**Informatīvais ziņojums**

**„****Par atbalstu bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei”**

Informatīvais ziņojums ir Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas iniciatīva, lai informētu par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta ietvaros piedāvāto stimulējošo mehānismu videi draudzīgu (mazemisiju un bezemisiju) transportlīdzekļu iegādei, atbilstoši emisijas kvotu izsoļu ieņēmumu izmantošanas iespējām saskaņā ar likuma “Par piesārņojumu” 32.2 panta 44 daļas pirmajā punktā noteiktajam.

**1. Transporta sektora radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas Latvijā**

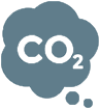
Transporta sektors ir otrs lielākais siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju avots un rada gandrīz trešo daļu (29 %) no kopējām Latvijas SEG emisijām. Autotransports ir lielākais SEG emisiju avots transporta sektorā. 2019. gadā autotransports veidoja 95,0 %, savukārt dzelzceļa transports tikai 4,6% no kopējām SEG emisijām transporta sektorā.

Transporta sektora SEG emisijas Latvijā laika periodā no 1990. līdz 2019. gadam atspoguļotas 1. attēlā.

1. attēls. Transporta sektora emisijas 1990.-2019. gadā (kt CO2 ekv.)[[1]](#footnote-2) un IKP dinamika (2015. gada cenās, miljrd. *euro*)

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 (skatīt 2. attēlu).



2. attēls. Autotransporta sektora SEG emisijas 2019. gadā (kt CO2 ekv.)[[2]](#footnote-3)

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 (skatīt 3. attēlu).

3. attēls. Latvijā reģistrētie transportlīdzekļi pēc degvielas veida[[3]](#footnote-4)

Jānorāda, ka dīzeļdzinējiem, pateicoties degvielas izmantošanas efektivitātei, ir zemākas CO2 emisijas uz vienu nobraukto km salīdzinot ar benzīna dzinējiem[[4]](#footnote-5), taču dīzeļdzinēji ir liels cieto daliņu (PM10) un NOx avots, kas negatīvi ietekmē gaisa kvalitāti pilsētās un iedzīvotāju veselību.

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.

**2. Elektromobilitāte Latvijā**

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. Kā redzams 4.attēlā 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*.

Logo, company name

Description automatically generated

4. attēls. BEV pirmreizējās reģistrācijas dinamika un kopējais BEV un PHEV skaits. (vieglie automobiļi).

Vislielākais BEV pieaugums bija novērojams 2020. gadā, t.sk. transportlīdzekļu koplietošanas serviss Fiqsy energoefektivitātes programmas ietvaros, kas tiek finansēta no finanšu institūcijas ALTUM “zaļo” obligāciju emisijas ieņēmumiem 20 miljonu *euro* apmērā, iegādājās 100 BEV. Arī 2021. gada pirmajā ceturksnī ir redzams būtisks BEV pieaugums, t.sk., koplietošanas servisa – Carguru 16 BEV transportlīdzekļi.

Lai vieglie BEV sasniegtu ~1 % no kopējā vieglo transportlīdzekļu atlikuma, nepieciešami vēl ~6000 BEV (ar nosacījumu, ka citu transportlīdzekļu reģistrācija strauji nepalielinās). Pieņemot, ja atbalsts BEV iegādei ir 4500 *euro* apmērā, lai sasniegtu 1 % BEV daļu pasažieru transportlīdzekļu kopējā bilancē, būtu nepieciešami ~ 27 miljoni *euro*.

2020. gadā BEV struktūra Latvijā pa īpašnieku veidiem sadalās proporcijā 38% fiziskās personas un 62% juridiskās personas. Juridiskās personas ir aktīvāki BEV iegādē, bez valsts atbalsta, līdz ar to uzsvars būtu jākoncentrē vairāk uz BEV izmantošanu privātpersonām.

