



Briselē, 2025. gada 17. jūnijā
(OR. en)

10391/25

**Starpiestāžu lieta:
2023/0284(COD)**

**ENV 554
ENT 98
MI 408
CODEC 818**

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK – vispārēja pieeja

Pielikumā pievienots vispārējās pieejas teksts attiecībā uz priekšlikumu Regulai par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu; Padome (Vide) to apstiprināja 4104. sanāsmē, kas notika 2025. gada 17. jūnijā.

Komisijas priekšlikuma papildinājumi ir pasvītroti, bet teksta svītrojumi ir atzīmēti ar [...].

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par aprītīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu
apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ
Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 114. pantu un tā 192. panta
1. punktu saistībā ar šīs regulas 14. līdz 45., 46. un 48. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

tā kā:

- (1) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums “Eiropas zaļais kurss”³ (“Eiropas zaļais kurss”) ir Eiropas izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursu ziņā efektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kur 2050. gadā nav neto siltumnīcefekta gāzu emisiju un ekonomiskā izaugsme ir atsaistīta no resursu patēriņa. Lai Savienības ražojumu rīcībpolitikas palīdzētu samazināt oglekļa emisijas pasaules līmenī, ir jānodrošina, ka Savienībā tirgotie un pārdotie ražojumi tiek sagādāti, ražoti un to kalpošanas laika beigās apstrādāti ilgtspējīgā veidā.
- (2) Autobūves nozare veido ievērojamu daļu no enerģijas un materiālu resursu patēriņa Savienībā un līdz ar to arī rada siltumnīcefekta gāzes. Transportlīdzekļu ražošana trešās valstīs un laišana Savienības tirgū veicina siltumnīcefekta gāzu rašanos visā pasaulē, un tas, savukārt, rada negatīvu ietekmi uz vidi Savienībā. Viens no priekšnosacījumiem, lai sasniegtu klimatneitralitātes mērķi 2050. gadā, ir pāreja no fosilo degvielu izmantošanas transportlīdzekļos uz nulles emisiju mobilitāti, kā paredzēts paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %”. Tas samazinās siltumnīcefekta gāzu emisijas no autobūves nozares, kuras saistītas ar transportlīdzekļu izmantošanas posmu. Autobūves nozare ir viena no lielākajām pirmreizējā alumīnija, tērauda un plastmasas izmantotājām, kas ir saistīts ar Savienības tirgū laistu jaunu transportlīdzekļu ražošanu. Tam var būt būtiska ietekme uz vidi, kas saistīta ar enerģiju, kura vajadzīga šo materiālu ieguvei un apstrādei. Ar jaunu transportlīdzekļu ražošanu saistītā vidiskā pēda varētu palielināties līdz ar notiekošo autoparka elektrifikāciju, kā arī ņemot vērā to, ka nākotnes modeļos vairāk tiek izmantota elektronika, jo gan vienā, gan otrā gadījumā ir vajadzīgs ievērojams apjoms kritiski svarīgu un stratēģisku izejvielu un dārgmetālu, piemēram, vara un retzemju elementu. Šo pārmaiņu rezultātā transportlīdzekļu ražošanas posmam varētu būt lielāka vidiskā pēda nekā to izmantošanas posmam. Turklāt pašreizējās prasības Savienības tiesību aktos par atkritumu apsaimniekošanu noved pie tā, ka resursu atgūšana no nolietotiem transportlīdzekļiem ir neoptimāla, un ir liels potenciāls palielināt atkalizmantojamo, pārjaunojamo vai no nolietotiem transportlīdzekļiem reciklējamu daļu, sastāvdaļu un materiālu daudzumu un kvalitāti. Lai mazinātu šo ietekmi uz vidi un sniegtu ieguldījumu nozares dekarbonizācijā, ir jāuzlabo vienotā tirgus darbība un

³ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas zaļais kurss” (COM(2019) 640 final).

jāsekmē autobūves nozares pāreja uz aprites ekonomiku. Tas ir saskaņā ar Komisijas 2020. gada 11. marta paziņojumu “Jauns aprites ekonomikas rīcības plāns. Par tīrāku un konkurētspējīgāku Eiropu”⁴, kurā ir pausts aicinājums pārskatīt pašreizējos noteikumus, ar mērķi “popularizēt aprītīgākus uzņēmējdarbības modeļus, sasaistot transportlīdzekļu konstrukciju ar to apstrādes iespējām kalpošanas laika beigās, apsvērt noteikumus par obligātu reciklētā materiāla saturu komponentos un uzlabot reciklēšanas efektivitāti”. Padome⁵ un Parlaments⁶ arī uzsvēra vajadzību attiecībā uz minētajiem jautājumiem ieviest jaunus Savienības noteikumus, ar kuriem aizstāj spēkā esošos noteikumus par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību un par nolietotiem transportlīdzekļiem.

- (3) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK⁷ ir noteiktas harmonizētas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes prasības un mērķrādītāji transportlīdzekļu atkalizmantošanai un reciklēšanai un atkalizmantošanai un atgūšanai. Ar to ir noteikti pienākumi attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, kā arī pienākumi ekonomikas dalībniekiem, jo īpaši ierobežojot smago metālu izmantošanu transportlīdzekļos. Tā arī nosaka pamatnoteikumus par paplašinātu ražotāja atbildību, prasot, lai transportlīdzekļu ražotāji sedz daļu no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksām.
- (4) Komisijas izvērtējumā par Direktīvu 2000/53/EK⁸ bija uzsvērts, ka direktīva ir efektīvi sasniegusi daudzus no tās sākotnējiem mērķiem, jo īpaši attiecībā uz transportlīdzekļos izmantotā kadmija, svina, dzīvsudraba un sešvērtīgā hroma samazināšanu, nolietoto transportlīdzekļu savākšanas punktu skaita palielināšanu un atgūšanas un reciklēšanas mērķu sasniegšanu. Tomēr izvērtējumā tika konstatēts, ka ar direktīvu ir nepietiekami risināti svarīgi jautājumi, kas saistīti ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, un ka tā vairs nav pielāgota, lai nodrošinātu šo transportlīdzekļu apstrādi augstā kvalitātē.

⁴ Komisijas 2020. gada 11. marta paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Jauns aprites ekonomikas rīcības plāns. Par tīrāku un konkurētspējīgāku Eiropu” (COM(2020) 98 final).

⁵ Padomes 2020. gada 17. decembra secinājumi “Padarīt atveseļošanu aprītīgu un zaļu”.

⁶ Eiropas Parlamenta 2021. gada 10. februāra rezolūcija par jaunu aprites ekonomikas rīcības plānu.

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.).

⁸ Direktīvas (EK) 2000/53 (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem izvērtējums (SWD(2021) 61 final).

- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK ⁹ reglamentē transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību, lai šie transportlīdzekļi to ekspluatācijas laika beigu posmā varētu atbilst Direktīvā 2000/53/EK noteiktajiem mērķrādītājiem. Minētā direktīva nav bijusi efektīva jaunu transportlīdzekļu atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības ievērojamā uzlabošanā un nav pielāgota jaunu transportlīdzekļu iezīmēm, kas ir ievērojami mainījušās kopš direktīvas stāšanās spēkā.
- (6) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 ¹⁰ tika ieviesta visaptveroša tipa apstiprinājuma un tirgus uzraudzības sistēma mehāniskajiem transportlīdzekļiem, piekabēm un šādiem transportlīdzekļiem paredzētām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām ar mērķi nodrošināt pienācīgu vienotā tirgus darbību un augstu vidiskā snieguma līmeni. Ir vajadzīgs atsevišķs regulatīvs tiesību akts saistībā ar ES tipa apstiprināšanas procedūru, kas noteikta Regulas (ES) 2018/858 II pielikumā. Ir nepieciešami noteikumi un prasības par transportlīdzekļu apritīgumu ES tipa apstiprināšanas procesā. Lai nodrošinātu transportlīdzekļu atbilstību minētajām prasībām, ir nepieciešams nodrošināt pārliecināšanos par to ES tipa apstiprināšanas procesā. Uz tipa apstiprinājumiem, ko izdod atbilstoši šai regulai, attiecas Regulas (ES) 2018/858 administratīvie noteikumi, tai skaitā noteikumi par tirgus uzraudzību, korektīviem pasākumiem un sodiem. Regulas (ES) 2018/858 administratīvie noteikumi, tai skaitā noteikumi par tirgus uzraudzību, korektīviem pasākumiem un sodiem, attiecas arī uz tipa apstiprinājumiem, ko izdod atbilstoši šīs regulas prasībām.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK (2005. gada 26. oktobris) par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību, pārstrādājamību un reģenerējamību, un ar ko groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK (OV L 310, 25.11.2005., 10. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

- (7¹¹) Lai uzlabotu vienotā tirgus darbību, vienlaikus nodrošinot augstu vides aizsardzības līmeni, ir būtiski harmonizēt nosacījumus transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību. Lai palīdzētu sasniegt mērķus, proti, saglabāt, aizsargāt un uzlabot vides kvalitāti, aizsargāt cilvēka veselību un apdomīgi un racionāli izmantot dabas resursus, ir būtiski paredzēt noteikumus par nosacījumiem, kas reglamentē nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, kā arī lietotu transportlīdzekļu eksportu. [...] Tāpēc visefektīvākais veids, kā veicināt autobūves nozares pāreju uz aprites ekonomiku, ir izveidot vienotu tiesisko regulējumu Savienības līmenī, kas integrētā un konsekventā veidā aptver transportlīdzekļu konstrukciju, ražošanu, laišanu Savienības tirgū un apstrādi to kalpošanas laika beigās. [...] Lai sasniegtu šos mērķus [...], Direktīva 2000/53/EK un Direktīva 2005/64/EK būtu jāaizstāj ar regulu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pantu un 192. panta 1. punktu.
- (7.a) Tālākajos reģionos, kas minēti LESD 349. pantā, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pielāgot ražotāju pienākumus, lai garantētu pakalpojumu un segtu nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksas, ņemot vērā šo reģionu īpatnības.

¹¹ *Apsvērums vēl var tikt grozīts.*

- (8) Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK attiecas tikai uz pasažieru transportlīdzekļiem (M_1) un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (N_1), kas veido aptuveni 85 % no visiem Savienībā reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Uz pārējiem transportlīdzekļiem, proti, divu un trīs riteņu transportlīdzekļiem, kravas automobiļiem, autobusiem un piekabēm, neattiecas Savienības tiesību akti attiecībā uz to ekodizainu un apsaimniekošanu to kalpošanas laika beigu posmā. Tāpēc, lai nodrošinātu apritīgu satvaru visiem Savienībā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, arī videi nekaitīgai to apstrādei, kā arī lai novērstu vienotā tirgus sadrumstalotību, šī regula būtu jāattiecina ne tikai uz M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, bet daļēji arī uz [...] L kategorijas transportlīdzekļiem ([...] L_{1e}-L_{7e}), lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O), un speciālajiem transportlīdzekļiem. Trūkst visaptverošas informācijas par šādu transportlīdzekļu apstrādi Savienībā to kalpošanas laika beigās, un tas liedz piemērot šiem transportlīdzekļiem tādu pašu režīmu, kādu ar šīs regulas stāšanās spēkā piemēros M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem. Tomēr prasības attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, to obligātu nogādāšanu uz pilnvarotiem apstrādes punktiem apstrādei, kā arī to atsārņošanu un daļu un sastāvdaļu obligātu demontāžu atkalizmantošanai un reciklēšanai pirms sasmalcināšanas, [...] un nosacījumi neinertu sasmalcināšanas atkritumu apglabāšanai būtu jāattiecina uz L kategorijas transportlīdzekļiem ([...] L_{1e}-L_{7e}) un lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) piecus gadus pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas. Lai veicinātu šādu nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, būtu jāprasa, lai to ražotāji sniedz informāciju par daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu no šādiem transportlīdzekļiem un par nomaiņu. Arī noteikumi, kas reglamentē paplašinātu ražotāja atbildību, būtu jāattiecina uz šīm transportlīdzekļu kategorijām, aptverot to savākšanas, [...] atsārņošanas un apstrādes izmaksas to kalpošanas laika beigās.

- (9) Problēmas saistībā ar lietotu transportlīdzekļu eksportēšanu skar ne tikai pasažieru transportlīdzekļus (M₁) un vieglos komerciālos transportlīdzekļus (N₁), bet, kā liecina pētījumi ¹², arī lielākus transportlīdzekļus. Tāpēc šie noteikumi būtu jāattiecina arī uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Speciālie transportlīdzekļi ir konstruēti konkrētas funkcijas veikšanai, un tiem ir vajadzīgi īpaši virsbūves pielāgojumi, kas nav pilnīgi ražotāja kontrolē. [...]Tas apgrūtina [...] atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanu[...]. Attiecībā uz M₁ un N₁ [...] / kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem [...] savākšanas, atsārņošanas un daļu un sastāvdaļu obligātas demontāžas [...] izmaksas būtu jāsedz ražotājiem paplašinātas ražotāja atbildības shēmas ietvaros. Noteikumi par apritīguma stratēģiju un lietotu transportlīdzekļu eksportu nebūtu jāattiecina uz M₂, M₃, N₂, N₃, O kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem. Noteikumi par vielām transportlīdzekļos būtu jāattiecina arī uz M₁ un N₁ kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem, kā tas ir saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK. Transportlīdzekļu, kas apstiprināti vairākposmu tipa apstiprināšanas procedūrā, otrā posma ražotājam nav iespējas aprēķināt atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem. Tāpēc ir lietderīgi prasīt, lai šai regulai atbilstu tikai bāzes transportlīdzeklis.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

- (11) Viena no lielākajām praktiskajām problēmām saistībā ar Direktīvas 2000/53/EK piemērošanu ir noteikt, vai transportlīdzeklis ir kļuvis par nolietotu transportlīdzekli, it īpaši transportlīdzekļu pārrobežu nosūtīšanas gadījumos. Lai gan par šo jautājumu ir izdoti norādījumi ¹³, šis novērtējums joprojām sagādā problēmas. Tāpēc ir nepieciešami juridiski saistoši precīzi kritēriji, kas ļauj noteikt nolietotu transportlīdzekli. Minētie kritēriji būtu jāizmanto visiem ekonomikas dalībniekiem un transportlīdzekļu īpašniekiem, kas veic darbības ar nolietotiem transportlīdzekļiem. Tomēr ir jāparedz arī izņēmumi, lai saglabātu iespēju dalībvalstīm noteikt situācijas, kurās atsevišķi transportlīdzekļi to īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļa statusa dēļ nebūtu jāuzskata par nolietotiem transportlīdzekļiem, kaut arī tie atbilst attiecīgajiem kritērijiem. Šādas situācijas var attiekties, piemēram, uz transportlīdzekļiem, kuri ir kolekcionāru vai muzeju īpašums, pēc pasūtījuma izgatavoti transportlīdzekļi vai sacīkšu transportlīdzekļi, ar nosacījumu, ka kompetentās iestādes atzīst attiecīgo īpašo kultūras nozīmi.
- (12) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā tika secināts, ka direktīvas noteikumiem par transportlīdzekļu konstrukciju ar mērķi veicināt šādu transportlīdzekļu izjaukšanu un reciklēto materiālu ienākšanu, ir bijusi ļoti ierobežota ietekme uz jaunu transportlīdzekļu konstrukciju un ražošanu, jo tie nebija pietiekami detalizēti, konkrēti un izmērāmi.

¹³ Korespondentu pamatnostādnes Nr. 9 par transportlīdzekļu atkritumu sūtījumiem, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Lai pievērstos visu Savienības tirgū laisto transportlīdzekļu konstrukcijai, kā arī to kalpošanas laika beigu posmam, ir jānosaka harmonizētas apritīguma prasības, ko verificē tipa apstiprināšanas posmā. Transportlīdzekļu tāda konstruēšana un ražošana, kas nodrošina, ka to daļas un sastāvdaļas ir atkalizmantojamas un ka materiāli, ko tās satur, ir reciklējami, ir svarīga, lai novērstu to, ka šīs daļas, sastāvdaļas un materiālus nevar pienācīgi valorizēt, kad transportlīdzeklis kļūst nolietots. Tāpēc transportlīdzekļu ražotājiem un to piegādātājiem būtu jāintegrē konstrukcijas stratēģijas, kas uzlabo atkalizmantojamību un reciklējamību, jaunu transportlīdzekļu izstrādes agrīnā posmā. Attiecīgi jauni transportlīdzekļi arī turpmāk būtu jāizgatavo tā, lai tie būtu atkalizmantojami vai reciklējami vismaz 85 % apmērā no masas un atkalizmantojami un atgūstami vismaz 95 % apmērā no masas, kā tas jau ir paredzēts Direktīvā 2005/64/EK. Lai nodrošinātu, ka atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšana notiek vienveidīgi un ka to var pārraudzīt, būtu jāizveido jauna metodika transportlīdzekļu atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanai un verifikācijai. Šādai metodikai būtu labāk jāatspoguļo jauna transportlīdzekļa potenciāls tikt reciklētam, atkalizmantotam un atgūtam tā kalpošanas laika beigās, vienlaikus ņemot vērā notiekošo tehnoloģijas progresu. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras izveidot šādu metodiku. Līdz šādas metodikas izveidei atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus būtu jāturpina aprēķināt saskaņā ar standartu ISO 22628:2002, kā noteikts Direktīvā 2005/64/EK.

- (14) Transportlīdzekļi būtu jākonstruē un jāražo tā, lai ierobežotu bažas raisošu vielu klātbūtni. Savā 2020. gada 14. oktobra paziņojumā “Ilgtspēju sekmējoša ķīmikāliju stratēģija. Ceļā uz vidi, kas brīva no toksikantiem (“Ilgtspēju sekmējoša ķīmikāliju stratēģija”)”¹⁴ Komisija norādīja, ka bažas raisošas vielas būtu jāizmanto pēc iespējas mazāk un, kad vien iespējams, jāaizstāj, pakāpeniski atsakoties no sabiedrībai nebūtiskas viskaitīgāko vielu izmantošanas, jo īpaši patēriņa precēs. Attiecīgi bažas raisošās vielas, būdamas transportlīdzekļos izmantotu materiālu vai jebkuru transportlīdzekļu daļu vai sastāvdaļu komponenti, būtu jāizmanto pēc iespējas mazāk, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kā arī no transportlīdzekļiem reciklētie materiāli visā to aprites ciklā neatstāj nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēka veselību vai vidi.
- (15) Direktīva 2000/53/EK jau ierobežo svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanu transportlīdzekļos un nosaka izņēmumus, kad šādas vielas drīkst izmantot konkrētos lietojumos. Šajā regulā būtu jāpārņem šie spēkā esošie noteikumi. Tomēr, lai nodrošinātu tiesību aktu par ķīmikālijām saskanību, ierobežojumi attiecībā uz citu vielu laišanu tirgū un izmantošanu transportlīdzekļos būtu jārisina atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1907/2006¹⁵. Tāpat ierobežojumi attiecībā uz vielu izmantošanu, ko reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1021¹⁶, būtu jāievieš, pamatojoties uz minētās regulas noteikumiem. Tāpēc šajā regulā nebūtu jānosaka iespēja ierobežot transportlīdzekļos citas vielas, izņemot svinu, dzīvsudrabu, kadmiju un sešvērtīgo hromu.

¹⁴ Komisijas 2020. gada 14. [...]oktobra paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ilgtspēju sekmējoša ķīmikāliju stratēģija. Ceļā uz vidi, kas brīva no toksikantiem” (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1907/2006 (2006. gada 18. decembris), kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu (*REACH*), un ar kuru izveido Eiropas Ķīmikāliju aģentūru, groza Direktīvu 1999/45/EK un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 793/93 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1488/94, kā arī Padomes Direktīvu 76/769/EEK un Komisijas Direktīvu 91/155/EEK, Direktīvu 93/67/EEK, Direktīvu 93/105/EK un Direktīvu 2000/21/EK (OV L 396, 30.12.2006., 1. lpp.).

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1021 (2019. gada 20. jūnijs) par noturīgiem organiskajiem piesārņotājiem (OV L 169, 25.6.2019., 45. lpp.).

- (16) Direktīvā 2000/53/EK ir noteikti izņēmumi no ierobežojumiem svina un kadmija izmantošanai transportlīdzekļos izmantotās baterijās, kuri ir pārņemti šajā regulā. Tomēr vielu izmantošana baterijās ir visaptveroši reglamentēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 2023/[...]1542¹⁷. Tāpēc šādas vielas būtu jāaplūko un galu galā to ierobežojumi un saistītie izņēmumi attiecīgā gadījumā būtu jāpārnes uz minēto regulu [...] ar šajā regulā paredzētu grozošu noteikumu. [...]
- (17) Lai ņemtu vērā zinātnes un tehnikas progresu, arī turpmāk Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz grozījumiem izņēmumos no ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai transportlīdzekļos atbilstoši šai regulai. Pirms šādu izņēmumu grozīšanas vai svītrošanas būtu jāveic novērtējums par šādas izmaiņas sociāli ekonomisko ietekmi, kas Direktīvā 2000/53/EK nav ņemta vērā, tai skaitā apsverot alternatīvu vielu pieejamību un ietekmi uz cilvēku veselību un vidi visā transportlīdzekļu aprites ciklā. Lai nodrošinātu efektīvu lēmumu pieņemšanu, koordināciju un to tehnisko, zinātnes un administratīvo aspektu pārvaldību, kuri saistīti ar šīs regulas grozīšanu attiecībā uz ierobežojumiem vielu izmantošanai transportlīdzekļos, Eiropas Ķīmikāliju aģentūrai būtu jāpalīdz Komisijai šāda novērtējuma veikšanā.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1542 [...] (2023. gada 12. jūlijs) par baterijām un bateriju atkritumiem, ar ko groza Direktīvu 2008/98/EK un Regulu (ES) 2019/1020 un atceļ Direktīvu 2006/66/EK (OV L 191, 28.7.2023., 1.–117. lpp.[...]).

- (18) Lai palielinātu apritīgumu autobūves nozarē, transportlīdzekļi būtu pakāpeniski jākonstruē un jāražo tā, lai pirmreizējo izejvielu vietā izmantotu reciklētus materiālus. Reciklētu materiālu izmantošana nodrošina materiālu resursefektīvāku izmantošanu, dekarbonizē ražošanu un mazina negatīvo ietekmi uz vidi, kas saistīta ar pirmreizējo izejvielu izmantošanu. Palielināts apritīgums attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko ražo trešās valstīs un laiž Savienības tirgū, arī palīdzēs mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas visā pasaulē, arī Savienībā. Tas arī mazina atkarību no izejvielām un enerģijas, kas saistīta ar pirmreizējo izejvielu piegādi, un vienlaikus stiprina otrreizējo izejvielu tirgu. Lai gan pasaules līmenī nav prasību par reciklētā satura izmantošanu, daudzi ražotāji jau ir iestrādājuši reciklētus materiālus savos transportlīdzekļos. Mērķrādītāju un vienotu noteikumu ieviešana par to, kā aprēķināt reciklēto saturu, nodrošinās juridisko noteiktību un palīdzēs radīt godīgu konkurenci starp ražotājiem. Prasības būs piemērojamas visiem ražotājiem, kas plāno laist transportlīdzekļus Savienības tirgū, neatkarīgi no tā, kur tie atrodas. Atzīstot globālo vērtības ķēžu nozīmi autobūves nozarē, šai regulai būtu jāļauj iegādāties otrreizējās izejvielas no vietām ārpus Savienības.

- (19) Ņemot vērā zemo plastmasas reciklēšanas līmeni, jo īpaši plastmasai no nolietotiem transportlīdzekļiem, un citu plastmasas atkritumu apstrādes veidu vispārīgo negatīvo ietekmi, ir lietderīgi palielināt reciklētās plastmasas izmantošanu transportlīdzekļos. Šajā nolūkā attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem būtu jānosaka obligāts mērķrādītājs plastmasai, ko reciklē no pēcpatēriņa atkritumiem. Attiecīgi katram transportlīdzekļu tipam būtu jāsaturs [...] plastmasa, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, tās procentuālajai daļai pakāpeniski palielinoties. Divdesmit pieci procenti no šā reciklētā satura mērķrādītāja plastmasai transportlīdzekļu tipos būtu jāsasniedz, iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no [...] nolietotiem transportlīdzekļiem. [...] Mērķrādītājos aptvertās plastmasas atlase ir balstīta uz reciklējamās plastmasas veidiem, kā norādīts Kopīgā pētniecības centra (JRC) ¹⁸ īpašajā pētījumā un ietekmes novērtējumā. Minētajos dokumentos mērķrādītāju aprēķināšanā neņem vērā termosetus, kas nav poliuretāna putas, ko iestrādā sēdekļos, un elastomēri, ņemot vērā, ka termosetus ir īpaši sarežģīti reciklēt un ka ir ierosināts noteikt riepas par prioritāru produktu saskaņā ar Produktu ilgtspējas ekodizaina regulu.[...]
- Savukārt, ja konkrētas reciklētās plastmasas nepietiekama pieejamība vai pārmērīgi augstas cenas pārmērīgi apgrūtina iespēju nodrošināt atbilstību minimālajam procentuālajam apmēram, Komisijai vajadzētu būt pilnvarotai papildināt regulu, nosakot pagaidu atkāpes no reciklētās plastmasas satura mērķrādītājiem, apspriežoties ar dalībvalstīm. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā pienākuma īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt metodiku tādas plastmasas īpatsvara aprēķināšanai un verifikācijai, kura atgūta [...] no pēcpatēriņa atkritumiem un nolietotiem transportlīdzekļiem un kura ir izmantota un iestrādāta transportlīdzekļu tipā saskaņā ar citiem Savienības tiesību aktiem, kuri konsekventi horizontālā veidā aptver plašāku atkritumu plūsmu un produktu klāstu.

¹⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>

(19.a) Reciklētas plastmasas izmantošanas transportlīdzekļos veicināšana balstās uz pieņēmumu, ka pats reciklētais saturs ir ražots vidiski ilgtspējīgā veidā tā, lai samazinātu oglekļa pēdu un veicinātu aprites ekonomiku. Šajā nolūkā ir jāievieš konkrēti aizsardzības pasākumi, lai nodrošinātu, ka veids, kādā tiek iegūts reciklēts saturs, neatceļ ieguvumus videi, ko sniedz šāda reciklēta satura izmantošana transportlīdzekļos. Tāpēc saistītās vidiskās problēmas ir jārisina nediskriminējošā veidā gan attiecībā uz iekšzemē ražotu, gan importētu reciklētu plastmasu. Šajā nolūkā, lai reciklēto plastmasu varētu ieskaitīt regulā noteiktajos reciklēta satura mērķrādītājos, reciklētajai plastmasai būtu jāpiemēro līdzvērtīgi nosacījumi attiecībā uz prasībām par cilvēka veselības, klimata un vides aizsardzību, tostarp par emisijām un atkritumu apsaimniekošanu, neatkarīgi no tā, vai reciklēšanas process notiek Eiropas Savienībā vai ārpus tās.

(19.b) Dalītā plastmasas atkritumu savākšana ir būtiska, jo tai ir tieša, pozitīva ietekme uz savākšanas rādītājiem, savākto materiālu kvalitāti un reciklātu kvalitāti. Tas dara iespējamu kvalitatīvu reciklēšanu un veicina kvalitatīvu otrreizējo izejvielu izmantošanu. Tuvāka virzība uz “pārstrādājošu sabiedrību” palīdz izvairīties no atkritumu rašanās un mudina izmantot atkritumus kā resursus, vienlaikus izvairoties no resursu iestrēdzes zemākajos atkritumu apsaimniekošanas hierarhijas līmeņos, kas negatīvi ietekmē vidi un neņem vērā atkritumu apsaimniekošanu videi drošā veidā. Dalītā savākšana arī novērš bīstamo un nebīstamo atkritumu sajaukšanu, nodrošinot atkritumu un to sūtījumu drošību, un novērš piesārņojumu, kā to paredz tādi starptautiskie noteikumi kā 1989. gada 22. marta Bāzeles Konvencija par kontroli pār kaitīgo atkritumu robežšķērsojošo transportēšanu un to aizvākšanu ¹⁹, Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencija ²⁰, Konvencija par atkritumu un citu vielu izgāšanas radītā jūras piesārņojuma nepieļaušanu, kas noslēgta Londonā 1972. gada 29. decembrī, un tās 1996. gada protokols, kā arī V pielikums 1973. gada 2. novembra Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL konvencija), kas grozīta, izmantojot ar to saistīto 1978. gada protokolu.

¹⁹ OV L 39, 16.2.1993., 3. lpp.

²⁰ OV L 179, 23.6.1998., 3. lpp.

(19.c) Konvencijā par gaisa pārrobežu piesārņojumu lielos attālumos ²¹, kas noslēgta Ženēvā 1979. gada 14. novembrī, minētās konvencijas pusēm ir noteikts pienākums aizsargāt vidi pret gaisa piesārņojumu un censties ierobežot un, ciktāl iespējams, pakāpeniski samazināt un novērst gaisa piesārņojumu, tostarp gaisa pārrobežu piesārņojumu lielos attālumos. Saskaņā ar Konvenciju par robežšķērsojošo ūdensteču un starptautisko ezeru aizsardzību un izmantošanu ²², kas noslēgta Helsinkos 1992. gada 17. martā, pusēm ir jāveic pasākumi, lai novērstu, kontrolētu un samazinātu jebkādu ūdens piesārņojuma pārrobežu ietekmi. Saskaņā ar 1992. gada Riodežaneiro deklarāciju, kas pieņemta Apvienoto Nāciju Organizācijas konferencē par vidi un attīstību, piesārņotājam principā būtu jāsedz piesārņojuma izmaksas. Tāpēc rūpnieciskām darbībām, piemēram, plastmasas reciklēšanai, būtu jāiet roku rokā ar piesārņojuma novēršanas un samazināšanas pasākumiem.

(19.ca) Nosacījumi, kas piemērojami trešās valstīs reciklētam materiālam, tostarp revīzijas prasības, būtu jāpiemēro tikai [48 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas], un Komisijai būtu visaptverošāk jānovērtē minēto nosacījumu paredzamā ietekme, ņemot vērā tirgus situācijas un tirdzniecības attiecību attīstību, un par savu novērtējumu būtu jāziņo Padomei un Eiropas Parlamentam [24 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

(19.[...]d) Lai sasniegtu šajā regulā minētos mērķrādītājus reciklēta satura integrēšanai, Komisijai ne vēlāk kā 95 mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas būtu jāpublicē pārskats par transportlīdzekļos izmantotās biobāzētās plastmasas tehnoloģiskās attīstības stāvokli un vidisko sniegumu un attiecīgā gadījumā jāiesniedz tiesību akta priekšlikums ar ilgtspējas prasībām un mērķrādītājiem.

²¹ OV L 171, 27.6.1981., 13. lpp.

²² OV L 186, 5.8.1995., 44. lpp.

- (20) Autobūves nozare ir viena no lielākajām tērauda izmantotājām, un pašreizējais reciklēta tērauda izmantošanas līmenis jaunos transportlīdzekļos joprojām ir zems. Lai palīdzētu samazināt oglekļa pēdu, kas saistīta ar jaunu transportlīdzekļu ražošanu, un atbalstītu autobūves nozares pāreju uz klimatneitralitāti, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai noteiktu minimālo tērauda īpatsvaru, ko reciklē no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un kam jāatrodas un jābūt iestrādātam transportlīdzekļu tipos. Pirms turpmāka mērķrādītāja noteikšanas Komisijai būtu jāveic īpašs pētījums, kas sagatavots, apspriežoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, un kurā ņem vērā visus attiecīgos tehniskos, vides un ekonomiskos faktorus, kas saistīti ar šāda mērķrādītāja realizējamību. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā pienākuma īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt metodiku tāda tērauda īpatsvara aprēķināšanai un verifikācijai, kuru atgūst no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un kuru izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipā.
- (21) Ir potenciāls palielināt reciklētā satura izmantošanu transportlīdzekļos attiecībā uz citiem materiāliem, kurus plaši izmanto autobūves nozare un kuru otrreizējo materiālu tirgi ir nepietiekami attīstīti, attiecībā uz kuriem ar pirmreizējo izejvielu ražošanu saistītā pēda ir liela vai reciklēšanas līmenis ir ierobežots, laikā, kad šķirošanas un reciklēšanas tehnoloģijas uzlabojas. Tāpēc ir lietderīgi, lai Komisija novērtē, cik vēlams un praktiski iespējams ir noteikt mērķrādītājus pastāvīgajos magnētos izmantotā neodīma, disprozija, prazeodīma, terbija, samārija, niķeļa, kobalta, bora reciklētajam saturam, kā arī alumīnijam un tā sakausējumiem vai magnijam un tā sakausējumiem, kā arī novērtē šādas noteikšanas ietekmi. Attiecībā uz to, cik praktiski iespējams ir noteikt potenciālus mērķrādītājus konkrētu veidu alumīnija un magnija sakausējumiem, pētījumā būtu jāaplūko pieprasījuma un sekundārā piedāvājuma atbilstība kopumā un jo īpaši būtu jāizvērtē kompromiss starp apjomradītu ietaupījumu palielināšanu, nosakot sakausējuma saimju minimālo skaitu, un vērtības saglabāšanas palielināšanu, veicot iedalīšanu konkrētu sakausējumu veidu plašākā klāstā.

- (22) Lai stimulētu nepietiekami attīstītos otrreizējo izejvielu tirgus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai noteiktu alumīnija un tā sakausējumu, magnija un tā sakausējumu, no pēcpatēriņa atkritumiem reciklētā neodīma, disprozija, prazeodīma, terbija, samārija, nikēla, kobalta vai bora minimālo īpatsvaru, kam jābūt iekļautam un iestrādātam transportlīdzekļu tipos. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā pienākuma īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt metodiku, lai aprēķinātu un verificētu no pēcpatēriņa atkritumiem reciklētu materiālu īpatsvaru transportlīdzekļos. Šāda metodika ir nepieciešama, lai precizētu pēcpatēriņa metāllūžņu un pirmspatēriņa metāllūžņu definīcijas. Tas ir būtiski, lai stimulētu kvalitātes uzlabošanu un vērtības saglabāšanu, jo īpaši attiecībā uz pēcpatēriņa frakcijām. Lai veicinātu dekarbonizāciju, izmantojot vairāk reciklētā saturu, ir nepieciešamas skaidras definīcijas nolūkā stimulēt pēcpatēriņa metāllūžņu reciklēšanu, vienlaikus samazinot pirmspatēriņa metāllūžņu izmantošanu, kam parasti ir tāda pati oglekļa pēda kā pirmreizējam materiālam.
- (23) Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2024/1252 ²³[...] prasībām un ņemot vērā, ka šajā regulā ir jāiekļauj noteikumi par reciklēto saturu transportlīdzekļos un par kritiski svarīgām izejvielām, ko izmanto transportlīdzekļu daļās un sastāvdaļās, minētajiem noteikumiem vajadzētu būt piemērojamiem tāpat, kā nozarē tiek īstenoti noteikumi, kas ietverti Regulā (ES) 2024/1252[...]. Tas nodrošinās dažādu informācijas, apzīmēšanas un demontāžas pienākumu saskaņā ar šajā regulā noteiktām procedūrām racionalizēšanu un integrēšanu pienākumos, kas attiecas uz citām daļām, sastāvdaļām un materiāliem. Turklāt, lai nodrošinātu abu instrumentu noteikumu saskaņotu piemērošanu, Regula (ES) 2024/1252 būtu jāgroza nepieciešamajā apmērā, iekļaujot šajā regulā grozošu noteikumu.

²³ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru, kā nodrošināt drošu un ilgtspējīgu apgādi ar kritiski svarīgām izejvielām, un groza Regulas (ES) 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 un (ES) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) Lai nodrošinātu, ka baterijas tiek reciklētas saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 [...] prasībām un ka arī e-piedziņas elektromotorus, kas satur nozīmīgus daudzumus retzemju elementu, var nomainīt un reciklēt, ir jāievieš konstrukcijas prasības jauniem transportlīdzekļu tiptiem, nodrošinot, ka šīs baterijas un e-piedziņas elektromotorus var viegli demontēt pilnvaroti apstrādes punkti vai remonta un uzturēšanas operatori jebkurā transportlīdzekļa aprites cikla posmā. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu šo regulu, pārskatot to daļu un sastāvdaļu sarakstu, kurām jābūt konstruētām tā, lai tās varētu demontēt no transportlīdzekļiem un nomainīt. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs konstrukcijas prasības īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras.
- (25) Tipa apstiprinājuma sistēma, kas noteikta Regulā (ES) 2018/858, uzliek par pienākumu ražotājiem transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības ražot atbilstoši apstiprinātam transportlīdzekļa tipam. Lai nodrošinātu, ka ražotāji izpilda apritīguma prasības, kas tiem piemērojamas tipa apstiprināšanas posmā un ir noteiktas šajā regulā, un ka tipa apstiprinātājas iestādes var pārliecināties par atbilstību, ražotājiem ir jāiekļauj informācijas mapē tipa apstiprināšanas procedūrai vajadzīgā informācija. Lai palielinātu pārredzamību un nodrošinātu, ka vajadzīgā tipa apstiprinājuma informācija tiek sniegta tādā veidā, kas ir saskanīgs ar prasībām citos tiesību aktos, kuri reglamentē tipa apstiprinājuma prasības transportlīdzekļiem, Komisijai būtu jāgroza Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683 ²⁴ noteikumi, kas standartizē dokumentus un informāciju, kura jāiekļauj informācijas mapē, un tādējādi nosaka administratīvās prasības tipa apstiprinājumam.

²⁴ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.).

- (26) Lai nodrošinātu, ka vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāji veic darbības, lai nodrošinātu transportlīdzekļu atbilstību šajā regulā noteiktajām apritīguma prasībām, un lai tos stimulētu uzlabot to tirgū laisto transportlīdzekļu apritīgumu, tiem būtu jāizstrādā visaptveroša apritīguma stratēģija katrai transportlīdzekļu kategorijai, kurā tie ražo jaunu tipu, un tā jāiesniedz tipa apstiprinātājai iestādei. Šī stratēģija būtu jābalsta uz pārbaudītām tehnoloģijām, kas ir pieejamas vai kas tiek izstrādātas laikā, kad ir iesniegts transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma pieteikums, un tā būtu periodiski jāatjaunina. Komisijai būtu regulāri jāziņo par autobūves nozares apritīgumu, pamatojoties uz ražotāju iesniegtajām apritīguma stratēģijām. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu transportlīdzekļu ražošanā un nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanā, tirgus norises autobūves nozarē un regulatīvās izmaiņas, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu pielikumu, kas ietver prasības par apritīguma stratēģijas saturu un tās atjaunināšanu.
- (27) Lai palielinātu pārredzamību attiecībā uz reciklētu materiālu izmantošanu autobūves nozarē un radītu stimulus paaugstināt reciklētā satura līmeni, būtu jāprasa, lai transportlīdzekļu ražotāji iesniedz tehnisko dokumentāciju, kas apliecina reciklēto materiālu īpatsvaru jaunos transportlīdzekļu tipos, kurus iesniedz tipa apstiprināšanai. Šī prasība būtu jāattiecina uz atlasītiem materiāliem, kuru reciklētā satura līmeņa paaugstināšana transportlīdzekļos radītu īpaši nozīmīgus ieguvumus videi. Obligātā deklarācija būtu jāiesniedz tipa apstiprinātājai iestādei kopā ar citiem dokumentiem kā daļa no tipa apstiprinājuma pieteikuma.

- (28) Lai palielinātu transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu un pārjaunošanu un nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu augstas kvalitātes reciklēšanu, būtiska ir piekļuve atjauninātai informācijai un savlaicīga saziņa starp transportlīdzekļu ražotājiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem visā autobūves vērtības ķēdē. Tāpēc ražotājiem būtu jānodrošina atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem neierobežota, standartizēta un nediskriminējoša piekļuve informācijai, kas ļauj droši demontēt un nomainīt konkrētas transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas un materiālus. Šai informācijai būtu jāvada atkritumu apsaimniekošanas operatori un remonta un uzturēšanas operatori pa soļiem un jāsniedz skaidras norādes par to rīku vai tehnoloģiju izmantošanu, kas vajadzīgas, lai piekļūtu elektrotransportlīdzekļu baterijām un tās demontētu, tai skaitā rīkiem un tehnoloģijām, kas ļauj tās droši izlādēt, un e-piedziņas elektromotoriem. Šai informācijai arī būtu jāpalīdz identificēt, atrast un demontēt daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas būtu jāatsārņo un jādemontē no transportlīdzekļa pirms sasmalcināšanas, kā arī daļas un sastāvdaļas, kas satur kritiski svarīgas izejvielas pastāvīgajos magnētos, kuras minētas Regulā (ES)[...] 2024/1252. Tas būtu jādara, izmantojot ražotāju izveidotās saziņas platformas, un informācija būtu jāsniedz bez maksas, neieskaitot administratīvās izmaksas. Tipa apstiprinātajām iestādēm būtu jāpārlicinās, vai ražotāji ir iesnieguši vajadzīgo informāciju. Lai regulāri atjauninātu tās informācijas tvērumu, kura ražotājiem jāsniedz atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu V pielikumu.
- (29) Lai gan arvien biežāk izmanto digitālo kodēšanu, lai kontrolētu dažādas transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas, Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā tika identificēts, ka šāda kodēšana var mazināt konkrētu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu. Tāpēc ir būtiski, lai transportlīdzekļu ražotājiem tiktu prasīts sniegt informāciju, kas ļauj profesionāliem atkritumu apsaimniekošanas operatoriem pārvarēt problēmas, kuras rada šīs digitāli kodētās daļas un sastāvdaļas transportlīdzeklī, ja šāda kodēšana liedz veikt remonta, uzturēšanas vai nomaiņas darbības citam transportlīdzeklim.

