**Nacionālā enerģētikas un klimata plāna**

**Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas sanāksme**

PROTOKOLS Nr.1

|  |  |
| --- | --- |
| 2023.gada 2.martā | MS Teams sēdes sākums plkst.13:00 |

Sanāksmi vada Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas vadītāja:

|  |  |
| --- | --- |
| Ligita Austrupe | Satiksmes ministrija |

Sanāksmē piedalās:

|  |  |
| --- | --- |
| Agnese Brašmane | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Aiga Barisa | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Aigars Lazdiņš | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Aija Mazitāne | Latvijas Lielo pilsētu asociācija |
| Aija Timofejeva | Būvniecības valsts kontroles birojs |
| Aivars Āboliņš | Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība |
| Aivars Starikovs | Latvijas Ūdeņraža Asociācija |
| Andis Konenbergs | Finanšu ministrija |
| Andis Strods | Satiksmes ministrija |
| Andrejs Birums | Finanšu ministrija |
| Andris Lācis | A/S "Gaso" |
| Andris Lubāns | Latvijas Darba devēju konfederācija |
| Andris Maldups | Satiksmes ministrija |
| Anita Līce | Rīgas un Pierīgas pašvaldību apvienība “Rīgas Metropole” |
| Annija Novikova | Satiksmes ministrija |
| Ansis Valdovskis | AS “Latvenergo” |
| Antra Esenberga | Finanšu ministrija |
| Aldis Čīma | Latvijas Transportlīdzekļu tirgotāju asociācija |
| Aleksandrs Pociluiko | Biedrība "Autopārvadātāju asociācija "Latvijas auto”” |
| Arta Dimbiere | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Arta Priede | Finanšu ministrija |
| Dina Šaknere | Finanšu ministrija |
| Dmitrijs Skoruks | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Edmunds Kamoliņš | Rīgas Tehniskā universitāte |
| Einārs Cilinskis | Ekonomikas ministrija |
| Elīna Šimiņa-Neverovska | Satiksmes ministrija |
| Gaidis Klāvs | Fizikālās enerģētikas institūts |
| Gatis Galviņš | Latvijas Vēja enerģijas asociācija |
| Ģirts Greiškalns | Latvijas Ūdeņraža Asociācija |
| Helēna Rimša | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Ieva Braņicka | Satiksmes ministrija |
| Ieva Ligere | Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija |
| Ilmārs Bode | AS "Gaso" |
| Inese Olafsone | Latvijas Darba devēju konfederācija |
| Ingus Rutiņš | Biedrība “Auto Asociācija” |
| Jānis Iesalnieks | Satiksmes ministrija |
| Jānis Irbe | Lauksaimniecības organizāciju sadarbības padome |
| Jānis Kalniņš | Satiksmes ministrija |
| Jānis Kirkovalds | AS “Sadales tīkls” |
| Jānis Ozoliņš | Latvijas Transportlīdzekļu tirgotāju asociācija |
| Jānis Paiders | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Jolanta Nalivaiko | Ekonomikas ministrija |
| Juris Lukss | Finanšu ministrija |
| Kārlis Eņģelis | Satiksmes ministrija |
| Kārlis Mendziņš | Biedrība “Zaļā brīvība” |
| Krišs Lipšāns | Biedrība “Auto Asociācija” |
| Laima Rituma | Satiksmes ministrija |
| Liene Griķe | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Linda Leja | Klimata un enerģētikas ministrija |
| Mikus Ramanis | Latvijas Biodegvielu un bioenerģijas asociācija |
| Mihails Simvulidi | Apvienība “Pilsēta cilvēkiem” |
| Neils Balgalis | Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera |
| Nora Pastore | Latvijas Finanšu nozares asociācija |
| Ojārs Karčevskis | Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija |
| Olga Stoļarova | Satiksmes ministrija |
| Pauls Beinarovičs | VAS "Ceļu satiksmes drošības direkcija" |
| Pēteris Laiškalns | Latvijas Darba devēju konfederācija |
| Raitis Mazjānis | Biedrība "Bezizmešu mobilitātes atbalsta biedrība" |
| Roberts Alhimionoks | Ārvalstu investoru padome Latvijā |
| Ruta Konstante | Finanšu ministrija |
| Signe Ķauķīte | Satiksmes ministrija |
| Solvita Āmare – Pilka  | Finanšu ministrija |
| Tālivaldis Vectirāns | Satiksmes ministrija |
| Viktorija Tabakurska | Satiksmes ministrija |
| Zane Mača | Satiksmes ministrija |
| Zane Siliņa | Satiksmes ministrija |

