



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. liepos 14 d.
(OR. en)

11888/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0284 (COD)

MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. liepos 14 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 451 final
Dalykas:	Pasiūlymas – EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS dėl transporto priemonių projektavimo žiediško reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 451 final.

Pridedama: COM(2023) 451 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2023 07 13
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl transporto priemonių projektavimo žiediško reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Europos žaliasis kursas yra Europos augimo strategija, kuria siekiama iki 2050 m. užtikrinti klimato požiūriu neutralią, švarią ir žiedinę ekonomiką, kurioje būtų optimizuotas išteklių valdymas ir sumažinta tarša. Žiedinės ekonomikos veiksmų plane¹ ir naujojoje Europos pramonės strategijoje² išdėstytos Europos pramonės veiksmų gairės žaliojo kurso tikslams pasiekti. Veiksmų plane numatytas įsipareigojimas peržiūrėti eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms taikomus teisės aktus siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisyklės ir pagerinti perdirbimo našumą. ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“³ taip pat pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių ES išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti.

Europos Vadovų Taryba⁴ ir Parlamentas⁵ pripažino šios iniciatyvos svarbą. Prie pasiūlymo dėl Europos svarbiausių žaliavų akto⁶ pridėtame komunikate taip pat pabrėžiama automobilių sektoriaus svarba užtikrinant tvarų svarbiausių žaliavų tiekimą ir didinant ES strateginį savarankiškumą.

Transporto priemonių gamyba yra viena iš labiausiai ištekliams imlių pramonės šakų. Europos automobilių sektoriui tenka 19 proc. visos ES plieno pramonės paklausos (daugiau nei 7 mln. tonų per metus), 10 proc. viso suvartojamo plastiko (6 mln. tonų per metus), taip pat reikšminga aliuminio (42 proc. visos transporto įrangos, apie 2 mln. tonų per metus), vario (6 proc. automobilių dalims), gumos (65 proc. bendrų gumos gaminių gamybos) ir stiklo (1,5 mln. tonų ES pagaminamo plokščiojo stiklo) paklausos dalis.

Automobilių sektoriui pereinant prie nulinės taršos judumo ir vis labiau į transporto priemones integruojant elektroniką, padidės vario ir svarbiausių žaliavų paklausa. Pastarosios apima ir retųjų žemių metalus, naudojamus nuolatinuose elektros pavaros variklių magnetuose, o automobilių sektorius yra vienas didžiausių jų naudotojų. Automobilių sektoriuje taip pat naudojamos pažangesnės ir lengvesnės medžiagos, tokios kaip kompozitiniai plastikai, aukštos kokybės plienas ir aliuminio lydiniai.

Dėl šių priežasčių automobilių gamyba gali turėti didelį aplinkosauginį pėdsaką. Taip visų pirma yra dėl naudojant energiją, reikalingą tokioms pirminėms žaliavoms kaip anglis ir geležies rūda (plienui), boksitas (aliuminiui), varis ir nafta (plastikams) išgauti ir apdoroti, išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio. Be to, vis dažnesnis sofistikuotų ir sudėtinių medžiagų naudojimas kelia ypatingų sunkumų siekiant išmontuoti, pakartotinai naudoti ir perdirbti eksploatuoti netinkamas transporto priemones.

Atsižvelgiant į tai, šiuo pasiūlymu siekiama palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos visuose transporto priemonės etapuose – nuo projektavimo iki galutinio

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_lt.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_lt.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/lt/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_LT.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

apdorojimo gyvavimo ciklo pabaigoje. Pasiūlymas pagrįstas dabartinių teisės aktų, kurie apima dvi direktyvas – Direktyvą 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (toliau – ENTP direktyva)⁷ ir Direktyvą 2005/64/EB dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti (toliau – 3R tipo patvirtinimo direktyva)⁸, įvertinimu.

ENTP direktyva priimta 2000 m. Tai buvo pirmoji suderinta ES sistema, kuria siekiama užtikrinti, kad transporto priemonės, tapusios netinkamomis eksploatuoti ir laikomos atliekomis, būtų tvarkomos aplinkai nekenksmingu būdu. Direktyvoje išdėstytos nuostatos dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir aplinkos apsaugojimo nuo jų taršos, ja apribojamos naujose transporto priemonėse esančios pavojingos medžiagos ir nustatomi pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai atsižvelgiant į vidutinį vienos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės svorį ir metus. Nuo šios direktyvos priėmimo nebuvo atlikta reikšmingų jos pakeitimų.

2018 m. peržiūrėdami Atliekų pagrindų direktyvą teisės aktų leidėjai susitarė⁹, kad *Komisija „iki 2020 m. gruodžio 31 d. turi peržiūrėti [ENTP] direktyvą ir šiuo tikslu Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti ataskaitą, prireikus kartu pateikdama teisėkūros procedūra priimamą aktą“*. Buvo nurodyta, kad atliekant ENTP direktyvos peržiūrą daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama konkrečioms medžiagoms skirtų perdirbimo tikslų nustatymo galimybei ir nežinomos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių buvimo vietos problemai.

2005 m. priimtoje 3R tipo patvirtinimo direktyvoje ENTP direktyvos nuostatos labai glaudžiai susiejamos su projektinėmis nuostatomis dėl su tipo patvirtinimo procesu susijusios galimybės pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti transporto priemones. Visų pirma 3R tipo patvirtinimo direktyvoje numatyta, kad transporto priemonės turėtų būti gaminamos taip, kad 85 % jų masės būtų galima perdirbti ir (arba) pakartotinai naudoti, o 95 % – pakartotinai naudoti ir (arba) atgauti, o ENTP direktyvoje nustatyti tie patys valstybės narės keliami tikslai, susiję su galimybe transporto priemones pakartotinai naudoti, atgauti ir perdirbti. 3R tipo patvirtinimo direktyva yra dalis tipo patvirtinimo sistemos¹⁰, pagal kurią prieš pateikiant naujų tipų transporto priemones į ES rinką jos yra išbandomos ir joms suteikiamas tipo patvirtinimas, jei jos atitinka tam tikrus techninius reikalavimus.

Siūlomu reglamentu panaikinama ir 3R tipo patvirtinimo direktyva, ir ENTP direktyva, ir jos pakeičiamos viena teisine priemone. Jos bendras tikslas – modernizuoti esamus ES teisės aktus ir pagerinti ES bendrosios rinkos veikimą, kartu mažinant neigiamą poveikį aplinkai, susijusį su transporto priemonių projektavimu, gamyba, tarnavimo trukme ir apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, ir prisidedant prie automobilių ir perdirbimo sektorių tvarumo.

Tai pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) vykdoma iniciatyva.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pirmiausia siūlomas reglamentas pagrįstas ES teisės aktų dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo visuma, kuria siekiama palengvinti laisvą automobilių gaminių judėjimą bendrojoje rinkoje nustatant bendrus aplinkosaugos, energinio naudingumo ir saugos tikslams

⁷ 2000 m. rugsėjo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių.

⁸ 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti.

⁹ Žr. Direktyvos 2018/849/ES 10a straipsnį, OL 150, 2018 5 30, p. 93.

¹⁰ Reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros.

pasiekti skirtus reikalavimus. Reglamentu (ES) 2018/858¹¹ nustatoma centrinė motorinių transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros reikalavimų procedūrų sistema. Jame nustatomos transporto priemonių tipų atitikties kelių teisės aktų, nurodytų to reglamento prieduose, reikalavimams taisyklės. Siūlomame reglamente nustatomi žiedinio transporto priemonių projektavimo ir gamybos reikalavimai, kurie bus įtraukti į minėtus priedus, kad jie būtų tikrinami ir jų laikymasis būtų užtikrinamas vykdant tipo patvirtinimo procesą¹².

Siūlomas reglamentas papildo ir yra suderintas su naujausiais Komisijos teisėkūros procedūra priimamais aktais, kuriais siekiama gerinti gaminių ekologinį projektavimą ir užtikrinti tvarų atliekų tvarkymą.

Tai taikytina ir siūlomam naujam baterijų reglamentui¹³, kuris apima automobilių baterijas ir kuriuo reglamentuojamas visapusiškas naujas teisinis režimas, apimantis visą šių baterijų gyvavimo ciklą, siekiant spręsti jų aplinkosauginį pėdsaką. Siūlomame reglamente dėl 3R tipo patvirtinimo ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių nėra nuostatų, reglamentuojančių baterijų projektavimą, gamybą ir eksploatavimo pabaigą. Jis apima visas transporto priemones, jų dalis ir komponentus (išskyrus baterijas) taip, kad papildytų pasiūlymą dėl baterijų reglamento ir užtikrintų, kad būtų atsižvelgta į bendrą transporto priemonių aplinkosauginį pėdsaką. Jame taip pat yra nuostatų, kuriomis siekiama palengvinti baterijų pašalinimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, taip užtikrinant, kad jos būtų pakartotinai naudojamos arba perdirbamos pagal baterijų reglamentą.

Komisija pateikė pasiūlymus, kaip spręsti ne tik baterijų, bet ir kitų daug išteklių naudojančių sektorių (pvz., statybos produktų¹⁴ ir tekstilės¹⁵) aplinkosauginį pėdsaką, o siūlomu reglamentu dėl 3R tipo patvirtinimo ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ši iniciatyva papildoma įtraukiant automobilių sektorių – taip užtikrinama, kad gamintojams būtų taikomos bendros transporto priemonių, kurios bus teikiamos Sąjungos rinkai, konstravimo taisyklės siekiant palengvinti šio sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos ir sustiprinti jo tvarumą.

Siūlomas reglamentas taip pat atitinka pasiūlymą dėl Tvarių gaminių ekologinio projektavimo reglamento¹⁶, kuriuo siekiama sudaryti sąlygas nustatyti tvarumo rezultatų ir informacijos reikalavimus įvairiems fiziniams gaminiams. Skirtingai nei kitų minėtų gaminių atveju, žiedinio transporto priemonių projektavimo ir gamybos reikalavimai šiuo metu grindžiami specialia transporto priemonėms taikoma teisine sistema ir yra nustatomi bei jų laikymasis

¹¹ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

¹² Gamintojas gali gauti transporto priemonės tipo sertifikatą vienoje ES šalyje ir prekiauti šio tipo transporto priemonėmis visoje ES be tolesnių bandymų. Sertifikatą išduoda nacionalinė tipo patvirtinimo institucija, o bandymus atlieka paskirtosios techninės tarnybos: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_lt

¹³ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl baterijų ir baterijų atliekų, kuriuo panaikinama Direktyva 2006/66/EB ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1020, 2020/0353(COD).

¹⁴ Pasiūlymas dėl reglamento, kuriuo nustatomos suderintos statybos produktų rinkodaros sąlygos (COM(2022) 144).

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_lt

¹⁶ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB, COM(2022) 142 *final*, 2022/0095(COD).

užtikrinamas vykdant „tipo patvirtinimo“ procesą. Todėl tai yra atskira teisinė sistema, nei nustatyta būsimame Tvarių gaminių ekologinio projektavimo reglamente. Be to, Tvarių gaminių ekologinio projektavimo reglamentu nėra sprendžiami transporto priemonės gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimai, kuriems taikomas siūlomas reglamentas dėl 3R tipo patvirtinimo ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių.

Galiausiai siūlomu reglamentu nėra sprendžiami eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo klausimai, kurie reglamentuojami atliekų vežimo reglamentu¹⁷. Eksploatuoti netinkamos transporto priemonės laikomos pavojingomis atliekomis ir pagal atliekų vežimo reglamentą jų eksportas iš ES į trečiąsias šalis, kurios nėra EBPO narės, yra draudžiamas. Kitos atliekų vežimo reglamento nuostatos taikomos ir kitam eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimui, įskaitant vežimą iš vienos ES valstybės narės į kitą.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis siūlomas reglamentas suderinamas ir su kitomis ES politikos sritimis, visų pirma klimato politika. Automobilių sektoriaus perėjimas prie žiediško standartų yra labai svarbus, kad ES pasiektų 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslus, nustatytus Europos klimato teisės akte¹⁸, kuriuo **papildomos kelios kitos iniciatyvos pagal** pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį¹⁹. Be to, šia iniciatyva papildomi kiti naujausi teisės aktų pokyčiai, kuriais siekiama pertvarkyti automobilių pramonę, pvz., neseniai peržiūrėti CO₂ standartai automobiliams ir furgonams²⁰, siūlomas euro 7 standartas dėl naujų motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų²¹ ir tebevykdoma trijų techninės apžiūros priemonių rinkinio direktyvų peržiūra²². Be to, reglamentu papildomas svarbiausiųjų žaliavų aktas²³, nes jame nustatomos priemonės, specialiai skirtos užtikrinti didesnę transporto priemonėse naudojamų svarbiausiųjų žaliavų žiedishumą, visų pirma užtikrinant galimybę pašalinti, pakartotinai naudoti ir perdirbti dalis, komponentus ir medžiagas, kuriose yra tokių svarbiausiųjų žaliavų.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto pagrįstas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsniu, kuriuo siekiama užtikrinti bendrosios rinkos veikimą²⁴. Tai

¹⁷ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atliekų vežimo, kuriuo keičiami reglamentai (ES) Nr. 1257/2013 ir (ES) Nr. 2020/1056, COM(2021) 709 *final*, 2021/0367(COD).

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law_lt

¹⁹ Daugiau informacijos apie priemonių rinkinį galima rasti adresu:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/IP_21_3541.

²⁰ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/851 2023 m. balandžio 19 d. kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius Sąjungos klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 (OL L 110, 2023 4 25, p.).

²¹ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Transporto-priemoniu-sauga-ES-technines-apziuros-dokumentu-rinkinio-perziura_lt.

²³ Pasiūlymas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo nustatoma saugaus ir tvaraus svarbiausiųjų žaliavų tiekimo užtikrinimo sistema ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 ir (ES) 2019/1020, COM(2023) 160 *final*, 2023/0079 (COD).

²⁴ Pažymėtina, kad šis pasiūlymas parengtas remiantis kitais neseniai Komisijos pateiktų teisėkūros procedūra priimamų aktų pasiūlymų pavyzdžiais, kuriais siekiama taikyti tvarumo ir (arba) žiediško reikalavimus visam gaminių gyvavimo ciklui pagal vieną teisės aktą ir kurių teisinis pagrindas yra 114 straipsnis. Tokių aktų pavyzdžiai yra pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl

labai svarbu, nes pasiūlyme nustatyti aiškūs ir vienodi reikalavimai, kuriais reglamentuojamas transporto priemonių pateikimas į ES rinką ir jų surinkimas bei apdorojimas gyvavimo ciklo pabaigoje – to reikia siekiant palengvinti sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Bendros motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo reglamentavimo sistemos, įskaitant 3R tipo patvirtinimo direktyvą, teisinis pagrindas yra SESV 114 straipsnis, o ENTP direktyvos teisinis pagrindas yra aplinkosauginis (SESV 192 straipsnis).

Šiuo pasiūlymu sprendžiamos kelios svarbiausios su bendrąja rinka susijusios problemos. Joms priskiriama: i) netolygus 3RTA ir ENTP direktyvų įgyvendinimas, nes jų nuostatas galima interpretuoti skirtingai, o tai lemia skirtingas veiklos vykdytojams taikomas sąlygas priklausomai nuo to, kurioje šalyje jie pateikia transporto priemones rinkai ir apdoroja eksploatuoti netinkamas transporto priemones, ii) nepakankamai išvystyta ES automobilių sektoriui skirtų antrinių žaliavų rinka, iii) perdirbimo rinkų veikimo ir masto ekonomijos didinimo kliūtys, iv) nuolatinė ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, problema ir aiškaus eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atskyrimo nuo naudotų transporto priemonių eksporto atveju trūkumas ir v) stabilios ir visiškai suderintos reglamentavimo sistemos, kuri leistų pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių gaminant transporto priemones ir jas apdorojant gyvavimo ciklo pabaigoje, veiklos rezultatus, įskaitant būtinas investicijas, poreikis.

Be to, pagrindinis pasiūlymo tikslas – nustatyti glaudesnę transporto priemonių projektavimo reikalavimų ir su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymu susijusių nuostatų ryšį, taip sudarant sąlygas sklandžiam bendrosios rinkos veikimui. Todėl transporto priemonių projektavimo reikalavimai iš esmės suformuluoti kaip būtiniosios sąlygos norint tinkamai įgyvendinti nuostatas dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo. Tokio reikalavimų suderinimo pavyzdžiai: galimybės pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai bei pakartotinio naudojimo, atgavimo ir perdirbimo tikslai; reikalavimai dėl transporto priemonėse esančių medžiagų bei prievolė pašalinti dalis ir komponentus, kuriuose yra tokių medžiagų, prieš susmulkinant eksploatuoti netinkamas transporto priemones; reikalavimai dėl perdirbimo turinio bei plastiko perdirbimo tikslas ir galimybę pašalinti dalis sudarantis projektavimas, bei prievolė pašalinti dalis prieš susmulkinant eksploatuoti netinkamas transporto priemones.

Todėl šiam pasiūlymui tinkamas teisinis pagrindas yra SESV 114 straipsnis, nes juo sudaromos sąlygos su aplinka susijusius reikalavimus padaryti pagrindiniais sąlygų, kuriomis reglamentuojamas tipo patvirtinimas, o tuo pačiu ir transporto priemonių pateikimas į ES rinką, elementais ir suderinti reikalavimus dėl transporto priemonių apdorojimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Pasiūlymo loginis pagrindas arba esmė yra suvienodinti pateikimo rinkai reikalavimus (tiksliau – transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimus) ir taip užtikrinti, kad transporto priemonėms tapus netinkamomis eksploatuoti jos būtų apdorojamos aplinkai nekenksmingu būdu ir kad iš jų būtų galima veiksmingai paimti kokybiškas antrines žaliavas. Todėl šio pasiūlymo atveju aplinkosauginis tikslas nėra atskiras – jis yra skatinantysis veiksnys siekiant suderinti projektavimo reikalavimus, susijusius su galimybe pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti transporto priemones.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Siekiant sukurti suderintą ir gerai veikiančią ES bendrąją rinką ir sudaryti sąlygas sklandžiam automobilių sektoriaus perėjimui prie žiedinės ekonomikos atsižvelgiant į komunikate „Europos žaliasis kursas“ nustatytą tikslą, labai svarbu ES lygmeniu nustatyti bendrą taisyklių

baterijų ir baterijų atliekų, pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema, ir pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl pakuočių ir pakuočių atliekų.

rinkinį su aiškiais valstybėms narėms ir įmonėms taikomais reikalavimais ir pareigomis. ES taisyklių dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių peržiūros tikslų negalima pakankamai pasiekti pavieniais valstybių narių veiksmais; atsižvelgiant į priemonių mastą ir poveikį, geriausiai jų galima pasiekti imantis veiksmų ES lygmeniu.

Suderinus reikalavimus būtų išspręstos įgyvendinimo problemos, kylančios dėl skirtingų galiojančių teisės aktų interpretacijų. Nesiėmus veiksmų ES mastu kiltų ES rinkos susiskaidymo rizika ir rizika, kad žiedinės ekonomikos pažanga priklausys nuo įmonių ar atskirų valstybių narių savanoriškų veiksmų.

- **Proporcingumo principas**

Proporcingumo principas atspindi visų siūlomame reglamente numatytų priemonių koncepcijoje. Pavyzdžiui, juo palaipsniui praplečiama galiojančių teisės aktų taikymo sritis įtraukiant naujas transporto priemones, nustatant pereinamuosius laikotarpius visiems naujiems reikalavimams, kad ekonominės veiklos vykdytojams būtų suteikta laiko prisitaikyti prie naujų taisyklių.

Išsamesnis proporcingumo vertinimo pagal kiekvieną politikos galimybę aprašymas pateiktas poveikio vertinimo ataskaitos 8 priede.

- **Priemonės pasirinkimas**

Reglamentas pasirinktas siekiant sukurti suderintą sistemą, taikomą transporto priemonių projektavimo, gamybos ir gyvavimo ciklo pabaigos etapams. Taip bus užtikrintas teisinis tikrumas, kurio reikia veiklos vykdytojams ir valstybių narių valdžios institucijoms. Tai supaprastins dabartinę reglamentavimo aplinką sujungiant visus reikalavimus į vieną teisės aktą ir prisidės prie stipresnės ES bendrosios rinkos integracijos. Palyginti su direktyva, reglamento pasirinkimas taip pat sumažina administracines išlaidas, susijusias su teisės akto perkėlimu į nacionalinę teisę, ir leidžia anksčiau taikyti naujus ES reikalavimus. Reglamento pasirinkimas suderinamas su tipo patvirtinimo reglamentavimo sistema, pagal kurią direktyvos paverčiamos reglamentais – tai yra dalis priemonių, priimtų ES lygmeniu po „Dieselgate“ išmetamo ŠESD kiekio skandalo.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Atlikus ENTP direktyvos²⁵ ir 3R tipo patvirtinimo direktyvos²⁶ vertinimus nustatyta, kad nepakankamas jų nuostatų apibrėžtumas yra vienas iš pagrindinių jų trūkumų, trukdančių visai automobilių tiekimo grandinei pereiti prie žiedinės ekonomikos. Šie trūkumai aptarti ateičiai tinkamo reglamentavimo platformos nuomonėje²⁷. Dėl to buvo nustatyta, kad toliau nurodytos problemos trukdo ES bendrosios rinkos veikimui ir neatitinka aplinkos apsaugos lygio, kurį ES ketina pasiekti:

- Naujų transporto priemonių projektavimas ir gamyba nepakankamai prisideda prie Europos žaliojo kurso siekių sukurti neutralaus poveikio klimatui, švarią ir žiedinę ekonomiką.

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Eksploatuoti-netinkamos-transporto-priemones-ES-taisykliu-vertinimas_lt.

²⁶ Žr. poveikio vertinimo ataskaitos 11 priedą.

²⁷ <https://cor.europa.eu/lt/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

- Transporto priemonių apdorojimas jų gyvavimo ciklo pabaigoje yra neoptimalus, palyginti su jų potencialu prisidėti prie neutralaus poveikio klimatui, švarios ir žiedinės ekonomikos.
- Reikšminga dalis transporto priemonių, kurioms taikoma ENTP direktyva, nesurenkama apdorojimui ES tinkamomis aplinkos sąlygomis, ir tai gali prisidėti prie taršos trečiosiose šalyse.
- ES lygmeniu nėra suderintos transporto priemonių, kurioms šiuo metu netaikoma ENTP direktyva, projektavimo, gamybos ir apdorojimo gyvavimo ciklo pabaigoje sistemos, todėl neišnaudojamas Europos žaliojo kurso žiedinės ekonomikos tikslų potencialas.

Siekiant spręsti šias problemas siūlomame reglamente orientuojamasi į tris pagrindinius aspektus: transporto priemonių tipo patvirtinimo žiediškumo reikalavimus, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą ir naudotų transporto priemonių eksportą.

• **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Vertinimo ir poveikio vertinimo procesų metu buvo ne kartą konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis. Remiantis šiomis konsultacijomis, visų pirma atviromis viešomis konsultacijomis, tikslinėmis konsultacijomis, suinteresuotųjų šalių praktiniais seminarais²⁸ ir dvišaliais susitikimais, buvo sukurtas siūlomo reglamento pagrindas.

Suinteresuotosios šalys ir valstybės narės iš esmės sutiko su pagrindinėmis ENTP direktyvos vertinimo išvadomis ir su poreikiu peržiūrėti ES taisykles dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atsižvelgiant į šias išvadas.

Daugelis automobilių gamybos sektoriaus suinteresuotųjų šalių pabrėžė, kad jos jau pradėjo integruoti žiediškumo principus į savo verslo praktiką ir kad norint patobulinti galiojančių teisės aktų įgyvendinimą reikia tik minimalių pakeitimų. Todėl jos nematė būtinybės sujungti ENTP direktyvą ir 3R tipo patvirtinimo direktyvą. Kiti gamintojai pritarė veiksams, kuriais siekiama pritaikyti projektavimą perdirbimui priimant naują teisės aktą, kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos ir padidintas skaidrumas. Išmontavimo ir perdirbimo sektoriai, kuriuos daugiausia sudaro MVI, ragino priimti didesnio užmojo reglamentavimą dėl projektavimo pritaikymo išmontavimui ir (arba) perdirbimui ir dėl gamintojų keitimosi informacija. Aplinkos apsaugos NVO, atliekų tvarkymo institucijos ir valdžios institucijos vienbalsiai pritarė visą gyvavimo ciklą apimančiai sistemai ir žiediškumui pritaikyto projektavimo priemonėms.

Naujose transporto priemonėse esančios perdirbtųjų medžiagų dalies tikslų nustatymas susilaukė tvirto perdirbimo ir išmontavimo sektorių bei pilietinės visuomenės organizacijų pritarimo, tačiau automobilių sektoriui kilo abejonių dėl plastiko dalies tikslų nustatymo. Jo atstovai išreiškė susirūpinimą dėl galimo būtinos pasiūlos trūkumo ir pasisakė už cheminį perdirbimą (pvz., plastiko pramonė). Plieno pramonė nepritarė naujose transporto priemonėse esančios perdirbtosios plieno dalies tikslui.

²⁸ Vertinant direktyvą buvo surengtos viešos konsultacijos. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Eksploatuoti-netinkamos-transporto-priemonės-ES-taisykliu-vertinimas_lt). 2020 m. spalio 15 d. buvo paskelbtas įžanginis poveikio vertinimas, skirtas visuomenės atsiliepimams, o vėliau, atliekant poveikio vertinimą, 2021 m. liepos 20 d. – 2021 m. spalio 26 d. buvo surengtos 14 savaitių atviros viešosios konsultacijos. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_lt).

Kalbant apie eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą, suinteresuotosios šalys palankiai vertino priemones, kuriomis siekiama pagerinti ir padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių medžiagų kokybę, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos pakartotinai naudoti atsargines dalis ir komponentus, taip pat kokybiškai perdirbti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių medžiagas. Tačiau atliekų tvarkymo sektorius išreiškė susirūpinimą dėl padidėjusių išlaidų, kurios gali atsirasti dėl naujų priemonių, kuriomis reglamentuojamas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir jų atliekų apdorojimas.

Apskritai suinteresuotosios šalys tvirtai pritarė, kad reikia priimti plataus užmojo priemones, kuriomis būtų sprendžiama nuolatinė ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, problema. Taip pat pritarta griežtesniems naudotų transporto priemonių eksporto reikalavimams, kad iš ES į trečiąsias šalis nebūtų eksportuojamos naudotos transporto priemonės, kurios neatitinka techninės apžiūros reikalavimų, teršia orą ir kelia pavojų kelių eismo saugumui.