- (30) Ražotājiem un to piegādātājiem transportlīdzekļu plastmasas un elastomēra daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanai un identificēšanai būtu jāizmanto sastāvdaļu un materiālu kodēšanas standarti, kas sākotnēji tika noteikti Komisijas Lēmumā 2003/138/EK ²⁵. Tiem būtu jānodrošina, ka visas transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas tiek marķētas saskaņā ar citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, jo īpaši tiem, kas attiecas uz to tirgū laistos transportlīdzekļos iekļautu bateriju un pastāvīgo magnētu apzīmēšanu. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu VI pielikumu, precizējot, kā transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas būtu jāmarķē.

²⁵ Komisijas Lēmums 2003/138/EK (2003. gada 27. februāris), ar ko nosaka transportlīdzekļu detaļu un materiālu kodēšanas standartus, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 53, 28.2.2003., 58. un 59. lpp.).

- (31) Lai veicinātu transportlīdzekļu apstrādi to kalpošanas laika beigās, transportlīdzekļu ražotājiem, izmantojot digitālus rīkus, būtu jāsniedz precīza, pilnīga un atjaunināta informācija par transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu demontāžu un nomaiņu. Tāpēc būtu jāizveido transportlīdzekļa apritīguma digitālā pase, kas jādara pieejama kā šādas informācijas datu nesējs, tādā veidā, kas ir saderīgs ar citiem digitāliem informācijas rīkiem un platformām, kuras jau pastāv vai tiek tālāk attīstītas autobūves nozarē attiecībā uz transportlīdzekļu vidisko sniegumu, un ir saskanīgs ar atbilstošajiem noteikumiem Regulā (ES) 2023/1542[...], Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā [...]2024/1781²⁶ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā [...]2024/1257²⁷. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt tehniskā izveidojuma un darbības prasības attiecībā uz pasi un noteikumus par datu nesēja vai cita identifikatora, kas ļauj piekļūt transportlīdzekļa pasei, atrašanās vietu.

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1781 (2024. gada 13. jūnijs), kas izveido satvaru ekodizaina prasību noteikšanai ilgtspējīgiem produktiem, groza Direktīvu (ES) 2020/1828 un Regulu (ES) 2023/1542 un atceļ Direktīvu 2009/125/EK[...].

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1257 (2024. gada 24. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”) un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009, Komisijas Regulu (ES) Nr. 582/2011, Komisijas Regulu (ES) 2017/1151, Komisijas Regulu (ES) 2017/2400 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2022/1362[...].

- (32) Lai nodrošinātu, ka ražotāji un citi ekonomikas dalībnieki ir pakļauti vienādiem noteikumiem visās dalībvalstīs, ir nepieciešams ieviest harmonizētus noteikumus par nolietotu transportlīdzekļu atkritumu apsaimniekošanu. Tam būtu jānodrošina augsts cilvēku veselības un vides aizsardzības līmenis visā Savienībā. Tas radītu arī ekonomikas dalībnieku sniegto atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu kvalitātes lielāku harmonizēšanu un veicinātu otrreizējo izejvielu tirgus darbību.
- (33) Lai garantētu nolietoto transportlīdzekļu drošu un videi nekaitīgu apstrādi, ikvienai struktūrai vai uzņēmumam, kas plāno veikt šādu transportlīdzekļu atkritumu apstrādes darbības, būtu jāsaņem pilnvarojums no kompetentās iestādes. Pilnvarojums būtu jāpiešķir tikai tad, ja struktūrai vai uzņēmumam ir [...] spējas, kas vajadzīgas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbību veikšanai atbilstīgi piemērojamajiem Savienības tiesību aktiem, tai skaitā šajā regulā noteiktajām konkrētajām apstrādes prasībām. Turklāt tikai pilnvarotiem apstrādes punktiem vajadzētu būt kompetentiem izdot likvidācijas sertifikātus saskaņā ar šo regulu.
- (33.a) Ja ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas slēdz līgumus ar pilnvarotiem apstrādes punktiem tikai nolūkā īstenot ražotāja atbildības pienākumus, šiem līgumiem būtu jāatbilst konkurences tiesību principiem un tajos nebūtu jāiekļauj noteikumi, kas aizliedz pilnvarotiem apstrādes punktiem pārdot daļas un sastāvdaļas vai materiālus, kas radušies nolietotu transportlīdzekļu izjaukšanas vai atkritumu apstrādes darbību rezultātā, citiem operatoriem, kas nav ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija. Minēto līgumu pamatā varētu būt dalībvalsts izstrādāts modelis.

- (34) Direktīva 2000/53/EK nosaka pamatpienākumu transportlīdzekļu ražotājiem segt daļu no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksām. Pamatojoties uz šo pienākumu un atbilstoši principam “piesārņotājs maksā”, kā arī ievērojot vispārīgās minimālās prasības paplašinātas ražotāja atbildības shēmām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/98/EK ²⁸, ir lietderīgi Savienības līmenī noteikt prasības par transportlīdzekļu ražotāju pienākumiem saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu. Ražotājiem būtu jāuzņemas paplašināta ražotāja atbildība par transportlīdzekļiem, ko tie laiduši tirgū, tiklīdz transportlīdzekļi sasniedz kalpošanas laika beigu posmu. Paplašinātajai ražotāju atbildībai būtu jāattiecas uz pienākumiem nodrošināt, ka transportlīdzekļi, ko ražotāji laiduši tirgū dalībvalstī, tiek savākti un apstrādāti saskaņā ar šo regulu un ka atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas apstrādā šādus transportlīdzekļus, sasniedz šajā regulā noteiktos reciklēšanas mērķrādītājus.
- (35) Lai atvieglotu pārraudzību pār to, kā ražotāji izpilda savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus, dalībvalstīm būtu jāizveido ražotāju reģistrs. Reģistrācijas prasībām vajadzētu būt harmonizētām visā Savienībā, lai veicinātu reģistrāciju, jo īpaši tad, ja ražotāji transportlīdzekļus dara pieejamus dažādās dalībvalstīs. Reģistrs būtu arī jāizmanto ziņošanai kompetentajām iestādēm par paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildi. Ar šo reģistru saistītajām iezīmēm un procesuālajiem aspektiem vajadzētu arī būt saderīgiem ar ražotāju reģistru, kas izveidots ar Regulu (ES) 2023/1542[...], lai transportlīdzekļu ražotāji un bateriju ražotāji varētu izmantot vienu un to pašu reģistru. Lai atvieglotu ražotāju reģistrāciju visās dalībvalstīs, Komisijai būtu jāizveido tīmekļa vietne, kurā būtu saites uz visiem valstu reģistriem.
- (36) Ja ražotājs transportlīdzekļus pirmo reizi dara pieejamus tirgū tās dalībvalsts teritorijā, kurā tas nav iedibināts, šādam ražotājam būtu jānorīko [...] pilnvarots par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis. Ja dalībvalstī vairāk nekā vienu ražotāju pārstāv viens pilnvarotais pārstāvis, minētajam pilnvarotajam pārstāvim būtu atsevišķi jānorāda katra pārstāvētā ražotāja nosaukums un kontaktinformācija.

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/98/EK (2008. gada 19. novembris) par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu (OV L 312, 22.11.2008., 3. lpp.).

- (37) Ražotājiem vajadzētu būt iespējai izvēlēties, vai tie īsteno savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus atsevišķi vai kopīgi, izmantojot ražotāju atbildības organizācijas, kas uzņemas atbildību to vārdā, ja vien dalībvalsts neizvēlas pieprasīt, lai ražotāju pārstāvētu ražotāju atbildības organizācija. Ražotāju atbildības organizācijām būtu jānodrošina to datu konfidencialitāte, kurus tām iesniedz ražotāji. Lai nodrošinātu, ka pienācīgi tiek ņemtas vērā visu ekonomikas dalībnieku intereses, un lai izvairītos no tā, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori ir neizdevīgā situācijā attiecībā uz lēmumiem, ko pieņem paplašinātas ražotāja atbildības shēmā, būtu, ievērojot konkurences tiesību principus, jāizveido regulārs dialogs starp ieinteresētajām personām saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 6. punktu. Tirdzniecības noslēpuma un komercnoslēpuma aizsardzībai jābūt garantētai. [...]
- (38) Ražotājiem būtu jāfinansē daļa no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas un apstrādes izmaksām, kas nepieciešamas, lai izpildītu šajā regulā noteiktās prasības, jo īpaši pienākumus, kuru mērķis ir nodrošināt no transportlīdzekļiem izgūto otrreizējo izejvielu augstāku kvalitāti. Šādu darbību izmaksu precīzs līmenis, kas būtu jāsedz ražotājiem, būtu jānosaka, ņemot vērā pilnvarotu apstrādes punktu un citu atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumus, ko gūst no lietoto rezerves daļu vai sastāvdaļu un no nolietotiem transportlīdzekļiem izgūto otrreizējo izejvielu pārdošanas. Šajā nolūkā kompetentajām iestādēm sadarbībā ar ražotājiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem būtu jāpārtrauga savākšanas, reciklēšanas un apstrādes vidējās izmaksas, kā arī ražotāju veikto finansiālo iemaksu līmenis, lai nodrošinātu izmaksu taisnīgu sadalījumu starp visiem ieinteresētajiem operatoriem.

- (39) No ražotāju finansiālajām iemaksām arī būtu jāsedz tādu izglītojošu kampaņu izmaksas, kuru mērķis ir palielināt nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, izveidot paziņošanas sistēmu par likvidācijas sertifikātu izdošanu un nodošanu un savākt un paziņot datus kompetentajām iestādēm. Visas šīs darbības ir vajadzīgas, lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu pienācīgu apsaimniekošanu, jo īpaši to transportlīdzekļu izsekošanai, par kuriem ražotāji ir atbildīgi saskaņā ar šo regulu. Turklāt, tā kā ar šo regulu tiek ieviestas izmaiņas attiecībā uz ražotāju finansiālo atbildību par tādu nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, uz kuriem attiecas Direktīva 2000/53/EK, būtu jāpieņem attiecīgi noteikumi, lai ņemtu vērā pāreju no Direktīvas 2000/53/EK uz šo regulu.
- (40) Ražotājiem, kas izvēles savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus pildīt atsevišķi, būtu arī jānodrošina garantija, kas izmantojama nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksu segšanai. Šādas garantijas var jo īpaši izmantot gadījumos, kad attiecīgie ražotāji kļūst maksātnespējīgi vai pastāvīgi izbeidz savu darbību.
- (41) Ja ražotājs savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus pilda kopīgi ar ražotāju atbildības organizāciju, ražotāju veiktās finansiālās iemaksas būtu jāmodulē, pamatojoties uz harmonizētiem kritērijiem. Šādiem kritērijiem būtu jārada ekonomiski stimuli ražotājiem palielināt apritīgumu jaunu transportlīdzekļu konstrukcijā un ražošanā, ņemot vērā pirmreizējo un reciklēto materiālu apjomu transportlīdzeklī, to, cik lielā mērā transportlīdzeklis satur daļas, sastāvdaļas un materiālus, ko ir grūti demontēt, izjaukt, atkalizmantot vai reciklēt, kā arī bīstamu vielu apjomu, ko satur transportlīdzeklis. Lai izvairītos no vienotā tirgus kropļojumiem, būtu jāpiešķir Komisijai [...] īstenošanas pilnvaras paredzēt [...] detalizētus noteikumus par to, kā būtu jāpiemēro ražotāju atbildības organizācijām veikto finansiālo iemaksu modulācijas kritēriji.
- (41.a) Dažas dalībvalstis, īstenojot Direktīvu 2000/53/EK, jau var būt izveidojušas paplašinātas ražotāja atbildības struktūras un atkritumu apsaimniekošanas sistēmas, kas ir attiecīgo valsts atļauju un līgumisku vienošanos pamatā. Šīm dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai turpināt izmantot minētās sistēmas ar noteikumu, ka tās atbilst šajā regulā noteiktajiem pienākumiem.

Valsts vadītu ražotāju atbildības organizāciju gadījumā, kad nav vajadzīgs nekāds pārstāvētā ražotāja pilnvarojums, šajā regulā noteiktās prasības attiecībā uz šādiem pilnvarojumiem nebūtu jāpiemēro.

Ja ražotāju atbildības organizācijas iekasētā paplašinātās ražotāja atbildības maksa ir klasificēta kā publiskie ieņēmumi, kā tas ir valsts vadītu ražotāju atbildības organizāciju gadījumā, un lai ievērotu budžeta noteikumus, kas paredz, ka publiskajiem ieņēmumiem jābūt balstītiem uz precīziem datiem, dalībvalstij vajadzētu būt iespējai pieprasīt, lai ražotājs 49. pantā noteikto informāciju, kas ir būtiska maksas modulācijai, paziņo par reģistru atbildīgajai kompetentajai iestādei biežāk nekā vienu reizi gadā.

- (42) [...]Transportlīdzekļi bieži kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī, nevis tajā, kur tie [...]laisti tirgū.[...] Kamēr ražotāju šīs regulas nozīmē var identificēt dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli, minētajam ražotājam būtu jāsedz savākšanas un apstrādes izmaksas. Tomēr, ņemot vērā, ka ne vienmēr ir iespējams identificēt ražotāju dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli, ir jāievieš arī noteikumi par pārrobežu paplašinātu ražotāja atbildību, kas būtu jāpiemēro tikai šajā konkrētajā situācijā. Šiem noteikumiem būtu jānodrošina, ka ražotāja atbildība pienācīgi aptver savākšanas un apstrādes izmaksas, kas rodas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli. Šajā nolūkā katram ražotājam, kas transportlīdzekli pirmo reizi laiž Savienības tirgū, būtu jāieceļ paplašinātas ražotāja atbildības pārstāvis katrā dalībvalstī un jāizveido mehānismi pārrobežu sadarbībai ar attiecīgajiem atkritumu apsaimniekošanas operatoriem. Ražotājiem vajadzētu būt arī iespējai pilnvarot ražotāju atbildības organizāciju rīkoties kā to pilnvarotajam pārstāvim. Šāda mehānisma ieviešana palīdz radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp pilnvarotajiem savākšanas punktiem visā Savienībā un veicina Savienības mēroga pieeju izstrādi individuālas ražotāja atbildības gadījumā. Visbeidzot, lai segtu atkritumu apsaimniekošanas darbību izmaksas, dalībvalstij vajadzētu būt arī iespējai pieprasīt, lai transportlīdzekļu īpašnieki maksātu administratīvu maksu par lietotiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļiem, kam nav iespējams identificēt ražotāju, kuri minētajā dalībvalstī ir reģistrēti pirmo reizi.

- (43) Lai nodrošinātu šā pienākuma izpildi un novērstu vienotā tirgus kropļojumus, būtu jāpiešķir Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai ieviestu detalizētus papildu noteikumus par ražotāju, dalībvalstu un atkritumu apsaimniekošanas operatoru pienākumiem un pārrobežu mehānismu iezīmēm.
- (44) Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem pārdomātai nolietotu transportlīdzekļu apstrādei ir tāds, lai tiktu savākti visi nolietotie transportlīdzekļi. Tāpēc ar šo regulu būtu jānosaka konkrēti pienākumi saistībā ar savākšanu — primāri ražotājiem un sekundāri dalībvalstīm. Ražotājiem būtu jāizveido savākšanas sistēmas vai jāpiedalās to izveidē, un dalībvalstīm būtu jāpieņem pasākumi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka šādas sistēmas pastāv un ļauj sasniegt šīs regulas mērķus. Savākšanas sistēmām būtu jānodrošina transportlīdzekļu īpašniekiem un citiem transportlīdzekļu turētājiem iespēja nogādāt transportlīdzekli uz pilnvarotu apstrādes punktu vai savākšanas punktu bez liekiem apgrūtinājumiem vai izmaksām. Praksē tas nozīmē, ka šādām sistēmām būtu pienācīgi jāaptver visa katras dalībvalsts teritorija. Tām arī būtu jāsniedz iespēja savākt visu zīmolu nolietotos transportlīdzekļus, kā arī daļu atkritumus, kas rodas transportlīdzekļu remonta laikā.
- (45) Nolietoti transportlīdzekļi būtu jāapstrādā tikai pilnvarotos apstrādes punktos, tāpēc šādiem punktiem ir būtiska nozīme nolietotu transportlīdzekļu savākšanā. Lai veicinātu transportlīdzekļu savākšanu un nodrošinātu nolietotus transportlīdzekļus savācošu punktu pienācīgu pieejamību, šī regula nodrošina iespēju izveidot savākšanas punktus. Šādu punktu uzdevums būtu tikai savākt nolietotus transportlīdzekļus, sašķirot tos atbilstošos apstākļos un nogādāt tos uz pilnvarotu apstrādes punktu. Šāda punkta darbībai ir vajadzīga specifiska atļauja. Būtu jāprasa, lai savākšanas punkti nogādā visus savāktos nolietotos transportlīdzekļus uz pilnvarotiem apstrādes punktiem.

- (46) Lai efektīvi savāktu visus nolietotos transportlīdzekļus, ir jāinformē sabiedrība par savākšanas sistēmu esību. Transportlīdzekļu īpašniekiem būtu jāzina, ka tie principā var nogādāt nolietotu transportlīdzekli ar elektrotransportlīdzekļa bateriju vai bez tās uz savākšanas punktu vai pilnvarotu apstrādes punktu bez maksas. Ja elektrotransportlīdzekļa baterijas nav, transportlīdzekļa īpašniekam būtu jāpierāda, ka ar bateriju rīkojas profesionāls operators saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542. Lai novērstu vērtīgu daļu un sastāvdaļu nelikumīgu demontāžu no nolietotiem transportlīdzekļiem un veicinātu nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, pasākumus attiecībā uz to, vai nolietotu transportlīdzekļu piegāde ir bez maksas, varētu balstīt uz finansiāliem stimuliem. Ražotāju vai ražotāju atbildības organizāciju izglītojošajā kampaņā būtu arī jāinformē par sekām videi un cilvēku veselībai, kuras rada nepareiza nolietotu transportlīdzekļu savākšana un apstrāde.
- (47) Pilnvarotajam apstrādes punktam pēc nolietotā transportlīdzekļa piegādes būtu jāizdod likvidācijas sertifikāts transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam [...]. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas pienācīgu uzraudzību. Minimālās prasības šādam sertifikātam patlaban ir noteiktas Komisijas Lēmumā 2002/151/EK ²⁹, un minētā lēmuma saturs būtu jāiekļauj šajā regulā ar nepieciešamajiem pielāgojumiem. Minētais sertifikāts būt jāizdod elektroniskā formātā un jānodod nolietotā transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam, un tad pilnvarotajiem apstrādes punktiem [...] tas būtu jānosūta attiecīgajām dalībvalsts iestādēm, jo tā uzrādīšana ļauj atcelt transportlīdzekļa reģistrāciju. Elektroniskajai paziņošanas sistēmai būtu jāsniedz iespēja nosūtīt gan dokumentu, kas apliecina nolietotā transportlīdzekļa savākšanu, gan likvidācijas sertifikātu.

²⁹ Komisijas Lēmums 2002/151/EK (2002. gada 19. februāris) par minimālajām prasībām attiecībā uz likvidācijas sertifikātu, ko izdod saskaņā 5. panta 3. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 50, 21.2.2002., 94. un 95. lpp.).

- (48) Lai gan Direktīvā 2000/53/EK ir noteikts pienākums nogādāt visus nolietotos transportlīdzekļus uz pilnvarotu apstrādes punktu, ir ļoti ievērojams tādu transportlīdzekļu īpatsvars, kuru atrašanās vieta nav zināma un kuri varētu būt vai nu apstrādāti nelegāli, vai eksportēti kā nolietoti transportlīdzekļi, vai kuru statuss nav pienācīgi paziņots dalībvalstu reģistrācijas iestādēm. Šādus transportlīdzekļus dēvē par “zudušiem transportlīdzekļiem”. Dalībvalstīm būtu jāstiprina sava sadarbība, lai samazinātu zudušo transportlīdzekļu skaitu. Citā dalībvalstī izdotu likvidācijas sertifikātu atzīšanai un pienākumam informēt transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts iestādes par to, ka ir izdots likvidācijas sertifikāts, būtu jānodrošina labāka nolietoto transportlīdzekļu atrašanās vietas noteikšana.
- (49) Lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu efektīvu savākšanu, būtu jānosaka skaidri noteikumi transportlīdzekļu īpašniekiem. Tiem savs transportlīdzeklis, kad tas sasniedz kalpošanas laika beigu posmu, būtu jānogādā uz savākšanas punktiem [...]. Ja transportlīdzekļi ir bojāti un apdrošināšanas sabiedrības tos deklarējušas kā pilnīgu tehnisku vai ekonomisku zaudējumu, īpašie noteikumi būtu jāpiemēro arī tiem. Pamestu transportlīdzekļu gadījumā iestādēm būtu jāparedz noteikumi transportlīdzekļa deklarēšanai par nolietotu transportlīdzekli un attiecīgi jārīkojas saskaņā ar šīs regulas noteikumiem. Par pamestiem uzskata transportlīdzekļus, kuri ir atstāti bez uzraudzības vai nelikumīgi atstāti valsts īpašuma teritorijā, vai kuri novietoti privātīpašuma teritorijā bez īpašnieka piekrišanas, vai kuri netiek atgūti pēc kompetento iestāžu paziņojuma transportlīdzekļa īpašniekam, vai kuri saskaņā ar kompetento iestāžu sniegto informāciju apdraud pārējo ceļu satiksmi.
- (50) Lai nodrošinātu nolietoto transportlīdzekļu vienādu un videi nekaitīgu apstrādi Savienībā, ir svarīgi nodrošināt, ka pilnvarotie apstrādes punkti pieņem un apstrādā visus nolietotos transportlīdzekļus, daļas, sastāvdaļas un materiālus, tai skaitā daļu atkritumus no transportlīdzekļu remonta, atbilstoši to atļaujās dotajiem nosacījumiem, kā arī saskaņā ar šajā regulā noteiktajām prasībām, labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/75/ES ³⁰.

³⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/75/ES (2010. gada 24. novembris) par rūpnieciskajām emisijām (OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.).

- (51) Ņemot vērā pilnvarotu apstrādes punktu nozīmīgo lomu nolietotu transportlīdzekļu apstrādē tādā veidā, kas nerada nelabvēlīgu ietekmi uz vidi vai cilvēku veselību un palīdz sasniegt Savienības aprites ekonomikas mērķus, ir jānosaka pienākumi, kas piemērojami šādiem punktiem un aptver visas to darbības, sākot no nolietotu transportlīdzekļu pieņemšanas un uzglabāšanas un beidzot ar to galīgo apstrādi.
- (52) Lai nodrošinātu pilnvarotu apstrādes punktu darbību izsekojamību, tiem būtu jādokumentē veiktās apstrādes darbības un veiktā uzskaitē elektroniski jāglabā vismaz trīs gadus, kā arī jāspēj to pēc pieprasījuma uzrādīt attiecīgām valsts iestādēm.
- (53) Nolietota transportlīdzekļa atsārņošana ir pirmais solis uz to, lai novērstu kaitējumu videi, cilvēku veselībai un riskus darba drošībai. Tāpēc ir svarīgi, lai nolietotam transportlīdzeklim tiktu veiktas nepieciešamās atsārņošanas darbības [...] 30 dienu laikā pēc tā nogādāšanas pilnvarotā apstrādes punktā, pirms nolietotā transportlīdzekļa turpmākas apstrādes. Šajā posmā atkritumēlļas būtu jāsavāc un jāuzglabā atsevišķi no citām šķidrajām vielām un šķidrumiem, un to turpmāka apstrāde būtu jāveic saskaņā ar Direktīvu 2008/98/EK. Turklāt no nolietotā transportlīdzekļa būtu jādemontē daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas satur svīnu, kadmiju, dzīvsudrabu un sešvērtīgo hromu, lai novērstu nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēkiem vai vidi.
- (54) Lai nodrošinātu Regulas (ES) 2023/1542 [...] pienācīgu īstenošanu, visas transportlīdzekļos iebūvētās baterijas būtu atsevišķi jādemontē no nolietotā transportlīdzekļa un jāuzglabā speciālā vietā turpmākai apstrādei.

- (55) Lai maksimāli palielinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu un saglabātu no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūto otrreizējo materiālu augstu vērtību, konkrētas daļas un sastāvdaļas būtu obligāti jādemonē no nolietotā transportlīdzekļa pirms sasmalcināšanas. Minētās [...] daļas un sastāvdaļas būtu jādemonē nesagraujošā veidā manuālas izjaukšanas procesā vai pusautomatizētā izjaukšanas procesā. Ja daļas un sastāvdaļas neatbilst nevienam no minētajiem mērķiem, tostarp gadījumos, kad tirgū nav pieprasījuma pēc atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas, šīs daļas un sastāvdaļas var demonēt arī sagraujošā (pusautomatizētā) veidā. Lai stimulētu progresu izjaukšanas, šķirošanas, sasmalcināšanas un pēsmalcināšanas tehnoloģiju jomā, vajadzētu būt iespējai [...] atkāpties no prasības par daļu un sastāvdaļu obligātu demonēšanu. Būtu jāpierāda, ka attiecīgās daļas un sastāvdaļas var demonēt, izmantojot šīs tehnoloģijas, tikpat efektīvi kā ar manuāliem vai pusautomatizētiem procesiem un nepazeminot rezultātā iegūto apstrādes frakciju kvalitāti. Šajā nolūkā, lai uzlabotu izlaides frakciju kvalitāti, VII pielikuma G daļā ir iekļauti kritēriji attiecībā uz smalcināšanu kopā ar citiem atkritumiem un robežvērtības. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu VII pielikumu.
- (56) Kad pilnvaroti apstrādes punkti ir demonējuši daļas un sastāvdaļas no nolietota transportlīdzekļa, tiem būtu rūpīgi jānovērtē un jānosaka, vai šīs daļas un sastāvdaļas ir piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, kas saistīti ar daļu un sastāvdaļu tehniskajām iezīmēm, un prasībām par transportlīdzekļu drošumu.
- (57) Regula (ES) 2023/[...]1542 ievieš noteikumus par bateriju ilgtspēju, veiktspēju, drošumu, savākšanu, reciklēšanu un otrreizēju izmantošanu, kā arī par bateriju demonēšanas informāciju ekonomikas dalībniekiem. Šajā regulā būtu jāņem vērā bateriju otrreizējās izmantošanas potenciāls, izslēdzot elektrotransportlīdzekļu baterijas no būtisko daļu vai sastāvdaļu kopuma, lai transportlīdzekli varētu bez maksas nodot apstrādei bez elektrotransportlīdzekļa baterijas, ja transportlīdzekļa pēdējais īpašnieks iesniedz dokumentus, lai pierādītu, ka ar bateriju rīkojas profesionāls operators saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542.

- (58) Atzīstot pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu autobūves nozarē un šo darbību ieguldījumu aprites ekonomikā, ir jānodrošina juridiskā skaidrība šajā nozarē iesaistītajiem ekonomikas dalībniekiem. Tāpēc būtu jāprecizē, ka daļas un sastāvdaļas, ko demontē no nolietota transportlīdzekļa un kas ir piemērotas tūlītējai atkalizmantošanai, turpmākai pārražošanai vai pārjaunošanai, ko veic profesionāli operatori, nebūtu jāuzskata par atkritumiem. Daļas un sastāvdaļas, ko demontē no nolietotiem transportlīdzekļiem un ko pilnvaroti apstrādes punkti novērtē kā derīgas atkalizmantošanai, parasti ir paredzētas otrreizējai izmantošanai un pārjaunošanas vai pārražošanas gadījumā tiek nosūtītas profesionāliem operatoriem. Lai ievērotu atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju un veicinātu rezerves daļu apritīgu izmantošanu, nevajadzētu ierobežot šo daļu un sastāvdaļu nodošanu ekonomikas dalībnieku starpā. Šīs daļas un sastāvdaļas būtu pienācīgi jāpārbauda, jāattīra un vajadzības gadījumā jātestē pilnvarotā apstrādes punktā, lai tās varētu nekavējoties atkalizmantot, neveicot nekādu citu priekšapstrādi, vai lai citos gadījumos tās būtu piemērotas turpmākai pārražošanai vai pārjaunošanai. Šādas daļas un sastāvdaļas nebūtu jāuzskata par atkritumiem, ja tās ir nodevis pilnvarots apstrādes punkts. Šādu daļu vai sastāvdaļu nodošanā būtu jāietver tehnisks novērtējums par to funkciju, pienācīga marķēšana un piemērots iepakojums, lai novērstu bojājumus transportēšanas laikā. Turklāt daļu pārdevējam būtu jāizsniedz ar nodošanu saistītā rēķina vai līguma kopija. [...] Savukārt daļas un sastāvdaļas, kas nav piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, būtu jāuzskata par atkritumiem, un to eksports tādējādi būtu jāreglamentē ar Regulu (ES) 2024/1157 par atkritumu sūtījumiem³¹. Attiecīgajām valsts iestādēm būtu jāspēj no pilnvarotā apstrādes punkta, kas demontējis attiecīgo daļu vai sastāvdaļu, pieprasīt dokumentāciju, kas ar speciālu novērtējumu apliecina attiecīgo daļu vai sastāvdaļu tehnisko piemērotību pārražošanai, pārjaunošanai vai atkalizmantošanai.

³¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1157 (2024. gada 11. aprīlis) par atkritumu sūtījumiem un ar ko groza Regulas (ES) Nr. 1257/2013 un (ES) 2020/1056 un atceļ Regulu (EK) Nr. 1013/2006 (OV L, 2024/1157, 30.4.2024.).

- (59) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija konstatēja, ka lietotas rezerves daļas un sastāvdaļas sabiedrībai piedāvā neidentificēti pakalpojumu sniedzēji un ka tās bieži ir iegūtas prettiesiskās darbībās. Tāpēc būtu jānosaka jaunas prasības par lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību. Šādām daļām un sastāvdaļām visupirms vajadzētu būt apzīmētām ar marķējumu, kurā norādīts tā transportlīdzekļa identifikācijas numurs, no kura sastāvdaļa vai daļa ir demontēta, un ziņas par operatoru, kurš tās demontējis, jābūt pienācīgi aizsargātām pret bojājumiem daļu un sastāvdaļu transportēšanas, iekraušanas un izkraušanas laikā, un tām jāpievieno rēķina vai līguma kopija, kas attiecas uz daļu vai sastāvdaļu nodošanu atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai [...].
- (59.a) Ja galalietotājs ir patērētājs, uzņēmumu veiktai lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un komponentu tirdzniecībai patērētājiem būtu jāpiemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/771³². Minētajā direktīvā prasīts, lai pārdotās preces būtu atbilstīgas pārdošanas līgumam, un noteikta pārdevēja atbildība un tiesiskās aizsardzības līdzekļi patērētājiem neatbilstības gadījumā, piemēram, preču bezmaksas remonts vai nomaiņa. Tā kā demontētās daļas un sastāvdaļas, kas piemērotas atkalizmantošanai, vai pārjaunotas daļas un sastāvdaļas, ir lietotas preces Direktīvas (ES) 2019/771 nozīmē, pārdevējs un patērētājs var vienoties par īsāku atbildības laikposmu vai noilguma termiņu, kas nav īsāks par vienu gadu, ja attiecīgā dalībvalsts ir paredzējusi šādu iespēju. Attiecīgie ekonomikas dalībnieki tiek mudināti sniegt komercgarantijas par atkalizmantotajām, pārražotajām un pārjaunotajām daļām un sastāvdaļām patērētājiem un klientiem darījumos starp uzņēmumiem.

³² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/771 (2019. gada 20. maijs) par atsevišķiem preču pārdošanas līgumu aspektiem, ar kuru groza Regulu (ES) 2017/2394 un Direktīvu 2009/22/EK un atceļ Direktīvu 1999/44/EK (OV L 136, 22.5.2019., 28.–50. lpp.).

- (60) Ceļu satiksmes drošības un vides aizsardzības interesēs noteiktām sastāvdaļām un daļām, kas demontētas no nolietota transportlīdzekļa, nevajadzētu būt atkalizmantojamām, pārražojamām vai pārjaunojamām. Šādas daļas un sastāvdaļas nebūtu jāizmanto ne jaunu transportlīdzekļu izgatavošanā, ne transportlīdzekļos, kas jau ir laisti tirgū. Tomēr ir jāparedz nosacījumi, saskaņā ar kuriem šādu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošana ir pieņemama.
- (61) Lai stimulētu atkalizmantojamu, pārjaunojamu vai pārražotu daļu un sastāvdaļu tirgus attīstību un pienācīgu darbību Savienībā, dalībvalstis būtu jāmudina īstenot nepieciešamos stimulus valsts līmenī, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārjaunošanu un pārražošanu neatkarīgi no tā, vai tās demontētas transportlīdzekļa ekspluatācijas vai kalpošanas laika beigu posmā. Komisijai būtu jāveicina informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm, tām kopīgojot paraugpraksi attiecībā uz valsts līmenī īstenotajiem stimuliem, nolūkā pārraudzīt to efektivitāti.
- (62) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija konstatēja, ka reciklēšanas definīcija minētajā direktīvā ir pārāk plaša un nav saderīga ar Direktīvu 2008/98/EK, jo šajā direktīvā “aizbēršana” ir uzskatīta par reciklēšanas darbību. Tāpēc regulā reciklēšanas definīcija būtu jāpielāgo Direktīvai 2008/98/EK, no definīcijas darbības jomas izslēdzot aizbēršanu.
- (63) Būtu pastāvīgi jāuzlabo nolietotu transportlīdzekļu visu plastmasu reciklēšana, lai nodrošinātu pietiekamu reciklātu piedāvājumu nolūkā apmierināt pieprasījumu pēc reciklētas plastmasas transportlīdzekļos. Tāpēc būtu jānosaka īpašs reciklēšanas mērķrādītājs — 30 % plastmasai no nolietotiem transportlīdzekļiem. Šis mērķrādītājs papildinātu mērķrādītājus nolietotiem transportlīdzekļiem (85 %), kā arī nolietotu transportlīdzekļu atkalizmantošanai un atgūšanai (95 %) no transportlīdzekļa vidējās masas gadā. Lai atvieglotu šo prasību īstenošanu atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, ir vajadzīgs trīs gadu pārejas laikposms. Pa to laiku būtu jāturpina piemērot pašreizējos mērķrādītājus nolietotu transportlīdzekļu atkalizmantošanai un reciklēšanai (85 %), kā arī atkalizmantošanai un atgūšanai (95 %), kas noteikti Direktīvā 2000/53/EK, pamatojoties uz minētajā direktīvā noteikto reciklēšanas definīciju. Sekmīgi pārražotas vai pārjaunotas daļas vai sastāvdaļas būtu jāieskaita pilnvaroto apstrādes punktu atkalizmantošanas mērķrādītāju sasniegšanā.

- (64) Ir svarīgi palielināt augstas kvalitātes otrreizējo materiālu atgūšanu, uzlabojot nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanas procesus. Tāpēc nolietoti transportlīdzekļi, to daļas, sastāvdaļas un materiāli [...] būtu jāapstrādā smalcinātājā kopā ar [...] citiem atkritumiem tikai tad, ja ir nodrošināta atbilstība noteiktiem kritērijiem un robežvērtībām.
- (65) Lai vēl vairāk palielinātu nolietotu transportlīdzekļu apstrādes kvalitāti, [...] vajadzētu būt iespējai apglabāt atkritumu poligonos tikai atkritumu frakcijas, ko iegūst no sasmalcinātiem nolietotiem transportlīdzekļiem un kas satur neinertus atkritumus, un kas [...] nepārsniedz noteiktas robežvērtības.
- (66) Nolietotus transportlīdzekļus klasificē kā bīstamus atkritumus, un tos nevar eksportēt uz valstīm, kas nav ESAO dalībvalstis. Tomēr atsārņotus nolietotus transportlīdzekļus drīkst apstrādāt ārpus Savienības ar nosacījumu, ka šādi atsārņoti nolietoti transportlīdzekļi tiek nosūtīti atbilstoši Regulai (ES) [...] 2024/1157.
- (67) Ja nolietots transportlīdzeklis tiek nosūtīts no Savienības uz trešo valsti, eksportētājam būtu jāuzrāda galamērķa valsts kompetentās iestādes izdots dokumentārs pierādījums, kas apliecina, ka apstrādes nosacījumi kopumā ir līdzvērtīgi šīs regulas prasībām un citos Savienības tiesību aktos noteiktajām cilvēku veselības un vides aizsardzības prasībām atbilstoši Regulai (ES) [...] 2024/1157.

- (68) Lai nodrošinātu, ka noliegtoti transportlīdzekļi tiek apstrādāti vidiski ilgtspējīgā veidā, ir svarīgi nodrošināt skaidrību par transportlīdzekļa statusu visā tā kalpošanas laikā, jo īpaši situācijās, kad ir jāatšķir lietoti transportlīdzekļi no noliegtotiem transportlīdzekļiem. Transportlīdzekļa īpašniekam, kas plāno nodot īpašumtiesības uz lietotu transportlīdzekli Savienībā vai trešām valstīm, jo īpaši būtu [...] jāiesniedz dokumentācija, kas apliecina, ka transportlīdzeklis nav noliegtots transportlīdzeklis. Minētā dokumentācija var būt novērtējums saskaņā ar I pielikumu, kurā ietverti kritēriji, pēc kuriem nosaka, vai transportlīdzeklis ir noliegtots transportlīdzeklis, vai derīgs tehniskās apskates sertifikāts. Novērtējums saskaņā ar I pielikumu, kura A daļā ietverti saistošie kritēriji un B daļā – orientējošie kritēriji, būtu jāveic kaskādveidā. Tiklīdz viens A daļas saistošais kritērijs tiek izpildīts, transportlīdzeklis ir noliegtots transportlīdzeklis. Ja A daļas kritērijus nepiemēro, būtu jāpārbauda B daļas orientējošie kritēriji. Ja piemēro kādu no minētajiem orientējošiem kritērijiem, būtu jāveic papildu tehniskais novērtējums, lai noteiktu, vai transportlīdzeklis ir remontējams, lai saņemtu tehniskās apskates sertifikātu. Ja attiecīgais transportlīdzeklis tāds nav, to uzskata par noliegtotu transportlīdzekli. Tomēr I pielikuma C daļā būtu jānosaka kritēriji, kas ļauj piemērot izņēmumu transportlīdzekļiem, kuri būtu klasificējami kā noliegtoti saskaņā ar A vai B daļu, ja šādi transportlīdzekļi ir īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļi. Novērtējums saskaņā ar I pielikumu būtu jāveic neatkarīgam automobiļu ekspertam, bet dalībvalstu ziņā būtu lemt par veidu, kā iecelami šādi neatkarīgi automobiļu eksperti. Neatkarīgajiem automobiļu ekspertiem vajadzētu būt speciālistiem ar speciālām zināšanām autobūves tehnoloģiju, remonta un apkopes jomā vai transportlīdzekļu vērtības novērtēšanā, un ieceltiem, lai nodrošinātu objektīvu zinātību, neradot konfliktējošas intereses ar iesaistītajām pusēm. Lai neradītu pārmērīgu slogu transportlīdzekļu īpašniekiem un galvenokārt pievērstos lielākās daļas potenciāli noliegtotu transportlīdzekļu situācijai, būtu jāparedz izņēmums attiecībā uz tādu braukšanas kārtībā esošu transportlīdzekļu pārdošanu, ko veic personas, kas nav ekonomikas dalībnieki, un kuru faktiskā pārdošana netiek veikta, izmantojot distances līgumus vai tiešsaistes platformas. Ja pārdevējs un pircējs tiek tikai tiešsaistē, bet faktiskā pārdošana notiek tiešā personiskā saskarsmē, šāda pārdošana nebūtu jāuzskata par pārdošanu, kas tiek veikta, izmantojot distances līgumus vai tiešsaistes platformas. Nemot vērā apdrošināšanas sabiedrību īpašo lomu attiecībā uz bojātiem transportlīdzekļiem, šīm apdrošināšanas sabiedrībām būtu jāpiemēro īpaši noteikumi, lai nodrošinātu, ka noliegtoti transportlīdzekļi, kas deklarēti kā pilnīgi tehniskie vai ekonomiskie zaudējumi, nonāk pilnvarotos apstrādes punktos. [...] Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu I pielikuma A un B daļu un C daļas 1. iedaļas 1. punktu, nosakot kritērijus attiecībā uz to, kad transportlīdzeklis ir noliegtots transportlīdzeklis.