Sanāksmes darba kārtība:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N.p.k.  | Darba kārtības jautājums | Jautājuma izklāsts |
|  | Autotransports – politikas plānošana, nodokļu politika | Satiksmes ministrija, Annija Novikova (17 min) |
|  | Transporta nodokļi | Biedrība “Auto Asociācija” Krišs Lipšāns (21 min) |
|  Diskusija |

L. Austrupe: Ievadvārdi, iepazīstināšana ar dienas kārtību.

**1. Autotransports – politikas plānošana, nodokļu politika** (Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta direktores Annijas Novikovas prezentācija)

L. Austrupe: Vēlos uzsvērt, ka priekšlikumi, ko šodien demonstrējam – tie nav lēmumi, tās ir mūsu idejas, redzējums un pamats diskusijā, lai apdomātu dažādus scenārijus, kā varētu virzīties tālāk. Mēs diskutēsim un analizēsim, vai mūsu piedāvājums ir darboties spējīgs vai nē.

**2. Transporta nodokļi** (Biedrības “Auto asociācija” Kriša Lipšāna prezentācija)

L. Austrupe: Pateicas par ļoti apjomīgo un detalizēto prezentāciju, ar labu ieskatu Latvijas autoparka struktūrā, kas dod labāku izpratni. Te iezīmējas divas problēmas. Problēmas pamatā ir tas, ka mums ir vecs autoparks, kas balstās uz iedzīvotāju pirktspēju. Varam ierobežot vecu auto iegādi un lietošanu, bet ir jānodrošina cilvēkiem mobilitātes iespējas. Tas ir jautājums, par ko mums ir jādiskutē un kur jārod līdzsvars – kā varētu gan ar ierobežojošiem, gan motivējošiem pasākumiem panākt autoparka attīstību videi draudzīgā līmenī, vienlaikus arī saglabājot iespēju nodrošināt mobilitāti tiem cilvēkiem, kam sabiedriskais transports nav tik pieejams ikdienā – pirktspēja nav tik laba, lai varētu atļauties nopirkt jaunu videi draudzīgu auto. Pirms sākam diskusiju, lūdzu sniegt viedokli “Latvijas transportlīdzekļu tirgotāju asociācijai”.

A. Čīma: Pievienojos Satiksmes ministrijas teiktajam par virzīšanos uz Zaļo kursu. Varam izdomāt veicināšanas mehānismus automobiļu iegādei, bet būtiskākais, ka, atrodoties Rīgā, mēs neredzam tās lietas, kādas nepieciešamas lauku iedzīvotājiem. Un tur ir zemā pirktspēja, nepieciešamība nokļūt līdz veikalam, transportlīdzekļu stāvoklis un vecums ir diezgan kritisks. Ir jāuzsver atbalsta mehānisms visiem cilvēkiem, kas dzīvo ārpus Rīgas, lai varētu veicināt viņu transportlīdzekļu iegādi. Mūsu skatījums – vajadzētu rast kādu kompromisu, lai uzlabotu šo parku. Bet jautājums – uz kā rēķina veikt šos uzlabojumus?

J. Ozoliņš: Galvenais šobrīd – jāīsteno tās darbības, kas palīdzētu šo mērķi sasniegt. Attiecībā uz lietoto auto jauno nodokli – vienkāršā izpildījumā tas būtu nodoklis, kas papildina Valsts kasi, bet gandrīz nemaz mūs netuvinātu mērķa sasniegšanai. Mobilitāte ir vajadzīga. Lauku reģionos, kur sabiedriskais transports neiet, cilvēki var atļauties tikai to lētāko transportlīdzekli, viņš samaksās vairāk un tā pat piesārņošana turpināsies. Mēs esam par videi draudzīgākiem transportlīdzekļiem, bet šīm kategorijām vajadzētu īpašus atbalsta pasākumus.

