

VIDES KONSULTATĪVĀ PADOME

biedrība „Baltijas Vides forums”, nodibinājums „Latvijas Dabas fonds”, nodibinājums „Vides Izglītības fonds”, nodibinājums „Pasaules Dabas fonds”, biedrība „Latvijas Ornitoloģijas biedrība”, biedrība „Vides fakti”, nodibinājums „Ķemeru Nacionālā parka fonds”, biedrība „Vides aizsardzības klubs”, biedrība „Latvijas Makšķernieku asociācija”, biedrība „Latvijas ezeri”, biedrība „Zaļā brīvība”, biedrība „Ekodizaina kompetences centrs”, biedrība „Vides vārds”, biedrība „Latvijas Botāniķu biedrība”, biedrība „Cleantech Latvia”, biedrība „Latvijas Atkritumu saimniecības asociācija”, biedrība „Baltijas krasti”, biedrība „Zero Waste Latvija”, biedrība „Latvijas Vides pārvaldības asociācija”, nodibinājums “Teiču dabas fonds”.

Rīga, Peldu iela 26/28, LV-1494

06.03.2020.

Nr.1-4

Finanšu ministrijai
pasts@fm.gov.lv

kopija: Vides aizsardzības un reģionālās
attīstības ministrijai
pasts@varam.gov.lv

VKP priekšlikumi izmaiņām Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa (TEN) likmēs

Mērķis:

Samazināt gaisa piesārņojumu pilsētās un transportmaģistrālēs, vienlaicīgi taupot deficītos neatjaunojamus dabas resursus un samazinot degvielu transportēšanas avāriju vides riskus, kā arī samazinot ceļu satiksmes negadījumu (CSN) riskus.

Pamatojumi:

1. Latvijas Nacionālais attīstības plāna 2021.–2027. gadam (turpmāk – NAP) mērķis [265] “*Iedzīvotājiem pievilcīgas dzīves telpas radīšana Rīgā veicināma, mazinot antropogēno piesārņojumu – mainot iedzīvotāju un uzņēmēju ražošanas, patēriņa un rīcības paradumus atbilstoši oglekļa mazieltīpīgas attīstības virzībai, kā arī veicinot plašāku mazemisīgu vai nulles emisiju sabiedrisko un privāto transportlīdzekļu izmantošanu.*”
2. NAP secinājums [301] “*Transports Latvijā ir lielākais enerģijas patērētājs, kā arī nozīmīgs SEG emisiju un gaisa piesārņojuma avots. Satiksmes sastrēgumu un ar to saistītā piesārņojuma līmenis it īpaši Rīgā ir līdz šim neatrisināta problēma.*”
3. Gaisa piesārņojumu samazināšanas rīcības plāna 2019. - 2030. gadam projekta 4.2.pasākums “*Veicināt alternatīvo degvielu izmantošanu transporta sektorā.*”
4. Gaisa piesārņojumu samazināšanas rīcības plāna 2019. - 2030. gadam projekta 30.lpp “*Ja 2010. gadā dīzeļdegvielu izmantojošo automašīnu vidējais NO_x emisiju faktors (kg/TJ) ir apmēram 3,6 reizes lielāks nekā benzīnu izmantojošām automašīnām, tad 2017. gadā tas jau ir 6,7 reizes lielāks.*”

5. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu preambulas 7.punkts ”LPG jeb autogāze ir alternatīva degviela, kuru iegūst, pārstrādājot dabasgāzi un rafinējot naftu, un kurai ir mazāka oglekļa emisiju ietekme un ievērojami mazāk piesārņojošo vielu emisiju nekā tradicionālajām degvielām.”

6. Direktīvas 2014/94/ES 1.panta 1.punkts ““alternatīvās degvielas” ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu apgādē ar enerģiju un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos rādītājus. Tās inter alia ietver: elektrību, ūdeņradi, biodegvielas, kā definēts Direktīvas 2009/28/EK 2. panta i) punktā, sintētiskās un parafīna degvielas, dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspīstā dabasgāze (CNG)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze (LNG)) un sašķidrināto naftas gāzi (LPG).”