- (69) ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plānā ³³ ir uzsvērtā vajadzība Komisijai ierosināt jaunus pasākumus, lai mazinātu Savienības ārējo vides pēdu, kas saistīta ar nolietotu un lietotu transportlīdzekļu eksportu. Ņemot vērā, ka lietotu transportlīdzekļu eksports rada ievērojamas vides un sabiedrības veselības problēmas, kas dokumentētas ANO Vides programmā ³⁴, un ka Savienība ir lielākā lietotu transportlīdzekļu eksportētāja pasaulē, ir jānosaka īpašas Savienības līmeņa prasības, kas reglamentē lietotu transportlīdzekļu eksportu [no Savienības]. Minētajām prasībām vajadzētu būt pamatotām ar objektīviem kritērijiem, saskaņā ar kuriem lietots transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis un ir uzskatāms par esošu labā tehniskā stāvoklī, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/45/ES ³⁵. Tam būtu jānodrošina, ka uz trešo valsti var eksportēt tikai tādus lietotus transportlīdzekļus, kas ir piemēroti braukšanai pa Savienības ceļiem, tādējādi mazinot riskus, ka lietotu transportlīdzekļu eksports no Savienības veicina gaisa piesārņojumu un ceļu satiksmes negadījumus trešās valstīs. Lai muitas dienesti varētu verificēt, ka eksportējot šīs prasības ir izpildītas, būtu jāprasa, lai ikviena persona, kas eksportē lietotu transportlīdzekli, dara minētajiem dienestiem zināmu transportlīdzekļa identifikācijas numuru un paziņojumu, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis un tiek uzskatīts par esošu labā tehniskā stāvoklī. Būtu jāparedz atbilstošs izņēmums attiecībā uz īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem tādā veidā, kas neietekmē automatizētās muitas procedūras.

³³ COM/2021/400.

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

³⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51.–128. lpp.).

(70) Ir svarīgi izveidot mehānismu, kur lietotu transportlīdzekļu atbilstību eksporta prasībām var faktiski verificēt, netraucējot tirdzniecībai starp Savienību un trešām valstīm. Tāpēc Komisijai būtu jāizveido elektroniska sistēma, kas ļauj iestādēm dalībvalstīs reāllaikā apmainīties ar informāciju par transportlīdzekļa identifikācijas numuru un eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Ņemot vērā tās esošās iezīmes un funkcijas, kas saistītas ar informācijas par Savienībā reģistrētiem transportlīdzekļiem kopīgošanu starp transportlīdzekļu reģistrācijas iestādēm, Komisija ir izstrādājusi *MOVE-HUB* — ziņojumu apmaiņas platformu, kas savstarpēji savieno dalībvalstu valsts elektroniskos reģistrus. Patlaban platformā ir savstarpēji savienoti ceļu satiksmes uzņēmumu reģistri (*ERRU*), vadītāja apliecību reģistri (*RESPER*), profesionālās autovadītāju apmācības reģistri (*ProDriveNet*), paziņojums par neizturētām transportlīdzekļu pārbaudēm uz ceļiem (*RSI*) un tahogrāfa vadītāja karšu reģistri (*TACHOnet*). Tāpēc *MOVE-HUB* funkcijas būtu jāpaplašina, lai varētu apmainīties ar informāciju par transportlīdzekļu identifikācijas numuriem un eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Lai muita varētu elektroniski un automātiski pārliedzināties, ka eksportējamais lietotais transportlīdzeklis atbilst eksporta prasībām, *MOVE-HUB* uzturētā elektroniskā sistēma būtu savstarpēji jāsavieno ar ES vienloga vidi muitas jomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2022/2399³⁶. Minētā regula nosaka tādu automatizētu kontroļu visaptverošu satvaru, kuras ir piemērojamas īpašai Savienības nemuitas formalitātei. Tāpēc šajā regulā būtu jānosaka galvenie kontrolējamie elementi, savukārt šīs kontroles īstenošanas tehniskie aspekti tiktu noteikti atbilstoši Regulai (ES) 2022/2399. *EM-HUB* tiktu izmantota ziņojumu apmaiņai starp dalībvalstīm. Lai pieslēgtos *MOVE-HUB* elektroniskajai sistēmai, dalībvalstis var turpināt izmantot savas lietojumprogrammas vai trešo personu lietojumprogrammas, tostarp Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmu (*EUCARIS*).

³⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/2399 (2022. gada 23. novembris), ar ko izveido Eiropas Savienības vienloga vidi muitas jomā un groza Regulu (ES) Nr. 952/2013 (OV L 317, 9.12.2022., 1. lpp.).

- (71) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus eksporta prasību īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai izstrādātu nepieciešamās elektroniskās sistēmas un tās padarītu sadarbspējīgas ar valstu sistēmām.
- (72) Dalībvalstīm būtu savstarpēji jāsadarbojas, lai nodrošinātu lietotu transportlīdzekļu eksportu reglamentējošo prasību efektīvu īstenošanu un sniegtu savstarpēju palīdzību. Šādai palīdzībai būtu jāietver informācijas apmaiņa, lai verificētu transportlīdzekļu statusu pirms to eksporta, tai skaitā apstiprinātu reģistrācijas informāciju dalībvalstī, kurā transportlīdzekļi iepriekš reģistrēti. Sadarbībai cita starpā būtu jānodrošina piekļuve attiecīgajiem dokumentiem un informācijai, tostarp inspekciju konstatējumiem, vienlaikus ievērojot piemērojamos datu aizsardzības noteikumus, kas reglamentē pieprasījuma saņēmēju iestādi. Turklāt visaptverošas sadarbības ietvaros dalībvalstu kompetentajām iestādēm būtu jāsadarbojas ar iestādēm no trešām valstīm.
- (73) Ir svarīgi, lai muitas dienesti varētu veikt eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu kontroles saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013 ³⁷. Ievērojama daļa lietotu transportlīdzekļu, kas tiek izvesti no Savienības, ir paredzēti valstīm, kurās ir noteiktas vai varētu tikt noteiktas importa prasības, piemēram, prasības par transportlīdzekļa vecumu vai tā emisijām. Ir svarīgi, lai muitas dienesti, izmantojot ES vienloga vidi muitas jomā, varētu elektroniski un automātiski pārliicināties, ka eksportējamais lietotais transportlīdzeklis atbilst minētajām prasībām, kad attiecīgās trešās valstis oficiāli paziņo Komisijai informāciju par šīm prasībām. Lai aizsargātu vidi un ceļu satiksmes drošību trešās valstīs, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai noteiktu šīs prasības.

³⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1. lpp.).

- (74) Lai novērstu risku, ka transportlīdzekļi tiek eksportēti bez vajadzīgajiem dokumentiem, kuros norādīts transportlīdzekļa identifikācijas numurs un tehniskais stāvoklis, un ka neatbilstība eksporta prasībām tiek atklāta tikai tad, kad transportlīdzeklis jau ir izvests no Savienības, nebūtu jāatļauj piemērot [...] ieraksta veikšanas deklarētāja reģistros un nodokļa pašaprēķina procedūras, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 952/2013. Minētās procedūras liegtu muitas dienestiem veikt reāllaika kontroles, izmantojot ES vienloga vidi muitas jomā, un tas palielinātu risku, ka tiek pārkāptas Savienības tiesību normas par lietotu transportlīdzekļu eksportu.
- (75) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija uzskatīja, ka viens no direktīvas trūkumiem ir tas, ka nav prasību par obligātām inspekcijām. Tāpēc ar šo regulu būtu jāuzliek dalībvalstīm konkrēti pienākumi saistībā ar nelikumīgu darbību atklāšanu nolietotu transportlīdzekļu savākšanas, apstrādes un eksporta jomā, kā arī jānosaka minimālās prasības attiecībā uz pilnvaroto apstrādes punktu un savākšanas punktu inspekciju biežumu un tvērumu [...] un to punktu iezīmēm, kuros veic šādas inspekcijas. Tādējādi tiktu aizsargāta pilnvaroto apstrādes punktu konkurētspēja attiecībā pret nelegāliem operatoriem un tiktu nodrošināta pastāvīga atbilstība atļauju un prasību nosacījumiem par nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi.
- (76) Inspekcijās būtu jāpārbauda atbilstība noteikumiem par lietotu transportlīdzekļu eksportu un par nolietotu transportlīdzekļu apstrādi. Katru gadu inspicējamo vienību kopējais skaits [...] – ieskaitot pilnvarotos apstrādes punktus un savākšanas punktus, kā arī operatorus, kurus inspicē saskaņā ar stratēģiju, kuras mērķis ir atklāt nelikumīgas darbības – būtu [...] jāaprēķina kā vismaz 10 % pilnvarotu apstrādes punktu un savākšanas punktu, kas darbojas dalībvalstī[...]. [...] Inspekcijās būtu jāpārbauda arī [...] citi punkti un ekonomikas dalībnieki, ja tie var apstrādāt nolietotus transportlīdzekļus vai pārdot lietotas daļas un sastāvdaļas. Jāuzsver, ka inspekcijām, kas veiktas saskaņā ar šo regulu, būtu jāpapildina inspekcijas attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu nosūtīšanu, kuras ir visaptveroši reglamentētas Regulā (ES) 2024/1157 [...].

- (77) Dalībvalstīm būtu jāizveido sadarbības mehānismi valsts un starptautiskā līmenī, lai inspekcijas varētu veikt efektīvi. Šādiem mehānismiem būtu jānodrošina iespēja apmainīties ar transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, kas ir nepieciešams transportlīdzekļu izsekošanai, un pārbaudīt, vai transportlīdzekļi tiek pienācīgi pastrādāti, kad tie sasniedz kalpošanas laika beigu posmu.
- (78) Dalībvalstīm būtu jāveic visi nepieciešamie izpildes panākšanas pasākumi, lai apkarotu nolietotu transportlīdzekļu nelegālu apstrādi nolūkā novērst šādu darbību radīto kaitējumu videi vai cilvēku veselībai. Tāpēc ikvienai struktūrai vai uzņēmumam, kas apstrādā nolietotus transportlīdzekļus bez derīgas atļaujas vai pārkāpjot atļaujas nosacījumus vai prasības, būtu jāpiemēro sodi. Dalībvalstīm būtu jāapsver arī citi pasākumi, piemēram, atļaujas atsaukšana vai operatora darbības apturēšana, lai nodrošinātu efektīvu atbilstību šai regulai.
- (79) Dalībvalstīm būtu jāpieņem noteikumi par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina minēto noteikumu īstenošana. Sodi jo īpaši būtu jānosaka par to noteikumu pārkāpumiem, kuri attiecas uz lietotu transportlīdzekļu eksportu, nolietotu transportlīdzekļu nogādāšanu uz pilnvarotiem apstrādes punktiem vai savākšanas punktiem un uz lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību. Ieviestajiem sodiem vajadzētu būt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem.

- (80) Ir jānosaka ziņošanas pienākumi, lai nodrošinātu Savienības tiesību aktu pienācīgu īstenošanu, pārraudzību un izvērtēšanu un sniegtu tirgiem atjauninātu pārredzamības informāciju. Komisijai ir vajadzīgi pareizi un derīgi dati, lai novērtētu, vai regulā noteiktie pasākumi darbojas pareizi, un lai nepieciešamības gadījumā ierosinātu papildu pielāgojumus, kuru mērķis ir nodrošināt nolietotu transportlīdzekļu apstrādi videi nekaitīgā veidā vai racionalizēt regulas īstenošanu. Lai ierobežotu ar ziņošanu saistīto slogu, būtu jāpaziņo tikai tie dati, kas ir vajadzīgi šīs regulas īstenošanai, un ziņošana būtu jāatvieglo ar digitāliem rīkiem. Pamatojoties uz šiem elementiem, būtu jāprecizē, kādi dati ekonomikas dalībniekiem ir jāpaziņo attiecīgajām iestādēm un dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus ziņošanas prasību īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras. Īstenošanas aktos, ar kuriem būtu jāaizstāj Komisijas Lēmums 2005/293/EK ³⁸, būtu arī jānosaka metodika, kā aprēķināt atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājus un pārliecinātos par to izpildi.
- (81) Dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir nozīmīga loma, verificējot atbilstību šajā regulā noteiktajiem pienākumiem attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apsaimniekošanu; šīs iestādes arī var labāk noteikt transportlīdzekļu atrašanās vietu un apkarot nolietotu transportlīdzekļi nelegālu apstrādi. Tādējādi dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori un citi attiecīgie ekonomikas dalībnieki sniedz kompetentajām iestādēm datus, kas tām ļauj labāk pārraudzīt, kā tiek īstenoti noteikumi par nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apsaimniekošanu.
- (82) Īstenošanas pilnvaras, kas tiek piešķirtas Komisijai ar šo regulu, būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ³⁹.

³⁸ Komisijas Lēmums 2005/293/EK (2005. gada 1. aprīlis), ar ko nosaka sīkus noteikumus otrreizējās izmantošanas / reģenerācijas un otrreizējās izmantošanas / pārstrādes mērķu uzraudzībai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 94, 13.4.2005., 30.–33. lpp.).

³⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (83) Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus ar mērķi pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šo regulu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai šīs apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁴⁰, saskaņā ar kuru par ikviena deleģētā akta projektu, ko sagatavojuši Komisijas dienesti, būtu savlaicīgi jāapspiežas ar dalībvalstu ekspertiem. Deleģēto aktu projektus, darba kārtības projektu un jebkākus citus attiecīgus dokumentus dalībvalstu ekspertiem būtu jāiesniedz savlaicīgi, lai viņi varētu sagatavoties. Lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (84) Regulas (ES) 2019/1020 II pielikums, kurā ir saraksts ar Savienības saskaņošanas tiesību aktiem bez noteikumiem par sodiem, būtu jāgroza, lai no saraksta svītrotu Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK, jo noteikumi par sodiem ir jāiekļauj šajā regulā.
- (85) Ir jānodrošina, ka ar tipa apstiprinājumu saistīto šīs regulas noteikumu un prasību izpilde tiek verificēta ES tipa apstiprināšanas procesa laikā. Tāpēc Regula (ES) 2018/858 būtu attiecīgi jāgroza.

⁴⁰ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (86) Zuduši transportlīdzekļi ir atzīti par vienu no lielākajām problēmām Direktīvas 2000/53/EK īstenošanā. Tas, ka nav efektīvas sistēmas, kas ļauj reāllaikā apmainīties starp dalībvalstīm ar informāciju par transportlīdzekļu reģistrācijas statusu, traucē izsekojamībai un ir noteikts par iemeslu zudušo transportlīdzekļu lielajam skaitam Savienībā. Lai šo problēmu risinātu, Komisija [...] ierosināja pārskatīt Padomes Direktīvu 1999/37/EK ⁴¹ par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem ⁴²[...]. Šajā pārskatītajā redakcijā būtu jāprasa, lai dalībvalstis attiecībā uz to teritorijā reģistrētiem transportlīdzekļiem elektroniski reģistrētu datus, kas ļauj pienācīgi dokumentēt transportlīdzekļa reģistrācijas atcelšanas iemeslus, jo īpaši tad, ja transportlīdzeklis ir apstrādāts kā nolietots transportlīdzeklis pilnvarotā apstrādes punktā, atkārtoti reģistrēts citā dalībvalstī, eksportēts uz trešo valsti ārpus Savienības vai nozagts. Turklāt, lai novērstu īslaicīgi no uzskaites noņemtu transportlīdzekļu nelegālu izjaukšanu vai eksportu, būtu jānosaka transportlīdzekļu īpašniekiem pienākums nekavējoties ziņot par visām izmaiņām īpašumtiesībās uz transportlīdzekli valsts transportlīdzekļu reģistrācijas iestādei. Šie grozījumi papildina esošās prasības dalībvalstīm elektroniski reģistrēt datus par visiem to teritorijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem un ir balstīti uz šīm prasībām.

⁴¹ Padomes Direktīva 1999/37/EK (1999. gada 29. aprīlis) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp.).

⁴² Priekšlikums Direktīvai par valstu transportlīdzekļu reģistros iegrāmatotajiem transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem un transportlīdzekļu reģistrācijas datiem un Padomes Direktīvas 1999/37/EK atcelšanu, COM/2025/179 final.

- (87) Ievērojot vajadzību nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un lai ņemtu vērā zinātnes progresu, Komisijai būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz vienotā tirgus darbību un vidi. Komisijai savā ziņojumā būtu jāiekļauj izvērtējums par noteikumiem, kas attiecas uz jaunu transportlīdzekļu konstrukciju, tai skaitā mērķrādītājiem atkalizmantošanai, reciklējamībai un atgūstamībai, nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanai, ieskaitot reciklēšanas mērķrādītājus, un uz sodiem, kā arī novērtējums par vajadzību un iespējamību vēl vairāk paplašināt šīs regulas darbības jomu, lai aptvertu konkrētus L kategorijas transportlīdzekļus, lielas noslodzes transportlīdzekļus un to piekabes, vai citas daļas transportlīdzeklī, kura tips apstiprināts vairākposmu tipa apstiprināšanas procedūrā. Minētajā novērtējumā būtu jāpievēršas ne tikai aspektiem, kas saistīti ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, bet arī konstrukcijas prasību noteikšanas nozīmei un pievienotajai vērtībai. Komisijai būtu arī jāpārskata transportlīdzekļos izmantotās biobāzētās plastmasas satura tehnoloģiskās attīstības stāvoklis un vidiskais sniegums un attiecīgā gadījumā jāiesniedz tiesību akta priekšlikums, lai noteiktu attiecīgos mērķrādītājus.
- (88) Komisijas ziņojumā būtu arī jāiekļauj novērtējums par pasākumiem, kas saistīti ar informācijas sniegšanu par transportlīdzekļos sastopamajām bažas raisošajām vielām un par to, vai ir jāuzlabo šādu vielu izsekojamība. Tajā būtu arī jānovērtē, vai ir jāievieš pasākumi attiecībā uz vielām, kas var ietekmēt transportlīdzekļu apstrādi, kad tie sasniedz kalpošanas laika beigu posmu, lai apstrādi ciešāk pielāgotu Regulai (ES) 2024/1781[...].
- (89) Ir jāparedz pietiekams laiks, lai ekonomikas dalībnieki varētu izpildīt pienākumus, kas paredzēti šajā regulā, un dalībvalstis varētu izveidot administratīvo infrastruktūru, kas vajadzīga tās piemērošanai. Tāpēc šīs regulas piemērošana būtu jāatliek.

- (90) Lai dalībvalstis varētu veikt nepieciešamos administratīvos pasākumus attiecībā uz savākšanas sistēmu izveidi, vienlaikus saglabājot nepārtrauktību ekonomikas dalībniekiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, Direktīvas 2000/53/EK atcelšana būtu jāatliek.
- (91) Šī regula nemaina noteikumus par ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai transportlīdzekļos, kuri noteikti saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK, vai izņēmumus no šiem ierobežojumiem. Tomēr tā satur skaidrākus noteikumus par to, kā tipa apstiprināšanas procesā verificē šo ierobežojumu, kā arī citu apritīguma prasību ievērošanu. Lai nodrošinātu, ka ražotājiem ir pietiekams laiks šo noteikumu izpildei, to piemērošana būtu jāatliek. Tāpēc Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem par ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai būtu jāpaliek spēkā, līdz minētie noteikumi kļūst piemērojami, lai nodrošinātu nepārtrauktību un garantētu, ka Savienības tirgū laistie transportlīdzekļi nesatur šādas vielas gadījumos, kas nav noteikti minētajā direktīvā.
- (92) Šī regula arī nosaka skaidrākus noteikumus par paplašinātu ražotāja atbildību nekā Direktīva 2000/53/EK. Tā kā šādu shēmu izveidei un nepieciešamo valsts noteikumu ieviešanai par ražotāju un ražotāju atbildības organizāciju pilnvarošānu ir vajadzīgs noteikts laiks, minēto noteikumu piemērošana būtu jāatliek. Atbilstošajiem Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem būtu jāpaliek spēkā, līdz minētie noteikumi kļūst piemērojami, lai nodrošinātu nepārtrauktību attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksu finansēšanu, ko veic ražotāji.
- (93) Līdzīgi šī regula ietver jaunas prasības par nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, jo īpaši par daļu un sastāvdaļu demontāžu, lai veicinātu to atkalizmantošanu, pārražošanu vai pārjaunošanu, kā arī paaugstinātu reciklēšanas procesu kvalitāti. Atkritumu apsaimniekošanas operatoriem ir vajadzīgs laiks, lai pielāgotos minētajām prasībām, un tāpēc prasību piemērošana būtu jāatliek. Atbilstošajiem Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem būtu jāpaliek spēkā, līdz minētās prasības kļūst piemērojamas, lai nodrošinātu nepārtrauktību attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu apstrādi.
- (94) Pienākumiem saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK par ziņošanu un saistītajiem pienākumiem par datu nosūtīšanu Komisijai būtu jāpaliek spēkā noteiktu laiku, lai nodrošinātu nepārtrauktību, līdz Komisija saskaņā ar šo regulu pieņem jaunus aprēķināšanas noteikumus un ziņošanas formātus.

- (95) Visu noteikumu, kas attiecas uz [...]L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas transportlīdzekļiem, piemērošana būtu jāatliek, lai atvēlētu ekonomikas dalībniekiem pietiekamu laiku jauno prasību izpildei. Tas ir īpaši svarīgi attiecībā uz atļaujām pilnvarotiem apstrādes punktiem, kuri spēj veikt šādu transportlīdzekļu atsārņošanu un turpmāku apstrādi.
- (96) Skaidrības, racionalitātes un vienkāršošanas interesēs, tā kā visi noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību ir ietverti šajā regulā, Direktīvas 2005/[...]64/EK atcelšana būtu jāatliek. Šis laiks ir pietiekams, lai ražotāji nodrošinātu, ka to konstruētie un ražotie transportlīdzekļu tipi atbilst aprītīguma prasībām, un lai apstiprinātājas iestādes īstenotu jaunus noteikumus.
- (97) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, veicināt vienotā tirgus darbību, novērst un mazināt nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas nelabvēlīgo ietekmi un nodrošināt cilvēku veselības un vides augstu aizsardzības līmeni, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet minēto mērķi vajadzīgās harmonizācijas dēļ var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(98) Apvienotā Karaliste 2020. gada 1. februārī izstājās no Eiropas Savienības. Starp Eiropas Savienību un Eiropas Atomenerģijas kopienu, no vienas puses, un Apvienoto Karalisti, no otras puses, tika noslēgts Izstāšanās līgums ⁴³. Tas tika apstiprināts ar Padomes Lēmumu (ES) 2020/135 (2020. gada 30. janvāris) ⁴⁴, un tas stājās spēkā 2020. gada 1. februārī. Izstāšanās līgumā tika paredzēts pārejas periods, kas beidzās 2020. gada 31. decembrī. Pārejas perioda beigās Savienības tiesības Apvienotajai Karalistei vairs nebija piemērojamas, bet tai kļuva piemērojams Protokols par Īriju/Ziemeļīriju (tagad Vindzoras regulējums ⁴⁵), kas ir Izstāšanās līguma neatņemama sastāvdaļa. Saskaņā ar Vindzoras regulējuma 5. panta 4. punktu un Vindzoras regulējuma 2. pielikuma 9. punktu Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju piemēro Direktīvu 2005/64/EK, kā arī Savienības tiesību aktus, ar kuriem īsteno, groza vai aizstāj minēto tiesību aktu. Šī regula aizstāj Direktīvu 2005/64/EK un tādēļ tā ir piemērojama Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju. Tāpēc, ņemot vērā Vindzoras regulējuma darbības jomu, ir lietderīgi noteikt, ka daži šīs regulas noteikumi nebūtu jāpiemēro Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju.

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

⁴³ Līgums par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 7. lpp.).

⁴⁴ Padomes Lēmums (ES) 2020/135 (2020. gada 30. janvāris) par to, lai noslēgtu Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas (OV L 29, 31.1.2020., 1. lpp.).

⁴⁵ Savienības un Apvienotās Karalistes Kopīgā deklarācija Apvienotajā komitejā, kura izveidota ar Līgumu par Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes izstāšanos no Eiropas Savienības un Eiropas Atomenerģijas kopienas, Nr. 1/2023 (2023. gada 24. marts) (OV L 102, 17.4.2023., 87. lpp.).

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Šī regula nosaka apritīguma prasības transportlīdzekļu konstrukcijai un ražošanai saistībā ar atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību un reciklētā satura izmantošanu, kuru izpilde ir jāverificē transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas laikā, un informācijas un apzīmēšanas prasības transportlīdzekļu daļām, sastāvdaļām un materiāliem. Tā arī nosaka prasības par paplašinātu ražotāja atbildību, nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi, kā arī par lietotu transportlīdzekļu eksportu no Savienības uz trešām valstīm.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro:

- a) M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā un b) apakšpunkta i) punktā;

a1) no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] – speciālo transportlīdzekļu M_1 un N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā, izņemot attiecībā uz 34. pantu par atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājiem;

- b) no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] – M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punktā;
- c) no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] – L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} un L_{7e} kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 168/2013 4. panta 2. punkta c)–g) apakšpunktā;
- d) no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] – M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā, izņemot attiecībā uz šā panta 4. punktā un 9. pantā uzskaitītajiem pantiem.

2. Šo regulu nepiemēro:

[...]

[...]

- c) mazās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) 2018/858 3. panta 30) punktā;
- d) vēsturiskiem spēkratiem, kā tie definēti Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 7) punktā;
- e) speciālajiem transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31) punktā un ko ražojuši maza apjoma ražotāji; to transportlīdzekļu daļām, kurus ražojuši maza apjoma ražotāji un kuru tips ir apstiprināts vairākposmu tipa apstiprināšanā, izņemot bāzes transportlīdzekļus, un dzīvojamām piekabēm, kas norādītas minētās regulas I pielikuma 5.6. punktā.

3. Neskarot 1. punkta b) apakšpunktu, uz M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem neattiecas šādi noteikumi:

- a) 4. pants par transportlīdzekļu atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību;
- b) 5. pants par prasībām attiecībā uz vielām transportlīdzekļos;
- c) 6. pants par transportlīdzekļu minimālo reciklēto saturu;

[...][...][...]

- g) 10. pants par deklarāciju attiecībā uz reciklēto saturu transportlīdzekļos;
- h) 12. panta 1. punkts par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanu;
- i) 13. pants par transportlīdzekļa apritīguma digitālo pasi;
- j) 21. pants par maksu modulāciju;
- k) 22. pants par izmaksu sadales mehānismu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī;

[...] [...] [...] [...] [...]

- q) 34. pants par atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājiem;

[...]

- s) 36. panta 2. punkts par nolietotu transportlīdzekļu sūtījumiem.

4. Neskarot 1. punkta c) apakšpunktu, uz L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} un L_{7e} kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem neattiecas šādi noteikumi:

a) 3. punktā uzskaitītie panti;

a1) 37.a pants par kompetento iestādi;

b) 38. pants par kontrolēm un prasībām attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu;

c) 39. pants par transportlīdzekļa identifikācijas numura un informācijas par transportlīdzekļa statusu automatizētu verifikāciju;

d) 40. pants par riska pārvaldību un muitas kontrolēm;

e) 41. pants par apturēšanu;

f) 42. pants par izlaišanu eksportam;

g) 43. pants par atteikumu izlaist eksportam;

h) 44. pants par iestāžu sadarbību un informācijas apmaiņu;

i) 45. pants par elektroniskajām sistēmām;

j) dalībvalstis var atbrīvot L_{1e}, L_{2e} un L_{6e} kategorijas no 23. panta 5. punktā, 25. pantā un 37. pantā noteiktajiem pienākumiem.

5. [...]

6. Neskarot 1. punkta [...] c) [...] d) un e) apakšpunktu, 7., 8., 9., 16. [...], [...] 27., 30. un 46.–49. pants attiecas uz L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O un [...] M₂, M₃, N₂ un N₃ kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem ar šādām modifikācijām:

[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]

a) 7. pantu piemēro tikai VII pielikuma C daļas 1.a, 2., 3., 5., 8. un 9. ierakstam;

- b) 8. pantu piemēro tikai attiecībā uz to pienākumu izpildi, kas piemērojami minētajām transportlīdzekļu kategorijām;
- c) 9. pantu, ja tas ir piemērojams minētajām transportlīdzekļu kategorijām, piemēro tikai attiecībā uz IV pielikuma A daļas 5.–7. punktu;
- d) 16. panta b) punktu nepiemēro;
- e) 27. pantu piemēro, izņemot tā 2. punkta e) apakšpunktu;
- f) 30. pantu piemēro tikai VII pielikuma C daļas 1.a, 1.b, 2., 3., 5., 8. un 9. ierakstam;
- g) 46.–49. pantu piemēro tikai attiecībā uz ziņošanu un to pienākumu izpildi, kas piemērojami minētajām transportlīdzekļu kategorijām.

3. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “transportlīdzeklis” ir jebkurš transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 15) punktā vai uzskaitīts Regulas (ES) 168/2013 4. panta 2. punkta c)–g) apakšpunktā;
- 2) “nolietots transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas ir atkritumi, kā definēts Direktīvas 2008/98/EK 3. panta 1) punktā, vai kas ir atkritumi saskaņā ar [...] I pielikumu;
- 3) “transportlīdzekļa tips” ir jebkurš transportlīdzekļa tips, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 32) punktā, vai transportlīdzekļa tips, kas definēts Regulas (ES) 168/2013 3. panta 73) punktā;
- 4) “atkalizmantojamība” ir iespējamība atkārtoti izmantot daļas vai sastāvdaļas, kas iegūtas no nolietota transportlīdzekļa;
- 5) “atkalizmantošana” ir jebkura darbība, kuras rezultātā nolietotu transportlīdzekļu daļas vai sastāvdaļas tiek atkal izmantotas tam pašam mērķim, kam tās bijušas sākotnēji paredzētas;

- 6) “reciklējamība” ir iespējamība reciklēt daļas, sastāvdaļas vai materiālus, kas iegūti no nolietota transportlīdzekļa;
- 7) “atgūstamība” ir iespējamība atgūt daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas iegūti no nolietota transportlīdzekļa;
- 8) “piegādātājs” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas piegādā daļas, sastāvdaļas vai materiālus ražotājam, kurš tos izmanto transportlīdzekļu ražošanai;
- 9) “plastmasa” ir polimērs Regulas (EK) Nr. 1907/2006 3. panta 5) punkta nozīmē, kuram var būt pievienotas piedevas vai citas vielas un kurš spēj funkcionēt kā gatavo izstrādājumu galvenā strukturālā sastāvdaļa, izņemot ķīmiski nemodificētus dabiskos polimērus;
- 10) “kritiski svarīgas izejvielas” ir kritiski svarīgas izejvielas Regulas (ES)[...] 2024/1252 4. panta 1. punkta [...] [...]nozīmē;
- 11) “pēcpatēriņa atkritumi” ir atkritumi, kas rodas no [...] ražojumiem, kuri ir laisti tirgū vai piegādāti izplatīšanai, patēriņam vai izmantošanai trešā valstī komercdarbības ietvaros par samaksu vai bez maksas;
- 12) “demontāža” ir manuālas, mehāniskas, ķīmiskas, termiskas vai metalurģiskas darbības, kuru rezultātā attiecīgās daļas, sastāvdaļas vai materiāli no nolietotiem transportlīdzekļiem ir identificējami kā atsevišķa izlaides plūsma vai izlaides plūsmas daļa;
- 13) “e-piedziņas elektromotors” ir elektromotors, kas pārveido elektrisko ieejas jaudu mehāniskā izejas jaudā, lai nodrošinātu transportlīdzekļa vilci;
- 14) “elektrotransportlīdzekļa baterija” ir elektrotransportlīdzekļa baterija, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 [...] 3. panta 14) punktā;
- 15) “pilnvarots apstrādes punkts” ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kam saskaņā ar Direktīvu 2008/98/EK un šo regulu ir atļauta nolietotu transportlīdzekļu savākšana, uzglabāšana un apstrāde;

- 16) “apstrāde” ir jebkura darbība, ko veic pēc tam, kad nolietots transportlīdzeklis nodots apstrādes punktā atsārņošanai, izjaukšanai, sablīvēšanai, sagriešanai, sasmalcināšanai, atgūšanai vai sagatavošanai [...] pirms sasmalcināto atkritumu likvidēšanas, un jebkura cita darbība, ko veic nolietotu transportlīdzekļu un to daļu, sastāvdaļu un materiālu atgūšanai vai apglabāšanai;
- 17) “sasmalcināšana” ir jebkura darbība, ko veic, lai nolietotus transportlīdzekļus sadalītu daļās vai fragmentos;
- 18) “remonta un uzturēšanas operators” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas saistībā ar savu tirdzniecības darbību, uzņēmējdarbību, arodu vai profesiju sniedz remonta vai uzturēšanas pakalpojumus neatkarīgi no ražotājiem vai ar ražotāju pilnvarojumu;
- 19) “laist tirgū” nozīmē transportlīdzekli pirmo reizi darīt pieejamu Savienībā;
- 20) “darīt pieejamu tirgū” nozīmē komercdarbības gaitā par samaksu vai bez maksas piegādāt transportlīdzekli izplatīšanai vai izmantošanai tirgū;
- 21) “atkritumu apsaimniekošanas operators” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas profesionāli nodarbojas ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu vai apstrādi;
- 22) “ražotājs” ir jebkurš izgatavotājs, importētājs vai izplatītājs, kurš neatkarīgi no izmantotās pārdošanas metodes, arī ar distances līgumiem, kas definēti Direktīvas 2011/83/ES 2. panta 7. punktā, savas profesionālās darbības ietvaros pirmo reizi piegādā transportlīdzekli izplatīšanai vai izmantošanai dalībvalsts teritorijā;
- 23) “ražotāju atbildības organizācija” ir juridiska persona, kas vairāku ražotāju vārdā vai nu finansiāli, vai finansiāli un operacionāli organizē paplašinātās ražotāja atbildības saistību izpildi;

- 24) “[...] par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pilnvarotais pārstāvis” ir fiziska vai juridiska persona, kas ir iedibināta dalībvalstī, [...] kura nav dalībvalsts, kurā ražotājs ir iedibināts, un ko ražotājs saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 5. punkta trešo daļu ieceļ minētā ražotāja pienākumu izpildei saskaņā ar šīs regulas IV nodaļu;
- 25) “otrrreizējās izejvielas” ir materiāli, kas iegūti reciklēšanas procesos un var aizstāt pirmreizējās izejvielas;
- 26) “transportlīdzekļa īpašnieks” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kam ir īpašumtiesības uz transportlīdzekli, vai [...] transportlīdzekļa turētājs, ja īpašnieku nevar identificēt;
- 27) “pēcsmalcināšanas tehnoloģija” ir paņēmieni un tehnoloģijas, ko izmanto, lai apstrādātu no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūtus materiālus pēc to sasmalcināšanas to turpmākai atgūšanai saskaņā ar VII pielikuma G daļas 2. punktu;
- 28) “pārražošana” ir [...] profesionālas darbības, kuru rezultātā ražo jaunu daļu vai sastāvdaļu no daļām un sastāvdaļām, kas ir demontētas no transportlīdzekļiem [...], un kuru rezultātā tiek veikta vismaz [...] viena izmaiņa, kas būtiski ietekmē daļas vai sastāvdaļas [...] drošumu, veiktspēju, mērķi vai veidu;
- 29) “pārjaunošana” ir darbības, ko veic, lai sagatavotu, attīrītu, testētu, apkoptu un, ja nepieciešams, remontētu daļu vai sastāvdaļu, kura demontēta no transportlīdzekļiem [...], lai atjaunotu [...] tās veiktspēju vai funkcijas atbilstoši paredzētajam lietojumam un veiktspējas diapazonam, kas sākotnēji bija paredzēts konstruēšanas posmā daļas vai sastāvdaļas laišanas tirgū laikā;
- 30) [...] ⁴⁶[...]
- 31) [...] ⁴⁷[...]
- 32) “neinerti atkritumi” ir atkritumi, kas neatbilst “inertu atkritumu” definīcijai, kura noteikta Padomes Direktīvas 1999/31/EK ⁴⁸ 2. panta e) punktā;

46

[...]

47

[...]

48

Padomes Direktīva 1999/31/EK (1999. gada 26. aprīlis) par atkritumu poligoniem (OV L 182, 16.7.1999., 1.–19. lpp.).

- 33) “lietots transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas ir reģistrēts kādā dalībvalstī vai jebkurā citā valstī un nav nolietots transportlīdzeklis;
- 34) “eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis” ir lietots transportlīdzeklis, kam piemērojama muitas procedūra, kura noteikta Regulas (ES) Nr. 952/2013 269. pantā;
- 35) “ekonomikas dalībnieki” ir ražotāji, [...] transportlīdzekļu apdrošināšanas sabiedrības, piegādātāji, remonta un uzturēšanas operatori, atkritumu apsaimniekošanas operatori un jebkuri citi operatori, kas iesaistīti transportlīdzekļu konstruēšanā, lietotu transportlīdzekļu tirdzniecībā, transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanā, pārražošanā un pārjaunošanā;
- 36) “braukšanas kārtībā esošs transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas ir braukšanas kārtībā saskaņā ar Direktīvas 2014/45/ES 5. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu, 5. panta 4. punktu un 8. pantu;
- 37) “pilnīgs ekonomiskais zaudējums” ir transportlīdzekļa zaudējums vai bojājums tādā mērā, ka remonta izmaksas pārsniedz tā tirgus vērtību vai vērtību, par kādu tas bijis apdrošināts;
- 38) “pilnīgs tehniskais zaudējums” ir transportlīdzekļa nopietns bojājums vai pilnīga iznīcināšana tādā mērā, ka transportlīdzekli nav iespējams saremontēt;
- 39) “savākšanas punkts” ir ekonomikas dalībnieks, kas nav pilnvarotais apstrādes punkts un kas uz laiku uzglabā nolietotus transportlīdzekļus un savāktos nolietotos transportlīdzekļus sagatavo pārsūtīšanai uz pilnvarotajiem apstrādes punktiem apstrādes veikšanai;
- 40) “biobāzēta plastmasa” ir plastmasa, kas izgatavota no bioloģiskajiem resursiem, piemēram, biomasas ievadresursiem, organiskajiem atkritumiem vai blakusproduktiem. Biobāzēta plastmasa var būt gan bionoārdāma, gan bionenoārdāma.

2. Papildus 1. punktā minētajām piemēro šādas definīcijas:

- a) “atkritumi”, “atkritumeļļas”, “atkritumu īpašnieks”, “atkritumu apsaimniekošana”, “savākšana”, “atkritumu rašanās novēršana”, “reciklēšana”, kas šajā apakšpunktā minētajā direktīvā definēta kā “pārstrāde”, “atgūšana”, kas šajā apakšpunktā minētajā direktīvā definēta kā “reģenerācija”, “aizbēršana”, “likvidēšana”, kas šajā apakšpunktā minētajā direktīvā definēta kā “apglabāšana” un “paplašinātas ražotāja atbildības shēma”, kuras noteiktas Direktīvas 2008/98/EK 3. panta 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17.a), 19) un 21) punktā;

- b) “tipa apstiprināšana”, “vairākposmu tipa apstiprināšana”, “sastāvdaļa”, “daļas”, kas šajā apakšpunktā minētajā regulā definētas kā “detaļas”, “rezerves daļas”, “bāzes transportlīdzeklis”, “mazā sērijā ražots transportlīdzeklis”, “speciālais transportlīdzeklis”, “tirgus uzraudzības iestāde”, “apstiprinātāja iestāde”, “ražotājs”, “importētājs” un “izplatītājs”, kuras noteiktas Regulas (ES) 2018/858 3. panta 1), 8), 19), 21), 23), 24), 28), 30), 31), 35), 36), 40), 42) un 43) punktā;
- c) “reģistrācija”, “reģistrācijas apliecība”, “apturēšana”, “reģistrācijas apliecības turētājs” un “reģistrācijas atcelšana”, kuras noteiktas Direktīvas 1999/37/EK 2. panta b), c), d), e) un f) punktā;
- d) “vēsturisks spēkrats”, “tehniskā apskate” un “tehniskās apskates sertifikāts”, kuras noteiktas Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 7), 9) un 12) punktā;
- e) “bažas raisoša viela”, kas šajā apakšpunktā minētajā regulā definēta kā “viela, kas rada bažas”, un “datu nesējs”, kuras noteiktas Regulas [Ilgtspējīgu produktu ekodizains] 2. panta 28) un 30) punktā;
- f) “muitas dienesti”, kā noteikts Regulas (ES) 952/2013 5. panta 1) punktā;
- g) “distances līgums”, kā noteikts Direktīvas 2011/83/ES 2. panta 7) punktā;
- h) “tiešsaistes platforma”, kā noteikts Regulas (ES) 2022/2065 3. panta i) punktā;
- i) “patērētājs”, kā noteikts Direktīvas (ES) 2019/771 2. panta 2) punktā;[...]
- j) “maza apjoma ražotājs”, kā noteikts Regulas (ES) 2024/1257 3. panta 48) punktā.

II NODAĻA

APRITĪGUMA PRASĪBAS

4. pants

Transportlīdzekļu atkalizmantojamība, reciklējamība un atgūstamība

1. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 72 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, izgatavo tā, ka tas ir:
 - a) atkalizmantojams vai reciklējams vismaz 85 % apmērā no masas;
 - b) atkalizmantojams vai atgūstams vismaz 95 % apmērā no masas.
2. Attiecībā uz katru 1. punktā minēto transportlīdzekļu tipu ražotāji veic šādus pasākumus:
 - a) savāc nepieciešamos datus visā piegādes ķēdē, jo īpaši datus par visu transportlīdzekļu izgatavošanā izmantoto materiālu raksturu un masu, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību prasībām;
 - b) saglabā visus citus attiecīgos transportlīdzekļu datus, kas prasīti e) apakšpunktā minētajam aprēķināšanas procesam;
 - c) verificē no piegādātājiem saņemtās informācijas pareizību un pilnīgumu;
 - d) pārvalda un dokumentē materiālu sadalījumu;
 - e) aprēķina atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus 1. punkta nolūkos saskaņā ar metodiku, ko Komisija noteikusi 3. punktā, vai – pirms šāda metodika ir pieņemta un stājusies spēkā – saskaņā ar ISO standartu 22628:2002, kopā ar II pielikuma A daļā noteiktajiem elementiem;
 - f) marķē transportlīdzekļu daļas vai sastāvdaļas, kas izgatavotas no polimēriem un elastomēriem, saskaņā ar 12. panta 1. punktu;

g) nodrošina, ka VII pielikuma E daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas netiek atkalizmantotas jaunu transportlīdzekļu izgatavošanā.