L. Austrupe pateicas par viedokļiem un atklāj diskusijas sadaļu.

M. Simvulidi: Transportlīdzekļu iegādes nodoklis – tas nav produktīvs, cilvēki turpinās braukt ar vecajām automašīnām un nevarēs nopirkt jaunākas, ekoloģiskākas, drošākas automašīnas. Ja mūsu mērķis ir samazināt CO2 emisijas, tad nodoklim jābūt proporcionāli CO2 emisijām. Vienkāršākais, kā to panākt, ir degvielas akcīzes nodokļa celšana. Uzskata, ka ikgadējie nodokļi ir ne visai taisnīgi. Runājot par lauku iedzīvotājiem, jādomā par mobilitāti. Kā risinājums varētu būt, nodrošināt valsts subsidētus taksometrus – sabiedriskais transports pēc pieprasījuma. Vēl viena no iespējām ir celt neapliekamo minimumu iedzīvotājiem. Kā arī vajadzētu pievērsties vairāk ierobežojumiem pilsētās, īpaši Rīgā – tā varētu būt iebraukšanas maksa vai automašīnas atstāšana Pierīgā un tālāk doties ar sabiedrisko transportu. Pievēršoties reprezentācijas transportam, vajadzētu diferencēto slieksni atkarībā no degvielas veida. *Plug in* hibrīda atbalstam, vajadzētu veikt izpēti, cik daudz tiek lādēts un vai tas netiek darbināts pārsvarā ar degvielu. Par SM piedāvāto nodokli, iegādājoties lietotu transportlīdzekli – vai, tādu nodokli samaksājot citā valstī, kur auto iegādāts, Latvijā šādu nodokli maksās otro reizi? Un nodokļa atbrīvojums vēsturiskajiem auto ir netaisnīgs, jo tā nav pirmās nepieciešamības prece, bet tomēr hobijs. Akcīzes nodoklis ir attiecināms ne tikai uz ceļu satiksmes dalībnieku transportlīdzekļiem, bet arī sporta, dzelzceļa, jūras transportiem un elektrības ģeneratoriem.

L. Austrupe: Pateicas par viedokli. Šeit nav runa tikai par transporta nodokļiem, bet skatāmies plašākā mērogā gan uz komercdarbības ienākumu, iedzīvotāju ienākumu nodokļiem, uzņēmumu grāmatvedības aspektiem. Šie ir ļoti labi aspekti, ņemsim vērā un vienosimies, kā formulējam savu piedāvājumu NEKP pārskatīšanai kādā no nākamajām sanāksmēm.

A. Novikova: Reflektējot iepriekšējos viedokļus – Likumā Par Piesārņojumu, ko ir izstrādājusi un virza VARAM, ietilpst koncepts par zemo emisiju zonām pilsētās. Tiek veikts izvērtējums Rīgā un ir plānots to ieviest, nosakot iebraukšanas maksas veidu, likmes u. tml., nav vēl precīza lēmuma, bet ir diskusijas. Par lauku apvidu iedzīvotājiem un mobilitātes iespējām – gaidām, kad tiks publicēts Regulas projekts par Sociālā klimata fonda izveidi. Latvijā jau šobrīd pastāv bezmaksas sabiedriskais transports attālos maršrutos, kur mobilitātes iespējas ir ierobežotas, ir transports pēc pieprasījuma vairākos maršrutos, kas nav guvis lielu atsaucību un esam sākuši skatīties uz Skandināvijas pieredzi par taksometriem, kur iesniedzot attaisnojuma dokumentus, izdevumus apmaksā valsts vai pašvaldība. Mūsu mērķis nav, lai katram lauku iedzīvotājam būtu savs transportlīdzeklis, bet nodrošināt viņiem nokļūšanu – mobilitāti.

