

Rīgā

2021.gada 22.septembrī
Nr. 1-23/120_e

**Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai
Satiksmes ministrijai**

Informācijai:
**Finanšu ministrijai
Ekonomikas ministrijai**
Visiem adresātiem paziņošanai e-adresē

Par nepieciešamajiem grozījumiem Ministru kabineta noteikumos

Latvijas Finanšu nozares asociācija (turpmāk - LFNA), Latvijas Lizinga devēju asociācija (turpmāk - LLDA), Latvijas Apdrošinātāju asociācija (turpmāk - LAA) un biedrība "Auto Asociācija" (turpmāk - AA) ir iepazinusies ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (turpmāk - VARAM) Valsts sekretāru sanāksmē izsludināto Ministru kabineta noteikumu projektu "Emisijas kvotu izolēšanas instrumenta finansēto projektu atklāta konkursa "Siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana transporta sektorā - atbalsts bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādei" nolikums" (turpmāk - Noteikumi) un atbalsta tā tālāku virzību, vienlaikus izsakot šādus iebildumus:

1. Aicinām 4.punktu papildināt, norādot arī juridisku personu kā atbalsta gala saņēmēju. Skaidrojam, ka tieši juridiskās personas ir lielākā elektroauto mērķa auditorija un to pāriešana uz bezemisiju transportu **dotu lielāko efektu klimata mērķu sasniegšanā**. Tāpat vēršam uzmanību, ka Noteikumos jāparedz, ka lizinga gadījumā transportlīdzekli no projekta īstenotāja iegādājas lizinga devējs, kas ir kredītiestāde vai ES dalībvalsts kredītiestādes filiāle vai kam ir izsniegta licence patērētāju kredīšanai (turpmāk lizinga devējs), un atbalsta gala saņēmējs iegādājas transportlīdzekli no lizinga devēja, nepieciešamības gadījumā veicot atbilstošus precizējumus citos Noteikumu punktos, t.sk. 10., 15.1., 19.4. un 59.punktā. Jāņem vērā, ka lizinga gadījumā transportlīdzeklis CSDD tiek reģistrēts uz lizinga devēja kā īpašnieka vārda, lizingaņēmēju reģistrējot kā turētāju un tikai pēc finanšu lizinga termiņa beigām tiek reģistrēts uz gala saņēmēja - lizingaņēmēja vārda. Vēršam uzmanību, ka privātpersonas 70% gadījumu vieglos transportlīdzekļus iegādājas, izmantojot lizingu, bet bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu iegādē šis īpatsvars ir vēl augstāks. Tāpat skaidrojam, ka elektroauto lielākoties iegādājas juridiskas personas (92% jauno elektroauto segmentā un 54% lietoto elektroauto segmentā). Papildus, ņemot vērā noteiktos ierobežojumus attiecībā uz nobraukumu, pielietojumu un operatīvā lizinga izslēgšanu, rezultēsies tajā, ka atbalsta gala saņēmēju skaits būs ievērojami mazāks nekā sākotnēji plānots un atbalstam atvēlētie līdzekļi netiks pilnībā izmantoti. Dubultojot esošo privātpersonu skaitu, kas iegādājas jaunus elektroauto, tiktu sasniegti 56 pircēji/gadā, lietotu elektroauto gadījumā - 552 pircēji/gadā, kā rezultātā gadā tiktu iegādāti 608 elektroauto, bet divos gados - 1216, pieņemot, ka katra privātpersona piesakās uz atbalstu (kas nav iespējams, jo tādi modeļi kā Porsche Taycan, Audi E-tron, Tesla u.c. nekvalificējas). Attiecīgi atbalsts tiks piešķirts ievērojami mazāk elektroauto iegādei par Noteikumos plānotajiem 3000! Juridiskas

personas nodrošina vislielāko km nobraukuma, kā arī visspēcīgāk finansiāli jutīs autoparka nomaiņas nepieciešamību atbalsta piešķiršanas gadījumā.