3. Komisija līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc [...]
24 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] pieņem īstenošanas aktu, ar ko nosaka jaunu metodiku transportlīdzekļa atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanai un verifikācijai, ņemot vērā II pielikumā noteiktos elementus.

Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

5. pants

Prasības attiecībā uz vielām transportlīdzekļos

1. Ciktāl iespējams, samazina bažas raisošu vielu klātbūtni transportlīdzekļos un to daļās un sastāvdaļās.
2. Papildus ierobežojumiem, kas noteikti Regulas (EK) Nr. 1907/2006 XVII pielikumā, un [...] ierobežojumiem, kas noteikti Regulas (ES) 2019/1021 I un II pielikumā un Regulā (ES) 2023/1542, ši regula nosaka režīmu attiecībā uz vielām transportlīdzekļos.[...]
Neviens transportlīdzeklis, kura tips apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 72 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, vai neviena jauna daļa vai sastāvdaļa, ko laiž tirgū šādiem transportlīdzekļiem, nesatur svīnu, dzīvsudrabu, kadmiju vai sešvērtīgo hromu.
- 2.a Līdz [ievietot datumu ne vēlāk kā 24 mēnešus pēc šīs regulas pieņemšanas] Komisija sagatavo ziņojumu par bažas raisošu vielu klātbūtni transportlīdzekļos, lai noteiktu, cik lielā mērā tās negatīvi ietekmē materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu vai ietekmē ķīmisko drošumu. Komisijai ķīmiskā drošuma jautājumos palīdz Eiropas Ķīmikāliju aģentūra. Ziņojumā neiekļauj tādas bažas raisošas vielas transportlīdzekļa daļās un sastāvdaļās, kuru identifikācija vai novērtēšana jau ir prasīta citos Savienības tiesību aktos.

Komisija minēto ziņojumu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei, detalizēti izklāstot savus konstatējumus, un apsver atbilstīgus turpmākos pasākumus, tostarp šādus:

- i) saskaņā ar 5. panta 2.b punktu izveidoto deleģēto aktu ietvaros noteikt ierobežojumus bažas raisošām vielām, kas negatīvi ietekmē tajos transportlīdzekļos esošu materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu, kuros tās ir sastopamas;
- ii) ievieš informācijas prasības kā daļu no transportlīdzekļa aprītīguma digitālās pases saskaņā ar 13. pantu;
- iii) izmantot Regulas (EK) Nr. 1907/2006 68. panta 1. un 2. punktā minētās procedūras, lai pieņemtu jaunus ierobežojumus.

Ja dalībvalsts uzskata, ka viela negatīvi ietekmē tajā transportlīdzeklī esošu materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu, kurā tā ir sastopama, tā līdz [ievietot datumu] iesniedz šādu informāciju Komisijai un par ķīmiskā drošuma aspektiem – arī Eiropas Ķīmikāliju aģentūrai un, ja iespējams, atsaucas uz attiecīgajiem riska novērtējumiem vai citiem atbilstīgiem datiem.

2.b Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot ierobežojumus bažas raisošu vielu klātbūtnei, kuras negatīvi ietekmē transportlīdzekļos un to daļās un sastāvdaļās esošu materiālu atkalizmantošanu un reciklēšanu tādu iemeslu dēļ, kas nav saistīti galvenokārt ar ķīmisko drošumu.

3. Atkāpjoties no 2. punkta, transportlīdzekļu tipi vai daļas un sastāvdaļas, ko laiž tirgū šādiem transportlīdzekļiem, var saturēt svinu, dzīvsudrabu, kadmiju vai sešvērtīgo hromu atbilstoši III pielikuma nosacījumiem un līdz minētajā pielikumā noteiktajām maksimālajām koncentrācijas vērtībām.

Šā panta 2. un 3. punktu nepiemēro baterijām, kas iestrādātas transportlīdzekļos, uz kuriem attiecas Regula (ES) 2023/1542.

4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā to pielāgot zinātnes un tehnikas attīstībai:
- a) nosakot maksimālās koncentrācijas vērtības, līdz kurām svina, dzīvsudraba, kadmijs vai sešvērtīgā hroma klātbūtne konkrētās transportlīdzekļu daļās, sastāvdaļās vai homogēnos materiālos ir pieļaujama;
 - b) neattiecinot uz konkrētām transportlīdzekļa daļām, sastāvdaļām un homogēniem materiāliem 2. punktā noteikto aizliegumu par svina, dzīvsudraba, kadmijs vai sešvērtīgā hroma klātbūtni, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:
 - i) no minēto vielu izmantošanas nevar izvairīties;
 - ii) ir pierādīts, ka sociāli ekonomiskie ieguvumi atsver risku cilvēku veselībai vai videi, ko rada šādu vielu izmantošana;
 - iii) nav piemērotu alternatīvu vielu vai tehnoloģiju;
 - c) svītrojot transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas vai homogēnos materiālus no III pielikuma, ja no svina, dzīvsudraba, kadmijs vai sešvērtīgā hroma izmantošanas var izvairīties;
 - d) norādot tās transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas un homogēnos materiālus, kurus pirms turpmākas apstrādes demontē, un pieprasot tos apzīmēt vai citādi pienācīgi identificēt.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu III pielikumu, jo īpaši svītrojot no saraksta konkrētus izņēmumus attiecībā uz homogēniem materiāliem un sastāvdaļām, ja uz konkrēto izņēmumu attiecas cits Savienības tiesību akts.

Komisija, pieņemot deleģēto aktu saskaņā ar šo punktu, ņem vērā sociāli ekonomisko ietekmi, ko radīs izņēmumu ieviešana, pārveidošana vai svītrošana attiecībā uz ierobežojumu svina, dzīvsudraba, kadmijs vai sešvērtīgā hroma izmantošanai transportlīdzekļu tipos, tai skaitā alternatīvu pieejamību un ietekmi uz cilvēku veselību un vidi visā transportlīdzekļu aprites ciklā.

5. Pēc Komisijas pieprasījuma Eiropas Ķīmikāliju aģentūra ("Aģentūra") 12 mēnešu laikā no pieprasījuma sagatavo ziņojumu par alternatīvu tehnisko un ekonomisko realizējamību saistībā ar esošiem izņēmumiem, kuri uzskaitīti III pielikumā, un, pamatojoties uz šādu novērtējumu, argumentētu priekšlikumu par konkrēto izņēmuma grozījumu.
6. Tūlīt pēc Komisijas pieprasījuma saņemšanas Aģentūra publicē savā tīmekļa vietnē paziņojumu, ka tiks gatavots ziņojums par iespējamu III pielikumā iekļauta izņēmuma grozījumu, un aicina dalībvalstis un visas ieinteresētās personas iesniegt piezīmes astoņu nedēļu laikā no paziņojuma publicēšanas. Aģentūra publicē savā tīmekļa vietnē visas no dalībvalstīm un ieinteresētajām personām saņemtās piezīmes.
7. Vēlākais deviņus mēnešus pēc [...] 5. punktā minētā ziņojuma iesniegšanas Komisijai Aģentūras Sociālās un ekonomiskās analīzes komiteja, kas izveidota, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1907/2006 76. panta 1. punkta d) apakšpunktu, pieņem atzinumu par ziņojumu un par konkrētajiem ierosinātajiem grozījumiem. Aģentūra nekavējoties iesniedz minēto atzinumu Komisijai.
8. [...]

6. pants

Minimālais reciklētais saturs transportlīdzekļos

1. Plastmasa, ko satur katrs transportlīdzekļa tips, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 72 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, satur vismaz 15 % no plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, masas.

Vismaz 25 % no pirmajā daļā noteiktā mērķrādītāja sasniedz, attiecīgajā transportlīdzekļa tipā iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no nolietotiem transportlīdzekļiem vai no atkritumiem, kā minēts šīs regulas 23. panta 2. punkta c) apakšpunktā.

Tās plastmasas svarā, ko satur katrs transportlīdzeklis, un pirmajā daļā minētajā reciklētās plastmasas svarā neiekļauj elastomērus un termosetus, kas nav polsterējumā izmantotas poliuretāna putas, un plastmasu, kas satur kādu no Regulas (ES) 2019/1021 7. pantā reglamentētajām vielām vai ir kontaminēta ar to, ja ir pārsniegtas minētās regulas IV pielikumā noteiktās robežvērtības.

1.a Plastmasa, ko satur katrs transportlīdzekļa tips, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 96 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, satur vismaz 20 % no plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, masas.

Vismaz 25 % no pirmajā daļā noteiktā mērķrādītāja sasniedz, attiecīgajā transportlīdzekļa tipā iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no nolietotiem transportlīdzekļiem vai no atkritumiem, kā minēts šīs regulas 23. panta 2. punkta c) apakšpunktā.

1.b Plastmasa, ko satur katrs transportlīdzekļa tips, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 120 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, satur vismaz 25 % no plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, masas.

Vismaz 25 % no pirmajā daļā noteiktā mērķrādītāja sasniedz, attiecīgajā transportlīdzekļa tipā iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no nolietotiem transportlīdzekļiem vai no atkritumiem, kā minēts šīs regulas 23. panta 2. punkta c) apakšpunktā.

1.c Šā panta nolūkos reciklēta materiāla saturu atgūst no pēcpatēriņa atkritumiem, kas ir reciklēti vai nu:

a) iekārtā, kas atrodas Savienībā un atbilst Savienības tiesību aktos noteiktajām cilvēka veselības, klimata un vides aizsardzības prasībām; vai

b) iekārtā, kas atrodas trešā valstī; [...]no [48 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] šādai iekārtai ir jāatbilst [...] cilvēka veselības, klimata un vides aizsardzības prasībām, kuras ir līdzvērtīgas Savienības tiesību aktos noteiktajām prasībām[...]; līdz [24 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] Komisija visaptverošāk novērtē paredzamo ietekmi uz globālo tirdzniecību, kā arī uz ES reciklēšanas un autobūves nozarēm un par savu novērtējumu ziņo Padomei un Eiropas Parlamentam.

2. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 23 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 51. panta 2. punktu, lai [...] noteiktu[...] metodiku, kas izmantojama, lai šā panta 1., 1.a, 1.b un 1.c punkta nolūkos aprēķinātu un verificētu īpatsvaru plastmasai, kas atgūta no pēcpatēriņa atkritumiem un no nolietotiem transportlīdzekļiem [...] un kas ir izmantota un iestrādāta transportlīdzekļa tipā. Verifikācijas metodika ietver pienākumu ražotājiem nodrošināt, ka katru iekārtu, kas ražo reciklēta satura materiālu, kuru tie izmanto, vismaz reizi piecos gados revidē neatkarīga trešā persona. Šajās revīzijās verificē, vai ir izpildīti 1., 1.a, 1.b un 1.c punktā paredzētie nosacījumi, un šajā ziņā tās atbilst XIII pielikumā noteiktajām prasībām un kritērijiem. Attiecībā uz trešās valstīs reciklētu materiālu šo revīzijas prasību un XIII pielikumā noteiktās prasības un kritērijus piemēro no [48 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas]. Saskaņā ar 8. panta 2. punktā paredzētajiem vispārīgajiem pienākumiem ražotājiem jābūt pieejamai dokumentācijai, tostarp revīzijas ziņojumiem, kas apliecina iekārtu atbilstību šiem nosacījumiem, prasībām un kritērijiem, un tā jāglabā un jānosūta kompetentajām tipa apstiprinātājām iestādēm.

2.a Ja konkrētas reciklētas plastmasas nepietiekama pieejamība vai pārmērīgi augstas cenas pārmērīgi apgrūtina iespējas nodrošināt atbilstību šā panta 1., 1.a, 1.b un 1.c punktā noteiktajam minimālajam reciklēta materiāla satura procentuālajam apmēram, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģēto aktu saskaņā ar 50. pantu, lai papildinātu [...]minētos punktus, nosakot pagaidu atkāpes no reciklētas plastmasas satura mērķrādītājiem.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot minimālo īpatsvaru tēraudam, ko reciklē no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un kas jāizmanto un jāiestrādā transportlīdzekļu tipos, kurus apstiprina saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2018/858.

Pirmajā daļā minētā reciklētā tērauda minimālā īpatsvara pamatā ir Komisijas veikta priekšizpēte. Priekšizpēti pabeidz līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 23 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma], tajā jo īpaši aplūkojot šādus aspektus:

a) no tērauda atkritumu pēcpatēriņa avotiem reciklētā tērauda pašreizējā un prognozētā pieejamība;

- b) pēcpatēriņa atkritumu pašreizējais īpatsvars dažādos tērauda pusfabrikātos un starpproduktos, ko izmanto transportlīdzekļos;
- c) tas, kādā apjomā ražotāji varētu izmantot pēcpatēriņa reciklēto tēraudu transportlīdzekļos, kuru tipa apstiprināšana tiks veikta nākotnē;
- d) autobūves nozares relatīvais pieprasījums salīdzinājumā ar citu nozaru pieprasījumu pēc pēcpatēriņa tērauda atkritumiem;
- e) ekonomiskā dzīvotspēja, tehniskas un zinātnes progress, tai skaitā reciklēšanas tehnoloģiju pieejamības izmaiņas saistībā ar tērauda reciklēšanas rādītājiem;
- f) transportlīdzekļos izmantotā reciklētā tērauda satura minimālā īpatsvara ieguldījums Savienības atvērtajā stratēģiskajā autonomijā, klimata un vides mērķu sasniegšanā;
- g) vajadzība novērst nesamērīgu negatīvu ietekmi uz transportlīdzekļu pieejamību un
- h) ietekme uz autobūves nozares vispārīgām izmaksām un konkurētspēju.

[...]

[...]

4. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] Komisija novērtē, cik pamatoti būtu noteikt prasību šādu vielu minimālajam īpatsvaram:

- a) alumīnijs un tā sakausējumi, magnijs un tā sakausējumi, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem un iestrādāti transportlīdzekļu tipos, un
- b) neodīms, disprozijs, prazeodīms, terbijs, samārijs, niķelis, kobalts vai bors, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem un iestrādāti pastāvīgajos magnētos.

Pēc pirmajā daļā minētā novērtējuma pabeigšanas Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot minimālo īpatsvaru alumīnijam un tā sakausējumiem, magnijam un tā sakausējumiem, neodīmam, disprozijam, prazeodīmam, terbijam, samārijam, nikelim, kobaltam vai boram, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem un ko izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipos, kurus apstiprina saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2018/858.

Otrajā daļā minēto materiālu reciklētā satura minimālā īpatsvara pamatā ir pirmajā daļā minētā priekšizpēte, kurā ņem vērā šādus aspektus:

- a) otrajā daļā uzskaitīto no pēcpatēriņa atkritumiem reciklēto materiālu pašreizējā un prognozējamā pieejamība;
- b) no pēcpatēriņa atkritumiem reciklētā satura pašreizējais īpatsvars otrajā daļā uzskaitītajos materiālos tirgū laistajos transportlīdzekļos;
- c) ekonomiskā dzīvotspēja, tehniskas un zinātnes progress, tai skaitā reciklēšanas tehnoloģiju pieejamības izmaiņas attiecībā uz reciklēto materiālu veidu un to reciklēšanas rādītājiem;
- d) transportlīdzekļos izmantoto otrajā daļā uzskaitīto materiālu reciklētā satura minimālā īpatsvara ieguldījums Savienības stratēģiskajā autonomijā un tās klimata un vides mērķu sasniegšanā;
- e) iespējamā ietekme uz transportlīdzekļu darbību, kuru varētu radīt otrajā daļā uzskaitīto materiālu reciklētā satura iestrādāšana transportlīdzekļu daļās un sastāvdaļās;
- f) vajadzība novērst nesamērīgu negatīvo ietekmi uz otrajā daļā uzskaitītos materiālus saturošu transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā;
- g) ietekme uz autobūves nozares vispārīgām izmaksām un konkurētspēju.

5. Līdz [...] 30 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās [...] Komisija [...] pieņem īstenošanas aktu, ar kuru nosaka metodiku, kas izmantojama, lai aprēķinātu un verificētu 3. un 4. punktā minēto no pēcpatēriņa atkritumiem reciklēto materiālu īpatsvaru transportlīdzekļu tipos.

Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

7. pants

Konstruēšana transportlīdzekļu noteiktu daļu un sastāvdaļu demontāžas un nomaiņas iespējošanai

1. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī 72 mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās datuma], konstruē tā, ka pilnvaroti apstrādes punkti var netraucēti demontēt no attiecīgā transportlīdzekļa VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas transportlīdzekļa atkritumu fāzē.
2. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī 72 mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās datuma] atbilstoši Regulai (ES) 2018/858, attiecībā uz savienojuma, stiprinājuma un blīvējuma elementiem konstruē tā, ka pilnvaroti apstrādes punkti vai remonta un uzturēšanas operatori var viegli un nesagraujošā veidā no transportlīdzekļa demontēt un nomainīt elektrotransportlīdzekļu akumulatoru baterijas un e-piedziņas elektromotorus transportlīdzekļa izmantošanas un atkritumu fāzē.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu 2. punktu, pārskatot to daļu un sastāvdaļu sarakstu, kuras ir jākonstruē tā, ka tās var demontēt no transportlīdzekļiem un nomainīt, lai minētajā punktā iekļautu papildu daļas un sastāvdaļas, kas uzskaitītas VII pielikuma C daļā, ņemot vērā tehnikas un zinātnes progresu.
4. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka konstrukcijas nosacījumus 2. punktā minēto daļu un sastāvdaļu demontāžai un nomaiņai, ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu 2. punktā noteiktā pienākuma harmonizētu īstenošanu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

III NODAĻA

RAŽOTĀJU PIENĀKUMI

8. pants

Vispārīgi pienākumi

1. Ražotāji pierāda, ka jauno transportlīdzekļu, ko tie saražojuši un laiduši tirgū, tips ir apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858, Regulas (ES) Nr. 168/2013 un šīs regulas prasībām.
2. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 4., 5., 6. vai 7. panta prasības, ražotājs iesniedz dokumentāciju, kas apliecina atbilstību minētajām prasībām, un:
 - a) iekļauj minēto dokumentāciju informācijas mapē, kas minēta attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 24. pantā vai Regulas (ES) Nr. 168/2013 27. pantā, un
 - b) iesniedz to tipa apstiprinātajai iestādei saskaņā ar attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 23. pantu vai Regulas (ES) Nr. 168/2013 26. pantu.
3. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 9. pantā noteiktā prasība, ražotājs iesniedz tipa apstiprinātajai iestādei apritīguma stratēģiju kopā ar attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 23. pantā vai Regulas (ES) Nr. 168/2013 26. pantā minēto tipa apstiprinājuma pieteikumu.
4. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 10. pantā noteiktās prasības, ražotājs sagatavo 10. panta 1. punktā minēto informāciju un saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 24. panta 1. punkta a) apakšpunktu iesniedz to tipa apstiprinātajai iestādei kopā ar minētās regulas 23. pantā minēto tipa apstiprinājuma pieteikumu.

5. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 11. pantā noteiktās prasības, ražotājs saskaņā ar attiecīgi Regulas (ES) 2018/858 24. panta 1. punkta a) apakšpunktu vai Regulas (ES) Nr. 168/2013 27. panta 1. punktu tipa apstiprinātājai iestādei kopā ar tipa apstiprinājuma pieteikumu iesniedz deklarāciju, kas apliecina atbilstību 11. panta 1. punktā noteiktajai prasībai [...].

9. pants

Apritīguma stratēģija

1. Par katru transportlīdzekļa kategoriju, kurā ražotājs ir ražojis transportlīdzekļus, kuru tips ir apstiprināts atbilstoši Regulai (ES) 2018/858 no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma], ražotājs sagatavo un īsteno apritīguma stratēģiju, lai darītu pieejamu savu visaptverošo apritīguma plānu nākamajiem pieciem gadiem. Attiecībā uz IV pielikuma A daļas 3. un 4. punktu stratēģijā iekļauj konkrēta tipa informāciju par attiecīgo transportlīdzekļa tipu.
2. Apritīguma stratēģijā apraksta, kādas darbības ražotājs veiks, lai izpildītu savus pienākumus nodrošināt, ka tiek izpildītas II nodaļā noteiktās apritīguma prasības, kuru izpilde tiek verificēta tipa apstiprināšanas procedūrās un ir piemērojamas attiecīgajai transportlīdzekļu kategorijai.
3. Apritīguma stratēģijā iekļauj IV pielikuma A daļā noteiktos elementus.
4. Ražotājs iesniedz Komisijai apritīguma stratēģijas kopiju 30 dienu laikā no pirmā tipa apstiprinājuma piešķiršanas [...] transportlīdzeklim attiecīgajā kategorijā.
5. Ražotājs pārrauga apritīguma stratēģijā norādītās darbības un attiecīgi rīkojas, un atjaunina stratēģiju reizi piecos gados saskaņā ar IV pielikuma B daļu. Atjaunināto apritīguma stratēģiju iesniedz tipa apstiprinātājai iestādei, kas izdevusi tipa apstiprinājumu transportlīdzeklim attiecīgajā kategorijā, un Komisijai.
6. Komisija apritīguma stratēģijas un to atjauninājumus dara publiski pieejamus, izņemot konfidenciālu informāciju.

7. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu IV pielikuma B daļu, pielāgojot prasības par apritīguma stratēģijas saturu un stratēģijas atjauninājumiem tehnikas un zinātnes progresam transportlīdzekļu ražošanā un nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanā, tirgus norisēm autobūves nozarē un regulatīvajām izmaiņām.
8. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 83 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] un pēc tam reizi sešos gados Komisija sagatavo un publicē ziņojumu par autobūves nozares apritīgumu. Minētā ziņojuma pamatā jo īpaši ir apritīguma stratēģijas un to atjauninājumi.

10. pants

Deklarācija par reciklēto saturu transportlīdzekļos

1. Ražotāji par katru transportlīdzekļa tipu, kas ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc [...] 12 mēnešiem no dienas, kad pieņemts īstenošanas akts, ar ko izveido metodiku, kuru izmanto, lai aprēķinātu un verificētu transportlīdzekļu tipos esošo no pārpatēriņa atkritumiem reciklēto materiālu īpatsvaru, kā minēts 6. panta [...] 5. punktā] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, deklarē šādu vielu reciklētā satura attiecīgo īpatsvaru:
- a) neodīms, disprozijs, prazeodīms, terbijs, samārijs, niķelis, kobalts, bors e-piedziņas elektromotoru pastāvīgajos magnētos;
 - b) alumīnijs un tā sakausējumi;
 - c) magnijs un tā sakausējumi;
 - d) tērauds.

Deklarācija attiecas uz šo materiālu reciklēto saturu transportlīdzekļa tipā, un tajā par katru materiāla īpatsvaru norāda, vai materiāls ir reciklēts no pirmspatēriņa atkritumiem vai no pārpatēriņa atkritumiem.

2. Tipa apstiprinātājas iestādes pārliecinās, ka ražotāji ir iesnieguši prasīto dokumentāciju un ka tā satur 1. punktā minēto informāciju.
3. Atkāpjoties no 1. punkta, prasību deklarēt konkrēta materiāla reciklētā satura īpatsvaru nepiemēro, ja attiecībā uz konkrēto materiālu ir noteikts mērķrādītājs atbilstoši 6. panta 3. vai 4. punktam.

11. pants

Informācija par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu un nomaiņu

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] ražotāji nodrošina atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem neierobežotu, standartizētu un nediskriminējošu piekļuvi V pielikumā uzskaitītajai informācijai, lai tie varētu piekļūt šādām sastāvdaļām un tās droši demontēt un nomainīt:

[...]/[...]/c) daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas satur VII pielikuma B daļās uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus un ir transportlīdzekļos;
d) VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas, kas ir transportlīdzekļos;
e) daļas un sastāvdaļas, kas transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas laikā satur kritiski svarīgas izejvielas, kā minēts Regulas (ES) 2024/1252 28. panta 1. punkta b) apakšpunktā;
f) digitāli kodētas transportlīdzekļa sastāvdaļas un daļas, ja šāda kodēšana liedz veikt to remontu, uzturēšanu vai nomaiņu citā transportlīdzeklī.
2. Ražotāji nodrošina sadarbību ar pilnvarotiem apstrādes punktiem un remonta un uzturēšanas operatoriem, izveidojot nepieciešamās saziņas platformas, lai sniegtu un atjauninātu 1. punktā minēto informāciju un V pielikumā norādīto informāciju.

Ražotāji pirmajā daļā minēto informāciju sniedz bez maksas. Ražotāji var iekasēt maksu no atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem līdz summai, kas nepieciešama, lai segtu administratīvās izmaksas, kuras rodas, vajadzīgo informāciju darot pieejamu ar saziņas platformu starpniecību.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu V pielikumu, pārskatot transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu sarakstu un ražotāju sniedzamās informācijas tvērumu.

12. pants

Transportlīdzekļos esošu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšana

1. Ražotāji un to piegādātāji transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanai un identificēšanai izmanto VI pielikuma 1., 2. un 3. punktā uzskaitīto sastāvdaļu un materiālu kodēšanas standartu nomenklatūru.
2. Līdz 2029. gada 24. maijam [...] ražotāji nodrošina, ka [...] uz transportlīdzekļa daļām un sastāvdaļām, kas satur pastāvīgos magnētus, ir skaidri redzama, viegli salasāma un neizdzēšama etiķete, kurā norādīta informācija [...] saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1252 28. pantu. [...]
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu VI pielikumu nolūkā to pielāgot tehnikas un zinātnes attīstībai.

13. pants

Transportlīdzekļa apritīguma digitālā pase

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc [...]
72 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] katram tirgū laistam transportlīdzeklim ir transportlīdzekļa apritīguma digitālā pase, ko saskaņo ar citām ar transportlīdzekli saistītām vides pasēm, kuras noteiktas atbilstoši Savienības tiesību aktiem, un kas, ja iespējams, ir integrēta šādās citās pasēs, jo īpaši pasēs, kas minētas Regulas (ES) 2023/1542 77. pantā un Regula (ES) 2024/1257 3. panta 68. punktā.

Transportlīdzekļa apritīguma digitālo pasi attiecīgā gadījumā saskaņo ar prasībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2024/1781 (2024. gada 13. jūnijs), ar ko izveido satvaru ekodizaina prasību noteikšanai ilgtspējīgiem produktiem, jo īpaši tās 11.–13. pantā.

2. Tirgū laista transportlīdzekļa apritīguma digitālajai pasei var pieklūt bez maksas, un tajā iekļauj:

a) šīs regulas 11. pantā minēto informāciju digitālā formātā [...][...];

b) informāciju par transportlīdzekļa daļām, kurās ir svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma saturs, kā minēts 5. panta 3. punktā noteiktajā atkāpē; [...]

b1) deklarāciju par reciklētās plastmasas satura un 10. panta 1. punkta a)–d) apakšpunktā uzskaitīto materiālu īpatsvaru;

b2) attiecīgā transportlīdzekļa tipa apritīguma stratēģiju; [...]

b3) atsauci uz attiecīgā transportlīdzekļa tipa rezerves daļu katalogu, tostarp atsevišķu daļu atrašanās vietu transportlīdzeklī.

3. Ražotājs, kas transportlīdzekli laiž tirgū, nodrošina, ka informācija transportlīdzekļa apritīguma digitālajā pasē ir precīza, pilnīga un atjaunināta.

3.a [...]

4. Visa transportlīdzekļa apritīguma digitālajā pasē ietvertā informācija atbilst noteikumiem, ko Komisija noteikusi atbilstoši 6. punktam, un tā ir:

a) balstīta uz atklātiem standartiem;

b) izstrādāta ar savietojamu formātu;

c) nosūtāma, izmantojot atvērtu sadarbspējīgu datu apmaiņas tīklu, kas neliedz piegādātājam pāriet uz citu tīklu;

d) mašīnlasāma, strukturēta un ar meklēšanas iespējām.

5. Tāda transportlīdzekļa apritīguma digitālā pase, kas kļuvis par nolietotu transportlīdzekli, beidz pastāvēt agrākais [...] 12 mēnešus pēc šā nolietotā transportlīdzekļa likvidācijas sertifikāta izdošanas.
6. Līdz [48 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros paredz noteikumus par:
- a) tā risinājuma veidu un tehnisko specifikāciju, kas izmantojams, lai piekļūtu transportlīdzekļa apritīguma digitālajai pasei;
 - b) tehniskā izveidojuma un darbības prasībām transportlīdzekļa apritīguma digitālajai pasei, tostarp noteikumus par:
 - i) transportlīdzekļa apritīguma digitālās pases saskaņošanu un sadarbību ar citām pasēm un sertifikātiem, kas prasīti Savienības tiesību aktos, kā minēts šā panta 1. punktā;
 - ii) transportlīdzekļa apritīguma digitālajā pasē ietvertās informācijas glabāšanu un apstrādi;
 - iii) transportlīdzekļa apritīguma digitālās pases pieejamību pēc tam, kad ražotājs, kas atbild par 3. punktā noteikto pienākumu izpildi, beidz pastāvēt vai izbeidz darbību Savienībā;
 - c) transportlīdzekļa apritīguma digitālajā pasē ietvertās informācijas ieviešanu, mainīšanu un atjaunināšanu, ko veic trešās personas, nevis ražotājs;
 - d) datu nesēja vai cita identifikatora, kas ļauj piekļūt transportlīdzekļa apritīguma digitālajai pasei, atrašanās vietu.

Nosakot pirmajā daļā minētos noteikumus, Komisija ņem vērā vajadzību nodrošināt augstu drošības un privātuma līmeni.

[...] Pirmajā daļā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

IV NODAĻA

NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU APSAIMNIEKOŠANA

1. IEDAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

14. pants

Kompetentā iestāde

1. Dalībvalstis norīko vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas atbild par šajā nodaļā noteiktajiem pienākumiem, jo īpaši par pārraudzību un verifikāciju attiecībā uz to, kā ekonomikas dalībnieki, ražotāji un ražotāju atbildības organizācijas izpilda savus pienākumus, kas noteikti 15.–[...]37. pantā un I pielikumā.
2. Katra dalībvalsts var no 1. punktā minēto kompetento iestāžu vidus norīkot vienu kontaktpunktu saziņai ar Komisiju.
3. Dalībvalstis nosaka kompetento iestāžu organizācijas un darbības kārtību, tai skaitā administratīvos un procesuālos noteikumus par:
 - a) ražotāju reģistrāciju saskaņā ar [...] 19. pantu;
 - b) ražotāju un ražotāju atbildības organizāciju pilnvarošānu saskaņā ar [...] 18. pantu;
 - c) paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildes pārraudzību saskaņā ar 16. un 20. pantu;
 - d) datu vākšanu par transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem saskaņā ar [...] 19. panta 12. punktu un 49. panta 6. punktu;
 - e) informācijas pieejamības nodrošināšanu saskaņā ar 49. pantu.

4. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc [...]
12 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis paziņo Komisijai atbilstoši
1. punktam norīkoto kompetento iestāžu nosaukumus un adreses. Dalībvalstis par visām šo
kompetento iestāžu nosaukuma vai adreses izmaiņām bez liekas kavēšanās informē
Komisiju.

15. pants

Pilnvaroti apstrādes punkti

1. Neskarot Direktīvu 2010/75/ES, ikviena struktūra vai uzņēmums, kas plāno veikt nolietotu
transportlīdzekļu apstrādes darbības, saņem atļauju no kompetentās iestādes saskaņā ar
Direktīvas 2008/98/EK 23. pantu un izpilda minētajā atļaujā noteiktos nosacījumus.
2. Lai izdotu 1. punktā minēto atļauju, kompetentā iestāde pārlicinās, ka struktūrai vai
uzņēmumam ir [...] spējas, kas nepieciešamas, lai izpildītu 27. pantā noteiktos
pienākumus.
3. Šā panta 1. punktā minētajās atļaujās norāda, ka apstrādes punkti ir kompetenti izdot
likvidācijas sertifikātus, kas minēti 25. pantā. Dalībvalstis kopumā var paredzēt, ka
apstrādes punkti ir kompetenti izdot 25. pantā minēto likvidācijas sertifikātu.
- 3.a Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir norīkotas saskaņā ar 17. panta
1. punktu, var noslēgt līgumus ar pilnvarotiem apstrādes punktiem nolūkā īstenot savus
ražotāju atbildības pienākumus. Šādi līgumi ir taisnīgi, pārredzami un nediskriminējoši, un
to pamatā var būt dalībvalsts izveidots modelis.

4. [...] Lai garantētu visu iestāžu, kuru kompetencē ir šī procedūra, efektīvu un integrētu pieeju, dalībvalstis nodrošina, ka atļaujas piešķiršanas nosacījumi un procedūras ir pilnībā saskaņoti, ja minētajās atļauju piešķiršanas procedūrās ir iesaistīta vairāk nekā viena kompetentā iestāde vai vairāk nekā viena struktūra vai uzņēmums, kas plāno veikt nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbības.
5. Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktu, ar ko nosaka sīki izstrādātas prasības, ko piemēro līgumiem, kuri minēti 3.a punktā, lai nodrošinātu taisnīgus, pārredzamus un nediskriminējošus noteikumus. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

SECTION 2

PAPLAŠINĀTA RAŽOTĀJA ATBILDĪBA

16. pants

Paplašināta ražotāja atbildība

No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] ražotājiem ir paplašināta ražotāja atbildība par transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā. Ražotāja paplašinātās atbildības shēma [...] ir saderīga ar Direktīvas 2008/98/EK 8. un 8.a pantu un atbilst šīs nodaļas prasībām.

Paplašināta ražotāja atbildība ietver ražotāju pienākumu nodrošināt, ka:

- a) transportlīdzekļi, ko tie pirmo reizi ir darījuši pieejamus dalībvalsts teritorijā un kas kļūst pa nolietotiem transportlīdzekļiem,
 - i) tiek savākti saskaņā ar 23. pantu;
 - ii) tiek apstrādāti saskaņā ar 27. pantu;

- b) atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas apstrādā a) apakšpunktā minētos nolietotos transportlīdzekļus, izpilda 34. pantā noteiktos mērķrādītājus.

Tālākajos reģionos dalībvalstis var pielāgot ražotāju pienākumus, lai garantētu pakalpojumu un segtu nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksas, ņemot vērā šo reģionu īpatnības.

Papildus Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta e) apakšpunktā minētajai informācijai ražotāji savās tīmekļa vietnēs reizi gadā, ievērojot komerciālo un industriālo konfidencialitāti, publicē informāciju par savāktajiem nolietotajiem transportlīdzekļiem un par to, kā ir sasniegti mērķrādītāji attiecībā uz atkalizmantošanu un reciklēšanu, atkalizmantošanu un atgūšanu, un plastmasas reciklēšanu.

[...] 17. pants

Ražotāju atbildības organizācija

1. Ražotāji var izvēlēties pildīt savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus individuāli vai uzticēt ražotāju atbildības organizācijai, kas pilnvarota saskaņā ar [...] 18. pantu, pildīt paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus to vārdā.

Dalībvalstis var pieņemt pasākumus, lai prasītu ražotājiem savu paplašinātās ražotāja atbildības pienākumu, kas noteikti 16. pantā, izpildi uzticēt ražotāju atbildības organizācijai.

2. Ražotāju atbildības organizācijas nodrošina to rīcībā esošo datu konfidencialitāti, kuri attiecas uz patentētu informāciju vai informāciju, kas ir tieši attiecināma uz individuāliem ražotājiem vai to [...] par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgajiem pilnvarotajiem pārstāvjiem.

3. Papildus Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta e) apakšpunktā minētajai informācijai ražotāju atbildības organizācijas savās tīmekļa vietnēs [...] reizi gadā, ievērojot komerciālo un industriālo konfidencialitāti, publicē informāciju par savāktajiem nolietotajiem transportlīdzekļiem un par to, kā ražotāji, kuri pilnvarojuši ražotāju atbildības organizāciju, ir sasnieguši mērķrādītājus attiecībā uz reciklēšanu, atkalizmantošanu un atgūšanu un plastmasas reciklēšanu.
4. Ražotāju atbildības organizācijas nodrošina [...] regulāru dialogu starp ieinteresētajām personām saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 6. punktu.

[...] 18. pants

Pilnvarojums īstenot paplašināto ražotāja atbildību

1. Ražotājs, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti individuāli, un ieceltās ražotāju atbildības organizācijas, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti kopīgi, iesniedz pieteikumu pilnvarojuma saņemšanai no kompetentās iestādes.
2. Pilnvarojumu piešķir tikai tad, ja tiek pierādīts, ka ir izpildītas Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta a)–d) apakšpunktā noteiktās prasības un ražotāja vai ražotāju atbildības organizācijas ieviestie pasākumi ir pietiekami, lai izpildītu šajā nodaļā noteiktās prasības attiecībā uz to transportlīdzekļu skaitu, ko ražotājs vai ražotāji, kuru vārdā rīkojas ražotāju atbildības organizācija, pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā.

Ražotāju, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti individuāli, un ieceltās ražotāju atbildības organizācijas, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti kopīgi, var reģistrēt tikai tad, ja tiem ir kompetentās iestādes piešķirts pilnvarojums saskaņā ar šo pantu. Tas neskar iespēju vienā procedūrā apvienot reģistrācijas procedūru saskaņā ar 19. pantu un pilnvarojuma piešķiršanas procedūru saskaņā ar šo pantu.

3. Dalībvalstis savos pasākumos, ar kuriem nosaka 14. panta 3. punkta b) apakšpunktā minētos administratīvos un procesuālos noteikumus, iekļauj pilnvarošanas piešķiršanas procedūras detalizāciju, kas var atšķirties atkarībā no tā, vai tā attiecas uz paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu individuālu vai kopīgu izpildi, un kārtību, lai pārliecinātos par ražotāju vai ražotāju atbildības organizāciju pienākumu izpildi, tai skaitā par informāciju, kas ražotājiem vai ražotāju atbildības organizācijām jāsniedz šajā nolūkā.
4. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācijas bez liekas kavēšanās kompetentajai iestādei paziņo par visām izmaiņām pilnvarojumā iekļautajā informācijā, par visām izmaiņām, kas skar pilnvarojuma piešķiršanas noteikumus, vai par pilnīgu darbības izbeigšanu.
5. Regulāri, vismaz reizi trijos gados un pēc kompetentās iestādes pieprasījuma piemēro Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta d) apakšpunktā noteikto paškontroles mehānismu, lai pārliecinātos, ka ir izpildīti minētā apakšpunkta noteikumi un ka joprojām tiek izpildīti 2. punktā minētie pilnvarojuma piešķiršanas nosacījumi. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija pēc pieprasījuma uzrāda kompetentajai iestādei paškontroles ziņojumu un nepieciešamības gadījumā korektīvās rīcības plāna projektu. Neskarot kompetences saskaņā ar 6. punktu, kompetentā iestāde var izteikt apsvērumus par paškontroles ziņojumu un par korektīvā rīcības plāna projektu un visus šādus apsvērumus dara zināmus ražotājam vai ražotāju atbildības organizācijai. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija sagatavo un īsteno korektīvo rīcības plānu, pamatojoties uz minētajiem apsvērumiem.
6. Kompetentā iestāde var nolemt pilnvarojumu atsaukt, ja ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija vairs neatbilst prasībām par nolietotu transportlīdzekļu savākšanas un apstrādes organizēšanu, pienācīgi neinformē kompetento iestādi par izmaiņām, kas attiecas uz pilnvarojuma nosacījumiem, vai ir izbeigusi darbību.

Reģistrācija [...]

1. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis izveido ražotāju reģistru, ko izmanto, lai pārraudzītu, kā ražotāji izpilda šīs nodaļas prasības.

Lai visās dalībvalstīs atvieglotu ražotāju vai [...] par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgo pilnvaroto pārstāvju reģistrāciju, reģistrā ir saites uz citu ražotāju nacionālo reģistru tīmekļa vietnēm un, ja tādas ir pieejamas, uz valstu tīmekļa vietnēm, kurās ir informācija par reģistrācijas procedūru.

Līdz [PB: ierakstīt datumu, kas ir 30 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] Komisija izveido tīmekļa vietni, kurā ir saites uz visiem nacionālajiem reģistriem, lai visās dalībvalstīs atvieglotu ražotāju reģistrāciju, un, ja tādas ir pieejamas, uz valstu tīmekļa vietnēm, kurās ir informācija par reģistrācijas procedūru.

2. Ražotāji reģistrējas 1. punktā minētajā reģistrā. Šajā nolūkā tie iesniedz reģistrācijas pieteikumu katrā dalībvalstī, kurā tie transportlīdzekli pirmo reizi dara pieejamu tirgū.

Ražotāji reģistrācijas pieteikumu iesniedz, izmantojot elektronisko datu apstrādes sistēmu, kas minēta 8. punkta a) apakšpunktā.

Ražotāji dara transportlīdzekļus pieejamus dalībvalsts tirgū tikai tad, ja tie vai – pilnvarojuma gadījumā – to [...] par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgie pilnvarotie pārstāvji ir reģistrējušies attiecīgajā dalībvalstī.