R. Mazjānis: Pirmkārt, rodas jautājums – kur visi lielie nodokļi aiziet? Otra problēma ir kreditēšana. Taksometru pasažieru pārvadātājiem aktuāla. Treškārt – sabiedriskais transports – autobusi un vilcieni. SM prezentācijā ir dzelzceļa īpatsvars, kas ir ļoti niecīgs, bet kas attiecas uz sabiedrisko autobusu, tas dod diezgan lielu ietekmi. Primāri valstij jānodrošina sabiedriskais pakalpojums – pasažieru pārvadājumi.

L. Austrupe: Reflektējot iepriekšējos jautājumus – kur aiziet nodokļi – tas ir politisks lēmums, kā sadala valsts budžetu. Kreditēšanas tēma – šādu problēmu esam sadzirdējuši un ņemsim to vērā pie NEKP pasākumiem, par ko diskutēsim tuvākā mēneša laikā. Par autoparka atjaunošanu – ir jāredz ne tikai ierobežojošie instrumenti, bet jāskatās arī uz motivējošiem pasākumiem. Par sabiedrisko transportu, mēs vienā no pagājušā gada sēdēm jau runājām. Lielajās pilsētās autobusu parki ir praktiski nomainīti uz videi draudzīgu transportu, izņemot Rīgu, kur parks ir nesalīdzināmi lielāks. Reģionālajos pārvadājumos pakalpojuma sniedzējam jau tiek uzlikti pienākumi par videi draudzīgu parku. Attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem, pakāpeniski, ar valsts atbalstu, vecie vilcieni tiek mainīti pret jauniem. Ienāks jauni 32 elektrovilcieni, un dīzeļvilcienu nomaiņā mēs šobrīd virzāmies uz bateriju vilcienu iegādi.

R. Mazjānis: Šie ir individuālie projekti, bet šodien mēs runājam par nodokļiem. Vai mēs nevaram šajos individuālajos projektos neņemt nodokļus no entuziastiem, kas šo mēģina ieviest? Varbūt pirmajai taksometru kompānijai, pirmos 100 taksometrus atbrīvot no nodokļiem?

L. Austrupe: Paldies, ņemsim vērā.

K. Mendziņš: Taksometriem varētu būt motivējoši nodokļi. Varbūt var motivēt Rīgu, nosakot, ka 10% no taksometriem jābūt bezemisiju transportlīdzekļiem. Runājot par izmešiem, jāuzliek mērķis, kā virzāmies uz 2050.gada mērķi, nosakot konkrētus datumus pa soļiem ar aprēķiniem un līdzsvara skalām. Piekrīt M. Simvulidi teiktajam. *Plug in* hibrīdiem Lielbritānijā un Nīderlandē jau ir veikti pētījumi. Tur tika konstatēts, ka tie tiek uzlādēti vienreiz dzīvē un degvielas patēriņš nav krities, bet gan pieaudzis. Par lauku apvidus cilvēkiem – auto norakstīšanas shēmai ir jābūt motivējošai. Mobilitātes risināšanai tie varētu būt esošie 1000 eiro uz sabiedrisko transportu, velosipēdu vai jebkuru citu mobilitātes risinājumu. Ņemt piemēru no Lietuvas, kur tas jau strādā.

L. Austrupe: Paldies, ļoti labas idejas. Būs mums pie tā vēlreiz jāatgriežas, jādiskutē detalizētāk nākamajā sēdē.

J. Kalniņš: Vēlas precizēt SM prezentāciju un atspēkot argumentus par lauku reģionu iedzīvotājiem. Pamatproblēma uz lietotu auto iegādi ir esošais auto piedāvājums Latvijā. Latvijā ir liels dīzeļdegvielas transportlīdzekļu īpatsvars un autoparks paliek arvien vecāks. Citās Eiropas Rietumvalstīs uzliek ierobežojumus šādiem transportlīdzekļiem un tie nonāk Latvijā, tāpēc jārod risinājumi, lai tos strukturētu. Doma nav sodīt, bet auto tirgotājiem pārskatīt savus piedāvājumus.

J. Paiders: Pievienojas lielākai daļai jau pausto viedokļu. Uzskata, ka auto tirgotāji piedāvā pirktspējai atbilstošu preci. Piekrīt K. Mendziņa ieteiktajai norakstīšanas shēmai, ņemot vērā, ka šī problēma samilzīs ar laiku. Kreditēšanas diskusiju laikā, lūgums pieaicināt kādu no “Finanšu nozares asociācijas” pārstāvjiem.