34 % no BEV 2020. gadā (kritiens no ~50% 2017.-2019. gadā) bija iegādāti līzingā, kas var norādīt uz to, ka līzings kļuvis mazāk pievilcīgs neskatoties uz to, ka līzinga sabiedrības piedāvā salīdzinoši zemas procentu likmes BEV iegādei, lai veicinātu tirgus attīstību (~1,49-2%, pretstatā iekšdedzes dzinēju automašīnām, kur likmes ir par vidēji 0,5% augstākas). Ja transportlīdzeklis tiek iegādāts līzingā, pirmās iemaksas apjomi neatšķiras salīdzinājumā ar iekšdedzes automašīnu tirgu: privātpersonām nepieciešama vismaz 10% pirmā iemaksa atbilstoši Patērētāju tiesību aizsardzības likuma 10.1 pantam, juridiskām personām – individuāli risinājumi. Ņemot vērā aptuvenās jaunu BEV cenas (skatīt 1.tabula) un raugoties uz mazo un vidējo klasi, tad pie vidējām izmaksām 45 000 par vienu BEV 10% iemaksa veidotu 4 500 *euro*.

1.tabula aptuvenās BEV izmaksu cenu kategorijas, euro.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Marka, modelis | Cenu kategorija | Klase |
| ŠKODA CITIGO | Līdz 25 000 € | Mazā |
| VW UP! | Līdz 25 000 € | Mazā |
| HONDA E | Līdz 40 000 € | Mazā |
| HYUNDAI IONIQ | Līdz 40 000 € | Vidējā |
| HYUNDAI KONA | Līdz 40 000 € | SUV |
| MAZDA MX-30 | Līdz 40 000 € | SUV |
| MINI COOPER SE | Līdz 40 000 € | Mazā |
| NISSAN LEAF 40KWH | Līdz 40 000 € | Vidējā |
| NISSAN E NV200 | Līdz 40 000 € | Kravas |
| PEUGEOT 2008 | Līdz 40 000 € | SUV |
| PEUGEOT 208 | Līdz 40 000 € | Vidējā |
| RENAULT ZOE | Līdz 40 000 € | Mazā |
| ŠKODA ENYAQ 50 | Līdz 40 000 € | SUV |
| VW ID.3 | Līdz 40 000 € | Vidējā |
| BMW I I3 | Līdz 50 000 € | Mazā |
| NISSAN LEAF 62KWH | Līdz 50 000 € | Vidējā |
| ŠKODA ENYAQ 80 | Līdz 50 000 € | SUV |
| TESLA MODEL 3 | Līdz 50 000 € | Vidējā |
| VW CRAFTER | Līdz 50 000 € | Kravas |
| VW ID.3 PRO 150 KW | Līdz 50 000 € | Vidējā |
| KIA NIRO | Līdz 50 000 € | SUV |
| TESLA MODEL 3 Long range | Līdz 60 000 € | Vidējā |
| VW ID.4 | Līdz 60 000 € | SUV |
| AUDI E-TRON | Virs 60 000 € | SUV |
| JAGUAR I-PACE | Virs 60 000 € | SUV |
| MERCEDES BENZ EQC 400 4MATIC | Virs 60 000 € | SUV |
| PORSCHE TAYCAN | Virs 60 000 € | Lielā |
| TESLA MODEL S | Virs 60 000 € | Lielā |
| TESLA MODEL X | Virs 60 000 € | SUV |

**3. ES valstu pieredze bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu atbalstam**

Analizējot dažādu valstu publiski pieejamās iniciatīvas un datus, kā arī Eiropas Auto ražotāju asociācijas 2020. gada ziņojumu “Elektriskie transportlīdzekļi: nodokļu ieguvumi un iegādes stimuli”[[5]](#footnote-6) 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.

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).

Icon

Description automatically generated with medium confidenceIcon

Description automatically generated with medium confidenceIcon

Description automatically generatedIcon

Description automatically generated2. tabula. Latvijas kaimiņvalstu atbalsta apjomi BEV un PHEV iegādei 2021. gadā.