3. Reģistrācijas pieteikumā iekļauj VIII pielikumā uzskaitīto informāciju. Lai efektīvi izmantotu ražotāju reģistru, dalībvalstis vajadzības gadījumā var pieprasīt papildu informāciju vai dokumentus.
4. Atkāpjoties no 3. punkta, VIII pielikuma 1. punkta d) apakšpunktā minēto informāciju sniedz vai nu reģistrācijas pieteikumā atbilstoši 3. punktam, vai arī pilnvarojuma pieteikumā atbilstoši [...] 18. pantam.

5. Ja ražotājs ir iecēlis ražotāju atbildības organizāciju saskaņā ar [...] 17. pantu, šī organizācija šajā pantā noteiktos pienākumus pilda *mutatis mutandis*, ja vien dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis pirmo reizi darīts pieejams tirgū, nenosaka citādi.

6. Šajā pantā noteiktos pienākumus ražotāja vārdā var pildīt [...] par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pilnvarotais pārstāvis.

Ja dalībvalstī vairāk nekā vienu ražotāju pārstāv viens pilnvarotais pārstāvis, minētais pilnvarotais pārstāvis atsevišķi norāda katra pārstāvētā ražotāja nosaukumu un kontaktinformāciju.

7. Dalībvalstis var nolemt, ka reģistrācijas procedūra atbilstoši šim pantam un pilnvarošanas procedūra atbilstoši [...] 18. pantam veido vienu procedūru ar nosacījumu, ka pilnvarojuma pieteikums atbilst šā panta 3.–6. punktā noteiktajām prasībām.

8. Kompetentā iestāde:

- a) savā tīmekļa vietnē dara pieejamu informāciju par pieteikuma iesniegšanas procesu, izmantojot elektronisku datu apstrādes sistēmu;
- b) piešķir reģistrācijas un reģistrācijas numuru ne vēlāk kā 12 nedēļu laikā no brīža, kad ir iesniegta visa 2. un 3. punktā prasītā informācija.

9. Kompetentā iestāde var:

- a) noteikt reģistrācijas prasības un kārtību, tomēr bez ievērojamām prasībām papildus tām, kas noteiktas 2. un 3. punktā;
- b) no ražotājiem iekasēt uz izmaksām balstītu un samērīgu maksu par 2. punktā un 18. panta 1. punktā minēto pieteikumu apstrādi.

10. Kompetentā iestāde var atteikties reģistrēt ražotāju vai atsaukt ražotāja reģistrāciju, ja 3. punktā minētā informācija un saistītie apliecināšie dokumenti nav iesniegti vai nav pietiekami vai ja ražotājs vairs neatbilst VIII pielikuma 1. punkta d) apakšpunktā noteiktajām prasībām.

Kompetentā iestāde atsauc ražotāja reģistrāciju, ja ražotājs ir beidzis pastāvēt.

11. Ražotājs vai attiecīgā gadījumā ražotāja [...] par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pilnvarotais pārstāvis vai ražotāju atbildības organizācija, kas iecelta tās pārstāvēto ražotāju vārdā, bez nepamatotas kavēšanās kompetento iestādi informē par jebkādām izmaiņām reģistrācijā iekļautajā informācijā un par to, ka jebkādu no reģistrācijā minētajiem transportlīdzekļiem pilnīgi izbeidz darīt pieejamu tirgū dalībvalsts teritorijā.
12. Ražotājs vai attiecīgā gadījumā ražotāja [...] par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pilnvarotais pārstāvis vai ražotāju atbildības organizācija ziņo par reģistru atbildīgajai kompetentajai iestādei par paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildi.

20. pants

Ražotāju finansiālā atbildība

1. No ražotāja veiktajām finansiālajām iemaksām sedz šādas izmaksas, kas saistītas ar transportlīdzekļiem, kurus ražotājs dara pieejamus tirgū:
 - a) izmaksas saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, kas nepieciešama, lai izpildītu 23.–26. pantā noteiktās prasības, un ar to turpmāku nogādāšanu no savākšanas punkta uz pilnvaroto apstrādes punktu, kas izsniedzis likvidācijas sertifikātu, un izmaksas saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, kas nepieciešama, lai izpildītu 27.–[...]/31., 34. un [...] 36. pantā noteiktās prasības, ar noteikumu, ka, [...] ievērojot Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 4. punkta a)–
 - c) apakšpunktu, tajās ņem vērā atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumus saistībā ar lietotu rezerves daļu un lietotu rezerves sastāvdaļu, atsārņotu nolietotu transportlīdzekļu vai no nolietotiem transportlīdzekļiem reciklētu otrreizējo izejvielu pārdošanu;
 - b) izmaksas, kas rodas, rīkojot informētības veicināšanas kampaņas, kuru mērķis ir uzlabot nolietotu transportlīdzekļu savākšanu;
 - c) 25. pantā minētās paziņošanas sistēmas izveides izmaksas;

- d) izmaksas saistībā ar datu vākšanu un paziņošanu kompetentajām iestādēm.

Attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri ietilpst Direktīvas 2000/53/EK darbības jomā un kuri darīti pieejami tirgū pirms šīs regulas stāšanās spēkā, un atkāpjoties no šā panta pirmās daļas a) apakšpunkta un 1.a punkta, dalībvalstīs, kurās saskaņā ar Direktīvas 2000/53/EK 5. panta 4. punkta otro daļu ražotājiem nebija jāsedz visas izmaksas, bet tikai ievērojama daļa no izmaksām, finansiālās iemaksas, kas jāveic šo transportlīdzekļu ražotājam, atbilst līmenim, kas veido tajā minēto izmaksu būtisku daļu.

- 1.a Finansiālās iemaksas, ko maksā ražotāji, kuri laiž transportlīdzekli tirgū, proporcionāli to attiecīgajai tirgus daļai sedz arī 1. punkta a) apakšpunktā minētās izmaksas, kas saistītas ar transportlīdzekļiem, kuru ražotāju nevar identificēt vai tas vairs neeksistē dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis ir kļuvis par NTL.
2. Kompetentā iestāde, cieši sadarbojoties ar ražotājiem, ražotāju atbildības organizācijām un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, pārtrauga:
- a) savākšanas, reciklēšanas un apstrādes darbību vidējās izmaksas un atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumus;
 - b) to finansiālo iemaksu līmeni, kuras ražotājiem jāiemaksā ieceltajās ražotāju atbildības organizācijās, ja paplašinātas ražotāja atbildības pienākumi tiek īstenoti kopīgi, lai izmaksas tiktu taisnīgi sadalītas starp visiem ieinteresētajiem dalībniekiem.
3. No finansiālajām iemaksām, ko veic ražotāji, kuri dara pieejamus tirgū speciālos transportlīdzekļus, sedz tikai tās 1. punkta a) apakšpunktā minētās izmaksas, kas saistītas ar šādu transportlīdzekļu savākšanu un atsārņošanu.
4. Ja paplašinātas ražotāju atbildības pienākumi tiek īstenoti individuāli, ražotāji nodrošina garantiju par transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā. Minētā garantija nodrošina 1. punktā minēto darbību finansējumu šiem transportlīdzekļiem.

Garantijas summu nosaka dalībvalstis, kurās transportlīdzeklis ir pirmo reizi darīts pieejams tirgū, ņemot vērā 21. pantā noteiktos kritērijus.

Garantijas forma var būt ražotāja dalība attiecīgās nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas finansēšanas shēmās, [...] finanšu garantija vai līdzvērtīga apdrošināšana.

5. Neskarot LESD 107. un 108. pantu, valsts vadītas ražotāju atbildības organizācijas gadījumā šāda garantija var būt publiska fonda veidā, kuru finansē no ražotāju maksām un par kuru dalībvalsts, kas vada organizāciju, ir solidāri atbildīga.
6. Bāzes transportlīdzekļa ražotājs tiek uzskatīts par ražotāju un var iekasēt proporcionālas iemaksas no ražotājiem tipa apstiprināšanas vēlākajos posmos.

21. pants

Maksu modulācija

1. Ja paplašinātas ražotāja atbildības pienākumi tiek izpildīti kopīgi, ražotāju atbildības organizācijas nodrošina, ka finansiālās iemaksas, ko tiem samaksājuši ražotāji, tiek modulētas, ņemot vērā vismaz šo:
 - a) transportlīdzekļa masu;
 - b) transmisijas veidu;
 - c) transportlīdzekļa tipa, pie kura pieder transportlīdzeklis, reciklējamības un atkalizmantojamības rādītāju, pamatojoties uz informāciju, kas iesniegta tipa apstiprinātājai iestādei saskaņā ar 4. pantu;

- d) laiku, kas vajadzīgs transportlīdzekļa izjaukšanai pilnvarotā apstrādes punktā, jo īpaši attiecībā uz daļām un sastāvdaļām, kas jādemontē pirms sasmalcināšanas atbilstoši 30. pantam;
 - e) to materiālu un vielu īpatsvaru, kas liedz veikt reciklēšanas procesu augstā kvalitātē, piemēram, līmvielu, kompozītplastmasas vai oglekļa pastiprinātu materiālu īpatsvaru;
 - f) transportlīdzeklī izmantoto 6. un 10. punktā uzskaitīto materiālu reciklētā satura procentuālo daļu;
 - g) 5. panta 2. punktā minēto vielu klātbūtni un daudzumu.
2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar [...] 51. panta 2. punktu pieņemt [...] īstenošanas aktu, lai [...] paredzētu detalizētus noteikumus par to, kā piemērojami 1. punktā noteiktie kritēriji. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

22. pants

Izmaksu sadales mehānisms attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī

1. Ja transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli citā dalībvalstī, nevis tajā, kuras teritorijā transportlīdzeklis pirmo reizi darīts pieejams tirgū, un ja nav iespējams identificēt ražotāju tās dalībvalsts teritorijā, kurā tas kļūst par nolietotu transportlīdzekli, [...] ražotājs, kas minēto transportlīdzekli laida tirgū, vai šā panta 2. punktā minētā ražotāju atbildības organizācija, ja tā ir iecelta saskaņā ar [...] 17. pantu, nodrošina, ka tiek segtas 20. pantā minēto atkritumu apsaimniekošanas darbību [...] izmaksas, kas rodas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem citās dalībvalstīs.
2. Ražotājs, kas laiž transportlīdzekli tirgū, vai, ja tāda ir iecelta saskaņā ar [...] 17. pantu, ražotāju atbildības organizācija dalībvalstī, kurā ražotājs minēto transportlīdzekli laida tirgū:

- a) ar rakstisku pilnvaru norīko [...] par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgo pilnvaroto pārstāvi katrā dalībvalstī;
- b) izveido pārrobežu mehānismus sadarbībai ar atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, kas veic 20. pantā minētās atkritumu apsaimniekošanas darbības.

2.a Lai segtu 20. panta 1. punktā minēto atkritumu apsaimniekošanas darbību izmaksas, dalībvalstis var pieprasīt, lai transportlīdzekļu īpašnieki maksātu administratīvu maksu par lietotiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļiem, kam nav iespējams identificēt ražotāju, kuri minētajā dalībvalstī ir reģistrēti pirmo reizi. Administratīvā maksa nepārsniedz finansiālo iemaksu saskaņā ar 20. panta 1. punktu.

- 3. Dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis kļuvis par nolietotu transportlīdzekli, pārtrauga, kā ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar [...] 17. pantu, ievēro 1. un 2. punktu. Pārraudzības pamatā ir informācija, ko ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar [...] 17. pantu, sniedz kompetentajām iestādēm par 1. un 2. punkta īstenošanu un verificē, jo īpaši par 1. punktā minēto nolietoto transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksu aprēķināšanu un sadalījumu, pienācīgi ņemot vērā uzņēmējdarbības konfidencialitāti un citus apsvērumus saistībā ar konkurētspēju.
- 4. Ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību šim pantam un izvairītos no vienotā tirgus kropļojumiem, ņemot vērā informāciju, ko dalībvalstis sniegušas, ievērojot 2. un 3. punktā minētos sadarbības un uzraudzības pasākumus, Komisija ir pilnvarota saskaņā ar šīs regulas 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, ieviešot detalizētus noteikumus par ražotāju, dalībvalstu un atkritumu apsaimniekošanas operatoru pienākumiem un 1. punktā minēto mehānismu iezīmēm.

3. IEDAĻA

NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU SAVĀKŠANA

23. pants

Nolietotu transportlīdzekļu savākšana

1. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar [...] 17. pantu, izveido savākšanas sistēmas [...] vai piedalās to izveidē attiecībā uz visiem nolietotajiem transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi ir darījuši pieejamus dalībvalsts teritorijā un kas kļuvuši par nolietotiem transportlīdzekļiem.

Dalībvalstis pieņem nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar [...] 17. pantu, izveido savākšanas sistēmas visiem nolietotajiem transportlīdzekļiem.

2. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar [...] 17. pantu, nodrošina, ka 1. punktā minētās savākšanas sistēmas:
 - a) aptver visu dalībvalsts teritoriju;
 - b) [...] ir nodrošinātas ar pilnvarotu apstrādes punktu vai savākšanas punktu pienācīgu pieejamību, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu un blīvumu un sagaidāmo nolietoto transportlīdzekļu apjomu, neaprobežojoties tikai ar teritorijām, kurās savākšana un vēlāka apstrāde ir visrentablākā;
 - c) nodrošina transportlīdzekļu remontā radušos daļu atkritumu savākšanu;
 - d) nodrošina iespēju savākt ikviena zīmola nolietotus transportlīdzekļus neatkarīgi no to izcelsmes;
 - e) nodrošina, ka visi nolietotie transportlīdzekļi bez maksas tiekl pieņemti savākšanas punktos vai pilnvarotos apstrādes punktos, kā noteikts 24. panta 2. punktā.

3. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar [...] 17. pantu, savās tīmekļa vietnēs publicē un regulāri atjaunina savākšanas punktu un pilnvarotu apstrādes punktu sarakstu un rīko izglītojošas kampaņas, kurās popularizē nolietotu transportlīdzekļu savākšanas sistēmu un informē par sekām videi, kuras rada nepareiza nolietotu transportlīdzekļu savākšana un darbības ar tiem. Dalībvalstis var pieprasīt, lai izglītojošās kampaņas tiktu koordinētas dalībvalstī, sadarbojoties gan ar ražotājiem vai ražotāju atbildības organizācijām, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 17. pantu, gan ar kompetentajām iestādēm.

4. Dalībvalstis var pilnvarot [...] savākšanas punktus, kas nav pilnvaroti apstrādes punkti, [...] savākt nolietotus transportlīdzekļus.

[...]

Savākšanas punkti saņem kompetentās iestādes atļauju saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 23. pantu un izpilda minētajā atļaujā paredzētos nosacījumus.

Lai izdotu atļauju, kompetentā iestāde pārlicinās, ka attiecīgajai struktūrai vai uzņēmumam ir spējas, kas nepieciešamas šādu pienākumu izpildei:

- a) [...] savākt nolietotus transportlīdzekļus un uz laiku uzglabāt tos saskaņā ar VII pielikuma [...] A daļu;
 - b) [...] sagatavoties savākto nolietoto transportlīdzekļu nogādāšanai uz pilnvarotiem apstrādes punktiem, novēršot šķidrumu nejaušu noplūdi un neatļautu piekļuvi savākšanas punktam;
 - ba) organizēt transportēšanu uz pilnvarotu apstrādes punktu, ja savākšanas punktā vienlaikus tiek uzglabāti astoņi vai vairāk nolietoti transportlīdzekļi; un
 - c) garantēt, ka visi savāktie nolietotie transportlīdzekļi tiek nogādāti uz pilnvarotu apstrādes punktu viena [...] mēneša laikā no nolietotā transportlīdzekļa saņemšanas.
- [...]

[...] [...]

5. [...] Savākšanas punkti, elektroniskā formātā izdod transportlīdzekļa īpašniekam dokumentu, kas apliecina nolietota transportlīdzekļa saņemšanu, un, izmantojot elektronisko paziņošanas procedūru, kas izveidota saskaņā ar 25. panta 2. punktu, to iesniedz dalībvalsts attiecīgajām iestādēm, tai skaitā kompetentajām iestādēm, kas norīkotas atbilstoši 14. pantam.

24. pants

Nolietotu transportlīdzekļu nogādāšana [...]

1. Transportlīdzekļa, kas kļūst par nolietotu transportlīdzekli, īpašnieks un jebkurš ekonomikas dalībnieks, kas rīkojas transportlīdzekļa īpašnieka vārdā, bez nepamatotas kavēšanās to nogādā pilnvarotā apstrādes punktā vai savākšanas punktā. [...]
2. Nolietota transportlīdzekļa, tostarp rezerves vai maiņas daļu pēc transportlīdzekļa remonta un apkopes, nogādāšana [...] ir pieejama transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam bez maksas, ja vien nolietotajam transportlīdzeklim netrūkst kādu būtisku transportlīdzekļa daļu vai sastāvdaļu [...] vai tas nesatur atkritumus, kas tam pievienoti.

Šā panta nolūkā būtiskas daļas ir šādas:

- a) e-piedziņas elektromotori, arī to korpusi un saistītas vadības vienības, vadojums un citas daļas, sastāvdaļas un materiāli;
- b) elektrotransportlīdzekļa baterijas, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 14) punktā;
- c) motori;
- d) katalītiskie neitralizatori;
- e) pārnesumkārbas;
- f) virsbūve.

Ja elektrotransportlīdzeklī nav baterijas, noliecotā transportlīdzekļa nogādāšana joprojām notiek bez maksas, ja transportlīdzekļa pēdējais īpašnieks iesniedz dokumentāciju, kas pierāda, ka ar bateriju rīkojas profesionāls operators saskaņā ar Regulu (ES) 2023/1542.

3. Šā panta 2. punktā noteiktās prasības nepiemēro transportlīdzekļiem, kurus apdrošināšanas sabiedrības ir deklarējušas kā pilnīgu tehnisko zaudējumu.

25. pants

Likvidācijas sertifikāts

1. Pilnvarotie apstrādes punkti pēc noliecotā transportlīdzekļa nogādāšanas uz pilnvaroto apstrādes punktu izdod likvidācijas sertifikātu transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam [...]. Likvidācijas sertifikātu [...] izdod saskaņā ar IX pielikumā norādīto paraugu. Šis pienākums neattiecas uz L kategorijas transportlīdzekļiem, kas nav jāreģistrē attiecīgajā dalībvalstī.
2. Likvidācijas sertifikātu izdod elektroniskā formātā un, izmantojot elektronisku paziņošanas procedūru, nosūta dalībvalsts attiecīgajām iestādēm, tai skaitā atbilstoši 14. pantam norīkotajām kompetentajām iestādēm. Pilnvarotais apstrādes punkts nodrošina elektroniskā paziņojuma kopiju pēdējam transportlīdzekļa īpašniekam un jebkuram ekonomikas dalībniekam, kas rīkojas transportlīdzekļa īpašnieka vārdā.
3. Ja noliecotā transportlīdzeklis, par kuru dalībvalstī ir izdots likvidācijas sertifikāts, ir reģistrēts citā dalībvalstī, [...] attiecīgās iestādes, ko iecēlušī dalībvalsts, kurā izdots likvidācijas sertifikāts, [...] informē transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts ieceltās attiecīgās iestādes, ka par attiecīgo transportlīdzekli ir izdots likvidācijas sertifikāts.
4. [...] Attiecīgās transportlīdzekļu reģistrācijas iestādes atceļ noliecotā transportlīdzekļa reģistrāciju tikai pēc likvidācijas sertifikāta saņemšanas par konkrēto transportlīdzekli.
5. Vienā dalībvalstī izdotus likvidācijas sertifikātus atzīst visās pārējās dalībvalstīs.

26. *pants*

[...]/ [...] [...] [...]

4. IEDAĻA

NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU APSTRĀDE

27. pants

Pilnvaroto apstrādes punktu pienākumi

1. Pilnvaroti apstrādes punkti nodrošina, ka visi nolietotie transportlīdzekļi un to daļas, sastāvdaļas un materiāli, kā arī transportlīdzekļu remontā radušies daļu atkritumi tiek pieņemti un apstrādāti atbilstoši to atļauju nosacījumiem, kā arī saskaņā ar šo regulu.
2. [...]
3. Pilnvaroti apstrādes punkti:
 - a) uzglabā (pat īslaicīgi) visus nolietotos transportlīdzekļus, to daļas, sastāvdaļas un materiālus atbilstoši VII pielikuma A daļā noteiktajām minimālajām prasībām;
 - b) atsārņo visus nolietotos transportlīdzekļus atbilstoši 29. pantam un VII pielikuma B daļā noteiktajām minimālajām prasībām;
 - c) demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas saskaņā ar 30. un 31. pantu;

- d) visus nolietotos transportlīdzekļus un to daļas, sastāvdaļas un materiālus apstrādā saskaņā ar šīs regulas 28., 29., 30., 31., 32., 35. un 36. pantu un VII pielikumu, atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju un vispārīgajām prasībām, kas noteiktas Direktīvas 2008/98/EK 4. pantā[...];
- e) nodrošina, ka visas nolietoto transportlīdzekļu apstrādes, kas minēta 2. punktā, rezultātā tiek sasniegti 34. pantā noteiktie mērķrādītāji un ka šādā apstrādē attiecīgā gadījumā izmanto labākos pieejamos tehniskos paņēmienus, kā noteikts Direktīvas 2010/75/ES 3. panta 10. punktā.

Papildus Direktīvas 2008/98/EK 35. pantā noteiktajām prasībām pilnvarotie apstrādes punkti trīs gadus elektroniski glabā uzskaiti par visām veiktajām nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbībām, kas minētas a) līdz e) apakšpunktā, un pēc attiecīgo valsts iestāžu pieprasījuma var uzrādīt šo informāciju.

4.[...] [...] Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu VII pielikumu, nolietotu transportlīdzekļu apstrādes minimālās prasības pielāgojot zinātnes un tehnikas progresam attīrīšanas tehnoloģiju jomā, tostarp:

- a) pievienojot, dzēšot vai pārskatot VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas;
- b) pārskatot mērķrādītājus VII pielikuma G daļas 2. punktā uzskaitītajām izlaides frakcijām;
- c) papildinot VII pielikuma G daļas 2.b punktā uzskaitīto alumīnija sakausējumu veidu sarakstu;
- d) pievienojot kvalitātes prasības, lai uzlabotu reciklējamās plastmasas atdalīšanu un mērķvērtības turpmākas reciklēšanas tehnoloģijām, kas piemērojamas VII pielikuma G daļas 2. punktam. [...]

5. Dalībvalstis mudina pilnvarotos apstrādes punktus ieviest sertificētas vidiskās pārvaldības sistēmas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1221/2009.

Vispārīgas prasības sasmalcināšanai

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc [...]]36_mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] pilnvarotie apstrādes punkti un citi atkritumu apsaimniekošanas operatori, kuri veic sasmalcināšanas darbības, pieprasa, lai nolietotie transportlīdzekļi, kurus tiem nogādā sasmalcināšanai, vai N2, N3, M2, M3 un O kategorijas nolietoto transportlīdzekļu šasijas vai virsbūves apjomīgas strukturālās daļas un sastāvdaļas, kuras tiem nogādā sasmalcināšanai vai sagriešanai, būtu [...]:
 - a) [...] atsārņoti saskaņā ar 29. pantu un ar demontētām daļām un sastāvdaļām saskaņā ar 30. pantu; un
 - b) nogādāti kopā ar likvidācijas sertifikātu, kas izdots par attiecīgo nolietoto transportlīdzekli, kopiju.
2. Pilnvarotie apstrādes punkti un atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas veic sasmalcināšanas darbības un saņem nolietotus transportlīdzekļus, kuri neatbilst 1. punktā noteiktajām prasībām:
 - a) ziņo par neatbilstību kompetentajai iestādei, tostarp, norādot tās fiziskās vai juridiskās personas vārdu, uzvārdu/nosaukumu un kontaktinformāciju, kura nogādāja nolietoto transportlīdzekli pilnvarotajā apstrādes punktā vai citam atkritumu apsaimniekošanas operatoram sasmalcināšanai;
 - b) atturas izmantot minētos nolietotos transportlīdzekļus sasmalcināšanas darbībās, ja kompetentā iestāde neatļauj šādas darbības vai līdz brīdim, kad ir veikti vajadzīgie pasākumi, lai apstrādātu nolietoto transportlīdzekli saskaņā ar 29. un 30. pantu un izdotu likvidācijas sertifikātu saskaņā ar 25. pantu.
3. Pilnvaroti apstrādes punkti un atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas veic nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanu [...], nolietotus transportlīdzekļus, to daļas, sastāvdaļas un materiālus sasmalcina kopā ar [...] citiem atkritumiem tikai tad, ja ir ievēroti VII pielikuma G daļas 1. un 2. punkta kritēriji un robežvērtības.

Nolietotu transportlīdzekļu atsārņošana

1. [...] 30 dienu laikā pēc nolietotu transportlīdzekļu nogādāšanas uz pilnvaroto apstrādes punktu šis punkts atsārņo minētos transportlīdzekļus pirms to turpmākas apstrādes saskaņā ar VII pielikuma B daļā noteiktajām minimālajām prasībām.
2. VII pielikuma B daļā uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus savāc un uzglabā atsevišķi atbilstoši VII pielikuma A daļā noteiktajām prasībām. Atkritumeļļas savāc un uzglabā atsevišķi no citiem šķidrumiem un apstrādā saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 21. pantu.
3. Daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas satur 5. panta 2. punktā minētās vielas, demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem un apstrādā saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 17. pantu.
4. Baterijas atsevišķi demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem un uzglabā speciālā vietā to turpmākai apstrādei saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 [...] 70. panta 3. punktu.
5. Daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas ir atsārņoti, apstrādā un apzīmē saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 18. un 19. pantu.
6. Pilnvarotais apstrādes punkts dokumentē nolietoto transportlīdzekļu atsārņošanu, reģistrējot VII pielikuma B daļas 3. punktā uzskaitīto informāciju, un paziņo šo informāciju par katru kalendāro gadu dalībvalsts, kurā nolietotie transportlīdzekļi tika savākti, kompetentajai iestādei sešu mēnešu laikā pēc attiecīgā kalendārā gada beigām un dalībvalsts kompetentās iestādes noteiktā formātā.

Daļu un sastāvdaļu obligāta demontāža atkalizmantošanai un reciklēšanai pirms sasmalcināšanas

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] pilnvarotie apstrādes punkti nodrošina, ka pēc 29. pantā minēto atsārņošanas darbību pabeigšanas VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas no nolietotā transportlīdzekļa pirms tā sasmalcināšanas vai sablīvēšanas tiek demontētas veidā, kas ir nesagraujošs attiecībā uz daļām un sastāvdaļām, kurām saskaņā ar 31. pantu ir atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas potenciāls.

Pilnvarotie apstrādes punkti nodrošina, ka pirmajā daļā minētās demontētās daļas un sastāvdaļas bez atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas potenciāla tiek nosūtītas reciklēšanai saskaņā ar prasībām apstrādei, kas norādītas VII pielikuma F daļā.

2. [...] Daļu vai sastāvdaļu bez atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas potenciāla demontāža pirms sasmalcināšanas nav obligāta, ja pilnvarots apstrādes punkts pierāda, ka ar pēcsmalcināšanas tehnoloģijām [...] materiālus no daļām un sastāvdaļām [...], kas norādītas VII pielikuma C daļas[...] otrajā ailē, var atdalīt tikpat efektīvi kā manuālos izjaukšanas procesos vai pusautomatizētos izjaukšanas procesos, un ka ir ievēroti VII pielikuma G daļas 1. un 2. punkta kritēriji un robežvērtības.

Pirmās daļas nolūkos pilnvarotais apstrādes punkts sniedz VII pielikuma G daļas 3. punktā uzskaitīto informāciju.

3. Papildus Direktīvas 2008/98/EK 35. pantā noteiktajiem pienākumiem pilnvarotie apstrādes punkti veic uzskaiti par nolietotajiem transportlīdzekļiem, kas apstrādāti bez daļu, sastāvdaļu un materiālu iepriekšējas demontāžas saskaņā ar 2. punktu, uzskaitē iekļaujot arī apstrādes punktu nosaukumu un adresi un attiecīgo nolietoto transportlīdzekļu transportlīdzekļa identifikācijas numuru (VIN).

Pilnvarotie apstrādes punkti pirmajā daļā minētajā uzskaitē ietverto informāciju iesniedz kompetentajai iestādei saskaņā ar 49. panta 6. punktu.

31. pants

Prasības demontētajām daļām un sastāvdaļām

1. Visas daļas un sastāvdaļas, kas demontētas no nolietota transportlīdzekļa, ievērojot 30. panta 1. punktu, pilnvarotie apstrādes punkti novērtē [...], lai noteiktu, vai tās ir piemērotas:
 - a) atkalizmantošanai saskaņā ar VII pielikuma D daļas 1. punkta a) apakšpunktu;
 - b) pārražošanai vai pārjaunošanai saskaņā ar VII pielikuma D daļas 1. punkta b) apakšpunktu;
 - c) reciklēšanai vai
 - d) citām apstrādes darbībām, ņemot vērā VII pielikuma F daļā noteiktās specifiskās apstrādes prasības.

[...]

Novērtējumu veic, jo īpaši ņemot vērā pirmajā daļā minēto procesu veikšanas tehnisko realizējamību un transportlīdzekļu drošuma prasības.

[...]

2. [...] Pilnvarotie apstrādes punkti:

[...] a) demontētās daļas un sastāvdaļas, kas piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, apzīmē[...] saskaņā ar VII pielikuma D daļas 2. punktu;

[...] [...]

b) nodrošina pienācīgu aizsardzību pret bojājumiem, transportējot, iekraujot un izkraujot daļas un sastāvdaļas;

c) iesniedz rēķina vai līguma kopiju, kas attiecas uz daļu vai sastāvdaļu nodošanu atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai.

3. VII pielikuma E daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas neizmanto atkārtoti, ja vien veiktais tehniskais novērtējums neapstiprina, ka šo daļu un sastāvdaļu izmantošana atbilst piemērojamajām prasībām transportlīdzekļiem, kas noteiktas Regulā (ES) 2018/858. Šīs maiņas daļas var nodot citam ekonomikas dalībniekam atkārtotai izmantošanai tikai tad, ja tās uzstāda kvalificēts remonta un uzturēšanas operators.

4. Daļas un sastāvdaļas, kas ir novērtētas kā piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, neuzskata par atkritumiem. Dokumentāciju, kas apliecina novērtējuma veikšanu, pilnvarotie apstrādes punkti pēc pieprasījuma dara pieejamu attiecīgajām valsts iestādēm, tostarp, ja daļas un sastāvdaļas tiek transportētas atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas nolūkā.

5. Šā panta 4. punktā paredzētos noteikumus nepiemēro baterijām, kas demontētas no nolietota transportlīdzekļa, uz kuru attiecas Regula 2023/1542.

32. pants

Lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecība

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] ikviens [...] ekonomikas dalībnieks, kas [...] tirgo lietotas, pārražotas vai pārjaunotas rezerves daļas un sastāvdaļas, [...]

[...] nodrošina, ka daļas un sastāvdaļas [...] satur apzīmējumu saskaņā ar 31. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

[...].

2. Ja lietotas, pārražotas vai pārjaunotas daļas un sastāvdaļas tiek tirgotas patērētājiem, ekonomikas dalībnieki nodrošina, ka šīs daļas un sastāvdaļas var saglabāt savas vajadzīgās funkcijas un sniegumu parastas lietošanas gaitā un atbilst citām prasībām, ko piemēro saskaņā ar Direktīvu (ES) 2019/771 tirgotām precēm.
3. Šīs prasības piemēro neatkarīgi no izmantotās tirdzniecības metodes, tostarp tirdzniecībai ar tiešsaistes platformu starpniecību, kā noteikts Regulas (ES) 2022/2065 3. panta i) punktā.

33. pants

Daļu un sastāvdaļu atkalizmantošana, pārražošana un pārjaunošana

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis īsteno nepieciešamos stimulus, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošana un pārjaunošanu, neatkarīgi no tā, vai daļas un sastāvdaļas demontētas transportlīdzekļa lietošanas vai ekspluatācijas laika beigu posmā.

Pirmajā daļā minētie stimuli [...] var ietvert:

- a) prasību uzturēšanas un remonta operatoriem piedāvāt klientiem saremontēt transportlīdzekli ar lietotām, pārražotām vai pārjaunotām daļām un sastāvdaļām papildus piedāvājumam saremontēt transportlīdzekli ar jaunām daļām un sastāvdaļām ar nosacījumu, ka šāda prasība ir formulēta tā, lai neradītu pārmērīgas izmaksas vai administratīvo slogu mikrouzņēmumiem un mazajiem uzņēmumiem;
- b) ekonomisku stimulu izmantošanu[...].

Komisija veicina informācijas apmaiņu un paraugprakses kopīgošanu starp dalībvalstīm par šādiem stimuliem.

2. Komisija pārbauda dalībvalstu īstenoto stimulu efektivitāti.

34. pants

Atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītāji

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā kalendārajā gadā pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis [...] pieņem nepieciešamos pasākumus, lai ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tādas ir ieceltas saskaņā ar 17. pantu [...], sasniegtu šādus atkritumu apsaimniekošanas operatoriem sasniedzamus mērķrādītājus:
 - a) atkalizmantošana un atgūšana, rēķinot kopā, aptver vismaz 95 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, izņemot baterijas;
 - b) atkalizmantošana un reciklēšana, rēķinot kopā, aptver vismaz 85 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, izņemot baterijas.
2. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā kalendārajā gadā pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis pieņem nepieciešamos pasākumus, kas paredzēti ražotājiem vai ražotāju atbildības organizācijām, ja tādas ir ieceltas saskaņā ar 17. pantu [...], lai nodrošinātu, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori sasniedz gada mērķrādītāju plastmasas reciklēšanai vismaz 30 % apmērā no kopējās vidējās plastmasas masas nolietotajos transportlīdzekļos [...].

[...]Pirmajā daļā minētajā reciklētās plastmasas masā un kopējā plastmasas masā neiekļauj elastomērus un termosetus, kas nav polsterējumā izmantotas poliuretāna putas, un plastmasu, kas satur kādu no Regulas (ES) 2019/1021 7. pantā [...] minētajām vielām vai ir kontaminēta ar to, ja ir pārsniegtas minētās regulas IV pielikumā noteiktās robežvērtības.

[...]

35. pants

Aizliegums apglabāt atkritumu poligonos neinertus atkritumus

No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] atkritumu poligonos nepieņem neinertus atkritumus saturošas [...] [...] smalcinātāja smagās un vieglās frakcijas, kas paliek pēc nolietotu transportlīdzekļu apstrādes, ja tās pārsniedz VII pielikuma G daļas 2. punkta c) un d) apakšpunktā norādītās robežvērtības.

36. pants

Nolietotu transportlīdzekļu sūtījumi

1. Nolietotus transportlīdzekļus var apstrādāt ārpus attiecīgās dalībvalsts vai ārpus Savienības ar noteikumu, ka nolietoto transportlīdzekļu vai to apstrādes procesā radīto atkritumu nosūtīšana atbilst Regulai [...] (ES) 2024/1157.

- 1.a Lai nošķirtu lietotus transportlīdzekļus no nolietotiem transportlīdzekļiem, dalībvalstu kompetentās iestādes var pārbaudīt lietotu transportlīdzekļu sūtījumus, ja pastāv aizdomas, ka sūtījumā ir nolietoti transportlīdzekļi, lai pārliecinātos par sūtījumu atbilstību 37. pantā un I pielikumā noteiktajām prasībām, un attiecīgi uzraudzīt šādus sūtījumus.

Ja dalībvalsts kompetentās iestādes konstatē, ka lietota transportlīdzekļa plānotā sūtījumā ir ietverts viens vai vairāki nolietoti transportlīdzekļi, izmaksas par tādu transportlīdzekļu pienācīgu analīzi, inspekcijām un glabāšanu, par kuriem ir aizdomas, ka tie ir nolietoti transportlīdzekļi, var iekasēt no personām, kas organizē sūtījumu.

2. Nolietotu transportlīdzekļu sūtījumus no Savienības uz trešo valsti saskaņā ar 1. punktu ieskaita 34. pantā noteikto pienākumu un mērķrādītāju izpildē tikai tad, ja nolietoto transportlīdzekļu eksportētājs iesniedz galamērķa kompetentās iestādes apstiprinātus apliecināšus dokumentus, kas pierāda, ka apstrāde notikusi apstākļos, kuri kopumā ir līdzvērtīgi šajā regulā noteiktajām prasībām un citos Savienības tiesību aktos noteiktajām cilvēku veselības un vides aizsardzības prasībām.

V NODAĻA

ATŠKIRĪBA STARP LIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM UN NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM [...]

1. IEDAĻA[...]

[...]37. pants

Atšķirība starp lietotiem transportlīdzekļiem un noliegotiem transportlīdzekļiem

1. Lai nodotu īpašumtiesības uz lietotu transportlīdzekli, transportlīdzekļa īpašnieks jebkurai fiziskai vai juridiskai personai, kas ir ieinteresēta pārņemt īpašumtiesības uz attiecīgo transportlīdzekli, [...] iesniedz dokumentāciju par to, [...] ka [...] transportlīdzeklis nav noliegots transportlīdzeklis. [...] Šajā dokumentācijā ietilpst novērtējums saskaņā ar I pielikumu vai derīgs tehniskās apskates sertifikāts.

Pirmo daļu nepiemēro, ja fiziskas personas, kas nav ekonomikas dalībnieki, īpašumtiesības uz braukšanas kārtībā esošiem transportlīdzekļiem nodod pārdošanai un šādu darījumu neslēdz, izmantojot distances līgumus vai tiešsaistes platformas.

Ja īpašumtiesības uz transportlīdzekli nodod ekonomikas dalībnieks, minētais ekonomikas dalībnieks pirmajā daļā minēto dokumentāciju glabā vismaz divus gadus no īpašumtiesību nodošanas dienas.

2. Lai nodotu īpašumtiesības uz transportlīdzekli, kurš deklarēts kā pilnīgs ekonomiskais zaudējums, transportlīdzekļa īpašnieks papildus 1. punktā noteiktajām prasībām iesniedz šādu dokumentāciju:
- a) bojājumu vēstures kopija, pamatojoties uz apdrošināšanas sabiedrības novērtējumu;
 - b) tāda remonta izmaksu aplēses, kas vajadzīgs, lai transportlīdzekli saremontētu līdz tehniskam stāvoklim, kas ir pietiekams, lai izturētu tehnisko apskati saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES.
3. Neskarot 1. punkta otro daļu, 1. un 2. punktā noteiktās prasības piemēro neatkarīgi no izmantotās tirdzniecības metodes, tostarp, izmantojot īpašas izsoles ekonomikas dalībniekiem, distances līgumus vai tiešsaistes platformas.
4. Novērtējot negadījumā cietuša transportlīdzekļa bojājumus, apdrošināšanas sabiedrība vai jebkurš cits automobiļu eksperts, kas veic novērtējumu tās vārdā, novērtē arī to, vai transportlīdzeklis ir vai nav nolietots transportlīdzeklis saskaņā ar I pielikumu.
- Apdrošināšanas sabiedrības [...] nodrošina, ka kompetentajām iestādēm vismaz reizi gadā tiek iesniegts saraksts ar šādu informāciju:
- a) visu to transportlīdzekļu identifikācijas numuri, kuri deklarēti kā pilnīgs ekonomiskais zaudējums, tostarp to transportlīdzekļu specifikācija, kurus uzskata par nolietotiem transportlīdzekļiem saskaņā ar I pielikumu;
 - b) visu to transportlīdzekļu identifikācijas numuri, kuri deklarēti kā pilnīgs tehniskais zaudējums.
5. Ja pastāv šaubas, ka lietots transportlīdzeklis var būt nolietots transportlīdzeklis, kompetentās iestādes var pieprasīt, lai transportlīdzekļa īpašnieks iesniedz dokumentāciju, kas apliecina, ka attiecīgais transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis. Šajā dokumentācijā ietilpst novērtējums saskaņā ar I pielikumu vai jauns derīgs tehniskās apskates sertifikāts.
- 5.a Pienemot pasākumus, ar ko nosaka administratīvos un procedūras noteikumus attiecībā uz novērtēšanu saskaņā ar I pielikumu, dalībvalstis var arī sīkāk precizēt remonta izmaksu novērtēšanas kritērijus.

6. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar šīs regulas 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu I pielikuma A daļā, B daļā un C daļas 1. iedaļas 1. punktā norādītos kritērijus, pēc kuriem nosaka, vai lietots transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis, ar noteikumu, ka izsekojamības, remontējamības un drošības jomā panāktais tehnoloģiskais progress pamato tādu gadījumu ierobežošanu, kad transportlīdzekli uzskata par nolietotu transportlīdzekli.

2. IEDAĻA

[...]

[...]V.A NODAĻA

LIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU EKSPORTS UZ TREŠĀM VALSTĪM

37.a pants

Kompetentā iestāde

1. Dalībvalstis norīko vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas atbild par šajā nodaļā noteiktajiem pienākumiem.
2. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 12 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis paziņo Komisijai to kompetento iestāžu nosaukumus un adreses, kuras norīkotas, ievērojot 1. punktu. Dalībvalstis par visām šo kompetento iestāžu nosaukuma vai adreses izmaiņām bez liekas kavēšanās informē Komisiju.