J. Lukss: SM ideja par pirmreizējo transportlīdzekļu iegādes nodokli ir atbalstāma. Šaubas par nodokļu atbrīvojumu par automašīnām ar CO2 izmešiem līdz 130gr/km, jo par bezemisiju vai mazemisiju transportlīdzekli pēc EK 2019/631 Regulas tiek uzskatīts tāds transportlīdzeklis, kas ir līdz 50gr/km. Par hibrīda automobiļiem jāskatās, cik varam atbalstīt teorētisko ietaupījumu uz CO2 emisijām, jo realitātē auto pārsvarā pārvietojas ar iekšdedzes dzinēju un rodas izmeši.

L. Austrupe: Paldies par viedokli, aspektus ņemsim vērā pie NEKP pārskatīšanas.

O. Karčevskis: Vēršu uzmanību par akcīzes nodokli – Latvijai tas ir lielākais dīzeļdegvielai starp Baltijas valstīm un, ja to vēl paaugstināsim, tad zaudēsim savu patēriņu uz kaimiņvalstīm. Par benzīna un dīzeļdegvielas akcīzes disproporciju – vēlos atgādināt, ka 2014.gadā, kad iestājāmies ES, tad tika pacelti nodokļi benzīnam, bet ne dīzeļdegvielai, jo bija spiediens no autopārvadātājiem. Tas ir viens no iemesliem, kādēļ mums ir negatīva proporcija automašīnām ar dīzeļdzinējiem. Replika par vecajām automašīnām – tāds pats vecums ir ASV, Lietuvā tas ir vēl lielāks, tāpēc to nebūtu prātīgi pieminēt, jo jāsaprot, ka mašīnas dzīves ilgums ir ap 20 gadiem un vairāk. Tas nebūtu arguments, kāpēc mums būtu kas jāmaina. Galvenā doma – ja ceļam nodokļus, tad sinhronizēti ar kaimiņvalstīm – Poliju, Lietuvu un Igauniju.

A. Čīma: Par lauku iedzīvotājiem – taksometra pakalpojumi ir neprognozējami (cik ilgā laikā var ierasties), autobuss pēc pieprasījuma brauc konkrētos laikos, bet, ja ir steidzami jānokļūst līdz pilsētai, tad automašīna ir vajadzīga. Kā LTTA varam pateikt, ka jaunās automašīnas tiek ražotas arvien sliktākā kvalitātē un pēc garantijas beigām rodas problēmas. Elektroauto nenobrauks 20 gadus pa grants ceļu. Ja ceļam nodokļus, ir jāpadomā par to, vai cilvēki nesāks deklarēties kaimiņvalstīs, lai izvairītos no tiem. Lai nezaudētu nodokļu maksātājus, noteikti ir jāskatās uz citu valstu praksi.

L. Austrupe: Pilnīgi piekrītu, ir jāņem vērā kaimiņvalstu prakse un nodokļu sistēmai ir jābūt salāgotai, lai nenodarītu sev kaitējumu.

Ģ. Greiškalns: Reflektējot par prezentācijā minētajiem elektroauto (jebkurš) – kā Latvijas ūdeņraža asociācijas pārstāvis, varu teikt, ka šogad ir apstiprināti divi projekti, kuros uz Latvijas autoceļiem tiks testētas ūdeņraža elektroautomašīnas –Vidzemes reģionā atkritumu savākšanas auto un autobusi vairākās pilsētās. Vai elekrtoauto kategorijā tiks ieskaitīti arī ar ūdeņradi darbināmi transportlīdzekļi, kam piemēros nodokļu atlaides?

R. Mazjānis: Starptautiskā autoinženieru asociācija ir deklarējusi to, ka ar ūdeņradi darbināmie transportlīdzekļi ir tas pats, kas ar bateriju darbināmie auto.

Ģ. Greiškalns: Piekrīt, bet tas ir jānovada tā, lai ir vienota izpratne valsts pārvaldē, kad uzņēmēji griežas pēc reģistrācijas jauno tehnoloģiju transportlīdzekļiem.