Transporto priemonių gamintojai laikėsi nuomonės, kad išmontavimo sektorius jau išsilaiko savarankiškai, todėl nereikia kompensuoti apdorojimo išlaidų nustatant didesnės gamintojų atsakomybės sistemas. Jei tokios sistemos bus nustatytos, jie pabrėžė, kad svarbu transporto priemonių gamintojams suteikti teisę savo atsakomybę vykdyti individualiai. Išmontavimo, smulkinimo ir perdirbimo sektoriai ragino automobilių pramonei skirti didesnę finansinę atsakomybę padengiant papildomas išlaidas, susijusias su kokybės gerinimu, ir nustatant apsaugos priemones, kad būtų apsaugotas jų nepriklausomumas šiose sistemose.

Dauguma suinteresuotųjų šalių, įskaitant aplinkosaugos NVO, valdžios institucijas ir atliekų tvarkymo subjektus (daugiausia MVI), pasisakė už ENTP direktyvos reglamentavimo taikymo srities išplėtimą įtraukiant papildomas transporto priemonių kategorijas. Automobilių gamintojai ir tiekėjai išreiškė skirtingas nuomones – jie pabrėžė, kad dėl transporto priemonių kategorijų skirtumų trumpuoju laikotarpiu nebūtų pageidautina išplėsti taikymo sritį įtraukiant naujas kategorijas.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Siekdama pagrįsti skirtingų reglamentavimo galimybių analizę Komisija pagal sutartį pasitelkė išorės konsultantus²⁹.

Iš ENTP direktyvos³⁰ vertinimo ataskaitų ir tikslinio 3R tipo patvirtinimo direktyvos vertinimo buvo surinkti įrodymai – tai buvo atlikta kartu su poveikio vertinimu ir pateikta poveikio vertinimo ataskaitos 11 priede.

Europos Komisijos mokslo ir žinių tarnyba Jungtinis tyrimų centras (JRC) parengė naujuose keleiviniuose automobiliuose esančios perdirbto plastiko dalies tikslų techninę ataskaitą³¹ ir automobilių sektoriaus svarbiausiųjų žaliavų ataskaitą³². Šių ataskaitų rezultatai buvo panaudoti poveikio vertinimui, kuriuo buvo pagrįstas pasiūlymas dėl reglamento.

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: „Oeko-Institut“ atliktam Direktyvos 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių peržiūros poveikio vertinimui pagrįsti skirtas tyrimas, 2023 m. birželio mėn. SWD(2021) 60 *final*.

³⁰ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. and Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars*, EUR 31047 EN, Europos Sąjungos leidinių biuras, Liuksemburgas, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (prieiga internetu), doi:10.2838/834615 (prieiga internetu), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in*

Pasiūlyme taip pat atsižvelgiama į ateičiai tinkamo reglamentavimo platformos nuomonėje pateiktus pasiūlymus³³.

Šiam procesui buvo panaudoti papildomi patvirtinamieji įrodymai atliekant specialią tyrimų analizę ir duomenų rinkimą, kurie taip pat įtraukti į bendrą poveikio vertinimo darbą.

- **Poveikio vertinimas**

Pasiūlymas grindžiamas poveikio vertinimu, kuris skelbiamas kartu su pasiūlymu. Vadovaudamasi Komisijos geresnio reglamentavimo gairėmis reglamentavimo patikros valdyba paskelbė dvi nuomones dėl projektinių poveikio vertinimo ataskaitos versijų. Šiose nuomonėse daugiausia dėmesio skirta naudotų transporto priemonių eksporto priemonių pagrindimui, tinkamiausios galimybės poveikio aprašymui, kai kurių priemonių dėl perdirbtųjų medžiagų dalies pasirinkimams ir didesnės gamintojų atsakomybės sistemoms bei klausimams, susijusiems su ataskaitoje taikyta metodika. Į šias nuomones atsižvelgta galutinėje poveikio vertinimo ataskaitoje.

Poveikio vertinime nustatytos keturios probleminės sritys, kurias reikia spręsti ES lygmeniu:

1. **Į transporto priemonių projektavimą ir gamybą nepakankamai įtrauktas žiediško aspekto aspektas** ir tai lemia didelę priklausomybę nuo pirminių žaliavų.
2. **Kai transporto priemonės tampa nebetinkamos eksploatuoti, jų apdorojimo kokybė yra neoptimali**, palyginti su didesnės aplinkosauginės ir ekonominės vertės išlaikymo potencialu.
3. Reikšminga dalis **ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma**, kurioms taikoma ENTP direktyva, nesurenkama apdorojimui aplinkai tinkamomis sąlygomis, ir kasmet **iš ES eksportuojama daug techninės apžiūros reikalavimų neatitinkančių ir aplinką teršiančių naudotų transporto priemonių**.
4. **Transporto priemonės, kurioms šiuo metu netaikoma ENTP direktyva, turi neišnaudoto žiediško potencialo**, kuriuo būtų galima prisidėti prie Europos žaliojo kurso tikslų.

Siekiant išspręsti kiekvieną iš šių problemų, kiekvienai iš toliau nurodytų sričių buvo parengtos ir išanalizuotos konkrečios politikos galimybės.

1. **„Žiedinis projektavimas“**: užtikrinti projektavimo ir gamybos žiedškumą.
2. **„Perdirbtųjų medžiagų dalies naudojimas“**: padidinti perdirbtųjų medžiagų dalį naujose transporto priemonėse.
3. **„Geresnis apdorojimas“**: patobulinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą.
4. **„Didesnės surinkimo apimtys“**: ES surinkti daugiau ENTP ir pagerinti eksportuojamų naudotų transporto priemonių kokybę.
5. **„Didesnė gamintojo atsakomybė“**: suteikti tinkamas paskatas didinti ENTP surinkimą ir tobulinti atliekų apdorojimą taikant didesnės gamintojų atsakomybės sistemas.
6. **„Taikymas didesniajam transporto priemonių skaičiui“**: išplėsti teisės aktų taikymo sritį įtraukiant papildomas transporto priemonių kategorijas.

passenger cars, EUR 31468 EN, Europos Sąjungos leidinių biuras, Liuksemburgas, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/lt/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

Priemonės, kurias apima kiekviena politikos galimybė, išdėstytos toliau pateiktoje lentelėje. Paskutiniame stulpelyje nurodytos priemonės, kurios atlikus poveikio vertinimą pasirinktos kaip tinkamiausia galimybė.

Politikos galimybės	Nr.	Priemonės	Tinkamiausia galimybė
PO1. <i>Žiedinis projektavimas</i>	1A	M1. Užtikrinti, kad naujose 3RTA taisyklėse būtų numatytas tinkamas naujoms transporto priemonių rūšims taikomų žiediško reikalavimų įgyvendinimas M2. Suteikti Komisijai įgaliojimus parengti patobulintą metodiką, leidžiančią nustatyti atitiktį 3R reikalavimams M3. Pagrindinės išmontavimo informacijos teikimas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo veiklos vykdytojams M4a. Deklaracija dėl susirūpinimą keliančių medžiagų, kurias patikrina 3R tipo patvirtinimo institucijos M5a. Medžiagų ribojimas pagal peržiūrėtą ENTP direktyvą	Taip Taip Taip Ne Ne
	1B	<i>Apima priemones M1, M2, M3 iš PO1A.</i> M4b. Privalomas perdirbtojo plastiko, plieno, aliuminio dalies deklaravimas M5b. Medžiagų apribojimai pagal REACH ir kitus galiojančius teisės aktus M6. Transporto priemonių gamintojų pareiga kurti žiediško strategijas M7. Naujoms transporto priemonėms taikomi projektavimo reikalavimai siekiant palengvinti komponentų pašalinimą	Taip Ne Taip Taip
	1C	<i>Apima priemones M1–M3, M6, M7 iš PO1A ir PO1B.</i> M4c. Privaloma deklaracija dėl perdirbtųjų medžiagų dalies, išskyrus plastiką, įskaitant svarbiausias žaliavas, plieną, aliuminį M5c. Hibridinis metodas: esamų apribojimų pagal ENTP direktyvą išlaikymas su naujais apribojimais pagal REACH (<i>atskirai analizuojama 9 priede</i>) M8. Skaitmeninio transporto priemonės žiediško paso parengimas	Taip Taip Taip
PO2. <i>Perdirbtųjų medžiagų dalies naudojimas</i>	2A	M9a. Privalomi transporto priemonėse naudojamo plastiko perdirbtosios dalies tikslai: 6 % perdirbtąjį plastiko dalis iki 2031 m., 10 % – iki 2035 m. viso transporto priemonių parko lygmeniu; iš jų 25 % perdirbtųjų medžiagų būtų gaunama pagal uždarojo ciklo gamybos, skaičiavimo ir tikrinimo taisykles M10a. Įgalinti Komisiją nustatyti privalomą perdirbtosios plieno dalies tikslą, įskaitant skaičiavimo ir tikrinimo taisykles, remiantis specialia galimybių studija	Ne Taip
	2B	M9b. Perdirbtojo plastiko dalis: 25 % 2031 m. tik naujai patvirtinto tipo transporto priemonėms; iš jų 25 % būtų gaunama pagal uždarojo ciklo gamybos, skaičiavimo ir tikrinimo taisykles M10b. Perdirbtojo plieno dalis: 20 % naujai patvirtinto tipo transporto priemonėse, pagal skaičiavimo ir tikrinimo taisykles	Taip Ne
	2C	M9c. Perdirbtojo plastiko dalis: 30 % 2031 m. tik naujai patvirtinto tipo transporto priemonėms; iš jų 25 % būtų gaunama pagal uždarojo ciklo gamybos, skaičiavimo ir tikrinimo taisykles M10c. Perdirbtojo plieno dalis: 30 % naujai patvirtinto tipo transporto priemonėms; iš jų 15 % būtų gaunama pagal uždarojo ciklo gamybos, skaičiavimo ir tikrinimo taisykles M11. Įgalinti Komisiją nustatyti privalomus kitų perdirbtųjų medžiagų (aliuminio lydinių, svarbiausiųjų žaliavų) dalies tikslus, atlikti galimybių studiją, nustatyti tikslinių lygių skaičiavimo ir tikrinimo taisykles	Ne Ne Taip
PO3. <i>Geresnis apdorojimas</i>	3A	M12. Perdirbimo apibrėžties suderinimas ir perdirbimo rodiklių skaičiavimo metodikos suderinimas su kitais atliekų teisės aktais M13a. Privalomas tam tikrų dalių ir (arba) komponentų pašalinimas prieš smulkinimą siekiant paskatinti jų perdirbimą ar pakartotinį naudojimą, A sąrašas M14a. Nauja perdarymo apibrėžtis ir nauji pakartotinio naudojimo ir (arba) perdarymo stebėsenos reikalavimai M16a. Po smulkinimo likusių automobilių atliekų likučių šalinimo sąvartynuose draudimas	Taip Taip Taip Taip

	3B	<i>Apima visas PO3A priemones (papildant)</i> M13b. Ilgesnis privalomų pašalinti komponentų sąrašas, apimantis ir tuos komponentus, kurių sudėtyje yra didelė vertingų metalų arba svarbiausiųjų žaliavų koncentracija, B sąrašas M14b. Parama atsarginių dalių naudojimo rinkai M15b. Plastiko perdirbimo tikslai – 30 % M16b. Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių mišraus smulkinimo su EEJA ir pakuočių atliekomis draudimas.	Taip Taip Taip Taip
	3C	<i>Apima visas PO3A ir PO3B priemones (papildant)</i> M13c. Privalomas papildomų komponentų pašalinimas, C sąrašas M15c. Stiklas – 70 % perdirbama išlaikant stiklo taros arba lygiavertę kokybę M16c. Reikalavimų po smulkinimo taikomai technologijai nustatymas siekiant pagerinti iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atgauto metalo laužo kiekį ir kokybę	Ne Ne Ne
PO4. <i>Didesnės surinkimo apimtys</i>	4A	M17a. Valstybių narių ataskaitos apie ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, transporto priemonių registraciją, naudotų transporto priemonių importą ir eksportą, pristatymo į patvirtintą apdorojimo įrenginį paskatas ir sankcijas M18. Išmontuotojų, perdirbėjų pareigos tikrinti ir teikti ataskaitas apie ENTP, sunaikinimo pažymėjimus M19a. Minimalių reikalavimų sektoriaus patikrinimams ir vykdymo užtikrinimo veiksams nustatymas (įskaitant neprivalomas Korespondentų gaires Nr. 9)	Ne Taip Taip
	4B	M17b. Baudų nustatymas ENTP sektoriui, jei ENTP parduodama neteisėtiems išmontuotojams, ir baudų nustatymas prekyautojams (bei elektroninėms platformoms), prekiaujantiems išmontuotomis (naudotomis) atsarginėmis dalimis iš nepatvirtintų įrenginių M19b. Aiškesnė ENTP apibrėžtis siekiant užtikrinti geresnį naudotų transporto priemonių ir ENTP atskyrimą (privaloma CG9) M20. Nacionaliniuose transporto priemonių registruose esančios informacijos tobulinimas ir sąveikos tarp šių registrų didinimas	Taip Taip Taip
	4C	M19c. Informacijos apie transporto priemonės identifikacinius duomenis ir techninę apžiūrą teikimas arba prieigos prie jos suteikimas muitinei (transporto priemonės identifikacinis numeris) M21. Su technine apžiūra susiję naudotų transporto priemonių eksporto reikalavimai	Taip Taip
	4D	Apima priemones M17b, M18, M19a–c, M20, M21 iš PO4A, PO4B ir PO4C (papildant)	Taip
PO5. <i>Didesnė gamintojo atsakomybė</i>	5A	M22. Reikalavimas valstybėms narėms sukurti kolektyvines arba individualias didesnės gamintojo atsakomybės sistemas, įskaitant reikalavimų laikymosi išlaidų stebėseną ir minimalias finansines pareigas M23. Gamintojams taikomos ataskaitų teikimo pareigos	Taip Taip
	5B	<i>Apima M22, M23 priemones iš PO5A (papildant)</i> M24. Suderintas didesnės gamintojo atsakomybės mokesčių diferencijavimas M25. Didesnės gamintojo atsakomybės mokesčių ir (arba) garantijų perkėlimas (tarpvalstybinė didesnė gamintojo atsakomybė)	Taip Taip
	5C	<i>Apima M22–M25 priemones iš PO5A ir PO5B (papildant)</i> M26. Nacionalinių indėlių grąžinimo sistemų sukūrimas M27. Suderinti žaliųjų viešųjų pirkimų kriterijai (savanoriški)	Ne Ne
PO6. <i>Taikymas didesniam transporto priemonių skaičiui</i>	6A	M28. Informacijos teikimas išmontuotojams ir perdirbėjams	Taip
	6B	<i>Apima M28 priemonę iš PO6A (papildant)</i> M30a. Privalomas L3e–L7e kategorijų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, sunkvežimių (N2, N3) ir autobusų (M2, M3) bei priekabų (O) apdorojimas patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose M30b. Naudotų transporto priemonių eksporto reikalavimai, susieti su sunkvežimių (N2, N3) ir autobusų (M2, M3) bei priekabų (O) techninės apžiūros būkle M31b. Minimalūs L3e–L7e kategorijos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, sunkvežimių (N2, N3) ir autobusų (M2, M3) bei priekabų (O) apdorojimui taikomi didesnės gamintojo atsakomybės reikalavimai M32. Sąlygos dėl 3RTA reglamentavimo taikymo srities išplėtimo įtraukiant	Taip Taip Taip Taip

		naujas transporto priemones peržiūra	
	6C	Apima priemones M28, M30a-b, M31b iš PO6A ir PO6B (papildant) M31c. Visapusiškas didesnės gamintojo atsakomybės ir pažangių ekonominių paskatų taikymas M33. Naujų 3RTA ir apdorojimo gyvavimo ciklo pabaigoje reikalavimų taikymas visa apimtimi papildomoms transporto priemonių kategorijoms	Ne Ne

Išsamiai išnagrinėtas kiekvienos politikos galimybės poveikis, taip pat bendras skirtingų galimybių poveikis ir sinergija. Buvo atsižvelgta į poveikį mažosioms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ), jis apibendrinamas specialiaame MVĮ tyrime. Apskaičiuotas aplinkosauginis, ekonominis ir socialinis poveikis iki 2040 m. ir palygintas su atskaitos scenarijumi. Pagrindiniai palyginimo metai yra 2035 m., iki kurių turi įsigaliooti visos ilgalaikės priemonės.

Tinkamiausių politikos priemonių rinkinys apima toliau nurodytų galimybių derinį.

Žiedinis projektavimas. Tinkamiausia galimybė apima trumpalaikes pareigas transporto priemonių gamintojams teikti išsamią ir naudotojams patogią išmontavimo ir perdirbimo informaciją, įskaitant informaciją apie svarbiausiųjų žaliavų naudojimą ir jų vietą transporto priemonėse ir informaciją apie naujose transporto priemonėse naudotų perdirbtųjų medžiagų dalį. Vidutinio laikotarpio veiksmai apima galimybės perdirbti ir pakartotinai panaudoti naujas transporto priemones tipo patvirtinimo etape apskaičiavimo metodikos peržiūrą ir transporto priemonės žiediškumo paso parengimą. Apskritai taip žiediškumo reikalavimai integruojami į naujų transporto priemonių tipo patvirtinimo procesą.

Perdirbtųjų medžiagų dalis. Tinkamiausia galimybė – nustatyti vidutinio lygio užmojį iki 2030 m. pasiekti 25 % perdirbtosios plastiko dalies tikslą, iš kurių 25 % būtų gaunama uždarojo ciklo būdu iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo. Kalbant apie plieną, šia galimybe Komisija įgalinama nustatyti perdirbtosios plieno dalies naujai patvirtintose transporto priemonėse tikslą per trejus metus nuo reglamento įsigaliojimo, remiantis galimybių studija. Ateityje bus vertinama galimybė nustatyti kitų perdirbtųjų medžiagų, pavyzdžiui, aliuminio ir svarbiausiųjų žaliavų, dalies tikslus atsižvelgiant į automobilių projektavimo pokyčius ir perdirbimo pajėgumų prieinamumą.

Geresnis apdorojimas. Tinkamiausia galimybė apima griežtesnę perdirbimo apibrėžtį, draudimą mesti susmulkintų automobilių liekanų frakcijas į sąvartyną ir vidutinio lygio užmojį nustatyti pareigas dėl dalių pašalinimo siekiant pagerinti pagrindinių komponentų atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, neapkraunant apdorojimo veiklos vykdytojų neproporcingomis išlaidomis. Taip bus padidintas (svarbiausiųjų) žaliavų atgavimas ir pagerinta plastiko, plieno ir aliuminio frakcijų kokybė.

Didesnės surinkimo apimtys. Tinkamiausia yra didžiausio užmojo politikos galimybė. Tokios priemonės kaip aiškesnis atsakomybės už sunaikinimo pažymėjimus paskirstymas, privalomi naudotų transporto priemonių ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atskyrimo kriterijai ir naujos vykdymo užtikrinimo nuostatos gerokai padidins teisėtai apdorotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičių ES. Taip pat bus uždraustas techninės apžiūros reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių eksportas, laikantis reikšmingos žalos nedarymo principo.

Paskatos didinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą ir gerinti atliekų apdorojimą. Tinkamiausia galimybė apima finansines ir organizacines paskatas nustatant didesnės gamintojo atsakomybės reikalavimus, kuriais siekiama didinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą ir kompensuoti geresnės apdorojimo kokybės išlaidas, kurių negalima kompensuoti atgautų medžiagų ir komponentų verte.

Taikymas didesniai transporto priemonių skaičiui. Tinkamiausia galimybė – laipsniškas didesnio transporto priemonių skaičiaus įtraukimas pagal naujas ES taisykles nustatant gamintojams reikalavimą teikti informaciją apie jų transporto priemonių sudėtį. Pagal ją taip pat nustatomi minimalūs apdorojimo reikalavimai L_{3e}–L_{7e} kategorijų eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms. Tikimasi, kad tinkamiausia galimybė turės teigiamą poveikį aplinkai, nes sumažės su transporto priemonių gamyba ir jų gyvavimo ciklo pabaiga susijęs aplinkosauginis pėdsakas.

Vertinama, kad bendra nauda aplinkai 2035 m. sieks 12,3 mln. tonų CO₂e sumažinimą per metus (nuo 10,8 mln. tonų 2030 m. iki 14,0 mln. tonų 2040 m.) – tai bus labai svarbus indėlis mažinant automobilių pramonės priklausomybę nuo iškastinio kuro. Piniginė šio sutaupyto CO₂ kiekio išraiška yra 2,8 mlrd. EUR. Tai susiję su geresne 5,4 mln. tonų medžiagų (plastiko, plieno, aliuminio, vario, svarbiausiųjų žaliavų), kurios būtų arba perdirbamos į aukštesnės kokybės produktus, arba naudojamos pakartotinai, valorizacija, taip pat su tuo, kad ES būtų surinkta ir apdorota iki 3,8 mln. eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. 2035 m. pakartotinai naudoti ir perdirbti būtų surinkta 350 tonų nuolatiniame magnete naudojamų retųjų žemių metalų (2040 m. – 1 500 tonų), o tai labai prisidėtų prie ES tikslo pasiekti strateginį savarankiškumą svarbiausiųjų žaliavų srityje. Tinkamiausia galimybė daugiausia prisidedama prie darnaus vystymosi tikslų – darnių inovacijų (SDG9), atsakingo vartojimo ir gamybos (SDG12) ir kovos su klimato srities veiksnių (SDG13).

2035 m. bendros metinės pajamos pagal tinkamiausią galimybę sieks 5,2 mlrd. EUR, įskaitant 2,8 mlrd. EUR dėl neišmesto CO₂ (pavertus pinigine išraiška), o išlaidos – 3,3 mlrd. EUR, taigi grynosios pajamos sudarys 1,8 mlrd. EUR.

Apskaičiuota, kad tinkamiausios galimybės kaina 2035 m. bus 66 EUR už rinkai pateiktą transporto priemonę. Numatoma, kad būtų sukurta 22 100 papildomų darbo vietų, iš kurių 14 200 – MVĮ, daugiausia išmontavimu ir perdirbimu užsiimančiose įmonėse.

Nors ES automobilių pramonė patirs tam tikrų trumpalaikių išlaidų, pagal tinkamiausią galimybę taip pat bus sutaupyta išlaidų energijai, sumažės ES priklausomybė nuo iš trečiųjų šalių gaunamų medžiagų ir bus užtikrinta, kad perėjimas prie transporto priemonių elektrifikavimo būtų grindžiamas tvariais ir žiediniais verslo modeliais – visa tai prisidės prie sektoriaus konkurencingumo ilguoju laikotarpiu.

Pasirinkus tinkamiausią galimybę atliekų tvarkymo sektorius patirs išlaidų (susijusių su investicijomis į naujas technologijas) ir gaus pajamų (susijusių su didesne atsarginių dalių ir perdirbtųjų medžiagų verte). Nors dėl naudojamų technologijų ir darbo sąnaudų skirtumų situacija bus skirtinga priklausomai nuo valstybės narės ir veiklos vykdytojo, planuojamais pakeitimais bus gerokai sustiprinta ir modernizuota ES išmontavimo, smulkinimo ir perdirbimo pramonė.

Numatoma, kad valstybių narių institucijos patirs ribotas išlaidas, susijusias su naujų teisės aktų atitikties stebėseną ir vykdymo užtikrinimu. Išlaidos visų pirma bus patirtos dėl patikrų, ENTP ir naudotų transporto priemonių eksporto tikrinimų ir poreikio pritaikyti registravimo sistemas. Kita vertus, dėl didesnio skaitmeninimo (teikiant ataskaitas apie sunaikinimo pažymėjimą, keičiantis informacija iš nacionalinių transporto priemonių registracijos registru apie eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir naudotų transporto priemonių eksportą ir esant sąveikumui su vieno langelio sistema) padidės vykdymo užtikrinimo institucijų ir įmonių veiksmingumas ir sumažės jų patiriama našta. Apskaičiuota, kad bendros valdžios institucijų išlaidos didesnės gamintojo atsakomybės sistemų priežiūrai, vykdymo užtikrinimo veiklai ir nacionalinių transporto priemonių registracijos sistemų pritaikymui sudarys apie 24 mln. EUR, t. y. mažiau nei 2 EUR vienai transporto priemonei.

Vartotojai gali susidurti su naujų transporto priemonių kainų padidėjimu maždaug 39 EUR vienai transporto priemonei, o parduodant naudotus automobilius – kainų sumažėjimu (12 EUR vienai transporto priemonei) dėl sumažėjusio eksporto. Kita vertus, tikimasi, kad dėl priemonių, kuriomis skatinamas naudotų atsarginių dalių atgavimas ir pardavimas, pirkimo kainos vartotojams bus mažesnės, o remontas ir priežiūra – pigesni, todėl šios priemonės yra naudingos.

Išplėsti eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms taikomi reikalavimai MVĮ gali kelti sunkumų, susijusių su didesnėmis trumpalaikėmis ir vidutinės trukmės įgyvendinimo išlaidomis ir prisitaikymu prie naujų apdorojimo technologijų. Kartu didėjančios investicijos į automobilių perdirbimo sektorių, parama antrinių dalių pakartotinio naudojimo rinkai ir lengvesnis transporto priemonės išmontavimo informacijos pasiekiamumas skatins inovacijas, atvers naujas galimybes MVĮ ir prisidės prie naujų darbo vietų kūrimo šiame sektoriuje. Siekiant dar labiau sumažinti poveikį MVĮ, sugriežtinus didesnės gamintojo atsakomybės reikalavimus bus galima kompensuoti išlaidas didesniais surinkimo rodikliais ir geresne apdorojimo kokybe.

Vertinama, kad pasirinkus tinkamiausios galimybės priemonių rinkinį taikant principą „kiek plius, tiek minus“, susijusios nuolatinės išlaidos sudarys 81,8 mln. EUR arba 5,45 EUR naujai transporto priemonei. Tinkamiausia galimybė maksimaliai išnaudojamas skaitmeninio potencialas siekiant veiksmingo naujų reikalavimų vykdymo užtikrinimo pagal standartinio skaitmeninio principą. Numatoma, kad be skaitmeninio poveikis būtų 32,2 mln. EUR arba 40 % didesnis.

