procedūru, piegāžu un uzlādes infrastruktūras izbūves savlaicīgai nodrošināšanai. Salīdzinājumā ar otrajā kārtā noteikto regulējumu, šis termiņš ir nesamērīgi īss, ņemot vērā līdzšinējo iepirkumu procedūru ilgumu, kā arī piegādes un līgumu izpildes termiņus. Aicinām pagarināt konkursa trešās kārtas projekta īstenošanas periodu. Vienlaikus atzinīgi vērtējam iniciatīvu veicināt bezemisiju transporta attīstību. Tomēr, lai pašvaldība varētu pilnvērtīgi iesaistīties projektu īstenošanā, turpmākajos atbalsta instrumentos būtu nepieciešams paredzēt elastīgākus finanšu mehānismus, kā arī ilgākus īstenošanas termiņus.	Daļēji ņemts vērā	Ministrija izprot LLPA bažas par projekta īstenošanai nepieciešamā finansējuma nodrošināšanu (priekšfinansēšanu), vienlaikus minētā kārtība mazina administratīvo slogu gan finansējuma saņēmēja, gan SIA “Vides investīciju fonds” pusē, ņemot vērā projektu īstenošanai pieejamo finansējumu, kas var būt pat 5000 euro. Vienlaikus MK noteikumu projekts ir papildināts ar tiesību normu, ka projekta iesniedzējs var saņemt starpposma maksājumu, ja projekta ietvaros apstiprinātais Modernizācijas fonda finansējums ir vismaz 50 000 euro. Attiecībā uz projekta īstenošanas termiņu projektu konkursa trešās kārtas ietvaros, informējam, ka MK noteikumu projektā veikti grozījumi, lai vienkāršotu projektu iesnieguma sagatavošanas, iesniegšanas un apstiprināšanas kārtību un nosacījumus. Konkursa trešajā kārtā projektu iesniegumi tiks pieņemti "<u>rindas kārtībā</u>", un projekta iesniedzējs projektu var iesniegt jebkurā laikā līdz 2029.gada 31.decembrim vai līdz beidzies konkursā paredzētais finansējums. Šāda pieeja sniedz projekta iesniedzējiem, tajā skaitā pašvaldībām, iespēju iesniegt projektu iesniegumu pēc
----	---	--	-------------------	--

				iepirkuma procedūras noslēgšanās, kad skaidri zināms piegādātājs un piegādes termiņš. Tajā pat laikā tiek pieļauts, ka SIA "Vides investīciju fonds" un finansējuma saņēmējs var pagarināt projekta īstenošanas termiņu pusēm vienojoties. Šāda pieeja ļauj precīzi plānot investīcijas un nodrošina, ka finansējums tiek "rezervēts" projektu iesniedzējiem, kas atbilst konkursa prasībām, vienlaikus to "neiesaldējot" uz ilgu termiņu, gadījumā ja projekta īstenotājs apstiprināto projektu nolemj neīstenot. Tādējādi tiek garantēta efektīva Modernizācijas fonda līdzekļu apguve un novērsta administratīvā kavēšanās.
--	--	--	--	--

		2) Priekšlikums. Ierosinām projekta 17.2. apakšpunktu izteikt šādā redakcijā: <i>“Izmaksu un efektivitātes ziņā optimālākās elektromobiļu uzlādes infrastruktūras izveide, kas garantē iegādāto elektromobiļu uzlādes iespējas.”</i>	Nav ņemts vērā	Ministrija uzskata, ka katrs projekta iesniedzējs ir vislabāk informēts par savu specifisko situāciju, saimniecisko darbību un operatīvajām vajadzībām, līdz ar to tehniskā risinājuma izvēle ir projekta iesniedzēja ziņā, ņemot vērā projekta iesniedzēja kompetenci efektīvas infrastruktūras izveidē un izmantošanā. Tā kā atbalsts tiek sniegts kā līdzfinansējums, projekta iesniedzējs ir tieši motivēts izvēlēties saimnieciski izdevīgāko un efektīvāko infrastruktūru, novēršot finanšu izšķērdības riskus. Papildus vēršam uzmanību, ka subjektīva termina “optimālākā” iekļaušana MK noteikumos, radītu papildu administratīvo slogu un interpretācijas riskus projektu vērtēšanas un uzraudzības laikā.
--	--	--	-----------------------	---

