**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 Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta (turpmāk – EKII) konkursa "Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā – atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei” organizēšanai (turpmāk – konkurss).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 ministrijas 2021. gada 7. jūnija rīkojuma Nr. 1-2/84 „Par Emisijas kvotu izsolīšanas instrumenta darbības stratēģijas apstiprināšanu” 5.nodaļu “EKII ieviešanas mehānisms” un Ministru kabinetā 2021.gada 17.augustā izskatīto 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. Savukārt 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 Latvijā.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 Latvijā, 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 Eiropas Savienības (turpmāk – ES) emisiju tirdzniecības sistēmu), ieskaitot transporta sektoru, par 6% līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu. Visām Eiropas Savienības valstīm ir noteikti individuāli ikgadēji sasniedzamie SEG emisijas samazinājumi. Lai ES trajektorija uz klimatneitralitāti 2050. gadā būtu līdzsvarota, reālistiska un apdomīgi izraudzīta, Eiropadomē 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 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 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 ES dalībvalstīs pastāv arī dažādi nodokļu atbrīvojumi vai transportlīdzekļa norakstīšanas bonuss (Lietuva, Rumānija, Francija, Grieķija, Spānija).Transportlīdzekļa kategorija noteikta atbilstoši Ministru kabineta 2009. gada 22.decembra noteikumiem Nr. 1494 “Mopēdu, mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un sastāvdaļu atbilstības novērtēšanas noteikumi”.Konkursa ietvaros projekta iesniedzējs būs komersants, bet atbalsta gala saņēmējs – fiziska persona.Atbalsta gala saņēmēja 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. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskās personas kapitālsabiedrības | Noteikumu projektu sagatavoja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (turpmāk -VARAM). |
| 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 | Noteikumu projektā ietvertais tiesiskais regulējums attiecas uz EKII finansējuma saņēmējiem (komersantiem) konkursa ietvaros, Vides investīciju fondu un VARAM.Noteikumu projektā ietvertais tiesiskais regulējums attiecas uz komersantiem, kas pārdos elektromobiļus (BEV) un spraudņu hibrīdauto (PHEV), kā arī fiziskām personām, 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 ik gadu. Finansējuma maksāšanas kārtība finansējuma saņēmējiem tiks noteikta līguma par projekta īstenošanu vispārīgajos noteikumos. |

|  |
| --- |
| IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu |
| Projekts šo jomu neskar |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Projekts šo jomu neskar. |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

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

|  |
| --- |
| VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Sabiedrības līdzdalība tika nodrošināta saskaņā ar Ministru kabineta 2009. gada 25. augusta noteikumu Nr. 970 “Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā” 7.4.1 apakšpunktu, sabiedrības pārstāvjus aicinot līdzdarboties, rakstiski sniedzot viedokli par noteikumu projektu tā izstrādes stadijā. Sabiedrības pārstāvji ir informēti par iespēju līdzdarboties, publicējot paziņojumu par līdzdalības procesu VARAM un Valsts kancelejas tīmekļvietnēs. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē  | Noteikumu projekts tika publicēts VARAM tīmekļvietnē 2021. gada 17. augustā un Valsts kancelejas tīmekļa vietnē 2021. gada 17. augustā publiskai apspriešanai un komentāru sniegšanai līdz 2021. gada …augustam. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti  | Anotācijas sadaļa tiks papildināta pēc sabiedrības līdzdalības procesa īstenošanas. |
| 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

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)