



**Latvijas
vides
aizsardzības
fonds**



PASŪTĪTĀJS: VIDES AIZSARDZĪBAS UN REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS MINISTRIJA

IZPILDĪTĀJS: SIA "GEO CONSULTANTS"

*LĪGUMS: PĒTĪJUMS PAR EFEKTĪVĀKO MODELI NOLIETOTO RIEPU
APSAIMNIEKOŠANAI LATVIJĀ*

LĪGUMA NR. IL/48/2021

LĪGUMA DATUMS: 21.04.2021

*FINANSĒJUMA AVOTS: LATVIJAS VIDES AIZSARDZĪBAS FONDS. BUDŽETA APAKŠPROGRAMMAS
21.13.00 "NOZARES VIDES PROJEKTI" PROJEKTS NR.1-08/207/2020
"PĒTĪJUMS PAR NOLIETOTO RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS EFEKTĪVĀKO
MODELI LATVIJĀ"*

Noslēguma ziņojuma kopsavilkums

ZIŅOJUMA VERSIJA: NR. 1.0

IESNIEGŠANAS DATUMS: 14.12.2021.

RĪGA, 2021. GADS

1 IEVADS

Ziņojums sagatavots Līguma Nr. IL/48/2021, „Pētījums par efektīvāko modeli nolietoto riepu apsaimniekošanai Latvijā”, kas noslēgts starp Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju (Pasūtītājs) un SIA “Geo Consultants” (Izpildītājs) izpildes ietvaros.

Līguma izpildes mērķis ir veikt pētījumu, kura rezultātā tiek noteikta efektīvākā pieeja (modelis) nolietotu riepu apsaimniekošanai Latvijā un sagatavoti priekšlikumi nepieciešamajiem grozījumiem normatīvajos aktos šāda modeļa ieviešanai praksē.

Pētījuma izstrādes gaitā ir veikta esošās situācijas nolietotu riepu (turpmāk NR) apsaimniekošanas sektorā novērtēšana, t.sk. esošās organizatoriskās struktūras, pienākumu un atbildības sadalījuma novērtējums, infrastruktūras novērtējums, apsaimniekoto nolietoto riepu apjomu novērtējums. Paralēli tika analizēti atšķirīgi iespējamie nolietotu riepu apsaimniekošanas organizatoriskie risinājumi, t.sk. ražotāju atbildības sistēmas (turpmāk RAS) brīvas konkurences apstākļos, RAS ierobežotas konkurences apstākļos, RAS monopols, NR depozīta sistēmas ieviešana, kā arī izskatīti iespējamie risinājumi NR aprites kontroles pilnveidošanai. Analīze ir balstīta gan uz esošās situācijas Latvijā novērtējuma rezultātiem, citvalstu pieredzes NR apsaimniekošanā un iesaistīto pušu viedokļiem un priekšlikumiem apsaimniekošanas sistēmas pilnveidošanai.

2 ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS

Latvijā importēto visu veidu riepu apjoma novērtējumam izmantoti Centrālās statistikas pārvaldes apkopotie dati par preču ārējo tirdzniecību (imports / eksports)¹ par ko atskaitās komersanti, kas veic importa un eksporta operācijas, skat. tabulu (Tabula 2.1). Tiek pieņemts, ka vidējā importa – eksporta starpība atspoguļo tirgū novietoto riepu apjomu Latvijā.

Tabula 2.1. Visu veidu riepu imports un eksports Latvijā, 2017-2020. gads, tonnas

Pozīcija	2017	2018	2019	2020
Riepu imports kopā	37 983	40 583	40 131	41 071
Riepu eksports kopā	11 964	10 615	15 886	18 807
Bilance	26 020	29 969	24 246	22 263

Analizējot atsevišķu riepu tipu īpatsvaru kopējā apjomā balstoties uz CSP datiem jāsecina, ka vieglo automobiļu, kravas automobiļu un autobusu un lauksaimniecības, mežsaimniecības tehnikas riepas kopā veido līdz 95% no riepu apjoma, jeb ~38%; ~30% un ~26% attiecīgi. Pneimatiskās un cietās būvdarbos, raktuvēs un rūpniecībā izmantojamiem transportlīdzekļiem un mašīnām paredzētās riepas nepārsniedz 3,7% no kopējā apjoma. Jāatzīmē, ka salīdzinoši neliels ir uzrādīto lietotu pneimatisko riepu īpatsvars – tas nepārsniedz 1,5% no kopapjoma.

¹ Centrālā statistikas pārvalde, Eksports un imports pa valstīm, valstu grupām un teritorijām (KN 6 zīmēs) - Preču plūsma, Kombinētā nomenklatūra (KN 6 zīmēs)

https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_TIR_AT_ATD/ATD060

Novērtējums par RAS ietvaros apsaimniekoto NR apjomu laika posmā no 2017. līdz 2020. gadam ir balstīts uz Valsts vides dienesta apkopoto informāciju² par RAS komersantu sniegtajām atskaitēm, kurās tiek norādīts RAS klientu attiecīgajā kalendārā gadā realizēto vai savas saimnieciskās darbības nodrošināšanai ievesto un izmantoto riepu apjoms un RAS komersantu savākto un pārstrādei reģenerācijai nodoto NR apjoms, skat. tabulu (Tabula 2.2).