• **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Tikimasi, kad dėl siūlomo reglamento bus pagerintas veiksmingumas ir suderinimas. Jame taip pat atsižvelgiama į daugumą ateičiai tinkamo reglamentavimo platformos nuomonėje pateiktų pasiūlymų³⁴. Transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūrų, skirtų aiškiems žiediško reikalavimams nustatyti, specifikacijomis bus supaprastintos gamintojams taikomos bendrosios rinkos procedūros. Tolesnis supaprastinimas bus pasiektas centralizuojant apribojimus cheminėms medžiagoms pagal REACH – pagrindinį ES teisės aktą, kuriuo reglamentuojamos cheminės medžiagos. Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo atžvilgiu sulyginus perdirbimo apibrėžtis su Atliekų pagrindų direktyva bus suderintas ir supaprastintas teisinis aiškinimas, o ataskaitose pateikti duomenys bus labiau palyginami. Nustačius su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis susijusias didesnės gamintojų atsakomybės sistemas bus išvengta nevienodų valstybių narių taikomų metodų. Tai padidins skaidrumą ir sąžiningą finansinės atsakomybės paskirstymą įmonėms, susijusioms su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu.

Skaitmeninimas taip pat padės gerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą ir spręsti ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, problemą pradėjus taikyti skaitmenines ataskaitas patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose ir valstybėms narėms keičiantis transporto priemonių registracijos informacija. Sąsaja su ES muitinės vieno langelio aplinka leis muitinėms užtikrinti naujų sąlygų, taikomų naudotų transporto priemonių eksportui, vykdymo užtikrinimą. Skaitmeninio potencialo išnaudojimas bus labai svarbus, kad MVĮ, visų pirma mažesnės ir dažnai šeimoms priklausančioms bendrovėms, būtų sudarytos sąlygos patekti į naujas rinkas, suteikiant joms galimybę prisijungti prie interneto platformų ir tolimų rinkų vietos ir tarptautiniu lygmenimis. Be to, tikimasi, kad nustačius privalomą perdirbtojo plastiko

³⁴ Daugiau informacijos apie atrinktus pasiūlymus iš ateičiai tinkamo reglamentavimo platformos žr. poveikio vertinimo ataskaitos 1 ir 5 prieduose.

dalies tikslą tai turės teigiamą poveikį išmontuotojų konkurencingumui, nes jie taptų pagrindiniu paklausių ir kokybiškų antrinių žaliavų tiekimo šaltiniu. Ypatingas dėmesys buvo skirtas tam, kad pareiga teikti ataskaitas apsiribotų tik tokia apimtimi, kuri yra būtina teisės aktų įgyvendinimui įvertinti ir stebėti, teikiant pirmenybę skaitmeniniams sprendimams ir paliekant veiklos vykdytojams laisvę rinktis, kaip teikti ataskaitas nacionalinėms institucijoms.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas neturi poveikio pagrindinių teisių apsaugai.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Norint įgyvendinti pasiūlymą bus reikalingi darbuotojai ir finansiniai ištekliai paslaugoms pirkti. Tikimasi, kad kai kurie su darbuotojais susiję poreikiai bus patenkinti pagal dabartinius Komisijos asignavimus, tačiau pridedamoje finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje pateikta tam tikrų papildomų išorės darbuotojų poreikių. Numatoma, kad ribotų papildomų išteklių prireiks Europos cheminių medžiagų agentūrai, šie ištekliai bus numatyti kitame teisėkūros procedūra priimamame akte, apimančiame cheminių medžiagų teisės aktus.

Į pasiūlymą įtraukti keli straipsniai, kuriuose išsamiai aprašyti tolesni darbai, kuriuos reikės atlikti papildant reglamentą. Šis darbas apims įgyvendinimo ir (arba) deleguotųjų aktų priėmimą per artimiausius 1–8 metus.

Pagrindinės techninės užduotys:

- tobulinti perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo rodiklių apskaičiavimo metodiką (3R rodikliai);
- tobulinti likusių išimčių dėl pavojingų cheminių medžiagų rizikos vertinimą (ECHA parama);
- apskaičiuoti ir tikrinti perdirbtojo plastiko dalies taisykles, atlikti galimybių studiją dėl perdirbtojo plieno dalies automobilių pramonėje tikslų nustatymo ir platesnę galimybių studiją, įskaitant kitų perdirbtųjų medžiagų dalies tikslų ir deklaravimo formatų nustatymo ekonominį vertinimą (remiantis JRC patirtimi ir metodika, nors tai nebūtinai turi atlikti JRC);
- nustatyti reikalavimus dėl elektromobilių baterijų ir elektros pavaros variklių pašalinimo ir bendrą informaciją apie kitų susijusių komponentų pašalinimą, ir suderinti svarbiausiųjų žaliavų akto reikalavimus su baterijų reglamentu (kaip nurodyta pirmiau, remiantis JRC patirtimi);
- atnaujinti tipo patvirtinimo formatus ir informacinį aplanką, teikiamą tipo patvirtinimo institucijoms;
- parengti transporto priemonių žiediškojo paso kriterijus;
- nustatyti tarpvalstybinius didesnės gamintojo atsakomybės mechanizmus;
- iš dalies pakeisti transporto priemonių apdorojimo rezultatų skaičiavimo ir tikrinimo taisykles (kaip nurodyta pirmiau, remiantis JRC patirtimi);
- skaitmeninimas: sukurti sąveikius transporto priemonių registrus ir realiuoju laiku veikiančias eksporto kontrolės priemones per ES muitinės vieno langelio aplinką, kurie pirmiausia būtų pagrįsti galiojančiais techninės apžiūros reikalavimais, o tada – rizikos vertinimu (glaudus ENV GD, MOVE GD ir TAXUD GD bendradarbiavimas);

- laipsniškai plėsti taikymo sritį įtraukiant naujas transporto priemonių kategorijas ir pasirengti peržiūrai praėjus 8 metams nuo įsigaliojimo.

Komisijai reikės tiek papildomų darbuotojų šioms techninėms užduotims įvykdyti:

- 2024 m. – 0,5 etato ekvivalento darbuotojų, dirbančių pagal terminuotą sutartį;
- 2025 m. – 3,0 etato ekvivalentų darbuotojų, dirbančių pagal terminuotą sutartį;
- 2026 m. ir 2027 m. – 4,0 etato ekvivalentų darbuotojų, dirbančių pagal terminuotą sutartį ir 1 etato ekvivalento deleguotojo nacionalinio eksperto.

Apskaičiuota, kad visos įgyvendinimo išlaidos, įskaitant Komisijos darbuotojų išlaidas, pagal naujausias atlyginimų skales sudarys 4,346 mln. EUR.

5. KITI ELEMENTAI

• Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Siūlomo reglamento įgyvendinimas bus stebimas naudojant įvairius rodiklius, kuriais sekama tokia informacija kaip naujose transporto priemonėse naudojamų perdirbtų medžiagų kiekis, konkrečių medžiagų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimo rodikliai, prieš smulkinimą išimtos medžiagos / komponentai / dalys, naudotų atsarginių dalių rinkos dalis, pagal eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms taikomus reikalavimus surinktų ir apdorotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičius ir eksportuotų naudotų transporto priemonių skaičius. Daugiau informacijos apie šiuos rodiklius pateikta poveikio vertinimo ataskaitoje.

Bendrą reglamento peržiūrą planuojama atlikti praėjus 8 metams nuo reglamento įsigaliojimo.

• Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

I skyriuje nustatytos bendrosios nuostatos.

1 straipsnyje nustatytas šio reglamento dalykas, o *2 straipsnyje* nurodyta jo taikymo sritis. Dauguma jo nuostatų taikomos M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėms (automobiliams ir furgonams). Kai kurios nuostatos dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo ir eksporto reikalavimų taip pat taikomos tam tikroms L kategorijos transporto priemonėms (L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ir L_{7e} kategorijų transporto priemonėms), sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms (M₂, M₃, N₂, N₃ ir O kategorijų transporto priemonėms).

3 straipsnyje nustatytos šiame reglamente vartojamos apibrėžtys. Kelios apibrėžtys perkeliama iš panaikintų direktyvų 2000/53/EB ir 2005/64/EB arba iš galiojančių ES teisės aktų, pvz., direktyvų 1999/37/EB, 2008/98/EB ir 2014/45/ES arba Reglamento (ES) 2018/858.

II skyriuje pateikiami su transporto priemonių projektavimu susiję žiediško reikalavimai, kurie turi būti tikrinami tipo patvirtinimo proceso metu.

4 straipsnyje nustatyti minimalieji reikalavimai, susiję su galimybe pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti transporto priemones, nurodant kiekvienai rūšiai taikomus rodiklius. Komisija įgaliojama priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose būtų nustatyta šių rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika.

5 straipsniu ribojamas švino, kadmio, gyvsidabrio ir šešiavalenčio chromo naudojimas transporto priemonėse, o III priede numatomos šio apribojimo išimtys. Komisija priims deleguotuosius aktus, kuriais šis priedas bus iš dalies keičiamas jį priderinant prie technikos ir mokslo pažangos.

6 straipsnyje nustatytas reikalavimas, kad kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje būtų ne mažiau kaip 25 % plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų, ir kad 25 % tokios medžiagos turėtų būti gauta iš perdirbtų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Be to, juo Komisija įgaliojama priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų nustatyti ir kitų perdirbtųjų medžiagų dalies tikslai. Tokių galimų tikslų nustatymas turi būti pagrįstas išsamiu vertinimu.

7 straipsnyje nustatyta bendra pareiga projektuoti naujas transporto priemones taip, kad dėl jų konstrukcijos nekiltų sunkumų transporto priemonei tapus atliekomis pašalinti didelį pakartotinio naudojimo potencialą turinčias dalis ir komponentus. Jame taip pat nustatytas reikalavimas projektuoti transporto priemones taip, kad elektrinių transporto priemonių baterijas ir elektros pavaros variklius būtų galima pašalinti iš atitinkamo tipo transporto priemonės ir juos pakeisti tiek naudojimo etapu, tiek etapu, kai transporto priemonė tampa atliekomis.

III skyriuje nustatyti informacijos ir ženklavimo reikalavimai gamintojams.

8 straipsnyje nustatyta, kaip tipo patvirtinimo proceso metu gamintojai turi įrodyti, kad jų transporto priemonių tipai atitinka šiame reglamente nustatytus reikalavimus.

9 straipsnyje nustatyta pareiga kiekvienam naujam transporto priemonių tipui parengti žiediškumo strategiją, kuri apimtų IV priede išvardytus aspektus. Gamintojai turėtų atnaujinti strategijas kas 5 metus apibendrinami veiksmų, kurių buvo imtasi siekiant įvykdyti savo įsipareigojimus, rezultatus.

10 straipsniu gamintojai įpareigojami tipo patvirtinimo dokumentuose deklaruoti transporto priemonėse esančių nurodytų perdirbtųjų medžiagų dalį.

11 straipsniu gamintojai įpareigojami teikti informaciją apie saugų transporto priemonėse esančių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams ši informacija turi būti prieinama nemokamai.

12 straipsniu reglamentuojamas transporto priemonėse esančių dalių, komponentų ir medžiagų ženklavimas pagal medžiagų kodavimo standartus. VI priede nustatytos išsamios elektros pavaros variklių, kuriuose yra nuolatinių magnetų, ženklavimo taisyklės.

13 straipsniu nustatomas transporto priemonės žiediškumo pasas – skaitmeninė priemonė, naudojama teikti informaciją apie saugų transporto priemonės dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą taip, kad ji atitiktų kitas skaitmenines informavimo priemones ir platformas, kurios jau yra arba yra toliau plėtojamos automobilių sektoriuje.

IV skyriuje nustatytos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo taisyklės.

1 skirsnys pateikiamos nuostatos, pagal kurias reikalaujama, kad valstybės narės paskirtų institucijas, atsakingas už IV ir V skyrių įgyvendinimą ir vykdymo užtikrinimą (*14 straipsnis*) ir už bendrų leidimų patvirtintiems apdorojimo įrenginiams išdavimo sąlygų nustatymą (*15 straipsnis*).

2 skirsnys nustatyti didesnės gamintojo atsakomybės reikalavimai.

16 straipsnyje nustatyta bendra gamintojų pareiga dėl atsakomybės ir nurodyta jos taikymo sritis. *17 straipsnyje* nustatytas reikalavimas, kad valstybės narės sukurtų registrą, kuriame būtų stebima, kaip gamintojai laikosi šių reikalavimų. Neregistruoti gamintojai negali teikti rinkai transporto priemonių valstybės narės teritorijoje. *18 straipsnyje* aprašytos gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos. *19 straipsnyje* nustatytos gamintojo (jei didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos individualiai) ir gamintojo atsakomybę

perimančių organizacijų įgaliojimo sąlygos. 20 *straipsnyje* nurodytos išlaidos, susijusios su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymu, kurios turėtų būti padengiamos gamintojų finansiniais įnašais. 21 *straipsnyje* nustatyti suderinti šių mokesčių diferencijavimo kriterijai. 22 *straipsnyje* nustatytos išlaidų dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje, paskirstymo taisyklės. Komisija įgaliojama priimti deleguotuosius aktus, susijusius su išsamiomis mokesčių diferencijavimo kriterijų taikymo ir dėl tarpvalstybinės didesnės gamintojo atsakomybės patiriamų išlaidų paskirstymo mechanizmo taisyklėmis.

3 *skirsnyje* reglamentuojamas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimas.

23 *straipsnyje* nustatyta gamintojų pareiga sukurti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo sistemas ir jose dalyvauti, taip pat nustatyti šių sistemų reikalavimai. Be to, juo valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad šios sistemos veiktų tinkamai.

24 *straipsnyje* nustatyta pareiga pristatyti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į patvirtintus apdorojimo įrenginius.

25 *straipsnyje* nustatyta patvirtintų apdorojimo įrenginių pareiga išduoti visų apdorotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimus.

26 *straipsnyje* nustatyta transporto priemonių savininkų pareiga pristatyti savo transporto priemones į patvirtintą apdorojimo įrenginį, kai transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, ir po to pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad transporto priemonė būtų išregistruota.

4 *skirsnyje* reglamentuojamas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas.

27 *straipsnyje* nustatytos patvirtintų apdorojimo įrenginių pareigos dėl konkrečių veiksmų, kurie yra būtini, kad transporto priemonės būtų tinkamai apdorotos.

28 *straipsnyje* nustatyti bendrieji reikalavimai, taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimui. Juo taip pat draudžiamas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, jų dalių, komponentų ir medžiagų šalinimas kartu su pakuočių atliekomis bei elektros ir elektroninės įrangos atliekomis.

29 *straipsnyje* nustatyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių taršos mažinimo reikalavimai nurodant, kad pašalinti skysčiai turi būti sandėliuojami atskirai, kaip ir dalys, komponentai ir medžiagos, kurių sudėtyje yra švino, kadmio, gyvsidabrio ir šešiavalenčio chromo. Taip pat pabrėžiama, kad išimtos elektrinių transporto priemonių baterijos turi būti sandėliuojamos ir apdorojamos pagal Reglamentą (ES) 2023/[Baterijos].

30 *straipsniu* patvirtinti apdorojimo įrenginiai įpareigojami prieš smulkindami transporto priemones išimti VII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus ir nustatomos sąlygos, pagal kurias šiam reikalavimui leidžiama taikyti išimtį.

31 *straipsnyje* nustatytos pareigos, susijusios su išimtomis dalimis ir komponentais, siekiant įvertinti jų tinkamumą pakartotinai naudoti, perdaryti, atnaujinti, perdirbti ar kitaip apdoroti ir nustatant, kaip jie turėtų būti ženklinami. Jame taip pat pateikiamas dalių, kurios neturėtų būti pakartotinai naudojamos, perdaromos ar atnaujinamos, sąrašas.

32 *straipsnyje* nustatyti reikalavimai, kuriais reglamentuojama prekyba naudotomis, perdarytomis ir atnaujintomis dalimis bei komponentais. Šios dalys ir komponentai turi būti tinkamai paženklinėti ir jiems turi būti taikoma garantija.

33 *straipsnyje* nurodyta, kad valstybės narės turi skatinti pakartotinį dalių ir komponentų naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą.

34 *straipsnyje* nustatyti trys tikslai: dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo, dėl jų pakartotinio naudojimo ir atgavimo ir dėl plastiko perdirbimo.

35 *straipsnyje* nustatytas draudimas į sąvartyną išmesti neinertines atliekas, kurios nėra apdorojamos po smulkinimo taikoma technologija.

36 *straipsnyje* nustatytos pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų apskaičiavimo taisyklės tais atvejais, kai eksploatuoti netinkamos transporto priemonės vežamos apdoroti į kitą šalį.

V skyriuje pateikiamos taisyklės dėl naudotų transporto priemonių ir jų eksporto.

1 *skyriuje* apibrėžiamas naudotų transporto priemonių statusas. 37 *straipsniu* transporto priemonės nuosavybės teises perduodantis transporto priemonės savininkas įpareigojamas galėti įrodyti, kad perduodama transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti.

2 *skirsnis* apima kelias nuostatas, kuriomis reglamentuojamas naudotų transporto priemonių eksportas.

38 *straipsnyje* nustatytos naudotų transporto priemonių eksporto sąlygos: jos neturėtų būti netinkamos eksploatuoti pagal I priede nustatytus kriterijus ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus. Jame taip pat paaiškinama, kaip muitinės tikrins, ar transporto priemonės atitinka ir kaip atitinka šiuos reikalavimus.

39 *straipsniu* muitinės įpareigojamos automatiškai ir elektroniniu būdu patikrinti, ar eksportuoti skirtos transporto priemonės atitinka eksporto reikalavimus.

40 *straipsnyje* nustatyta, kada muitinės turėtų patikrinti eksportuoti skirtas naudotas transporto priemones.

41 *straipsnyje* nurodoma, kada muitinė turėtų sustabdyti naudotos transporto priemonės eksportą, 42 *straipsniu* reglamentuojami atvejai, kuriais naudotą transporto priemonę turėtų būti leista eksportuoti, o 43 *straipsnyje* pateikti atsisakymo leisti transporto priemonę eksportuoti pagrindai.

44 *straipsnyje* aprašytas valdžios institucijų bendradarbiavimas ir keitimasis su muitine susijusia informacija, o 45 *straipsnyje* nurodoma elektroninė sistema, kuri turi būti naudojama šiam tikslui.

VI skyriuje pateiktos nuostatos dėl reglamente nustatytų taisyklių vykdymo užtikrinimo.

46 *straipsniu* valstybės narės įpareigojamos reguliariai tikrinti patvirtintus apdorojimo įrenginius, remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojus ir kitas įmones bei ekonominės veiklos vykdytojus, kurie gali apdoroti eksploatuoti netinkamas transporto priemones.

47 *straipsniu* valstybės narės įpareigojamos nustatyti veiksmingus bendradarbiavimo mechanizmus nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu, kad būtų galima keistis pagal šį reglamentą reikalingais duomenimis.

48 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas už šio reglamento pažeidimą.

49 straipsnyje nustatytos taisyklės dėl valstybių narių ataskaitų Komisijai apie duomenis, susijusius su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių rinkimu ir apdorojimu, taip pat dėl didesnės gamintojų atsakomybės pareigų įgyvendinimo.

VII skyrius yra standartinis skyrius, kurį sudaro straipsniai dėl deleguotųjų aktų (*50 straipsnis*) ir dėl įgyvendinimo aktų (*51 straipsnis*).

VIII skyriuje nustatomi Reglamento (ES) 2019/1020 ir Reglamento (ES) 2018/858 pakeitimai.

IX skyrius yra standartinis baigiamųjų nuostatų skyrius, kuriame yra straipsniai dėl reikalavimo įvertinti reglamentą praėjus 8 metams po priėmimo (*55 straipsnis*), dėl panaikinimo ir pereinamojo laikotarpio nuostatų (*56 straipsnis*) ir įsigaliojimo (*57 straipsnis*).

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl transporto priemonių projektavimo žiediško reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“³ (toliau – Europos žaliasis kursas) yra Europos augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, o ekonomikos augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo. Siekiant Sąjungos gaminių politika prisidėti prie išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo pasauliniu lygmeniu reikia užtikrinti, kad gaminiai, kuriais prekiaujama ir kurie parduodami Sąjungos rinkoje, būtų tvariai gauti, pagaminti ir apdoroti jų gyvavimo ciklo pabaigoje;
- (2) automobilių sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

³ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640 *final*).

turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – abiem atvejais reikia daug svarbiausių ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, būtina gerinti bendrosios rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“⁴, kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba⁵ ir Parlamentas⁶ taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

- (3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/53/EB⁷ nustatomi suderinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo reikalavimai ir transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo tikslai. Joje nustatytos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo pareigos ir ekonominės veiklos vykdytojų pareigos, visų pirma apribojant sunkiųjų metalų naudojimą transporto priemonėse. Ja taip pat nustatomos pagrindinės taisyklės dėl didesnės gamintojo atsakomybės, pagal kurias transporto priemonių gamintojai turi padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų;
- (4) savo pateiktame Direktyvos 2000/53/EB vertinime⁸ Komisija pabrėžė, kad šia direktyva veiksmingai įgyvendinta daugelis pradinių jos tikslų, visų pirma iš transporto priemonių pašalinti kadmių, šviną, gyvsidabrį ir šešiavalentį chromą, padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo taškų skaičių ir pasiekti atgavimo ir perdirbimo tikslus. Tačiau atlikus vertinimą nustatyta, kad šia direktyva nepakankamai sprendžiami svarbūs klausimai, susiję su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, ir ja nebegali būti užtikrinta aukšta šių transporto priemonių apdorojimo kokybė;

⁴ 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

⁵ 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

⁶ 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

⁷ 2000 m. rugsėjo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 269, 2000 10 21, p. 34).

⁸ 2000 m. rugsėjo 18 d. direktyvos (EB) 2000/53 dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių įvertinimas, SWD(2021) 61 *final*.

- (5) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB⁹ reglamentuojamas transporto priemonių tipo patvirtinimas, susijęs su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, kad šios transporto priemonės savo gyvavimo ciklo pabaigoje atitiktų Direktyvoje 2000/53/EB nustatytus tikslus. Šia direktyva nepavyko reikšmingai padidinti naujų transporto priemonių pakartotinį naudojimą, perdirbimą ir atgavimą ir ji nėra pritaikyta naujų transporto priemonių savybėms, kurios nuo tos direktyvos įsigaliojimo labai pasikeitė;
- (6) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/858¹⁰ nustatyta išsami motorinių transporto priemonių, priekabų ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistema siekiant užtikrinti tinkamą bendrosios rinkos veikimą ir užtikrinti aukštą aplinkosauginio veiksmingumo lygį. Reikalingas atskiras reglamentas, parengtas ES tipo patvirtinimo procedūros, numatytos Reglamento (ES) 2018/858 II priede, tikslais. Būtina nustatyti ES tipo patvirtinimo procese taikomas nuostatas ir reikalavimus dėl transporto priemonių žiediško. Siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės atitiktų šiuos reikalavimus, būtina užtikrinti jų tikrinimą ES tipo patvirtinimo procese. Pagal šį reglamentą išduodamiems tipo patvirtinimams taikomos Reglamento (ES) 2018/858 administracinės nuostatos, įskaitant nuostatas dėl rinkos priežiūros, taisomųjų priemonių ir sankcijų. Pagal šio reglamento reikalavimus išduodamiems tipo patvirtinimams taikomos Reglamento (ES) 2018/858 administracinės nuostatos, įskaitant nuostatas dėl rinkos priežiūros, taisomųjų priemonių ir sankcijų;
- (7) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo sąlygas, susijusias su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, taip pat sąlygas, reglamentuojančias atliekų tvarkymą automobilių sektoriuje. Gamybos etapas turi natūralių sąsajų su transporto priemonių apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, nes ekologiškas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas didele dalimi priklauso nuo to, kaip transporto priemonės yra suprojektuotos ir sukonstruotos. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai pateikiamose transporto priemonėse, rinką, taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Siekiant šių tikslų ir dėl aplinkosaugos problemų skatinamos būtinybės sukurti vienodas bendrosios rinkos taisykles bei atsižvelgiant į bendrus Sąjungos teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, Direktyva 2000/53/EB ir Direktyva 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, pagrįstu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsniu;

⁹ 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti, bei iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB (OL L 310, 2005 11 25, p. 10).

