**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” organizēšanai.  Paredzēts, ka noteikumu projekts stāsies spēkā atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajai kārtībai. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | MK 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 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 ekonomisko izaugsmi no SEG emisiju rašanās.  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 transportlīdzekļu struktūru pēc degvielas tipa 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 mērķis. Latvijai ir noteikts mērķis samazināt SEG emisijas ne-ETS sektorā (emisijas, kas nav aptvertas ar ES emisiju tirdzniecības sistēmu), ieskaitot transporta sektoru, par 6% līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu. Visām ES valstīm ir noteikti individuāli ikgadēji sasniedzamie SEG emisijas samazinājumi. Lai ES trajektorija uz klimatneitralitāti 2050. gadā būtu līdzsvarota, reālistiska un apdomīgi izraudzīta, tika panākta vienošanās paaugstināt ES 2030. gada klimata politikas mērķus 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 ne-ETS mērķis uz 2030. gadu varētu netikt sasniegts. Tādēļ ir jāplāno un jāīsteno papildu pasākumi, 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 bateriju darbināmie elektrotransportlīdzekļi (turpmāk – BEV) 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* hibrīdi; turpmāk – PHEV) nav īsti populāri Latvijā. Pirmais būtiskais BEV 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 BEV ar kopējo KPFI līdzfinansējumu ~2,79 miljoni *euro*.  Analizējot dažādu valstu publiski pieejamās iniciatīvas un datus, kā arī Eiropas Auto ražotāju asociācijas 2020. gada ziņojumu “Elektriskie transportlīdzekļi: nodokļu ieguvumi un iegādes stimuli”[[1]](#footnote-2) ir jāsecina, ka 20 Eiropas Savienības (turpmāk – ES) 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, kā arī transportlīdzekļa cenas.  Transportlīdzkeļa kategorija noteikta atbilstoši Ministru kabineta 2009. gada 22.decembra noteikumiem Nr. 1494 “Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi”.  ES jauniem BEV atbalsts ir vidēji ~6000 *euro* (atbalsta lielums svārstās no 2000 *euro* Somijā līdz pat 10 000 *euro* Rumānijā). Atbalsts tiek sniegts arī PHEV. 2020. gadā aptuveni pusei no ES dalībvalstīm bija pieejams atbalsts PHEV iegādei ar ievērojami zemāku atbalsta apjomu – aptuveni 50 % no BEV atbalsta apjoma.  Papildus transportlīdzekļa iegādes atbalstam valstīs pastāv arī dažādi nodokļu atbrīvojumi vai transportlīdzekļa norakstīšanas bonuss (Lietuva, Rumānija, Francija, Grieķija, Spānija).  Konkursa ietvaros projekta iesniedzējs būs komersants, bet atbalsta gala saņēmējs – fiziska persona, kura varēs iegādāties (reģistrēt uz sava vārda) ne vairāk kā trīs automobiļus ģimenes mobilitātes nodrošināšanai. Visi projektu iesniedzēji, kas noslēgs līgumus ar Vides investīciju fondu par projekta īstenošanu būs tiesīgi pretendēt uz atbalstu par šo noteikumu ietvaros atbilstošo transportlīdzekļu pārdošanu brīvas konkurences ietvaros, t.i., nevienam projekta iesniedzējam netiks noteikts konkrēts pieejamā finansējuma apjoms.  Attiecībā uz atbalstu elektromobiļu iegādei komersantiem, kā piemēru var minēt Atjaunošanas un noturības mehānisma plānu[[2]](#footnote-3) (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 VARAM rīcībā esošā informāciju par pārdošanā esošo jaunu elektromobiļu cenu kategorijām, transportlīdzekļa iegādes cenas ierobežojums 50 000 euro (bez PVN) bāzes komplektācijā tiek noteikts, lai no atbalsta tvēruma izslēgtu *premium* segmenta elektromobiļus (piemēram, Porsche Taycan, Jaguar I-PACE, Audi e-tron, Tesla Model S, Tesla Model X, 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.  Transportlīdzekļu tirdzniecības vietu reģistrā reģistrētie komersanti šo noteikumu 7.2. apakšpunktā minētajā gadījumā pieejami A/S “Ceļu satiksmes drošības direkcija” tīmekļa vietnē <https://e.csdd.lv/autoveikali/>.  Savukārt attiecībā uz ikgadējo nobraukumu ar elektromobili, noteikumu projektā minētais rādītājs ir noteikts kā 13 000 km. Saskaņā ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas datiem[[3]](#footnote-4) 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[[4]](#footnote-5), 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 bezizmešu mobilitātes medija www.uzladets.lv aplēsēm 2018. gadā Latvijas iedzīvotājs gadā nobrauc ap 17 000 km[[5]](#footnote-6), jeb 46,5 km, dienā. Turklāt atsaucoties uz AS Latvenergo sniegto informāciju, Latvijā reģistrētie elektromobiļi gadā vidēji nobrauc no 13 000 līdz 21 000 km[[6]](#footnote-7) jeb attālumu, kas ir samērojams ar iekšdedzes automašīnu nobraukto distanci. Noteikumu projekta mērķis ir veicināt siltumnīcefekta gāzu 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.  