Tabula 2.2. RAS apsaimniekoto NR apjoms Latvijā, 2017-2020. gads, tonnas

Apsaimniekošanas darbības	2017	2018	2019	2020
Realizēts	11 848,4	16 358,2	15 386,8	16 000,8
Savākts	7 226,7	10 870,8	10 085,1	10 582,7
Pārstrādāts LV	1 055,8	2 731,7	1 868,4	2 868,1
Pārstrādāts citā ES valstī	2 447,0	3 486,2	4 607,9	4 198,3
Pārstrādāts ārpus ES	338,0	89,9	0,0	0,0
Reģenerēts LV	3 172,3	3 542,8	3 393,8	2 719,7
Reģenerēts citā ES valstī	0,0	935,5	0,0	796,7
Reģenerēts ārpus ES	0,0	0,0	0,0	0
Pārstrāde / Reģenerācija KOPĀ	7 013,0	10 786,1	9 870,0	10 582,7

No apkopotās informācijas secināms, ka 2018., 2019., 2020. gadā ir būtiski palielinājies riepu apjoms, kas ir uzrādītas kā realizētas vai izmantotas savas saimnieciskās darbības nodrošināšanai, attiecīgi ir kvantitatīvi palielinājies arī savāktais un reģenerētais apjoms.

Analizējot pārstrādes / reģenerācijas veidus un šo darbību veikšanas vietas secināts, ka pārskata periodā faktiski nenotiek NR eksports uz trešajām valstīm. Vidēji trīs gadu periodā pārstrādes reģenerācijas īpatsvars Latvijā veido 57% no kopapjoma, citās ES valstīs 41,5% no kopapjoma. Jāatzīmē, ka Latvijā dominē NR reģenerācija, savukārt uz citām ES valstīm eksportētās NR galvenokārt tiek pārstrādātas (Tabula 2.3).

Tabula 2.3. NR apsaimniekošana Latvijā, 2017.-2020. gads, tonnas

Apsaimniekošanas darbības	2017	2018	2019	2020
Radīts	4 015,0	3 090,8	6 473,3	4 182,2
Savākts	3 896,1	13 760,6	13 393,2	24 306,4
Pārstrādāts (t.sk. reģenerēts)	6 058,2	6 861,7	12 271,2	9 347,4
Eksportēts	977,7	5 926,1	5 643,5	7 287,9
Importēts	648,1	364,2	759,6	819,0

Papildus jāatzīmē, ka ietekmi uz Latvijā apsaimniekojamo NR apjomu atstāj ne tikai importētās riepas, bet arī transportlīdzekļu imports. Atbilstoši ceļu satiksmes drošības direkcijas datiem³ 2020.gadā Latvijā pirmreizējā reģistrācija ir veikta 71,8 tūkst. transportlīdzekļu, savukārt norakstīto transportlīdzekļu skaits ir 21,3 tūkst.

² Valsts vides dienests, Ziņojumi par ražotāju atbildības sistēmās apsaimniekoto atkritumu apjomu 2017-2019.gads. Pieejams: <https://www.vvd.gov.lv/lv/zinojumi-par-ras-apsaimniekoto-regenereto-apjomu>

³ Ceļu satiksmes drošības direkcija. Reģistrēto transportlīdzekļu skaits <https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

3 CITVALSTU PIEREDZE NOLIETOTU RIEPU APSAIMNIEKOŠANĀ



Atbilstoši izpētes rezultātiem Eiropas valstīs dominējošais riepu apsaimniekošanas modelis ir RAS sistēmas, kam seko brīvā tirgus pieeja, kas tiek īstenota Vācijā, Austrijā, Šveicē, Lielbritānijā un vairākās Balkānu valstīs. Atšķirīga pieeja, kur riepu apsaimniekošana tiek finansēta izmantojot nodokļu sistēmu ir divās valstīs (Dānija un Horvātija), karti skat. attēlu.⁴

Valstīs kurās darbojās RAS, tās parasti ir riepu ražotāju un tirgotāju dibinātas un finansētas bezpeļņas organizācijas, kuras nodarbojās ar NR savākšanu un nodošanu reģenerācijai / pārstrādei. Precīzi dati nav pieejami, bet vairumā gadījumu, katrā valstī ir tikai viena, vai arī viena vadošā

organizācija, kas apsaimnieko būtiski lielāko riepu apjomu.

Valstīs, kur darbojās brīvā tirgus sistēma, tiek piemērots princips, kad normatīvajos aktos ir noteikti sasniedzamie mērķi, bet nav noteikts īpašs pienākumu un atbildības sadalījums par šo mērķu sasniegšanu, attiecīgi, NR apsaimniekošanas tirgus dalībnieki sadarbojās brīvā tirgus apstākļos un ievērojot normatīvo aktu prasības.

Valstīs, kurās kā politikas instruments NR apsaimniekošanas mērķu sasniegšanai tiek izmantota nodokļu sistēma, riepās tiek apliktas ar nodokli, kuru samaksā riepu ražotājs, attiecīgi tālāk šīs izmaksas iekļaujot riepu cenā, kuru samaksā riepu patērētājs⁵.