¹⁰ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

- (8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir tam tikroms L kategorijos transporto priemonėms (L_{3e} – L_{7e}), sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O). Trūksta išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje jų gyvavimo ciklo pabaigoje, tai neleis joms taikyti to paties režimo, kuris bus taikomas M_1 ir N_1 transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau L kategorijos transporto priemonėms (L_{3e} – L_{7e}) ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo reikalavimai. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;
- (9) kaip rodo tyrimai¹¹, naudotų transporto priemonių eksporto problemos susijusios ne tik su keleivinėmis transporto priemonėmis (M_1) ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis (N_1), bet ir su didesnėmis transporto priemonėmis. Todėl šios nuostatos taip pat turėtų būti taikomos sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O);
- (10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklį. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialiosios paskirties transporto priemonės taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. Antrojo etapo transporto priemonių, kurių tipas buvo patvirtintas keliais etapais, gamintojas neturi galimybės apskaičiuoti visos transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklį. Dėl to turėtų būti reikalaujama, kad tik bazinė transporto priemonė atitiktų šio reglamento reikalavimus;
- (11) vienas didžiausių praktinių iššūkių, susijusių su Direktyvos 2000/53/EC taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų atvejais. Nepaisant to, kad šiuo klausimu buvo pateiktos gairės¹², toks vertinimas tebėra problemiškas. Todėl būtina

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

¹² Korespondentų gairės Nr. 9 dėl transporto priemonių atliekų vežimo,
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

nustatyti teisiškai privalomus tikslus kriterijus, leidžiančius nustatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę. Šiuos kriterijus turėtų taikyti visi ekonominės veiklos vykdytojai ir transporto priemonių savininkai, turintys reikalų su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis;

- (12) atlikus Direktyvos 2000/53/EB vertinimą padaryta išvada, kad šios direktyvos nuostatos dėl transporto priemonių projektavimo, kuriomis siekiama palengvinti šių transporto priemonių išmontavimą ir perdirbti daugiau jų medžiagų, turėjo labai ribotą poveikį naujų transporto priemonių projektavimui ir gamybai, nes šios nuostatos nebuvo pakankamai išsamios, konkrečios ir išmatuojamos;
- (13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediško reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;
- (14) transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojama kuo mažiau susirūpinimą keliančių medžiagų. 2020 m. spalio 14 d. komunikate „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“¹³ Komisija nurodė, kad susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas ir pakeistas, palaipsniui atsisakant žalingiausių medžiagų, skirtų neesminėms visuomenės reikmėms, visų pirma vartotojų gaminiuose. Tad susirūpinimą keliančių medžiagų, esančių transporto priemonėse naudojamų medžiagų arba bet kurios transporto priemonių dalies ar komponento sudėtyje, turėtų būti kuo mažiau siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės ir perdirbant transporto priemones gautos medžiagos per visą savo gyvavimo ciklą nedarytų neigiamo poveikio žmonių sveikatai ar aplinkai;
- (15) Direktyvoje 2000/53/EB jau yra ribojamas švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimas transporto priemonėse ir numatomos išimties, pagal kurias tokios

¹³ 2020 m. lapkričio 14 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“, (COM(2020) 667 *final*).

medžiagos gali būti naudojamos tam tikrais atvejais. Šiuo reglamentu turėtų būti perimtos šios galiojančios taisyklės. Tačiau siekiant užtikrinti cheminių medžiagų teisės aktų nuoseklumą apribojimais, susiję su pateikimu rinkai ir kitų medžiagų naudojimu transporto priemonėse, turėtų būti sprendžiami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1907/2006¹⁴. Be to, turėtų būti nustatyti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1021¹⁵ reglamentuoti medžiagų naudojimo apribojimai remiantis to reglamento nuostatomis. Todėl šiame reglamente neturėtų būti numatyta galimybė apriboti kokių nors kitų medžiagų nei švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimą transporto priemonėse;

- (16) Direktyvoje 2000/53/EB numatomos švino ir kadmio naudojimo transporto priemonėse naudojamose baterijose apribojimų išimtys, kurias dabar perima šis reglamentas. Tačiau medžiagų naudojimas baterijose yra išsamiai reglamentuotas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 2023/[Baterijos]¹⁶. Todėl tokių medžiagų klausimas turėtų būti sprendžiamas ir jų apribojimai bei susijusios išimtys atitinkamai perkeltos į tą reglamentą, ir jos neturėtų būti reglamentuojamos šiame reglamente. Prieš nustatant tokius apribojimus pagal Reglamentą (ES) Nr. 2023/[Baterijos] pagal tą reglamentą turėtų būti išsamiai įvertinta, ar išimtis vis dar reikalinga ir kokia turėtų būti jos taikymo sritis;
- (17) siekiant atsižvelgti į mokslinę ir techninę pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti toliau deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ji galėtų keisti švino, gyvsidabrio, kadmio ir heksavalentinio chromo naudojimo transporto priemonėse apribojimų išimtis pagal šį reglamentą. Prieš keičiant arba panaikinant tokias išimtis reikėtų įvertinti socialinį ir ekonominį tokių pokyčių poveikį (Direktyvoje 2000/53/EB tai nėra numatyta), įskaitant alternatyvių medžiagų prieinamumo ir poveikio žmonių sveikatai bei aplinkai vertinimą per visą transporto priemonių gyvavimo ciklą. Siekdama užtikrinti veiksmingą sprendimų dėl šio reglamento keitimo techninių, mokslinių ir administracinių aspektų, susijusių su medžiagų naudojimo transporto priemonėse apribojimais, priėmimą, šių aspektų koordinavimą ir valdymą, Europos cheminių medžiagų agentūra turėtų padėti Komisijai atlikti tokį vertinimą;
- (18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiedžiškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiedžiškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat mažina su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu sustiprina antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl

¹⁴ 2006 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1907/2006 dėl cheminių medžiagų registracijos, įvertinimo, autorizacijos ir apribojimų (REACH), įsteigiantis Europos cheminių medžiagų agentūrą, iš dalies keičiantis Direktyvą 1999/45/EB bei panaikinantį Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 793/93, Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1488/94, Tarybos direktyvą 76/769/EEB ir Komisijos direktyvas 91/155/EEB, 93/67/EEB, 93/105/EB bei 2000/21/EB (OL L 396, 2006 12 30, p. 1).

¹⁵ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių teršalų (OL L 169, 2019 6 25, p. 45).

¹⁶ 2023 m. [data] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl baterijų ir baterijų atliekų, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2008/98/EB ir Reglamentas (ES) 2019/1020 ir panaikinama Direktyva 2006/66/EB (OL L [...]).

perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;

- (19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;
- (20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;
- (21) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, aliuminyje ir jo lydinuose arba magneze ir jo lydinuose naudojamų perdirbtųjų neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario, boro dalies nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį. Kalbant apie konkrečių tipų aliuminio ir magnio lydinių tikslų nustatymo galimybes, tyrime apskritai turėtų būti nagrinėjamas paklausos patenkinimas per antrinę pasiūlą, o ypač tiriamas geriausias balansas tarp masto ekonomijos maksimizavimo nurodant minimalų lydinių šeimų skaičių ir vertės išlaikymo maksimizavimo rūšiuojant pagal platesnį konkrečių lydinių tipų sąrašą;

- (22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;
- (23) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]¹⁷ reikalavimus ir atsižvelgiant į tai, kad šiame reglamente būtina nustatyti nuostatas dėl perdirbtųjų medžiagų dalies transporto priemonėse ir dėl transporto priemonių dalyse ir komponentuose naudojamų svarbiausiųjų žaliavų, šios nuostatos turėtų būti taikomos pritaikant Reglamento (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas] nuostatas konkrečiam sektoriui. Tai užtikrins įvairių informavimo, ženklavimo ir pašalinimo pareigų racionalizavimą ir integravimą pagal šio reglamento procedūras jas suderinant su pareigomis dėl kitų dalių, komponentų ir medžiagų;
- (24) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) 2023/[Baterijos] reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas ir elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;
- (25) pagal Reglamente (ES) 2018/858 nustatytą tipo patvirtinimo sistemą gamintojai privalo konstruoti savo transporto priemones, sistemas, komponentus ir atskirus techninius mazgus laikydamiesi patvirtinto transporto priemonės tipo. Kad gamintojai laikytųsi jiems tipo patvirtinimo etape taikomų ir šiame reglamente nustatytų žiediško reikalavimų ir kad tipo patvirtinimo institucijos galėtų patikrinti atitiktį, gamintojams būtina į informacinę aplanką įtraukti tipo patvirtinimo procedūrai reikalingą informaciją. Siekdama padidinti skaidrumą ir užtikrinti, kad reikiama tipo patvirtinimo informacija būtų pateikiama pagal kitų teisės aktų, kuriais reglamentuojami transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimai, reikalavimus,

¹⁷ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma saugaus ir tvaraus svarbiausiųjų žaliavų tiekimo užtikrinimo sistema ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 ir (ES) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

Komisija turėtų iš dalies pakeisti Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2020/683¹⁸ nustatytas taisykles, kuriomis standartizuojami į informacinį aplanką įtraukiami dokumentai ir informacija, taip nustatydamą administracinius tipo patvirtinimo reikalavimus;

- (26) kad lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediško reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti rinkai pateikiamų savo transporto priemonių tipų žiedišumą, jie turėtų parengti išsamią kiekvieno naujo tipo žiediško strategiją ir ją pateikti tipo patvirtinimo institucijai. Ši strategija turėtų būti pagrįsta patvirtinta technologija, kurią jau galima naudoti arba kuri yra kuriama tuo metu, kai kreipiamasi dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo, ir turėtų būti periodiškai atnaujinama. Komisija turėtų reguliariai teikti ataskaitas apie automobilių sektoriaus žiedišumą remdamasi gamintojų pateiktomis žiediško strategijomis. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl priedo, kuriame nustatyti žiediško strategijos turinio ir jo atnaujinimo reikalavimai, keitimo;
- (27) siekiant padidinti perdirbtųjų medžiagų naudojimo automobilių sektoriuje skaidrumą ir skatinti didinti perdirbtųjų medžiagų dalį turėtų būti reikalaujama, kad transporto priemonių gamintojai pateiktų techninius dokumentus, kuriuose būtų nurodyta tipo patvirtinimui pateiktose naujų tipų transporto priemonėse esančių perdirbtųjų medžiagų procentinė dalis. Šis reikalavimas turėtų būti taikomas atrinktomis medžiagoms, kurių perdirbtųjų medžiagų dalies padidėjimas transporto priemonėse būtų ypač naudingas aplinkai. Privaloma deklaracija turėtų būti pateikta tipo patvirtinimo institucijai kartu su kitais dokumentais teikiant paraišką dėl tipo patvirtinimo;
- (28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškos instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra

¹⁸ 2020 m. balandžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros administracinių reikalavimų (OL L 163, 2020 5 26, p. 1).

nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausių žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausių žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

- (29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;
- (30) gamintojai ir jų tiekėjai transporto priemonių plastikinėms ir elastomerinėms dalims, komponentams ir medžiagoms ženklinti ir identifikuoti turėtų naudoti komponentų ir medžiagų kodavimo standartus, kurie pirmiausia buvo nustatyti Komisijos sprendime 2003/138/EB¹⁹. Jie turėtų užtikrinti, kad visos transporto priemonių dalys ir komponentai būtų pažymėti pagal kitus taikytinus Sąjungos teisės aktus, visų pirma tuos, kuriais reglamentuojamas transporto priemonėse, kurias jie pateikia rinkai, esančių baterijų ir nuolatinių magnetų ženklinimas. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti transporto priemonių dalių ir komponentų ženklinimą reglamentuojantį VI priedą;
- (31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir naujausią informaciją apie saugų transporto priemonių dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą. Todėl turėtų būti parengtas transporto priemonės žiediško pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Reglamento (ES) 2023 [Baterijos], Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [ESPR]²⁰ bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7]²¹ nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar

¹⁹ 2003 m. vasario 27 d. Komisijos sprendimas 2003/138/EB, nustatantis transporto priemonių sudedamųjų dalių ir medžiagų kodavimo standartus pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 53, 2003 2 28, p. 58–59).

²⁰ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.

²¹ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.

kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso;

- (32) siekiant užtikrinti, kad gamintojams ir kitiems ekonominės veiklos vykdytojams valstybėse narėse būtų taikomos vienodos taisyklės, būtina nustatyti suderintas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atliekų tvarkymo taisykles. Tai turėtų prisidėti prie aukšto lygio žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos visoje Sąjungoje. Tai taip pat leistų dar labiau suderinti ekonominės veiklos vykdytojų teikiamų atliekų tvarkymo paslaugų kokybę ir palengvintų antrinių žaliavų rinkos veikimą;
- (33) siekiant užtikrinti saugų ir ekologišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą bet kuri organizacija ar įmonė, ketinanti vykdyti šių transporto priemonių atliekų tvarkymo veiklą, turėtų gauti kompetentingos institucijos leidimą. Leidimas turėtų būti išduodamas tik tuo atveju, jei organizacija ar įmonė turi techninių, finansinių ir organizacinių pajėgumų, reikalingų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo veiklai vykdyti laikantis taikytinos ES ir nacionalinės teisės, įskaitant šiame reglamente nustatytus specialius apdorojimo reikalavimus. Be to, patvirtintų apdorojimo įrenginių kompetencijai turėtų būti priskirtas sunaikinimo pažymėjimų pagal šį reglamentą išdavimas;
- (34) Direktyvoje 2000/53/EB transporto priemonių gamintojams nustatyta pagrindinė pareiga padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų. Remiantis šia pareiga, atsižvelgiant į principą „teršėjas moka“ ir laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/98/EB²² nustatytų bendrų minimalių didesnės gamintojo atsakomybės sistemoms skirtų reikalavimų tikslinga Sąjungos lygmeniu nustatyti reikalavimus transporto priemonių gamintojų atsakomybei už eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymą. Gamintojams turėtų būti taikoma didesnė gamintojo atsakomybė už transporto priemones, kurias jie pateikė rinkai, kai šios transporto priemonės pasiekia savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą. Didesnė gamintojų atsakomybė turėtų apimti pareigas užtikrinti, kad transporto priemonės, kurias gamintojai pateikė valstybės narės rinkai, būtų surinktos ir apdorotos pagal šį reglamentą ir kad tokias transporto priemones apdorojantys atliekų tvarkymo subjektai išpildytų šiame reglamente nustatytus perdirbimo tikslus;
- (35) kad būtų lengviau stebėti, kaip gamintojai laikosi jiems skirtų didesnės gamintojo atsakomybės pareigų, valstybės narės turėtų sudaryti gamintojų registrą. Paprastesnės registracijos tikslais registracijos reikalavimai turėtų būti suderinti visoje Sąjungoje, ypač tais atvejais, kai gamintojai transporto priemones parduoda skirtingose valstybėse narėse. Registras taip pat turėtų būti naudojamas teikiant ataskaitas kompetentingoms institucijoms apie didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymą. Su šiuo registru susijusios savybės ir procedūriniai aspektai taip pat turėtų atitikti Reglamentu (ES) 2023/[LB: Baterijos] nustatytą gamintojų registrą, kad transporto priemonių gamintojai ir baterijų gamintojai galėtų naudoti tą patį registrą;
- (36) jeigu gamintojas pirmą kartą pateikia transporto priemones rinkai valstybės narės teritorijoje, kurioje gamintojas nėra įsisteigęs, jis turėtų paskirti atstovą didesnės gamintojo atsakomybės klausimams;
- (37) gamintojai turėtų galėti pasirinkti, ar jie vykdys jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. Gamintojų atsakomybės

²² 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų, kuria panaikinamos kai kurios direktyvos (OL L 312, 2008 11 22, p. 3).

organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų valdymo organuose turėtų būti užtikrintas sąžiningas gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas;

- (38) gamintojai turėtų finansuoti dalį išlaidų dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo, būtino šiame reglamente nustatytiems reikalavimams įvykdyti, visų pirma vykdant pareigas, kuriomis siekiama užtikrinti aukštesnę iš transporto priemonių gaunamų antrinių žaliavų kokybę. Tikslus tokių veiklos išlaidų lygis, kurį turėtų padengti gamintojai, turėtų būti nustatomas atsižvelgiant į patvirtintų apdorojimo įrenginių ir kitų atliekų tvarkymo subjektų pajamas, gautas pardavus naudotas atsargines dalis ar komponentus ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių gautas antrines žaliavas. Šiuo tikslu kompetentingos institucijos, bendradarbiaudamos su gamintojais ir atliekų tvarkymo subjektais, turėtų stebėti vidutines surinkimo, perdirbimo ir apdorojimo veiklos išlaidas ir gamintojų sumokėtų finansinių įnašų dydį, kad užtikrintų sąžiningą išlaidų paskirstymą visiems suinteresuotiems veiklos vykdytojams;
- (39) gamintojų finansiniai įnašai taip pat turėtų padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidas. Visi šie veiksmai yra būtini siekiant užtikrinti deramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą, visų pirma transporto priemonių, už kurias atsakingi gamintojai pagal šį reglamentą, stebėjimą;
- (40) gamintojai, kurie savo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas pasirenka vykdyti individualiai, taip pat turėtų suteikti garantiją, kuri bus naudojama eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo išlaidoms padengti. Tokios garantijos gali būti panaudojamos visų pirma tais atvejais, kai atitinkami gamintojai tampa nemokūs arba visam laikui nutraukia savo veiklą;
- (41) jei gamintojas vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas kolektyviai su gamintojo atsakomybės organizacija, gamintojo mokami finansiniai įnašai turėtų būti diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų sukurti gamintojams ekonomines paskatas didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiedžiškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį. Siekiant išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybės organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;
- (42) kadangi transporto priemonės dažnai tampa eksploatuoti netinkamomis kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje jos buvo registruotos pirmą kartą, būtina nustatyti tarpvalstybinės didesnės gamintojo atsakomybės taisykles. Šiomis taisyklėmis turėtų būti užtikrinta, kad gamintojo atsakomybė tinkamai padengtų atliekų tvarkymo subjektų surinkimo ir apdorojimo išlaidas, patirtas valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti. Šiuo tikslu gamintojas kiekvienoje valstybėje narėje turėtų paskirti už didesnę gamintojo atsakomybę atsakingą atstovą ir nustatyti

tarpvalstybinio bendradarbiavimo su atitinkamais atliekų tvarkymo subjektais mechanizmus. Tokio mechanizmo pritaikymas padeda sukurti vienodas sąlygas patvirtintiems apdorojimo įrenginiams visoje Sąjungoje ir prisideda prie Sąjungos mastu taikomų metodų kūrimo individualios gamintojo atsakomybės atveju;

- (43) siekiant užtikrinti šių pareigų laikymąsi ir išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti papildomas išsamias taisykles dėl gamintojų, valstybių narių ir atliekų tvarkymo subjektų pareigų ir tarpvalstybinių mechanizmų savybių;
- (44) viena esminių gero eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo sąlyga yra ta, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turi būti surinktos. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos tam tikros su surinkimu susijusios pareigos – visų pirma gamintojams, o tada ir valstybėms narėms. Gamintojai turėtų sukurti surinkimo sistemas arba dalyvauti jų kūrime, o valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad būtų įdiegtos sistemos ir kad tos sistemos leistų pasiekti šio reglamento tikslus. Surinkimo sistemos turėtų sudaryti sąlygas transporto priemonių savininkams ir kitiems transporto priemonių turėtojams be nereikalingų pastangų ar išlaidų pristatyti transporto priemonę į patvirtintus įrenginius. Tai praktiškai reiškia, kad tokios sistemos turėtų tinkamai apimti visą kiekvienos valstybės narės teritoriją. Jos taip pat turėtų sudaryti sąlygas rinkti visų markių eksploatuoti netinkamas transporto priemones bei dalis, kurios lieka kaip atliekos po transporto priemonių remonto;
- (45) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turėtų būti apdorojamos tik patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose, todėl tokie įrenginiai vaidina svarbų vaidmenį renkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Siekiant palengvinti rinkimą ir užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo įmonių prieinamumą šiame reglamente numatyta galimybė įsteigti surinkimo punktus. Tokių punktų vaidmuo apsiribotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, jų saugojimu tinkamomis sąlygomis ir jų vežimu į patvirtintą apdorojimo įrenginį. Tokiam punktui valdyti reikalingas specialus leidimas. Surinkimo punktam turėtų būti nustatytas reikalavimas pristatyti visas surinktas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į patvirtintus apdorojimo įrenginius;
- (46) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų egzistavimą. Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektromobilio baterija arba be jos į surinkimo punktą arba patvirtintą apdorojimo įrenginį. Gamintojų ar gamintojų atsakomybės organizacijų švietimo kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir žmonių sveikatai;
- (47) patvirtintas apdorojimo įrenginys turėtų išduoti sunaikinimo pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad eksploatuoti netinkama transporto priemonė buvo apdorota. Tai būtina siekiant užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo priežiūrą. Šiuo metu minimalūs šio pažymėjimo reikalavimai yra nustatyti Komisijos sprendime 2002/151/EB²³, o šio sprendimo turinys turėtų būti įtrauktas į šį

²³ 2002 m. vasario 19 d. Komisijos sprendimas 2002/151/EB dėl minimalių reikalavimų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 dalies nuostatas išduodamiems

reglamentą su būtinomis korekcijomis. Šis pažymėjimas turėtų būti išduodamas elektroniniu formatu ir pateiktas paskutiniam eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkui, o tada patvirtinti apdorojimo įrenginiai ir paskutinis savininkas jį perduoda atitinkamoms valstybės narės institucijoms, nes jo pateikimas leidžia atšaukti transporto priemonės registraciją. Elektroninė pranešimų sistema turėtų leisti perduoti eksploatuoti netinkamos transporto priemonės surinkimą patvirtinantį dokumentą ir sunaikinimo pažymėjimą;

- (48) nepaisant Direktyvoje 2000/53/EB numatytos pareigos visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones perduoti apdoroti patvirtintam apdorojimo įrenginiui (įgaliotai įmonei), labai didelės dalies transporto priemonių buvimo vieta nežinoma – jos galėjo būti neteisėtai apdorotos arba eksportuotos kaip eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, arba apie jų statusą nėra tinkamai pranešta valstybių narių registravimo institucijoms. Tokios transporto priemonės vadinamos eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, kurių buvimo vieta nežinoma. Valstybės narės turėtų stiprinti bendradarbiavimą, kad sumažintų ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičių. Kitoje valstybėje narėje išduotų sunaikinimo pažymėjimų pripažinimas ir pareiga pranešti valstybių narių, kuriose registruota transporto priemonė, institucijoms, kad išduotas sunaikinimo pažymėjimas, turėtų padėti geriau nustatyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių buvimo vietą;
- (49) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškos pareigos. Kai jų transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba patvirtintus apdorojimo įrenginius ir registracijos institucijoms pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad būtų atšaukta transporto priemonės registracija;
- (50) siekiant užtikrinti vienodą ir aplinkai nekenksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje labai svarbu užtikrinti, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai priimtų ir apdorotų visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones, dalis, komponentus ir medžiagas, įskaitant dalis, likusias kaip atliekos po transporto priemonių remonto, laikantis jų leidimuose nustatytų sąlygų, taip pat pagal šiame reglamente nustatytus reikalavimus, geriausius prieinamus gamybos būdus ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/75/ES²⁴;
- (51) atsižvelgiant į esminį patvirtintų apdorojimo įrenginių vaidmenį tvarkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones taip, kad jos nedarytų neigiamo poveikio aplinkai ar žmonių sveikatai ir prisidėtų prie Sąjungos žiedinės ekonomikos tikslų įgyvendinimo, būtina nustatyti tokiems įrenginiams taikomas pareigas ir reglamentuoti visą jų veiklą, pradedant eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priėmimu ir sandėliavimu ir baigiant jos galutiniu apdorojimu;
- (52) kad užtikrintų savo veiklos atsekamumą, patvirtinti apdorojimo įrenginiai turėtų dokumentuoti atliktas apdorojimo operacijas ir elektroniniu būdu saugoti šiuos įrašus ne trumpiau kaip trejus metus, o gavus prašymą pateikti juos atitinkamoms nacionalinėms institucijoms;
- (53) netinkamos eksploatuoti transporto priemonės taršos mažinimas yra pirmas žingsnis siekiant apsaugoti aplinką ir žmonių sveikatą nuo žalos ir apsisaugoti nuo darbo saugai kylančių pavojų. Todėl labai svarbu, kad eksploatuoti netinkamai transporto priemonei

eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimams (OL L 50, 2002 2 21, p. 94–95).

²⁴ 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/75/ES dėl pramoninių išmetamų teršalų (OL L 334, 2010 12 17, p. 17).

kuo greičiau po jos pristatymo į patvirtintą apdorojimo įrenginį būtų atliktos reikiamos taršos mažinimo operacijos prieš ją toliau apdorojant. Šiame etape turėtų būti surenkamos naudotos alyvos ir laikomos atskirai nuo kitų skysčių, ir toliau apdorojamos pagal Direktyvą 2008/98/EB. Be to, dalys, komponentai ir medžiagos, kurių sudėtyje yra švino, kadmio, gyvsidabrio ir šešiavalenčio chromo, turėtų būti pašalintos iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kad būtų išvengta neigiamo poveikio žmonėms ar aplinkai;

- (54) siekiant užtikrinti tinkamą Reglamento (ES) 2023/[LB: Baterijų reglamentas] įgyvendinimą visos transporto priemonėse įmontuotos baterijos turi būti atskirai išimtos iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir sandėliuojamos nustatytoje zonoje iki tolesnio apdorojimo;
- (55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Atitinkamos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą tam tikrais išimtiniais atvejais turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo. Turėtų būti įrodyta, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;
- (56) patvirtintiems apdorojimo įrenginiams išėmus dalis ir komponentus iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, šie įrenginiai turėtų atidžiai įvertinti ir nustatyti, ar tos dalys ir komponentai yra tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti remdamiesi objektyviais kriterijais, susijusiais su dalių ir komponentų techninėmis savybėmis ir transporto priemonės saugos reikalavimais;
- (57) Reglamente (ES) 2023/[Baterijos] nustatytos taisyklės dėl baterijų tvarumo, veiksmingumo, saugos, surinkimo, perdirbimo ir antrinio naudojimo, taip pat dėl informacijos apie baterijų pašalinimą ekonominės veiklos vykdytojams. Šiame reglamente turėtų būti atsižvelgta į antrinį baterijų naudojimą išimant elektromobilio bateriją iš pagrindinių dalių arba komponentų, kad būtų galima nemokamai perduoti apdoroti transporto priemonę be elektromobilio baterijos;
- (58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokią perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

- (59) vertindama Direktyvą 2000/53/EB Komisija nustatė, kad naudotas atsargines dalis ir komponentus visuomenei siūlo nenustatyti paslaugų teikėjai ir jos dažnai būna gautos iš neteisėtos veiklos. Todėl turėtų būti nustatyti nauji reikalavimai, kuriais būtų reglamentuojama prekyba naudotomis, perdarytomis ar atnaujintomis dalimis bei komponentais. Tokios dalys ir komponentai visų pirma turėtų būti paženklinėti etikete, kurioje būtų nurodytas transporto priemonės, iš kurios komponentas ar dalis buvo išimta, identifikacinis numeris ir juos išėmusio veiklos vykdytojo duomenys, kartu pateikiant garantiją;
- (60) siekiant kelių eismo saugumo ir aplinkos apsaugos tam tikri iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimti komponentai ir dalys neturėtų būti pakartotinai naudojami, perdaromi ar atnaujinami. Tokios dalys ir komponentai neturėtų būti naudojami nei naujų transporto priemonių konstravimui, nei rinkai jau pateiktose transporto priemonėse;
- (61) siekiant pakartotinai naudojamų, atnaujintų ir perdarytų dalių ir komponentų rinkos Sąjungoje plėtos bei tinkamo veikimo valstybės narės turėtų būti skatinamos nacionaliniu lygmeniu imtis būtinų veiksmų, kad paskatintų dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, atnaujinimą ir perdarymą neatsižvelgiant į tai, ar jie buvo išimti transporto priemonės naudojimo etape ar jos gyvavimo ciklo pabaigos etape. Komisija turėtų valstybėms narėms palengvinti keitimąsi informacija tarpusavyje apie jų geriausią praktiką taikant paskatas nacionaliniu lygmeniu siekdama stebėti jų veiksmingumą;
- (62) vertindama Direktyvą 2000/53/EB Komisija nustatė, kad perdirbimo apibrėžtis toje direktyvoje yra per plati ir neatitinka Direktyvos 2008/98/EB, nes joje užpildymas laikomas perdirbimo operacija. Todėl šiame reglamente perdirbimo apibrėžtis turėtų būti suvienodinta su esančia Direktyvoje 2008/98/EB, į jos taikymo sritį neįtraukiant užpildymo;
- (63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti konkretų 30 % plastiko, gauto iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo tikslą. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai, nustatyti pagal Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi;
- (64) svarbu padidinti aukštos kokybės antrinių žaliavų atgavimą tobulinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimo procesus. Todėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, jų dalių, komponentų ir medžiagų negalima apdoroti smulkintuvu kartu su pakuočių atliekomis bei elektros ir elektroninės įrangos atliekomis, ypač siekiant pagerinti vario atskyrimą nuo plieno frakcijų;
- (65) siekiant dar labiau pagerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo kokybę neturėtų būti įmanoma į sąvartynus pašalinti atliekų frakcijų, gautų iš susmulkintų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių sudėtyje yra neinertinių atliekų, kurios nėra apdorojamos po smulkinimo taikoma technologija;