2. Aicinām Noteikumu 7.1.punktā precizēt jauna auto definīciju atbilstoši Pievienotās vērtības nodokļa likuma 1.panta devītajam apakšpunktam, proti, jauns transportlīdzeklis ir "sauszemes motorizētais transportlīdzeklis, kura motora tilpums ir lielāks par 48 kubikcentimetriem vai jauda ir lielāka par 7,2 kilovatiem un kurš paredzēts pasažieru vai preču pārvadāšanai, ja tas ir lietots mazāk par sešiem mēnešiem vai nobraucis mazāk par 6000 kilometriem. Tāpat aicinām svītrot nosacījumu "kas iepriekš nav ticis reģistrēts Latvijas Republikā", jo šāds ierobežojums liedz iespēju realizēt jaunu elektroauto, kuru auto ražotāja pārstāvis ir reģistrējis uz līzings kompāniju krājumu finansējuma nolūkos, attiecīgi auto šī ir pirmā reģistrācija, bet nav lietošanas pazīmes, un tas atbilst jauna auto definīcijai. Skaidrojam, ka bieži jauni auto tiek reģistrēti uz tirdzniecības uzņēmumu ar mērķi sasniegt mēneša vai kvartāla pārdošanas rādītājus bez nodoma tos ekspluatēt.
3. Aicinām Noteikumu 7.2.punktā noteikt maksimālo pieļaujamo auto vecumu - 5 gadi, lai novērstu praktiski nolietotu elektroauto ieviešanu. Vēršam uzmanību, ka vecāku transportlīdzekļu utilizācijas izmaksas var būt lielākas, nekā ieguvumi no šāda transportlīdzekļa atlikušā, īsā dzīves cikla. Papildus vēršam uzmanību, ka lietotu elektroauto definīcijā nav noteikta sasaiste ar pirmreizējās reģistrācijas punktu, attiecīgi lūdzam Noteikumus papildināt ar nosacījumu, ka atbalstu nevar saņemt tādu lietotu elektroauto iegādei, kas iepriekš bijuši reģistrēti Latvijā.
4. Attiecībā uz Noteikumu 7.4.punktu skaidrojam, ka no Noteikumiem nav skaidri noprotams kontroles mehānisms, kas ļaus pārliecināties, ka automašīnas norakstīšana ir veikta - proti, Noteikumu 8.punkts paredz, ka attiecīgais atbalsts tiks saņemts jau elektroauto iegādes brīdī, bet par auto norakstīšanu atbilstoši Noteikumu 9.punktam atbild atbalsta gala saņēmējs, vienlaikus Noteikumos nav norādīts termiņš, kādā tas veicams. No Noteikumu teksta nav skaidrs, vai tas notiks Noteikumu 49.punktā paredzētā procesa un XII nodaļā paredzētā monitoringa ietvaros. Attiecīgo kompensāciju būtu jāpiešķir brīdī, kad ir gūta pārliecība par norakstīšanas aktu.
5. Ierosinām papildināt 12.6.4. punktu, pirms vārdiem "terorisms" iekļaujot vārdus "noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācija vai proliferācijas finansēšana".
6. Aicinām palielināt Noteikumu 14.3.punktā noteikto atbalsta summu no 1000 EUR uz 1500 EUR, kas ievērojami vairāk veicinātu videi nedraudzīgu transporta līdzekļu izņemšanu no aprites, ņemot vērā striktos nosacījumus par tehniskās apskates esamību un 5000km nobraukuma limitu gadā. Tāpat aicinām izvērtēt iespēju sasaistīt norakstīšanas atbalstu ar automašīnas vecumu un/vai CO2 izmešu daudzumu, palielinot atbalstu tādu auto norakstīšanai, kas rada vairāk CO2 izmešus.
7. Aicinām izvērtēt iespēju Noteikumu 15.1. punktā atcelt vai palielināt noteiktos 50 000 EUR griestus, jo virkne populāru vidējās klases elektroauto modeļu jau šodien pārsniedz Noteikumos noteikto sliekšni, kā piemēram Skoda Enyaq, VW ID4, Hyundai SantaFe, kas ir uzskatāmi par apjoma markas produktiem un neklasificējas kā reprezentatīvi transporta līdzekļi. Vēršam uzmanību, ka šobrīd tirgū Covid-19 pandēmijas ietekmē ir vērojams izejmateriālu (metālu) cenu pieaugums, kas veicinās auto cenu pieaugumu, līdz ar to virkne auto, kas šobrīd iekļaujas noteiktajā limitā, vairs nekvalificēsies atbalstam.
8. Lūdzam samazināt Noteikumu 19.4.punktā noteikto minimālo nobraukumu līdz 8 000 km. Skaidrojam, ka statistika rāda, ka privātpersonu automašīnu nobraukums gadā ir ievērojami mazāks salīdzinājumā ar juridiskas personas autoparka nobraukumu. Tāpat elektroauto pēc pielietojuma un būtības ir pilsētvides transports, un 90% nobraukums tiek veikts pilsētvidē, attiecīgi šāds nobraukums fiziskai personai ir grūti sasniedzams ikdienas lietošanā. Nesamērīgi liels nobraukuma sliekšnis var atbaidīt godprātīgos lietotājus, kuri nebūs pārliecināti, vai spēs šādu nobraukumu nodrošināt. Ir maz ticams,