4 NOLIETOTU RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS MODEĻU SALĪDZINOŠĀ ANALĪZE

Nodaļā atspoguļota nolietotu riepu apsaimniekošanas modeļu salīdzinošās analīzes rezultātā apkopotā informācija un iegūtie secinājumi. Salīdzinošā analīze ir veikta četriem NR apsaimniekošanas scenārijiem:

- Turpina darboties esošās sistēma, kurā riepu apsaimniekošanu veic neierobežots skaits RAS komersantu (turpmāk Multi-RAS);
- Tiek ierobežots RAS komersantu skaits līdz 3-4 tirgus dalībniekiem (nosakot minimālo tirgus daļu %)(LRAS);
- Tiek ierobežots RAS komersantu skaits līdz 1 tirgus dalībniekam, kas darbojās tirgū (MRAS);

⁴ Karte ETRMA - European Tyre & Rubber Manufacturers' Association, pieejams: <https://www.etrma.org/wp-content/uploads/2021/01/ELT-Management-and-companies-in-Europe.png>

⁵ ETRMA-European Tyre & Rubber Manufacturers' Association, pieejams: <https://www.etrma.org/key-topics/circular-economy/>

- Tiek ieviesta riepu depoziņa sistēma (DS), kuru īsteno viens operators.

Pamatkritēriji, kas tiek vērtēti analīzes ietvaros, aptver riepu aprites ciklu un apsaimniekošanas modeļa ieguldījumu / ietekmi uz sistēmas darbības efektivitāti raugoties no tehnisko, ekonomisko, pārvaldības un vides aspektu viedokļa. Lai korekti novērtētu sistēmas funkcionalitāti ir nepieciešams definēt tās darbības robežas, jeb ietekmes sfēru. Šajā gadījumā NR apsaimniekošana RAS ietvaros ietver riepu aprites cikla organizēšanu no to reģistrēšanas RAS līdz pārstrādes un reģenerācijas darbību pabeigšanai. Ārpus RAS paliek riepu importa kontrole, t.sk. riepas uz transportlīdzekļiem un speciālās tehnikas, NR nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas sfērā. Scenāriju ietekmes izvērtējums, galvenie argumenti un secinājumi ir apkopoti tabulā, skat. (Tabula 4.1)

Tabula 4.1. NR apsaimniekošanas modeļu salīdzinošā analīze

Kritērijs	Multi-RAS	LRAS	MRAS	DS
Sistēmas infrastruktūras risinājumi	No infrastruktūras pieejamības viedokļa esošā sistēma tās klientiem (rieput lietotājiem) sniedz pieņemamas iespējas NR nodošanā. Veidojot sistēmas turpmāko attīstību būtu nepieciešams nodrošināt, ka jebkurā riepu maiņas vietā pēc demontāžas no transportlīdzekļa tās ir iespējams nodot bez papildu samaksas. Nosakot šādu prasību, RAS komersantiem būtu pienākums organizēt, lai riepu maiņas vietas tiktu nodrošinātas ar piemērotiem konteineriem NR uzglabāšanai un regulāru uzkrāto riepu izvešanu.	LRAS scenārijā papildus pasākumus, kas atšķiras no Multi-RAS scenārija, nav nepieciešams īstenot.	MRAS scenārijā papildus pasākumus, kas atšķiras no Multi-RAS scenārija, nav nepieciešams īstenot.	DS scenārijā papildus pasākumus, kas atšķiras no Multi-RAS scenārija, nav nepieciešams īstenot.
Administratīvo procedūru aspekti	Papildus esošajām procedūrām pasākumi nav paredzēti.	Būtiskas atšķirības no Multi-RAS scenārija nav prognozējamas izņemot RAS komersanta tirgus daļas atbilstības minimālajam sliekšnim pārbaudes.	Papildus administratīvās procedūras saistītas ar pakalpojuma sniedzēja atlases procedūru, kas ir periodisks pasākums un tā iestāšanās biežums ir atkarīgs no noteiktā pakalpojumu sniegšanas tiesību (līguma darbības) laika. Ņemot vērā, ka izveidojoties monopolstāvoklim pakalpojuma maksa būtu nosakāma sabiedrisko pakalpojumu tarifu noteikšanas kārtībā, būs nepieciešama regulāra tarifa uzraudzība un	Papildus MRAS modelim jāparedz depoziņa maksājumu (iemaksas / izmaksas) vadība kā arī stingrāka un precīzāka kontrole pār DS NR riepu apriti, lai novērstu krāpšanas gadījumus.