38. pants

Kontroles un prasības attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] eksportam paredzētiem lietotiem transportlīdzekļiem piemēro šajā [...] nodaļā noteiktās kontroles un prasības.

2. Šī [...] nodaļa neskar citus šīs regulas noteikumus, kā arī citus Savienības tiesību aktus, kas reglamentē preču izlaišanu eksportam, jo īpaši Regulu (ES) Nr. 952/2013 un tās 46., 47., 267. un 269. pantu.
3. Lietotus transportlīdzekļus var eksportēt tikai tad, ja tie:
 - a) nav nolietoti transportlīdzekļi [...] un
 - b) [...] eksporta deklarācijas iesniegšanas dienā ir braukšanas kārtībā, ja vien tie nav atzīti par īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem saskaņā ar šīs regulas I pielikuma C daļu [...] [...].
4. Par katru eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekli muitas dienestiem sniedz vai dara pieejamu šādu informāciju:
 - a) lietotā transportlīdzekļa identifikācijas numuru (*VIN*) un tās dalībvalsts identifikāciju, kurā transportlīdzeklis bijis pēdējoreiz reģistrēts;
 - b) paziņojumu, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis atbilst 3. punktā noteiktajām prasībām, vai sertifikātu, kā minēts I pielikuma C daļas 1. punkta pēdējā daļā.

5. Lai pārliecinātos par atbilstību šai [...] nodaļai attiecībā uz atļauju lietotu transportlīdzekli izlaist eksportam:
- a) līdz brīdim, kad sāk darboties 45. panta 4. punktā minētais starpsavienojums, muitas dienesti [...] var apmainīties ar informāciju un sadarboties ar kompetentajām iestādēm saskaņā ar 44. pantu un, ja nepieciešams, ņem vērā šādu informācijas apmaiņu un sadarbību, lai ļautu lietotu transportlīdzekli izlaist eksportam;
 - b) kad ir sācis darboties 45. panta 4. punktā minētais starpsavienojums, piemēro 39. pantu, 40. panta 2. un 3. punktu un 42. panta 3. punktu, un paziņojumu sniegšana un cita informācijas apmaiņa saskaņā ar 41., 42. un 43. pantu notiek, izmantojot minētās elektroniskās sistēmas.
6. Eksportam paredzētam lietotam transportlīdzeklim:
- [...] [...]
- b) nepiemēro ierakstu deklarētāja reģistros atbilstoši Regulas (ES) Nr. 952/2013 182. pantam;
 - c) nepiemēro pašnovērtējumu atbilstoši Regulas (ES) Nr. 952/2013 185. pantam.
7. [...]

39. pants

Informācijas par transportlīdzekļa statusu automatizēta verifikācija

1. Pirms lietota transportlīdzekļa[...] izlaišanas eksportam muita elektroniski un automātiski, izmantojot 45. panta 4. punktā minētās elektroniskās sistēmas, verificē, vai, pamatojoties uz transportlīdzekļa identifikācijas numuru un informāciju par pēdējās reģistrācijas dalībvalsti, transportlīdzeklis ir [...] braukšanas kārtībā [...]. Šo pienākumu nepiemēro attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuri ir atzīti par īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekļiem saskaņā ar šīs regulas I pielikuma C daļu.

2. Ja informācija, kas sniegta vai darīta pieejama muitai, neatbilst informācijai valsts transportlīdzekļu reģistros un valsts elektroniskajās sistēmās par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli atbilstoši 1. punktam, muitas dienesti neizlaiž attiecīgo transportlīdzekli eksportam un, izmantojot [...] savas sistēmas, par to informē [...] attiecīgo fizisko vai juridisko personu.

40. pants

Riska pārvaldība un muitas kontroles

1. Lai panāktu 38. pantā paredzēto noteikumu izpildi, muitas dienesti veic eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu kontroles saskaņā ar [...] riska pārvaldības un muitas kontroles noteikumiem, kas paredzēti Regulā (ES) Nr. 952/2013. Neskarot šīs regulas 39. pantu, šādas kontroles primāri pamato ar riska analīzi, kā noteikts [...] Regulā (ES) Nr. 952/2013.
2. Papildus 1. punktā minētajai riska pārvaldībai, tiklīdz sāk darboties 45. pantā minētais starpsavienojums, 45. panta 1. punktā minētās [...] elektroniskās sistēmas ietver informāciju par to, vai eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis atbilst konkrētajiem nosacījumiem saistībā ar vides vai ceļu satiksmes drošības aizsardzību saskaņā ar šā panta 3. punktu, un muiņa to automātiski un elektroniski verificē, izmantojot 45. panta 4. punktā minēto starpsavienojumu [...].
3. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu šo regulu, nosakot 2. punktā minētos atbilstības nosacījumus, tai skaitā konkrētus nosacījumus, ko lietotu transportlīdzekļu importam piemēro importēšanas trešā valsts saistībā ar vides un ceļu satiksmes drošības aizsardzību, kad šī trešā valsts ir paziņojusi Komisijai šādus nosacījumus. Minētie nosacījumi ir verificējami attiecībā pret informāciju, kas pieejama 45. panta 1. punktā minētajās elektroniskajās sistēmās.

41. pants

Apturēšana

1. Ja ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis varētu neatbilst šīs [...] nodaļas prasībām, muitas dienesti aptur konkrētā lietotā transportlīdzekļa izlaišanu eksportam, [...] nekavējoties informē saskaņā ar 37.a pantu norīkotās kompetentās iestādes par apturēšanu un nosūta visu attiecīgo informāciju, kas vajadzīga kompetentajām iestādēm, lai noteiktu, vai lietotais transportlīdzeklis atbilst šīs regulas prasībām un vai to var izlaist eksportam.
2. Lai noteiktu, vai lietots transportlīdzeklis, kam piemēro apturēšanu, kā minēts 1. punktā, atbilst šai regulai, kompetentās iestādes var no jebkuras konkrētā lietotā transportlīdzekļa eksportā iesaistītās personas pieprasīt papildu informāciju, tai skaitā informāciju par transportlīdzekļa pārdošanu vai tā īpašumtiesību nodošanu, piemēram, rēķina vai līguma kopiju un dokumentus, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis ir paredzēts turpmākai izmantošanai.

42. pants

Izlaišana eksportam

1. Ja lietota transportlīdzekļa izlaišana eksportam ir apturēta saskaņā ar 41. pantu, konkrēto lietoto transportlīdzekli izlaiž eksportam, ja ir izpildītas visas pārējās prasības un formalitātes saistībā ar šādu izlaišanu un ja ir izpildīts kāds no šādiem nosacījumiem:
 - a) saskaņā ar 37.a pantu norīkotās kompetentās iestādes četru darbdienu laikā no apturēšanas sākuma nav pieprasījušas muitas dienestiem turpināt apturēšanu vai
 - b) saskaņā ar 37.a pantu norīkotās kompetentās iestādes ir informējušas muitas dienestus, ka tās apstiprina izlaišanu eksportam, ievērojot šo [...] nodaļu.
2. Izlaišanu eksportam neuzskata par pierādījumu atbilstībai Savienības tiesību aktiem un jo īpaši šai regulai vai Regulai (ES) Nr. 952/2013.

3. [...] Muitas dienesti, izmantojot 45. panta 4. punktā minēto starpsavienojumu, automātiski paziņo transportlīdzekļu reģistrācijas iestādei pēdējās reģistrācijas dalībvalstī par transportlīdzekļa izvešanu no Savienības [...]. Transportlīdzekļu reģistrācijas iestāde savā valsts transportlīdzekļu reģistrā veic ierakstu, ka transportlīdzeklis ir eksportēts uz trešo valsti.

43. pants

Atteikums izlaist eksportam

1. Ja kompetentā iestāde secina, ka lietots transportlīdzeklis, attiecībā uz kuru paziņots par apturēšanu saskaņā ar 41. pantu, neatbilst šai [...] nodaļai, tā nekavējoties pieprasa muitas dienestiem neizlaist to eksportam un informē tos par neatbilstību.
2. Saņemot paziņojumu no kompetentās iestādes atbilstoši 1. punktam, muitas dienesti neizlaiž lietoto transportlīdzekli eksportam.
3. Ja kompetentā iestāde secina, ka apturēts lietots transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis, piemēro Regulu (ES) 2024/1157.

44. pants

Iestāžu sadarbība un informācijas apmaiņa

1. Dalībvalstu kompetentās iestādes savstarpēji palīdz cita citai šīs [...] nodaļas īstenošanā, apmainoties ar informāciju divpusējā līmenī, jo īpaši, lai verificētu transportlīdzekļa statusu, tostarp verificētu transportlīdzekļa reģistrācijas statusu dalībvalstī, kurā tas iepriekš bijis reģistrēts.
2. Attiecīgā gadījumā dalībvalstu kompetentās iestādes arī sadarbojas ar trešo valstu administratīvajām iestādēm. Šāda sadarbība var ietvert būtiskās informācijas kopīgošanu, kopīgu inspekciju veikšanu un citu veidu savstarpēju palīdzību, ko uzskata par nepieciešamu, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamiem tiesību aktiem un noteikumiem, kuri reglamentē lietotu transportlīdzekļu eksportu.

3. Muitas dienesti un dalībvalstu kompetentās iestādes sadarbojas saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu un apmainās ar informāciju, kas nepieciešama to funkciju veikšanai saskaņā ar šo regulu, arī izmantojot elektroniskos līdzekļus. Muitas dienesti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 12. panta 1. punktu un 16. panta 1. punktu tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā ir nodibināts tirgus dalībnieks vai tirgotājs, var paziņot konfidenciālu informāciju, ko muitas dienesti ieguvuši, pildot savus pienākumus, vai kas muitas dienestiem ir sniegta konfidenciāli.
4. Ja kompetentās iestādes ir saņēmušas informāciju saskaņā ar šā panta 1., 2. un 3. punktu, tās var paziņot minēto informāciju citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm.
5. Ar risku saistītas informācijas apmaiņa notiek šādi:
 - a) starp muitas dienestiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 46. panta 5. punktu;
 - b) starp muitas dienestiem un Komisiju saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu;
 - c) starp muitas dienestiem un kompetentajām iestādēm, tai skaitā citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu.

45. pants

Elektroniskās sistēmas

1. Izmanto Komisijas izstrādāto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*, lai starp valsts transportlīdzekļu reģistriem un dalībvalstu elektroniskajām transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmām apmainītos ar transportlīdzekļa identifikācijas numuru un informāciju par transportlīdzekļa reģistrāciju un tehnisko stāvokli, kā arī lai pievienotos ES vienloga videi muitas jomā, ja tas nepieciešams šajā [...] nodaļā noteikto kontroļu un prasību izpildei.

2. Elektroniskā sistēma *MOVE-HUB*, kas minēta 1. punktā, nodrošina vismaz šādas funkcijas:
- a) datu apmaiņu reāllaikā ar valsts transportlīdzekļu reģistriem un ar to saistītajām dalībvalstu valsts elektroniskajām transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmām;
 - b) Direktīvas 2014/45/ES II pielikumā minētajā tehniskās apskates sertifikātā sniegto datu automatizētu elektronisku pārbaudi par transportlīdzekļa reģistrācijas pirmo dienu, kā arī par dalībvalsti, kurā transportlīdzeklis bijis pēdējoreiz reģistrēts, kā minēts Direktīvā 1999/37/EK, lai noteiktu, vai eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis atbilst 38. pantā, 39. panta 1. punktā un 40. pantā noteiktajām prasībām;
 - c) pieslēgšanos ES vienloga videi muitas jomā saskaņā ar Regulu (ES) 2022/2399, lai apmainītos ar datiem un atbalstītu 39. panta 1. punktā un 40. panta 2. punktā minētās informācijas apmaiņas procesu, kā arī lai atbalstītu 41., 42. un 43. pantā minētos paziņojumus;
 - d) sadarbībai ar trešām valstīm atbilstoši 44. panta 2. punktam – elektronisku informācijas apmaiņu ar trešo valstu kompetentajām iestādēm, kas atbilstoši 40. panta 2. punktam paziņojušas Komisijai konkrētus nosacījumus lietotu transportlīdzekļu importam, kurus tās piemēro.
3. Dalībvalstis savus valsts transportlīdzekļu reģistrus un valsts elektroniskās transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmas savieno ar 1. punktā minēto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*. Šis savienojums sāk darboties divu gadu laikā pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.
4. Komisija 1. punktā minēto sistēmu *MOVE-HUB* savieno ar ES muitas vienloga dokumentu apmaiņas sistēmu, kas noteikta Regulas (ES) 2022/2399 4. pantā, lai varētu veikt 39. pantā un 40. panta 2. punktā minētās kontroles un varētu sniegt 41., 42. un 43. pantā minētos paziņojumus. Šis savienojums sāk darboties četru gadu laikā pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.

5. Komisija līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 24 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka nepieciešamo kārtību 2. punktā minēto *MOVE-HUB* funkciju īstenošanai, tai skaitā tehniskos aspektus, kas nepieciešami valsts elektronisko sistēmu savienošanai ar *MOVE-HUB*, nosacījumus savienošanai ar *MOVE-HUB*, valsts sistēmu nosūtāmos datus un formātu šo datu nosūtīšanai, izmantojot savstarpēji savienotās valsts sistēmas.

Minēto īstenošanas aktu[...] pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

VI NODAĻA

IZPILDES PANĀKŠANA UN ATBILSTĪBA

45.a pants

Noteiktu tiešsaistes platformu pienākumi

13. Lai nodrošinātu atbilstību Regulas (ES) 2022/2065 30. panta 1. punkta d) un e) apakšpunktam, tiešsaistes platformu nodrošinātāji, uz kuriem attiecas Regulas (ES) 2022/2065 III nodaļas 4. iedaļas darbības joma un kas ļauj patērētājiem noslēgt distances līgumus ar ražotājiem, pirms atļaut izmantot savus pakalpojumus, no ražotājiem, kas piedāvā transportlīdzekļus patērētājiem, kuri atrodas Savienībā, iegūst šādu informāciju:
- (a) informācija par ražotāju reģistrāciju saskaņā ar 19. pantu dalībvalstī, kurā atrodas patērētājs, un ražotāja reģistrācijas numurs(-i) minētajā reģistrā;
 - (b) ražotāja pašsertifikācija, apņemoties piedāvāt tikai tādos produktus vai pakalpojumus, kas atbilst piemērojamajiem Savienības tiesību aktu noteikumiem, tostarp ražotāja pašsertifikācija, kas apstiprina, ka tas piedāvā tikai tādos transportlīdzekļus, attiecībā uz kuriem dalībvalstī, kurā atrodas patērētājs, ir ievērotas šīs regulas 16. pantā minētās paplašinātās ražotāja atbildības prasības.

46. pants

Inspekcijas

0. Lai panāktu šīs regulas izpildi, dalībvalstis ievieš inspekcijas stratēģijas, kuru mērķis ir atklāt nelikumīgas darbības nolietotu transportlīdzekļu, to daļu un sastāvdaļu savākšanas, apstrādes un eksporta jomā. Šajās stratēģijās paredz šā panta 1., 2. un 3. punktā minētās darbības.
1. Lai panāktu šīs regulas izpildi, dalībvalstis veic inspekcijas:
 - a) pilnvarotos apstrādes punktos;
 - b) [.../savākšanas punktos;
 - c) citās struktūrās un pie citiem ekonomikas dalībniekiem, kas [...] varētu būt iesaistīti nolietotu transportlīdzekļu savākšanā, apstrādē un eksportēšanā vai lietotu rezerves daļu un sastāvdaļu tirdzniecībā.
2. [...]Kopējo to darbību, par kurām ir aizdomas, ka tās ir nelikumīgas, un vienību, kas darbojas likumīgi, skaitu, ko inspicē katrā kalendārajā gadā, aprēķina kā vismaz 10 % 1. punkta a) un [...]b) apakšpunktā uzskaitīto operatoru[...].
3. Dalībvalstis arī veic inspekcijas par lietoto transportlīdzekļu eksportu, lai verificētu atbilstību 36. un 38. pantam.

47. pants

Sadarbība izpildes panākšanas jomā valsts līmenī un starp dalībvalstīm

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visām attiecīgajām šīs regulas izpildes panākšanā iesaistītajām kompetentajām iestādēm ir iedarbīgi mehānismi, lai šīs iestādes uz vietas var sadarboties un koordinēt darbu attiecībā uz to izpildes panākšanas politikas pasākumu un darbību izstrādi un īstenošanu, kuras saistītas ar transportlīdzekļu reģistrācijas, noņemšanas no uzskaites, reģistrācijas apturēšanas un reģistrācijas atcelšanas pārraudzību, kā arī nelegālas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes novēršanu.

2. Dalībvalstis cita ar citu sadarbojas divpusēji un daudzpusēji, lai veicinātu nelegālas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes novēršanu un atklāšanu. Tās apmainās ar būtisko informāciju par transportlīdzekļu reģistrāciju, noņemšanu no uzskaites un reģistrācijas apturēšanu un atcelšanu, izmantojot 45. pantā minēto elektronisko apmaiņas sistēmu. Tās arī apmainās ar relevantu informāciju par pilnvarotiem apstrādes punktiem un remonta un uzturēšanas operatoriem, kam nav atļaujas kā pilnvarotiem apstrādes punktiem, un citām struktūrām un ekonomikas dalībniekiem, kas drīkst veikt darbības saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi. Dalībvalstis dalās pieredzē un zināšanās par izpildes panākšanas pasākumiem izveidotās struktūrās.

Transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņa ietver piekļuvi datiem par sniegumu, veikto pārbaužu veidu un rezultātiem, un apmaiņu ar šādiem datiem ar dalībvalstu kompetentajām iestādēm, lai veicinātu šīs regulas izpildes panākšanu.

3. Dalībvalstis informē Komisiju par to, kuri to pastāvīgie darbinieki ir atbildīgi par šā panta 2. punktā un 44. pantā minēto sadarbību.

48. pants

Sodi

Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis ievieš noteikumus par sodiem, kas piemērojami par šīs regulas 15. panta 1. punkta, 16. panta, [...] 18. panta 1. punkta, 22. panta 1. un 2. punkta, 23. un 24. panta, 25. panta 1. un 2. punkta, [...] 27.–32. panta un 34., 35., 37. un 38. panta pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu to īstenošanu. Noteiktie sodi ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši. Dalībvalstis minētos noteikumus un pasākumus nekavējoties dara zināmus Komisijai un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē.

Ziņošana Komisijai

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis apkopotā veidā par katru kalendāro gadu un formātā, ko Komisija noteikusi atbilstoši 5. punktam, dara publiski pieejamus šādus datus, kas balstīti uz informāciju un datiem, kas saņemti no ražotājiem, ražotāju atbildības organizācijām un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem:
 - a) dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu skaits;
 - b) to transportlīdzekļu skaits, kas pirmo reizi darīti pieejami tirgū dalībvalsts teritorijā;
 - c) dalībvalstī savākto un atsārņoto nolietoto transportlīdzekļu skaits un masa;
 - d) dalībvalsts teritorijā reciklēto nolietoto transportlīdzekļu skaits un masa;
 - e) to nolietoto transportlīdzekļu skaits un masa, kas eksportēti vai nosūtīti turpmākai apstrādei uz citu dalībvalsti vai trešo valsti;
 - f) izdoto likvidācijas sertifikātu skaits;
 - g) to daļu, sastāvdaļu un materiālu kopējā [...] masa un attiecīgā gadījumā daudzums, kas demontēti no nolietotiem transportlīdzekļiem šādam nolūkam:
 - i) atkalizmantošanai;
 - ii) pārražošanai vai pārjaunošanai;
 - iii) reciklēšanai;
 - iv) atgūšanai, ieskaitot enerģijas atgūšanu;
 - v) likvidēšanai;

- h) to nolietoto transportlīdzekļu daudzums un masa, kuri apstrādāti citādi, nekā norādīts d) apakšpunktā;
- i) aizbēršanai izmantoto nolietoto transportlīdzekļu daudzums un masa;
- j) līmenis, kādā visi atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas darbojas attiecīgajā dalībvalstī, ir sasnieguši 34. pantā noteiktos mērķrādītājus;
- k) 30. panta 2. punktā noteiktā atbrīvojuma izmantošana un kā ziņotāja dalībvalsts to ir pārraudzījusi;
- l) dati par ražotāju atbildības organizācijām, tai skaitā to pārstāvēto juridisko personu nosaukumi;
- m) dati par 21. panta īstenošanu.

Dalībvalstis 1. punktā minētos datus dara publiski pieejamus 18 mēnešu laikā no tā pārskata perioda beigām, par kuru tie savākti. Dati ir mašīnlasāmi, šķirojami un meklējami, un tie atbilst atvērtajiem standartiem par to izmantojamību trešām personām. Kad pirmajā daļā minētie dati ir darīti pieejami, dalībvalstis par to informē Komisiju.

Pirmais pārskata periods ir pirmais kalendārais gads pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.

- 2. Datus, ko dalībvalstis darījušas pieejamus saskaņā ar 1. punktu, iesniedz kopā ar kvalitātes pārbaudes ziņojumu. Šo informāciju paziņo formātā, ko Komisija noteikusi saskaņā ar 5. punktu.
- 3. Dalībvalstis reizi piecos gados sagatavo ziņojumu, kurā kopsavilkuma veidā apraksta:
 - n) stimulus, kas ieviesti, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu un pārjaunošanu saskaņā ar 33. pantu;
 - a) to sodu un citu sankciju piemērošanu, kas to valsts tiesību aktos noteikti par šīs regulas pārkāpumiem un kas pieņemti saskaņā ar 48. pantu, ietverot sarakstu ar paziņoto pārkāpumu veidiem un veikto pasākumu veidiem;
 - b) saskaņā ar 46. pantu veikto inspekciju rezultātus;

- c) definīciju “nolietots transportlīdzeklis” un “lietots transportlīdzeklis” piemērošanas veidu, kā arī praktiskās grūtības, kas radušās šajā kontekstā.

Dalībvalstis iesniedz minēto ziņojumu Komisijai sešu mēnešu laikā no tā piecu gadu perioda beigām, uz kuru tas attiecas. Pirmo ziņojumu Komisijai iesniedz līdz *[PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 6 gadiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma]*.

Komisija pārskata dalībvalstu iesniegtos ziņojumus un attiecīgā gadījumā sagatavo ziņojumus par saņemto informāciju, lai veicinātu informācijas apmaiņu par dalībvalstīs izmantoto paraugpraksi.

4. Šīs regulas īstenošanas pārraudzības nolūkā Komisija apkopo un pārskata informāciju, kas darīta pieejama saskaņā ar šo pantu.
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka:
- a) metodiku un noteikumus datu aprēķināšanai, verifikācijai un paziņošanai saskaņā ar 1. punktu, tai skaitā:
- i) metodiku, ko izmanto, lai noteiktu to daļu, sastāvdaļu un materiālu daudzumu un masu, kurus demontē 1. punkta g), h) un i) apakšpunktā minētajiem nolūkiem;
- ii) metodiku, ko izmanto, lai noteiktu reciklēto atkritumu masu, tai skaitā lai noteiktu aprēķināšanas punktus un mērījumu punktus, un, ja nepieciešams, iespējas piemērot vidējos zudumu rādītājus;
- iii) metodiku, ko izmanto, lai aprēķinātu 34. pantā minētos atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājus un verificētu to sasniegšanu, tostarp gadījumos, kad nolietoti transportlīdzekļi tiek sasmalcināti kopā ar citiem atkritumiem, kā minēts 28. pantā un VII pielikuma G daļas 1. punktā;
- b) formātu, kas izmantojams 1. punktā minēto ziņojumu iesniegšanai Komisijai, kā arī kvalitātes pārbaudes ziņojuma formātu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 30 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

6. Ražotāji, ražotāju atbildības organizācijas, atkritumu apsaimniekošanas operatori un citi attiecīgie ekonomikas dalībnieki sniedz kompetentajām iestādēm precīzus un uzticamus datus, kas ļauj dalībvalstīm izpildīt to ziņošanas pienākumus saskaņā ar šo pantu.

VII NODAĻA

DELEĢĒTĀS PILNVARAS UN KOMITEJU PROCEDŪRA

50. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, kas minēti 5. panta 2.b punktā, 5. panta 4. punktā, 6. panta 2.b punktā, 6. panta 3. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 3. punktā, 9. panta 7. punktā, 11. panta 3. punktā, 12. panta 3. punktā, [...], 22. panta 4. punktā, 27. panta 4. punktā/..., [37. panta 6. punktā] [...], [...] 40. panta 3. punktā un 55. panta 2.a punktā, Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [PB: lūdzu ierakstīt šīs regulas spēkā stāšanās datumu]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2.b punktā, 5. panta 4. punktā, 6. panta 2.b punktā, 6. panta 3. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 3. punktā, 9. panta 7. punktā, 11. panta 3. punktā, 12. panta 3. punktā, [...], 22. panta 4. punktā, 27. panta 4. punktā [...], [37. panta 6. punktā] [...] 40. panta 3. punktā un 55. panta 2.a punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts norīkotajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 5. panta 2.b punktu, 5. panta 4. punktu, 6. panta 2.b punktu, 6. panta 3. punktu, 6. panta 4. punktu, 7. panta 3. punktu, 9. panta 7. punktu, 11. panta 3. punktu, 12. panta 3. punktu, [...], 22. panta 4. punktu, 27. panta 4. punktu [...], [37. panta 6. punktu] [...] 40. panta 3. punktu un 55. panta 2.a punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikposmā no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

51. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz:
 - a) komiteja, kas izveidota ar Direktīvas 2008/98/EK 39. pantu[...];
 - b) Tehniskā komiteja mehānisko transportlīdzekļu jautājumos, ja īstenošanas akts attiecas uz izgatavotāju;

- c) Tehnisko apskašu komiteja, ja īstenošanas akts attiecas uz valsts transportlīdzekļu reģistru un valsts tehniskās apskates reģistru savienošanu.

[...] Šīs komitejas ir [...] komitejas Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas aktu un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

VIII NODAĻA

GROZĪJUMI

52. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2023/1542

Regulas (ES) 2023/1542 I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas XII pielikumu.
Direktīvas 2000/53/EK II pielikuma 5.a ierakstu, 5.b ieraksta i) apakšpunktu, 5.b ieraksta ii) apakšpunktu un 16. ierakstu nepiemēro.

53. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2019/1020 un Regulā (ES) 2024/1252

1. Regulas (ES) 2019/1020 II pielikuma 10. un 11. punktu svīturo.
2. Regulu (ES) 2024/1252 groza šādi:

- (1) regulas 2. panta 43) punktu svīturo;
(2) regulas 2. panta 44) punktu groza šādi:

““vieglais transportlīdzeklis” ir jebkurš vieglais riteņu transportlīdzeklis, ko var darbināt vai nu tikai elektromotors, vai elektromotors kombinācijā ar cilvēka spēku, tostarp elektriskie skrejriteņi, elektriskie velosipēdi un [...] L_{1e} un L_{2e} kategorijas transportlīdzekļi ar tipa apstiprinājumu, izņemot L_{3e} līdz L_{7e} kategorijas transportlīdzekļus ar tipa apstiprinājumu, kā noteikts Regulā 168/2013;”;

- (3) regulas 28. panta 1. punktu groza šādi:

“1. No diviem gadiem pēc 2. punktā minētā īstenošanas akta spēkā stāšanās dienas jebkura fiziska vai juridiska persona, kas laiž tirgū magnētiskās rezonanses attēlveidošanas ierīces, vēja enerģijas ģeneratorus, rūpniecības robotus, [...] vieglos transportlīdzekļus, aukstumģeneratorus, siltumsūkņus, elektromotorus, tostarp, ja elektromotori ir integrēti citos ražojumos, automātiskās veļas mazgāšanas mašīnas, veļas žāvētājus, mikroviļņu krāsnis, putekļsūcējus vai trauku mazgāšanas mašīnas, nodrošina, ka uz šiem ražojumiem ir skaidri redzama, skaidri salasāma un neizdzēšama etiķete, kurā norādīts.”;

- (4) regulas 28. panta 10. punktu groza šādi:

“10. No 2029. gada 24. maija šo pantu piemēro magnētiskās rezonanses attēlveidošanas ierīcēm [...]un vieglajiem transportlīdzekļiem, [...]tostarp [...]L_{1e} un L_{2e} kategorijas transportlīdzekļiem ar tipa apstiprinājumu, kā noteikts Regulā 168/2013.”;

- (5) regulas 28. panta 11. punktu groza šādi:

“Šo pantu nepiemēro transportlīdzekļu kategorijām, kas norādītas [PB: ievietot NTL regulu]:
[...][...][...].”;

- (6) regulas 29. panta 6. punktu groza šādi:

“Magnētiskās rezonanses attēlveidošanas ierīcēm [...]un vieglajiem transportlīdzekļiem, [...]tostarp [...]L_{1e} un L_{2e} kategorijas transportlīdzekļiem ar tipa apstiprinājumu, kā noteikts Regulā 168/2013, 1. un 5. punktā noteiktās prasības piemēro piecus gadus pēc 2. punktā minētā deleģētā akta spēkā stāšanās dienas.”;

- (7) regulas 29. panta 7. punktu groza šādi:

“Šo pantu nepiemēro transportlīdzekļu kategorijām, kas norādītas [PB: ievietot NTL regulu]:

[...][...][...].”;

- (8) regulas 40. un 41. pantu un 49. panta 2. punktu svītro.

Grozījumi Regulā (ES) 2018/858 un Regulā (ES) 168/2013

Regulas (ES) 2018/858 II pielikumu un Regulas (ES) 168/2013 II pielikumu[...] groza saskaņā ar šīs regulas X pielikumu.

IX NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

Pārskatīšana

1. Līdz 203*. gada 31. decembrim [*PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā gadā pēc 95 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma*] Komisija veic pārskatīšanu un sagatavo ziņojumu par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un vienotā tirgus darbību un iesniedz minēto ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.
2. Ņemot vērā tehnikas attīstību un dalībvalstu gūto praktisko pieredzi, kā arī jebkādu Regulas (EK) Nr. 1907/2006 pārskatīšanu, Komisija savā ziņojumā iekļauj šādu šīs regulas aspektu izvērtējumu:
 - a) vajadzība paplašināt šīs regulas darbības jomu, jo īpaši II un III nodaļas noteikumus, [...] attiecinot tos uz M₂, M₃, N₂, N₃ un O kategorijas transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punktā, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} un L_{7e} kategorijas transportlīdzekļiem, kā noteikts [...]Regulas (ES) 168/2013 4. panta 2. punkta c) līdz g) apakšpunktā, un M₂, M₃, N₂, un N₃ [...] kategorijas speciālajiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 [...]3. panta 31) punktā;

- a1) vajadzība paplašināt šīs regulas darbības jomu, jo īpaši Va nodaļas noteikumus, attiecinot tos uz L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} un L_{7e} kategorijas transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 168/2013 4. panta 2. punkta c) līdz g) apakšpunktā;
- b) pasākumi saistībā ar informācijas sniegšanu par transportlīdzekļos esošām bažas raisošām vielām un vajadzība ieviest papildu noteikumus par bažas raisošām vielām, kas varētu ietekmēt transportlīdzekļu reciklēšanu augstā kvalitātē to kalpošanas laika beigās;
- c) IV nodaļā noteiktie pasākumi saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, tai skaitā 34. pantā noteikto mērķrādītāju līmeņi un vajadzība tos pārskatīt;
- c1) vajadzība paplašināt šīs regulas darbības jomu saistībā ar 34. pantā noteiktajiem reciklēšanas mērķrādītāja līmeņiem, attiecinot to uz transportlīdzekļu kategorijām, uz kurām saskaņā ar šo regulu neattiecas 34. pants;
- d) pārkāpumi un 48. pantā noteikto sodu iedarbīgums, samērīgums un atturošais spēks;
- e) vajadzība grozīt šīs regulas 5. pantu;
- f) tas, cik lielā mērā ir atrisināta pazudušu transportlīdzekļu problēma, un vajadzība iekļaut turpmākus pasākumus transportlīdzekļu izsekojamības problēmas risināšanai;
- g) prasības attiecībā uz reciklēto plastmasas saturu, tostarp mērķrādītāji un pienākumi reciklēšanas iekārtām Savienībā un ārpus tās, kā noteikts 6. panta 1.c un 2. punktā, [...] un nepieciešamība [...] veikt pārskatīšanu, pamatojoties uz iepriekš minēto. Šajā novērtējumā ņem vērā arī norises saistībā ar tēraudu un alumīniju, kā noteikts 6. panta 3. punktā un citos attiecīgajos ES tiesību aktos, piemēram, Regulā (ES) 2025/40 vai Regulā (ES) 2024/1781, lai nodrošinātu konsekveni un saskaņotību;
- h) pasākumu saistībā ar 22. pantā paredzēto izmaksu sadales mehānismu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī, un nepieciešamību tos pārskatīt.

2.a Līdz 203*. gada 31. decembrim [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā gadā pēc 95 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] Komisija, ņemot vērā Direktīvas (ES) 2018/2001 29. pantā noteiktos ilgtspējas kritērijus, pārskata transportlīdzekļos izmantotās biobāzētās plastmasas satura tehnoloģiskās attīstības stāvokli un vidisko sniegumu.

2.b Attiecīgā gadījumā un pamatojoties uz minēto pārskatu, Komisija iesniedz tiesību akta priekšlikumu, lai:

i) noteiktu ilgtspējas prasības biobāzētiem ievadresursiem transportlīdzekļos izmantotajā plastmasā;

ii) noteiktu mērķrādītājus, lai palielinātu biobāzētu ievadresursu izmantošanu transportlīdzekļos izmantotajā plastmasā;

iii) novērtētu, cik lielā mērā to var apvienot ar 6. panta 1. punktā noteiktajiem mērķrādītājiem vai pievienot tiem;

iv) attiecīgā gadījumā mainīt biobāzētas plastmasas definīciju, kas noteikta 3. panta 1. punkta 43) apakšpunktā.

Tas neskar Regulas (ES) 2019/631 7.a pantu.

56. pants

Atcelšana un pārejas noteikumi

1. Direktīvu 2000/53/EK atceļ no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc [...]24 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Tomēr turpina piemērot šādus Direktīvas 2000/53/EK noteikumus:

a) neatkarīgi no šīs regulas 52. panta – 4. panta 2. punktu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 71 mēneša no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];

b) 5. panta 4. punkta otro daļu, 6. panta 3. punkta otro daļu, 7. panta 1. punktu, 8. panta 3. un 4. punktu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];

b1) 6. panta 3. punkta pirmo daļu un I pielikumu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc [...] 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];

c) 7. panta 2. punkta b) apakšpunktu līdz 20**. gada 31. decembrim [PB: lūdzu ierakstīt gadu — pēdējā diena nākamajā gadā pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];

d) 9. panta 1.a punkta pirmo un trešo daļu, 1.b punktu un 1.d punktu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];

e) 9. panta 1.a punkta otro daļu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 59 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];

2. Direktīvu 2005/64/EK atceļ no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 71 mēneša no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Tomēr tās 6. panta 3. punktu atceļ no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

3. Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulām XI pielikumā.

4. Atkāpjoties no 8. panta 2. punkta, līdz [72 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā], ja šajā noteikumā ir atsauce uz 4. pantu, šādu atsauci uzskata par atsauci uz Direktīvas 2005/64 5. pantu.

Atkāpjoties no 8. panta 2. punkta, līdz [72 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā], ja šajā noteikumā ir atsauce uz 5. pantu, šādu atsauci uzskata par atsauci uz Direktīvas 2005/64 6. panta 2. punktu.

56.a pants

Piemērojamība Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju

1. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 15.–30. pantu, 33.–35. pantu un 36. panta 2. punktu.
2. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju 14. pantu piemēro tikai attiecībā uz 31. un 32. pantu un 36. panta 1. punktu.
3. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 46. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 46. panta 2. punktu.
4. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 47. panta 1. punktu un 47. panta 2. punktu attiecībā uz nelegālas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes novēršanu.
5. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 47. panta 2. punktu attiecībā uz apmaiņšanos ar relevantu informāciju par pilnvarotiem apstrādes punktiem.
6. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 48. pantu attiecībā uz 15. panta 1. punktu, 16. pantu, 19. panta 1. punktu, 22. panta 1. un 2. punktu, 23., 24. pantu, 25. panta 1. un 2. punktu, 26.–30. pantu, 34. un 35. pantu.
7. Apvienotajai Karalistei un tās teritorijā attiecībā uz Ziemeļīriju nepiemēro 49. panta 1. punkta c), d) un f) apakšpunktu, g) apakšpunkta iii) punktu, g) apakšpunkta iv) punktu, g) apakšpunkta v) punktu, h), i), j), k), l) un m) apakšpunktu un 49. panta 3. punktu.

57. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. To piemēro no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc [...]24 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Tomēr 54. pantu piemēro no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc [...]36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

PIELIKUMI

priekšlikumam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par aprītīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK

I PIELIKUMS

KRITĒRIJI, LAI NOTEIKTU, VAI [...] TRANSPORTLĪDZEKLIS IR NOLIETOTS
TRANSPORTLĪDZEKLIS

Šajā pielikumā paredz kritērijus, pēc kuriem nosaka, vai transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis, un to piemēro šādi:

1. A daļā ir noteikti kritēriji transportlīdzekļa neremontējamības novērtēšanai. Ja ir izpildīts viens vai vairāki no šiem kritērijiem, transportlīdzekli uzskata par nolietotu transportlīdzekli.

Lai noteiktu, vai transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis, neatkarīgs automobiļu eksperts novērtē, vai transportlīdzeklis atbilst I pielikuma A daļas kritērijiem.

Dalībvalstis šo novērtējumu veikšanai var izveidot izsmelšu neatkarīgo automobiļu ekspertu sarakstu.

2. Ja nav piemērojams neviens no A daļas kritērijiem, transportlīdzekli novērtē arī saskaņā ar B daļas kritērijiem. Ja ir piemērojams viens vai vairāki B daļas kritēriji, ir vajadzīga turpmāka analīze, lai noteiktu, vai transportlīdzekli var pietiekami saremontēt divu gadu laikā pēc novērtējuma, lai dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis reģistrēts pirms remonta, saņemtu tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES.

Ja novērtējumā konstatē, ka transportlīdzekli šajā laikposmā nevar saremontēt, to uzskata par nolietotu transportlīdzekli. Ja novērtējumā konstatē, ka transportlīdzekli šajā laikposmā var saremontēt, to neuzskata par nolietotu transportlīdzekli. Ja divu gadu laikā pēc minētā tehniskā novērtējuma transportlīdzekļa īpašnieks kompetentajai iestādei neiesniedz tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES, transportlīdzekli uzskata par nolietotu transportlīdzekli.

Lai noteiktu, vai transportlīdzeklis ir vai nav nolietots transportlīdzeklis, neatkarīgs automobiļu eksperts novērtē transportlīdzekli saskaņā ar 2. punkta pirmo daļu. Lai veiktu šos novērtējumus, dalībvalstis var izveidot neatkarīgu automobiļu ekspertu sarakstu.

3. Transportlīdzeklis, kas atbilst A vai B daļas kritērijiem, nav nolietots transportlīdzeklis, ja vien tas atbilst C daļas kritērijiem.

A DAĻA

KRITĒRIJI NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU NOVĒRTĒŠANAI

1. Transportlīdzeklis ir [...] [...] [...] nolietots transportlīdzeklis, ja tas atbilst vienam vai vairākiem šādiem kritērijiem:
- a) tas ir sagriezts gabalos [...] [...] [...];
 - b) [...] viens vai vairāki no tā ieejas punktiem ir sametināti vai noslēgti ar izolācijas putām;
 - c) tas ir [...] sadedzis tiktāl, ka motora nodalījums vai pasažieru nodalījums ir pilnībā iznīcināts;
 - d) tas ir bijis iegremdēts ūdenī līdz līmenim virs kontrolmērinstrumentu paneļa;
 - e) viena vai vairākas šādas transportlīdzekļa sastāvdaļas tehniski nav remontējamas vai nomaināmas:
 - i) saskares ar zemi sastāvdaļas (tādas kā riepas un riteņi), balstiekārta, stūres iekārta, bremžu iekārta un to vadības sastāvdaļas;

ii) sēdekļu stiprinājumi un savienojumi;

iii) drošības gaisa spilveni, drošības jostu nospriegotāji, drošības jostas un to perifērās darbības sastāvdaļas;

iv) transportlīdzekļa korpuss un šasija;

f) tā struktūras un drošības sastāvdaļām ir tehniski defekti, kas ir neatgriezeniski un kas padara tās nenomaināmas, piemēram, metāla novecošana, vairākas plaisas gruntējumā vai pārmērīga perforējoša korozija;

g) lai transportlīdzekli saremontētu, ir jānomaina [...] virsbūve vai šasijas mezgls, kā rezultātā tiek zaudēta transportlīdzekļa sākotnējā identitāte.

h) tas ir nodots apstrādei pilnvarotā savākšanas punktā vai pilnvarotā apstrādes punktā vai tam ir izsniegts likvidācijas sertifikāts;

i) apdrošināšanas sabiedrība to ir deklarējusi kā pilnīgu tehnisko zaudējumu, pamatojoties uz tehnisko novērtējumu, ko veicis automobiļu eksperts.

j) nav līdzekļu, kas ļautu to identificēt, jo īpaši transportlīdzekļa identifikācijas numura.

2. [...]

3. [...]