ka kāds iegādājas salīdzinoši dārgu transportlīdzekli, finansējot 80% no tās cenas, lai turētu to garāžā. Papildus vēršam uzmanību uz zināmu pretrunu starp 7.4. un 19.4.punktu – ja iespējams labuma gala saņēmējs līdz šim ir nobraucis gadā vidēji 5 000km, kāds ir pamats uzskatīt, ka turpmāk viņš nobrauks 13 000km?

9. Tāpat lūdzam precizēt Noteikumu 19.4.punktu atbilstoši LFNA š.g.27.augustā organizētajā sanāsmē ar VARAM panāktajai vienošanās, ka 19.4.punktā minētais liegums neattiecas uz gadījumiem, kad tas ir saskaņots ar Vides investīciju fondu.
10. Aicinām pārskatīt Noteikumu 54. un 59. punktā noteikto ierobežojumu, kas paredz, ka finanšu līzings gadījumā četru gadu laikā ir jānodrošina transportlīdzekļa reģistrācija uz atbalsta gala saņēmēja vārda, un palielināt to līdz septiņiem gadiem, ņemot vērā līzings darījumu tirgus praksi. Tāpat aicinām atbalstu attiecināt arī uz operatīvo līzingu, veicot atbilstošus precizējumus citos Noteikumu punktos, t.sk. 10. un 19.4.punktā. Skaidrojām, ka operatīvā līzings gadījumā transportlīdzeklis netiek reģistrēts uz atbalsta gala saņēmēja vārda, bet gan tiek atgriezts atpakaļ tā pārdevējam (projekta īstenotājam) vai arī tiek pagarināts operatīvā līzings līgums, vai arī tiek slēgts jauns finanšu līzings līgums līdz saistību pilnai izpildei. Latvijā no visiem jaunajiem auto, kas privātpersonām tiek finansēti līzings, 50% tiek izvēlēti operatīvā līzings produkts. Operatīvā līzings gadījumā augstākas atpakaļpirkuma vērtības kompensē un būtiski samazina ikmēneša maksājumu. Operatīvā līzings atstāšana ārpus Noteikumu ietvara nav pamatota un apgrūtinā Noteikumos nospraustā mērķa sasniegšanu, jo tiek ievērojami sašaurināti saņēmēju loks un attiecīgi programmas izmantojamība. Vēršam uzmanību, ka ir virkne gadījumu, kad līzings ņēmējs saskaņā ar likumu nevar būt īpašuma tiesību ieguvējs, piemēram, apdrošināšanas gadījums, kur pēc atlīdzības izmaksas īpašuma tiesību ieguvējs ir apdrošinātājs. Ņemot vērā, ka fiziskajām personām šo Noteikumu ievērošanu ir pieejams tikai finanšu līzings, kas būtiski palielina mēneša maksājumu, prognozējam, ka atbalsta izvirzītie mērķi netiks sasniegti par 70%.
11. Šobrīd Noteikumu 59.punkts paredz, ka atbalsta gala saņēmējs “četrus kalendāra gadus pēc transportlīdzekļa iegādes datuma katru gadu veic monitoringu par sasniegto transportlīdzekļa nobraukumu gadā un līdz katra nākamā gada 30 dienai pēc transportlīdzekļa iegādes datuma iesniedz Vides investīciju fondā monitoringa pārskatu”, lai gan LFNA š.g.27.augustā organizētajā sanāsmē VARAM skaidroja, ka šādus datus varētu iegūt no CSDD, neapgrūtinot atbalsta gala saņēmēju.