\* atbalsts mazemisiju transportlīdzekļiem līdz 130 g/km, utilizējot veco transportlīdzekli

Būtiskākie nosacījumi atbalsta programmu BEV un PHEV iegādei Lietuvā un Igaunijā sniegti 2. tabulā (apkopota informācija no Auto Asociācijas sniegtā pārskata par Lietuvas un Igaunijas bezemisiju un mazemisiju transportlīdekļu atbalsta shēmām).

3. tabula. Lietuvas un Igaunijas BEV un PHEV atbalsta papildu nosacījumi

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Icon  Description automatically generated with medium confidenceIcon  Description automatically generated with medium confidence | Icon  Description automatically generatedIcon  Description automatically generated |
| Vecā transportlīdzekļa norakstīšanas shēma | 1000 *euro*. | nav |
| Nobraukuma minimālais apjoms | nav | 80 000 km |
| Obligātais lietošanas ilgums | 2 gadi | 4 gadi |
| Transportlīdzekļa cenas ierobežojumi | nav | 50 000 *euro* |
| Vienību ierobežojums vienam klientam | nav | 1 (attiecas uz uzņēmumiem) |
| Tiešais atbalsta saņēmējs | Transportlīdzekļa īpašnieks | Transportlīdzekļa īpašnieks |

**Atsevišķi apsvērumi par Lietuvas atbalsta programmu no Lietuvas ekspertu skatu punkta**:

* 4000 *euro* atbalsts BEV ir uzskatāms par nepietiekamu atbalstu;
* paralēli nav izveidota nodokļu atvieglojumu pakotne;
* finansējums (atbalsta apjoms) drīzāk jāizmaksā transportlīdzekļa pārdevējam, nevis pircējam;
* ātrās uzlādes cenas pieaugums (2,5 reizes) lielā pieprasījuma dēļ;
* nav nepieciešams nodalīt atbalstu privātpersonām un uzņēmumiem;
* veco transportlīdzekļu norakstīšanas atbalsta shēma veicināja nevis klimata mērķu sasniegšanu, bet palīdzēja atbrīvoties no veciem “lūžņiem”.

**Atsevišķi apsvērumi par Igaunijas atbalsta programmu no Igaunijas ekspertu skatu punkta:**

* 80 000 km nobraukuma ierobežojums ir par augstu;
* viena transportlīdzekļa iegādes ierobežojums neapmierināja uzņēmumus, kā rezultātā bija uzņēmumi, kas dalībai programmā veidoja apakšuzņēmumus;
* paralēli nav izveidota nodokļu atvieglojumu pakotne;
* augsts pieprasījums - finansējums tika izmantots burtiski 15 minūtēs;
* finansējums (atbalsta apjoms) drīzāk jāizmaksā transportlīdzekļa pārdevējam, nevis pircējam;
* nebija novērots spekulatīvs cenu kāpums BEV tirgū;
* jāmaksā ienākumu nodoklis no saņemtā atbalsta.

**4. Atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta ietvaros**

Ņemot vērā šī informatīvā ziņojuma 1., 2. un 3. nodaļā sniegto informāciju, likuma “Par piesārņojumu” 32.2 panta 44 daļas pirmajā punktā noteikto un saskaņā ar Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģijā (projekts) ietverto vienu no plānotajiem prioritārajiem atbalsta virzieniem transporta sektorā – mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšana, it īpaši mājsaimniecībās – Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta ietvaros Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija plāno organizēt atklāto projektu iesniegumu konkursu “Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana transporta sektorā – bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” (turpmāk – Konkurss) un ir uzsākusi Konkursa nolikuma gatavošanu ar zemāk norādītajiem galvenajiem elementiem.