B DAĻA

[...] NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU ORIENTĒJOŠU KRITĒRIJU SARAKSTS

[...] Novērtē pēc šādiem kritērijiem:

b) [...] [...] transportlīdzekļa īpašnieks nav zināms vai transportlīdzeklis ir pamests;

c) transportlīdzeklim nav veikta valsts tehniskā apskate vairāk nekā divus gadus pēc datuma, kad tas pēdējoreiz bija prasīts, vai tas nav bijis apdrošināts vismaz divus gadus;

d) tas nav pienācīgi aizsargāts pret bojājumiem glabāšanas, transportēšanas, iekraušanas un izkraušanas laikā, [...]

e) [...]

apdrošināšanas sabiedrība to ir deklarējusi kā kopējo ekonomisko zaudējumu;

f) remonta izmaksas, kas vajadzīgas, lai transportlīdzekli saremontētu līdz tādām tehniskajām stāvoklim, kas būtu pietiekams, lai saņemtu tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES, un tā pašreizējā vērtība pārsniedz tā aplēsto tirgus vērtību pēc remonta;

g) tas ir bijis iegremdēts ūdenī līdz līmenim zem kontrolmērinstrumentu paneļa un ir bojāts tā motors vai elektroiekārta;

h) tam nav piestiprinātas vienas vai vairākas durvis;

i) tā degviela vai degvielas tvaiki izplūst, radot aizdegšanās un sprādziena risku;

j) gāze ir noplūdusi no tā sašķidrinātās gāzes sistēmas, radot aizdegšanās un sprādziena risku;

k) tā ekspluatācijas šķidrumi (degviela, bremžu šķidrums, antifrīzs, baterijas skābes elektrolītu šķidrums, dzesēšanas šķidrums) ir noplūduši, radot ūdens piesārņojuma risku;

l) tā bremzes un stūres sastāvdaļas ir pārāk nodilušas; [...]

m) lai to saremontētu, ir jānomaina motors vai pānesumkārbā; vai

n) tas ir izjaukts.

C DAĻA

KRITĒRIJI NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU ATBRĪVOJUMIEM

1. IEDAĻA

ĪPAŠAS KULTŪRAS NOZĪMES TRANSPORTLĪDZEKĻI

1. Transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstī kompetentās iestādes vai viena no dalībvalsts norīkotajām pilnvarotajām iestādēm var atzīt transportlīdzekli par tādu, kam ir īpaša kultūras nozīme, ja tas atbilst visiem šādiem kritērijiem:

- a) tā unikālo vēsturisko vai kultūras vērtību vai statusu ir dokumentējis transportlīdzekļa īpašnieks vai tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts, vai tas ir viens pārveidots vai individuāli būvēts transportlīdzeklis, kas ir individuāli apstiprināts saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858 vai valsts tiesību aktiem;
- b) transportlīdzekļa īpašnieks ir zināms un to var identificēt;
- c) transportlīdzekļa daļas var identificēt pēc sērijas numura vai ražotāja norādīta vai kompetentās iestādes piešķirta cita identifikatora;
- d) transportlīdzekli var identificēt pēc transportlīdzekļa identifikācijas numura (VIN) vai sērijas numura, vai ražotāja norādīta vai kompetentās iestādes piešķirta cita identifikatora;

Pēc transportlīdzekļa īpašnieka pieprasījuma eksportēšanas nolūkā un pirms eksportēšanas kompetentās iestādes reģistrācijas dalībvalstī izdod sertifikātu, ar ko transportlīdzekli atzīst par īpašas kultūras nozīmes transportlīdzekli, ja ir izpildīti iepriekš minētie kritēriji.

2. Transportlīdzekļa īpašnieks nodrošina, ka:

- a) transportlīdzeklis ir pienācīgi aizsargāts pret sabojāšanu glabāšanas, transportēšanas, iekraušanas un izkraušanas laikā;
- b) transportlīdzeklis tiek turēts un ar to rīkojas pienācīgā videi nekaitīgā veidā saskaņā ar Savienības vai valsts tiesību aktiem.
- c) šīs iedaļas 1. punktā minēto sertifikātu pēc pieprasījuma iesniedz vai dara pieejamu muitas dienestiem.

3. Transportlīdzekļa atbilstību 1. un 2. punkta kritērijiem pārbauda vismaz ik pēc pieciem gadiem vai īpašnieka maiņas gadījumā.

2. IEDAĻA

CITI ATBRĪVOJUMI

1. Pēc transportlīdzekļa īpašnieka pieprasījuma transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalstī kompetentās iestādes vai viena no dalībvalsts norīkotajām pilnvarotajām iestādēm var noteikt atbrīvojumu transportlīdzeklim, ko uzskata par nolietotu transportlīdzekli saskaņā ar A vai B daļu, ja attiecīgo transportlīdzekli paredzēts atjaunot.

Transportlīdzekļa īpašnieks kompetentajām iestādēm iesniedz atjaunošanas plānu, kurā norādītas nepieciešamās tehniskās un finansiālās spējas, lai transportlīdzekli saremontētu līdz tādām tehniskajām stāvoklim, kas ir pietiekams, lai saņemtu tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES. Atjaunošanas plānu apstiprina neatkarīgs automobiļu eksperts.

Kompetentās iestādes var piešķirt atbrīvojumu, ja transportlīdzekli piecu gadu laikā var atjaunot tādā tehniskā stāvoklī, kas ir pietiekams, lai izturētu tehnisko apskati saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES. Ja kompetentās iestādes uzskata, ka atjaunošanas plānā nav sniegta pietiekama informācija, kas parāda, ka transportlīdzekli var atjaunot vajadzīgajā stāvoklī, kompetentās iestādes var pieprasīt transportlīdzekļa īpašniekam atjaunošanas plānu pārskatīt.

2. Transportlīdzekļa īpašnieks nodrošina, ka:
 - a) transportlīdzeklis ir pienācīgi aizsargāts pret sabojāšanu glabāšanas, transportēšanas, iekraušanas un izkraušanas laikā;
 - b) transportlīdzeklis tiek turēts un ar to rīkojas pienācīgā veidā nekaitīgā veidā saskaņā ar Savienības vai valsts tiesību aktiem.
3. Ja piecu gadu laikā pēc atjaunošanas plāna iesniegšanas transportlīdzekļa īpašnieks kompetentajai iestādei neiesniedz tehniskās apskates sertifikātu saskaņā ar Direktīvu 2014/45/ES, kompetentā iestāde konkrēto transportlīdzekli pasludina par nolietotu transportlīdzekli un pieprasa transportlīdzekļa īpašniekam to bez liekas kavēšanās nogādāt pilnvarotā apstrādes punktā vai savākšanas punktā. Kompetentās iestādes atjaunošanas termiņu var pagarināt uz secīgiem piecu gadu laikposmiem. Katra pagarinājuma pamatā ir atjaunināts atjaunošanas plāns, ko apstiprina neatkarīgs automobiļu eksperts.
4. Izmaksas, kas saistītas ar atjaunošanu un ar neatkarīgo automobiļu ekspertu veiktajiem novērtējumiem, sedz transportlīdzekļa īpašnieks.

II PIELIKUMS

ATKALIZMANTOJAMĪBAS, RECIKLĒJAMĪBAS UN ATGŪSTAMĪBAS RĀDĪTĀJU APRĒĶINĀŠANA

Šajā pielikumā “atsauces transportlīdzeklis” ir transportlīdzekļa tipa tā versija, kuru apstiprinātāja iestāde pēc apspriešanās ar ražotāju un saskaņā ar II pielikuma A daļā noteiktajiem kritērijiem ir identificējusi par visproblemātiskāko attiecībā uz atkalizmantošanu, reciklējamību un atgūstamību.

A DAĻA

1. Precīzi norāda transportlīdzeklī izmantotos materiālus un to attiecīgo īpatsvaru un atrašanās vietu kopā ar visu relevanto informāciju, kas nepieciešama, lai pareizi aprēķinātu reciklējamības un atgūstamības rādītājus.
2. Masas izsaka kilogramos ar vienu ciparu aiz komata. Rādītājus aprēķina procentos ar vienu ciparu aiz komata, tad noapaļo šādi:
 - a) ja cipars aiz komata ir no 0 līdz 4, skaitli noapaļo uz leju;
 - b) ja cipars aiz komata, ir no 5 līdz 9, skaitli noapaļo uz augšu.
3. Lai izraudzītos atsauces transportlīdzekļus, ņem vērā šādus kritērijus:
 - a) virsbūves tips;
 - b) pieejamie aprīkojuma līmeņi;
 - c) pieejamais papildu aprīkojums, ko var uzstādīt ražotāja atbildības ietvaros.

4. Ja apstiprinātājai iestādei un ražotājam kopīgi neizdodas identificēt transportlīdzekļa tipa visproblemātiskāko versiju ā attiecībā uz atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību, izvēlas vienu atsauces transportlīdzekli:
 - a) no katra “virsbūves tipa”, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 I pielikuma C daļas 2. punktā, ja tie ir M_1 kategorijas transportlīdzekļi;
 - b) no katra “virsbūves tipa”, t. i., autofurgons, šasija ar kabīni, pikaps utt., ja tie ir N_1 kategorijas transportlīdzekļi.
5. Lai pārbaudītu sastāvdaļu materiālus un masu, ražotājs nodrošina transportlīdzekļus un sastāvdaļas, ko uzskata par nepieciešamām tipa apstiprinātāja iestāde.

B DAĻA

1. Lai sastāvdaļas un daļas varētu uzskatīt par atkalizmantojamām, tām jābūt viegli un nesagraujošā veidā demontējamām.
2. Atkalizmantojamo daļu, sastāvdaļu un materiālu kopējo masu uzskata par 100 % atkalizmantojamu, reciklējamu un atgūstamu.
3. Daļas un sastāvdaļas, kas uzskaitītas VII pielikuma B daļas 1. un 2. punktā, uzskata par 0 % atkalizmantojamām un 100 % reciklējamām un atgūstamām. Daļas un sastāvdaļas, kas uzskaitītas VII pielikuma E daļā uzskata par 0 % atkalizmantojamām un 100 % reciklējamām un atgūstamām. Šī metodika nodrošina, ka gadījumā, ja VII pielikuma grozījumu rezultātā tiek paplašināts minētā pielikuma E daļā uzskaitīto daļu un sastāvdaļu saraksts, no jauna pievienotās daļas un sastāvdaļas uzskata par 0 % atkalizmantojamām un 100 % reciklējamām un atgūstamām.
4. Atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķins ir saskanīgs ar apritīguma stratēģiju, atspoguļojot tehnikas progresu nolietotu transportlīdzekļu apstrādes tehnoloģiju jomā.

III PIELIKUMS

NOSACĪJUMI UN MAKSIMĀLĀS KONCENTRĀCIJAS VĒRTĪBAS SVINA, DZĪVSUDRABA, KADMIJA UN SEŠVĒRTĪGĀ HROMA KLĀTBŪTNEI MATERIĀLOS, DAĻĀS UN SASTĀVDAĻĀS

Svinam, sešvērtīgajam hromam un dzīvsudrabam ir pieļaujama maksimālā vielas koncentrācija līdz 0,1 % no masas katrā homogēnā materiālā, un kadmijam tā ir pieļaujama līdz 0,01 % no masas katrā homogēnā materiālā.

Šīs regulas 5. panta 2. punkts neattiecas uz rezerves daļām, kuras laistas tirgū pēc 2003. gada 1. jūlija un kuras izmanto transportlīdzekļos, kas laisti tirgū pirms 2003. gada 1. jūlija, izņemot riteņu balansēšanas atsvarus, elektromotoru ogles sukas un bremžu uzlikas.

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
<i>Svins kā legējošs elements</i>		
1(a). Mehāniskai apstrādei paredzēts tērauds un karsti cinkota tērauda partiju detaļas ar svina saturu līdz 0,35 % no masas		
1(b). Vienlaidus karsti cinkots plānlokšņu tērauds ar svina saturu līdz 0,35 % no masas	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
2(a). Mehāniskai apstrādei paredzēts alumīnijs ar svina saturu līdz 2 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2005. gada 1. jūlija	
2(b). Alumīnijs ar svina saturu līdz 1,5 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2008. gada 1. jūlija	
2(c)(i). Mehāniskai apstrādei paredzēti alumīnija sakausējumi ar svina saturu līdz 0,4 % no masas	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2028. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
2(c)(ii). Alumīnija sakausējumi, kas nav iekļauti 2(c)(i) ierakstā, ar svina saturu līdz 0,4 % no masas (2)	<u>Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2027. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas</u> [...]	

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
<u>2(c)(iii). Svins lejamos alumīnija sakausējumos, kuros svina saturs nepārsniedz 0,3 % no masas, ja svins ir iegūts svinu saturošu alumīnija lūžņu reciklēšanā</u>	<u>Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pēc 2026. gada 31. decembra, un šiem transportlīdzekļiem paredzētas rezerves daļas.</u>	
3. Vara sakausējumi ar svina saturu līdz 4 % no masas	[.../1)	
4(a). Gultņu ieliktni un bukses	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2008. gada 1. jūlija	
4(b). Motoru, transmisiju un gaisa kondicionēšanas sistēmu kompresoru gultņu ieliktni un bukses	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2011. gada 1. jūlija	
<i>Svins un tā savienojumi sastāvdaļās</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
6. Vibrācijas slāpētāji	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X
7(a). Bremžu šļūteņu, degvielas šļūteņu un ventilācijas gaisvadu, šasijas elastomēra/metāla detaļu un motora balstu elastomēru vulkanizācijas aģenti un stabilizatori	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2005. gada 1. jūlija	
7(b). Bremžu šļūteņu, degvielas šļūteņu un ventilācijas gaisvadu, šasijas elastomēra/metāla detaļu un motora balstu elastomēru vulkanizācijas aģenti un stabilizatori ar svina saturu līdz 0,5 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2006. gada 1. jūlija	
7(c). Spēka pārvados esošās elastomēru saistvielas ar svina saturu līdz 0,5 % no masas	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2009. gada 1. jūlija	
<i><u>Svins lodmetālos vai elektrisko un elektronisko lietojumu pārklājumos, kas norādīti turpmākajos apakšierakstos</u></i>		

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
8(a). Svins lodmetālos elektrisko un elektronisko sastāvdaļu pielodēšanai uz elektronisko shēmu platēm un svins sastāvdaļu izvadu pārklājumu sastāvā, izņemot alumīnija elektrolītiskos kondensatorus, svins uz sastāvdaļu spraudņiem un elektroniskajām shēmu platēm	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)
8(b). Svins lodmetālos, ko izmanto elektrotehniskiem lietojumiem, izņemot lodēšanu uz elektronisko shēmu platēm vai uz stikla	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2011. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)
8(c). Svins alumīnija elektrolītisko kondensatoru izvadu pārklājumu sastāvā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2013. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)
8(d). Svins, ko izmanto lodēšanai uz stikla gaisa caurplūdes sensoros	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2015. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves detaļas	X([.../ 3)
8(e). Svins lodmetālos ar augstu kušanas temperatūru (t. i., svina sakausējumi ar svina saturu vismaz 85 % no masas)	(1)	X([.../ 3)

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
8(f)(i). Svins, ko izmanto plastiski deformējamu kontaktspraudņu savienojumu sistēmās	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2017. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)
8(f)(ii). Svins, ko izmanto plastiski deformējamu kontaktspraudņu savienojumu sistēmās, izņemot transportlīdzekļa spraudkontakta savienotāju spraudņsavienojumu zonā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)
8(g)(i). Svins lodmetālos stabilu elektrisko savienojumu izveidei starp pusvadītāja kristālu un nesēju apvērsto integrālshēmu (<i>flip-chip</i>) pakotnēs	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2022. gada 1. oktobra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
8(g)(ii). Svins lodmetālos stabilu elektrisko savienojumu izveidei starp pusvadītāja kristālu un nesēju apvērsto integrālshēmu (flip-chip) pakotnēs, kur elektriskais savienojums sastāv no jebkura šāda elementa: (1) pusvadītāju tehnoloģijas mezgls ar izmēru vismaz 90 nm; (2) atsevišķs kristāls ar izmēru vismaz 300 mm² jebkādā pusvadītāju tehnoloģijas mezglā; (3) grēdoto kristālu pakotnes ar kristāla izmēriem vismaz 300 mm² vai silikona interpozeri ar izmēru vismaz 300 mm².	[...] Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts [...]<u>pirms 2030. gada 1. janvāra</u>, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([...]<u>3</u>)
8(h). Svins lodmetālā siltuma izkļaidētāja pievienošanai siltuma novadītājam spēka pusvadītāju mezgliem ar čipa projekcijas laukumu vismaz 1 cm² un nominālo strāvas blīvumu vismaz 1 A/mm² silīcija čipa laukumā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļus rezerves daļas	X([...]<u>3</u>)
8(i). Svins lodmetālos elektriskos lietojumos uz stikla, , izņemot lodējumus laminētā stiklojumā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļus rezerves daļas	X([...]<u>3</u>)

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
8(j). Svins lodmetālos, ko izmanto lodēšanai laminētā stiklojumā	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2020. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)
8(k). Sildierīču lodēšana ar vismaz 0,5 A sildīšanas strāvu uz attiecīgo lodsavienojumu pie laminēta stiklojuma atsevišķām rūtīm, kuru biezums nepārsniedz 2,1 mm. Šis atbrīvojums neaptver lodēšanu pie starppolimērā iegultiem kontaktiem.	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X([.../ 3)
9. Vārstu ligzdas	Kā rezerves daļas pirms 2003. gada 1. jūlija izstrādātiem motoru tipiem	

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
10(a). Elektriskas un elektroniskas sastāvdaļas, kas satur svina stiklā vai keramikā, stikla vai keramikas matricesavienojumā, stiklkeramikas materiālā vai stiklkeramikas matricesavenjumā. Šis izņēmums neattiecas uz svina lietošanu: (i) kvēlspuldžu stiklā un aizdedzes sveču glazūrā, (ii) 10.b, 10.c un 10.d punktā uzskaitīto sastāvdaļu dielektriskos keramikas materiālos.		X(/.../4) (sastāvdaļas, izņemot pjezoelektriķus motoros)
10(b). Svins svina cirkonāta titanāta (<i>PZT</i>) tādu kondensatoru dielektrisko keramikas materiālu sastāvā, kuri ir integrālslēmu vai diskreto pusvadītāju ierīču daļa		
10(c). Svins tādu kondensatoru dielektrisko keramikas materiālu sastāvā, kuru nominālais spriegums ir mazāks par 125 V maiņstrāvai vai 250 V līdzstrāvai	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2016. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
10(d). Svins tādu kondensatoru dielektrisko keramikas materiālu sastāvā, kuri kompensē ultraskaņas akustisko sistēmu sensoru novirzes, kas saistītas ar temperatūru	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2017. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
11. Pirotehniskie ierosinātāji	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2006. gada 1. jūlija, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	
12. Svinu saturoši termoelektriski materiāli lietojumiem autobūvē CO ₂ emisiju samazināšanai, rekuperējot izplūdes siltumenerģiju	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2019. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X
<i>Sešvērtīgais hroms</i>		
13(a). Pretkorozijas pārklājumi	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas laisti tirgū pirms 2007. gada 1. jūlija	
13(b). Bultskrūvju un uzgriežņu komplektu pretkorozijas pārklājumi lietojumiem šasijās	Kā rezerves daļas transportlīdzekļiem, kas tirgū laisti pirms 2008. gada 1. jūlija	

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
14. Sešvērtīgais hroms kā pretkorozijas aģents absorbcijas aukstumiekārtu dzesēšanas sistēmās no oglekļa tērauda, tā saturam nepārsniedzot 0,75 % no dzesēšanas šķīduma masas: (a) kas konstruētas darbināšanai, pilnībā vai daļēji izmantojot elektrisku sildītāju, kura vidējā izmantotā elektriskā ieejas jauda < 75 W nemainīgos ekspluatācijas apstākļos; (b) kas konstruētas darbināšanai, pilnībā vai daļēji izmantojot elektrisku sildītāju, kura vidējā izmantotā elektriskā ieejas jauda ≥ 75 W nemainīgos ekspluatācijas apstākļos; (c) kas konstruētas darbināšanai, pilnībā izmantojot neelektrisku sildītāju.	Attiecībā uz a) punktu: Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2020. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas Attiecībā uz b) punktu: Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2026. gada 1. janvāra, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X
<i>Dzīvsudrabs</i>		
15(a). Lokizlādes spuldzes lietojumam galvenajos lukturos	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2012. gada 1. jūlija, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X
15(b). Luminiscences spuldzes, ko izmanto kontrolmērinstrumentu paneļu displejos	Transportlīdzekļi, kuru tips apstiprināts pirms 2012. gada 1. jūlija, un šādu transportlīdzekļu rezerves daļas	X

Homogēni materiāli, daļas un sastāvdaļas	Izņēmuma darbības joma un spēkā esības termiņš	Jāapzīmē vai jāidentificē saskaņā ar 5. panta 4. punkta d) apakšpunktu
[...]		
[...]	[...]	

Piezīmes par tabulu

1. Šo atbrīvojumu pārskata 2030. gadā saskaņā ar 54. panta 2. punktu.
2. Attiecas uz alumīnija sakausējumiem, kur svins nav pievienots ar nolūku, bet ir sakausējuma sastāvā, jo tiek izmantots reciklēts alumīnijs.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Izjaukšana, ja saistībā ar 10(a) ierakstu ir pārsniegta vidējā robežvērtība 60 g transportlīdzeklī. Šīs piezīmes piemērošanas nolūkā neņem vērā elektroniskās ierīces, ko nav uzstādījis ražotājs ražošanas līnijā.

[...]/4. Izjaukšana, ja saistībā ar 8(a)–8(k) ierakstu ir pārsniegta vidējā robežvērtība 60 gramu transportlīdzeklī. Šīs piezīmes piemērošanas nolūkā neņem vērā elektroniskās ierīces, ko nav uzstādījis ražotājs ražošanas līnijā.

IV PIELIKUMS

APRITĪGUMA STRATĒGIJA

A DAĻA

APRITĪGUMA STRATĒGIJAS ELEMENTI

1. Netehnisks plānoto darbību apraksts, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kas pieder pie transportlīdzekļa kategorijas, turpina atbilst juridiskajām prasībām, kas minētas 4.–7. punktā, visā to ražošanas laikā.
2. Netehnisks to procedūru apraksts, kuras ražotājs īstenojis, lai:
 - a. savāktu attiecīgos datus visā piegādes ķēdē;
 - b. pārbaudītu un verificētu no piegādātājiem saņemto informāciju;
 - c. pienācīgi reaģētu, ja no piegādātājiem saņemtie dati liecina par 4., 5. vai 6. panta prasību neizpildes riskus.
3. Informācija par pieņemumiem attiecībā uz esošām nolietotu transportlīdzekļu apstrādes tehnoloģijām, par daļu un sastāvdaļu izjaukšanu un atkalizmantošanu, relevantu tehnoloģijas progresu nolietotu transportlīdzekļu apstrādes tehnoloģiju jomā un jaudas ieguldījumiem šādās tehnoloģijās no tipa apstiprinājuma pieteikuma iesniegšanas, kurus ražotājs izmantojis, lai aprēķinātu transportlīdzekļa tipa atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību saskaņā ar 4. pantu.
4. Informācija par reciklētā satura īpatsvaru transportlīdzekļos, kā minēts 6. un 10. pantā.
5. To darbību saraksts, kuras ražotājs apņēmis veikt, lai nodrošinātu, ka nolietotu attiecīgās [...] kategorijas transportlīdzekļu apstrāde tiek veikta saskaņā ar šo regulu, īpašu uzmanību pievēršot:
 - a) pasākumiem VII pielikuma C daļā norādīto daļu demontāžas veicināšanai;
 - b) pasākumiem, kas veicina reciklēšanas tehnoloģiju attīstīšanu transportlīdzekļos izmantotajiem materiāliem, attiecībā uz kuriem šādas tehnoloģijas nav plaši pieejamas komerciālā mērogā tipa apstiprinājuma pieteikuma iesniegšanas laikā;

- c) pārraudzībai, kā daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas ir transportlīdzekļos, kuri pieder pie transportlīdzekļa [.../ kategorijas, tiek atkalizmantoti, reciklēti un atgūti praksē;
 - d) pasākumiem, lai risinātu izaicinājumus, ko rada tādu materiālu un paņēmieni izmantošana, kuri apgrūtina vieglu izjaukšanu vai padara reciklēšanu ļoti problemātisku, piemēram, līmvielu vai ar šķiedrām armētu materiālu izmantošana;
 - e) pasākumiem daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas veicināšanai.
6. Apraksts par 5. punktā minēto darbību raksturu un formu, piemēram, ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē, ieguldījumiem reciklēšanas tehnoloģiju vai infrastruktūras attīstībā, un to, kā ir notikusi sadarbība ar atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, kas iesaistīti transportlīdzekļu atkalizmantošanā, reciklēšanā un atgūšanā un to daļu demontāžā.
7. Apraksts par veidu, kā tiks novērtēta 6. punktā minēto darbību efektivitāte.

Pirms kļūst piemērojams 4.–7. pants, apritīguma stratēģijā paskaidro, kā ražotājs izpilda Direktīvā 2005/64/EK noteiktās apritīguma prasības, ko verificē tipa apstiprināšanas procesa laikā, jo īpaši atbilstību minētās direktīvas 5. pantam, un prasībām, kas noteiktas Direktīvā 2000/53/EK, jo īpaši minētās direktīvas 4. panta 2. punktā.

B DAĻA

PASĀKUMI PĒC APRITĪGUMA STRATĒGIJAS UN TĀS ATJAUNINĀŠANA

1. Ražotāji iesniedz apritīguma stratēģijas atjauninājumu vismaz reizi piecos gados.
2. Atjauninātajā apritīguma stratēģijā iekļauj:
 - a) aprakstu par to, kā ir veiktas A daļas 6. punktā minētās darbības, un, ja viena vai vairākas stratēģijā norādītās darbības nav veiktas, skaidrojumu par iemesliem;
 - b) novērtējumu par A daļas 6. punktā minēto darbību efektivitāti;
 - c) aprakstu par to, kā A daļas 6. punktā minētās darbības ir ņemtas vērā vai tiks ņemtas vērā jaunu transportlīdzekļu tipu konstrukcijā.

3. Ja ir notikušas būtiskas izmaiņas transportlīdzekļa tipa konstrukcijā un ražošanā, atjauninātajā apritīguma stratēģijā īpašu uzmanību pievērš:
- a) izmaiņām attiecībā uz tādu daļu un sastāvdaļu izmantošanu jaunos transportlīdzekļos, kuras ir viegli izjaukt atkalizmantošanai vai reciklēšanai augstā kvalitātē;
 - b) izmaiņām attiecībā uz tādu materiālu izmantošanu jaunos transportlīdzekļos, kurus ir viegli reciklēt;
 - c) konstrukcijas iezīmju pieņemšanai, lai risinātu izaicinājumus, ko rada tādu materiālu un paņēmieni izmantošana, kuri apgrūtina vieglu demontāžu vai padara reciklēšanu ļoti problemātisku, piemēram, līmvielu, kompozītplastmasas vai ar šķiedrām armētu materiālu izmantošana;
 - d) izmaiņām attiecībā uz reciklētu materiālu izmantošanu jaunos transportlīdzekļos, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu izmantošanu transportlīdzekļos un saderību ar daļām un sastāvdaļām no citiem transportlīdzekļu tipiem, un
 - e) izmaiņām attiecībā uz 5. pantā minēto vielu izmantošanu jaunos transportlīdzekļos.

V PIELIKUMS

INFORMĀCIJAS PRASĪBAS PAR DEMONTĀŽU UN NOMAIŅU

1. Elektrotransportlīdzekļu baterijas un vieglo transportlīdzekļu (LMT) baterijas, kas iestrādātas transportlīdzeklī:
 - a) numurs;
 - b) atrašanās vieta;
 - c) masa;
 - d) akumulatoru baterijas ķīmijas veids;
 - e) akumulatoru baterijas drošas izlādes instrukcijas;
 - f) tehniskas instrukcijas par demontāžu un nomaiņu, tai skaitā visu soļu secība un savienošanas, nostiprināšanas, blīvēšanas paņēmieni;
 - g) rīki vai tehnoloģijas, kas vajadzīgas, lai piekļūtu elektrotransportlīdzekļu akumulatoru baterijām, tās demontētu un nomainītu.
2. Transportlīdzeklī iestrādātie e-piedziņas elektromotori:
 - a) numurs;
 - b) atrašanās vieta;
 - c) masa;
 - d) e-piedziņas elektromotoros esošo pastāvīgo magnētu skaits, ja tie pieder pie šādiem veidiem:
 - i) neodīma-dzelzs-bora magnēti;
 - ii) samārija-kobalta magnēti;
 - iii) alumīnija-niķeļa-kobalta magnēti;
 - iv) ferīta magnēti;
 - e) tehniskas instrukcijas par demontāžu un nomaiņu, tai skaitā visu soļu secība un savienošanas, nostiprināšanas, blīvēšanas paņēmieni;

- f) rīki vai tehnoloģijas, kas vajadzīgas, lai piekļūtu e-piedziņas elektromotoriem, tos demontētu un nomainītu.

3. VII pielikuma B daļā uzskaitītās sastāvdaļas, daļas un materiāli:

- a) vielu, kas uzskaitītas 5. panta 2. punktā, klātbūtne transportlīdzeklī, kuras jāapzīmē, kā minēts III pielikumā;
- b) numurs;
- c) atrašanās vieta;
- d) masa;
- e) tehniskas instrukcijas par demontāžu, tai skaitā visu soļu secība;
- f) labāko apstrādes paņēmieni pieejamība.

4. VII pielikuma C daļā uzskaitītās sastāvdaļas, daļas un materiāli:

- a) numurs;
- b) atrašanās vieta;
- c) tehniskas instrukcijas par demontāžu un nomaiņu, tai skaitā visu soļu secība.

5. Digitāli kodētas sastāvdaļas un daļas transportlīdzeklī:

- a) numurs;
- b) atrašanās vieta;
- c) tehniskas instrukcijas par piekļuvi, demontāžu un nomaiņu, tai skaitā kodējums un programmatūra, kas nepieciešami rezerves daļu un sastāvdaļu aktivēšanai, lai tās darbotos citā transportlīdzeklī;
- d) apraksts par funkcionalitāti, savstarpēju savietojamību un saderību ar citu marku un modeļu konkrētām daļām un sastāvdaļām;
- e) ražotāja kontaktpunkts tehniskās palīdzības saņemšanai.

VI PIELIKUMS

APZĪMĒŠANAS PRASĪBAS

1. Transportlīdzekļa plastmasas daļas, sastāvdaļas un materiāli, kuru masa pārsniedz 100 gramus:
 - a) ISO 1043-1 Plastmasas. Simboli un terminu saīsinājumi. 1. daļa Pamatpolimēri un to raksturīgās īpašības;
 - b) ISO 1043-2 Plastmasas. Simboli un terminu saīsinājumi. 2. daļa Pildvielas un pastiprinājuma materiāli;
 - c) ISO 11469 Plastmasas. Plastmasas izstrādājumu vispārējā identificēšana un marķēšana.
2. Transportlīdzekļa elastomēra daļas, sastāvdaļas un materiāli, kuru masa pārsniedz 200 gramus, izņemot riepas: ISO 1629 Gumijas un lateksi. Nomenklatūra.
3. Simbolus “<” vai “>”, ko izmanto ISO standartos, var aizstāt ar iekavām.

Informāciju uz tādu [...] transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu marķējuma, kuras satur pastāvīgo magnētu materiālus, sniedz saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1252 28. pantu.

[...]

VII PIELIKUMS

APSTRĀDES PRASĪBAS

A DAĻA

MINIMĀLĀS PRASĪBAS UZGLABĀŠANAS VIETĀM UN APSTRĀDES VIETĀM

1. Uzglabāšanas vietās, tai skaitā uzglabāšanas vietās savākšanas punktos, ko izmanto nolietotu transportlīdzekļu un to sastāvdaļu, daļu un materiālu uzglabāšanai pirms to apstrādes:
 - a) ir necaurlaidīgas virsmas ar noplūžu savākšanas līdzekļiem, nostādinātājiem un eļļu attīrītājiem;
 - b) ir ūdens attīrīšanas iekārtas, tai skaitā lietus ūdens attīrīšanas iekārtas atbilstīgi veselības un vides aizsardzības prasībām;
 - c) ir atbilstoša nolietotu transportlīdzekļu un tikai atsārņotu nolietotu transportlīdzekļu glabāšana atbilstošā augstumā, ja vien netiek izmantoti sakraušanas plaukti;
 - d) nekavējoties nolej šķidrās vielas un šķidrumus no tekošiem nolietotiem transportlīdzekļiem un noplūdušās šķidrās vielas un šķidrumus savāc ar absorbcijas materiālu.
2. Glabāšanu organizē tā, lai izvairītos no tā, ka tiek sabojātas:
 - a) sastāvdaļas un daļas, kas satur šā VII pielikuma B daļas 1. un 2. punktā uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus;
 - b) šā VII pielikuma C daļā uzskaitītās sastāvdaļas, daļas un materiāli.
3. Vietās, kur tiek apstrādāti nolietoti transportlīdzekļi un to sastāvdaļas, daļas un materiāli, ir:
 - a) necaurlaidīgas virsmas piemērotās platībās ar noplūžu savākšanas līdzekļiem, nostādinātājiem un eļļu attīrītājiem;
 - b) piemērota glabātava daļām, sastāvdaļām un materiāliem, kas ir demontēti no nolietotiem transportlīdzekļiem, tai skaitā necaurlaidīgas glabātavas ar eļļu piesārņotām daļām, sastāvdaļām un materiāliem;

- c) piemērotas tvertnes akumulatoru bateriju (ar elektrolītu neitralizāciju konkrētajā apstrādes vietā vai citviet), filtru un *PCB/PCT* saturošu kondensatoru uzglabāšanai;
 - d) piemērotas tvertnes, kurās nošķirti uzglabā noliegtu transportlīdzekļu šķidrumus:
[...] degvielas, eļļas (motoreļļa, pārnesumkārbas eļļa, stūres pastiprinātāja eļļa, transmisijas eļļa, hidrauliskā eļļa), eļļas filtri, dzesēšanas šķidrumi, antifrīzs, bremžu šķidrumi, [...] aukstumaģenti, šķidrums dīzeļa izplūdē un jebkuri citi [...] šķidrumi vai gāzes, ko satur noliegtais transportlīdzeklis;
 - e) ūdens, tai skaitā lietus ūdens, attīrīšanas iekārtas atbilstīgi veselības un vides aizsardzības noteikumiem;
 - f) piemērota glabātava lietotām riepām, ņemot vērā vajadzību novērst ugunsgrēka draudus un pārmērīgu uzkrāšanu.
4. Pilnvaroti apstrādes punkti, kam ir atļauts apstrādāt elektrotransportlīdzekļus, atbilst prasībām, kas noteiktas Regulas (ES) 2023/1542 [...] XII pielikumā. Pilnvaroti apstrādes punkti, kas pieņem elektrotransportlīdzekļus ar aizdomām par elektrotransportlīdzekļa baterijas bojājumiem, novērtē šīs baterijas 24 stundu laikā pēc to piegādes. Šādus transportlīdzekļus un baterijas glabā atsevišķi 1. punktā minētajā karantīnas zonā. Karantīnas zona ir aprīkota ar atbilstīgām iekārtām, lai novērstu, atklātu un apturētu elektrotransportlīdzekļu bateriju ugunsgrēku izplatīšanos uz citām zonām, citiem elektrotransportlīdzekļiem un citām baterijām.

B DAĻA

MINIMĀLĀS ATSĀRŅOŠANAS PRASĪBAS

1. No transportlīdzekļa nolej šādas šķidrās vielas un šķidrumus, ja vien tie nav nepieciešami konkrēto daļu atkalizmantošanai:
- a) degviela;
 - b) motoreļļa;
 - c) transmisijas eļļa;
 - d) pārnesumkārbas eļļa;

da) stūres pastiprinātāja eļļa;

e) hidrauliskā eļļa;

f) dzesēšanas šķidrums;

g) antifrīzs;

h) bremžu šķidrums;

i) [...] aukstumaģenti; [...]

ia) šķidrums dīzeļa izplūdē; un

j) jebkuri citi[...] šķidrums vai gāzes, ko satur nolietotais transportlīdzeklis.

Pēc šķidro vielu un šķidrumu noliešanas izmanto iztukšošanas korķus, lai novērstu atlieku noplūdi. Savākšanas tvertnes apzīmē tā, lai norādītu tajās esošā šķidruma veidu, un uzglabā atsevišķi citu no citas drošā vietā, kas atbilst šā pielikuma A daļai, lai novērstu nejaušu izšļakstīšanu, noplūdi vai neatļautu piekļuvi tai.

1.a Neitralizē šādas sastāvdaļas, daļas un materiālus:

- a) iezvana sistēma;
- b) gaisa spilvenu pirotehniskās daļas;
- c) drošības jostu pirotehniskās daļas;
- d) jebkuras citas pirotehniskās daļas.

2. No nolietotiem transportlīdzekļiem demontē šādas sastāvdaļas, daļas un materiālus:

- a) drošības gaisa spilvenus, sašķidrinātās naftas gāzes (*LPG*) tvertnes, saspiestās dabasgāzes (*CNG*) tvertnes, ūdeņraža tvertnes un jebkādas citas potenciāli sprādzienbīstamas daļas un sastāvdaļas neitralizē;
- a1) eļļas filtri;
- b) [...] aukstumaģentus apstrādā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. [...] 2024/573;
- c) sastāvdaļas, kas identificētas kā dzīvsudrabu [...] saturošas, apstrādes laikā nošķir identificējamā plūsmā, ko droši imobilizē un likvidē saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 17. pantu;
- d) materiālus, kas satur 5. panta 2. punktā minētās vielas un kas jāapzīmē, kā noteikts III pielikumā, apstrādes laikā nošķir identificējamā plūsmā, ko droši imobilizē un likvidē saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 17. pantu.

Visas daļas, sastāvdaļas un materiālus, ko savāc atsārņošanas laikā, uzglabā šim nolūkam paredzētās tvertnēs. Savākšanas tvertnes apzīmē tā, lai norādītu tajās esošās sastāvdaļas, daļas un materiālus, un uzglabā drošā vietā, kas atbilst A daļai, lai novērstu nejaušu izšļakstīšanu, noplūdi vai neatļautu piekļuvi tai.

3. Reģistrē šādu informāciju par nolietotu transportlīdzekļu atsārņošanu:
- a) [...] kopējais apstrādāto nolietoto transportlīdzekļu skaits;
 - b) [...] nolietoto transportlīdzekļu vidējā masa pirms un pēc atsārņošanas un demontāžas;
 - c) katra veida atsārņoto šķidrumu, daļu, sastāvdaļu vai materiālu [...] kopējais daudzums [...];
 - d) attiecīgā gadījumā atkritumu transportētāja nosaukums un kontaktinformācija;
 - e) pēdējās apstrādes vietas nosaukums, kontaktinformācija un atsārņošanas procesā savāktu [...] šķidrumu, daļu, sastāvdaļu vai materiālu atkalizmantošanas, atgūšanas, reciklēšanas, enerģijas atgūšanas, sadedzināšanas vai likvidēšanas sasniegtā procentuālā daļa.

C DAĻA

DAĻU UN SASTĀVDAĻU OBLIGĀTĀ DEMONTĀŽA NO NOLIETOTIEM TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

	<u>Atbrīvojums saskaņā ar 30. panta 2. punktu, ja ir piemērojami VII pielikuma G daļas nosacījumi</u>
1.a Elektrotransportlīdzekļu baterijas, <u>kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 14) punktā, tostarp to bateriju pārvaldības sistēmas, [...] iebūvētie lādētāji, apvalki vai korpusi, ja tādi ir;</u> 1.b <u>LMT baterijas, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 11) punktā, tostarp bateriju pārvaldības sistēmas, iebūvētie elektrotransportlīdzekļu lādētāji, apvalki vai korpusi, ja tādi ir;</u>	
<u>[...]/2. [...] SLI baterijas, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 12) punktā;</u>	
<u>2.a pārnēsājamas baterijas, kā definēts Regulas (ES) 2023/1542 3. panta 9) punktā;</u>	
<u>[...]/3. e-piedziņas elektromotori, arī to korpusi, ģeneratori, mainstrāvas ģeneratori un dzesēšanas ventilatoru motori, ja tādi ir, [...] [...]/</u>	
4. <u>iekšdedzes motoru bloki [...] [...];</u>	X
5. <u>katalītiskie neitralizatori;</u>	
6. <u>pārnesumkārbas, ieskaitot vadības vienības;</u>	X <u>Atbrīvojuma gadījumā Nr. 20 attiecas uz vadības vienību</u>
7. <u>vismaz 70 % no kopējā stikla no vējstikliem, aizmugurējiem un sānu logiem, kas izgatavoti no stikla, ieskaitot jumta stikla iekārtas;</u>	
8. [...] <u>diski;</u>	
9. <u>gumijas riepas;</u>	
10.[...];	

11. tieši pieejamas informatīvi izkraidējošās sistēmas daļas, tai skaitā skaņas, navigācijas, tostarp radara vai lidara kontroles vienības un sensori, ja tādi ir, un multimediju kontrolleri, arī displeji, kuru virsma ir lielāka par 100 kvadrātcentimetriem;	
12. priekšējie un aizmugurējie lukturi, tostarp to izpildmehānismi;	
13. galvenās vadu instalācijas, tostarp iekšējie un ārējie uzlādes kabeli, ja tādi ir;	X
14. sadursmju pārvaldības sistēma, tostarp buferu pārsegi, sijas un sadursmes kastes;	X
plastmasas degvielas tvertnes;	
16. siltummaiņi;	
[...]	
[...]	
19. ar oglekļa šķiedrām stiprinātas plastmasas [...] daļas;	
[.../ 20. elektriskās un elektroniskās sastāvdaļas: elektrotransportlīdzekļu invertori un līdzstrāvas-līdzstrāvas pārveidotāji, kuru elektriskais spriegums ir vismaz 24 V vai kuru svars pārsniedz 1 kilogramu; iespiedshēmas ar platēm, kurām ir īpaši augsts dārgmetālu saturs; fotoelementu (PV) paneļi ar virsmas platību lielāku par 0,2 [...] kvadrātmetriem; automātiskās pārnesumkārbas vadības moduļi un vārstu korpusi; skābekļa, radara un lidara sensori, ja tādi ir.	X
21. eZvana sistēma;	
22. degvielas elementu bloki.	