12. Lūdzam Noteikumos skaidri aprakstīt finansējuma apriti. Šobrīd Noteikumu 56. punkts paredz, ka ministrija pārskaita finansējumu projekta īstenotājam, taču nekas nav teikts par to, ka projekta īstenotājs finansējumu pārskaita atbalsta gala saņēmējam. LFNA š.g.27.augustā organizētajā sanāsmē VARAM skaidroja, ka projekta īstenotājs pārdos transportlīdzekli līzings devējam jau par samazinātu cenu, t.i., no elektroauto cenas atņemot atbalsta summu, ko projekta īstenotājs saņēmis no valsts. Līdz ar to līzings devējs nesaņems finanšu instrumenta finansējumu kā arī neietvers šo summu rēķinos līzings ņēmējam. Ņemot vērā iepriekšminēto, aicinām svītrot Noteikumu 65. un 66.punktā noteikto prasību līzings devējam atmaksāt minētajam transportlīdzeklī piešķirtā finanšu instrumenta finansējumu. Tāpat norādām, ka arī projektu īstenotājam nav nedz tādu resursu, nedz rīku šādu saistību izpildīšanas pieprasīšanai no gala atbalsta saņēmēja. Šāda atbildības pārņemšana nav atbalstāma, jo tā reālajā dzīvē nav īstenojama.
13. Lūdzam Noteikumos paredzēt konkrētu darbību un atbildību kopumu, kas veicams situācijās, kad atbalsta izmantošanas periodā elektroauto nonāk ceļu satiksmes negadījumā, ir konstatēti bojājumi baterijai (šobrīd baterijas nomaiņa var aizņemt pat sešus mēnešus detaļu trūkuma dēļ) vai kāds cits apstāklis (piemēram, tiek norakstīts negadījumā vai citu apsvērumu dēļ nevar būt tālāk ekspluatējams), kas ietekmē autovadītāja iespēju nobraukt noteiktos km? Papildus šajā gadījumā autovadītājs varētu

būt spiests pārkāpt arī punktu par īpašumtiesību maiņu. Kuram jāuzņemas saistību segšana, kas notiek ar saņemto atbalsta apmēru?

14. Aicinām Noteikumus papildināt ar punktu, kas paredz, ka projekta iesnieguma iesniedzēju konkursam nav noteikts projektu iesniegumu iesniegšanas gala termiņš, tādējādi nodrošinot, ka jebkurā brīdī līdz 2023. gada 31. decembrim (ja pieejamais finansējums nav beidzies ātrāk) tirgus dalībnieki var iesniegt projekta iesniegumu un pretendēt uz finansējumu. Skaidrojam, ka pastāv augsta varbūtība, ka tirgū ienāks jauni auto tirdzniecības uzņēmumi, attiecīgi būtu svarīgi, ka arī viņi var piedalīties konkursā, tādējādi veicinot konkurenci. Tāpat var rasties situācija, ka konkrētā brīdī iespējamais pretendents nekvalificējas (piemēram, nodokļu parāda dēļ), bet vēlāk atbilst visiem kritērijiem.