- (66) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priskiriamos pavojingoms atliekoms ir negali būti eksportuojamos į EBPO nepriklausančias šalis. Eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, iš kurių pašalinti teršalai, gali būti perdirbamos ne Sąjungos šalyse su sąlyga, kad šios transporto priemonės, iš kurių pašalinti teršalai, vežamos pagal Reglamentą (ES) 1013/2006;
- (67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos iš esmės atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) [naujas Atliekų vežimo reglamentas];
- (68) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos ekologiškai tvariu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotas transporto priemones nuosavybės teises, visų pirma turėtų būti įpareigotas įrodyti, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. Kad būtų įvertinta naudotos transporto priemonės būklė, transporto priemonės savininkas, kiti ekonominės veiklos vykdytojai ir kompetentingos institucijos turėtų patikrinti, ar išpildomi tam tikri kriterijai, pagal kuriuos nustatoma, ar atitinkama transporto priemonė netinkama eksploatuoti. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl I priedo, kuriame nustatomi kriterijai, pagal kuriuos transporto priemonė laikoma netinkama eksploatuoti, keitimo;
- (69) ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“²⁵ pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių Sąjungos išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti. Atsižvelgiant į tai, kad, kaip nustatyta JT aplinkos programoje²⁶, naudotų transporto priemonių eksportas kelia svarbių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų ir kad Sąjunga yra didžiausia naudotų transporto priemonių eksportuotoja pasaulyje, būtina nustatyti specialius Sąjungos lygmens reikalavimus, reglamentuojančius naudotų transporto priemonių eksportą [iš Sąjungos]. Reikalavimai turėtų būti grindžiami objektyviais kriterijais, pagal kuriuos naudota transporto priemonė nėra laikoma netinkama eksploatuoti ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2014/45/ES²⁷. Tai turėtų užtikrinti, kad į trečiąją šalį būtų galima eksportuoti tik tas naudotas transporto priemones, kurios yra tinkamos važiuoti Sąjungos keliais, taip sumažinant riziką, kad naudotų transporto priemonių eksportas iš Sąjungos prisidės prie oro taršos ar eismo avarijų trečiosiose šalyse. Kad muitinė galėtų patikrinti, ar eksportuojant naudotą transporto priemonę šie reikalavimai yra išpildyti, kiekvienas naudotą transporto priemonę eksportuojantis asmuo turėtų būti įpareigotas šioms institucijoms pateikti transporto priemonės identifikacinį numerį ir pareiškimą, kuriuo patvirtinama,

²⁵ COM(2021)400.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

²⁷ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51–128).

kad naudota transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti ir kad ji laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus;

- (70) svarbu nustatyti mechanizmą, pagal kurį būtų galima veiksmingai patikrinti naudotų transporto priemonių atitiktį eksporto reikalavimams netrukdamat prekybai tarp Sąjungos ir trečiųjų valstybių. Todėl Komisija turėtų sukurti elektroninę sistemą, leidžiančią valstybių narių valdžios institucijoms realiuoju laiku keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių identifikacinį numerį ir techninės apžiūros būklę. Atsižvelgdama į esamas sistemos savybes ir funkcijas, susijusias su transporto priemonių registravimo institucijų tarpusavio keitimusi informacija apie Sąjungoje registruotas transporto priemones, Komisija sukūrė keitimosi pranešimais platformą MOVE-HUB, skirtą valstybių narių nacionaliniams elektroniniams registrams sujungti. Šiuo metu platforma jungia kelių transporto įmonių registrus (ERRU), vairuotojo pažymėjimų registrus (RESPER), profesionalių vairuotojų mokymo registrus („ProDriveNet“), pranešimų apie transporto priemonių pakelės patikros gedimus sistemą (RSI) ir vairuotojų tachografo kortelių registrus („TACHOnet“). Todėl MOVE-HUB funkcijos turėtų būti toliau plečiamos, kad būtų galima keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių identifikacinį numerį ir techninės apžiūros būklę. Kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatinio būdu patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka eksporto reikalavimus, MOVE-HUB valdoma elektroninė sistema turėtų būti sujungta su ES muitinės vieno langelio aplinka pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2022/2399²⁸. Tame reglamente numatyta išsami automatizuotų kontrolės priemonių, taikomų konkrečiam Sąjungos nemuitinės formalumui, sistema. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai elementai, kuriuos reikia kontroliuoti, o techniniai šios kontrolės įgyvendinimo aspektai būtų nustatyti Reglamente (ES) 2022/2399;
- (71) siekiant užtikrinti vienodas eksporto reikalavimų įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, pagal kuriuos būtų galima sukurti būtinas elektronines sistemas ir užtikrinti jų veikimą kartu su nacionalinėmis sistemomis;
- (72) valstybės narės turėtų bendradarbiauti tarpusavyje siekdamos užtikrinti veiksmingą reikalavimų, kuriais reglamentuojamas naudotų transporto priemonių eksportas, įgyvendinimą ir teikti tarpusavio pagalbą. Ši pagalba turėtų apimti keitimąsi informacija siekiant patikrinti transporto priemonių statusą prieš jas eksportuojant, įskaitant registracijos informacijos patvirtinimą valstybėje narėje, kurioje šios transporto priemonės buvo registruotos anksčiau. Be to, siekdamos visapusiško bendradarbiavimo valstybės narės turėtų bendradarbiauti su trečiųjų šalių valdžios institucijomis;
- (73) svarbu, kad muitinės galėtų vykdyti eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013²⁹. Didelė dalis iš Sąjungos išvežamų naudotų transporto priemonių yra skirta šalims, kuriose yra nustatyti arba gali būti nustatyti importo reikalavimai, pavyzdžiui, su transporto priemonės amžiumi arba jos išmetamu ŠESD kiekiu susiję reikalavimai. Svarbu, kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatinio būdu per ES muitinės vieno langelio aplinką patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka šiuos

²⁸ 2022 m. lapkričio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2399, kuriuo sukuriamas Europos Sąjungos muitinės vieno langelio aplinka ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 952/2013 (OL L 317, 2022 12 9, p. 1).

²⁹ 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1).

reikalavimus, kai informaciją apie šiuos reikalavimus atitinkamos trečiosios šalys oficialiai perduoda Komisijai. Siekiant apsaugoti aplinką ir palaikyti saugumą keliuose trečiosiose šalyse, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų galima nustatyti šiuos reikalavimus;

- (74) siekiant išvengti rizikos, kad transporto priemonė bus eksportuojama be reikiamų dokumentų, kuriuose nurodomas transporto priemonės identifikacinis numeris ir techninės apžiūros būklė, o eksporto reikalavimų nesilaikymas bus nustatytas tik tada, kai transporto priemonė jau bus išvykusi iš Sąjungos, neturėtų būti leidžiama taikyti Reglamente (ES) Nr. 952/2013 nustatytų supaprastintų muitinės procedūrų. Šios procedūros neleistų muitinėms taikyti kontrolės priemonių realiuoju laiku per ES muitinės vieno langelio aplinką, o tai padidintų naudotų transporto priemonių eksportui taikomų Sąjungos taisyklių pažeidimo riziką;
- (75) įvertinusi Direktyvą 2000/53/EB Komisija mano, kad privalomų patikrinimų reikalavimų nebuvimas yra šios direktyvos trūkumas. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatyti minimalūs reikalavimai dėl patikrinimų dažnumo, jų apimtys, taip pat įmonių, kurioms taikomi tokie patikrinimai, charakteristikos. Taip būtų apsaugotas patvirtintų apdorojimo įrenginių konkurencingumas neteisėtų veiklos vykdytojų atžvilgiu ir užtikrintas tolesnis leidimų ir reikalavimų, susijusių su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu ir apdorojimu, laikymasis;
- (76) patikrinimų metu turėtų būti tikrinama, kaip laikomasi nuostatų dėl naudotų transporto priemonių eksporto ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo. Kiekvienais metais turėtų būti patikrinama ne mažiau kaip 10 proc. patvirtintų apdorojimo įrenginių ir veiklos vykdytojų. Taip pat turėtų būti tikrinamos remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojų vietos. Reikia pabrėžti, kad pagal šį reglamentą atliekami patikrinimai turėtų papildyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo patikrinimus, kurie yra išsamiai reglamentuoti Reglamente [LB: naujas Atliekų vežimo reglamentas];
- (77) valstybės narės turėtų parengti bendradarbiavimo mechanizmus nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu, kad patikrinimus būtų galima vykdyti veiksmingai. Tokie mechanizmai turėtų sudaryti sąlygas keistis transporto priemonių registracijos duomenimis, reikalingais transporto priemonių stebėjimui ir tikrinimui, ar joms pasiekus savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą jos buvo tinkamai apdorotos;
- (78) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kad būtų kovojama su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, siekiant išvengti tokios veiklos daromos žalos aplinkai ar žmonių sveikatai. Todėl bet kuriai organizacijai ar įmonei, apdorojančiai eksploatuoti netinkamas transporto priemones be galiojančio leidimo arba pažeidžiant leidime nustatytas sąlygas ar reikalavimus, turėtų būti taikomos sankcijos. Kad būtų užtikrintas veiksmingas šio reglamento laikymasis, valstybės narės turėtų apsvarstyti ir tokias priemones kaip leidimo panaikinimas arba veiklos vykdytojo veiklos sustabdymas;
- (79) valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento pažeidimus, ir užtikrinti, kad minėtos taisyklės būtų įgyvendinamos. Sankcijos turėtų būti nustatytos visų pirma už nuostatų dėl naudotų transporto priemonių eksporto, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius arba surinkimo punktus bei prekybos naudotomis, perdarytomis ar atnaujintomis dalimis ir komponentais pažeidimus. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios;

- (80) siekiant užtikrinti tinkamą Sąjungos teisės aktų įgyvendinimą, stebėseną ir vertinimą bei teikti rinkai naujausią informaciją apie skaidrumą būtina nustatyti pareigas dėl ataskaitų teikimo. Būtina gauti teisingus ir galiojančius duomenis, kad Komisija galėtų įvertinti, ar Reglamente numatytos priemonės veikia tinkamai, ir prireikus pasiūlyti papildomus pakeitimus, kuriais būtų siekiama užtikrinti aplinkai nekenksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą arba supaprastinti reglamento įgyvendinimą. Kad su ataskaitų teikimu susijusi našta būtų mažesnė, turėtų būti pranešami tik šiam reglamentui įgyvendinti būtini duomenys, o ataskaitų teikimas turėtų būti palengvintas naudojant skaitmenines priemones. Remiantis šiais elementais turėtų būti nurodyta, kuriuos duomenis turi pateikti ekonominės veiklos vykdytojai atitinkamoms institucijoms, o kuriuos – valstybės narės Komisijai. Siekiant užtikrinti vienodas šių ataskaitų teikimo reikalavimų įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Įgyvendinimo aktuose, kurie turėtų pakeisti Komisijos sprendimą 2005/293/EB³⁰, taip pat turėtų būti nustatyta pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų apskaičiavimo ir tikrinimo metodika.
- (81) valstybių narių kompetentingos institucijos atlieka svarbų vaidmenį tikrinant, ar laikomasi šiame reglamente nustatytų pareigų, susijusių su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių rinkimu ir valdymu, įskaitant geresnį tų institucijų vykdomą transporto priemonių buvimo vietos nustatymą ir kovą su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymu. Todėl valstybės narės turėtų reikalauti, kad atliekų tvarkymo subjektai ir kiti susiję ekonominės veiklos vykdytojai kompetentingoms institucijoms teiktų duomenis, leidžiančius joms geriau stebėti, kaip įgyvendinamos nuostatos dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir valdymo;
- (82) šiuo reglamentu Komisijai suteikiamais įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011³¹;
- (83) pagal šį reglamentą priimant deleguotuosius aktus itin svarbu, kad Komisija, atlikdama parengiamąjį darbą, tinkamai konsultuotųsi, taip pat su ekspertais, ir tos konsultacijos vyktų vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros³² nustatytais principais. Siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (84) Reglamento (ES) 2019/1020 II priedas, kuriame išvardyti Sąjungos derinamieji teisės aktai be nuostatų dėl sankcijų, turėtų būti iš dalies pakeistas iš šio sąrašo išbraukiant direktyvas 2000/53/EB ir 2005/64/EB, nes dabartiniame reglamente būtina numatyti sankcijas;

³⁰ 2005 m. balandžio 1 d. Komisijos sprendimas 2005/293/EB, nustatantis išsamias pakartotinio naudojimo/utilizavimo stebėsenos taisykles ir pakartotinio naudojimo/perdirbimo tikslus, išdėstytus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 94, 2005 4 13, p. 30–33).

³¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

³² OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

- (85) būtina užtikrinti, kad ES tipo patvirtinimo proceso metu būtų tikrinamas su tipo patvirtinimu susijusių šio reglamento nuostatų ir reikalavimų laikymasis. Todėl Reglamentas (ES) 2018/858 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (86) ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, pripažintos vienu pagrindinių iššūkių įgyvendinant Direktyvą 2000/53/EB. Veiksmingos sistemos, leidžiančios valstybėms narėms realiuoju laiku keisti informaciją apie transporto priemonių registracijos statusą, nebuvimas mažina galimybes atsekti transporto priemones ir yra laikomas didelio ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičiaus Sąjungoje priežastimi. Siekdama tai išspręsti Komisija turėtų pasiūlyti peržiūrėti Tarybos direktyvos 1999/37/EB nuostatas dėl transporto priemonių registracijos dokumentų³³. Po šios peržiūros valstybės narės turėtų būti įpareigosios elektroniniu būdu registruoti jų teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenis, kad būtų galima tinkamai dokumentuoti transporto priemonės registracijos panaikinimo priežastis, ypač jei transporto priemonė buvo apdorota patvirtintame apdorojimo įrenginyje kaip eksploatuoti netinkama transporto priemonė, perregistruota kitoje valstybėje narėje, eksportuota į trečiąją šalį už Sąjungos ribų arba pavogta. Be to, siekiant užkirsti kelią neteisėtai išmontuoti arba eksportuoti transporto priemones, kurios buvo išregistruotos laikinai, transporto priemonių savininkai turėtų būti įpareigoti nedelsdami pranešti nacionalinei transporto priemonių registravimo institucijai apie bet kokius savo turimų nuosavybės teisių pasikeitimus. Šie pakeitimai yra pagrįsti galiojančiais valstybių narių reikalavimais dėl visų valstybės narės teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenų registravimo elektroniniu būdu ir jie šiuos reikalavimus papildo;
- (87) atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir atsižvelgti į mokslinę pažangą Komisija turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti šio reglamento taikymo ir jo poveikio bendrosios rinkos veikimui ir aplinkai ataskaitą. Savo ataskaitoje Komisija turėtų pateikti naujų transporto priemonių projektavimo nuostatų vertinimą, apimančią ir galimybes pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti tikslus, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą (taip pat perdirbimo tikslus) ir sankcijas, taip pat poreikio ir galimybių dar labiau išplėsti šio reglamento taikymo sritį įtraukiant tam tikras L kategorijos transporto priemones, sunkiąsias transporto priemones ir jų priekabas vertinimą. Atliekant šį vertinimą reikėtų orientuotis ne tik į su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu susijusius aspektus, bet ir į projektavimo reikalavimų nustatymo aktualumą ir pridėtinę vertę;
- (88) Komisijos ataskaitoje taip pat turėtų būti įvertintos priemonės, susijusios su informacijos apie transporto priemonėse esančias susirūpinimą keliančias medžiagas teikimu, ir padaryta išvada, ar reikia gerinti tokių medžiagų atsekamumą. Ji taip pat turėtų įvertinti, ar reikia imtis priemonių dėl medžiagų, kurios gali turėti įtakos transporto priemonių apdorojimui joms pasiekus savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą, siekiant šias priemones labiau suderinti su Reglamentu (ES) [Tvarių gaminių ekologinis projektavimas];
- (89) būtina suteikti pakankamai laiko ekonominės veiklos vykdytojams atlikti savo pareigas pagal šį reglamentą, o valstybėms narėms – sukurti jam taikyti reikalingą administracinę infrastruktūrą. Todėl šio reglamento taikymą reikėtų atidėti;
- (90) siekiant suteikti valstybėms narėms galimybę imtis reikiamų administracinių priemonių, susijusių su surinkimo sistemų kūrimu, kartu išlaikant tęstinumą

³³ 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999 6 1, p. 57).

ekonominės veiklos vykdytojams ir atliekų tvarkymo subjektams, Direktyvos 2000/53/EB panaikinimas turėtų būti atidėtas;

- (91) šiuo reglamentu nekeičiamos taisyklės dėl švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimo transporto priemonėse apribojimų, nustatytų pagal Direktyvą 2000/53/EB, arba šių apribojimų išimčių. Tačiau juo nustatomos aiškesnės taisyklės, kaip tipo patvirtinimo proceso metu turi būti tikrinamas šių apribojimų ir kitų žiediško reikalavimų laikymasis. Siekiant užtikrinti, kad gamintojai turėtų pakankamai laiko prisitaikyti prie šių taisyklių, jų taikymas turėtų būti atidėtas. Todėl, kol neįsigalios minėtos taisyklės, turėtų galioti Direktyvos 2000/53/EB nuostatos dėl švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimo apribojimų, taip užtikrinant tęstinumą ir tai, kad Sąjungos rinkai pateiktose transporto priemonėse nebūtų tokių medžiagų kitais nei toje direktyvoje numatytais atvejais;
- (92) šiame reglamente taip pat nustatytos aiškesnės nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės nei Direktyvoje 2000/53/EB. Kadangi tokių sistemų sukūrimui ir būtinų nacionalinių nuostatų dėl gamintojų ir gamintojų atsakomybės organizacijų įgaliojimo parengimui reikia laiko, šių nuostatų taikymas turėtų būti atidėtas. Kol neįsigalios minėtos nuostatos, turėtų galioti atitinkamos Direktyvos 2000/53/EB nuostatos siekiant užtikrinti gamintojų finansuojamų išlaidų dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo tęstinumą;
- (93) šiame reglamente taip pat nustatyti nauji reikalavimai dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo, visų pirma dėl dalių ir komponentų pašalinimo siekiant skatinti jų pakartotinį naudojimą, perdarymą ar atnaujinimą ir gerinti perdirbimo procesų kokybę. Atliekų tvarkymo veiklos vykdytojams reikia laiko prisitaikyti prie šių naujų reikalavimų, todėl jų taikymas turėtų būti atidėtas. Kol neįsigalios minėti reikalavimai, turėtų galioti atitinkamos Direktyvos 2000/53/EB nuostatos siekiant užtikrinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo tęstinumą;
- (94) siekiant užtikrinti tęstinumą, kol pagal šį reglamentą Komisija nepatvirtins naujų skaičiavimo taisyklių ir ataskaitų teikimo formatų, turėtų galioti ataskaitų teikimo pareigos pagal Direktyvą 2000/53/EB ir susijusios pareigos dėl duomenų perdavimo Komisijai;
- (95) visų nuostatų dėl L_{3e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ ir O kategorijų transporto priemonių taikymas turėtų būti atidėtas suteikiant veiklos vykdytojams pakankamai laiko prisitaikyti prie naujų reikalavimų. Tai ypač svarbu kalbant apie leidimus patvirtintiems apdorojimo įrenginiams, galintiems atlikti teršalų iš tokių transporto priemonių pašalinimą ir tolesnį šių transporto priemonių apdorojimą;
- (96) kadangi visos motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo taisyklės, susijusios su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, yra įtrauktos į šį reglamentą, aiškumo, racionalumo ir paprastumo sumetimais Direktyvos 2005/65/EB panaikinimas turėtų būti atidėtas. Taip suteikiama pakankamai laiko gamintojams užtikrinti, kad jų projektuojamų ir konstruojamų transporto priemonių tipai atitiks žiediško reikalavimus, o patvirtinimo institucijoms – įgyvendinti naujas taisykles;
- (97) kadangi šio reglamento tikslų – prisidėti prie bendrosios rinkos veikimo, užkirsti kelią neigiamam eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo poveikiui ir šį poveikį sumažinti bei užtikrinti aukšto lygio žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugą – valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl suderinimo poreikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali patvirtinti priemones pagal Europos Sąjungos

sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis *Dalykas*

Šiuo reglamentu nustatomi transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumo reikalavimai, susiję su pakartotiniu naudojimu, perdirbimu ir atgaunamumu, taip pat naudojamų perdirbtų medžiagų kiekiu, kurių laikymasis turi būti tikrinamas patvirtinant transporto priemonių tipą, ir transporto priemonių dalims, komponentams ir medžiagoms taikomi informacijos ir ženklinimo reikalavimai. Jame taip pat nustatomi didesnės gamintojo atsakomybės, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir tvarkymo, taip pat naudotų transporto priemonių eksporto iš Sąjungos į trečiąsias šalis reikalavimai.

2 straipsnis *Taikymo sritis*

1. Šis reglamentas taikomas:
 - (a) Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje ir b punkto i papunktyje nurodytų M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms;
 - (b) nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 60 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalyje nurodytų M₂, M₃, N₂, N₃ ir O kategorijų transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms;
 - (c) nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 60 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] Reglamento (ES) 168/2013 4 straipsnio 2 dalies c–g punktuose nurodytų L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ir L_{7e} kategorijų transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms;
2. Šis reglamentas netaikomas:
 - (a) Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 31 punkte apibrėžtoms specialiosios paskirties transporto priemonėms;
 - (b) kitoms nei bazinė transporto priemonė N₁, N₂, N₃, M₂ arba M₃ kategorijos transporto priemonės, kurios tipas buvo patvirtintas keliais etapais, dalimis;
 - (c) Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 30 punkte apibrėžtoms mažomis serijomis gaminamoms transporto priemonėms;
 - (d) Direktyvos 2014/45/ES 3 straipsnio 7 punkte apibrėžtoms istorinės vertės transporto priemonėms.
3. Nepaisant 1 dalies b punkto, toliau nurodytos nuostatos netaikomos M₂, M₃, N₂, N₃ ir O kategorijų transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms:
 - (a) 4 straipsnis dėl transporto priemonių tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti medžiagas ir dalis;
 - (b) 5 straipsnis dėl reikalavimų dėl transporto priemonėse esančių medžiagų;

- (c) 6 straipsnis dėl minimalios perdirbtųjų medžiagų dalies transporto priemonėse;
 - (d) 7 straipsnis dėl projektavimo taip, kad būtų galima pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonių dalis ir komponentus;
 - (e) 8 straipsnis dėl bendrųjų pareigų;
 - (f) 9 straipsnis dėl žiediškumo strategijos;
 - (g) 10 straipsnis dėl deklaracijos dėl perdirbtųjų medžiagų dalies transporto priemonėse;
 - (h) 12 straipsnis dėl transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų ženklavimo;
 - (i) 13 straipsnis dėl transporto priemonės žiediškumo paso;
 - (j) 21 straipsnis dėl mokesčių diferencijavimo;
 - (k) 22 straipsnis dėl išlaidų paskirstymo mechanizmo, taikomo transporto priemonėms, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje
 - (l) 28 straipsnis dėl bendrųjų smulkinimui taikomų reikalavimų;
 - (m) 30 straipsnis dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo prieš smulkinimą, kad jas būtų galima pakartotinai naudoti ir perdirbti;
 - (n) 31 straipsnis dėl išimtomis dalimis ir komponentams taikomų reikalavimų;
 - (o) 32 straipsnis dėl prekybos naudotomis, perdarytomis arba atnaujintomis dalimis ir komponentais;
 - (p) 33 straipsnis dėl dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo;
 - (q) 34 straipsnis dėl pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų;
 - (r) 35 straipsnis dėl draudimo šalinti neįvertintas atliekas sąvartynuose;
 - (s) 36 straipsnis dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo.
4. Nepaisant 1 dalies c punkto, toliau nurodytos nuostatos netaikomos L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ir L_{7e} kategorijų transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms:
- (a) 3 dalyje išvardyti straipsniai;
 - (b) 38 straipsnis dėl naudotų transporto priemonių eksporto kontrolės ir reikalavimų;
 - (c) 39 straipsnis dėl automatinio transporto priemonės identifikavimo numerio ir informacijos apie transporto priemonės statusą tikrinimo;
 - (d) 40 straipsnis dėl rizikos valdymo ir muitinio tikrinimo;
 - (e) 41 straipsnis dėl sustabdymo;
 - (f) 42 straipsnis dėl išleidimo eksportui;
 - (g) 43 straipsnis dėl atsisakymo išleisti eksportui;
 - (h) 44 straipsnis dėl institucijų bendradarbiavimo ir keitimosi informacija;
 - (i) 45 straipsnis dėl elektroninių sistemų.

5. Nepaisant 2 dalies a punkto, toliau nurodytos nuostatos netaikomos specialiosios paskirties transporto priemonėms:
- (a) 5 straipsnis dėl reikalavimų dėl transporto priemonėse esančių medžiagų;
 - (b) 16 straipsnis dėl didesnės gamintojo atsakomybės;
 - (c) 20 straipsnis dėl gamintojų finansinės atsakomybės;
 - (d) 23 straipsnis dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo;
 - (e) 24 straipsnis dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius;
 - (f) 25 straipsnis dėl sunaikinimo pažymėjimo;
 - (g) 26 straipsnis dėl transporto priemonės savininko pareigų;
 - (h) 29 straipsnis dėl teršalų šalinimo;
 - (i) 30 straipsnis dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo prieš smulkinimą, kad jas būtų galima pakartotinai naudoti ir perdirbti.
6. Nepaisant 1 dalies b ir c punktų, 16, 19, 20, 27 ir 46–49 straipsniai taikomi L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ ir O kategorijų transporto priemonėms ir eksploatuoti netinkamoms transporto priemonėms su tokiais pakeitimais:
- (a) 16 straipsnyje nurodyta didesnė gamintojo atsakomybė apima tokių transporto priemonių gamintojų pareigą užtikrinti, kad transporto priemonės, kurias jie pirmą kartą patiekė rinkai valstybės narės teritorijoje ir kurios tampa nebetinkamomis eksploatuoti, būtų:
 - i) surenkamos pagal 23 straipsnį;
 - ii) apdorojamos pagal 29 straipsnį;
 - (b) 19 straipsnyje nurodytas leidimas suteikiamas įrodžius, kad pareiškėjas atitinka 19 straipsnio 2 dalyje nustatytus transporto priemonių surinkimo ir teršalų šalinimo kriterijus;
 - (c) finansiniai įnašai, kuriuos gamintojai turi mokėti pagal 20 straipsnio 1 dalies a punktą, padengia tokių kategorijų transporto priemonių surinkimo ir teršalų šalinimo išlaidas, kurios nepadengiamos iš atliekų tvarkymo subjektų pajamų, susijusių su naudotų atsarginių dalių ir naudotų atsarginių komponentų, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, iš kurių pašalinti teršalai, arba antrinių žaliavų, perdirbtų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, pardavimu;
 - (d) 27 straipsnis taikomas, išskyrus 3 dalies c ir d punktus;
 - (e) 46–49 straipsniai taikomi tik tokių kategorijų transporto priemonėms taikomų prievolių vykdymui užtikrinti.