Kritērijs	Multi-RAS	LRAS	MRAS	DS
			mainoties izmaksu - ieņēmumu attiecībai, pārskatīšana.	
Uzskaites un kontroles procedūru novērtējums	Multi-RAS scenārijā slogs uz kontrolējošajām institūcijām ir vērtējams kā vislielākais no visiem scenārijiem. Neprognozējams RAS komersantu skaits, kas, kā liecina pieredze, mainās gada ceturkšņu griezumā. Rekomendējams izskatīt riepu reģistra izveidi.	Samazināts slogs uz kontrolējošām institūcijām. Mazāki riski attiecībā uz RAS saistību neizpildi. Palielinātas iespējas efektīvu kontroles procedūru īstenošanai. Rekomendējams izskatīt riepu reģistra izveidi.	Prognozējami viszemākais slogs attiecībā uz uzskaites un kontroles procedūru īstenošanu. Būtiski paaugstināts iespējas neatbilstību konstatēšanai un novēršanai.	Obligāta riepu reģistra izveide, lai nepieļautu tādu NR, par kurām nav veikta depozīta iemaksa nonākšana DS aprītē. Riski saistīti arī ar vairākkārtēju NR atpakaļ nodošanu negodīgas rīcības rezultātā, kas izraisa finansiālas sekas.
Ietekme uz konkurenci	Saglabājas esošā situācija, RAS komersanti pakalpojumus sniedz brīvas konkurences apstākļos. Šķēršļi ienākšanai tirgū nepastāv.	Konkurence tiek ierobežota. Tirgus dalībnieku skaits, ņemot vērā, ka šobrīd divi tirgus dalībnieki pārvalda ~90% no apsaimniekotā riepu apjoma, var samazināties līdz 2-3 RAS komersantiem.	Scenārija īstenošanas gadījumā konkurence tirgū tiek izslēgta, saglabājas konkurence par tirgu. Lai nodrošinātu pakalpojuma saņēmēju un pakalpojuma sniedzēja interešu sabalansētību, nepieciešama pārtraucošās institūcijas iesaiste.	Scenārija īstenošanas gadījumā konkurence tirgū tiek izslēgta, saglabājas konkurence par tirgu. Lai nodrošinātu pakalpojuma saņēmēju un pakalpojuma sniedzēja interešu sabalansētību, nepieciešama pārtraucošās institūcijas iesaiste.
Finansiāli ekonomiskie aspekti	Saglabājas esošā situācija.	Scenārija īstenošana pēc būtības neatstāj ietekmi uz faktiskajām pakalpojumu sniegšanas izmaksām, jo pakalpojuma struktūra un administratīvās procedūras paliek nemainīgas. Vienlaikus nav precīzi prognozējama esošo tirgus dalībnieku rīcība attiecībā uz riepu apsaimniekošanas tarifiem RAS ietvaros situācijā, kad jaunu dalībnieku ienākšanas iespējas tirgū ir ierobežotas.	Objektīvi sagaidāms NR apsaimniekošanas administratīvo izmaksu pieaugums, vienlaicīgi kompensējošu efektu varētu sniegt prognozējamu un stabilu ražošanas apjomu (NR aprites) radītā "apjoma ekonomija". Nepamatotu izmaksu pieauguma riskus ierobežo SPRK iesaiste tarifa noteikšanas procedūrā.	Potenciāli lietotājiem visneizdevīgākā sistēma, jo tā kā riepas tiek lietotas pastāvīgi, depozīta maksājums ir atgūstams tikai brīdī, kad NR tiek nodotas pārstrādei / reģenerācijai un jaunas riepas netiek iegādātas, attiecīgi personu līdzekļi ir iesaldēti. Prognozējams, ka dēļ apjomīgajām administratīvajām procedūrām, t.sk. depozīta maksas aprites organizēšanas, DS scenārijā sistēmas darbības izmaksas varētu būt visaugstākās.
Sistēmas efektivitātes novērtējums	Galvenie riski saistīti ar tādu RAS komersantu, kas pakalpojumu sniedz epizodiski, spēju pildīt saistības.	Ierobežojot RAS komersantu, kas sniedz NR apsaimniekošanas pakalpojumu skaitu samazināsies slogs kontrolējošām institūcijām, kā arī palielināsies riepu aprites caurskatāmība un izsekojamība, kas nodrošina iespēju efektīvāk identificēt un novērst neatbilstības,	Prognozējama augsta sistēmas darbības efektivitāte, ko nodrošina kontroles un uzraudzības procedūru īstenošana, kā arī no apsaimniekošanas viedokļa prognozējamā un relatīvi lielā NR apjoma koncentrēšanās viena apsaimniekotāja rīcībā, ļauj optimizēt ražošanas pasākumus (NR savākšana, loģistika,	Nosakot motivējošu depozīta iemaksu apmēru, DS modelī prognozējama visaugstākā sistēmas efektivitāte attiecībā uz NR atpakaļ savākšanas rādītāju sasniegšanu.

Kritērijs	Multi-RAS	LRAS	MRAS	DS
		tādejādi veicinot sistēmas darbības efektivitāti.	nodošana pārstrādei / reģenerācijai) MRAS scenārijā pastāv riski saistībā ar operatora darbības neplānotu pārtraukšanu, jo šajā scenārijā nepastāv alternatīvs pakalpojuma sniedzējs, kas varētu uzņemties atbildību par turpmāko NR apsaimniekošanu un saistību izpildi.	

Vērtējot potenciālo NR apsaimniekošanas modeļu trūkumus un priekšrocības un vērtējot tos kontekstā ar NR apsaimniekošanas sektorā konstatētajām problēmām un šķēršļiem, kā optimālais modelis konkrētajā situācijā ir rekomendējama tirgū darbojošos RAS skaitu ierobežošana (LRAS) vienlaikus saglabājot tirgus attīstības iespēju un konkurenci starp tā dalībniekiem. LRAS modeļa īstenošana, ļautu palielināt riepu aprites izsekojamību un novērstu tādu komersantu epizodisku ienākšanu tirgū, kam trūkst kapacitātes saistību izpildei ar no tā izrietošajām sekām attiecībā uz NR savākšanas un pārstrādes / reģenerācijas mērķu izpildi. Kas attiecās uz MRAS un DS modeļu ieviešanu, tad tiek secināts, ka to īstenošanas radītais slogs pārsniedz potenciālos ieguvumus.

Vienlaicīgi jāatzīmē, ka neviens no scenārijiem nerisina riepu importa uzskaites jautājumu, kas ir kritiskais faktors, lai noteiktu faktiskajam aprītē esošajam riepu daudzumam atbilstošus pārstrādes un reģenerācijas mērķus, kā arī nodrošinātu reāli apsaimniekojamajam NR apjomam atbilstošu finansējumu. Otrs būtiskais jautājums, kas jārisina neatkarīgi no pielietotā apsaimniekošanas modeļa ir uz transportlīdzekļiem ievesto riepu iekļaušana RAS kompetences sfērā un atbilstoša apsaimniekošanai nepieciešamā finansējuma nodrošināšana.

5 KOPSAVILKUMS

1. Vērtējot NR apsaimniekošanas sektora darbības efektivitāti kopumā, jāsecina, ka būtiskākā problēma ir organizētās apsaimniekošanas sistēmas, kurā ir noteikts precīzs apsaimniekošanas pienākumu / atbildības sadalījumus un nodrošināts finansējums, aptvere, proti, tikai aptuveni 60% no kopējā riepu apjoma apsaimnieko RAS, pārējais apjoms, aptuveni 10 tūkst. tonnu gadā, aprītē nonāk vai nu nelegāli, vai bez skaidra pienākumu / atbildības sadalījuma apsaimniekošanas nodrošināšanā, vai bez finansējuma NR atkritumu apsaimniekošanai, kas būtu iekasēts riepu iegādes brīdī. Šis faktoru kopums veicina situāciju, kad NR netiek nodotas pārstrādei, bet gan uzkrātas vai izmestas nelegāli. Papildus jāatzīmē, ka ražotāja atbildība tiek attiecināta tikai uz riepām, kas aprītē nonāk kā prece.
2. Analizējot riepu aprītē iesaistīto valsts institūciju sadarbību kontroles un uzraudzības procedūru nodrošināšanā, secināms, ka katra institūcija darbojas autonomi un nav izstrādātas procedūras, kas nodrošinātu efektīvu informācijas apriti tādejādi ļaujot identificēt neatbilstības. Piemēram, VID kompetencē ir riepu, kas Latvijā tiek importētas kā prece uzskaitē un DRN iekasēšana, VVD administrē RAS darbību, tajā pat laikā netiek pilnvērtīgi kontrolēta tādu riepu, par kurām nav nomaksāts DRN un kuras netiek apsaimniekotas RAS aprītē.

3. No sistēmiskā viedokļa riepu apsaimniekošanas sektors ir sadrumstalots. Riepas, kas Latvijā ievestas kā preces daļēji tiek apsaimniekotas RAS, par daļu no šīm riepām ir nomaksāts DRN (precīzs apjoms nav zināms, jo līdz 2021. gada II pusgadam netika veikta atsevišķa riepu uzskaitē), bet nav izveidota sistēma DRN novirzīšanai NR apsaimniekošanai. Par riepu, kas Latvijā tiek ievestas uz transportlīdzekļiem uz kuriem attiecās NTAL, apsaimniekošanu atbild NTL RAS, vienlaikus arī šajā segmentā pastāv dalības RAS aizstāšana ar DRN nomaksu un arī šajā gadījumā nav izveidota sistēma DRN novirzīšanai NR apsaimniekošanai. Trešā plūsma ir Latvijā ievestās riepas uz transportlīdzekļiem un speciālās tehnikas, kuras neietver NTAL darbības sfēra – šo riepu apsaimniekošanu regulē vispārējā AAL noteiktajā kārtībā, riepu apsaimniekošanas izmaksas sedz riepu lietotājs. Sadrumstalotības rezultātā veidojās situācija, kad riepas pēc to lietošanas beigām nonāk apsaimniekošanas sektorā, kurā to apsaimniekošana nav paredzēts finansējums tādejādi kavējot NR reģenerāciju.
4. Lai nodrošinātu efektīvu NR apsaimniekošanas sistēmas darbību ir jārada apstākļi, lai riepas pēc to lietošanas beigām nepaliktu to lietotāju rīcībā. Jāņem vērā, ka riepu nomaiņu veic auto remonta darbnīcās, servisa centros vai specializētās tehnikas apkopes servisos, attiecīgi, nolietotu riepu atkritumi, pretstatā, piemēram, izlietotajam iepakojumam vai elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem, nerodas mājaisaimniecībās vai uzņēmumos (kur nav saistīti ar transporta pakalpojumu sektoru). Šis faktors ir jāizmanto kā iespēja būtiski uzlabot NR savākšanu - riepu nomaiņas servisa pakalpojumu sniegšanas vietas / pakalpojumu sniedzēji ir jāietver riepu aprites cikla kā viens no būtiskajiem elementiem. Atbilstoši Lietuvas piemēram būtu precizējams normatīvais regulējums, kur šobrīd Latvija spēkā esošā prasība nodot NR atkritumu apsaimniekošanas komersantam, kas ir saņēmis NR atkritumu apsaimniekošanas atļauju, tiktu papildināta ar aizliegumu NR nodot atpakaļ riepu lietotājam.
5. Vērtējot riepu apsaimniekošanas finansiāli ekonomiskos aspektus, ir jāstiprina princips "piesārņotājs maksā" īstenošana. Pašreizējā situācijā atbilstoši publiski pieejamai informācijai apsaimniekotāju piemērotā maksas par NR pieņemšanu savākšanas vietā ir ~ 200 EUR/t (bez PVN), kas ir vairāk kā trīs reizes zemāka par riepām noteikto DRN likmi. Tā kā RAS pakalpojumu likme Latvijā svārstās no 90 līdz 200 EUR/t, RAS komersantiem ir iespējams kāpināt pakalpojuma maksu, maksā iekļaujot visas ar NR apsaimniekošanu saistītās izmaksas, vienlaicīgi saglabājot apsaimniekošanas pakalpojuma tarifa konkurētspēju attiecībā pret DRN likmi. NR apsaimniekošanas maksā, ko iegādājoties riepas apmaksā riepu lietotājs (piesārņotājs), bez RAS komersanta darbības tiešajām izmaksām, ir jābūt iekļautām visām izmaksām (t.sk. savākšana un uzglabāšana, loģistika, sagatavošana reģenerācijai, reģenerācija), kas saistītas ar NR apsaimniekošanu. Apsaimniekošana maksā ir jāiekļauj visu aprites posmu izmaksas tādā veidā nodrošinot iesaistīto pušu sadarbību un iesaisti. Apsaimniekošanas maksas pieaugums nekādā veidā nav vērtējams kā kritisks faktors attiecībā uz riepu lietotāju maksātspēju, jo riepu apsaimniekošanas izmaksu īpatsvars kopējās autotransporta lietošanas izmaksās ir nebūtisks.
6. Pieaugošs drauds sistēmas pilnvērtīgai funkcionēšanai ir nekontrolēta ārvalstīs iegādāto riepu nonākšana patēriņā Latvijā. Šī problēma skar ne tikai Latviju, bet arī citas ES valstis, kā arī citas videi kaitīgu preču plūsmas, piemēram, elektrisko un elektronisko iekārtu segmentu, līdz ar to jautājums par šāda veida preču aprites kontroli un finansējumu radīto atkritumu apsaimniekošanai ir aktuāls un risināms ES līmenī. Kā pagaidu risinājums varētu kalpot apsaimniekošanas finansēšana no maksājumiem, kas saņemti RAS ietvaros legāli importēto riepu apsaimniekošanai (atbilstoši korigējot likmi un iekļaujot izmaksas, kas saistītas ar nelegālo riepu apsaimniekošanu), tomēr jāņem vērā, ka šādā scenārijā atšķirība starp riepu

iegādes izmaksām Latvijā un ārvalstīs noteiktā laika periodā tikai palielināsies, tādējādi veicinot negodīgu konkurenci un palielinot nelegālo importu.

7. NR apsaimniekošanas finansēšanas avotu jautājumu un principa "piesārņotājs maksā" viskorektāk risinātu apsaimniekošanas sistēma, kur maksa par NR pārstrādi / reģenerāciju tiktu aprēķināta pie NR nodošanas NR apsaimniekotājam. Šāds risinājums no dienaskārtības noņemtu jautājumu par nelegālo riepu importu, arī tādu riepu, kas Latvijā ievestas uz transportlīdzekļiem apsaimniekošanu. Tomēr šāda scenārija īstenošanas gadījumā, visticamāk, jārēķinās ar pieaugošu nelegālo NR uzkrājumu un NR apjoma nonākšanu vidē palielināšanos.
8. Attiecībā uz riepām, kas Latvijā tiek ievestas uz transportlīdzekļiem nepieciešams mainīt DRN piemērošanas kārtību, pie pirmreizējās reģistrācijas Latvijā DRN maksājumu par riepām izdalot kā atsevišķu maksājumu un iegūtos līdzekļus novirzīt NR apsaimniekošanai. Ar DRN aplikt ne tikai riepās uz transportlīdzekļiem uz kuriem attiecās NTAL, bet arī riepās uz autotransporta ar pilnu masu > 3,5t, t.sk. kravas transportlīdzekļus, autobusus, piekabes un puspiekabes kā arī speciālo tehniku.
9. Viens no potenciāliem instrumentiem riepu aprites kontroles un caurskatāmības uzlabošanai ir riepu reģistra izveide, kas ļautu izsekot riepu apriti no riepu importa Latvijā, līdz NR pārstrādei vai reģenerācijai un katrā aprites posmā ļautu pārliedzināties, ka ir veikta riepās apsaimniekošanas izmaksu apmaksa. Problemātiskais faktors riepu reģistra izveidē ir riepās identifikācijas iespēju trūkums, proti, esošie riepu ražotāja izveidotie riepās marķējumi neļauj identificēt un apliecināt konkrētās riepās unikālītāti. Kopuma vērtējot riepu reģistra izveides iespējas secināms, ka funkcionāla, riepu un NR aprites izsekojamības, kontroles mērķu sasniegšanu nodrošināša reģistra izveide pašreizējos apstākļos nav iespējama. Reģistra izveides iespējas ierobežo katras atsevišķas riepās identifikācijas iespēju trūkums un ir secināms, ka identifikatora izveide pēc ražošanas stadijā nav tehniski iespējama. Lai nodrošinātu reģistra izveides iespējas, nepieciešams ieviest regulējumu, kas riepu ražotājiem uzliek pienākumu riepu ražošanas laikā katrai riepai iestrādāt unikālu identifikācijas kodu, kas saglabājas visā riepās aprites cikla laikā. Ņemot vērā, ka riepu ražošana ir globāla nozare, šādas sistēmas ieviešana ir vērtējama kā problemātiska.
10. Viens no faktoriem, kas sniegtu ieguldījumu riepu aprites cikla kontroles un pārskatāmības uzlabošanā būtu ražotāju un tirgotāju iesaiste RAS. Kā liecina citvalstu apsaimniekošanas sistēmu piemēri, RAS dibinātāji ir riepu importētāji un tirgotāji (nodokļa maksātāji), kas dibina bezpeļņas organizāciju, kura veic ražotāja atbildības funkciju īstenošanu. Šāds risinājums veicina dalībnieku savstarpēju uzraudzību ar mērķi nodrošināt, lai deklarētais tirgū novietoto riepu apjoms, par kuru tiek samaksāta RAS apsaimniekošanas maksa, atbilstu faktiskajam, kā arī tiktu identificēti tie tirgus dalībnieki, kas nepiedalās RAS. Papildus ieguvums šādam risinājumam ir riepu apsaimniekošanas maksas, ko maksā tirgotāji un ražotāji, atbilstība faktiskajām NR apsaimniekošanas izmaksām – proti – riepu tirgotāji un ražotāji nav ieinteresēti gūt peļņu no NR apsaimniekošanas pakalpojuma.
11. Vērtējot efektīvāko riepu apsaimniekošanas modeli konstatēts, ka nepastāv nepārvarami šķēršļi efektīvai riepu apsaimniekošanai esošā modeļa ietvaros, ja vien tiek uzlaboti esošie un īstenoti nepieciešamie papildus pasākumi, t.sk. 1) riepu importa un riepu iekļaušanas (deklarēšanas) RAS apsaimniekotajos apjomos kontrole, 2) riepu nomaiņas pakalpojumu sniedzēju iesaiste; 3) DRN piemērošanas kārtības maiņa riepām, kas Latvijā tiek ievestas uz jauniem un lietotiem transportlīdzekļiem. Tā kā viens no būtiskajiem faktoriem ir riepu aprites kontrole un uzraudzība, lai veicinātu sistēmas caurskatāmību un riepu aprites izsekojamību, ir rekomendējams limitēt tirgū darbojošos RAS komersantu skaitu, galvenokārt nepieļaujot tādu

komersantu ienākšanu tirgū, kuru darbība ir epizodiska un tādēļ saistīta ar lielākiem riskiem attiecībā uz saistību izpildi.

6 PRIEKŠLIKUMI RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS SISTĒMAS PILNVEIDOŠANAI

Priekšlikumi riepu apsaimniekošanas sistēmas pilnveidošanai ir balstīti uz esošās situācijas novērtējuma rezultātā identificētajām nepilnībām riepu aprites cikla posmos, konsultācijām ar iesaistītajām pusēm un citvalstu pieredzes analīzes rezultātiem. Jāatzīmē, ka pētījuma izstrādes laikā un kopš VARAM informatīvā ziņojuma "Par nolietotu riepu apsaimniekošanu" sagatavošanas ir veikti grozījumi NR apsaimniekošanu regulējošos normatīvajos aktos, kas sniegs būtisku ieguldījumu NR apsaimniekošanas efektivitātes paaugstināšanā:

- Veikti grozījumi MKN Nr. 64 "Kārtība, kādā atbrīvo no dabas resursu nodokļa samaksas par videi kaitīgām precēm", paaugstināti NR savākšanas mērķi no līdzšinējiem 65% līdz 80% 2021. gada otrajā pusgadā, ar sekojošu turpmāko pieaugumu līdz 90% 2025. gadā;
- Veikti grozījumi MKN Nr. 404 "Kārtība, kādā aprēķina un maksā dabas resursu nodokli, izsniedz dabas resursu lietošanas atļauju un auditē apsaimniekošanas sistēmas" pilnveidojot VKP uzskaiti, izdalot atsevišķu NR

Bez jau īstenotajiem pasākumiem ir virkne aktivitāšu, kuru īstenošana sniegtu būtisku ieguldījumu NR apsaimniekošanas pilnveidošanā, un kuru īstenošanai nav nepieciešams veikt grozījumus normatīvajos aktos, proti, tie ir īstenojami esošā normatīvā regulējuma ietvaros:

- 1) Nodrošināt transportlīdzekļu un speciālās tehnikas apkopes un remontdarbnīcās radīto atkritumu uzskaiti atbilstoši normatīvo aktu prasībām, t.i. nodrošināt, ka pakalpojumu sniedzēji veic NR atkritumu uzskaiti ievērojot MKN Nr. 271 "Noteikumi par vides aizsardzības oficiālās statistikas un piesārņojošās darbības pārskata veidlapām" un MKN Nr. 380 "Vides prasības mehānisko transportlīdzekļu remontdarbnīcu un automazgātavu izveidei un darbībai", kas ļauj fiksēt NR atkritumu rašanās faktu un konstatēt NR nodošanu atkritumu apsaimniekošanas komersantam un turpmāko NR apriti;
- 2) Nodrošināt NTL apsaimniekošanas sektorā radīto atkritumu, t.sk. NR uzskaiti atbilstoši normatīvo aktu prasībām, gan attiecībā uz transportu, kas tiek apsaimniekots NTAL regulējuma ietvaros, gan arī uz transportu un speciālo tehniku, kas atrodas ārpus NTAL regulējuma, bet tiek apsaimniekota NTL apsaimniekošanas sistēmas ietveros. Pasākuma īstenošana ļaus izsekot riepu nodošanu atkritumu apsaimniekošanas komersantam un turpmāko NR apriti;
- 3) Izstrādāt informācijas aprites procedūru starp iesaistītajām valsts institūcijām VID, VVD, CSDD, lai veiktu kontroli pār Latvijā importēto riepu, t.sk. riepu uz transportlīdzekļiem, apriti, salīdzinot datus, kas raksturo deklarēto importu attiecībā pret RAS apsaimniekošanā ietvertajiem riepu apjomu un tādu riepu apjomu, par kuru ir nomaksāts DRN. Identificēt riepu apjomus un nodokļa maksātājus, kas nav veikuši DRN nomaksu vai noslēguši līgumus par riepu apsaimniekošanu ar RAS komersantiem;
- 4) Iesaistīt Latvijas riepu apsaimniekošanas asociāciju kā profesionālu partneri valsts institūcijām riepu aprites un NR apsaimniekošanas sektora sakārtošanā, lai panāktu atbildīgas riepu importa un apsaimniekošanas sistēmas darbību valstī, kuras rezultātā nolietotās riepas tiktu savāktas un pārstrādātas un no tām iegūtās otrreizējās izejvielas tiktu izmantotas tautsaimniecībā.

- 5) Informācijas pieejamības nodrošināšana – sagatavot informatīvo materiālu riepu lietotājiem un NR apsaimniekošanas sistēmas dalībniekiem par NR pārstrādes / reģenerācijas iespējām, tiesībām un pienākumiem, t.sk. informācija par riepu kā 1)VKP; 2)riepu uz autotransporta, kas tiek regulēts NTAL ietveros; un 3)riepu uz transporta un speciālās tehnikas, kas nav NTAL regulējumā, apsaimniekošanu.

Vērtējot esošo riepu apriti un apsaimniekošanas sistēmu, t.sk. sistēmas aptveri ir konstatēti problēmjautājumi, kas rada situāciju, kurā riepas paliek ārpus VKP apsaimniekošanas sektora bez precīza apsaimniekošanas pienākumu un atbildības sadalījuma un / vai apsaimniekošanai nepieciešamā finansējuma nodrošinājuma, kas tiktu īstenots korekti piemērojot principu “piesārņotājs maksā”. Lai risinātu šos problēmjautājumus ir nepieciešams veikt atbilstošus precizējumus riepu un NR apsaimniekošanu regulējošajos normatīvajos aktos:

- 6) Riepas, kas tiek ievestas uz transportlīdzekļiem vai speciālās tehnikas, kam tiek veikta pirmreizējā reģistrācija Latvijā, bet kurus neietver NTAL darbības joma, klasificēt kā VKP un noteikt līdzvērtīgu apsaimniekošanas kārtību, kāda ir noteikta riepām, kas Latvijā tiek ievestas kā prece. Šajā gadījumā nebūtu piemērojams nodokļa nomaksas atbrīvojumu RAS īstenošanas kārtībā, bet gan iekasēts DRN atbilstoši faktiskajam riepu apjomam uz transportlīdzekļa vai speciālās tehnikas;
- 7) Izstrādāt kārtību kādā par riepām iekasētais DRN tiek uzskaitīts un novirzīts tādu NR apsaimniekošanai, kas nav ietvertas VKP vai NTL RAS apsaimniekošanā. Šādu riepu apsaimniekošana būtu īstenojama iepriekšējā kalendārā gadā iekasēto DRN konkursa kārtībā novirzot NR apsaimniekotāju izdevumu, kas saistīti ar NR pārstrādi, segšanai. Kvantitatīvais rādītājs – pārstrādāto / reģenerēto NR apjoms, ko apliecina pārstrādes / reģenerācijas veicēja apliecinājums, pēc līdzīga principa kāds tiek pielietots RAS. Potenciālie finansējuma saņēmēji varētu būt RAS komersanti, kas noslēguši līgumu par riepu RAS īstenošanu ar VVD.
- 8) Noteikt par pienākumu RAS komersantiem publiskot informāciju par riepu importētājiem un tirgotājiem (nodokļa maksātājiem), kas ir noslēguši līgumu ar attiecīgo RAS komersantu par riepu apsaimniekošanas pakalpojumu sniegšanu. Tā pat būtu publiskojama informācija par nodokļa maksātājiem, kas neizmanto RAS pakalpojumus, bet veic DRN nomaksu.
- 9) Attiecībā uz transportlīdzekļu apkopes un remonta pakalpojumu sniedzējiem noteikt aizliegumu riepas pēc demontāžas nodot atpakaļ to lietotājam, ja vien tās nav derīgas turpmākajai izmantošanai atbilstoši paredzētajam mērķim. Noteikt par obligātu pienākumu bez papildu samaksas pieprasīšanas pieņemt NR no to lietotājiem;
- 10) Precizēt prasības riepu tirgotājiem attiecībā uz informācijas sniegšanu patērētājiem par NR nodošanas pārstrādei / reģenerācijai iespējām, nosakot par pienākumu, ka tirdzniecības vietā, (gan fiziskā, gan e-komercijas vidē) minētajai informācijai ir jābūt izvietotai redzamā vietā;
- 11) Lai garantētu tādu patērētāju, kas riepas iegādājas pie tirgotājiem, kas veic DRN nomaksu vai izmanto RAS komersantu pakalpojumus, tiesības nodot NR pārstrādei / reģenerācijai bez papildu samaksas, noteikt, ka riepu iegādes darījumu apliecinošs dokuments pie NR nodošanas šķīrotu atkritumu savākšanas laukumos, riepu tirdzniecības vietas vai autotransporta apkopes un remonta darbnīcās, riepu pieņēmējam uzliek pienākumu NR pieņemt bez papildu maksas.