Konkursa mērķis ir veicināt SEG emisijas samazināšanu, atbalstot tādu transportlīdzekļu ieviešanu Latvijā, kuri pēc savas konstrukcijas:

* par vienīgo mehānisko dzinējspēku izmanto enerģiju no transportlīdzeklī glabātās elektroenerģijas, kuru SEG emisijas ir 0 g/km (BEV *(Battery Electric Vehicles*– angļu. val.*)*) un minimālais nobraukuma attālums ir 150 km ar pilnu uzlādes ciklu;
* par mehānisko dzinējspēku izmanto enerģiju no transportlīdzeklī glabātās elektroenerģijas, ar kuru var nobraukt vismaz 50 km un tai pat laikā tam ir arī uzstādīts iekšdedzes dzinējs, un kopējās SEG emisijas ir līdz 50g CO2/km (PVEH *(Plug-in Hybrid Electric Vehicles –* angļu val.*)*).

Konkursa ietvaros plānots atbalstīt M1 un N1[[6]](#footnote-7) kategorijas gan jaunus, gan lietotus, rūpnieciski ražotus BEV un M1 un N1 kategorijas jaunus, rūpnieciski ražotus PHEV. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 20. jūnija Direktīvas (ES) 2019/1161, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu pielikuma "Informācija par minimālo iepirkuma mērķrādītāju īstenošanai tīriem autotransporta līdzekļiem mazemisiju mobilitātes atbalstam dalībvalstīs" 2. tabulu “Emisiju robežvērtības tīrajiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem” līdz 2025. gada 31. decembrim M1 un N1 kategorijas transportlīdzeklis līdz 50 gCO2/km tiek uzskatīts, kā tīrs transportlīdzeklis. Turklāt transportlīdzekļu ekspluatācijas nodoklis saskaņā ar Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likuma līdz šādai robežvērtībai nav jāmaksā. Savukārt atbalsta sniegšana PHEV ļaus aktīvāk virzīties uz Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā un Publisko iepirkumu likumā noteikto mērķu attiecībā uz tīro transportlīdzekļu skaitu iepirkumos sasniegšanu.

Konkursa ietvaros pieejamais finansējums plānots 10 milj. *euro* apmērā, kas paredzēts no valsts budžeta apakšprogrammas 33.02.00 “Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta projekti” un to plānots piešķirt grantu formā.

Atbalsta darbības termiņš būs divi gadi, t.i. no 2022. gada 1. janvāra līdz 2023. gada 31. decembrim vai līdz brīdim, kad vēl ir pieejams finansējums.

Tiek plānots diferencētais atbalsts transportlīdzekļa veidam, t.i. jaunam BEV 4500 *euro* apmērā, savukārt lietotam BEV un jaunam PHEV 2250 *euro* apmērā. Plānots noteikt transportlīdzekļa iegādes vērtības augstāko robežu (“cenas griestus”) 50 000 *euro* (bez PVN) apmērā līdzvērtīgi, kā tas ir paredzēts uzņēmumiem saskaņā ar Uzņēmumu ienākuma nodokļa likumā noteiktajām prasībām par reprezentatīvu automobili.

Konkursa ietvaros iegādājoties jaunu BEV vai PHEV vienlaikus plānots sniegt atbalstu (piemēram, 1000 *euro* apmērā) arī par esošā transportlīdzekļa norakstīšanu, nododot to apstrādes uzņēmumam. Šā atbalsta gadījumā tiks noteiktas prasības par noteikto minimālo transportlīdzekļa reģistrācijas laiku Latvijā un nobraukumu pēdējā gada laikā.

Papildus tam tiek plānots, ka konkursa nolikumā tiks iekļauts nosacījums, ka komersantam – BEV un PHEV pārdevējam, ir jāpiedāvā klientam programmu, kurai ir papildu stimulējošs efekts (atlaide, pievilcīgi līzinga nosacījumi, apkope un tml.).