3 straipsnis
Apibrėžtys

1. Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:
- (1) transporto priemonė – bet kokia Direktyvos (ES) 2018/858 3 straipsnio 15 punkte apibrėžta arba Reglamento (ES) 168/2013 4 straipsnio 2 dalies c–g punktuose apibrėžta transporto priemonė;

- (2) eksploatuoti netinkama transporto priemonė – transporto priemonė, priskiriama Direktyvos 2008/98/EB 3 straipsnio 1 punkte apibrėžtoms atliekoms arba transporto priemonė, kuri pagal I priedo A dalies 1 ir 2 punktuose nustatytus kriterijus yra nepataisoma;
- (3) transporto priemonės tipas – bet kuris Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 32 punkte apibrėžtas transporto priemonės tipas arba Reglamento (ES) Nr. 168/2013 3 straipsnio 73 punkte apibrėžtas transporto priemonės tipas;
- (4) tinkamumas pakartotinai naudoti – galimybė pakartotinai naudoti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės išimtas dalis arba komponentus;
- (5) pakartotinis naudojimas – operacija, kuria eksploatuoti netinkamos transporto priemonės dalys arba komponentai naudojami tam pačiam tikslui, kuriam jie buvo sukurti;
- (6) tinkamumas perdirbti – galimybė perdirbti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės išimtas dalis, komponentus ar medžiagas;
- (7) atgaunamumas – galimybė iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės atgauti dalis, komponentus ar medžiagas;
- (8) tiekėjas – fizinis arba juridinis asmuo, tiekiantis dalis, komponentus ar medžiagas gamintojui, kuris jas naudoja transporto priemonėms gaminti;
- (9) plastikas – Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 3 straipsnio 5 punkte apibrėžtas polimeras, į kurį gali būti pridėta priedų ar kitų medžiagų;
- (10) svarbiausiosios žaliavos – Reglamento (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas] 2 straipsnio 2 punkte apibrėžtos svarbiausiosios žaliavos;
- (11) atliekos po vartojimo – atliekos, susidarančios iš gaminių po jų pateikimo rinkai;
- (12) pašalinimas – rankinis, mechaninis, cheminis, terminis ar metalurginis apdorojimas, dėl kurio atitinkamas dalis, komponentus ar medžiagas iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių galima individualiai atpažinti kaip atskirą išgaunamą srautą arba kaip išgaunamo srauto dalį;
- (13) elektros pavaros variklis – elektros variklis, kuris elektrinę įėjimo galią paverčia mechanine atiduodamąja galia transporto priemonės traukai užtikrinti;
- (14) elektrinių transporto priemonių baterija – Reglamento (ES) 2023/[Baterijos ir baterijų atliekos] 3 straipsnio 14 punkte apibrėžta elektrinių transporto priemonių baterija;
- (15) patvirtintas apdorojimo įrenginys – įstaiga arba įmonė, kuriai pagal Direktyvą 2008/98/EB ir šį reglamentą leidžiama rinkti ir apdoroti eksploatuoti netinkamas transporto priemones;
- (16) apdorojimas – bet kokia veikla, vykdoma atidavus eksploatuoti netinkamą transporto priemonę į apdorojimo įmonę teršalams šalinti, išmontuoti, presuoti, sukarpyti (sulaužyti), susmulkinti, atgauti arba paruošti šalinti smulkinimo atliekas, ir visi kiti veiksmai, susiję su eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir jos dalių, komponentų ir medžiagų atnaujinimu ar šalinimu;
- (17) smulkinimas – bet kokia operacija, atliekama siekiant eksploatuoti netinkamas transporto priemones susmulkinti į dalis ar suskaidyti;
- (18) remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojas – fizinis arba juridinis asmuo, kuris, nepriklausomai nuo gamintojų arba jų įgaliotų, teikia remonto arba techninės

priežiūros paslaugas, susijusias su to asmens komercine veikla, verslu, amatu ar profesija;

- (19) pateikimas rinkai – transporto priemonės pateikimas Sąjungoje pirmą kartą;
- (20) tiekimas rinkai – platinti arba naudoti skirtos transporto priemonės tiekimas rinkai vykdant komercinę veiklą, už atlygį arba neatlygintinai;
- (21) atliekų tvarkymo subjektas – fizinis arba juridinis asmuo, profesionaliai atliekantis eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą ar apdorojimą;
- (22) gamintojas – bet koks gamintojas, importuotojas ar platintojas, kuris (nepriklausomai nuo pardavimo būdo, įskaitant ir pagal nuotolinės prekybos sutartis, apibrėžtas Direktyvos 2011/83/ES 2 straipsnio 7 dalyje) profesinės veiklos pagrindu pirmą kartą tiekia transporto priemonę platinti arba naudoti valstybės narės teritorijoje;
- (23) gamintojo atsakomybę perimanti organizacija – juridinis asmuo, organizuojantis su finansais arba su finansais ir veikla susijusį didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymą kelių gamintojų vardu;
- (24) paskirtasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams – fizinis arba juridinis asmuo, įsisteigęs valstybėje narėje, kurioje gamintojas transporto priemonę pirmą kartą pateikia rinkai ir kuri nėra jo įsisteigimo valstybė narė, ir pagal Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 5 dalies trečią pastraipą gamintojo paskirtas jo pareigoms pagal šio reglamento IV skyrių vykdyti;
- (25) antrinė žaliava – medžiaga, gaunama taikant grąžinamojo perdirbimo procesus, kuria galima pakeisti pirminę žaliavą;
- (26) transporto priemonės savininkas – bet kuris fizinis arba juridinis asmuo, turintis transporto priemonės nuosavybės teisę, ir, jei nenurodyta kitaip, bet kuris registracijos liudijimo turėtojas;
- (27) po smulkinimo taikoma technologija – metodai ir technologijos, po smulkinimo naudojami eksploatuoti netinkamų transporto priemonių medžiagoms apdoroti, kad jas būtų galima toliau atgauti;
- (28) perdarymas – operacija, kai nauja dalis arba komponentas gaminamas (-a) iš dalių ir komponentų, kurie yra išimti iš transporto priemonių arba eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir kai atliktas bent vienas dalies arba komponento pakeitimas, darantis poveikį jų saugai, veiksmingumui, paskirčiai ar tipui;
- (29) atnaujinimas – veiksmai, kuriais siekiama parengti, išvalyti, išbandyti ir prireikus sutaisyti dalį arba komponentą, išimtą iš transporto priemonių arba eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, siekiant atkurti tos dalies ar komponento eksploatacines ar funkcines savybes pagal numatytą paskirtį ir veiksmingumo intervalą, iš pradžių numatytus projektavimo etape, taikomus jų pateikimo rinkai metu;
- (30) pakuočių atliekos – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/62/EB³⁴ 3 straipsnio 2 punkte [Reglamento (ES) [Pakuočių ir pakuočių atliekų reglamentas] 3 straipsnio 20 punkte] apibrėžtos pakuočių atliekos;

³⁴ 1994 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 94/62/EB dėl pakuočių ir pakuočių atliekų (OL L 365, 1994 12 31, p. 10).

- (31) elektros ir elektroninės įrangos atliekos – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/19/ES³⁵ 3 straipsnio 1 dalies e punkte apibrėžtos elektros ir elektroninės įrangos atliekos;
- (32) neįterptinės atliekos – atliekos, neatitinkančios inertinių atliekų apibrėžties sąlygų, nustatytų Tarybos direktyvos 1999/31/EB³⁶ 2 straipsnio e punkte;
- (33) naudota transporto priemonė – valstybėje narėje arba bet kurioje kitoje šalyje registruota transporto priemonė, kuri nėra eksploatuoti netinkama transporto priemonė;
- (34) eksportuoti skirta naudota transporto priemonė – naudota transporto priemonė, įformintina Reglamento (ES) Nr. 952/2013 269 straipsnyje nustatyta muitinės procedūra;
- (35) ekonominės veiklos vykdytojai – gamintojai, surinkėjai, transporto priemonių draudimo bendrovės, tiekėjai, remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai, atliekų tvarkymo subjektai ir visi kiti veiklos vykdytojai, susiję su transporto priemonių projektavimu, prekyba naudotomis transporto priemonėmis arba eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymu.
2. Kitų nei 1 dalyje apibrėžti terminai terminų apibrėžtys:
- (a) terminų „atliekos“, „alyvų atliekos“, „atliekų turėtojas“, „atliekų tvarkymas“, „surinkimas“, „prevencija“, „perdirbimas“, „naudojimas“, „užpildymas“, „šalinimas“ ir „didesnės gamintojo atsakomybės sistema“ apibrėžtys nustatytos Direktyvos 2008/98/EB 3 straipsnio 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 ir 21 punktuose;
- (b) terminų „tipo patvirtinimas“, „daugiaetapis tipo patvirtinimas“, „komponentas“, „dalys“, „atsarginės dalys“, „bazinė transporto priemonė“, „serijos pabaigos transporto priemonė“, „mažomis serijomis gaminama transporto priemonė“, „specialios paskirties transporto priemonė“, „rinkos priežiūros institucija“, „patvirtinimo institucija“, „gamintojas“, „importuotojas“ ir „platintojas“ apibrėžtys nustatytos Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 ir 43 punktuose;
- (c) terminų „registracija“, „registracijos liudijimas“, „registracijos liudijimo turėtojas“, „sustabdymas“ ir „registracijos panaikinimas“ apibrėžtys nustatytos Direktyvos 1999/37/EB 2 straipsnio b, c, d, e ir f punktuose;
- (d) terminų „istorinės vertės transporto priemonė“, „techninė apžiūra“ ir „techninės apžiūros pažyma“ apibrėžtys nustatytos Direktyvos 2014/45/ES 3 straipsnio 7, 9 ir 12 punktuose;
- (e) [Tvartų gaminių ekologinio projektavimo] reglamento 2 straipsnio 28 ir 30 punktuose nustatytos susirūpinimą keliančių cheminių medžiagų ir duomenų saito apibrėžtys.

³⁵ 2012 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/19/ES dėl elektros ir elektroninės įrangos atliekų (OL L 197, 2012 7 24, p. 38).

³⁶ 1999 m. balandžio 26 d. Tarybos direktyva 1999/31/EB dėl atliekų sąvartynų (OL L 182, 1999 7 16, p. 1–19).

II SKYRIUS ŽIEDIŠKUMO REIKALAVIMAI

4 straipsnis

Transporto priemonių tinkamumas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgaunamumas

1. Kiekviena transporto priemonė, priklausanti transporto priemonių tipui, pagal Reglamentą (ES) 2018/858 patvirtintam nuo *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 72 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena]*, projektuojama taip, kad:
 - (a) mažiausiai 85 proc. jų masės tiktų pakartotinai naudoti arba perdirbti;
 - (b) mažiausiai 95 proc. jų masės tiktų pakartotinai naudoti arba atgauti.
2. Gamintojai dėl kiekvieno 1 dalyje nurodyto transporto priemonės tipo imasi šių priemonių:
 - (a) visoje tiekimo grandinėje renka būtinus duomenis, visų pirma apie visų medžiagų, naudojamų konstruojant transporto priemones, pobūdį ir masę, kad būtų užtikrintas nuolatinis reikalavimų laikymasis;
 - (b) saugo visus kitus atitinkamus transporto priemonės duomenis, kurių reikia e punkte nurodytam skaičiavimui atlikti;
 - (c) patikrina iš tiekėjų gautos informacijos teisingumą ir išsamumą;
 - (d) tvarko ir dokumentuoja medžiagų suskirstymą;
 - (e) 1 dalies tikslais apskaičiuoja pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgaunamumo normas pagal Komisijos pagal 3 dalį nustatytą metodiką arba, iki tokia metodika bus priimta, pagal ISO standartą 22628:2002 kartu su II priedo A dalyje nustatytais elementais;
 - (f) pagal 12 straipsnio 1 dalį ženklina iš polimerų ir elastomerų pagamintas transporto priemonių dalis ir komponentus;
 - (g) užtikrina, kad VII priedo E dalyje išvardytos dalys ir komponentai nebūtų pakartotinai naudojami gaminant naujas transporto priemones.
3. Komisija iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 35 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena]* priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma nauja transporto priemonės pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgaunamumo normų apskaičiavimo ir tikrinimo metodika, atsižvelgiant į II priede nustatytus elementus.

Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 51 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5 straipsnis

Reikalavimai dėl transporto priemonėse esančių medžiagų

1. Transporto priemonėse ir jų dalyse bei komponentuose esančių susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas.
2. Be Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 XVII priede nustatytų apribojimų ir, kai taikytina, Reglamento (ES) 2019/1021 I ir II prieduose bei Reglamente (ES) 2023/[LB: Baterijos] nustatytų apribojimų, bet kurio tipo transporto priemonėse,

kurių tipas pagal Reglamentą (ES) 2018/858 patvirtintas nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 72 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena*], neturi būti švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo.

3. Nukrypstant nuo 2 dalies, transporto priemonių sudėtyje gali būti švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo III priede nustatytais sąlygomis ir neviršijant didžiausių koncentracijos verčių.
4. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas III priedas, siekiant jį suderinti su mokslo ir technikos pažanga:
 - (a) nustatant didžiausią leistiną švino, gyvsidabrio, kadmio arba šešiavalenčio chromo koncentraciją konkrečiose transporto priemonių dalyse, komponentuose ir homogeninėse medžiagose;
 - (b) netaikant 2 dalyje nustatyto draudimo naudoti šviną, gyvsidabrį, kadmį arba šešiavalentį chromą tam tikrose transporto priemonių dalyse, komponentuose ir homogeninėse medžiagose, jei tenkinamos šios sąlygos:
 - i) šių medžiagų naudojimas yra neišvengiamas;
 - ii) įrodoma, kad socialinė ir ekonominė nauda nusveria riziką žmonių sveikatai arba aplinkai, kylančią dėl šių medžiagų naudojimo;
 - iii) nėra tinkamų alternatyvių cheminių medžiagų ar technologijų.
 - (c) iš III priedo išbraukiant transporto priemonių dalis, komponentus ir homogenines medžiagas, jei švino, gyvsidabrio, kadmio ar šešiavalenčio chromo naudojimo galima išvengti;
 - (d) nurodant transporto priemonių dalis, komponentus ir homogenines medžiagas, kuriuos prieš tolesnį apdorojimą būtina pašalinti, ir reikalaujant, kad jie būtų paženklinėti arba pažymėti kitomis tinkamomis priemonėmis, kad juos būtų galima identifikuoti.

Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas III priedas, visų pirma iš sąrašo išbraukiant tam tikras homogeninėms medžiagoms ir komponentams taikomas išimtis, jei konkreiti išimtis aptariama kituose Sąjungos teisės aktuose.

5. Komisijos prašymu per 12 mėnesių nuo prašymo pateikimo Europos cheminių medžiagų agentūra (toliau – Agentūra) parengia alternatyvų, susijusių su III priede išvardytomis esamomis išimtimis, techninio ir ekonominio įgyvendinamumo ataskaitą ir, remdamasi tokiu vertinimu, motyvuotą pasiūlymą dėl konkretaus išimties pakeitimo.
6. Gavusi Komisijos prašymą, Agentūra savo interneto svetainėje paskelbia pranešimą, kad bus parengta ataskaita dėl galimo III priede nurodytos išimties pakeitimo, ir paragina visas suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas per aštuonias savaites nuo pranešimo paskelbimo dienos. Agentūra savo interneto svetainėje skelbia visas iš suinteresuotųjų šalių gautas pastabas.
7. Ne vėliau kaip per devynis mėnesius nuo 4 dalyje nurodytos ataskaitos pateikimo Komisijai dienos Agentūros Socialinės ir ekonominės analizės komitetas, įsteigtas pagal Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 76 straipsnio 1 dalies d punktą, priima

nuomonę dėl ataskaitos ir siūlomų konkrečių pakeitimų. Agentūra nedelsdama tą nuomonę pateikia Komisijai.

8. Komisija priima 4 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus ir atsižvelgia į švino, gyvsidabrio, kadmio ar šešiavalenčio chromo naudojimo transporto priemonių tipuose apribojimo išimties taikymo, keitimo arba pašalinimo socialinį ir ekonominį poveikį, įskaitant alternatyvų prieinamumą ir poveikį žmonių sveikatai bei aplinkai per visą transporto priemonių gyvavimo ciklą.

6 straipsnis

Minimali perdirbtųjų medžiagų dalis transporto priemonėse

1. Kiekvieno transporto priemonės tipo, patvirtinto pagal Reglamentą (ES) 2018/858 nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 72 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena], sudėtyje esančiame plastike turi būti bent 25 proc. plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų, masės.

Bent 25 proc. pirmoje pastraipoje nustatyto tikslo turi būti pasiekta į atitinkamą transporto priemonės tipą įtraukiant iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbtą plastiką.

2. Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – metų, einančių po 23 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena] Komisija pagal 51 straipsnio 2 dalį priima įgyvendinimo aktą, kuriuo šis reglamentas papildomas nustatant metodiką, pagal kurią šio straipsnio 1 dalies tikslais būtų galima apskaičiuoti ir tikrinti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalį.

3. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo, patvirtinto pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2018/858, transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta.

Pirmoje pastraipoje nurodyta minimali perdirbto plieno dalis grindžiama Komisijos atlikta galimybių studija. Studija baigiama ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 23 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena], visų pirma atsižvelgiant į šiuos aspektus:

- (a) dabartinį ir prognozuojamą plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų šaltinių, prieinamumą;
- (b) dabartinę po vartojimo likusių plieno atliekų dalį įvairiuose transporto priemonėse naudojamuose plieno pusgaminiuose ir tarpiniuose gaminiuose;
- (c) galimą gamintojų pradėjimą naudoti po vartojimo perdirbtą plieną transporto priemonėse, kurių tipas bus patvirtintas ateityje;
- (d) santykinę plieno atliekų po vartojimo paklausą automobilių sektoriuje, palyginti su paklausa kituose sektoriuose;
- (e) ekonominį gyvybingumą, technikos ir mokslo pažangą, įskaitant perdirbimo technologijų prieinamumo pokyčius, susijusius su plieno perdirbimo rodikliais;
- (f) minimalios perdirbto plieno dalies transporto priemonėse indėlį siekiant Sąjungos atviro strateginio savarankiškumo, klimato ir aplinkosaugos tikslų;

- (g) poreikį užkirsti kelią neproporcingam neigiamam poveikiui transporto priemonių įperkamumui ir
- (h) poveikį bendroms automobilių sektoriaus sąnaudoms ir konkurencingumui.

Komisija gali priimti įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma plieno, perdirbto iš po vartojimo susidariusių plieno atliekų, dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, apskaičiavimo ir tikrinimo metodika.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 51 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4. Ne vėliau kaip [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 35 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena*] Komisija įvertina, ar įmanoma nustatyti reikalavimą dėl minimalios: iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių bei magnio ir jo lydinių dalies, kuri turi būti įtraukta į atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtį,

- (a) ir
- (b) iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti įtraukta į elektros pavaros variklių nuolatinius magnetus.

Užbaigus pirmoje pastraipoje nurodytą vertinimą, Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant minimalią iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario ar boro dalies, kuri turi būti transporto priemonių, kurių tipas turi būti patvirtintas pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2018/858, sudėtyje ir į jas įtraukta.

Minimali perdirbtųjų medžiagų, nurodytų antroje pastraipoje, dalis nustatoma remiantis pirmoje pastraipoje nurodyta galimybių studija, atsižvelgiant į visus šiuos aspektus:

- (a) dabartinį ir prognozuojamą antroje pastraipoje išvardytų medžiagų, perdirbtų iš po vartojimo likusių atliekų, prieinamumą;
- (b) dabartinį antroje pastraipoje išvardytų medžiagų, perdirbtų iš po vartojimo likusių atliekų, dalį antroje pastraipoje išvardytose medžiagose, esančiose rinkai pateiktose transporto priemonėse;
- (c) ekonominį gyvybingumą, technikos ir mokslo pažangą, įskaitant perdirbimo technologijų prieinamumo pokyčius, susijusius su perdirbtų medžiagų tipu ir jų perdirbimo rodikliais;
- (d) minimalios perdirbtos antroje pastraipoje išvardytų medžiagų dalies transporto priemonėse indėlį siekiant Sąjungos atviro strateginio savarankiškumo bei klimato ir aplinkosaugos tikslų;
- (e) galimą poveikį transporto priemonių veikimui dėl antroje pastraipoje išvardytų perdirbtų medžiagų įtraukimo į transporto priemonės dalis ir komponentus;
- (f) poreikį užkirsti kelią neproporcingam neigiamam poveikiui transporto priemonių, kuriose yra antroje pastraipoje išvardytų medžiagų, įperkamumui;
- (g) poveikį bendroms automobilių sektoriaus sąnaudoms ir konkurencingumui.

Komisija gali priimti įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma medžiagų, perdirbtų iš po vartojimo likusių atliekų, dalies transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodika.

Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 51 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7 straipsnis

Projektavimas taip, kad būtų galima pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonių dalis ir komponentus

1. Kiekviena transporto priemonė, priklausanti transporto priemonių tipui, patvirtintam nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 72 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena], turi būti suprojektuota taip, kad nebūtų apsunkinama patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose iš atitinkamos transporto priemonės pašalinti VII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus etapu, kai transporto priemonė tampa atliekomis.
2. Kiekviena transporto priemonė, priklausanti transporto priemonių tipui, pagal Reglamentą (ES) 2018/858 patvirtintam nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 72 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena], projektuojama taip, kad elementų sujungimas, sutvirtinimas ir sandarinimas netrukdytų remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams transporto priemonės naudojimo etapu ir patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose, kai transporto priemonė tampa atliekomis, iš jos lengvai ir neardant pašalinti ir pakeisti elektrinių transporto priemonių baterijas ir elektros pavaros variklius.
3. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama 2 dalis, peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonės pašalinti ir pakeisti, sąrašą, siekiant į tą dalį įtraukti papildomas dalis ir komponentus, išvardytus VII priedo C dalyje, atsižvelgiant į technikos ir mokslo pažangą.
4. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos 2 dalyje nurodytų dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima pašalinti ir pakeisti, sąlygos, kai tai būtina siekiant užtikrinti suderintą 2 dalyje nustatytos pareigos įgyvendinimą.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 51 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

III SKYRIUS GAMINTOJŲ PAREIGOS

8 straipsnis

Bendrosios pareigos

1. Gamintojai įrodo, kad jų pagamintų ir rinkai pateikiamų naujų transporto priemonių tipas patvirtintas pagal Reglamento (ES) 2018/858 ir šio reglamento reikalavimus.
2. Transporto priemonių, kurioms taikomi 4, 5, 6 arba 7 straipsnių reikalavimai, tipo patvirtinimo tikslais gamintojas pateikia dokumentus, įrodančius atitiktį tiems reikalavimams, ir:

- (a) įtraukia juos į Reglamento (ES) 2018/858 24 straipsnyje nurodytą informacinį aplanką ir
 - (b) pagal Reglamento (ES) 2018/858 23 straipsnį jį pateikia tipo patvirtinimo institucijai.
- 3. Transporto priemonių, kurioms taikomas 9 straipsnyje nustatytas reikalavimas, tipo patvirtinimo tikslais gamintojas tipo patvirtinimo institucijai pateikia žiediškumo strategiją kartu su Reglamento (ES) 2018/858 23 straipsnyje nurodyta tipo patvirtinimo paraiška.
 - 4. Transporto priemonių, kurioms taikomi 10 straipsnyje nustatyti reikalavimai, tipo patvirtinimo tikslais gamintojas parengia 10 straipsnio 1 dalyje nurodytą informaciją ir pagal Reglamento (ES) 2018/858 24 straipsnio 1 dalies a punktą pateikia ją tipo patvirtinimo institucijai kartu su to reglamento 23 straipsnyje nurodyta tipo patvirtinimo paraiška.
 - 5. Transporto priemonių, kurioms taikomi 11 straipsnyje nustatyti reikalavimai, tipo patvirtinimo tikslais gamintojas tipo patvirtinimo institucijai pagal Reglamento (ES) 2018/858 24 straipsnio 1 dalies a punktą pateikia deklaraciją, kuria patvirtinama atitiktis 11 straipsnio 1 dalyje nustatytam reikalavimui, kartu su to reglamento 23 straipsnyje nurodyta tipo patvirtinimo paraiška.

9 straipsnis *Žiediškumo strategija*

- 1. Kiekvienam transporto priemonės tipui, patvirtintam pagal Reglamentą (ES) 2018/858 nuo *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena]*, gamintojas parengia žiediškumo strategiją.
- 2. Žiediškumo strategijoje aprašoma, kokių veiksmų, vykdydami savo pareigas, imsis gamintojai, kad užtikrintų, jog būtų laikomasi II skyriuje nustatytų žiediškumo reikalavimų, tikrinamų taikant tipo patvirtinimo procedūras ir taikomų atitinkamam transporto priemonių tipui.
- 3. Žiediškumo strategija apima IV priedo A dalyje nustatytus elementus.
- 4. Gamintojas per 30 dienų nuo atitinkamo transporto priemonės tipo patvirtinimo dienos pateikia Komisijai žiediškumo strategijos kopiją.
- 5. Gamintojas stebi žiediškumo strategijoje numatytus veiksmus ir imasi tolesnių su jais susijusių veiksmų ir kas penkerius metus atnaujiną strategiją pagal IV priedo B dalį. Atnaujinta žiediškumo strategija pateikiama tipo patvirtinimo institucijai, išdavusiai transporto priemonės tipo patvirtinimą, ir Komisijai.
- 6. Žiediškumo strategijas ir visus tų strategijų atnaujinimus, išskyrus konfidencialią informaciją, Komisija skelbia viešai.
- 7. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama IV priedo B dalis, pritaikant reikalavimus, taikomus žiediškumo strategijos turiniui ir jos atnaujinimui, atsižvelgiant į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius.