Valsts atbalsta shēmai nepiemīt nozaru raksturs, jo saskaņā ar konkursa nolikuma prasībām nav noteikts konkrēts gala atbalsta saņēmēja saimnieciskās darbības aptvērums, t.i. atbalstu var saņemt ikviens Latvijas iedzīvotājs, kā arī nav noteiktas elektromobiļu tehniskās prasības, izgatavotājs vai modelis, t.i. gala atbalsta saņēmējs pats var izvēlēties sev pieņemamāko elektromobili.  Atbalsta gala 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.  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 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, var būt par labu elektromobiļu ražotājiem, kuri saskarsies ar lielāku pieprasījumu pēc elektromobiļu iepirkumiem no izplatītājiem salīdzinājumā ar situāciju, kurā šāds atbalsts netiktu piešķirts.  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).  Līdz ar to noteikumu projekts tiks skaņots ar Eiropas Komisiju (zem LESD 107.panta 3.punkta). |
| 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 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 39 200 tCO2 monitoringa periodā (4 gadi).  Indikatīvais efektivitātes rādītājs (Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta (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 2021. gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022. gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru 2022. 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) |  | | | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Nav | | | | | | |
| 8. Cita informācija | Konkursa ietvaros pieejamais finansējums ir 10 000 000 *euro*. Finansējums plānots VARAM programmas „Emisijas kvotu izsolīšanas instruments” (33.00.00) apakšprogrammā „Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta projekti” (33.02.00). Plānots, ka maksājumi atbilstoši MK noteikumu projekta 57. punktam veicami 2022. un 2023. gadā 5 milj. *euro* apmērā ikgadu.  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.tabula Tiesību 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. pants  Publicēšana  Komisija publicē kārtējās un attiecīgās sākotnējās valsts atbalsta atmaksāšanas procentu likmes Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, kā arī Internetā informācijas nolūkiem.  11. pants  Procentu likmes piemērošanas metode  1. 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.tabula Ar 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”.  Biedrība sniedza 8 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. Visi sniegtie priekšlikumi ir ņemti vērā.  2. Privātpersonas (1).  Privātpersona 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, kā arī tiesību akta sākotnējā novērtējumā sniegusi argumentus par atbalstu *premium* klases elektromobiļiem.  3. SIA “LIFE GROUP”.  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. Finanšu nozaru asociācija.  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 piešķirts PVN. Šī summa tiek piešķirta atbalsta gala saņēmējam iegādājoties transportlīdzekli. Attiecībā uz elektromobiļa vērtību, tiesību akta sākotnējā novērtējumā ir sniegta argumentācija par atbalstu *premium* klases elektromobiļiem. Attiecībā uz līzinga veidu, noteikumu projekts paredz, ka elektromobiļus var iegādāties tikai finanšu līzinga veidā, bet nepieļauj operatīvo līzingu, jo tā pēc būtības ir automašīnas ilgtermiņa (parasti 2-5 gadi) noma.  5. Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera.  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 sākotnējo LTRK 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 VIF |
| 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](mailto:raimonds.kass@varam.gov.lv)

1. [*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-2)
2. 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-3)
3. <https://www.csdd.lv/jaunumi/csdd-tehniskaja-apskate-pern-videji-13-auto-diena-atteica-bremzes>; [↑](#footnote-ref-4)
4. <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-5)
5. <https://uzladets.lv/cik-lielu-nobraukumu-patiesiba-vajag-no-elektromobila/>; [↑](#footnote-ref-6)
6. <https://www.elektrum.lv/lv/majai/energoefektivitate/aktualitates/ka-izveleties-piemerotako-elektroauto-un-ta-uzladi> [↑](#footnote-ref-7)