7. Ceļu satiksmes noteikumu 2.5.¹ punkts “ar alternatīvo degvielu darbināms transportlīdzeklis – mehānisks transportlīdzeklis, kuru pilnībā vai daļēji darbina ar elektroenerģiju, ūdeņradi, dabasgāzi gāzveida agregātstāvoklī, dabasgāzi šķidrā agregātstāvoklī, biometānu, sašķidrināto naftas gāzi vai ar mehānisku enerģiju, kas gūta no mehāniskajos transportlīdzekļos uzstādītas uzglabāšanas iekārtas vai uzstādītiem avotiem, tostarp no siltuma pārpalikuma”.

Rīcība:

Palielināt ekoloģiski mazāk kaitīgo alternatīvās degvielas izmantojošo transportlīdzekļu īpatsvaru.

Priekšlikums:

Noteikt TEN tieši proporcionāli transportlīdzekļa pilnajai masai atkarībā no izmantojamās enerģijas veida un transportlīdzekļa tipa (vieglā, autobuss, kravas). Alternatīvajām degvielām noteikt koeficientus 0.1 elektromobiļiem, 0.2 lādējamiem hibrīdiem, 0.3 hibrīda elektrotransportlīdzekļiem, 0.5 gāzveida ogļūdeņražu degvielām (LNG, CNG, LPG), 1,2 dīzeļdegvielai, 1.0 benzīnam. Transportlīdzekļu veidam iesakām koeficientus 1.0 vieglajiem automobiļiem, 0.9 kravas automobiļiem, 0.7 - autobusiem. Bāzes likmi iesakām aptuveni no 0.075 līdz 0.10 EUR par 1 kg pilnās masas.

Pašreizējā TEN analīze:

Pašreizējā TEN algoritms vieglajiem automobiļiem ir atkarīgs no pirmās reģistrācijas datuma.

Reģ. datums	Nodokli ietekmējošie faktori	Reģ. vieglo autom. skaits.(2019)
Līdz 01.01.2005	Pilnā masa (neproporcionāli: no 0.045 EUR/kg līdz 0.078 EUR/kg)	386029

Ar 02.01.2005	Pilnā masa + dzinēja darba tilpums + dzinēja jauda (visi neproporcionāli)	152004
Ar 01.01.2009	CO ₂ izmeši uz 1km (neproporcionāli, no 0.16 EUR par 1g/km līdz 2.2 EUR par 1g/km)+ 300 EUR, ja darba tilpums virs 3,5l	189131

TEN ievērojami pieaug vieglajiem automobiļiem ar lielāku masu un dzinēju, un ir lielāks jaunākiem vieglajiem automobiļiem. Nodoklī nav iekļauti atvieglojumi transportlīdzekļiem ar hibrīddzinējiem. TEN nav saistīts ar transportlīdzekļa iekšdedzes dzinēja ietekmi uz gaisa kvalitāti. Pie tam TEN nav saistīts ar transportlīdzekļa faktiskās lietošanas apjomu, tāpēc tas nevar būtiski ietekmēt kopējās CO₂ emisijas. Autobusiem un kravas automobiļiem TEN likme ir atkarīga no pilnās masas, pie tam pie salīdzināmas masas likmes ir mazākas nekā vieglajām automašīnām.

Paredzamie ieguvumi:

- 1) Izveidos gaisu mazāk piesārņojošu Latvijas transportlīdzekļu struktūru - samazinās dīzeļdegvielu izmantojošo transportlīdzekļu īpatsvaru, un palielinās ar alternatīvām degvielām darbināmo transportlīdzekļu īpatsvaru.
- 2) Nodrošinās maksu par ceļu tīkla uzturēšanu proporcionāli transportlīdzekļu ietekmei uz segumu.
- 3) Papildus gaisa piesārņojuma samazinājumam, lielāks alternatīvo degvielu lietojums nodrošinās mazākus riskus ūdeņu, it īpaši Rīgas līča, piesārņošanai, iespējamu transporta avāriju rezultātā.
- 4) Taupīs deficītos naftas resursus, jo gāzveida degvielu globālie krājumi ir ievērojami lielāki nekā naftas krājumi
- 5) Palielinās elektromobiļu lietojumu. Pašreizējā situācija, ka elektromobiļiem ar akumulatoru TEN vispār nav jāmaksā, nevar turpināties bezgalīgi, un transportlīdzekļu īpašnieki to apzinās.
- 6) Pieaugs satiksmes drošība, novēršot ekonomisku spiedienu uz maza izmēra un mazas jaudas vieglo automobiļu izvēli.

Ar cieņu,

Vides konsultatīvās padomes priekšsēdētājs
Juris Jātnieks

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU