



**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 ziņojums

ZIŅOJUMA VERSIJA: NR. 1.0

IESNIEGŠANAS DATUMS: 17.12.2021.

RĪGA, 2021. GADS

SATURS

1	IEVADS	4
2	ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS	5
2.1	RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS NORMATĪVAIS REGULĒJUMS - KOPSAVILKUMS	5
2.2	RIEPU PATĒRIŅŠ LATVIJĀ, NR APSAIMNIEKOŠANA	7
2.3	ESOŠAIS APSAIMNIEKOŠANAS MODELIS	10
2.4	ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS – SECINĀJUMI.....	14
3	CITVALSTU PIEREDZE NOLIETOTU RIEPU APSAIMNIEKOŠANĀ.....	19
4	NOLIETOTU RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS MODEĻU ALTERNATĪVAS.....	24
4.1	IEROBEŽOTA SKAITA RAS KOMERSANTU MODEĻA ĪSTENOŠANA	24
4.2	DEPOZĪTA SISTĒMAS PIEEJA RIEPU APSAIMNIEKOŠANĀ UN RIEPU REĢISTRA IZVEIDE.....	25
5	NOLIETOTU RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS MODEĻU SALĪDZINOŠĀ ANALĪZE	28
6	KOPSAVILKUMS.....	33
7	PRIEKŠLIKUMI RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS SISTĒMAS PILNVEIDOŠANAI.....	36

Lietotie saīsinājumi

AAL	Atkritumu apsaimniekošanas likums
CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
CSP	Centrālā statistikas pārvalde
DRN	dabas resursu nodoklis
DRNL	Dabas resursu nodokļa likums
DV	dalītā vākšana
ES	Eiropas Savienība
EUR	eiro
G&P pētījums	“Labāko prakses piemēru, t.sk. komercsektora pieredzes, Latvijā un ārvalstīs izvērtēšana un apkopošana zaļā iepirkuma jomā”, GATEWAY & PARTNERS, 2018.g
LVĢMC	Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs
milj.	miljoni
MK	Ministru Kabinets
MKN	Ministru Kabineta noteikumi
NAIK	no atkritumiem iegūts kurināmais
NR	nolietotas riepas
NSA	nešķīrotie sadzīves atkritumi
NTAL	Nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas likums
NTL	nolietots transportlīdzeklis
PM	pilna masa
RAS	Ražotāju paplašinātās atbildības sistēma
SA	sadzīves atkritumi
SAP	sadzīves atkritumu poligons
ŠASL	šķīroto atkritumu savākšanas laukums
SPRK	Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija
tūkst.	tūkstoši
t	tonna
TL	transportlīdzeklis
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VKP	videi kaitīgas preces
VVD	Valsts vides dienests

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.

Līguma mērķa sasniegšanai 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.

Pētījuma izstrādes rezultātā ir pamatots un piedāvāts optimālais NR apsaimniekošanas modelis, sniegtas rekomendācijas attiecībā uz kontroles un uzskaites procedūru pilnveidošanu, kā arī sagatavoti atbilstoši priekšlikumi normatīvo aktu grozījumiem.

Šis dokuments ir līguma izpildes noslēguma ziņojums, kas ietver sekojošas galvenās sadaļas:

- Esošās situācijas raksturojums;
- Citvalstu pieredzes nolietotu riepu apsaimniekošanā analīze;
- NR apsaimniekošanas modeļu iespējamās alternatīvas;
- Potenciālo apsaimniekošanas modeļu salīdzinošā analīze;
- Kopsavilkums par esošās situācijas novērtējumu un potenciālajiem attīstības virzieniem;
- Secinājumi un rekomendācijas

2 ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS

Nodaļā apkopota informācija par esošās situācijas raksturojumu NR jomā. Sniegts ieskats radīto un apsaimniekoto NR apjomos, apkopoti iepriekš veiktu pētījumu rezultāti un iegūtie secinājumi. Tāpat sniegts apkopojums par esošo normatīvo regulējumu NR apsaimniekošanas jomā. Kā arī apkopoti konsultācijas ar iesaistītajām pusēm iegūtie rezultāti.

Pašreizējā situācijā NR apsaimniekošana ir viens no problemātiskajiem jautājumiem atkritumu apsaimniekošanas sektorā. Saskaņā ar normatīvajiem aktiem NR apglabāšana sadzīves atkritumu poligonos ir aizliegta¹, savukārt ekonomiski pamatotu pārstrādes vai reģenerācijas iespēju pieejamība Latvijā ir ierobežota, kas ir viens no iemesliem NR uzkrājumu veidošanai. Jāatzīmē arī informācijas trūkums attiecībā uz sistēmas dalībnieku un riepu lietotāju pienākumiem un tiesībām NR apsaimniekošanā. Situācijas risināšanu neveicina arī līdzšinējais normatīvais regulējums, jo daļa no NR atrodas ārpus ražotāju atbildības sistēmām (turpmāk RAS), kā arī noteiktie savākšanas un reģenerācijas mērķi nav bijuši pietiekami augsti. Šo un citu faktoru, kas tiks analizēti turpmāk, rezultātā Latvijā ir izveidojies būtisks NR uzkrājums, kura apjoms tiek lēsts aptuveni 105 tūkstoši tonnu².

Valsts statistikas pārskatā Nr. "3A – Atkritumi"³, apkopotā informācijas par NR apsaimniekošanu 2020. gadā liecina, ka savāktais NR (atkritumu klasifikācija: kods 160103 "Nolietotas riepas") ir 24 264,748 t/gadā, savukārt pārstrāde un reģenerācija Latvijā nepārsniedz 9347,374 t/gadā. Apkopotie dati par NR eksportu liecina, ka pārstrādei / reģenerācijai no Latvijas 2020. gadā ir izvestas 7275,605 tonnas. Attiecīgi neapsaimniekoto NR apjoms sastāda 7641,769 t/gadā.

Lai gan NR ir samērā inerts atkritumu veids, kas nelielos apjomos un pareizi uzglabājot, pirmšķietami, nerada būtiskus draudus videi, tomēr, kā liecina pētījumi ir iespējama gan grunts un virszemes ūdeņu piesārņošana, gan lielākais drauds ir riepu aizdegšanās, kas apdraud cilvēku veselību un dzīvību, kā arī atstāj būtisku negatīvu ietekmi uz vidi, gaisu, virszemes un gruntsūdeņu piesārņojuma veidā⁴, attiecīgi ir nepieciešams pārskatīt NR apsaimniekošanas sistēmu, lai novērstu turpmāku NR uzkrājumu palielināšanos, kā arī veicinātu esošo uzkrājumu pārstrādi / reģenerāciju.

2.1 RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS NORMATĪVAIS REGULĒJUMS - KOPSAVILKUMS

Atbilstoši Ministru kabineta Noteikumiem par atkritumu klasifikatoru un īpašībām, kuras padara atkritumus bīstamus⁵, NR ir iekļautas Atkritumu klasifikatora 16. nodaļā "Citur katalogā neminēti atkritumi", 1601 grupā "Dažāda veida nolietoti transportlīdzekļi, arī nolietoti satiksmē neizmantojami transportlīdzekļi, to sadalīšanas atkritumi, transportlīdzekļu apkopes atkritumi", ar kodu 160103 un nosaukumu "Nolietotas riepas". NR netiek klasificētas kā bīstamie atkritumi un NR atkritumi ir

¹ Ministru kabineta noteikumi Nr.1032 (Rīgā 2011.gada 27.decembrī (prot. Nr.76 50.§)) Atkritumu poligonu ierīkošanas, atkritumu poligonu un izgāztuvju apsaimniekošanas, slēgšanas un rekultivācijas noteikumi

² "Labāko prakses piemēru, t.sk. komercsektora pieredzes, Latvijā un ārvalstīs izvērtēšana un apkopošana zaļā iepirkuma jomā", GATEWAY & PARTNERS, 2018.g

³ VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs", http://parissrv.lv/gmc.lv/public_reports (apmeklēts 18.06.2021)

⁴ Life Cycle Assessment of Waste Car Tyres at Scandinavian Enviro Systems. Master of Science Thesis, Chalmers university of technology, 2012

⁵ Ministru kabineta noteikumi Nr.302 (Rīgā 2011.gada 19.aprīlī (prot. Nr.26 22.§)) Noteikumi par atkritumu klasifikatoru un īpašībām, kuras padara atkritumus bīstamus

apsaimniekojami ievērojot vispārējās Atkritumu apsaimniekošanas likumā⁶ un saistītajos Ministru kabineta noteikumos noteiktās atkritumu apsaimniekošanas prasības, t.sk. ievērojot atkritumu apsaimniekošanas darbību hierarhiju, prasības savākšanai, pārvadāšanai, uzglabāšanai, pārstrādei un reģenerācijai.

Saskaņā ar normatīvo regulējumu visu veidu riepas ir klasificētas kā videi kaitīgas preces – “preces, kuru ražošanai vai izplatīšanai noteikti ierobežojumi vai kuru atkritumu apsaimniekošanai tiek noteiktas īpašas prasības, ja tās savā aprites ciklā negatīvi ietekmē vai var ietekmēt vidi, cilvēka dzīvību vai veselību, kurām ir izvirzītas īpašas apsaimniekošanas prasības”⁷. Visu veidu riepas, kas tiek ievestas kā prece, tiek apliktas ar dabas resursu nodokli (turpmāk DRN), kuru maksā persona, kura pirmā Latvijas Republikas teritorijā realizē, vai arī savas saimnieciskās darbības nodrošināšanai izmanto videi kaitīgas preces – šajā gadījumā visu veidu riepas. Jānorāda, ka šis regulējums attiecas tikai uz tādām riepām, kas ievestas Latvijā kā prece. Vienlaicīgi riepas tiek ievestas Latvijā kopā ar transportlīdzekļiem - šādas riepas nav DRN objekts, tās tiek apsaimniekotas nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas sistēmas ietvaros, saskaņā ar “Nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas likuma”⁸ (turpmāk NTAL) regulējumu, savukārt riepu, kas atrodas uz tādiem transportlīdzekļiem, kas nav ietvertas NTAL regulējumā, tiek apsaimniekotas vispārējā AAL noteiktajā atkritumu apsaimniekošanas kārtībā.

Dabas resursu nodokļa likumā (turpmāk DRN likums) noteiktā nodokļa likme ir 0,66 EUR/kg, par katru realizēto vai saimnieciskās darbības nodrošināšanai izmantoto riepu kilogramu, vienlaicīgi ir paredzēta iespēja saņemt atbrīvojumu no nodokļa nomaksas 100% apmērā, ja tiek piemērota Ražotāja paplašinātās atbildības sistēma (turpmāk RAS), kuras ietvaros tiek nodrošināta NR efektīva apsaimniekošana, ieskaitot dalīto savākšanu, šķirošanu, pārstrādi un reģenerāciju, lai sasniegtu normatīvajos aktos par NR apsaimniekošanu noteiktos mērķus. Atbilstoši normatīvajam regulējumam RAS var īstenot gan nodokļa pats maksātājs, gan izmantojot ražotāja paplašinātās atbildības sistēmas komersantu pakalpojumus, kas, pamatojoties uz līgumu, kurš noslēgts ar dabas resursu nodokļa maksātāju, organizē un koordinē attiecīgās ražotāja paplašinātās atbildības sistēmas darbību⁹.

NR savākšanas mērķis, kura sasniegšana jānodrošina DRN maksātājam vai RAS komersantam tiek izteikti procentuāli no attiecīgajā gadā realizēto vai savas saimnieciskās darbības nodrošināšanai ievesto un izmantoto riepu apjoma, savukārt pārstrādes un reģenerācijas mērķis tiek izteikts procentuāli pret savāktu apjomu. NR savākšanas un pārstrādes mērķi laika posmam līdz 2026. gadam ieskaitot skat. tabulu (Tabula 2.1.)¹⁰

⁶ Atkritumu apsaimniekošanas likums, spēkā no: 18.11.2010. Latvijas Vēstnesis, 183, 17.11.2010. (redakcija uz 01.08.2020.)

⁷ Dabas resursu nodokļa likums, 1.pants, spēkā no: 01.01.2006., Latvijas Vēstnesis, 209, 29.12.2005.; Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 2, 26.01.2006. (redakcija uz 01.01.2021.)

⁸ Nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas likums, spēkā no 01.05.2004, Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 5, 11.03.2004.

⁹ Ministru kabineta noteikumi Nr. 64 (Rīgā 2021. gada 28. janvārī (prot. Nr. 10 19. §)) Kārtība, kādā atbrīvo no dabas resursu nodokļa samaksas par videi kaitīgām precēm

¹⁰ MKN 64

Tabula 2.1. Nolietotu visu veidu riepu savākšanas un reģenerācijas apjomi (%)

Laika periods	Savākšana (% no realizētā un ievestā apjoma)	Pārstrāde / reģenerācija (% no savāktā)
Līdz 30.06.2021	65	80
01.07.2021. – 31.12.2022.	80	90
01.01.2023. – 31.12.2024.	85	90
01.01.2025. – 31.12.2025.	90	90
01.01.2026. -	80	90

Vērtējot realizēto un savācamo riepu apjoma attiecību jāņem vērā, ka gan vieglo, gan kravas transportlīdzekļu riepas ekspluatācijas laikā zaudē 10-15% svara (G&P pētījumā pieņemts, ka masas zudums ir 12,5%), tādēļ savākšanas apjomu nevar noteikt kā vienlīdzīgu ar realizēto un savas saimnieciskās darbības nodrošināšanai ievesto apjomu.

Attiecībā uz NR apsaimniekošanu nav izdalīti atsevišķi kvalitatīvie mērķi atkārtotai izmantošanai, pārstrādei un reģenerācijai, tādēļ lai izpildītu prasības ir pieļaujama visa apjoma reģenerācija, piemēram, izmantojot riepas kā energoresursu, bet gadījumā, ja tiek veikta NR pārstrāde, pārstrādes veicējam jānodrošina, ka pārstrādes rezultātā iegūtais galaprodukts atbilst kritērijiem, kas ļauj izbeigt NR atkritumu statusu¹¹.

2.2 RIEPU PATĒRIŅŠ LATVIJĀ, NR APSAIMNIEKOŠANA

Nodaļā apkopota informācija par riepu apriti Latvijā, RAS ietvaros apsaimniekotajiem riepu apjomiem, NR apsaimniekošanas darbībām atkritumu apsaimniekošanas sistēmas ietvaros.

Latvijā importēto visu veidu riepu apjoma novērtējumam izmantoti Centrālās statistikas pārvaldes apkopoti dati par preču ārējo tirdzniecību (imports / eksports)¹² par ko atskaitās komersanti, kas veic importa un eksporta operācijas, skat. tabulu (Tabula 2.2). Tiek pieņemts, ka vidējā importa – eksporta starpība atspoguļo tirgū novietoto riepu apjomu Latvijā.

Tabula 2.2. 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

Dati liecina, ka pēdējos 3 gados, kopējos riepu importa apjomos nav vērojamas būtiskas svārstības, vidēji gadā tiek importētas 40,6 tūkst. t riepu, turpretim riepu eksportam ir vērojama būtiska pieauguma tendence, kas attiecīgi ietekmē importa – eksporta bilanci, kas laika posmā no 2018. līdz 2020. gadam ir samazinājusies no nepilniem 30 tūkst. t/gadā, līdz 22,3 tūkst t/gadā. Tā kā pastāv

¹¹ Ministru kabineta noteikumi Nr. 682 (Rīgā 2018. gada 13. novembrī (prot. Nr. 52 34. §)) Kārtība, kādā izbeidz piemērot atkritumu statusu no nolietotām riepām iegūtiem gumijas materiāliem

¹² 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

iespēja, ka ievestās riepas ne vienmēr tiek realizētas tajā gadā, kad ievestas Latvijā, iespējams riepu patēriņu precīzāk raksturo vidējais rādītājs aplūkotajā periodā, kas ir 25,6 tūkst. t/gadā. Šis aprēķins atbilst G&P pētījumā veiktajam aplēsēm par ikgadējo riepu patēriņu Latvijā, robežās no ap 24 - 28 tūkst. tonnu gadā. Vienlaicīgi, vērtējot Latvijas tirgū paliekošo riepu apjoma samazinājuma dinamiku nevar izslēgt apstākli, par ko bažas pauž RAS komersanti, ka no gada uz gadu palielinās tādu riepu apjoms, kuras netiek uzskaitītas un attiecīgi – atbilstoši apsaimniekotas.

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.

Novērtējums par RAS ietvaros apsaimniekoto NR apjomu laika posmā no 2017. līdz 2020. gadam ir balstīts uz Valsts vides dienesta apkopoto informāciju¹³ par RAS komersantu sniegtajām atskaitēm, kurās tiek norādīts RAS klientu attiecīgajā kalendārajā 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 2.3).

Tabula 2.3. 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 uzrādīts kā realizētas vai izmantotas savas saimnieciskās darbības nodrošināšanai, attiecīgi ir kvantitatīvi palielinājies arī savāktais un reģenerētais apjoms. Attiecībā uz savākšanas un reģenerācijas normu izpildi var secināt, ka 2017. gadā normatīvajos aktos noteiktie mērķlielumi (skat. tabulu 2.1.) nav sasniegti atpaliekot no nepieciešamā rezultāta par 4 procentpunktiem. 2018., 2019., 2020. gadā savākšanas mērķis tiek pārsniegts par 1,5 līdz 0,5 procentpunktiem. Jāatzīmē, ka visos gados aplūkotajā periodā faktiski viss savāktais apjoms tiek reģenerēts (97,0-99,2%). Attiecībā uz faktiskajiem pārstrādes un reģenerācijas apjomiem, Valsts vides dienesta eksperti pauž viedokli, ka tas varētu būt lielāks par RAS atskaitēs norādīto, jo RAS ir nepieciešams apliecināt saistību izpildi tikai tādā apmērā, kādā to nosaka normatīvie akti un papildus reģenerācijas apjoma apliecināšana nesniedz ieguvumus.

¹³ 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>

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.

Informācija par veiktajām NR apsaimniekošanas darbībām tiek apkopota arī LVĢMC uzturētajā vienotajā vides informācijas sistēmā ietvertajā Valsts statistikas pārskatā “Nr.3 - Pārskats par atkritumiem” (turpmāk 3A)¹⁴. Pārskatus par ar atkritumiem veiktajām darbībām minētajā sistēmā ir pienākums sniegt: operatoriem, kuriem ir vai pārskata gadā bija atļauja A vai B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai vai C kategorijas piesārņojošas darbības apliecinājums transportlīdzekļu u.c. tehnikas remonta un apkopes darbnīcai; komersanti, kuriem ir izsniegta atkritumu apsaimniekošanas atļauja; atkritumu tirgotāji un atkritumu apsaimniekošanas starpnieki; atkritumu apsaimniekotāji, kuri Latvijas teritorijā ieved vai no tās izved atkritumus reģenerācijai vai sadedzināšanai; atkritumu radītāji, kas no Latvijas teritorijas izved atkritumus apglabāšanai, pārstrādei vai reģenerācijai (precīzu klasifikāciju skatīt MKN 271)¹⁵. Tādējādi pārskata tvērums ir raksturojams kā plašs, attiecībā uz NR apsaimniekošanu faktiski pārskatā 3A nebūs ietverta informācija par fizisku personu radītajiem atkritumiem un juridisku personu radītajiem atkritumiem, kuras neatbilst iepriekš raksturotajiem kritērijiem. Datu apkopojumu par pārskatā 3A pieejamo informāciju par NR (atkritumu klasifikatora kods 160103) apsaimniekošanu laika posmā no 2017.-2020. gadam, skat. tabulu (Tabula 2.4). Sadaļā “Radīts” ir atspoguļots NR apjoms, par kuru ir ziņojuši atskaišu sniedzēji, kuru darbības rezultātā rodas NR atkritumi, t.i. transportlīdzekļu remonta un apkopes darbnīcas, kas veic NR demontāžu, atkritumu apsaimniekošanas komersanti, kas atšķirto NR no citām atkritumu plūsmām, piemēram nešķīrotiem sadzīves atkritumiem, kā arī nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas uzņēmumiem, kas veic nolietoto transportlīdzekļu demontāžu. Sadaļā “Savākts” ir ietverts NR apjoms, ko no atkritumu radītājiem Latvijā ir savākuši atkritumu apsaimniekošanas komersanti. Sadaļā “Pārstrādāts, t.sk. reģenerēts” ir uzskaitīts pārstrādāto / reģenerēto NR apjoms, kas atbilstoši Ministru kabineta noteikumu “Par atkritumu reģenerācijas un apglabāšanas veidiem”¹⁶ klasifikācijai, klasificēts ar reģenerācijas darbību kodiem R1, R3, R5, R10A, R11. Sadaļas “Importēts” un “Eksportēts” atspoguļo atkritumu apsaimniekošanas komersantu un atkritumu tirgotāju veiktas NR importa – eksporta darbības, jāatzīmē, ka 2020. gada importētās NR tajā pašā gadā no Latvijas ir izvestas reģenerācijai.

Tabula 2.4. 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

¹⁴ Latvijas vides ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs, pieejams

https://www.meteo.lv/autorizacija/?josso_back_to=http://parissrv.lv/gmc.lv/signon#viewType=home_view

¹⁵ Ministru kabineta noteikumi Nr. 271 (Rīgā 2017. gada 23. maijā (prot. Nr. 27 18. §)) Noteikumi par vides aizsardzības oficiālās statistikas un piesārņojošās darbības pārskata veidlapām

¹⁶ Ministru kabineta noteikumi Nr.319 (Rīgā 2011.gada 26.aprīlī (prot. Nr.27 18.§)) “Noteikumi par atkritumu reģenerācijas un apglabāšanas veidiem”

Analizējot Pārskatā 3A pieejamo informāciju par radīto NR apjomu pārskata periodā redzamas būtiskas svārstības, salīdzinot 2018. gada un 2019. gada datus vērojams radītā NR apjoma pieaugums vairāk kā 100% apmērā. Ņemot vērā, ka sadaļā par radīto atkritumu apjomu atskaitās komersanti, par to saimnieciskās darbības rezultātā radītajiem atkritumu apjomiem un iesniegto pārskatu skaits aplūkotajā laika periodā faktiski nav mainījies (no 376 pārskatiem 2017. gadā, līdz 413 pārskatiem 2020. gadā) situācija ir uzskatāma par netipisku. Analizējot pieejamos datus detalizētāk, konstatēts, ka 2019. gadā pie radītā NR apjoma uzrādīts SIA "ZAAO" radītais NR daudzums 3,4 tūkst. t apmērā, kas ņemot vērā komersanta darbības sfēru – atkritumu apsaimniekošanu, drīzāk būtu ietverams savāktajā atkritumu apjomā. Analizējot savāktā NR apjomu dinamika arī ir vērojams būtisks pieaugums un iespējams, ka 2020. gada datus ir nekorekti veikta uzskaitē atsevišķu komersantu apsaimniekotajiem NR apjomiem tos summējot divkārt, attiecīgi, faktiski savāktais NR apjoms varētu būt par 5-6 tūkst. t mazāks, t.i. 18-19 tūkst. t, kas jebkurā gadījumā norāda uz savāktā apjoma palielinājumu un ir vērtējams pozitīvi.

Papildus jāatzīmē, ka ietekmi uz Latvijā apsaimniekājamo NR apjomu atstāj ne tikai importētās riepas, bet arī transportlīdzekļu imports. Atbilstoši ceļu satiksmes drošības direkcijas datiem¹⁷ 2020.gadā Latvijā pirmreizējā reģistrācija ir veikta 71,8 tūkst. transportlīdzekļu, savukārt norakstīto transportlīdzekļu skaits ir 21,3 tūkst., detalizēti skat tabulu (Tabula 2.5).

Tabula 2.5. Pirmo reizi Latvijā reģistrēto un norakstīti transportlīdzekļu skaits, 2017.-2020. gads.

Transportlīdzekļa veids	Veiktā reģistrācijas darbība	2017	2018	2019	2020
Kravas	Pirmā reģistrācija	8 897	9 350	9 149	7 438
	Norakstīti	2 203	2 131	2 403	2 019
Vieglie	Pirmā reģistrācija	68 081	67 656	68 074	56 730
	Norakstīti	18 500	20 532	19 563	18 239
Autobusi	Pirmā reģistrācija	447	358	356	251
	Norakstīti	222	239	193	231
Piekabes, puspiekabes	Pirmā reģistrācija	6 648	7 733	7 566	7 400
	Norakstīti	675	678	875	825
KOPĀ	Pirmā reģistrācija	84 073	85 097	85 145	71 819
	Norakstīti	21 600	23 580	23 034	21 314

Izmantojot G&P pētījumā veiktās aplēses par katra transportlīdzekļu tipa vidējo riepu svaru var aprēķināt, ka ik gadu aplūkotajā laika periodā Latvijā kopā ar transportlīdzekļiem tiek ievesti 8,5-6,9 tūkstoši tonnu riepu. Saskaņā ar Latvijas riepu apsaimniekošanas asociācijas veiktajiem aprēķiniem, kopējais 2020. gadā uz transportlīdzekļiem un specializētās tehnikas Latvijā ievesto riepu apjoms ir 9091 tonna¹⁸.

2.3 ESOŠAIS APSAIMNIEKOŠANAS MODELIS

Atbilstoši spēkā esošajam normatīvajam regulējumam visu veidu riepas, t.sk. lietotās riepas, tiek klasificētas kā videi kaitīgas preces un apliktas ar DRN, lai saņemtu atbrīvojumu no DRN nomaksas,

¹⁷ Ceļu satiksmes drošības direkcija. Reģistrēto transportlīdzekļu skaits
<https://www.csdd.lv/transportlidzekli/registreto-transportlidzeklu-skait>

¹⁸ LRAA apkopotī dati

riepas ir apsaimniekojamas RAS ietvaros. Būtiskās prasības, kas izvirzītas nodokļa maksātājam vai RAS komersantam, lai izveidotu apsaimniekošanas sistēmu un pasākumi, kas īstenojami sistēmas darbības laikā :

- Apsaimniekošanas plāna sagatavošana – plānā ietver detalizētu informāciju par plānotajiem apsaimniekojamo riepu apjomiem, sasniedzamajiem atkārtotas izmantošanas, pārstrādes un reģenerācijas rādītājiem, uzskaites sistēmu, sadarbības partneriem, kas veiks fizisko NR apsaimniekošanu (savākšana, pārvadāšana, reģenerācija), komunikācijas pasākumu plānu un finanšu plānu (detalizēti skat. Ministru kabineta 2021. gada 28. janvāra noteikumu Nr. 64, 3. pielikumu¹⁹);
- NR savākšanas infrastruktūras nodrošinājums - nodrošina māsaimniecībā radīto videi kaitīgu preču atkritumu pieņemšanu Latvijas Republikas teritorijā visos šķīroto atkritumu savākšanas laukumos, kurus apsaimnieko sadzīves atkritumu apsaimniekotājs, ar kuru pašvaldība atbilstoši normatīvajiem aktiem par atkritumu apsaimniekošanu ir noslēgusi atkritumu apsaimniekošanas līgumu. Videi kaitīgu preču atkritumu pieņemšanu vai savākšanu papildus var organizēt videi kaitīgu preču tirdzniecības vietās, tehniskās apkopes darbnīcās un remontdarbnīcās, kā arī ar pieņemšanas transporta vai mobilo pieņemšanas punktu starpniecību;
- Finanšu nodrošinājums – apsaimniekotājs saņem un iesniedz VVD kredītiestādes izsniegtu pirmā pieprasījuma garantijas vēstuli vai apdrošinātāja izsniegtu apdrošināšanas polisi, kurā ietverta apdrošinātāja neatsaucama apņemšanās izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību²⁰;
- Komunikācijas pasākumu īstenošana - organizē vismaz četrus komunikācijas pasākumus kalendāra gadā, lai informētu sabiedrību par atkritumu dalītās vākšanas nepieciešamību un iespējām, kā arī iesaistītu atkritumu dalītās vākšanas aktivitātēs un veicinātu vides apziņas veidošanu sabiedrībā;
- Apsaimniekošanas līguma slēgšana – slēdz līgumu ar VVD par DRN atbrīvojuma piemērošanu RAS sistēmas ietvaros apsaimniekoto videi kaitīgo preču apjomam.

Kopumā vērtējot RAS izvirzītās prasības ir skaidri definētas un tās aptver visus NR apsaimniekošanas posmus sākot no savākšanas līdz galīgajai pārstrādei vai reģenerācijai. Tāpat ir paredzētas soda sankcijas par saistību neizpildi, kas ietver apsaimniekošanas līguma laušanu un pienākumu apmaksāt DRN.

RAS pakalpojumus videi kaitīgu preču apsaimniekošanā 2021.gada 3.ceturksnī sniedza 4 komersanti²¹ (jāatzīmē, ka neviens DRN maksātājs aplūkotajā laika periodā nav izveidojis individuālu sistēmu riepu apsaimniekošanai):

- SIA "Zaļais Centrs";
- SIA "Zaļā josta";
- AS "AJ Power Recycling";
- AS „Latvijas Zaļais punkts”.

¹⁹ MKN 64

²⁰ Ministru kabineta noteikumi Nr. 134 (Rīgā 2021. gada 25. februārī (prot. Nr. 20 20. §)) Finanšu nodrošinājuma piemērošanas kārtība atkritumu apsaimniekošanas darbībām

²¹ Pieejams: https://registri.vvd.gov.lv/public/fs/CKFinderJava/files/RAS/VKP_apsaimn_sistema_2021_07_01.pdf

Laika posmā 01.04.2021. – 30.06.2021. līgums par apsaimniekošanas sistēmu ir bijis noslēgts ar SIA "Baltijas Apsaimniekošanas Sistēma", tomēr šobrīd tas ir pārtraukts.

Informāciju par RAS komersantiem un katra komersanta tirgus daļu NR laika posmā no 2017. līdz 2020. gadam apkopota tabulā (Tabula 2.6).

Tabula 2.6. RAS tirgus daļa visu veidu riepu apsaimniekošanā 2017.- 2020.. gads, %²²

RAS	2017	2018	2019	2020
AS "Latvijas Zaļais punkts"	13,85%	36,91%	37,56%	45,37%
SIA "Zaļā josta"	17,86%	10,77%	8,48%	6,06%
SIA "Zaļais Centrs"	0,22%	1,96%	3,13%	3,67%
AS "AJ Power Recycling"	-	-	46,57%	44,90%
SIA "Latvijas Zaļais fonds"	-	27,50%	-	-
SIA "Nordic Recycling"	41,24%	22,86%	-	-
SIA "VVV Recycling"	-	-	4,27%	-
SIA "Riepu Bloki"	26,82%	-	-	-
AS "Latvijas Zaļais elektrons"	5,51%	-	-	-

Saskaņā ar apkopoto informāciju, aplūkotajā laika periodā kopumā tirgū ir darbojušies 9 RAS pakalpojumu sniedzēji, analizējot tirgus dalībnieku skaitu pa gadiem ir vērojama pakalpojumu sniedzēju skaita samazināšanās tendence, no 6 pakalpojuma sniedzējiem 2017. gadā, līdz 4 pakalpojuma sniedzējiem 2020. gadā. Tāpat 2019. gadā un 2020. gadā ir novērojama divu tirgus līderu nostiprināšanās, kas kopā apsaimnieko no 84% riepu 2019. gadā, līdz 90% no kopējā RAS riepu apjoma 2020. gadā.

Raksturojot riepu aprites ciklu un iesaistītas puses jāsecina, ka RAS komersanti ir sistēmas dalībnieks, kas nodrošina riepu un NR apsaimniekošanas organizatorisko funkciju, savukārt praktisko apsaimniekošanu veic atkritumu apsaimniekošanas komersanti, atkritumu tirgotāji. Bez tam uz riepu apriti un NR apsaimniekošanu ar savu rīcību ietekmi atstāj:

- riepu importētāji un tirgotāji, t.sk. tīmekļvietnes, ārvalstīs reģistrētas tīmekļvietnes vai tirdzniecības platformas;
- riepu lietotāji, t.sk. privātpersonas, transporta pakalpojumu uzņēmumi vai uzņēmumu autoparki, lauksaimniecības, mežsaimniecības, būvniecības nozares;
- transportlīdzekļu un speciālās tehnikas remontdarbnīcas, izbraukuma servisa pakalpojumu sniedzēji;
- nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas uzņēmumi;
- atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumi;
- atkritumu tirgotāji;
- uzņēmumi, kas veic NR sagatavošanu reģenerācijai, reģenerāciju vai pārstrādi;
- kontrolējošās institūcijas.

Būtisko riepu aprites posmu raksturojums:

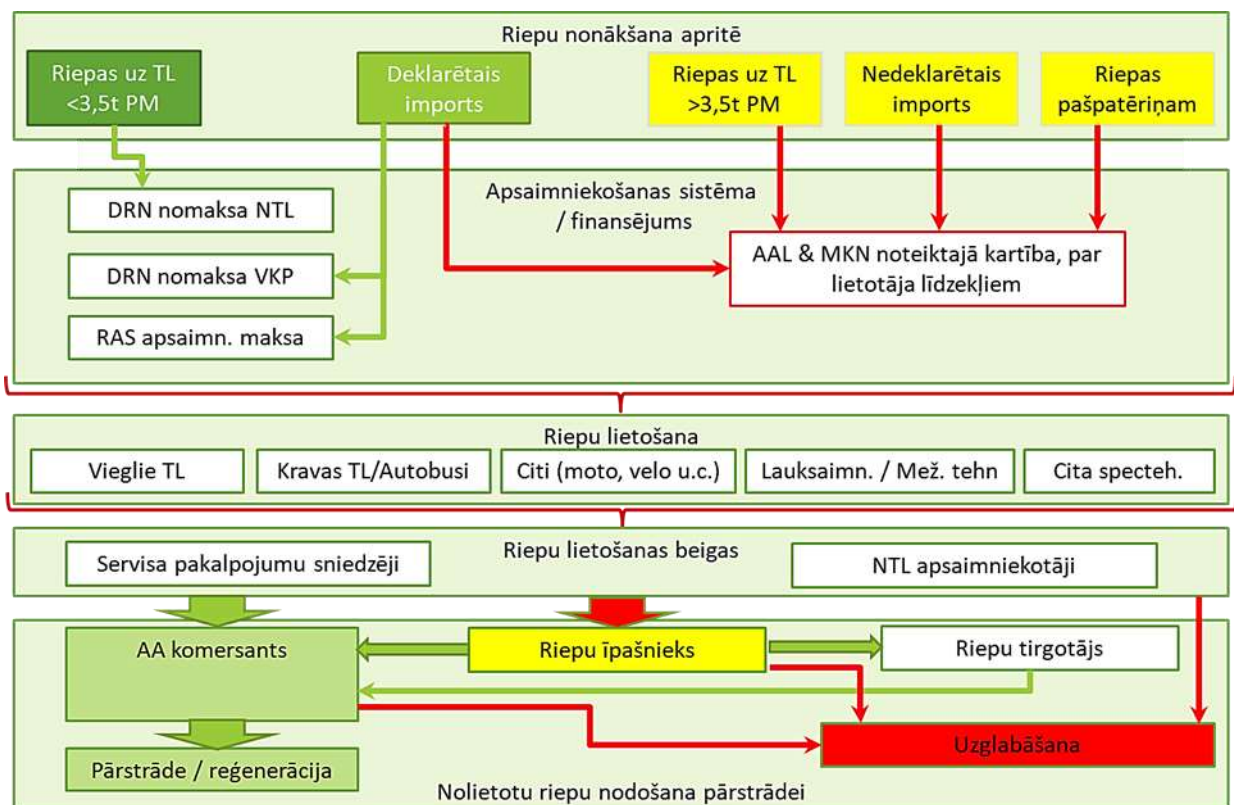
²² Valsts vides dienesta sagatavots datu apkopojums

- Riepu imports Latvijā, realizācija – riepu lietotāji savām vajadzībām riepas iegādājās tirdzniecības vietās vai tīmekļvietnēs Latvijā, šīs riepas no trešajām valstīm vai ES valstīm Latvijā ievie importētāji, attiecīgi deklarējot importēto apjomu. Ievesto un realizēto riepu apjomu komersantiem ir pienākums deklarēt normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā kā videi kaitīgas preces, nomaksāt DRN vai arī izpildīt prasības, kas ļauj saņemt atbrīvojumu no DRN nomaksas. Paralēli šai praksei daļa riepu tiek iegādāta tīmekļvietnēs ārpus LV vai arī jau uzstādīta uz autotransporta ārvalstīs, par šādām riepām netiek apkopota importa / eksporta statistika, tās netiek uzskaitītas videi kaitīgu preču apjomos un attiecīgi par šīm riepām LV netiek nomaksāts DRN vai RAS apsaimniekošanas likme, kā rezultātā šādu riepu apsaimniekošanai pēc to lietošanas beigām nav nodrošināts finansējums.
- Riepu atkritumu stadijas iestāšanās – pēc riepu nolietošanās tās tiek demontētas no transportlīdzekļiem vai speciālās lauksaimniecības, mežsaimniecības vai citas tehnikas. Transportlīdzekļu riepu nomaiņa tiek veikta specializētās remontdarbnīcās vai atsevišķiem uzņēmumiem un iestādēm, kam ir lielāki autoparki, ir izveidotas savas transportlīdzekļu darbnīcas. Šobrīd faktiski ir maz ticama situācija, kad nolietotās riepas pret jaunām tiek mainītas māsaimniecībā un NR paliek māsaimniecības rīcībā. Specializētā tehnika vairumā gadījumu tiek apkalpota ar izbraukuma servisa palīdzību, attiecīgi šajā gadījumā demontētās NR var palikt gan tehnikas īpašnieka rīcībā gan tikt nodotas servisa pakalpojumu sniedzējam. Gadījumos, kad transportlīdzeklis ir nolietojies un tiek nodots nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekotājam, NR nonāk šo apsaimniekotāju pārziņā.
- NR savākšana no atkritumu radītājiem – pamat risinājums, kas ietverts normatīvajā regulējumā ir NR pieņemšana riepu tirdzniecības vietās, remontdarbnīcās, ja tirgotājs pieņemšanu nevar nodrošināt tam ir jāsniedz informācija patērētājam par tuvākajām NR pieņemšanas vai savākšanas vietām. Papildus šai iespējai NR savākšana tiek organizēta caur šķiroto atkritumu savākšanas laukumiem, kurus apsaimnieko pašvaldību izvēlētie atkritumu apsaimniekotāji. Jāatzīmē, ka NR riepas tiek pieņemtas gan bez maksas, gan piemērojot samaksu ~ 2,0-2,5 EUR/gab. par vieglās automašīnas riepu.
- NR loģistika, savākšana no savākšanas vietām – no NR savākšanas vietām, t.sk. tirdzniecības vietas, auto remonta un apkopes darbnīcas, šķiroto atkritumu savākšanas laukumi, NR izvešanu veic gan sadzīves atkritumu apsaimniekotāji, gan atkritumu apsaimniekošanas komersanti, kas specializējās tieši videi kaitīgo preču, t.sk. NR apsaimniekošanā. NR tiek izvestas uz pārstrādes iekārtām vai arī atkritumu apsaimniekotāju ražošanas bāzēm to uzglabāšanai, sagatavošanai nosūtīšanai uz pārstrādes / reģenerācijas iekārtām Latvijā, vai izvešanai uz ārvalstīm.
- NR pārstrāde / reģenerācija – RAS ietvaros apsaimniekotās NR tiek pārstrādātas un reģenerētas gan Latvijā, gan izvestas pārstrādei reģenerācijai uz citām ES valstīm, galvenokārt Poliju. Salīdzinoši vienkāršākais un lētākais NR reģenerācijas veids ir izmantošana par kurināmo cementa ražotnēs, SIA "SCHWENK Latvija" 2020.gadā ir reģenerētas nepilnas 2,8 tūkst. t NR. Riepu mehāniskā pārstrāde ietver riepu smalcināšanu iegūstot dažāda izmēra gumijas čipus un granulas, kas turpmāk ir izmantojamas kā izejviela gumijas izstrādājumu ražošanā vai ceļu būvē. Veicot riepu smalcināšanu iespējams atdalīt metālu un tekstilu. Riepu pārstrādi ražojot riepu čipus un granulas Latvijā 2020. gadā veica trīs uzņēmumi kopā pārstrādājot nepilnus 5,8 tūkstošus tonnu NR. NR pārstrādi ar pirolīzes tehnoloģiju Latvijā veic viens uzņēmums 2020. gadā pārstrādājot 0,66 tūkst. t NR.

2.4 ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS – SECINĀJUMI

Kopumā vērtējot NR apsaimniekošanu jāņem vērā, ka NR un to pārstrādes rezultātā radīto galaproduktu izmantošanai nav ekonomisku stimulu, ko apliecina NR uzkrājumu veidošanās. NR nav otrreizējā izejviela, kurai ir pieprasījums tirgū kā, piemēram, metālam, plastmasai vai kartonam, attiecīgi visas ar NR apsaimniekošanu saistītās izmaksas, ievērojot principu “piesārņotājs maksā”, ir ietveramas riepu cenā un apmaksājamas pie riepu iegādes. Tajā pat laikā, konsultējoties ar nozares pārstāvjiem secināts, ka NR pārstrādes galaproduktam pastāv izmantošanas iespējas, gan sagatavojot energoresursus, gan izmantojot gumijas granulas jaunu gumijas izstrādājumu ražošanai vai kā piedevu asfaltbetonam ceļu būvē, bet tā kā riepu pārstrāde ir salīdzinoši dārgs process, ir nepieciešams finansējums/dotācija šo izmaksu segšanai, kā arī nepieciešams īstenot pasākumus, kas veicina riepu pārstrādes galaproduktu pieprasījumu tautsaimniecībā.

Schematisks riepu aprites cikla attēlojums, no nonākšanas tirgū līdz nodošanas pārstrādei / reģenerācijai ir sniegts sekojošajā attēlā, skat. (Att. 2.1).



Att. 2.1 Riepu aprites cikls

Saskaņā ar apkopoto informāciju, deklarētais riepu imports Latvijā 2020. gadā veido 22,3 tūkstošus tonnu, no kurām RAS apsaimniekošanā ir 16,0 tūkstošiem tonnu. Attiecībā uz starpību, kas veidojās starp importēto apjomu un RAS apsaimniekoto apjomu – 8,3 tūkst. tonnām, nav pieejama informācija par šo riepu apriti – pamatā pastāv trīs iespējamie šo riepu aprites scenāriji – riepas tiek uzglabātas, nodokļa maksātājs ir izvēlējies neizmanto RAS pakalpojumus un ir nomaksājis DRN, riepas ir realizētas neiesaistoties RAS un nemaksājot nodokli. Analizējot riepu patēriņu balstoties uz riepu importu raksturojošiem datiem (22,3 tūkst. t 2020. gadā) secināts, 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. Šis sadalījums norāda uz nepieciešamību vērst uzmanību ne tikai uz vieglo un kravas automobiļu NR apsaimniekošanu, bet arī uz lauksaimniecības, mežsaimniecības tehnikas NR apriti. Vienlaicīgi konstatēts, ka lietotu riepu imports nav uzskatāms par kritisku faktoru riepu apsaimniekošanā, jo lietotu riepu īpatsvars kopējā tirgū nepārsniedz 1,5%.

Papildus riepām, kas Latvijā tiek ievestas un deklarētas kā prece, riepās Latvijā nonāk uz ievestā autotransporta un specializētās tehnikas, kopējais apjoms 2020. gadā ~ 9,0 tūkst. t. Riepas, kas Latvijā nonāk uz tādiem transportlīdzekļiem, kurus ietver NTAL darbības joma (kopējais apjoms 2020. gadā ~2,3 tūkst. t), tiek apsaimniekotas NTL apsaimniekošanas sistēmā. Pie transportlīdzekļa pirmās reģistrācijas tiek samaksāts DRN kā arī transportlīdzekļa importētājam pastāv iespēja DRN nomaksu aizstāt ar iesaistīšanos NTL RAS sistēmā, abos gadījumos iekasētie līdzekļi ir paredzēti NTL, t.sk. NR atkritumu apsaimniekošanai. Riepas, kas Latvijā tiek ievestas uz transportlīdzekļiem un speciālās tehnikas, kurus neietver NTAL darbības joma, netiek apliktas ar DRN, kā arī tehnikas importētājam nav pienākums nodrošināt šo riepu apsaimniekošanu ievērojot RAS principus, šādu riepu ikgadējais apjoms ir lēšams ~ 7,7 tūkst. t. gadā. Trešā grupa ir nedeklarētais imports, ko veido gan komersantu ievestās riepās realizācijas vai pašpatēriņa nolūkā, kā arī privātpersonu veiktā riepu iegāde izmantojot ārvalstu e-komercijas resursus – šādu riepu apsaimniekošanai pēc to lietošanas beigām Latvijas NR apsaimniekošanas sistēmā finansējums nenonāk ne kā DRN maksājums, ne RAS pakalpojumu maksa. Pieņemot, ka ikgadējais vidējais riepu patēriņš Latvijā ir ~ 26 tūkst. t, šādu riepu apjoms ir lēšams ~ 3,7 tūkst. t gadā.

Pēc riepu lietošanas beigām tās tiek demontētas no transportlīdzekļiem vai speciālās tehnikas. Riepu nomaiņu veic specializētas autoremonta un apkopes darbnīcās vai specializētajai lauksaimniecības, mežsaimniecības un celtniecības teknikai arī ar izbraukuma servisa palīdzību, Tā kā riepu demontāžai ir nepieciešams speciāls aprīkojums, faktiski nav iespējama situācija, kad NR kā atkritumi rastos māsaimniecības vai tādos uzņēmumos, kuru saimnieciskā darbība nav saistīta ar transportlīdzekļu vai speciālās tehnikas apkopi. Neskatoties uz to, nereti, NR pēc demontāžas nepaliek autoremonta un apkopes darbnīcās, bet tiek atdotas atpakaļ riepu lietotājam, kuram ir jāmeklē iespējas NR nodot pārstrādei / reģenerācijai. NR no to lietotāja ir jāpieņem riepu tirdzniecības vietās, ja tirdzniecības vieta nenodrošina NR pieņemšanu, tirgotājam ir jānorāda patērētājam tuvākā vieta, kur iespējams nodot NR, kā arī NR ir iespējams nodot šķiroto atkritumu savākšanas laukumos, kurus apsaimnieko pašvaldību izvēlētie sadzīves atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu sniedzēji.

NR apsaimniekošanas RAS ietvaros iecere paredz, ka riepu lietotājs iegādājoties riepās apmaksā ar NR apsaimniekošanu saistītās izmaksas, attiecīgi NR nodošanai pārstrādei / reģenerācijai jābūt bezmaksas pakalpojumam, tomēr prakse liecina, ka par NR pieņemšanu šķiroto atkritumu savākšanas laukumos tiek iekasēta samaksa. Tāpat pastāv situācijas, kad maksa tiek pieprasīta par NR atstāšanu auto remontdarbnīca pēc to demontāžas. Šāda situācija veidojās, jo NR kopējais apjoms apsaimniekošanas sistēmā, iespējams, ir pat divkārt lielāks nekā NR apjoms, par kura apsaimniekošanu uzņemas atbildību un saņem apsaimniekošanai nepieciešamo finansējumu RAS. Attiecīgi, atkritumu apsaimniekošanas komersanti, pieņemot no atkritumu radītājiem lielāku NR apjomu, nekā RAS pakalpojumu sniedzējiem nepieciešams uzrādīt, lai apliecinātu NR savākšanas un pārstrādes / reģenerācijas saistību izpildi, ir spiesti apsaimniekot NR par saviem līdzekļiem. Šajā situācijā, ja NR nodošana pārstrādei / reģenerācijai ir maksas pakalpojums, NR uzkrājumi veidojās gan pie privātpersonām, gan uzņēmumos vai gadījumā, ja atkritumu apsaimniekošanas komersants NR pieņem bez maksas, uzkrājumi veidojās pie atkritumu apsaimniekošanas komersantiem. Papildus jāatzīmē, ka tā kā nav iespējams identificēt riepās, kas iegādātas pie komersanta, kas piedalās RAS, un par tām iegādes brīdī ir samaksāta apsaimniekošanas

maksa, no tādām riepām, kas atrodas ārpus RAS, riepu lietotājam nevar tikt garantēta NR bezmaksas nodošana pārstrādei / reģenerācijai.

Bez NR atkritumu rašanās veicot NR nomaiņu pret jaunām riepām, šī atkritumu plūsma veidojās arī nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas ietvaros. 2020. gadā Latvijā tika norakstīti 21,3 tūkst, transportlīdzekļu, t.sk. 18,3 tūkst. tādu transportlīdzekļu uz kuriem attiecās NTAL prasības. Pēc aptuvenām aplēsēm NR apjoms, kas radās NTL demontāžas laikā ir ~1,7 tūkst. t, tajā pat laikā izlases kārtībā pārskatot NTL apsaimniekošanas uzņēmumu sniegtos statistikas pārskatus (Pārskats 3A) NR kā transportlīdzekļu demontāžas laikā radīts atkritumu veids faktiski netiek uzrādīts. Atbilstoši LVĢMC sagatavotajiem kopsavilkumiem "Pārskats par nolietoto transportlīdzekļu apstrādes uzņēmumiem"²³, 2017., 2018. un 2019. gadā uzrādītais demontāžas, otrreizējās izmantošanas vai otrreizējās pārstrādes procesā radīto riepu un NR daudzums ir no 183 tonnām 2017. gadā, līdz 154 tonnām 2019. gadā, turklāt, jāatzīmē, ka saskaņā ar uzskaites metodiku, šajos apjomos ir iekļauts viss radītais riepu daudzums, t.sk. NR, kas nododamas pārstrādei / reģenerācijai, gan tādas riepas, kas tiek nodotas atkārtotai izmantošanai.

Attiecībā un NR atkritumu uzskaiti arī auto remontdarbnīcas, kurām ir noteikts pienākums veikt auto apkopes un remontdarbos radīto atkritumu, t.sk. NR uzskaiti un pārskatu sniegšanu, to neveic. Statistikas pārskatā 3A pārskatot uzņēmumus, kas ir atskaitījušies par NR atkritumu radīšanu, pārsvarā tie ir uzņēmumi, kas paši veic sava autoparka apkopi, un auto tirgotāju oficiālie servisa centri. Šāda situācija rada riskus saistībā ar NR aprites izsekojamību, proti, situācijā, kad netiek fiksēta NR atkritumu rašanās to radītājiem nav pienākums ziņot par NR nodošanu atkritumu apsaimniekošanas komersantam.

Kopumā būtiskie identificētie problēmjaudājumi riepu aprites cikla posmos, kas kavē NR atpakaļ savākšanu no lietotājiem un nodošanu pārstrādei / reģenerācijai un veicina uzkrājumu veidošanos, ir sekojoši:

1. Riepu aprites izsekojamība un uzskaitē - pakalpojumu sniedzēju kontrole
 - a. Līdz šim nav veikta atsevišķa uzskaitē par deklarēto importēto riepu apjomu, kas netiek apsaimniekotas RAS ievaros, bet par kurām nodokļa maksātājs normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā ir nomaksājis DRN (šobrīd jautājums tiek risināts – ar Ministru kabineta noteikumu Nr. 404²⁴ grozījumiem ir noteikta prasība veikt atsevišķu uzskaiti par videi kaitīgo preču pūsmām);
 - b. Nav pieejama informācija par riepu apriti, kas ir deklarētas importa apjomos, bet nav ietvertas RAS apjomos vai apjomos, par kuriem ir veikta DRN nomaksa. Nav izveidota sistēma, kas nodrošinātu uz transportlīdzekļiem un speciālās tehnikas Latvijā ievesto riepu apjomu uzskaiti;
 - c. ārvalstu komersantu sniegto datu atbilstības pārbaudes iespējas – ārvalstu komersants, kas veic riepu tirdzniecību Latvijā, bet neregistrējas kā saimnieciskās darbības veicējs, ir tiesīgs

²³ Pārskats par nolietoto transportlīdzekļu apstrādes uzņēmumiem 2019. gadā https://videscentrs.lv/mc.lv/files/Atkritumu_statistikas_parskati/Parskati_par_nolietoto_transportlidzeklu/P%C4%81rskats%20par%20nolietoto%20transportl%C4%ABdzek%C4%BCu%20apstr%C4%81des%20uz%C5%86%C4%93mumiem%202019.pdf

²⁴ Ministru kabineta noteikumi Nr. 404 (Rīgā 2007.gada 19.jūnijā (prot. Nr.36 35.§)) Kārtība, kādā aprēķina un maksā dabas resursu nodokli, izsniedz dabas resursu lietošanas atļauju un audītē apsaimniekošanas sistēmas

saņemt DRN atbrīvojumu, vienlaicīgi šādu komersantu saimnieciskās darbības audita iespējas, kas ļautu atklāt iespējamās neatbilstības, faktiski nepastāv;

- d. ar NR apriti saistīto atkritumu apsaimniekošanas darbību uzskaitē – transportlīdzekļu u.c. tehnikas apkopju un remonta darbnīcu sniegtajos statistikas pārskatos (Pārskats-3A) par atkritumu radīšanu un apsaimniekošanu, uzrādītais radīto NR apjoms ir daudzkārt mazāks par ikgadējo aprēķināto riepu patēriņu Latvijā, tāpat NTL apsaimniekošanas uzņēmumi faktiski neuzrāda radītos NR atkritumus, kas norāda uz būtiskām nepilnībām NR uzskaitē, kas savukārt ierobežo kontroles iespējas turpmākajos aprites cikla posmos;
- e. nav nodrošināta publiska informācijas pieejamība par riepu tirgotājiem (nodokļa maksātājiem), kas NR apsaimniekošanas nodrošināšanai izmanto RAS pakalpojumus vai veic nodokļa nomaksu. Tā rezultātā patērētājam nav iespējas pārliecināties vai tirgotājs veic godīgu komercpraksi, riepu cenā ir iekļautas NR apsaimniekošanas izmaksas un riepas pēc to lietošanas beigām būs iespējams nodot pārstrādei / reģenerācijai bez papildus maksas.

2. Finansējuma nodrošinājums un apsaimniekošanas sistēma

- a. Apsaimniekošanas sistēma (VKP apsaimniekošanas sistēmas izpratnē) ir definēta visu veidu riepām, kas tiek importētas Latvijā, nonāk tirgū kā prece un tiek apsaimniekotas RAS ietvaros, tāpat apsaimniekošanas sistēma ir definēta riepām, kas Latvijā tiek ievestas uz tādiem transportlīdzekļiem uz kuriem attiecas NTAL;
- b. Finansējums NR apsaimniekošanai ir nodrošināts NR RAS un TL RAS apsaimniekošanā esošajām riepām. Jāatzīmē, ka nodokļa maksātāji, kas RAS pakalpojumu izmantošanu aizstāj ar DRN nomaksu arī ir snieguši nepieciešamo finansējumu riepu apsaimniekošanai pēc to lietošanas beigām, bet šajā gadījumā nav izveidota sistēma, kas novirza iekasēto DRN NR apsaimniekotājiem - RAS vai atkritumu apsaimniekošanas komersantu personā;
- c. Riepām, kas Latvijā tiek ievestas uz tādiem transportlīdzekļiem un speciālās tehnikas uz kuru neattiecas NTAL regulējums apsaimniekošanas sistēma (VKP apsaimniekošanas sistēmas izpratnē) nav definēta, attiecīgi var secināt, ka šīs plūsmas NR ir apsaimniekojamās vispārējā AAL noteiktajā kārtībā, kāda tiek attiecināta uz ražošanas atkritumu plūsmas apsaimniekošanu. Šādām riepu apsaimniekošana, ievērojot AAL prasības, būtu finansējama atkritumu radītājam vienojoties ar atkritumu apsaimniekotāju, jo šādas riepas nav DRN objekts.

3. Nolietotu riepu savākšanas tehniskie un organizatoriskie risinājumi

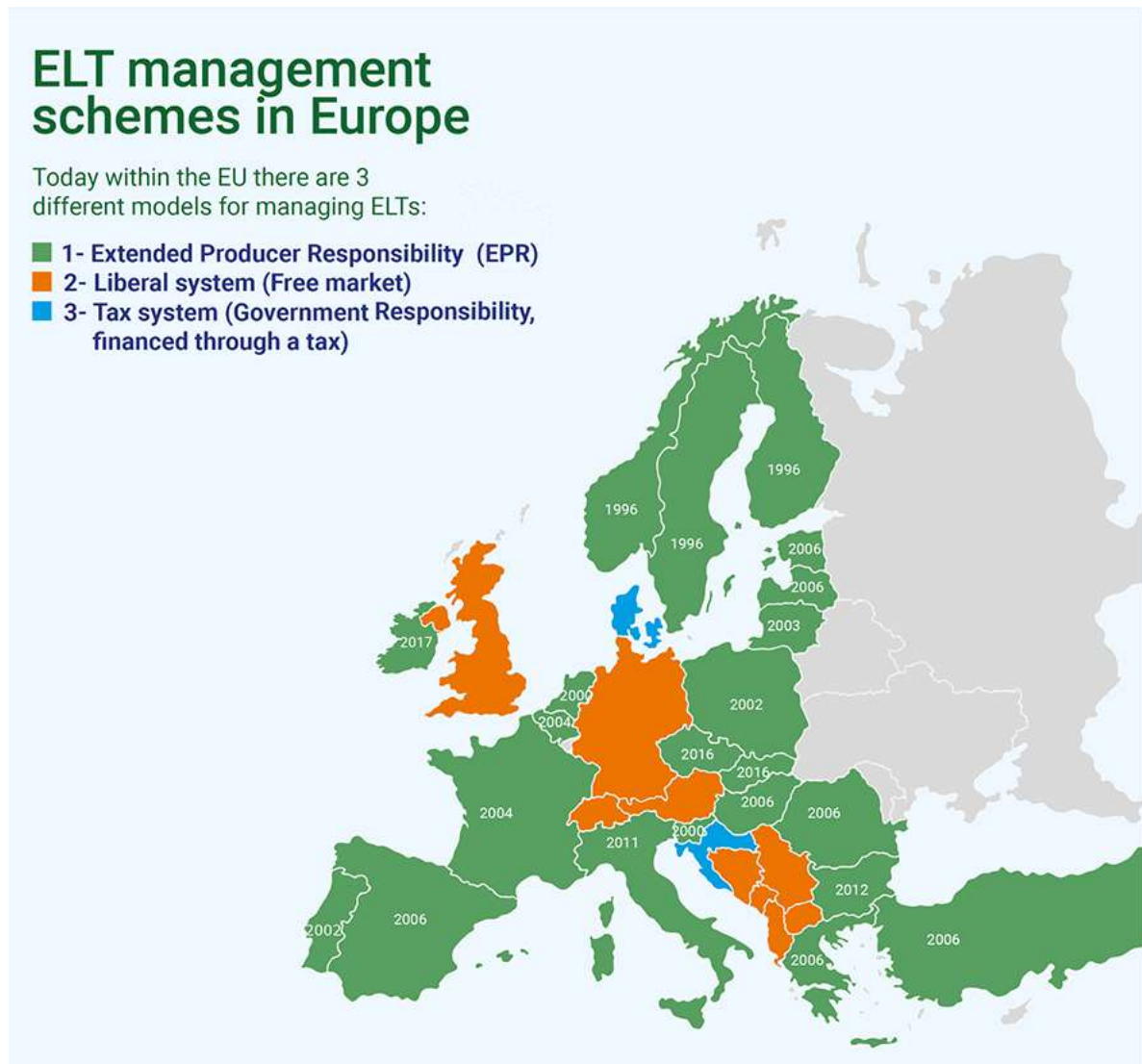
- a. NR pēc demontāžas no transportlīdzekļiem vai speciālās tehnikas nonāk pie atpakaļ pie to lietotājiem, transportlīdzekļu remonta un apkopes pakalpojumu sniedzējiem normatīvajos aktos nav noteikts nepārprotams pienākums pieņemt demontētās NR no lietotājiem, izņemot prasību NR nodot atkritumu apsaimniekošanas komersantam, kurš ir saņēmis atbilstošu atkritumu apsaimniekošanas vai piesārņojošu darbību veikšanas atļauju;
- b. Saskaņā ar RAS regulējumu, kā viens no NR savākšanas sistēmas elementiem ir pašvaldību izvēlēto atkritumu apsaimniekošanas komersantu apsaimniekotie šķiroto atkritumu savākšanas laukumi, kuros no atkritumu radītājiem ir jāpieņem NR. Vienlaicīgi starp RAS komersantu un atkritumu apsaimniekošanas komersantu nav noteikts regulējums, kas regulētu pušu savstarpējo pienākumu un atbildības sadalījumu, proti, RAS nav obligāts pienākums atkritumu apsaimniekošanas komersantam segt izmaksas, kas saistītas ar NR apsaimniekošanu, savukārt atkritumu apsaimniekošanas komersantam nav noteikts

pienākums apliecinājumu par riepu pārstrādi nodot RAS, tādējādi ļaujot RAS atskaitīties par savu saistību izpildi;

- c. Lai gan normatīvajos aktos riepu tirgotājam ir noteikts pienākums pieņemt no riepu lietotājiem NR, ir paredzēts arī izņēmums, kad gadījumā, ja NR pieņemšana tirdzniecības vietā nav iespējama, tirgotājs drīkst norādīt patērētājam tuvāko vietu, kur iespējams nodot NR. Šādā situācijā “neērtību izmaksas”, kas saistītas ar NR nodošanu savākšanas vietā var pārsniegt neērtības, kas saistītas ar riepu iegādi, tā rezultātā palielinot iespējamību, ka NR paliks māsaimniecībā vai tiks izmestas nelegāli;
- d. Riepu lietotājiem nav nepārprotami skaidras informācijas par NR nodošanas pārstrādei / reģenerācijai iespējām, nodošanas vietām un saistītajām izmaksām.

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 (Att. 3.1)



Att. 3.1 NR apsaimniekošanas modeļi Eiropas valstīs²⁵

Valstīs kurās darbojās RAS, tās parasti ir riepu ražotāju un tirgotāju dibinātas un finansētas bezpeļņas organizācijas, kuras nodarbojas 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.

²⁵ Karte ETRMA - European Tyre & Rubber Manufacturers' Association, pieejams: <https://www.etrma.org/wp-content/uploads/2021/01/ELT-Management-and-companies-in-Europe.png>

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, riepas tiek apliktas ar nodokli, kuru samaksā riepu ražotājs, attiecīgi tālāk šis izmaksas iekļaujot riepu cenā, kuru samaksā riepu patērētājs²⁶.

Lai raksturotu šīs sistēmas darbību detalizētāk tika analizēts Horvātijas piemērs. Horvātijas gadījumā riepu tirgotājs vai importētājs, par tā tirgū laisto riepu apjomu īpašā fondā iemaksā nodevu, kas turpmāk tiek izmantota NR apsaimniekošanai. Jāatzīmē, ka ar nodevu tiek apliktas gan tādas riepas, kas tirgū tiek novietotas kā prece, gan riepas uz transportlīdzekļiem un speciālās tehnikas. Nodevas apmērs jaunām riepiem, kas tiek realizētas, kā prece ir ~145 EUR/t, nodevas apmērs par riepiem uz transportlīdzekļiem ir no ~1,00 EUR/gab. par vieglā transportlīdzekļa riepu, 8,50 EUR/gab. par kravas transportlīdzekļa riepu, līdz 24,00 EUR/gab. par specializētās celtniecības tehnikas riepu. Fondā iemaksātos līdzekļus administrē valsts iestāde Vides aizsardzības un energoefektivitātes fonds²⁷. NR atkritumu radītājiem ir tiesības bez papildu samaksas nodot NR autoremonta darbnīcās, speciālās savākšanas vietās vai publiski pieejamos šķirot atkritumu savākšanas laukumos. NR apsaimniekošanu, t.sk. savākšanu pārvadāšanu un pārstrādi veic licencēti NR atkritumu saimniekošanas komersanti, kuru pakalpojumi tiek apmaksāti no fonda līdzekļiem. Katrs NR apsaimniekošanas posms tiek apmaksāts atsevišķi saskaņā ar detalizēti izstrādātu un apstiprinātu cenrādi, piemēram, pārstrādes / reģenerācijas iekārtu operators saņem maksu par pārstrādāto / reģenerēto NR apjomu, maksa ir diferencēta atkarībā no pārstrādes / reģenerācijas veida – materiālu pārstrādes dotācija ir noteikta ~80,00 EUR/t, dotācija ~13,00 EUR/t par NR izmantošanu enerģētikā. NR savācējiem un pārvadātājiem tiek apmaksāti NR pārvadāšanas izdevumi proporcionāli pārvadātajam NR apjomam un pārvadājumu attālumam. Horvātijā noteiktais NR reģenerācijas mērķis ir 80% no tirgū realizētā riepu apjoma, kas vadoties pēc tabulas 3.1. datiem tiek sasniegts.

Kopējam NR apsaimniekošanas raksturojumam Eiropas valstīs izmantota Eiropas riepu un gumijas ražotāju asociācijas (*European Tyre & Rubber Manufacturers' Association ETRMA*) apkopotā informācija par NR apsaimniekošanas rādītājiem 2019. gadā²⁸. Bez EU27 valstīm datu apkopojumā iekļauta informācija par Šveici, Norvēģiju, Serbiju un Turciju.

Tabula 3.1. NR apsaimniekošana Eiropas valstīs, 2019. gads, tonnas

Valsts	NR radīts	NR reģenerācija t			Nav informācijas/ uzkrājumi	Reģenerācija kopā %
		Izmantošana inženierteh. vajadzībām	Pārstrāde	Enerģijas atguve		
Austrija	74 000		46 000	28 000		100%
Beļģija	81 325		75 163	2 153	3 600	95%

²⁶ ETRMA-European Tyre & Rubber Manufacturers' Association, pieejams: <https://www.etrma.org/key-topics/circular-economy/>

²⁷ The Environmental Protection and Energy Efficiency Fund <https://www.fzoeu.hr>

²⁸ Pieejams: https://www.etrma.org/wp-content/uploads/2021/05/20210520_ETRMA_PRESS-RELEASE_ELT-2019.pdf

Valsts	NR radīts	NR reģenerācija t			Nav informācijas/ uzkrājumi	Reģenerācija kopā %
		Izmantošana inženierteh. vajadzībām	Pārstrāde	Enerģijas atguve		
Bulgārija	40 800		26 000	1 500	13 300	67%
Horvātija	26 307		19 909	1 374		81%
Kipra	6 900		2 500	7 500		145%
Čehija	93 037		34 194	32 849	2 802	72%
Dānija	49 900		47 800	0		96%
Igaunija	13 107	1 485	9 106	3 216		105%
Somija	61 060	56 802	10 733	5 958		120%
Francija	422 579	38 354	184 003	223 054		105%
Vācija	434 000		295 000	137 250		100%
Grieķija	45 200		29 988	13 851	1 861	97%
Ungārija	44 000		30 000	9 500	4 500	90%
Īrija	32 601		31 573	1 028		100%
Itālija	384 000	842	170 000	170 000	32 000	89%
Latvija	12 500		8 000	3 500	1 000	92%
Lietuva	21 533		14 413	3 752	2 426	84%
Luksemburga	0	-	-	-		-
Malta	2 300		2 300			100%
Nīderlande	87 746		79 933	7 813		100%
Polija	268 500		127 000	84 000	57 500	79%
Portugāle	72 421	744	46 499	30 915		108%
Rumānija	51 413		544	50 869		100%
Slovākija	27 475		22 675	632	363	85%
Slovēnija	27 307		7 496	13 150	1 258	76%
Spānija	238 080	202	158 125	79 753		100%
Zviedrija	93 532	3 013	24 623	65 896		100%
Lielbritānija	452 659	11 065	148 643	277 283	15 669	97%
Kopā	3 164 282	112 507	1 652 219	1 254 796	136 279	95%
Norvēģija	66 620	447	19 763	47 410		102%
Serbija	50 000		39 000	11 000		100%
Šveice	47 200		600	46 600		100%
Turcija	227 509		129 619	69 009	28 881	87%
KOPĀ (pavisam)	3 555 611	112 954	1 841 201	1 428 815	165 160	95%

Atbilstoši ETRMA apkopotajiem datiem (datu avots un metodoloģija nav norādīta) NR pārstrādes / reģenerācijas apjomi apkopojumā iekļautajās valstīs ir augsti – vidējais rādītājs sasniedz 95% pārstrādes apjomu no radītā NR apjoma. Jāatzīmē gan, ka apkopojumā nav iekļauta informācija par

ikgadējo realizēto riepu apjomu, tādējādi nav iespējams novērtēt NR savākšanas rādītājus. Atsevišķās valstīs pārstrādes apjoms pārsniedz radīto NR apjomu, kas liecina par periodisku NR uzkrāšanu un nodošanu pārstrādei / reģenerācijai nākamajos periodos.

Veiktajās reģenerācijas darbībās dominē materiālu pārstrāde – nepilni 52% no kopējā apsaimniekotā NR apjoma, materiālu pārstrādei seko NR izmantošana par kurināmo – 40%, daudz mazāks apjoms – 3% tiek izmantots inženiertehniskām vajadzībām.

Atsevišķu valstu detalizētākam raksturojumam izmantota informācija no SIA GATEWAY & PARTNERS, 2018.g veiktā pētījuma²⁹, informācijas apkopojumu skat. tabulu (Tabula 3.2)

Tabula 3.2. NR apsaimniekošana Eiropas valstīs, detalizēts raksturojums

Valsts	Savākšanas sistēma	Savāktais un pārstrādātais riepu apjoms	Pārstrāde
Čehija	Riepu savākšanu un nodošanu pārstrādei nodrošina „ELTMA Czech Republic” (NVO), kas apvieno 53 riepu ražotājus un importētājus. Maksas likme 0,073 EUR/kg par vieglā auto riepu. Ir 2400 nodošanas punkti	Savāktais: 41 tūkst. t (2017.); 80%. Jāpārstrādā ir viss savāktais.	Pēc neoficiālajiem datiem darbojas 3 uzņēmumi. Lielākais no tiem – “Gelpo” – ražo sporta un bērnu laukuma segumus; amortizācijas plāksnes dzelzceļā; trokšņa absorbēšanas materiālus, u.c.
Igaunija	Riepu ražotāju organizācija, kuras riepu apsaimniekošanas maksa ir 0,12 EUR/kg (~0,96 EUR/vieglā auto riepa) Nodošanas punkti ir visās vietās ar iedzīvotāju skaitu virs 1500.	Pārstrādātas (2017): 11 200 tonnas jeb 78% no gadā pārdotā apjoma Pārstrādātas (2018): 15 000 tonnas, liela daļa vēsturiski uzkrāto.	Riepas tiek pārstrādātas jaunos produktos vairākos Igaunijas uzņēmumos, tajā skaitā veidojot arī spridzināšanas paklājus.
Itālija	Importētāji atbildīgi par riepu savākšanu. “Ecopneus” sistēma, kas apvieno 100 ar nozari saistītos uzņēmumus un tādējādi aptver 70% no valstī izmantotajām riepām. 33 000 savākšanas punkti.	Savākts: “Ecopneus” sistēmā 70% no izmantotajām riepām, 250 000 tonnas gadā. Pārstrādāts (2017): 239 000 tonnas.	Izmantošana enerģijas ražošanai (2017): 49 % jeb 117 tūkst. t. Pārstrāde jaunos produktos (2017): 51% Izveidoti 440 km gumijota asfalta
Lietuva	Likums prasa savākt vismaz 80% no ik gada ievesto riepu svara. DRN ir mazāks nekā izmaksas par riepu savākšanu. Likumā noteiktie 80% ir oficiāli sasniegts, taču ir šaubas par datu pareizību.	Savākto apjoms (2017): 26 000 t Pārstrādāto apjoms (2017): 14 000 t	5-7 riepu pārstrādātāji. Pārstrādes kapacitāte: 62 000 tonnas riepu gadā, kā arī vēl papildus sadedzināšanas kapacitāte ir 21 000 tonna
Polija	Likumā noteiktais pārstrādes līmenis ir 75%. Kopš 2002.gada noteikta 0,35 EUR apsaimniekošanas maksa importētājiem par ievestu vieglā auto riepu	Savāktas: 180 000 t (90%). Pārstrādātas: 200 000 tonnas Tiek aktīvi importētas nolietotas riepas	30%–60% izmanto enerģijas ražošanai 30-40% jaunu materiālu ražošanai. 15 cementa ražošanas rūpnīcas. Viena no rūpnīcām

²⁹ “Labāko prakses piemēru, t.sk. komercsektora pieredzes, Latvijā un ārvalstīs izvērtēšana un apkopošana zaļā iepirkuma jomā”, GATEWAY & PARTNERS, 2018.g

Valsts	Savākšanas sistēma	Savāktais un pārstrādātais riepu apjoms	Pārstrāde
			sāks ražot cementu asfalta ietvēm.
Somija	Plaša riepu ražotāju un importētāju sistēma, kas savāc 95% no gadā importētājām riepām. "Rengaskierratys" – atbildīgi ražotāji un importētāji. Tarifs iekļauts riepu cenā – 1,74 EUR/vieglā auto riepu	Asociācijas biedri savāc 95% no gadā importētajām riepām. Savāktais (2017): 55 tūkst. riepas	Viens pārstrādātājs – "Kuusakoski Oy" Energijā izmantots: 20% jeb 11 000 t Infrastruktūrā: 59% jeb 31 000 t
Vācija	Ir noteikti mērķi, bet nav noteikti atbildīgie. Par riepu izmešanu kopā ar sadzīves atkritumiem vai dedzināšanu sods no 30 līdz 25 000 EUR atkarībā no riepu daudzuma un pavalsts. Nav vienota sistēma riepu savākšanā. Vidēji patērētājam jāmaksā 2 EUR par vieglās riepas nodošanu Kopā ir 35 atkritumu savākšanas un pārstrādes uzņēmumi, no kuriem 16 pievienojušies ZARE organizāciju,	Gadā vidēji tiek savākts ap 570 000 t riepu. Atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumi pārstrādā 30% nolietoto riepu.	Pārstrādāts (2017): 577 000 t Pārstrādāts granulās vai gumijas pulverī: 40% jeb 231 000 t Pārstrādāts cementa industrijā kā kurināmais: 35% jeb 201 000 t

4 NOLIETOTU RIEPU APSAIMNIEKOŠANAS MODEĻU ALTERNATĪVAS

Pašreizējais Latvijā pielietotais NR apsaimniekošanas modelis ir līdzīgs vairumā Eiropas (t.sk. Eiropas Savienības) valstu izmantotajam, proti, ražotāja paplašinātās atbildības sistēma, kur atbildība par noteikto reģenerācijas mērķu sasniegšanu ir noteikta riepu importētājam, kas tās ievie un realizē Latvijas tirgū vai ievie izmantošanai savas saimnieciskās darbības nodrošināšanai.

Normatīvais regulējums ļauj katram komersantam pašam veikt noteiktos NR apsaimniekošanas pasākumus (izveidot individuālu sistēmu) vai arī uz līguma pamata saistību izpildi nodot RAS komersantam. Esošās situācijas analīze liecina, ka 2021. gadā Latvijā nedarbojās neviena individuālā sistēma, NR apsaimniekošana pakalpojumus sniedz četri RAS komersanti, no kuriem divi pārvalda 90% tirgus. Saskaņā ar VVD sniegto informāciju līgums par RAS īstenošanu ir noslēgts ar piekto komersantu, SIA "Eco System", kas darbību uzsāks 2022. gadā. Šobrīd faktiski nepastāv specifiski ierobežojumi jaunai RAS komersantu ienākšanai tirgū vai no normatīvā regulējuma izrietoši šķēršļi esošajiem RAS komersantiem palielināt savu tirgus daļu.

Saskaņā ar šī pētījuma darba uzdevumu jāveic izvērtējums par apsaimniekošanas modeļa maiņas ietekmi uz iespējām novērst nepilnības un problēmas NR apsaimniekošanas sektorā. Darba uzdevumā izvirzītie izskatāmie modeļi / instrumenti ir sekojoši:

- Pētījumā analizē nolietotu riepu apsaimniekošanu sistēmas modeli, kurā darbojas ierobežots skaits RAS (1 (viena) RAS, 2 (divas) RAS), vērtējot šāda modeļa ietekmi uz konkurenci, definējot un izvērtējot konkurenci ierobežojošos faktorus šāda modelī;
- Pētījumā analizē nolietotu riepu apsaimniekošanu sistēmas modeli, kurš veidots, balstoties uz depozīta sistēmas pieeju, sniedzot priekšlikumus par un izvērtējot riepu reģistra izveidi šāda modeļa darbības nodrošināšanai;

atbilstoši šim uzstādījumam pamatjautājums pētījumā ir – "vai NR apsaimniekošanas tirgus dalībnieku skaits ir noteicošais faktors sistēmas efektivitātes nodrošināšanā?" Depozīta sistēmas (turpmāk DS) ieviešana pēc būtības ir uzlūkojama drīzāk kā finanšu instruments nevis tehnisks risinājums NR savākšanas iespēju paplašināšanā, kā tas ir izlietotā iepakojuma DS sistēmas gadījumā. Savukārt, riepu reģistra izveide būtu aplūkojama kā atsevišķs instruments nevis tikai DS sastāvdaļa, jo riepu reģistra izveide ļautu kontrolēt riepu apriti gan esošajā modelī, gan modelī, kur tirgū darbojas ierobežots RAS komersantu skaits.

4.1 IEROBEŽOTA SKAITA RAS KOMERSANTU MODEĻA ĪSTENOŠANA

Ierobežota skaita RAS komersantu, kas veic riepu apsaimniekošanas pakalpojuma sniegšanu īstenošana pamatā ietver divas alternatīvas:

- Līdz noteiktam limitam tiek ierobežots RAS dalībnieku skaits;
- Tiek izveidots 1 RAS, jeb monopola modelis.

Abos gadījumos tiek izslēgta iespēja komersantam, kas veic riepu importu, pašam īstenot individuālu NR apsaimniekošanu. Kā arī monopola modeļa gadījumā tiek izslēgta konkurences iespēja tirgū saglabājot tikai konkurenci par tirgu.

Limitēta RAS (turpmāk LRAS) komersantu skaita modeļa izveidei ir nepieciešams definēt kvalifikācijas kritērijus, pēc kuriem noteikt vai attiecīgais komersants kvalificējas dalībai tirgū. Līdzīga pieeja tiek

Īstenota Lietuvā attiecībā uz elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumu apsaimniekošanu, kur komersantam, lai sniegtu RAS pakalpojumus nepieciešams sasniegt apsaimniekojamo riepu tirgus daļu, kas ir vismaz 10% no kopējā importētā attiecīgo videi kaitīgo preču apjoma, kas apsaimniekots RAS saskaņā ar sniegto pārskatu datiem. Šāds kritērijs ir samērā vienkārši piemērojams un pārbaudāms, tirgus daļu RAS komersants var apliecināt ar līgumiem, kas noslēgti ar riepu importētājiem, par noteikta apjoma riepu apsaimniekošanu. Tajā pat laikā, pie šāda 10% sliekšņa, teorētiski pastāv iespēja tirgū darboties līdz desmit RAS komersantiem, kas formāli nenodrošina tirgus dalībnieku skaita samazinājumu. Attiecīgi, lai limitētu tirgus dalībnieku skaitu līdz diviem RAS minimālās tirgus daļas sliekšnis būtu jānosaka vismaz 30%, kas teorētiski ļautu tirgū darboties līdz trīs komersantiem, bet praksē, pat vienam RAS iegūstot tirgus daļu 41%, trešā RAS darbība nav iespējama. Šāda sliekšņa noteikšana, visticamāk padarītu neiespējamu jaunu dalībnieku ienākšanu tirgū.

Vērtējot LRAS modeļa īstenošanas tehniskos aspektus nav identificējama fundamentālu izmaiņu nepieciešamība esošajos NR apsaimniekošanas risinājumos, no tehniskā viedokļa attiecībā uz NR atpakaļ savākšanu no atkritumu radītājiem var darboties līdzšinējā sistēma, t.i. NR pieņemšana tirdzniecības vietās, transportlīdzekļu remonta un apkopes darbnīcās, kā arī savākšanas punktos, bet vienlaicīgi, lai uzlabotu sistēmas darbības efektivitāti, nepieciešams atsevišķu sistēmas elementu atbildību paaugstināt no vēlamas uz obligātu, kā arī palielināt kontroles intensitāti.

Monopola RAS (turpmāk MRAS) modeļa īstenošana līdzīgi kā LRAS modelī pienākumu un atbildības sadalījums no NR apsaimniekošanas viedokļa paliek nemainīgs. RAS komersants organizē apsaimniekošanas sistēmu atbilstoši spēkā esošajam normatīvajam regulējumam, riepu un NR aprite, t.sk. savākšanas sistēma, loģistikas ķēdes paliek līdzšinējās – savākšanas procesu un nodošanu pārstrādei īsteno atkritumu apsaimniekošanas komersanti, vienīgi šiem procesiem, pretstatā esošajai situācijai jābūt koordinētiem starp RAS un atkritumu apsaimniekošanas komersantiem. MRAS scenārijā principiāli atšķirīgais aspekts ir tirgus regulēšana – ja šā brīža situācijā tirgu un pakalpojuma cenu regulē konkurence, tad ieviešot MRAS modeli ir nepieciešama valsts institūciju iesaiste, lai nodrošinātu samērīgu un izmaksām atbilstošu pakalpojuma cenu. Lai īstenotu šādu scenāriju, pieņemot, ka kvalitātes prasības RAS komersantiem attiecībā uz riepu apsaimniekošanu, kā arī kontroles procedūras, jau šobrīd ir pietiekami detalizēti izstrādātas, minimālais papildus pasākumu kopums ir:

- RAS pakalpojuma sniedzēja konkursa atlases nolikuma izstrāde un iepirkuma procedūras veikšana;
- Pakalpojuma maksas regulēšanas sistēmas izstrāde, kas, visticamāk, īstenojama caur Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas (turpmāk SPRK) kompetenču sfēru;
- Atbilstoši grozījumi normatīvajos aktos, jaunu normatīvo aktu izstrāde;
- Regulāra tirgus uzraudzība, lai sabalansētu pakalpojuma sniedzēja un saņēmēja intereses.

4.2 DEPOZĪTA SISTĒMAS PIEEJA RIEPU APSAIMNIEKOŠANĀ UN RIEPU REGISTRA IZVEIDE

DS tradicionāli tiek izmantotas izlietotā dzērienu iepakojuma atpakaļ savākšanai no patērētājiem un nodošanas pārstrādei nodrošināšanai. DS darbības princips paredz papildus maksas iekasēšanu pie produkta realizācijas, jeb depozīta iemaksu, ko patērētājam ir iespējams saņemt atpakaļ, ja produkta iepakojums pēc produkta patērēšanas tiek atgriezts tirgotājam (autorizētam savācējam). DS nodrošina divus ieguvumus, pirmkārt, depozīta maksa motivē produkta lietotāju atgriezt izlietoto iepakojumu, otrkārt, tā kā produkta lietotājam ir tiesības atgūt depozīta maksu, depozīta maksas ieturētājam ir

pienākums nodrošināt izlietotā iepakojuma pieņemšanu, kas attiecīgi paplašina attiecīgā atkritumu veida nodošanas iespējas - pieņemšanas vietu skaitu.

Analizējot scenāriju par DS ieviešanu riepu apsaimniekošanā jāņem vērā, ka līdzīgi kā MRAS gadījumā DS operators atradīsies monopola stāvoklī, jo vairāku paralēlu DS sistēmu izveide nav tehniski un ekonomiski pamatota. Papildus aspekts ir depozīta objektu, šajā gadījumā, riepu identifikācijas nodrošināšanā, proti, lai DS sistēma varētu sekmīgi darboties, tās atgriezeniskajā aprītē drīkst nonākt tikai tādas NR par kurām pie to iegādes ir iemaksāts depozīts. Lai nodrošinātu šādu identifikācijas iespēju faktiski ir nepieciešams izveidot riepu reģistrācijas un uzskaites sistēmu, kurā tiek reģistrētas visas DS ietvaros apsaimniekotās riepas, tādējādi izslēdzot iespēju, ka ieturētā depozīta maksa tiek atgriezta par riepām, kas, piemēram, ir iegādātas ārvalstīs, iegādātas pirms DS darbības uzsākšanas vai arī mērķtiecīgi ievestas no ārvalstīm nolūkā saņemt depozīta maksu, u.tml..