A. Starikovs: Ar šo problēmu jau vērsāmies pie CSDD, bet atbildēja, ka nav viņu kompetencē. Ūdeņraža transportlīdzekļiem sertifikātā ierakstīts, ka ir elektromobiļi, bet Latvijā to nepieņem. Varam iesūtīt sertifikātus no *Toyota* ar lūgumu izmainīt likuma sadaļu par šo.

Ģ. Greiškalns: Jautājums par pilotprojektiem – vai būs atvieglota saskaņošana un reģistrēšana tiem komersantiem, kas pirmo reizi grib testēt jauno ūdeņraža elekrtotehnoloģiju pārvadājumos?

K. Lipšāns: Šobrīd Latvijā ir pārsvars uz iekšdedzes motoru transportlīdzekļiem un lielā mērā, lai sasniegtu mērķi, uzsvars tiek likts uz elektroauto. Vēršam uzmanību uz to, ka nepietiek, ka liekam atbalstu tikai elektroauto. Ir jāsaglabā iespēja cilvēkiem braukt ar iekšdedzes dzinējiem, piem., benzīna dzinējiem un atbalsta programma jāskata plašākā kontekstā, lai ietu uz *Plug - in* hibrīdauto, elektroauto un iekšdedzes dzinējiem ar izmešiem līdz 130gr.

L. Austrupe: Mēs skatāmies pārsvarā uz vieglo automašīnu segmentu, jo tas ir procentuāli lielākais auto apjoms. Bet arī smago auto un sabiedriskā transporta segments ir tikpat svarīgs.

A. Valdovskis: Viens no piedāvājumiem ir bezizmešu transportlīdzekļus atbrīvot no vinjetes iegādes Latvijas teritorijā. Ierosinājums, veidojot nodokļu politiku, izvēlēties pakāpenisku pieeju –elektrisko transportlīdzekļu bateriju nodokļa piemērošanai jābūt ar maksimālu ieguvumu un spraudņa hibrīdam ar būtiski mazāku, jo veidojas izmeši no izplūdes gāzēm. Piemērot nodokļus, nevis tos paaugstinot, bet precizējot, orientēties uz grupām, kuras virzās ar mērķi samazināt izmešu slogu Latvijas teritorijā. Replika par lauku teritorijas iedzīvotājiem - vecos automobiļus izmantojam tik ilgi, kamēr tie ir braucami, nenoslogojot ar papildus nodokli, tad norakstām un pērkam tādus, kas ir videi draudzīgāki. Nodokļu sistēmu jāveido tā, lai, veicot jauna auto iegādi, būtu motivācija iegādāties videi draudzīgu. Finanšu ministrijai piedāvāju pārskatīt nodokļu piemērošanu elektroautomašīnai veicot uzlādes pie darbavietas, kā arī ja šī uzlāde notiek mājās vai citur.

K. Mendziņš: Nepieciešama infrastruktūras uzlabošana elektrotransporta uzlādei.

L. Austrupe: Šobrīd notiek diskusijas starp Eiropas Parlamentu un Padomi par būtisku ambīciju līmeņu kāpumu attiecībā uz uzlādes infrastruktūras izbūvi dalībvalstīs. Mērķa termiņi ir 2025., 2030., 2035. gads, kas paredz iespaidīgas investīcijas no dalībvalstīm gan vieglo, gan kravas auto infrastruktūrā attiecībā uz jaudu un distancēm.

K. Lipšāns: precizē – atbalsta programmā neesam vēlējušies pielīdzināt *Plug- in* hibrīdus elektroautomašīnai.

L. Austrupe: Virziens, pie kura mums jāstrādā – jābūt atšķirībām atbalsta līmenī starp *Plug-in* hibrīdiem un bateriju elektroauto. Pirms slēdzam sēdi, palūgšu FM komentāru par nodokļu politikas pārskatīšanu.

