**Ministru kabineta noteikumu projekta “Grozījums Ministru kabineta 2013.gada 24.septembra noteikumos Nr.1000 “Valsts akciju sabiedrības "Ceļu satiksmes drošības direkcija” publisko maksas pakalpojumu cenrādis” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Ministru kabineta noteikumu projekta mērķis ir ieviest maksu par valsts akciju sabiedrībai “Ceļu satiksmes drošības direkcija” deleģētās pārvaldes funkcijas īstenošanu – elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras objektu tīkla uzturēšanu un darbības nodrošināšanu. Ministru kabineta noteikumu projekts paredz noteikt elektrotransportlīdzekļu uzlādes pakalpojuma maksu ātrās uzlādes staciju tīklā 0,15 EUR/min ieskaitot PVN (0,12 EUR/min bez PVN). Ministru kabineta noteikumu projektu nepieciešams pieņemt līdz 2018.gada 31.maijam. |

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumu Nr.242 „Satiksmes ministrijas nolikums” (turpmāk – MK noteikumi Nr.242) 5.24.apakšpunkts nosaka valsts akciju sabiedrības “Ceļu satiksmes drošības direkcijas” (turpmāk – CSDD) pienākumu izveidot un uzturēt elektromobilitātes infrastruktūru.Satiksmes ministrijas un CSDD starpā 2016.gada 9.februārī noslēgts deleģēšanas līgums Nr.SM 2016/-9 par elektromobilitētes infrastruktūras izveidošanu un uzturēšanu (turpmāk – Deleģēšanas līgums), kas nosaka CSDD tiesības iekasēt un ieskaitīt savos ieņēmumos uzlādes infrastruktūras izmantotāju veiktos maksājumus par uzlādes pakalpojumu izmantošanu, lai segtu ar deleģēto uzdevumu saistītos izdevumus.  |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Eiropas Savienības (turpmāk – ES) fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014. – 2020.gada plānošanas perioda darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība”, kas apstiprināta Eiropas Komisijā 2014.gada 11.novembrī, prioritārais virziens „Pāreja uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni visās nozarēs” paredz īstenot 4.4.1.specifiskā atbalsta mērķi „Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā” (turpmāk – SAM). SAM mērķis ir elektrotransportlīdzekļu (turpmāk – ETL) nacionālā līmeņa uzlādes infrastruktūras tīkla izveidošana, kas nodrošinās ETL lietošanas iespēju visā Latvijas teritorijā, tādējādi novēršot ETL braukšanas attāluma ierobežojumu. Nacionāla līmeņa uzlādes staciju tīkla izveidošana tiek veikta realizējot Eiropas reģionālās attīstības fonda projektu Nr.4.4.1.0/16/I/001 “Elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras izveidošana”, kurš apstiprināts 2016.gada 11.aprīlī. SAM ietvaros līdz 2022.gadam visā Latvijas teritorijā paredzēts izveidot līdz 150 ETL līdzstrāvas ātrās uzlādes stacijas.Izveidojot nacionāla līmeņa uzlādes infrastruktūru, tiks pārņemtas Direktīvas 2014/94/ES[[1]](#footnote-1) prasības nodrošināt, ka līdz 2020.gada 31. decembrim tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu uzlādes punktu, lai panāktu, ka ETL var cirkulēt vismaz pilsētu/piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās, un attiecīgos gadījumos dalībvalstu noteiktos tīklos. Saskaņā ar MK 2015.gada 3.novembra noteikumu Nr.637 „Darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 4.4.1.specifiskā atbalsta mērķa „Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā” īstenošanas noteikumi” (turpmāk - MK noteikumi Nr.637) 10.punktu Satiksmes ministrijas kā Eiropas Savienības fondu projekta iesniedzēja funkcijas veic CSDD un saskaņā ar 11.punktu projekta iesniedzējs pēc SAM apstiprināšanas ir arī finansējuma saņēmējs. MK noteikumu Nr.637 19.4.apakšpunkts nosaka, ka finansējuma saņēmējs nodrošina projekta rezultātu ilgtspēju vismaz piecus gadus pēc projekta pabeigšanas un 19.5.apakšpunkts nosaka, ka finansējuma saņēmējs nodrošina sasniegto rezultātu uzturēšanu un nepieciešamos līdzekļus rezultātu uzturēšanai piecus gadus pēc projekta pabeigšanas.Atbilstoši Deleģēšanas līguma 2.2.apakšpunktam, maksa par uzlādes pakalpojumu tiek noteikta MK noteikumos Nr.1000 un tā tiks ieskaitīta CSDD ieņēmumos un izmantota izveidotās uzlādes infrastruktūras uzturēšanai. Saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 4.panta 10.punktu, dalībvalstis nodrošina, ka cenas, ko nosaka publiski pieejamo uzlādes punktu operatori, ir saprātīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas.Lai ETL lietošana būtu līdzvērtīga iekšdedzes transportlīdzekļiem, ETL elektroenerģijas izmaksām uz 100 km, izmantojot ātrās uzlādes staciju tīklu, nevajadzētu pārsniegt iekšdedzes transportlīdzekļu degvielas izmaksas uz 100 km. Pamatojoties uz autoražotāju datiem par vidējo degvielas patēriņu[[2]](#footnote-2), tika veikts ETL līdzvērtīgu iekšdedzes transportlīdzekļu degvielas izmaksu uz 100 km aprēķins (degvielas cena 27.03.2018.) un konstatēts, ka transportlīdzekļiem ar dīzeļdzinēju minētās izmaksas sastāda 4,66 EUR/100km ar PVN, transportlīdzekļiem ar benzīna dzinēju - 6,75 EUR/100km ar PVN, savukārt ar sašķidrināto naftas gāzi darbināmiem transportlīdzekļiem – 3,79 EUR/100km ar PVN. Lai nodrošinātu efektīvāku un klientiem ērtāku uzlādes infrastruktūras izmantošanu, tika izvēlēts ETL uzlādes pakalpojuma apmaksas modelis - maksa par uzlādes laiku (EUR/min), ņemot vērā vairākus faktorus:1. ETL gaitas akumulatoru bateriju uzlādes specifiku līdzstrāvas ātrās uzlādes stacijā – uzlādes ātrums ir atkarīgs no akumulatora bateriju uzlādes līmeņa. Tas nozīmē, ka ātrās uzlādes stacija tiek efektīvi izmantota līdz akumulatoru baterijas uzlādes līmenim 80%. Pēc šī līmeņa sasniegšanas uzlāde kļūst ievērojami lēnāka un uzlādes stacijas izmantošana paliek neefektīvāka.
2. Uzlādes staciju elektropieslēgumu (80 A) – uzlādi vienlaicīgi varēs veikt tikai vienam ETL un līdz ar to nepieciešams stimulēt ETL lietotājus izmantot ātrās uzlādes staciju tikai tik ilgi, cik nepieciešams ātrai ETL mobilitātes atjaunošanai, samazinot rindu veidošanās iespējas;
3. Nodrošināt ETL lietotājiem iespēju izvēlēties sev ekonomiski izdevīgāko uzlādes ilgumu, izvērtējot ātrās uzlādes stacijā pavadītā laika un uzlādes ātruma attiecību.