Tāpat izsakām šādus priekšlikumus:

1. Aicinām Noteikumus papildināt ar mājas un biroja uzlādes punktu ierīkošanas atbalstu, piešķirot atbalstu šādā apmērā:
 - a. Uzlādes iekārtas iegāde - 800-3000 EUR;
 - b. Uzlādes ierīkošanas izdevumi - 150 - 300 EUR;
 - c. Elektrības pieslēguma jaudas palielināšana, kas atspoguļojas ikmēneša elektrības rēķina maksā (būtu nepieciešams panākt atbrīvojumu no šīs maksas, ja tiek uzstādīta uzlādes stacija elektroauto, lai veicinātu cilvēkus ierīkot uzlādes punktus mājās, pretēji gadījumā jau šobrīd redzam nopietnus izaicinājumus ar uzlādes tīkla infrastruktūras nodrošināšanu).
- Skaidrojam, ka, izvērtējot daudzu citu valstu pieredzi, ir secināms, ka elektroauto atbalsta programma ir papildināma ar mājas vai ofisa elektroauto uzlādes punkta ierīkošanu, ņemot vērā, ka tas ir papildu finansiālais slogs jau tā lielajai pirmajai iemaksai par automašīnas iegādi un nereti arī birokrātiski sarežģīts un laikietilpīgs pasākums. Nepieciešamības gadījumā AA var iesniegt informāciju par šādām atbalsta programmām.
2. Ņemot vērā Igaunijas pieredzi, kur projektu vērtēšanas komisijā piedalījās arī nozares asociācija, aicinām Noteikumos paredzēt, ka projektu iesniegumu vērtēšanas komisijā, piedalās arī Auto Asociācija.

LLDA biedri ir apzinājuši situāciju, kā tiek īstenots atbalsta mehānisms Lietuvā un Igaunijā. Lietuvā klients saņem atbalsta summu savā kontā un pēc saviem ieskatiem to izmanto, Igaunijā tiek samazināta līzings summa. Gan Lietuvā, gan Igaunijā nav nekādu ierobežojumu attiecībā uz līzings veidu.

Lai nodrošinātu operatīvāku Noteikumu tālāku virzību un apstiprināšanu, LLDA, LFNA, LAA un AA lūdz VARAM un Satiksmes ministriju organizēt sarunu ar Noteikumu ieviešanā iesaistītajām nozaru asociācijām, lai vienotos par ilgtspējīgu atbalsta modeli elektroauto iegādei, kas vērsts uz klimata mērķu efektīvāku sasniegšanu. Vēršam uzmanību, ka bez atzinumā minēto trūkumu novēršanas programmas mērķi netiks sasniegti.

Tāpat kritiski svarīgi ir uzsākt savlaicīgu dialogu arī ar Ekonomikas ministriju, kas paredz līdzīgas atbalsta programmas ieviešanu, atbalstu sniedzot ar Altum starpniecību. Aicinām nesadrumstalot līdzīga atbalsta sniegšanu (šajā gadījumā - atbalsts elektroauto iegādei), iespējami mazināt birokrātisko slogu un raiti virzīties ar normatīvo aktu izstrādi, jo īpaši tādu valsts atbalsta programmu gadījumā, kas vērstas uz klimatu mērķu sasniegšanu, ņemot vērā, ka ambiciozo 2030.gadam noteikto klimata mērķu sasniegšanai atlikuši vien deviņi gadi.

Ar cieņu

Latvijas Finanšu nozares asociācijas valdes priekšsēdētāja

Sanita Bajāre

Latvijas Līzinga devēju asociācijas vadītājs

Pēteris Plaudis

Auto Asociācijas prezidents

Andris Kulbergs

Latvijas Apdrošinātāju asociācijas prezidents

Jānis Abāšins

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

Ieva Alhasova ieva.alhasova@financelatvia.eu