S. Āmare – Pilka: Par pamatnostādnēm – nav konkrētu plānu, politiskās partijas līmenī vēl nav vienošanās par rīcības soļiem, gaidām, kad būs nostiprināta MK komiteja, kas vadīs nodokļu politikas pamatnostādņu izstrādi. Pamatnostādnēm jābūt gatavām šī gada beigās, politiskajiem lēmumiem jābūt gataviem augusta beigās, septembrī. Gaidām, kad varēsim sākt darboties ne tikai mazajās darba grupās, bet arī ar citām ministrijām. Aicināsim SM, “Auto asociāciju” u.c. nevalstiskās organizācijas uz sanāksmi, kas attiecas uz transportlīdzekļu nodokļiem. Kas attiecas uz elektrouzlādi pie darba vietas, tie ir darba devēja saimnieciskie izdevumi, kas parādās atsevišķā elektrības skaitītājā, bet problēmas ir, ja darbinieks veic uzlādi mājās, tur nav attaisnojuma dokumentu, lai varētu segt izdevumus.

L. Austrupe: Piekrīt, ka šis nav viegli risināms jautājums, bet saprotot, ka eventuāli nomainīsim auto parku uz elektroparku, tad noteikti būs jānonāk pie risinājuma un jāatrod veidi kā attiecināt uz komercizdevumiem elektrouzlādi, ko darbinieks veic mājās.

S. Āmare – Pilka: Iesaka izmantot publiskās uzlādes iespējas vai darba devēja nodrošinātu uzlādi.

A. Valdovskis: Pirmkārt – ir ievērojami lētāk veikt uzlādi mājās, un otrkārt – tas ir videi draudzīgāk, veikt uzlādi nakts stundās. Ierosinājums FM izveidot darba grupu un uzaicināt ieinteresētās puses, lai sakārtotu šo jautājumu, izveidotu regulējumu.

L. Austrupe: Šis jautājums ir jāaktualizē. Sazināsimies ar FM un vienosimies par detalizētāku sanāksmi.

R. Mazjānis: Joprojām MK nav izstrādājis elektromobiļu patēriņa normas, kā tās ir fosilai degvielai, kur pārtēriņa gadījumā ir jāmaksā nodoklis.

A. Birums: Par uzlādes jautājumiem – tiek vērtēti iespējamie risinājumi. Šobrīd nav problēmu publisko tīklu uzlādē, par uzlādi mājās – tā ir saimnieciskā darbība, lai šos izdevumus apmaksātu, ir jābūt apliecinājuma dokumentiem. Tā varētu būt atsevišķā uzskaite, bet par šiem jautājumiem ir jādiskutē.

M. Simvuilidi: Par uzlādēm publiskajā sektorā – jābūt apmaksātam tam laikam, ko darbinieks pavada, uzlādējot automašīnu darba vajadzībām.

L. Austrupe: Attiecībā uz elektrouzlādi ir vairākas nianses, kas būtiski atšķiras no tradicionālās degvielas uzpildes. Par šo mēs ar FM atsevišķi diskutēsim, lai nonāktu pie kopēja rezultāta.

L. Austrupe: Pateicas par viedokļiem. Piedāvājums turpmākajiem soļiem:

1. balstīties uz principu, ka, pārskatot nodokļus, tie ir jāsalāgo ar kaimiņvalstīm;
2. ņemot vērā dažādo autoparku, būtu jāskatās uz bonusu un ierobežojumu līmeņiem attiecībā uz dažādu auto, uzlādes veidiem;
3. nākamajā sēdē piedāvā pārskatīt jautājumus, kas jau ir izrunāti un saprast, kas ir tie pasākumi, ko varam un varēsim īstenot ilgākā laika periodā;
4. nākamajā sēdē lūgsim KEM precizēt laika grafiku, kādā jāiesniedz pasākumu plāns, lai pārskatītu NEKP;
5. lūgsim padalīties ar Fizikālās enerģētikas institūta pētījuma par modelēšanu NEKP pārskata rezultātiem transporta jomā;
6. izveidosim piedāvājumu NEKP pārskata transporta pasākumiem.

Nākamā sēde plānota š.g. marta beigās – aprīļa sākumā.

Sanāksmes noslēgums: 15:05

|  |  |
| --- | --- |
| Ilgtspējīgas mobilitātes darba grupas vadītāja | L.Austrupe |

|  |  |
| --- | --- |
| Protokolēja | Z.Mača |