Lai ETL enerģijas izmaksas uz 100 km nepārsniegtu iekšdedzes transportlīdzekļu degvielas izmaksas uz 100 km, ETL uzlādes pakalpojuma maksai ātrās uzlādes staciju tīklā jābūt ne lielākai kā 0,15 EUR/min ieskaitot PVN (0,12 EUR/min bez PVN). Attiecīgi pie šādas maksas par uzlādes pakalpojumu ETL enerģijas izmaksas uz 100 km, izmantojot uzlādi ātrās uzlādes staciju tīklā, sastādīs vidēji 3,73 EUR[[3]](#footnote-3) ar PVN. Salīdzinājumam, tāda paša ETL izmaksas veicot uzlādi mājas apstākļos sastāda vidēji 2,50 EUR/100 km.Maksa par ETL uzlādi atkarībā no uzlādes laika ir izplatīts apmaksas modelis un tiek izmantots vairāku valstu uzlādes staciju tīklos, piemēram – Igaunijā, Norvēģijā, Somijā, Zviedrijā, Francijā, Austrijā. **ETL uzlādes pakalpojuma maksa citās valstīs**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Valsts** | **Uzlādes tīkls** | **Laiks EUR/min** | **Piezīmes** |
|
| **Igaunija[[4]](#footnote-4)** | ELMO | 0,15 | 1,50 EUR < 10 min |
| 3,00 EUR < 20 min |
| 4,50 EUR max 60 min |
| **Norvēģija[[5]](#footnote-5)** | Charge & Drive | 0,26 | 2,50 NOK/min |
| Gronn Kontakt | 0,26 | 2,50 NOK/min |
| **Somija[[6]](#footnote-6)** | Charge & Drive | 0,20 |   |
| Virta | 0,20 |   |
| **Zviedrija[[7]](#footnote-7)** | Charge & Drive | 0,21 | 2 SEK/min |
| **Francija[[8]](#footnote-8)** | Sodetrel-mobilite | 0,14 | 0,70 EUR/5 min |
| 0,10 | 0,50 EUR/5 min |
| **Austrija[[9]](#footnote-9)** | ELLA AG | 0,30 |    |

ETL uzlādes pakalpojuma maksa 0,15 EUR/min ieskaitot PVN (0,12 EUR/min bez PVN) apmērā Latvijā uzskatāms par pamatotu tarifu, kas atbilstoši Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014. –2020.gadam, kas apstiprinātas ar MK rīkojumu Nr.683[[10]](#footnote-10), noteiktajam nodrošina ETL izmantošanu līdzvērtīgi iekšdedzes transportlīdzekļiem, neuztraucoties par attālumu ierobežojumiem. Tai pat laikā, ņemot vērā visas ar elektromobilitātes infrastruktūru saistītās izmaksas, kā arī līdz 2022.gadam prognozēto ETL, kas būs potenciālie ātrās uzlādes staciju tīkla klienti, skaitu un prognozēto uzlāžu skaitu (ņemot vērā citu valstu pieredzi), ETL uzlādes pakalpojuma maksa 0,15 EUR/min ieskaitot PVN (0,12 EUR/min bez PVN) apmērā nenosegs ETL uzlādes tīkla uzturēšanas pašizmaksu. Saskaņā ar veiktajiem aprēķiniem, uzlādes pakalpojuma cenai būtu jābūt 0,58 EUR/min ar PVN (0,48 EUR/min bez PVN), lai pilnībā segtu ETL uzlādes tīkla uzturēšanas pašizmaksu. Piemērojot maksu 0,58 EUR/min ar PVN (0,48 EUR/min bez PVN) apmērā, ETL elektroenerģijas izmaksas uz 100 km sastādītu 14,42 EUR ar PVN, kas ir vairākas reizes augstākas, nekā transportlīdzekļu ar iekšdedzes motoru (turpmāk – iekšdedzes transportlīdzekļu) degvielas izmaksas uz 100 km. ETL uzlādes infrastruktūras uzturēšanas pašizmaksas aprēķins pievienots Anotācijas pielikumā.Nosakot uzlādes pakalpojuma cenu, kas saskaņā ar šā brīža aprēķiniem nosegtu elektromobilitātes infrastruktūras tīkla uzturēšanas pašizmaksu, būtu apdraudēta MK noteikumu Nr.637 19.4.apakšpunktā noteiktā projekta rezultātu ilgtspējas nodrošināšana, jo pie augstas lietošanas maksas izveidotā infrastruktūra, visticamāk, tiktu izmantota ļoti ierobežotā apmērā vai netiktu izmantota vispār. Saskaņā ar deleģēšanas līgumu CSDD ir uzdots par pienākumu uzturēt nacionālā līmeņa uzlādes infrastruktūru, uzturēšanai izmantojot līdzekļus no maksas par uzlādes pakalpojumu. Ar līdzekļiem, kas tiks iekasēti par uzlādes pakalpojumu, maksa par uzlādes pakalpojumu 0,15 EUR/min ar PVN (0,12 EUR/min bez PVN), saskaņā ar CSDD veiktajiem aprēķiniem, nenosegs uzlādes infrastruktūras uzturēšanas izmaksas. Lai nodrošinātu uzlādes infrastruktūras darbību un nepārtrauktu uzlādes pakalpojuma pieejamību, ir nepieciešams rast līdzekļus, lai kompensētu CSDD radušos izdevumus (zaudējumus), kas saistīti ar Deleģēšanas līgumā noteiktās elektromobilitātes infrastruktūras uzturēšanu. Līdzekļus, lai kompensētu CSDD zaudējumus, kas saistīti ar uzlādes infrastruktūras uzturēšanu, sākot ar 2019. gadu nepieciešams paredzēt valsts budžetā, savukārt 2018.gada zaudējumus, ņemot vērā, ka 2018. gada budžetā šāda pozīcija nav paredzēta, iespējams segt no CSDD dividendēm. **Paredzamie zaudējumi no uzlādes infrastruktūras uzturēšanas**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| **Ieņēmumi** | 59787,00 | 129297,60 | 167140,80 | 217598,40 | 283824,00 |
| **Izdevumi** | 272156,33 | 560094,14 | 770069,22 | 892361,50 | 928701,46 |
| **Zaudējumi** | **-212369,33** | **-430796,54** | **-602928,42** | **-674763,10** | **-644877,46** |