D DAĻA

DAĻU UN SASTĀVDAĻU ATKALIZMANTOŠANA, PĀRRAŽOŠANA UN PĀRJAUNOŠANA

1. Demontēto daļu un sastāvdaļu tehniskais izvērtējums:
 - a) atkalizmantošanai:
 - i) daļa vai sastāvdaļa ir funkcionējoša;
 - ii) tā ir piemērota, lai to uzreiz izmantotu galvenajam paredzētajam mērķim;
 - b) pārražošanai vai pārjaunošanai:
 - i) daļa vai sastāvdaļa ir nokomplektēta;
 - ii) bojājumu, samazinātas funkcionalitātes vai veikspējas novērtējums un remonts, kas vajadzīgi, lai daļu vai sastāvdaļu atjaunotu tādā stāvoklī, ka tā ir piemērota izmantošanai;
 - iii) nav pārmērīgas korozijas.
2. Minimālā informācija daļu un sastāvdaļu apzīmējumā:
 - c) sastāvdaļas vai daļas nosaukums;
 - d) atsauce uz tā transportlīdzekļa identifikācijas numuru (*VIN*), no kura sastāvdaļa vai daļa ir demontēta, un
 - e) nosaukums, pasta adrese, norādot vienoto kontaktpunktu un e-pasta adresi, tīmekļa adrese, ja attiecināms, kas identificē pilnvarotu apstrādes punktu, kurš demontējis sastāvdaļu vai daļu.

E DAĻA

SASTĀVDAĻAS UN DAĻAS, KAS NAV ATKALIZMANTOJAMAS

1. Visi drošības spilveni, tai skaitā gaisa spilveni, pirotehniskie izpildmehānismi, elektroniskās vadības vienības un sensori;
2. [...]
3. [...]
4. automātiskie vai neautomātiskie drošības jostu komplekti, tai skaitā siksnas, sprādzes, ievilcēji, pirotehniskie izpildmehānismi;
5. sēdekļi, ja tajos ir iestrādāti drošības jostu stiprinājumi un/vai drošības gaisa spilveni;
6. stūres iekārtas bloķētāja mezgļi, kas darbojas uz stūres statņa;
7. imobilaizeri, tai skaitā transponderi un elektriskās vadības vienības.

F DAĻA

DEMONTĒTO DAĻU, SASTĀVDAĻU UN MATERIĀLU SPECIFISKAS APSTRĀDES PRASĪBAS

1. *SLI* baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu.
2. Elektrotransportlīdzekļu baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu [...].
- 2.a *LMT* baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu.
- 2.b Pārņēsājamās baterijas apstrādā saskaņā ar Regulas (ES) 2023/1542 70. pantu.

3. Pastāvīgo magnētu materiālus, kas satur neodīmu, disproziju vai prazeodīmu [...] (neodīma-dzelzs-bora (*NdFeB*)), kā definēts Regulas (ES) 2024/1252 28. pantā [...], varu no e-piedziņas elektromotoriem, kas nav piemēroti atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, demontē, ja demontāžas procesu var veikt pilnvaroti apstrādes punkti bez pārmērīgām izmaksām. Ja nav tehniskā progresa *NdFeB* pastāvīgo magnētu materiālu reciklēšanai, e-piedziņas elektromotorus vai to pastāvīgo magnētu materiālus saturošās daļas novieto krājumā un apzīmē saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1252 27. panta 1. punkta b) apakšpunktu. Turpmākai reciklēšanai nepiemēro Direktīvas 1999/31/EK prasības attiecībā uz pagaidu uzglabāšanu.
4. Demontētās elektroniskās sastāvdaļas un daļas, kas nav piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, un dzelzi nesaturošās frakcijas, tai skaitā sasmalcinātas iespaidshēmas plates, apstrādā apstrādes operatori, kā norādīts Direktīvas 2012/19/ES 8. panta 3. punktā.
5. No nolietotiem transportlīdzekļiem demontēto stiklu vismaz reciklē par stikla traukiem, stiklšķiedru vai līdzvērtīgas kvalitātes materiālu.
6. Izņemtos aukstumagēntus reciklē, pārgūst vai iznīcina saskaņā ar Regulas (ES) 2024/573 8. pantu.
7. Ar plastmasu un atlieku frakcijām rīkojas saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1021 7. pantu un IV pielikumu.
8. Gumijas riepas pārstrādā saskaņā ar atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju un vispārīgajām prasībām, kas noteiktas Direktīvas 2008/98/EK 4. pantā, lai par prioritāti noteiktu atkritumu rašanās novēršanas iespējas, kuras nodrošina vislabākos vispārējos rezultātus vides jomā, [tostarp protektora atjaunošanu].
9. Alumīnija materiālus, kuru izcelsme ir siltummaiņi, kā norādīts VII pielikuma C daļas 12. punktā, uzglabā un pārstrādā atsevišķi no lietajām un deformējamām alumīnija frakcijām, kas norādītas VII pielikuma G daļas 2. punkta b) apakšpunktā.

G DAĻA

[...]KRITĒRIJI KOMBINĒTAI SASMALCINĀŠANAI UN PĒCSMALCINĀŠANAS TEHNOLOĢIJU IZMANTOŠANAI

1. Kritēriji nolietotu transportlīdzekļu, to daļu, sastāvdaļu un materiālu sasmalcināšanai kopā ar citiem atkritumiem:
 - a) elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi pirms sasmalcināšanas kopā ar nolietotiem transportlīdzekļiem ir selektīvi apstrādāti saskaņā ar Direktīvas 2012/19/ES VII pielikumu;
 - b) visas baterijas pirms sasmalcināšanas kopā ar nolietotiem transportlīdzekļiem tiek izņemtas no visu veidu atkritumiem, kā norādīts Regulā (ES) 2023/1542;
 - c) plastmasas iepakojums tiek izņemts no izlietotā iepakojuma un metāla iepakojuma atkritumi, kā norādīts Regulā (ES) 2025/40 [...], vēl nav sašķiroti konkrētās sakausējumu saimēs pirms sasmalcināšanas kopā ar nolietotiem transportlīdzekļiem;
 - d) dažādu atkritumu frakciju kopīga apstrāde nepasliktina apstrādes rezultātā radušos atkritumu plūsmu kvalitāti salīdzinājumā ar atkritumu frakciju atsevišķu apstrādi;
 - e) jaukto atkritumu plūsmu individuālo devumu izlaides frakcijās var noteikt attiecīgajām ziņošanas prasībām par nolietotu transportlīdzekļu apstrādes veikspēju un citām prasībām attiecībā uz citām atkritumu plūsmām, piemēram, Regulu (ES) 2023/1542, Regulu (ES) 2025/40[...], Direktīvu 2012/19/ES un Direktīvu 2008/58/EK.
2. Kvalitātes prasības izlaides frakcijām:
 - a. kopējais vara saturs galvenajā tērauda frakcijā nepārsniedz 0,25 % pēc svara; no [PB: lūgums ierakstīt datumu = pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma], kopējais vara saturs galvenajā tērauda frakcijā nepārsniedz 0,15 % pēc svara;

- b. alumīniju sašķiro vismaz lejamu sakausējumu frakcijā, kā definēts standartā EN 1706:2020, un deformējamu sakausējumu frakcijā, kā definēts standartā EN 573–3:2019;
 - c. smalcinātāja smago frakciju, kas iegūta pēc arooseparācijas un dzelzs separācijas, tālāk apstrādā, lai atdalītu melnos un krāsainos metālus, plastmasu un citus organiskos materiālus reciklēšanai vai reģenerācijai. Šo procesu atlikums satur mazāk nekā 1 % metāla pēc svara un saskaņā ar Padomes Lēmumu 2003/33/EK – mazāk nekā 5 % no kopējā organisko vielu satura pēc svara; kopējā organiskā satura (TOC) robežvērtību – < 5 % no masas – nepiemēro, ja pareizi izvēlēta un rekondicionēta smalcinātāja smagā frakcija ir bioloģiski stabila saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem;
 - d. smalcinātāja vieglo frakciju tālāk apstrādā, lai atdalītu melnos un krāsainos metālus, plastmasu un citus organiskos materiālus reciklēšanai vai reģenerācijai. Šo procesu atlikums satur mazāk nekā 1 % metāla pēc svara un saskaņā ar Padomes Lēmumu 2003/33/EK – mazāk nekā 5 % no kopējā organisko vielu satura pēc svara; kopējā organiskā satura (TOC) robežvērtību – < 5 % no svara – nepiemēro, ja pareizi izvēlēta un rekondicionēta smalcinātāja vieglā frakcija ir bioloģiski stabila saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem.
3. Dokumentācija, kas jāsniedz par atbrīvojumiem no pienākuma demontēt daļas, sastāvdaļas un materiālus:
- a) [...] Tā rakstiskā līguma kopija, kas noslēgts starp pilnvaroto apstrādes centru un struktūru, kas veic sasmalcināšanas darbības un izmanto pēcsmalcināšanas tehnoloģijas vai slēdz apakšlīgumus par tām, iekļaujot reciklēšanai gatavo otrreizējo materiālu kvalitātes specifikācijas un tehnisko specifikāciju, kas ievērota no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūto frakciju apstrādē.
 - b) [...] Neatkarīgas struktūras dokumentācija, kas apliecina reciklēšanai gatavu apstrādes frakciju kvalitāti un daudzumu [...] reprezentatīvai apstrādes konfigurācijai [...].

- c) [...] Jebkāda cita veida dokumentācija, kas apliecina, ka no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūto materiālu kvalitāte un daudzums [...] nav zemāki salīdzinājumā ar to sastāvdaļu un daļu kvalitāti un daudzumu, kuras demontētas atsevišķi pirms sasmalcināšanas saskaņā ar C daļā noteiktajām prasībām.

VIII PIELIKUMS

INFORMĀCIJA REĢISTRĀCIJAI RAŽOTĀJU REĢISTRĀ

1. Informācija, ko sniedz ražotājs vai tā [...] pilnvarotais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis:
 - a) nosaukums un zīmoli, ja pieejami, ar kādiem ražotājs darbojas dalībvalstī, un ražotāja adrese, norādot pasta indeksu un vietu, ielu un numuru, valsti, tālruņa numuru, ja tāds ir, tīmekļa adresi un e-pasta adresi, norādot arī vienu kontaktpunktu;
 - b) ražotāja valsts identifikācijas kods, norādot tā numuru komercreģistrā vai līdzvērtīgu oficiālo reģistrācijas numuru un Eiropas vai valsts nodokļu identifikācijas numuru;
 - c) to transportlīdzekļu kategorijas, kurus ražotājs plāno pirmo reizi darīt pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā;
 - d) informācija par to, kā ražotājs pilda savus pienākumus, kas noteikti 16. pantā, iekļaujot rakstisku informāciju par:
 - i) pasākumiem, ko ražotājs ieviesis, lai izpildītu 16. un 20. pantā noteiktos ražotāja atbildības pienākumus;
 - ii) pasākumiem, kas ieviesti, lai izpildītu 23. pantā noteikto savākšanas pienākumu attiecībā uz to transportlīdzekļu skaitu, kurus ražotājs dara pieejamus tirgū dalībvalstī, un
 - iii) sistēmu, ar kuru nodrošina, ka kompetentajām iestādēm paziņotie dati ir ticami;
 - e) ražotāja vai attiecīgā gadījumā ražotāja [...] pilnvarotā par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgā pārstāvja vai ražotāju atbildības organizācijas paziņojums, ka sniegtā informācija ir patiesa.

2. Informācija, kas jāsniedz papildus 1. punktā uzskaitītajai, ja ražotāju atbildības organizācija ir iecelta papildinātas ražotāja atbildības pienākumu veikšanai:
- a) ražotāju atbildības organizācijas nosaukums un kontaktinformācija, tai skaitā pasta indekss un vieta, iela un numurs, valsts, tālruņa numurs, tīmekļa un e-pasta adrese un valsts identifikācijas kods;
 - b) ražotāju atbildības organizācijas numurs komercreģistrā vai līdzvērtīgs oficiāls reģistrācijas numurs un Eiropas vai valsts nodokļu identifikācijas numurs, un
 - c) pārstāvētā ražotāja pilnvarojums.
3. Informācija, kas ražotāju atbildības organizācijai jāsniedz papildus 1. punktā uzskaitītajai, ja tā ir pilnvarota saskaņā ar 17. panta 1. punktu [...]:
- a) pārstāvēto ražotāju nosaukumi un kontaktinformācija, tai skaitā pasta indeksi un vietas, ielas un numuri, valstis, tālruņa numuri, tīmekļa adreses un e-pasta adreses;
 - b) katra pārstāvētā ražotāja pilnvarojums, ja attiecināms;
 - c) ja ražotāju atbildības organizācija pārstāv vairāk nekā vienu ražotāju, tā atsevišķi norāda, kā katrs no pārstāvētajiem ražotājiem pilda 16. pantā noteiktos pienākumus.
4. Ja pienākumus saskaņā ar 16. pantu ražotāja vārdā pilda iecelts par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis, kas pārstāv vairāk nekā vienu ražotāju, tad šis pārstāvis papildus 1. punktā uzskaitītajai informācijai atsevišķi norāda katra pārstāvētā ražotāja nosaukumu un kontaktinformāciju.

IX PIELIKUMS

[...] LIKVIDĀCIJAS SERTIFIKĀTS

Izdots saskaņā ar 25. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā [...] par aprītīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu.

1.	Iestāde vai organizācija, kas izdod šo sertifikātu	
1.1	Nosaukums	
1.2	Adrese	
1.3	Tālruna numurs	
1.4	E-pasta adrese [ja pieejama]	
1.5	Reģistrācijas vai identifikācijas numurs*	
2.	Kompetentā iestāde, kas izsniegusi atļauju 1. punktā minētajai iestādei vai organizācijai	
2.1	Dalībvalsts	
2.2	Nosaukums	
2.3	Adrese	
3.	Likvidācijas sertifikāts	
3.1	Izdošanas datums	
3.2	Numurs	
4.	Informācija par transportlīdzekli, kam šis likvidācijas sertifikāts ir izdots	
4.1	Valstspiederības zīme	
4.2	(A) Reģistrācijas numurs**	
4.3	(J) Kategorija**	
4.4	(D.1) Marka**	
4.5	(D.3) Komerccnosaukums**	
4.6	(E) Transportlīdzekļa identifikācijas numurs**	
4.7	Reģistrācijas apliecības numurs	
5.	Informācija par transportlīdzekļa īpašnieku	
5.1	(C.2.1) Uzvārds vai uzņēmuma nosaukums**	
5.2	(C.2.2) Cits(-i) nosaukums(-i) **	

5.3	(C.2.3) Adrese**	
5.4	Tālruņa numurs	
5.5	E-pasta adrese [ja pieejama]	
6.	Piezīmes	
* Šo prasību var atcelt tad, ja valsts reģistrācijas vai identifikācijas sistēmā šāds numurs nav paredzēts. <u>** Direktīvā 1999/37/EK minētie saskaņotie Kopienas kodi.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

X PIELIKUMS

GROZĪJUMI REGULĀ (ES) 2018/858 UN REGULĀ (ES) 168/2013

1. Regulas (ES) 2018/858 II pielikumu groza šādi:

(1) I daļā G13. ierakstu aizstāj ar šādu:

G13	Aprītīgums	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru]	X	<u>X</u>	<u>X</u>	X	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	<u>X</u>	
-----	------------	---	---	----------	----------	---	----------	----------	----------	----------	----------	--

”.

(2) pielikuma 1. papildinājumu groza šādi:

a) 1. tabulas G13. ierakstu aizstāj ar šādu:

“G13	Apritīgums	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru]	n/a Tomēr piemēro VII pielikuma E daļu par aizliegumu atkalizmantot norādītās sastāvdaļas.
------	------------	---	---

b) 2. tabulas G13. ierakstu aizstāj ar šādu:

“G13	Apritīgums	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru]	n/a Tomēr piemēro VII pielikuma E daļu par aizliegumu atkalizmantot norādītās sastāvdaļas.
------	------------	---	---

”.

(3) 2. papildinājuma 4. punktu groza šādi:

a) tabulā “I daļa. M1 kategorijas transportlīdzekļi” 59. ierakstu aizstāj ar šādu:“

59	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru] (Apritīgums)	Minētās regulas prasības nepiemēro.
----	--	-------------------------------------

“.

b) tabulā “II daļa. N₁ kategorijas transportlīdzekļi” 59. ierakstu aizstāj ar šādu:

“

59	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru] (Apritīgums)	Minētās regulas prasības nepiemēro.
----	--	-------------------------------------

(4) pielikuma III daļu groza šādi:

a) pielikuma 1. papildinājumā 59. ierakstu aizstāj ar šādu:“;

59	Apritīgums	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru]	N/A	N/A		
----	------------	---	-----	-----	--	--

b) pielikuma 2. papildinājumā 59. ierakstu aizstāj ar šādu:

59	Apritīgums	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru]	N/A				N/A					
----	------------	---	-----	--	--	--	-----	--	--	--	--	--

c) pielikuma 3. papildinājumā 59. ierakstu aizstāj ar šādu:

59	Apritīgums	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru]	N/A
----	------------	---	-----

d) pielikuma 4. papildinājumā 59. ierakstu aizstāj ar šādu:

59	Apritīgums	Regula [PB, ierakstīt šīs regulas numuru]	N/A				N/A					
----	------------	---	-----	--	--	--	-----	--	--	--	--	--

2. Regulas (ES) 168/2013 II pielikumu groza šādi:

Regulas (ES) Nr. 168/2013 II pielikuma tabulas C1 iedaļā 15.a ierakstu aizstāj ar šādu:

				<i>L1e- A</i>	<i>L1e- B</i>	<i>L2e</i>	<i>L3e</i>	<i>L4e</i>	<i>L5e- B</i>	<i>L6e- A</i>	<i>L7e- A1</i>	<i>L7e- A2</i>	<i>L7e- B1</i>	<i>L7e- B2</i>
<i>15a</i>	<i>18</i>	<i>Apritīguma prasības</i>	<i>Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1252 (*1)</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>								
<i>15b</i>	<i>18</i>	<i>Apritīguma prasības</i>	<i>[PB: ievietot šo NTL Regulu (ES) 2025/XXXX</i>				<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>

XI PIELIKUMS

ATBILSTĪBAS TABULA

1. Direktīva 2000/53/EK

<i>Direktīva 2000/53/EK</i>	<i>Šī regula</i>
1. pants	1. pants
2. panta 1. punkts	3. panta 1. punkta 1. apakšpunkts
2. panta 2. punkts	3. panta 1. punkta 2. apakšpunkts
2. panta 3. punkts	3. panta 1. punkta 22. apakšpunkts
2. panta 4. punkts	3. panta 2. punkta a) apakšpunkts
2. panta 5. punkts	3. panta 1. punkta 16. apakšpunkts
2. panta 6. punkts	3. panta 1. punkta 5. apakšpunkts
2. panta 7. punkts	3. panta 2. punkta a) apakšpunkts
2. panta 8. punkts	3. panta 2. punkta a) apakšpunkts
2. panta 9. punkts	3. panta 2. punkta a) apakšpunkts
2. panta 10. punkts	3. panta 1. punkta 35. apakšpunkts
2. panta 11. punkts	—
2. panta 11. punkta a) apakšpunkts	—
2. panta 11. punkta b) apakšpunkts	—
2. panta 11. punkta c) apakšpunkts	—
2. panta 11. punkta d) apakšpunkts	—
2. panta 12. punkts	—

<i>Direktīva 2000/53/EK</i>	<i>Šī regula</i>
2. panta 13. punkts	—
3. panta 1. punkts	2. panta 1. punkta a) apakšpunkts
3. panta 2. punkts	—
3. panta 3. punkts	—
3. panta 4. punkts	2. panta 2. punkta a) apakšpunkts un 5. punkts
3. panta 5. punkts	2. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 5. un 6. punkts
4. panta 1. punkta a) apakšpunkts	5. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta b) apakšpunkts	7. panta 1. punkts
4. panta 1. punkta c) apakšpunkts	6. pants
4. panta 2. punkta a) apakšpunkts	5. panta 2. un 3. punkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta i) punkts	5. panta 4. punkta a) apakšpunkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) punkts	5. panta 4. punkta b) apakšpunkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta iii) punkts	5. panta 4. punkta c) apakšpunkts
4. panta 2. punkta b) apakšpunkta iv) punkts	5. panta 4. punkta d) apakšpunkts
4. panta 2. punkta c) apakšpunkts	--
5. panta 1. punkta pirmais ievilkums	23. panta 1. punkts un 2. punkta c) apakšpunkts
5. panta 1. punkta otrais ievilkums	23. panta 2. punkta b) apakšpunkts
5. panta 2. punkts	23. panta 4. punkta pirmās un otrās daļas c) apakšpunkts
5. panta 3. punkta pirmā daļa	25. pants
5. panta 3. punkta otrā daļa	--

<i>Direktīva 2000/53/EK</i>	<i>Šī regula</i>
5. panta 3. punkta trešā daļa	--
5. panta 4. punkta pirmā daļa	24. panta 2. punkts
5. panta 4. punkta otrā daļa	16. pants un 20. panta 1. punkta a) apakšpunkts
5. panta 4. punkta trešā daļa	24. panta 2. punkts
5. panta 4. punkta ceturtdā daļa	--
5. panta 5. punkta pirmā daļa	25. panta 1. punkts un IX pielikums
5. panta 5. punkta otrā daļa	25. panta 5. punkts
6. panta 1. punkts	27. panta 1. un 3. punkts
6. panta 2. punkta pirmā daļa	15. panta 1. punkts
6. panta 2. punkta otrā daļa	--
6. panta 3. punkta pirmā daļa	30. panta 1. punkts un VII pielikuma C daļa
6. panta 3. punkta otrā daļa	29. panta 1. punkts
6. panta 4. punkts	15. panta 2. punkts
6. panta 5. punkts	27. panta 5. punkts
6. panta 6. punkts	27. panta 4. punkts
7. panta 1. punkts	33. panta 1. punkts
7. panta 2. punkta a) apakšpunkts	--
7. panta 2. punkta b) apakšpunkts	34. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkts
7. panta 2. punkta otrā daļa	--
7. panta 2. punkta trešā daļa	49. panta 5. punkts

<i>Direktīva 2000/53/EK</i>	<i>Šī regula</i>
7. panta 3. punkts	--
7. panta 4. punkts	--
7. panta 5. punkts	--
8. panta 1. punkts	12. panta 1. punkts
8. panta 2. punkts	12. panta 3. punkts
8. panta 3. punkts	11. panta 1. punkts
8. panta 4. punkts	11. panta 1. un 2. punkts
9. panta 1.a punkta pirmā daļa	49. panta 1. punkta j) apakšpunkts
9. panta 1.a punkta otrā daļa	49. panta 1. punkta otrā daļa
9. panta 1.a punkta trešā daļa	49. panta 1. punkta trešā daļa
9. panta 1.b punkts	49. panta 2. punkts
9. panta 1.c punkts	--
9. panta 1.d punkts	49. panta 5. punkts
9. panta 2. punkts	9. pants
9.a panta 1. punkts	50. panta 1. punkts
9.a panta 2. punkts	50. panta 2. punkts
9.a panta 3. punkts	50. panta 3. punkts
9.a panta 4. punkts	50. panta 4. punkts
9.a panta 5. punkts	50. panta 5. punkts
9.a panta 6. punkts	50. panta 6. punkts

<i>Direktīva 2000/53/EK</i>	<i>Šī regula</i>
10. panta 1. punkts	--
10. panta 2. punkts	--
10. panta 3. punkts	--
10.a pants	55. pants
11. panta 1. punkts	51. panta 1. punkts
11. panta 2. punkts	51. panta 2. punkts
12. panta 1. punkts	57. panta 1. punkts
12. panta 2. punkts	57. panta 2. punkts
12. panta 3. punkts	--
13. pants	--
I pielikums	VII pielikums
II pielikums	III pielikums

2. Direktīva 2005/64/EK

<i>Direktīva 2005/64/EK</i>	<i>Šī regula</i>
1. panta pirmā daļa	1. pants
1. panta otrā daļa	--
2. pants	2. panta 1. punkta a) apakšpunkts
3. panta a) punkts	2. panta 2. punkta a) apakšpunkts
3. panta b) punkts	2. panta 2. punkta b) apakšpunkts
3. panta c) punkts	2. panta 2. punkta c) apakšpunkts
4. panta 1. punkts	3. panta 1. punkta 1. apakšpunkts
4. panta 2. punkts	3. panta 2. punkta b) apakšpunkts
4. panta 3. punkts	3. panta 1. punkta 3. apakšpunkts
4. panta 4. punkts	3. panta 1. punkta 2. apakšpunkts
4. panta 5. punkts	II pielikums
4. panta 6. punkts	3. panta 2. punkta b) apakšpunkts apvienojumā ar 3. panta 1. punkta 1. apakšpunktu
4. panta 7. punkts	3. panta 2. punkta b) apakšpunkts
4. panta 8. punkts	3. panta 2. punkta b) apakšpunkts
4. panta 9. punkts	3. panta 1. punkta 5. apakšpunkts
4. panta 10. punkts	3. panta 2. punkta a) apakšpunkts
4. panta 11. punkts	--
4. panta 12. punkts	3. panta 2. punkta a) apakšpunkts

4. panta 13. punkts	3. panta 1. punkta 4. apakšpunkts
4. panta 14. punkts	3. panta 1. punkta 6. apakšpunkts
4. panta 15. punkts	3. panta 1. punkta 7. apakšpunkts
4. panta 16. punkts	--
4. panta 17. punkts	--
4. panta 18. punkts	9. pants
4. panta 19. punkts	--
4. panta 20. punkts	--
5. panta 1. punkts	--
5. panta 2. punkts	8. panta 1. punkta otrais teikums
5. panta 3. punkts	8. panta 4. punkts
5. panta 4. punkts	24. pants
6. panta 1. punkts	4. panta 2. punkts
6. panta 2. punkta otrā daļa	5. panta 8. punkts
6. panta 3. punkts	11. pants
6. panta 4. punkts	--
6. panta 5. punkts	--
6. panta 6. punkts	--
6. panta 7. punkts	--
6. panta 8. punkts	--
7. panta a) punkts	VII pielikuma E daļa

7. panta b) punkts	VII pielikuma E daļa
8. pants	--
9. pants	--
10. panta 1. punkts	--
10. panta 2. punkts	--
10. panta 3. punkts	--
10. panta 3. punkts	--
10. panta 4. punkts	--
11. panta 1. punkts	--
11. panta 2. punkts	--
12. pants	--
13. pants	--
I pielikums	4. panta 1. punkts
II pielikums	--
III pielikums	--
VII pielikums	--
V pielikums	VII pielikuma E daļa
VI pielikums	--

XII PIELIKUMS

GROZĪJUMI REGULĀ (ES) 2023/1542

Regulas (ES) 2023/1542 I pielikuma tabulu groza šādi:

1. sleja Vielas vai vielu grupas apzīmējums	2. sleja Ierobežojumu nosacījumi
Dzīvsudrabs CAS Nr. 7439–97–6 EK Nr. 231–106–7 un tā savienojumi	Baterijas, kas ir vai nav iestrādātas ierīcēs, vieglajos pārvietošanās līdzekļos vai citos transportlīdzekļos, dzīvsudrabu (ko izsaka kā dzīvsudraba metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,0005 % no masas.
2. Kadmiji CAS Nr. 7440-43-9 EK Nr. 231-152-8 un tā savienojumi	1. Pārņēsājamās baterijas, kas ir vai nav iestrādātas ierīcēs, vieglajos pārvietošanās līdzekļos vai citos transportlīdzekļos, kadmiju (ko izsaka kā kadmija metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,002 % no masas. 2. <u>Elektrotransportlīdzekļu un SLI baterijas, kas iestrādātas M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā kadmiju (ko izsaka kā kadmija metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,01 % no masas.</u> 3. <u>2. punktu nepiemēro elektrotransportlīdzekļu baterijām, ko izmanto kā rezerves daļas elektrotransportlīdzekļiem, tostarp speciālajiem transportlīdzekļiem, kas ietilpst M1 un N1 kategorijā, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, un kas laistas tirgū pirms 2008. gada 31. decembra.</u>

1. sleja Vielas vai vielu grupas apzīmējums	2. sleja Ierobežojumu nosacījumi
3. Svins CAS Nr. 7439-92-1 EK Nr. 231-100-4 un tā savienojumi	1. No 2024. gada 18. augusta pārnēsājamas baterijas, kas ir vai nav iestrādātas ierīcēs, svinu (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,01 % no masas. 2. Ierobežojumu, kas izklāstīts 1. punktā, nepiemēro pārnēsājamiem cinka-gaisa podziņelementiem līdz 2028. gada 18. augustam. <u>3. Pārnēsājamas baterijas, kas iestrādātas M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā svinu (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas.</u> <u>4. 3. punktu nepiemēro pārnēsājamajām baterijām, kas iestrādātas vai tiek izmantotas kā rezerves daļas M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra.</u> <u>5. Elektrotransportlīdzekļu baterijas, kas iestrādātas M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā svinu (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas.</u> <u>6. 5. punktu nepiemēro:</u> <u>Elektrotransportlīdzekļu baterijām, kas iestrādātas vai tiek izmantotas kā rezerves daļas M1 un N1</u>

1. sleja Vielas vai vielu grupas apzīmējums	2. sleja Ierobežojumu nosacījumi
	<u>kategorijas transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2019. gada 1. janvāra</u> <u>Elektrotransportlīdzekļu baterijām, kas iestrādātas vai tiek izmantotas kā rezerves daļas M1 un N1 kategorijas speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra</u> <u>7. SLI baterijas, kas iestrādātas M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā svinu (ko izsaka kā svina metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas.</u> <u>8. 7. punktu nepiemēro:</u> <u>i) SLI baterijām, ko izmanto 12 V lietojumos M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļiem, tostarp speciālajiem transportlīdzekļiem, kā definēts Regulā (ES) 2018/858 1.</u> <u>ii) SLI baterijām, ko izmanto 24 V lietojumos M1 un N1 kategorijas speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858 2.</u> <u>(iii) SLI baterijām, ko izmanto citos lietojumos, nevis 8. punkta i) un ii) apakšpunktā minētajos, M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos</u>

¹ Šis izņēmums tiks pārskatīts 2030. gadā.

² Šis izņēmums tiks pārskatīts 2030. gadā.

1. sleja Vielas vai vielu grupas apzīmējums	2. sleja Ierobežojumu nosacījumi
	<u>transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, kuru tips ir apstiprināts pirms 2024. gada 1. janvāra.</u>
<u>4. Sešvērtīgais hroms CAS Nr. 18540–29–9EK Nr. 606–053–1 un tā savienojumi</u>	<u>Baterijas, kas iestrādātas M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļos, tostarp speciālajos transportlīdzekļos, kā definēts Regulā (ES) 2018/858, homogēnā materiālā sešvērtīgo hromu (ko izsaka kā sešvērtīgā hroma metālu) drīkst saturēt koncentrācijā, kas nav lielāka par 0,1 % no masas.</u>

XIII PIELIKUMS

PRASĪBAS CERTIFICĒTĀJIEM UN REVIDENTIEM UN KRITĒRIJI, KAS JĀIZPILDA IEKĀRTĀM, KURAS VEIC RECIKLĒTĀ MATERIĀLA RAŽOŠANU

A DAĻA

Detalizētas prasības trešām personām, kas veic revīzijas

1. Trešā persona, kas veic revīzijas saskaņā ar 6. panta 2. punktu, ir neatkarīga no piegādātāja, ražotāja vai personas, kas iesaistīta reciklētā materiāla un kontrolētās iekārtas ražošanā. Minētajā nolūkā šai personai būtu jāspēj dokumentēt, ka:
 - a. tā nav daļa no šīm struktūrām un tās to nekontrolē;
 - b. tā ir izveidojusi un izmanto procedūras, kas garantē tās objektivitāti, tostarp: i) pastāvīgi novērtē riskus, kas apdraud tās objektivitāti; ii) apzina, novērš un mazina no finansiāla, komerciāla un citu veidu spiediena izrietošos riskus, kas apdraud tās objektivitāti; iii) novērtē no tās darbinieku attiecībām izrietošo risku, kas apdraud tās objektivitāti;
 - c. tā ir strukturēta un pārvaldīta veidā, kas nodrošina tās neatkarību un objektivitāti, cita starpā: i) tā ir skaidri identificējama juridiskās personas daļa, ja attiecīgā juridiskā persona veic arī darbības, kuras nav saistītas ar pārbaudēm; ii) tai ir noteikumi attiecībā uz ziņošanu par veikto revīziju darbībām; iii) tās darbiniekiem ir skaidri identificējami pienākumi attiecībā uz revīziju veikšanu.
2. Uzskata, ka trešai personai, kas veic revīzijas saskaņā ar 6. panta 2. punktu, ir atbilstošas kvalifikācijas revīzijas un atkritumu apstrādes jomā, ja tās rīcībā tieši vai saskaņā ar apakšuzņēmuma līgumiem ir pietiekams skaits kvalificētu darbinieku, kas tiek regulāri apmācīti, un ja tās darbiniekiem, kuri iesaistīti šādu revīziju veikšanā, ir dokumentēta profesionālā pieredze visās šādās jomās: a) atkritumu apstrādes objektu revīziju veikšana; b) atkritumu apstrādes operācijas; c) vides un darba aizsardzības pārvaldības sistēmas; d) reciklētā materiāla ražošana.

3. Lai pierādītu atbilstību 1. un 2. punktā minētajiem kritērijiem, atbilstības novērtēšanas struktūra, kas veic revīzijas vai sertifikācijas, atsaucas uz savu sertifikāciju saskaņā ar Savienības vai līdzvērtīgiem starptautiski atzītiem standartiem, kas ir būtiski revīziju veikšanai, piemēram, ISO 19011:2018 vai ISO/IEC 17020:2012.

B DAĻA

KRITĒRIJI, LAI PIERĀDĪTU, KA RECIKLĒTAIS MATERIĀLS IR RAŽOTS IEKĀRTĀ, KAS ATBILST SAVIENĪBAS TIESĪBU AKTOS NOTEIKTAJĀM CILVĒKU VESELĪBAS, KLIMATA UN VIDES AIZSARDZĪBAS PRASĪBĀM VAI TĀM LĪDZVĒRTĪGĀM PRASĪBĀM (SASKAŅĀ AR 6. PANTA 1.c PUNKTU)

1. 6. panta 2. punkta minētajā revīzijā verificē, vai iekārta, kas iesaistīta reciklētā materiāla ražošanā, savās faktiskajās darbībās pilda šādus nosacījumus:
- a. tā ievēro atkritumu reciklēšanas prasības un veic savas darbības saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem par vides aizsardzību;
 - b. tā ir projektēta, uzbūvēta un tiek ekspluatēta drošā un vidi saudzējošā veidā, un jo īpaši tajā ir ieviesti attiecīgo atkritumu reciklēšanai vajadzīgie procesi, atbilstoša atkritumu apsaimniekošanas tehnoloģija, organizācija un infrastruktūra;
 - ba. tās plastmasas atkritumu avots ir no valsts, kurā tiek ievēroti standarti, kas ir līdzvērtīgi Eiropas Savienības valstu standartiem attiecībā uz vides aizsardzību un darba ņēmēju drošību, un darbojas šādā valstī saskaņā ar šīs daļas 4. punktā noteiktajiem kritērijiem;
 - c. tajā ir ieviestas un darbojas pārvaldības un monitoringa sistēmas, procedūras un tehniskie paņēmieni, kuru mērķis ir nepieļaut, samazināt, līdz minimumam ierobežot un, cik vien praktiski iespējams, likvidēt: i) veselības un drošuma apdraudējumu attiecīgajiem darba ņēmējiem un iedzīvotājiem objekta tuvumā; un ii) tās darbību radīto nelabvēlīgo ietekmi uz vidi (jo īpaši, veicot pienācīgus pasākumus, lai monitorētu un novērstu piesārņojumu);

- d. tā nodrošina visu objektā saņemto un apstrādāto atkritumu izsekojamību, tostarp, nodrošinot, lai visas to darbību rezultātā radušās atkritumu atliekas tiktu dokumentētas un nosūtītas tikai uz tiem atkritumu apsaimniekošanas objektiem, kuriem ir atļauts apstrādāt šādas atkritumu atliekas;
- e. tā ir veikusi pasākumus, lai taupītu enerģiju un ierobežotu ar tās darbībām saistītās siltumnīcefekta gāzu emisijas;
- f. tā veic uzskaiti par savām atkritumu apsaimniekošanas darbībām un var sniegt šādas uzskaites datus par pēdējiem pieciem gadiem; ja iekārta darbojusies mazāk nekā piecus gadus, tā veic uzskaiti par savām atkritumu apsaimniekošanas darbībām un var sniegt šādas uzskaites datus par laikposmu, kurā tā darbojusies;
- g. pēdējo piecu gadu laikā tā nav bijusi notiesāta par nelikumīgu darbību veikšanu saistībā ar atkritumu apsaimniekošanu.

2. Verificējot iekārtas atbilstību iepriekš minētajiem kritērijiem un 6. panta 1.b punktā minētajām prasībām, trešā persona, kas veic revīziju vai sertifikāciju, kā atsauci un attiecīgā gadījumā īpaši ņem vērā šādus elementus:

- a. konkrētas prasības noteiktu veidu atkritumu apstrādei un apstrādāto atkritumu daudzuma aprēķināšanai, kas ir obligātas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, un saražoto reciklēto materiālu daudzuma uzskaiti;
- b. labāko pieejamo tehnisko paņēmieni secinājumus, kas pieņemti attiecībā uz konkrētām darbībām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/75/ES (2010. gada 24. novembris) par rūpnieciskajām emisijām.

3. Revīzijas ziņojumos ir skaidri norādīti to personu vārdi, uzvārdi un kontaktinformācija, kuras veikušas revīzijas.

4. Revidenti verificē, vai plastmasas atkritumi tiek apstrādāti ES standartiem līdzvērtīgā veidā un verificē, vai atkritumu izcelsme ir valstī, kurā ir visaptverošs atkritumu apsaimniekošanas satvars, kas aptver visu tās teritoriju un apliecina tās spēju un vēlmi garantēt atkritumu apsaimniekošanu videi drošā veidā, jo īpaši, ņemot vērā šādus kritērijus:

- a. īstenotie un plānotie pasākumi, lai nodrošinātu atkritumu apsaimniekošanu videi drošā veidā tās teritorijā, piemēram, paplašinātas ražotāja atbildības sistēmas vai līdzvērtīgas sistēmas, ar ko īsteno principu “piesārņotājs maksā”, ieviešana;
- b. īstenotie un plānotie pasākumi, lai palielinātu no transportlīdzekļiem reciklētās pēcpatēriņa plastmasas īpatsvaru, un rādītāji šo pasākumu uzraudzībai;
- c. īstenotie un plānotie pasākumi, lai palielinātu valsts tirgū laistajos transportlīdzekļos iestrādātās reciklētās pēcpatēriņa plastmasas īpatsvaru, un rādītāji šo pasākumu uzraudzībai.

C DAĻA

KRITĒRIJI, LAI PIERĀDĪTU, KA RECIKLĒTAIS MATERIĀLS IR RAŽOTS SASKAŅĀ AR

6. PANTA 1., 1.a un 1.b PUNKTA PRASĪBĀM

6. panta 2. punkta minētajā revīzijā verificē, vai iekārta, kas iesaistīta reciklētā materiāla ražošanā, savās faktiskajās darbībās ievēro šādus nosacījumus:

- 1. iekārta spēj pierādīt, ka tā ražo materiālus, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem. Ja iekārta ražo arī materiālus, kas iegūti no pirmspatēriņa atkritumiem vai no izejvielām, tā spēj pierādīt, ka tā skaidri nošķir dažādus materiālu veidus. Iekārta nodrošina, ka tā piegādā tikai materiālus, kas reciklēti no pēcpatēriņa atkritumiem, kas ir nosacījums, lai šo materiālu uzskaitītu kā daļu no 6. pantā noteiktajiem mērķrādītājiem;

2. iekārta, kas ražo reciklētus materiālus no pēcpatēriņa atkritumiem, kuri iegūti no nolietotiem transportlīdzekļiem vai remontētiem transportlīdzekļiem, spēj pierādīt, ka šādi atkritumi ir savākti atsevišķi un nav sajaukti ar citas izcelsmes materiāliem pirms to nonākšanas iekārtā un visa reciklēšanas procesa laikā.