Finansējuma (granta) saņēmēji būs:

* komersanti – transportlīdzekļu pārdevēji, kas ir oficiāli pilnvaroti transportlīdzekļa izgatavotāja pārstāvji (auto dīleri) jaunu BEV un PHEV gadījumā;
* komersanti, kas ir iekļauti CSDD reģistrētās transportlīdzekļu tirdzniecības vietas reģistrā, lietotu BEV gadījumā.

Konkursa ietvaros plānots, ka atbalsta gala saņēmējs būs fiziskās personas – iedzīvotāji. Atbalsts elektromobilitātes veicināšanai citiem atbalsta saņēmējiem plānots no cita veida finanšu instrumentiem.

Lai nodrošinātu transportlīdzekļa izmantošanas ilgtspēju konkursa nolikumā tiks paredzēts, ka atbalsta gala saņēmējam ir jānodrošina BEV un PHEV ekspluatācija atbilstoši normatīvajiem aktiem par ceļu satiksmi un pastāvīga tā reģistrācija Latvijas Republikas teritorijā ar pārdošanas, mainīšanas, ieguldīšanas kapitālsabiedrībā un nodošanas bez atlīdzības, kā rezultātā notiek īpašuma tiesības maiņa, aizliegumu uz četriem gadiem un minimālo ikgadējo nobraukumu (piemēram 15 000 km gadā) pēc BEV vai PHEV iegādes vai sasniedzot nobraukumu 80 000 km, ja to sasniedz ātrāk kā četros gados. Gadījumā, kad netiek sasniegts minimālais nobraukums, atbalsta gala saņēmējam proporcionāli nesasniegtajam rezultātam jānodrošina piešķirtā atbalsta atgriešana.

Atklātā projektu konkursa administrēšanu nodrošinās valsts SIA “Vides investīciju fonds”.

Vides aizsardzības un reģionālās

attīstības ministrs                                                                   A.T. Plešs

R. Kašs, 67026538

[raimonds.kass@varam.gov.lv](mailto:raimonds.kass@varam.gov.lv)

1. 2021. gada SEG inventarizācija: <https://unfccc.int/documents/271530> [↑](#footnote-ref-2)
2. 2021. gada SEG inventarizācija: <https://unfccc.int/documents/271530>; [↑](#footnote-ref-3)
3. CSDD, Reģistrēto transportlīdzekļu sadalījums pēc degvielas veida uz 01.04.2021 (https://www.csdd.lv/cck?Itemid=327&collection=fails&file=doc\_fails&id=1134&task=download&xi=4) [↑](#footnote-ref-4)
4. Katsumasa Tanaka, Terje Berntsen, Jan S. Fuglestvedt, and Kristin Rypdal (2012) Climate Effects of Emission Standards: The Case for Gasoline and Diesel Cars. Environmental Science & Technology doi; [*https://www.researchgate.net/publication/221902687\_Climate\_Effects\_of\_Emission\_Standards\_The\_Case\_for\_Gasoline\_and\_Diesel\_Cars*](https://www.researchgate.net/publication/221902687_Climate_Effects_of_Emission_Standards_The_Case_for_Gasoline_and_Diesel_Cars) *Differences Between Diesel and Petrol https://www.acea.be/news/article/differences-between-diesel-and-petrol.;* [↑](#footnote-ref-5)
5. [*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-6)
6. Saskaņā ar 2018. gada 30. maija Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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 4. pantu:

   * M kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanai, t.sk. **M1 kategorija**: mehāniskie transportlīdzekļi, kuros papildus transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas un nav paredzētas pasažieru stāvvietas, neatkarīgi no tā vai sēdvietu skaits ir ierobežots līdz transportlīdzekļa vadītāja sēdvietai;
   * N kategorijā ietilpst mehāniskie transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti galvenokārt kravu pārvadāšanai, t.sk. **N1 kategorija**: mehāniskie transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa nepārsniedz 3,5 tonnas;

   [↑](#footnote-ref-7)