Vieni no būtiskākajiem faktoriem, kas ir par iemeslu nesamērīgi lielai uzlādes pakalpojuma pašizmaksai, ir ETL uzlādes infrastruktūrai nepiemērotais elektroenerģijas pārvades un sadales tarifu un obligātās iepirkuma komponentes mehānisms, kā arī nelielais ETL skaits Latvijā. |
|  3. |  Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Satiksmes ministrija, valsts akciju sabiedrība „Ceļu satiksmes drošības direkcija”. |
|  4. |  Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
|  1. |  Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Transportlīdzekļu īpašnieki (turētāji), kas izmanto ceļu satiksmē tikai ar elektromotoru darbināmus transportlīdzekļus.  |
|  2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Tiesību akts paredz veicināt ar elektromotoru darbināmu transportlīdzekļu izmantošanu.  |
|  3. |  Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar.  |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
|  5. |  Cita informācija |  Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| Rādītāji | 2018.gads | Turpmākie trīs gadi (*euro*) |
| 2019.gads  | 2020.gads  | 2021.gads  |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+1 gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi |   |   |   |   |   |   |   |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi |   |   |   |   |   |   |   |
| 1.2. valsts speciālais budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 1.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 2. Budžeta izdevumi |   |   |   |   |   |   |   |
| 2.1. valsts pamatbudžets |   |   | 0 | -430 797 | 0 | -602 928 | -674 763 |
| 2.2. valsts speciālais budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 2.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 3. Finansiālā ietekme |   |   |   |   |   |   |   |
| 3.1. valsts pamatbudžets |   | -212 369 |   |   |   |   |   |
| 3.2. speciālais budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 3.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |   |   |   |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) |   |   |   |   |   |   |   |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme |   |   |   |   |   |   |   |
| 5.1. valsts pamatbudžets |   |   |   |   |
| 5.2. speciālais budžets |   |   |   |   |
| 5.3. pašvaldību budžets |   |   |   |   |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā) |  Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins ir anotācijas pielikumā - “ETL uzlādes infrastruktūras uzturēšanas pašizmaksas aprēķins”. |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | Projekts šo jomu neskar. |
| 8. Cita informācija | Satiksmes ministrija, kā Darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 4.4.1.specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt ETL uzlādes infrastruktūru Latvijā” projekta iesniedzēja un finansējuma saņēmēja normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieprasīs valsts budžeta finansējumu, lai pilnībā nodrošinātu projekta rezultātu uzturēšanu. |