		3) Iebildums. Ievērojot jauna M2 kategorijas iegādes vērtību (200 000 – 260 000 EUR), maksimālais pieejamais Modernizācijas fonda finansējums (līdz 15 000 EUR) neveicina interesi piedalīties konkursā. Ņemot vērā minēto, rosinām grozījumu projektā iekļaut papildu punktu, kas paredzētu Modernizācijas fonda finansējuma palielinājumu vienam M2 kategorijas elektromobilim. Vienlaikus aicinām palielināt atbalsta apmēru arī M1 kategorijas elektromobilim.	Nav ņemts vērā Izstrādātais MK noteikumu projekts nav normatīvais regulējums, kas pašvaldībām vai komersantiem uzliek jaunus, papildu pienākumus. Tā ir valsts sniegtā iespēja saņemt finanšu atbalstu granta veidā, lai veicinātu pāreju uz ilgtspējīgākiem transporta risinājumiem. Grantā primārais mērķis ir mazināt sākotnējo investīciju starpību starp bezemisiju transportlīdzekli un līdzvērtīgu iekšdedzes dzinēja automobili, tādējādi motivējot pircēju izvēlēties videi draudzīgāku alternatīvu. Noteiktais atbalsta apjoms ir pamatots ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu pieredzi un iniciatīvām bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, kur atbalsta intensitāte (M1 kategorija) vidēji svārstās no 3000 līdz 6000 EUR, nodrošinot optimālu līdzsvaru starp atbalsta intensitāti un pieejamā finansējuma tvērumu. Vienlaikus jāņem vērā, ka publiskajos iepirkumos jau šobrīd noteiktai daļai transportlīdzekļu jābūt “tīriem” transportlīdzekļiem. Informējam, ka MK noteikumu projektā ietvertās atbalstāmās aktivitātes, to nosacījumi, pieejamais finansējums katrai aktivitātei un kopējais finansējuma apjoms ir savstarpēji saskaņotas ar ministrijas sagatavoto un
--	--	--	---

				Eiropas Investīciju bankā iesniegto un apstiprināto investīciju priekšlikumu “Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai” (<i>Energy efficiency in transport – support for introduction of electric vehicles and corresponding charging infrastructure</i>). Minētajā investīciju priekšlikumā ir skaidri noteikts atbalsta apjoms katrai aktivitātei un precīzi valsts atbalsta sniegšanas nosacījumi konkursa ietvaros, uz kuru pamata Latvija ir saņēmusi finansējumu šī konkursa īstenošanai.
--	--	--	--	--

		4) Iebildums. Pie Ministru kabineta 2024. gada 5. novembra noteikumu Nr. 701 “Modernizācijas fonda finansēto projektu atklāta konkursa “Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešana” nolikums” 31. apakšpunktā noteiktās atbalsta intensitātes un augstajām elektromobiļu iegādes izmaksām investīcija nav pietiekami pamatota, jo projekta īstenošanai ir jāuzņemas būtisks pašu finansējuma slogs un ar investīcijas īstenošanas saistītie riski. Lai nodrošinātu interesi un pietiekamu konkurenci konkursā, rosinām grozījumu projektā iekļaut papildu punktu, kas paredzētu atbalsta intensitātes palielināšanu, salāgojot ar faktiskajām investīciju izmaksām.	Nav ņemts vērā	Izstrādātais MK noteikumu projekts nav normatīvais regulējums, kas pašvaldībām vai komersantiem uzliek jaunus, papildu pienākumus. Tā ir valsts radīta iespēja saņemt finanšu atbalstu granta veidā, lai veicinātu pāreju uz ilgtspējīgākiem transporta risinājumiem. Grantu primārais mērķis ir mazināt sākotnējo investīciju starpību starp bezemisiju transportlīdzekli un līdzvērtīgu iekšdedzes dzinēja automobili, tādējādi motivējot pircēju izvēlēties videi draudzīgāku alternatīvu. Vienlaikus jāņem vērā, ka publiskajos iepirkumos jau šobrīd noteiktai daļai transportlīdzekļu jābūt “tīriem” transportlīdzekļiem. Noteiktais atbalsta apjoms ir pamatots ar citu Eiropas Savienības dalībvalstu pieredzi un iniciatīvām bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, kur atbalsta intensitāte vidēji svārstās no 3000 līdz 6000 EUR, nodrošinot optimālu līdzsvaru starp atbalsta intensitāti un pieejamā finansējuma tvērumu. Vienlaikus vēršam uzmanību, ka MK noteikumu projektā noteiktais finansējuma apjoms un atbalsta nosacījumi ir cieši saskaņoti ar ministrijas sagatavoto un Eiropas Investīciju bankā (EIB) apstiprināto
--	--	---	-----------------------	--

				investīciju priekšlikumu “Energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā – atbalsts elektromobiļu un to uzlādes infrastruktūras ieviešanai” (<i>Energy efficiency in transport – support for introduction of electric vehicles and corresponding charging infrastructure</i>). Tādējādi investīciju priekšlikumā un līdz ar to arī MK noteikumu projektā ietvertie nosacījumi un kritēriji ir priekšnoteikums, lai nodrošinātu pieejamā finansējuma pamatotu izmantošanu.
--	--	--	--	--

Datums**

(dd.mm.gggg)

Atbildīgā persona

(vārds, uzvārds, paraksts**)

Piezīmes.

* Iesniedzējs (fiziskai personai – vārds, uzvārds, juridiskai personai – nosaukums) var tikt publiskots, ja viņš tam ir piekritis. Ja attiecināms, iesniedzējs norāda interešu pārstāvja reģistrācijas numuru.

** Dokumenta rekvizītus "datums" un "paraksts" neaizpilda, ja elektroniskais dokuments ir sagatavots atbilstoši normatīvajiem aktiem par elektronisko dokumentu noformēšanu.