8. Iki [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 83 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena] ir po to kas šešerius metus Komisija parengia ir paskelbia automobilių sektoriaus žiediškumo ataskaitą. Ataskaita visų pirma grindžiama žiediškumo strategijomis ir jų atnaujinimu.

10 straipsnis

Deklaracija dėl perdirbtųjų medžiagų dalies transporto priemonėse

1. Kiekvienam transporto priemonės tipui, patvirtintam pagal Reglamentą (ES) 2018/858 nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena], gamintojai deklaruoja šių medžiagų perdirbtosios medžiagos dalį:
 - (a) neodimio, disprozio, prazeodimio, terbio, samario, boro elektros pavaros variklių nuolatiniuose magnetuose;
 - (b) aliuminio ir jo lydinių,
 - (c) magnio ir jo lydinių,
 - (d) plieno.Deklaracijoje nurodoma transporto priemonėje esanti šių medžiagų perdirbtoji dalis ir nurodoma, ar medžiaga perdirbta iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą, ar iš po vartojimo likusių atliekų.
2. Tipo patvirtinimo institucijos patikrina, ar gamintojai pateikė reikiamus dokumentus ir ar juose yra 1 dalyje nurodyta informacija.
3. Nukrypstant nuo 1 dalies, reikalavimas deklaruoti tam tikros medžiagos perdirbtąją dalį netaikomas, jei pagal 6 straipsnio 3 arba 4 dalį buvo nustatytas perdirbtosios tos medžiagos dalies tikslas.

11 straipsnis

Informacija apie transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą

1. Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] gamintojai atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams suteikia neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie V priede išvardytos informacijos, kad būtų galima saugiai pašalinti ir pakeisti:
 - (a) į transporto priemonę įmontuotas elektrinių transporto priemonių baterijas;
 - (b) į transporto priemonę įmontuotus elektros pavaros variklius;
 - (c) transporto priemonėse esančias dalis, komponentus ir medžiagas, kuriuose yra VII priedo B dalyje išvardytų skysčių;
 - (d) transporto priemonėse esančias VII priedo E dalyje išvardytas dalis ir komponentus;
 - (e) dalis ir komponentus, kuriuose transporto priemonės tipo patvirtinimo metu yra Reglamento (ES) [Svarbiausių žaliavų aktas] 27 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų svarbiausiųjų žaliavų;

- (f) skaitmeniniu būdu užkoduotus transporto priemonės komponentus ir dalis, kai toks kodavimas neleidžia jų remontuoti, prižiūrėti ar pakeisti kitoje transporto priemonėje.
2. Gamintojai užtikrina bendradarbiavimą su patvirtintais apdorojimo subjektais bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojais sukurdami ryšių platformas, reikalingas tam, kad būtų teikiama ir nuolat atnaujinama 1 dalyje nurodyta informacija ir V priede nurodyta informacija.
- Gamintojai pirmoje pastraipoje nurodytą informaciją teikia nemokamai. Gamintojai iš atliekų tvarkymo subjektų bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojų gali rinkti mokesčius, reikalingus administracinėms išlaidoms, susijusioms su reikiamos informacijos teikimu per ryšių platformas, padengti.
3. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas V priedas peržiūrint transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų sąrašą ir informacijos, kurią turi pateikti gamintojai, apimtį.

12 straipsnis

Transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų ženklimas

1. Gamintojai ir jų tiekėjai transporto priemonių dalims, komponentams ir medžiagoms ženklinti ir identifikuoti naudoja VI priedo 1–3 punktuose išvardytų komponentų ir medžiagų kodavimo standartų nomenklatūrą.
2. Gamintojai užtikrina, kad ant elektros pavaros variklių su nuolatiniais magnetais būtų aiškiai matoma, lengvai įskaitoma ir nenutrinama etiketė, kurioje būtų nurodyta VI priedo 4 punkte nurodyta informacija
3. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VI priedas, siekiant jį priderinti prie technikos ir mokslo pažangos.

13 straipsnis

Transporto priemonės žiediškumo pasas

1. Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 84 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] kiekviena rinkai pateikta transporto priemonė turi turėti žiediškumo pasą, kuris turi būti suderintas su kitais pagal Sąjungos teisę nustatytais transporto priemonės aplinkosaugos pasais ir, jei įmanoma, į juos integruotas.
2. Transporto priemonės žiediškumo pase pateikiama šio reglamento 11 straipsnyje nurodyta informacija skaitmenine forma ir jis turi būti prieinamas nemokamai.
3. Gamintojas, pateikiantis transporto priemonę rinkai, užtikrina, kad transporto priemonės žiediškumo pase būtų pateikta tiksli, išsami ir naujausia informacija.
4. Visa į transporto priemonės žiediškumo pasą įtraukta informacija turi atitikti Komisijos pagal 6 dalį nustatytas taisykles ir ji turi būti:
- (a) grindžiama atviraisiais standartais;
 - (b) parengta sąveikiu formatu;
 - (c) ją turi būti galima perduoti atviru sąveikiu su pardavėju nesusaisytu keitimosi duomenimis tinklu;

- (d) kompiuterio skaitoma, struktūruota ir tinkama paieškai atlikti.
5. Transporto priemonės, tapusios nebetinkamomis eksploatuoti, žiediško pasas nustoja galioti ne anksčiau kaip praėjus 6 mėnesiams nuo tos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimo išdavimo.
6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato taisykles dėl:
- (a) prieigai prie transporto priemonės žiediško paso taikomo sprendimo techninės specifikacijos;
 - (b) transporto priemonės žiediško paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimų, įskaitant taisykles dėl:
 - i) transporto priemonės žiediško paso sąveikumo su kitais Sąjungos teisės aktais reikalaujamais pasais;
 - ii) į transporto priemonės žiediško pasą įtrauktos informacijos saugojimo ir tvarkymo;
 - iii) transporto priemonės žiediško paso prieinamumo po to, kai gamintojas, atsakingas už 3 dalyje nustatytų pareigų vykdymą, nustoja egzistuoti arba nutraukia savo veiklą Sąjungoje;
 - (c) trečiųjų šalių, o ne gamintojo atliekamo transporto priemonės žiediško pase pateikiamos informacijos įrašymo, keitimo ir atnaujinimo;
 - (d) duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės žiediško paso.

Nustatydamą pirmoje pastraipoje nurodytas taisykles, Komisija atsižvelgia į poreikį užtikrinti aukštą saugumo ir privatumo lygį.

Šio straipsnio pirmoje pastraipoje nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 51 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

IV SKYRIUS

EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYMAS

1 SKIRSNIS

BENDROSIOS NUOSTATOS

14 straipsnis

Kompetentinga institucija

1. Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, atsakingų už šiame skyriuje nustatytų pareigų vykdymą, visų pirma už stebėseną ir tikrinimą, kaip gamintojai ir gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos laikosi savo pareigų, nustatytų 15–36 straipsniuose.
2. Kiekviena valstybė narė iš 1 dalyje nurodytų kompetentingų institucijų gali paskirti vieną kontaktinį punktą ryšiams su Komisija palaikyti.

3. Valstybės narės nustato išsamias kompetentingų institucijų organizacinės struktūros ir veiklos nuostatas, įskaitant administracines ir procedūrinės taisykles, kuriomis užtikrinama(s):
- (a) gamintojų registravimas pagal 17 straipsnį;
 - (b) leidimų gamintojams ir gamintojo atsakomybę perimančioms organizacijoms suteikimas pagal 19 straipsnį;
 - (c) 16 ir 20 straipsniuose nustatytą didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo priežiūra;
 - (d) duomenų apie transporto priemones ir eksploatuoti netinkamas transporto priemones rinkimas pagal 17 straipsnio 12 dalį ir 49 straipsnio 6 dalį;
 - (e) informacijos prieinamumas pagal 49 straipsnį.
4. Ne vėliau kaip [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 3 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena*] valstybės narės praneša Komisijai pagal 1 dalį paskirtų kompetentingų institucijų pavadinimus ir adresus. Valstybės narės, nepagrįstai nedelsdamos, informuoja Komisiją apie bet kokius tų kompetentingų institucijų pavadinimų ar adresų pasikeitimus.

15 straipsnis

Patvirtinti apdorojimo įrenginiai

1. Nedarant poveikio Direktyvai 2010/75/ES, bet kuri įstaiga ar įmonė, ketinanti atlikti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo operacijas, turi gauti kompetentingos institucijos leidimą pagal Direktyvos 2008/98/EB 23 straipsnį ir atitikti tame leidime nustatytas sąlygas.
2. Siekdama išduoti 1 dalyje nurodytą leidimą, kompetentinga institucija patikrina, ar įstaiga arba įmonė turi techninių, finansinių ir organizacinių pajėgumų, būtinų 27 straipsnyje nustatytoms pareigoms vykdyti.
3. 1 dalyje nurodytuose leidimuose nurodoma, kad apdorojimo įrenginiai yra kompetentingi išduoti sunaikinimo pažymėjimą, kaip nurodyta 25 straipsnyje.
4. Kompetentinga institucija užtikrina, kad leidimo išdavimo sąlygos ir procedūros būtų visiškai suderintos, jei tose leidimų išdavimo procedūrose dalyvauja daugiau nei viena kompetentinga institucija arba daugiau nei viena įstaiga ar įmonė, ketinanti atlikti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo operacijas.

2 SKIRSNIS

DIDESNĖ GAMINTOJO ATSAKOMYBĖ

16 straipsnis

Didesnė gamintojo atsakomybė

Nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena*] gamintojams suteikiama didesnė gamintojo atsakomybė už transporto priemones, kurias jie pirmą kartą tiekia rinkai valstybės narės teritorijoje. Gamintojų sukurta su ta atsakomybe susijusi sistema turi atitikti Direktyvos 2008/98/EB 8 ir 8a straipsnius ir šio skyriaus reikalavimus.

Didesnė gamintojo atsakomybė apima gamintojų pareigą užtikrinti, kad:

- (a) transporto priemonės, kurias jie pirmą kartą patiekė rinkai valstybės narės teritorijoje ir kurios tampa nebetinkamomis eksploatuoti,
 - i) būtų surenkamos pagal 23 straipsnį;
 - ii) būtų apdorojamos pagal 27 straipsnį;
- (b) atliekų tvarkymo subjektai, apdorojantys a punkte nurodytas eksploatuoti netinkamas transporto priemones, atitiktų 34 straipsnyje nustatytus tikslus.

17 straipsnis
Gamintojų registras

1. Ne vėliau kaip [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 35 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena*] valstybės narės sudaro gamintojų registrą, skirtą stebėti, kaip gamintojai laikosi šio skyriaus reikalavimų.

Tame registre pateikiamos nuorodos į kitus nacionalinius gamintojų interneto svetainių registrus, kad visose valstybėse narėse būtų lengviau registruoti gamintojus ar paskirtuosius atstovus didesnės gamintojo atsakomybės klausimams.
2. Gamintojai registruojasi 1 dalyje nurodytame registre. Jie tuo tikslu pateikia registracijos paraišką kiekvienoje valstybėje narėje, kurioje pirmą kartą tiekia rinkai transporto priemonę.

Gamintojai registracijos paraišką pateikia per 8 dalies a punkte nurodytą elektroninę duomenų apdorojimo sistemą.

Gamintojai transporto priemones valstybės narės rinkai tiekia tik jeigu jie arba, įgaliojimo atveju, jų paskirtieji atstovai didesnės gamintojo atsakomybės klausimams, yra registruoti toje valstybėje narėje.
3. Registracijos paraiškoje pateikiama VIII priede nurodyta informacija. Valstybės narės prireikus gali prašyti papildomos informacijos arba dokumentų, kad galėtų veiksmingai naudotis gamintojų registru.
4. Nukrypstant nuo 3 dalies, VIII priedo 1 punkto d papunktyje nurodyta informacija pateikiama arba 3 dalyje nurodytoje registracijos paraiškoje, arba 19 straipsnyje nurodytame prašyme išduoti leidimą.
5. Jei gamintojas pagal 18 straipsnį paskyrė gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją, ta organizacija *mutatis mutandis* vykdo šiame straipsnyje nustatytas pareigas, nebent valstybė narė, kurioje transporto priemonė buvo pirmą kartą patiekta rinkai, nurodo kitaip.
6. Pareigas pagal šį straipsnį gamintojo vardu gali vykdyti paskirtasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams.
7. Valstybės narės gali nuspręsti, kad registracijos procedūra pagal šį straipsnį ir leidimo išdavimo procedūra pagal 19 straipsnį sudaro vieną procedūrą, jei prašymas išduoti leidimą atitinka šio straipsnio 3–6 dalyse nustatytus reikalavimus.
8. Kompetentinga institucija:
 - (a) savo interneto svetainėje skelbia informaciją apie paraiškų teikimo procesą per elektroninę duomenų apdorojimo sistemą;

- (b) per ne ilgesnį kaip 12 savaičių laikotarpį nuo tada, kai pateikiama visa 2 ir 3 dalyse reikalaujama informacija, patvirtina registraciją ir suteikia registracijos numerį.
9. Kompetentinga institucija gali:
- (a) nustatyti su registracijos reikalavimais ir procesu susijusią tvarką, nenustatydamą daugiau esminių reikalavimų, nei nustatyta 2 ir 3 dalyse;
- (b) iš gamintojų imti išlaidomis pagrįstą ir proporcingą mokestį už 2 dalyje nurodytų paraiškų nagrinėjimą.
10. Kompetentinga institucija gali atsisakyti registruoti gamintoją arba panaikinti gamintojo registraciją, jei nepateikiama 3 dalyje nurodyta informacija ir susiję patvirtinamieji dokumentai arba jie yra nepakankami, arba jei gamintojas nebeatitinka VIII priedo 1 punkto d papunktyje nustatytų reikalavimų.
- Kompetentinga institucija panaikina gamintojo registraciją, jei gamintojas nebeegzistuoja.
11. Gamintojas arba, kai taikytina, jo paskirtasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams, arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija savo atstovaujamų gamintojų vardu, nepagrįstai nedelsdami, praneša kompetentingai institucijai apie bet kokius registracijos dokumentuose pateiktos informacijos pakeitimus ir apie atvejus, kai registracijos dokumentuose nurodytų transporto priemonių tiekimas tos valstybės narės teritorijoje visam laikui nutraukiamas.
12. Gamintojas arba, kai tinka, jo paskirtasis atstovas didesnės gamintojo atsakomybės klausimams, arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija praneša už registrą atsakingai kompetentingai institucijai apie didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymą.

18 straipsnis

Gamintojo atsakomybę perimanti organizacija

1. Gamintojai savo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas gali nuspręsti vykdyti individualiai arba pavesti jų vardu vykdyti gamintojo atsakomybę perimančiai organizacijai, įgaliotai pagal 19 straipsnį.
2. Gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos užtikrina savo turimų su privačia informacija arba su konkrečiais gamintojais ar jų paskirtaisiais atstovais didesnės gamintojo atsakomybės klausimais tiesiogiai siejama informacija susijusių duomenų konfidencialumą.
3. Be Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 3 dalies e punkte nurodytos informacijos, gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos savo interneto svetainėse bent kartą per metus, laikydamosi komercinio ir pramoninio konfidencialumo reikalavimų, skelbia informaciją apie gamintojų, kurie paskyrė gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą ir pakartotinio naudojimo ir perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo ir plastiko perdirbimo tikslų įgyvendinimą.
4. Gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos užtikrina sąžiningą gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimą savo valdymo organuose.

19 straipsnis

Leidimas vykdyti didesnės gamintojo atsakomybės pareigas

1. Tuo atveju, kai didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos individualiai, – gamintojas, o kai didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos kolektyviai – paskirtos gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos prašo kompetentingos institucijos suteikti leidimą.
2. Leidimas suteikiamas tik jeigu įrodoma, kad laikomasi Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 3 dalies a–d punktuose nustatytų reikalavimų ir gamintojo arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos taikomų priemonių pakanka, kad būtų vykdomos šiame skyriuje nustatytos pareigos dėl transporto priemonių, kurias gamintojas arba gamintojai, kurių vardu veikia gamintojo atsakomybę perimanti organizacija, valstybės narės teritorijoje pirmą kartą tiekia rinkai, skaičiaus.
3. Valstybės narės savo priemonėse, kuriomis nustatomos 14 straipsnio 3 dalies b punkte nurodytos administracinės ir procedūrinės taisyklės, nurodo išsamią leidimo suteikimo procedūros tvarką, kuri gali skirtis priklausomai nuo to, ar didesnės gamintojo atsakomybės pareigos vykdomos individualiai, ar kolektyviai, ir nustato gamintojų arba gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų atitikties tikrinimo tvarką, įskaitant informaciją, kurią tuo tikslu turi teikti gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos.
4. Gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos nepagrįstai nedelsdami praneša kompetentingai institucijai apie bet kokius leidime pateiktos informacijos pakeitimus, su leidimo sąlygomis susijusius pasikeitimus arba veiklos nutraukimą visam laikui.
5. Direktyvos 2008/98/EB 8a straipsnio 3 dalies d punkte numatytas savikontrolės mechanizmas taikomas reguliariai ir ne rečiau kaip kas trejus metus, taip pat kompetentingai institucijai paprašius, siekiant patikrinti, ar laikomasi to punkto nuostatų ir ar toliau laikomasi 2 dalyje nurodytų leidimo suteikimo sąlygų. Gavęs prašymą gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija kompetentingai institucijai pateikia savikontrolės ataskaitą ir prireikus taisomųjų veiksmų plano projektą. Nedarant poveikio 6 dalyje nurodytai kompetencijai, kompetentinga institucija gali teikti pastabas dėl savikontrolės ataskaitos ir taisomųjų veiksmų plano projekto ir visas tokias pastabas pateikia gamintojui arba gamintojo atsakomybę perimančiai organizacijai. Remdamiesi tomis pastabomis, gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija parengia ir įgyvendina taisomųjų veiksmų planą.
6. Kompetentinga institucija gali nuspręsti panaikinti leidimą, jei gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija nebesilaiko eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo organizavimo reikalavimų, nepateikia reikiamų duomenų kompetentingai institucijai ar nepraneša jai apie bet kokius su leidimo sąlygomis susijusius pokyčius arba nutraukia veiklą.

20 straipsnis

Gamintojų finansinė atsakomybė

1. Gamintojo mokamais finansiniais įnašais padengiamos šios su gamintojo tiekiamomis rinkai transporto priemonėmis susijusios išlaidos:
 - (a) 23–26 straipsnių reikalavimams įvykdyti reikalingos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidos ir 27–30, 34 ir 35 straipsnių

reikalavimams įvykdyti reikalingos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo išlaidos, su sąlyga, kad jos nepadengiamos iš atliekų tvarkymo subjektų pajamų, susijusių su naudotų atsarginių dalių ir naudotų atsarginių komponentų, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, iš kurių pašalinti teršalai, arba antrinių žaliavų, perdirbtų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, pardavimu;

- (b) informuotumo didinimo kampanijų, kuriomis siekiama pagerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, vykdymo išlaidos;
 - (c) 25 straipsnyje nurodytos pranešimo sistemos sukūrimo išlaidos;
 - (d) duomenų rinkimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidos.
2. Kompetentinga institucija, glaudžiai bendradarbiaudama su gamintojais, gamintojo atsakomybę perimančiomis organizacijomis ir atliekų tvarkymo subjektais, stebi:
- (a) vidutines surinkimo, perdirbimo ir apdorojimo operacijų išlaidas ir atliekų tvarkymo subjektų pajamas;
 - (b) finansinių įnašų, gamintojų mokamų gamintojo atsakomybę perimančioms organizacijoms, paskirtoms kolektyvinio didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju, dydį, tam, kad išlaidos būtų teisingai paskirstytos visiems suinteresuotiems veiklos vykdytojams.
3. Gamintojų, tiekiančių rinkai specialiosios paskirties transporto priemones, mokamais finansiniais įnašais padengiamos tik 1 dalies a punkte nurodytos išlaidos, susijusios su tokių transporto priemonių surinkimu ir taršos šalinimu.
4. Individualaus didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju gamintojai suteikia garantiją transporto priemonėms, kurias jie pirmą kartą tiekia rinkai valstybės narės teritorijoje. Ta garantija užtikrinama, kad 1 dalyje nurodytos su tomis transporto priemonėmis susijusios operacijos bus finansuojamos.

Garantijos dydį nustato valstybės narės, kuriose transporto priemonė buvo pirmą kartą patiekta rinkai, atsižvelgdamos į 21 straipsnyje nustatytus kriterijus.

Garantija gali būti suteikiama tokiomis formomis: gamintojui dalyvaujant atitinkamuose eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo finansavimo planuose, apdraudžiant perdirbimo procesus arba užblokuojant banko sąskaitą.

21 straipsnis *Mokesčių diferencijavimas*

1. Kolektyvinio didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymo atveju gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos užtikrina, kad gamintojų joms mokami finansiniai įnašai būtų diferencijuojami atsižvelgiant į:
- (a) transporto priemonės svorį;
 - (b) transmisijos tipą;
 - (c) transporto priemonės tipo, kuriam priklauso transporto priemonė, perdirbamumo ir pakartotinio naudojimo rodiklį, remiantis pagal 4 straipsnį tipo patvirtinimo institucijai pateikta informacija;
 - (d) laiką, reikalingą transporto priemonei išmontuoti patvirtintame apdorojimo įrenginyje, ypač tas dalis ir komponentus, kuriuos pagal 30 straipsnį reikia išimti prieš smulkinant;

- (e) medžiagų ir cheminių medžiagų, trukdančių vykdyti aukštos kokybės perdirbimo procesą, pvz., klijų, kompozitinių plastikų ar anglimi sustiprintų medžiagų, dalį;
 - (f) transporto priemonėje naudojamų 6 ir 10 straipsniuose išvardytų perdirbtųjų medžiagų procentinę dalį;
 - (g) 5 straipsnio 2 dalyje nurodytų medžiagų buvimą ir kiekį.
2. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant išsamias 1 dalyje numatytų kriterijų taikymo taisykles.

22 straipsnis

Išlaidų paskirstymo mechanizmas, taikomas transporto priemonėms, kurios nebetinkamomis eksploatuoti tampa kitoje valstybėje narėje

1. Jeigu transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti kitoje valstybėje narėje nei ta, kurios teritorijoje ta transporto priemonė buvo pirmą kartą pateikta rinkai, tos transporto priemonės gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija, jei ji paskirta pagal 18 straipsnį, užtikrina, kad būtų padengtos 20 straipsnyje nurodytų atliekų tvarkymo operacijų grynosios išlaidos, kurias patiria atliekų tvarkymo subjektai kitose valstybėse narėse.
2. Gamintojas arba gamintojo atsakomybę perimanti organizacija, jei ji paskirta pagal 18 straipsnį:
 - (a) raštišku įgaliojimu paskiria atstovą didesnės gamintojo atsakomybės klausimams kiekvienoje valstybėje narėje;
 - (b) sukuria tarpvalstybinio bendradarbiavimo su atliekų tvarkymo subjektais, vykdančiais 20 straipsnyje nurodytas atliekų tvarkymo operacijas, mechanizmus.
3. Valstybė narė, kurioje transporto priemonė tapo nebetinkama eksploatuoti, stebi, kaip gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 18 straipsnį, laikosi 1 ir 2 dalių. Stebėsena grindžiama gamintojų arba gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų, jei jos paskirtos pagal 18 straipsnį, kompetentingoms institucijoms pateikta ir patikrinta informacija apie 1 ir 2 dalių įgyvendinimą, visų pirma 1 dalyje nurodytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo išlaidų apskaičiavimo ir paskirstymo informacija, deramai atsižvelgiant į verslo konfidencialumo ir kitus su konkurencingumu susijusius klausimus.
4. Jei būtina siekiant užtikrinti šio straipsnio laikymąsi ir išvengti bendrosios rinkos iškraipymo, Komisijai pagal šio reglamento 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl gamintojų, valstybių narių ir atliekų tvarkymo subjektų pareigų ir 1 dalyje nurodytų mechanizmų ypatybių.

3 SKIRSNIS

EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ SURINKIMAS

23 straipsnis

Eksplloatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimas

1. Gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 18 straipsnį, sukuria arba dalyvauja kuriant visų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, priklausančių transporto priemonių kategorijoms, kurias jie pirmą kartą patiekė rinkai valstybės narės teritorijoje, surinkimo sistemas, įskaitant surinkimo punktus.

Valstybės narės priima priemones, būtinas užtikrinti, kad gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 18 straipsnį, sukurtų visų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo sistemas.

2. Gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 18 straipsnį, užtikrina, kad 1 dalyje nurodytos surinkimo sistemos:

- (a) apimtų visą valstybės narės teritoriją;
- (b) užtikrintų, kad būtų pakankamai patvirtintų apdorojimo įrenginių, atsižvelgiant į gyventojų skaičių ir tankį, numatomą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičių, neapsiribojant tik tomis vietovėmis, kuriose surinkimas ir tolesnis tvarkymas yra pelningiausias;
- (c) užtikrintų transporto priemonių remonto atliekų surinkimą;
- (d) sudarytų sąlygas surinkti kiekvieno prekės ženklo eksploatuoti netinkamas transporto priemones, nepriklausomai nuo jų kilmės;
- (e) sudarytų sąlygas nemokamai pristatyti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į patvirtintus apdorojimo įrenginius, kaip numatyta 24 straipsnio 2 dalyje.

3. Gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, jei jos paskirtos pagal 18 straipsnį, vykdo švietimo kampanijas, kuriomis reklamuojama eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo sistema ir informuojama apie netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir tvarkymo padarinius aplinkai.

4. Valstybės narės gali leisti atliekų tvarkymo subjektams, kitiems nei patvirtinti apdorojimo įrenginiai, įrengti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo punktus.

Surinkimo punktą eksploatuojantis atliekų tvarkymo subjektas:

- (a) užtikrina, kad surinkimo punktas atitiktų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių laikymo sąlygas, nustatytas VII priedo A dalyje;
- (b) turi gauti 14 straipsnyje nurodytų kompetentingų institucijų leidimą rinkti eksploatuoti netinkamas transporto priemones ir būti registruotas atitinkamame registre;
- (c) užtikrina, kad visos surinktos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų pervežtos į patvirtintą apdorojimo įrenginį per vienus metus nuo eksploatuoti netinkamos transporto priemonės gavimo ir

(d) atitinka visas kitas nacionalinėje teisėje nustatytas atliekų saugojimo sąlygas.