|  |
| --- |
| **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 | Līguma par Eiropas Savienības darbību 107.panta 1.punkts nosaka pazīmes, kurām izpildītos finansējums, kuru piešķir no publiskajiem resursiem ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts.Saskaņā ar Eiropas Komisijas paziņojuma par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (2016/C 262/01) 17.punktā noteikto finansējums, kas paredzēts, lai segtu ar valsts pārvaldes funkciju saistītos izdevumus, nav kvalificējams kā komercdarbības atbalsts. Līdz ar to CSDD izdevumu segšana/ kompensēšana, kas saistīta ar MK noteikumu Nr.242 5.24.apakšpunktā noteikto valsts pārvaldes funkciju īstenošanu, nav kvalificējams kā komercdarbības atbalsts.  |
| 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 | Aizpilda, ja ar projektu tiek pārņemts vai ieviests vairāk nekā viens ES tiesību akts, – norāda informāciju atbilstoši instrukcijas 55.1. apakšpunktam, kas jau tika norādīta arī V sadaļas 1. punktā |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, norāda pamatojumu un samērīgumu.Norāda iespējamās alternatīvas (t. sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. |
| 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 | CSDD izdevumu segšana, kas saistīta ar Deleģēšanas līgumā noteiktās elektromobilitātes infrastruktūras uzturēšanu, nav kvalificējama kā komercdarbības atbalsts līguma par Eiropas Savienības darbību 107.panta 1.punkta izpratnē, līdz ar to nav nepieciešams saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108.panta 3.punktu sniegt Eiropas Komisijā valsts atbalsta paziņojumu.  |
| 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 | Projekts šo jomu neskar. | Projekts šo jomu neskar. |
| Iekļauj informāciju atbilstoši instrukcijas 58.1. apakšpunktam | 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 | Atbilstoši Ministru kabineta 2009.gada 25.augusta noteikumu Nr.970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktam, sabiedrībai tika dota iespēja rakstiski sniegt viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes stadijā. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Paziņojums par līdzdalības iespējām tiesību akta izstrādes procesā ievietots Satiksmes ministrijas tīmekļa vietnē (<http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=553>) 2018.gada 2.maijā.  |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Sabiedrības atsauksmes nav saņemtas. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Valsts akciju sabiedrība „Ceļu satiksmes drošības direkcija”. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Normatīvā akta izpilde tiks nodrošināta valsts akciju sabiedrības „Ceļu satiksmes drošības direkcija” līdzšinējo funkciju ietvaros. |
| 3. | Cita informācija |  Nav. |

Satiksmes ministrs U.Augulis

Vīza: Valsts sekretārs K.Ozoliņš

05.06.2018.

2443

Lauris Miķelsons 67028323

Lauris.Mikelsons@sam.gov.lv

1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu [↑](#footnote-ref-1)
2. Degvielas patēriņš tiek noteikts atbilstoši spēkā esošo ES tehnisko normatīvu prasībām, izmantojot NEDC testa cikla metodiku un var atšķirties no reālā degvielas patēriņa. [↑](#footnote-ref-2)
3. Atbilstoši ETL ražotāju sniegtajiem datiem par elektroenerģijas patēriņu, kas var atšķirties no faktiskā elektroenerģijas patēriņa. [↑](#footnote-ref-3)
4. [Avots: http://elmo.ee/pricing/](http://elmo.ee/pricing/) [↑](#footnote-ref-4)
5. Avots: https://map.chargedrive.com/ un www.gronnkontakt.no [↑](#footnote-ref-5)
6. Avots: <http://app.virta.fi/> un https://map.chargedrive.com/ [↑](#footnote-ref-6)
7. Avots: https://map.chargedrive.com/ [↑](#footnote-ref-7)
8. Avots: http://www.sodetrel-mobilite.fr/cb/portal/#/offer [↑](#footnote-ref-8)
9. Avots: https://ella.at/leistungen/ [↑](#footnote-ref-9)
10. Ministru kabineta 2013.gada 27.decembra rīkojums Nr.683 „Par Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014. – 2020.gadam” [↑](#footnote-ref-10)