Attiecībā uz riepu uzskaites un reģistrācijas sistēmas izveidi būtiskākais šķērslis ir vienota identifikatora / marķējuma trūkums. Uz riepām esošais ražotāja izveidotais marķējums ietver informāciju par: 1)ražotāju; 2)riepas modeli; 3)izmēru; 4)ražošanas vietu (rūpnīcu); 5)ražošanas laiku (mēnesis/gads), kas faktiski ir nepietiekams informācijas apjoms riepas identifikācijai. Iepakojuma DS gadījumā šis jautājums tiek risināts ar atbilstoši izstrādāta identifikatora (svītrkoda / QR koda) drukāšanu uz DS ietvaros apsaimniekojamā iepakojuma. NR DS ietvaros, ņemot vērā riepu tehnisko uzbūvi un ekspluatācijas apstākļus, gadījumā, ja reģistram kā identifikators tiek izmantotas uzlīmes vai drukāta informācija, nevar tikt garantēts, ka uzlīme uz riepas saglabāsies visā aprites cikla laikā, ļaujot to identificēt no importēšanas brīža līdz pieņemšanai pārstrādes reģenerācijas vietā, attiecīgi šāds risinājums nenodrošina reģistra funkcionalitāti. Savukārt mehāniska identifikācijas koda izveide (marķēšana, piemēram, ar gravēšanas palīdzību) uz riepas var negatīvi ietekmēt konstruktīvās un drošas ekspluatācijas īpašības, līdz ar to arī šāds risinājums reģistra izveidei nav rekomendējams.

Alternatīvā iespēja fiziskai riepu marķēšanai ir dokumentēta-elektroniska vai elektroniska reģistra izveide:

- Dokumentēta – elektroniska reģistra ieviešanas scenārijā riepu identifikācija būtu īstenojama riepu pārdošanas brīdī, riepu pircējam izsniedzot darījumu apliecināšu dokumentu tajā iekļaut informāciju par iegādāto produktu un identifikācijas numuru, vienlaicīgi šī informācija būtu iekļaujama riepu reģistrā. Pēc riepas lietošanas beigām tās nododot pieņemšanas vietā, auto remontdarbnīcā vai tirdzniecības vietā, uzrādot minēto darījumu apliecināšu dokumentu, NR nodošanas vietas apsaimniekotājam salīdzinot datus ar riepu reģistrā esošo informāciju būtu pienākums pieņemt NR un dzēst informāciju no reģistra;
- Elektroniska reģistra ieviešanas scenārijā riepu iegādes fakts būtu fiksējams reģistrā informācijai papildus pievienojot datus, kas ļauj identificēt pircēju (fizisku vai juridisku personu). Šajā gadījumā pie NR nodošanas savākšanas punktā riepas tiktu identificētas pēc personas, kas tās nodod.

Raugoties no lietošanas ērtību viedokļa abiem izskatītajiem risinājumiem ir trūkumi, jo pirmajā gadījumā neērtības ir saistītas ar nepieciešamību vairākus gadus (visu riepu lietošanas laiku) glabāt riepu iegādes darījumu apliecināšus dokumentus, elektroniskā reģistra gadījumā faktiski nav iespējama lietotu riepu pārdošana vai nodošana lietošanai citai personai, saglabājot tiesības jaunajam lietotājam riepas pēc to lietošanas beigām nodot pārstrādei / reģenerācijai uz reģistrā ietvertās informācijas pamata. Abos gadījumos tāpat netiek nodrošināta NR identifikācija turpmākajos aprites posmos – nodošana atkritumu apsaimniekotājam, nodošana pārstrādei / reģenerācijai.

Kopuma vērtējot riepu reģistra izveides iespējas secināms, ka funkcionāla, riepu un NR aprites izsekojamības, kontroles mērķu sasniegšanu nodrošinoša reģistra izveide pašreizējos apstākļos nav iespējama. Reģistra izveides iespējas ierobežo katras atsevišķas riepas 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 saglabājās visā riepas aprites cikla laikā. Ņemot vērā, ka riepu ražošana ir globāla nozare, šādas sistēmas ieviešana ir vērtējama kā problemātiska.

5 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);
- Tiek ieviesta riepu depozīta 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, tie ir:

- Sistēmas infrastruktūras risinājumi;
- Administratīvo procedūru novērtējums;
- Uzskaites un kontroles procedūru novērtējums;
- Ietekme uz konkurenci;
- Finansiāli ekonomiskie aspekti;
- Sistēmas efektivitātes novērtējums.

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. riepās uz transportlīdzekļiem, NR nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas sfērā.

Scenāriju ietekmes izvērtējums, galvenie argumenti un secinājumi ir apkopoti tabulā, skat. (Tabula 5.1)

Tabula 5.1. NR apsaimniekošanas modeļu salīdzinošā analīze

Kritērijs	Multi-RAS	LRAS	MRAS	DS
Sistēmas infrastruktūras risinājumi	No infrastruktūras pieejamības viedokļa esošā sistēma tās klientiem (rieputājiem) 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	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.

Kritērijs	Multi-RAS	LRAS	MRAS	DS
	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.			
Administratīvo procedūru aspekti	Papildus esošajām procedūrām pasākumi nav paredzēti.	Būtiskas atšķirības no Multi-RAS scenārija nav prognozējamās 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 mainoties izmaksu - ieņēmumu attiecībai, pārskatīšana.	Papildus MRAS modelim jāparedz depozīta maksājumu (iemaksas / izmaksas) vadība kā arī stingrāka un precīzāk kontrole pār DS NR riepu apriti, lai novērstu krāpšanas gadījumus.
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.

Kritērijs	Multi-RAS	LRAS	MRAS	DS
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, saglabājās konkurence par tirgu. Lai nodrošinātu pakalpojuma saņēmēju un pakalpojuma sniedzēja interešu sabalansētību, nepieciešama pārraugošās institūcijas iesaiste.	Scenārija īstenošanas gadījumā konkurence tirgū tiek izslēgta, saglabājās konkurence par tirgu. Lai nodrošinātu pakalpojuma saņēmēju un pakalpojuma sniedzēja interešu sabalansētību, nepieciešama pārraugošās 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, tādējādi veicinot sistēmas darbības efektivitāti.	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, nodošana pārstrādei / reģenerācijai)	Nosakot motivējošu depozīta iemaksu apmēru, DS modelī prognozējama visaugstākā sistēmas efektivitāte attiecībā uz NR atpakaļ savākšanas rādītāju sasniegšanu.

Kritērijs	Multi-RAS	LRAS	MRAS	DS
			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 apsaimniekošanas sistēmu tehniskos aspektus un infrastruktūras risinājumus neviena no izskatīto scenāriju īstenošana nav saistīta ar principiāli atšķirīgu pieeju un savākšanas, loģistikas risinājumi ir īstenojami līdzīgi esošajai praksei, papildinot to ar NR uzglabāšanas risinājumiem un loģistikas pakalpojumiem, ietverot sistēmā transportlīdzekļu remonta darbnīcas, kur tiek veikta NR demontēšana no transportlīdzekļiem vai speciālās tehnikas.

No administratīvo procedūru viedokļa vislielākais slogs ir MRAS un DS modeļos, kur neskatoties uz minimālo pakalpojumu sniedzēju skaitu ir prognozējams būtisks procedūru pieaugums saistībā ar NR apsaimniekošanas pakalpojuma tarifu noteikšanu, DS, īpaši ar depožita maksas aprites uzraudzību. Šajā aspektā par optimālo uzskatāms LRAS modelis.

Vērtējot nepieciešamās kontroles un uzskaites procedūras, jebkurā no scenārijiem rekomendējama riepu reģistra izveide, kas ļauj izsekot riepu aprites ciklu no realizācijas brīža līdz nodošanai reģenerācijai, kā arī identificēt NR par kurām ir samaksāta apsaimniekošanas maksa RAS ietvaros. DS modelī riepu reģistra izveide ir obligāts pasākums. Gadījumā, ja riepu reģistrs netiek izveidots, tiek pieņemts, ka kontroles un uzskaites procedūru efektivitāte uzlabojās samazinoties RAS skaitam.

Vērtējot ar konkurenci saistīto aspektus – jebkurš no jaunajiem apsaimniekošanas modeļiem ietver konkurences ierobežojumus, kas rada riskus saistībā ar pamatotas NR apsaimniekošanas pakalpojuma maksas noteikšanu un pakalpojuma kvalitātes līmeni. Vienlaicīgi jāatzīmē, ka arī šobrīd tirgū dominē divi RAS komersanti un brīvā konkurence Multi-RAS scenārijā nav veicinājusi jaunu dalībnieku ienākšanu un palikšanu tirgū, attiecīgi, kontroles un uzskaites pasākumu efektivitātes uzlabošanas nolūkā un, lai izvairītos no riskiem, kas saistīti ar epizodisku RAS komersantu darbību, ir izskatāma LRAS scenārija īstenošana, ja to pieļauj konkurences tiesību regulējums.

No finansiāli – ekonomisko aspektu viedokļa prognozējams, ka vislielāko ietekmi uz NR apsaimniekošanas izmaksām gala lietotājam atstātu DS modeļa ieviešana, kurā papildus tiešo apsaimniekošanas izmaksu pieaugumam jārēķinās ar zināma līdzekļu apjoma iesaldēšanu. No otras puses finansiāli - ekonomiskie aspekti nav vērtējami, kā būtiskais aspekts apsaimniekošanas modeļa izvēlē, jo NR apsaimniekošanas izmaksu īpatsvars kopējās autotransporta lietošanas izmaksās ir vērtējams kā nebūtisks.

Efektivitātes novērtējums – prognozējot apsaimniekošanas modeļu efektivitāti, jeb spēju nodrošināt NR savākšanu un nodošanu pārstrādei / reģenerācijai, paredzami augstāka efektivitāte ir DS un MRAS sistēmām, jo tā kā šajos modeļos viena apsaimniekotāja rīcībā ir lielāks NR apjoms un NR plūsma ir prognozējam, ir iespējams efektīvāk sadarboties ar pārstrādes un reģenerācijas uzņēmumiem. Tāpat

šajos modeļos ir nodrošināta iespēja efektīvāk atklāt un novērst neatbilstības NR aprites uzskaitē un apsaimniekošanā. Papildus ieguvums varētu būt riepu tirgus pārraudzības iespēja un neatbilstību konstatēšana – tā kā apsaimniekotāja rīcībā ir informācija par visu RAS riepu apjomu, apsaimniekotājs var novērtēt vai RAS ietvertais apjoms ir atbilstošs riepu tirgum un netiek īstenota negodīga rīcība nedeklarējot importētas riepas. Vienlaikus nav pamata uzskatīt, ka Multi-RAS vai LRAS modeļos nav iespējams sasniegt noteiktos mērķus, jo arī šobrīd atbilstoši datiem NR savākšanas un reģenerācijas mērķi tiek izpildīti neatkarīgi no komersanta apsaimniekotā riepu apjoma.

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 darbošos 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.

6 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 aprīte.
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 pusgamam 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 mājāsaimniecībās 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 principa “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 riepas uz transportlīdzekļiem uz kuriem attiecās NTAL, bet arī riepas 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 pārliecināties, ka ir veikta riepas apsaimniekošanas izmaksu apmaksa. Problemātiskais faktors riepu reģistra izveidē ir riepas identifikācijas iespēju trūkums, proti, esošie riepu ražotāja izveidotie riepas marķējumi neļauj identificēt un apliecināt konkrētās riepas unikalitāti. Kopuma vērtējot riepu reģistra izveides iespējas secināms, ka funkcionāla, riepu un NR aprites izsekojamības, kontroles mērķu sasniegšanu nodrošinoša reģistra izveide pašreizējos apstākļos nav iespējama. Reģistra izveides iespējas ierobežo katras atsevišķas riepas 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 saglabājās visā riepas 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.

7 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, kas palielinās RAS ietvaros apsaimniekoto NR savākšanas un nodošanas pārstrādei / reģenerācijai apjomu pieaugumu;
- 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 uzskaiti pa VKP veidiem, t.sk. NR atsevišķu uzskaiti. Uzskaites pilnveidošana ļaus identificēt tos nodokļa maksātājus, kas neizmanto RAS pakalpojumus, bet veic DRN nomaksu.

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 apjomiem 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 problēmjaucājumi, 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 problēmjaucājumus 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 šķiroto atkritumu savākšanas laukumos, riepu tirdzniecības vietās vai autotransporta apkopes un remonta darbnīcās, riepu pieņēmējam uzliek pienākumu NR pieņemt bez papildu maksas.