5. Atliekų tvarkymo subjektai, įskaitant patvirtintus apdorojimo įrenginius, transporto priemonės savininkui išduoda elektroninį dokumentą, kuriuo patvirtinamas eksploatuoti netinkamos transporto priemonės gavimas, ir pagal 25 straipsnio 2 dalį nustatytą elektroninio pranešimo procedūrą pateikia jį atitinkamoms valstybės narės institucijoms, įskaitant pagal 14 straipsnį paskirtas kompetentingas institucijas.

24 straipsnis

Eksplatuoti netinkamų transporto priemonių pristatymas į patvirtintus apdorojimo įrenginius

1. Visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turi būti pristatomos apdoroti į patvirtintus apdorojimo įrenginius.
2. Paskutinis transporto priemonės savininkas eksploatuoti netinkamą transporto priemonę į patvirtintą apdorojimo įrenginį gali pristatyti nemokamai, išskyrus atvejus, kai eksploatuoti netinkamoje transporto priemonėje nėra esminių transporto priemonės dalių ar komponentų, išskyrus elektrinių transporto priemonių bateriją, arba joje yra atliekų, kurios buvo pridėtos prie eksploatuoti netinkamos transporto priemonės.

25 straipsnis

Sunaikinimo pažymėjimas

1. Patvirtinti apdorojimo įrenginiai paskutiniam eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkui išduoda kiekvienos apdorotos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimą. Sunaikinimo pažymėjime pateikiama IX priede nurodyta informacija.
2. Sunaikinimo pažymėjimas išduodamas elektronine forma ir elektronine tvarka pateikiamas atitinkamoms valstybės narės institucijoms, be kita ko, pagal 14 straipsnį paskirtoms kompetentingoms institucijoms.
3. Jeigu eksploatuoti netinkama transporto priemonė, kurios sunaikinimo pažymėjimas išduotas vienoje valstybėje narėje, registruota kitoje valstybėje narėje, valstybės narės, kurioje išduotas sunaikinimo pažymėjimas, transporto priemonių registravimo institucijos informuoja atitinkamas valstybės narės, kurioje transporto priemonė registruota, transporto priemonių registravimo institucijas, kad yra išduotas atitinkamos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimas.
4. Atitinkamos valstybės narės institucijos panaikina eksploatuoti netinkamos transporto priemonės registraciją tik gavusios tos transporto priemonės sunaikinimo pažymėjimą.
5. Vienoje valstybėje narėje išduoti sunaikinimo pažymėjimai pripažįstami visose kitose valstybėse narėse.

26 straipsnis

Transporto priemonės savininko pareigos

Transporto priemonės, kuri tampa nebetinkama eksploatuoti, savininkas:

- (a) gavęs informaciją, kad transporto priemonė atitinka bet kurį iš I priedo A dalies 1 ir 2 punktuose nustatytų nepataisomumo kriterijų, nepagrįstai nedelsdamas pristato

eksploatuoti netinkamą transporto priemonę į patvirtintą apdorojimo įrenginį arba, 23 straipsnio 4 dalyje nurodytais atvejais, į surinkimo punktą;

- (b) atitinkamai registravimo institucijai pateikia sunaikinimo pažymėjimą.

4 SKIRSNIS

EKSPLOATUOTI NETINKAMŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ APDOROJIMAS

27 straipsnis

Patvirtintų apdorojimo įrenginių pareigos

1. Patvirtinti apdorojimo įrenginiai užtikrina, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir jų dalys, komponentai ir medžiagos, taip pat transporto priemonių remonto atliekos būtų priimanamos ir apdorojamos laikantis jų leidimuose nustatytų sąlygų ir šio reglamento.
2. Patvirtinti apdorojimo įrenginiai užtikrina, kad apdorojant eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtų laikomasi bent šio reglamento 28, 29, 30, 31, 34 ir 35 straipsnių ir VII priedo, ir taiko Direktyvos 2010/75/ES 3 straipsnio 10 dalyje apibrėžtus geriausius prieinamus gamybos būdus.
3. Patvirtinti apdorojimo įrenginiai:
 - (a) saugo, net ir laikinai, visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones ir jų dalis, komponentus ir medžiagas laikydamiesi VII priedo A dalyje nustatytų minimaliųjų reikalavimų;
 - (b) iš visų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pašalina teršalus laikydamiesi 29 straipsnio ir VII priedo B dalyje nustatytų minimaliųjų reikalavimų;
 - (c) prieš smulkindami arba presuodami eksploatuoti netinkamą transporto priemonę iš jos rankiniu arba (pusiau) automatinio būdu ir nieko nepažeisdami išmontuoja VII priedo C dalyje išvardytas dalis ir komponentus, turinčius pakartotinio naudojimo, perdarymo ar atnaujinimo potencialą;
 - (d) visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones ir jų dalis, komponentus ir medžiagas apdoroja pagal atliekų hierarchiją ir bendruosius reikalavimus, nustatytus Direktyvos 2008/98/EB 4 straipsnyje, ir pagal šio reglamento 32, 34, 35 ir 36 straipsnius.

Be Direktyvos 2008/98/EB 35 straipsnyje nustatytų reikalavimų, patvirtinti apdorojimo įrenginiai elektroniniu būdu saugo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo operacijų įrašus 3 metus ir atitinkamoms nacionalinėms institucijoms paprašius tą informaciją turi galėti pateikti.
4. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VII priedas, suderinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių minimalaus apdorojimo reikalavimus su mokslo ir technikos pažanga.
5. Valstybės narės skatina patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose diegti sertifikuotas aplinkosaugos vadybos sistemas pagal Reglamentą (EB) Nr. 1221/2009.

28 straipsnis
Bendrieji smulkinimui taikomi reikalavimai

1. Nuo *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena]* patvirtinti apdorojimo įrenginiai ir kiti atliekų tvarkymo subjektai reikalauja, kad kartu su smulkinimui jiems pristatytomis netinkamomis eksploatuoti transporto priemonėmis būtų pateikta:
 - (a) dokumentai, kuriuose nurodomas atitinkamos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN);
 - (b) atitinkamai eksploatuoti netinkamai transporto priemonei išduoto sunaikinimo pažymėjimo kopija.
2. Patvirtinti apdorojimo įrenginiai ir atliekų tvarkymo subjektai, priimančys eksploatuoti netinkamas transporto priemones, neatitinkančias 1 dalyje nustatytų reikalavimų:
 - (a) apie neatitiktį praneša kompetentingai institucijai;
 - (b) nevykdo smulkinimo operacijų su tomis eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, išskyrus atvejus, kai kompetentinga institucija tokias operacijas leidžia.
3. Atliekų tvarkymo subjektai, atliekantys eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimą, negali maišyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, jų dalių, komponentų ir medžiagų su pakuočių atliekomis ir elektros bei elektroninės įrangos atliekomis.

29 straipsnis
Teršalų šalinimas iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių

1. Eksploatuoti netinkamą transporto priemonę pristatčius į patvirtintą apdorojimo įrenginį, ta įmonė, laikydamasi VII priedo B dalyje nustatytų minimaliųjų reikalavimų, turi prieš jas toliau apdorodama kuo greičiau iš tų transporto priemonių pašalinti teršalus.
2. VII priedo B dalyje išvardyti skysčiai surenkami ir laikomi atskirai, laikantis VII priedo A dalyje nustatytų reikalavimų. Naudotos alyvos surenkamos ir laikomos atskirai nuo kitų skysčių ir apdorojamos pagal Direktyvos 2008/98/EB 21 straipsnį.
3. Dalys, komponentai ir medžiagos, kurių sudėtyje yra 5 straipsnio 2 dalyje nurodytų medžiagų, išimami iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir tvarkomi pagal Direktyvos 2008/98/EB 17 straipsnį.
4. Baterijos iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimamos atskirai ir saugomos nustatytoje vietoje tolesniam apdorojimui pagal Reglamento (ES) 2023/[LB: Baterijų reglamentas] 70 straipsnio 3 dalį.
5. Dalys, komponentai ir medžiagos, iš kurių pašalinti teršalai, tvarkomos ir ženklinamos pagal Direktyvos 2008/98/EB 18 ir 19 straipsnius.
6. Patvirtintas apdorojimo įrenginys dokumentuoja teršalų šalinimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, įrašydama VII priedo B dalies 3 punkte nurodytą informaciją.

30 straipsnis

Privalomas dalių ir komponentų pašalinimas prieš transporto priemonę smulkinant, kad jas būtų galima pakartotinai naudoti ir perdirbti

1. Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] patvirtinti apdorojimo įrenginiai užtikrina, kad atlikus 29 straipsnyje nurodytas teršalų šalinimo operacijas, prieš smulkinant eksploatuoti netinkamas transporto priemones iš jų būtų išimtos VII priedo C dalyje išvardytos dalys ir komponentai.
2. 1 dalis netaikoma, jei patvirtintas apdorojimo įrenginys įrodo, kad po smulkinimo taikoma technologija medžiagos atskiriamos nuo VII priedo C dalies 13–19 įrašuose išvardytų dalių ir komponentų taip pat veiksmingai, kaip išmontuojant rankiniu arba pusiau automatiniu būdu.

Taikant pirmą pastraipą, patvirtintas apdorojimo įrenginys pateikia VII priedo G dalyje nurodytą informaciją.

3. Be Direktyvos 2008/98/EB 35 straipsnyje nustatytų įpareigojimų, patvirtinti apdorojimo įrenginiai saugo įrašus apie eksploatuoti netinkamas transporto priemones, kurios apdorojamos prieš tai nepašalinus dalių, komponentų ir medžiagų pagal 2 dalį, įskaitant atitinkamų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo įrenginių pavadinimą ir adresą bei transporto priemonės identifikavimo numerį (VIN).

Pagal 49 straipsnio 6 dalį patvirtinti apdorojimo įrenginiai kompetentingai institucijai pateikia pirmoje pastraipoje nurodytuose įrašuose esančią informaciją.

31 straipsnis

Išimtomis dalims ir komponentams taikomi reikalavimai

1. Visos dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės pagal 30 straipsnio 1 dalį, vertinami siekiant nustatyti, ar jie tinkami:
 - (a) pakartotinai naudoti pagal VII priedo D dalies 1 punkto a papunktį,
 - (b) perdaryti arba atnaujinti pagal VII priedo D dalies 1 punkto b papunktį,
 - (c) perdirbti arba
 - (d) kitaip apdoroti atsižvelgiant į VII priedo F dalyje nustatytus specialiuosius apdorojimo reikalavimus.

Dalys ir komponentai, kurie yra tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti arba atnaujinti, nelaikomi atliekomis.

Vertinimas atliekamas visų pirma atsižvelgiant į technines galimybes vykdyti pirmoje pastraipoje nurodytus procesus ir transporto priemonių saugos reikalavimus.

Atitinkamoms nacionalinėms institucijoms paprašius, pateikiami dokumentai, kuriais patvirtinamas atliktas vertinimas, įskaitant atvejus, kai dalys ir komponentai vežami pakartotinio naudojimo, perdarymo ar atnaujinimo tikslu.

2. Išimtos dalys ir komponentai, tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti arba atnaujinti:
 - (e) paženklinami pagal VII priedo D dalies 2 punktą;
 - (f) jiems suteikiama garantija, jei jie perduodami kitam asmeniui arba jis juos naudoja.

3. VII priedo E dalyje išvardytos dalys ir komponentai pakartotinai nenaudojami.

32 straipsnis

Prekyba naudotomis, perdarytomis arba atnaujintomis dalimis ir komponentais

Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] bet kuris asmuo, prekiaujantis naudotomis, perdarytomis arba atnaujintomis atsarginėmis dalimis arba komponentais, pardavimo vietoje:

- (a) užtikrina, kad dalys ir komponentai būtų paženklinėti pagal VII priedo D dalies 2 punktą;
- (b) suteikia garantiją naudotoms, perdarytoms arba atnaujintoms dalims ir komponentams.

33 straipsnis

Dalių ir komponentų pakartotinis naudojimas, perdarymas ir atnaujinimas

1. Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] valstybės narės imasi reikiamų paskatų, kad paskatintų pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti dalis ir komponentus, išimtus transporto priemonės naudojimo etapu arba gyvavimo ciklo pabaigos etapu.

Pirmoje pastraipoje nurodytos paskatos gali apimti:

- (a) reikalavimą, kad techninės priežiūros ir remonto veiklos vykdytojai siūlytų klientams taisyti transporto priemonę naudojant naudotas, perdarytas ar atnaujintas atsargines dalis ir komponentus, kartu su pasiūlymu remontuoti transporto priemonę naudojant naujas dalis ir komponentus, jei toks reikalavimas būtų suformuluotas taip, kad dėl tokio reikalavimo labai mažoms ir mažosioms įmonėms neatsirastų pernelyg didelių išlaidų ar administracinės naštos;
- (b) ekonomines paskatas, be kita ko, lengvatinio pridėtinės vertės mokesčio tarifo nustatymą naudotoms, perdarytoms ar atnaujintoms atsarginėms dalims ir komponentams.

Komisija padeda valstybėms narėms keistis informacija ir geriausia praktika, susijusia su tokiomis paskatomis.

2. Komisija stebi valstybių narių teikiamų paskatų veiksmingumą.

34 straipsnis

Pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslai

1. Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] valstybės narės užtikrina, kad atliekų tvarkymo subjektai pasiektų šiuos tikslus:

- (a) pakartotinio naudojimo ir atgavimo, skaičiuojant kartu, tikslas turi sudaryti bent 95 proc. vidutinio transporto priemonės svorio, neįskaitant baterijų, per metus;

- (b) pakartotinio naudojimo ir perdirbimo, skaičiuojant kartu, tikslas turi sudaryti bent 85 proc. vidutinio transporto priemonės svorio, neįskaitant baterijų, per metus.
2. Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 60 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] valstybės narės užtikrina, kad atliekų tvarkymo subjektai pasiektų metinį plastikų perdirbimo tikslą, kuris sudarytų bent 30 proc. bendro plastiko, esančio atliekų tvarkymo subjektams pristatytose transporto priemonėse, svorio.

35 straipsnis

Draudimas šalinti neįvertintą atliekų svorį

Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] į sąvartyną nepriimamos susmulkintų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių frakcijos, kuriose yra neįvertintų atliekų, kurios nėra apdorotos po smulkinimo taikoma technologija.

36 straipsnis

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimas

1. Eksploatuoti netinkamos transporto priemonės gali būti apdorojamos už Sąjungos ribų, jei jos vežamos laikantis Reglamento (EB) Nr. 1013/2006.
2. Pagal 1 dalį iš Sąjungos į trečiąją šalį vežamos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės įskaitomos vykdant 34 straipsnyje nustatytas pareigas ir tikslus tik jeigu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių eksportuotojas pateikia paskirties kompetentingos institucijos patvirtintus patvirtinamuosius dokumentus, kuriais įrodoma, kad apdorojimas buvo atliktas sąlygomis, kurios iš esmės yra lygiavertės šiame reglamente nustatytiems reikalavimams ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytiems žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimams.

V SKYRIUS

NAUDOTOS TRANSPORTO PRIEMONĖS IR JŲ EKSPORTAS

1 SKIRSNIS

NAUDOTŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ STATUSAS

37 straipsnis

Naudotų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių atskyrimas

Siekdamas perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybę, transporto priemonės savininkas turi galėti įrodyti bet kuriam fiziniam ar juridiniam asmeniui, norinčiam įsigyti atitinkamos transporto priemonės nuosavybės teisę, arba kompetentingoms institucijoms, kad transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. Vertindami naudotos transporto priemonės statusą, transporto priemonės savininkas, kiti ekonominės veiklos vykdytojai ir kompetentingos institucijos patikrina, ar laikomasi I priede nustatytų kriterijų, kad nustatytų, ar ta transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti.

2 SKIRSNIS

NAUDOTŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPORTAS

38 straipsnis

Naudotų transporto priemonių eksporto kontrolė ir reikalavimai

1. Nuo [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] eksportuoti skirtoms naudotoms transporto priemonėms taikoma šiame skirsnyje nustatyta kontrolė ir reikalavimai.
2. Šiuo skirsniu nedaroma poveikio jokių kitų šio reglamento nuostatų, taip pat kitų Sąjungos teisės aktų, kuriais reglamentuojamas prekių išleidimas eksportui, visų pirma Reglamento (ES) Nr. 952/2013 ir jo 46, 47, 267 ir 269 straipsnių taikymui.
3. Naudotos transporto priemonės gali būti eksportuojamos tik jei jos:
 - (a) nėra, remiantis I priede išvardytais kriterijais, netinkamos eksploatuoti;
 - (b) pagal Direktyvos 2014/45/ES 5 straipsnio 1 dalies a ir b punktus ir 8 straipsnį laikomos atitinkančiomis techninės apžiūros reikalavimus valstybėje narėje, kurioje transporto priemonės paskutinį kartą buvo registruotos.
4. Apie kiekvieną eksportuoti skirtą naudotą transporto priemonę muitinei pateikiama tokia informacija (arba suteikiama jos prieiga):
 - (a) naudotos transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN) ir valstybės narės, kurioje transporto priemonė paskutinį kartą registruota, identifikavimo duomenys;
 - (b) pareiškimas, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė atitinka ankstesnėje dalyje nustatytus reikalavimus.
5. Siekiant patikrinti atitiktį šiam skirsniui dėl leidimo naudotą transporto priemonę išleisti eksportui:
 - (a) kol pradės veikti 45 straipsnio 4 dalyje nurodyta sąsaja, muitinė keičiasi informacija ir bendradarbiauja su kompetentingomis institucijomis pagal 44 straipsnį ir prireikus į tokį keitimąsi informacija ir bendradarbiavimą atsižvelgia suteikdama leidimą naudotą transporto priemonę išleisti eksportui;
 - (b) pradėjus veikti 45 straipsnio 4 dalyje nurodytai sąsajai, taikomas 39 straipsnis, 40 straipsnio 2 ir 3 dalys ir 42 straipsnio 3 dalis, o pranešimai ir kiti mainai pagal 41–43 straipsnius vykdomi naudojantis tomis elektroninėmis sistemomis.
6. Eksportuoti skirta naudota transporto priemonė:
 - (a) negali būti įforminama muitinės procedūra remiantis supaprastinta deklaracija pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 166 straipsnį;
 - (b) negali būti įtraukiama į deklaranto tvarkomą apskaitos registrą pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 182 straipsnį;
 - (c) jai negali būti taikoma savikontrolė pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 185 straipsnį.
7. Komisijai pagal šio reglamento 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I priede išvardyti kriterijai, kuriais nustatoma, ar naudota transporto priemonė yra netinkama eksploatuoti.

39 straipsnis

Automatinis informacijos apie transporto priemonės statusą tikrinimas

1. Prieš išleisdama naudotas transporto priemones eksportui, muitinė elektroniniu būdu ir automatiškai per 45 straipsnyje nurodytas elektronines sistemas patikrina, ar transporto priemonė, remiantis transporto priemonės identifikavimo numeriu ir informacija apie paskutinės registracijos valstybę narę, pagal 38 straipsnio 3 dalies b punktą laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus.
2. Jeigu muitinei pateikta informacija arba informacija, prie kurios suteikta prieiga, neatitinka nacionaliniuose transporto priemonių registruose ir nacionalinėse elektroninėse techninės apžiūros sistemose pagal 1 dalį pateiktos informacijos, muitinė tos transporto priemonės eksportui neišleidžia ir per tas sistemas apie tai informuoja atitinkamą ekonominės veiklos vykdytoją.

40 straipsnis

Rizikos valdymas ir muitinis tikrinimas

1. 38 straipsnio nuostatų vykdymo užtikrinimo tikslais muitinė pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 46 ir 47 straipsnius atlieka eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę. Nedarant poveikio 39 straipsniui, tokia kontrolė visų pirma grindžiama Reglamento (ES) Nr. 952/2013 46 straipsnio 2 dalyje nustatyta rizikos analize.
2. Be 1 dalyje nurodyto rizikos valdymo, pradėjus veikti 45 straipsnyje nurodytam sujungimui muitinė naudoja šiomis 45 straipsnio 1 dalyje nurodytomis elektroninėmis sistemomis, kad nustatytų, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka specialias sąlygas, susijusias su aplinkos apsauga arba kelių eismo saugumu pagal šio straipsnio 3 dalį.
3. Komisijai pagal 50 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nuostatomis, kuriomis nustatomos 2 dalyje nurodytos atitikties sąlygos, įskaitant specialias sąlygas, taikomas trečiojoje šalyje, į kurią importuojama, importuojamoms naudotoms transporto priemonėms, susijusias su aplinkos apsauga ir kelių eismo saugumu, kai apie tokias sąlygas ta trečioji šalis yra pranešusi Komisijai. Tos sąlygos patikrinamos pagal 45 straipsnio 1 dalyje nurodytose elektroninėse sistemose esančią informaciją.

41 straipsnis

Sustabdymas

1. Jeigu yra pagrįstų priežasčių manyti, kad eksportuoti skirta naudota transporto priemonė gali neatitikti šio skirsnio reikalavimų, muitinė sustabdo tos naudotos transporto priemonės išleidimą eksportui. Ji taip pat nedelsdama praneša kompetentingoms institucijoms apie sustabdymą ir perduoda visą susijusią informaciją, reikalingą nustatyti, ar naudota transporto priemonė atitinka šio reglamento reikalavimus ir gali būti išleista eksportui.
2. Siekdamas nustatyti, ar naudota transporto priemonė, kuriai taikomas 1 dalyje nurodytas sustabdymas, atitinka šį reglamentą, kompetentingos institucijos gali prašyti, kad bet kuris asmuo, dalyvaujantis tos naudotos transporto priemonės eksporte, pateiktų papildomos informacijos, įskaitant informaciją apie transporto priemonės pardavimą ar nuosavybės teisės perdavimą, pavyzdžiui, sąskaitos faktūros

arba sutarties kopiją, ir dokumentus, įrodančius, kad ta naudota transporto priemonė skirta tolesniam naudojimui.

42 straipsnis *Išleidimas eksportui*

1. Tais atvejais, kai pagal 41 straipsnį buvo sustabdytas transporto priemonės išleidimas eksportui, ta naudota transporto priemonė išleidžiama eksportui, jei visi su tokiu išleidimu susiję reikalavimai ir formalumai įvykdyti ir tenkinama viena iš šių sąlygų:
 - (a) kompetentingos institucijos per keturias darbo dienas nuo sustabdymo pradžios nepareikalavo, kad muitinė toliau išlaikytų sustabdymą, arba
 - (b) kompetentingos institucijos informavo muitinę apie savo sutikimą išleisti eksportui pagal šį skirsnį.
2. Išleidimas eksportui nelaikomas atitikties Sąjungos teisei, visų pirma šiam reglamentui arba Reglamentui (ES) Nr. 952/2013, įrodymu.
3. Kiekvieną kartą naudotą transporto priemonę išleidus eksportui muitinė apie tai praneša valstybės narės, kurioje atitinkama transporto priemonė buvo registruota eksporto metu, kompetentingai institucijai.

43 straipsnis *Atsisakymas išleisti eksportui*

1. Jei kompetentinga institucija padaro išvadą, kad naudota transporto priemonė, apie kurios eksporto leidimo sustabdymą pranešta pagal 41 straipsnį, neatitinka šio skirsnio reikalavimų, ji nedelsdama pareikalauja, kad muitinė neišleistų jos eksportui, ir apie tai jai praneša.
2. Gavusi kompetentingos institucijos pranešimą pagal 1 dalį, muitinė neišleidžia naudotos transporto priemonės eksportui.

44 straipsnis *Institucijų bendradarbiavimas ir keitimasis informacija*

1. Valstybės narės tarpusavyje padeda viena kitai įgyvendinti šį skirsnį, keisdamosi informacija dvišaliu lygmeniu, visų pirma siekdamos patikrinti transporto priemonės statusą, be kita ko, patikrinti jos registracijos statusą valstybėje narėje, kurioje ji anksčiau buvo registruota.
2. Prireikus valstybių narių kompetentingos institucijos taip pat bendradarbiauja su trečiųjų šalių administracinėmis institucijomis. Toks bendradarbiavimas gali apimti dalijimąsi atitinkama informacija, bendrus patikrinimus ir kitų formų savitarpio pagalbą, kuri laikoma būtina siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi taikomų įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių naudotų transporto priemonių eksportą.
3. Muitinė ir valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiauja pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 47 straipsnio 2 dalį ir keičiasi, be kita ko, elektroninėmis priemonėmis, informacija, būtina jų funkcijoms pagal šį reglamentą vykdyti. Pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 12 straipsnio 1 dalį ir 16 straipsnio 1 dalį muitinė gali perduoti konfidencialią informaciją, kurią muitinė gavo vykdydama savo funkcijas arba kuri muitinei buvo pateikta konfidencialiai, valstybės narės,

kurioje yra įsisteigęs veiklos vykdytojas arba prekiautojas, kompetentingai institucijai.

4. Jeigu kompetentingos institucijos yra gavusios informacijos pagal šio straipsnio 1–3 dalis, tos kompetentingos institucijos gali tą informaciją perduoti kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms.
5. Su rizika susijusia informacija keičiasi:
 - (a) muitinės pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 46 straipsnio 5 dalį;
 - (b) muitinės ir Komisija pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 47 straipsnio 2 dalį;
 - (c) muitinės ir kompetentingos institucijos, įskaitant kitų valstybių narių kompetentingas institucijas, pagal Reglamento (ES) Nr. 952/2013 47 straipsnio 2 dalį.

45 straipsnis *Elektroninės sistemos*

1. Keistis transporto priemonių identifikavimo numeriais bei informacija apie transporto priemonių registraciją ir techninę būklę nacionaliniai transporto priemonių registrai ir valstybių narių elektroninės techninės apžiūros sistemos naudoja Komisijos sukurtą MOVE-HUB elektroninę sistemą; ji taip pat naudojama sujungti su ES muitinės vieno langelio aplinka, kai tai reikalinga šiame skirsnyje nustatytiems patikrinimams ir reikalavimams vykdyti.
2. 1 dalyje nurodyta MOVE-HUB elektroninė sistema užtikrina bent šias funkcijas:
 - (a) duomenų keitimąsi realiuoju laiku su nacionaliniais transporto priemonių registrais, nacionalinėmis elektroninėmis valstybių narių techninės apžiūros sistemomis, su kuriomis ji sujungta;
 - (b) sudaro sąlygas automatiškai elektroniniu būdu patikrinti Direktyvos 2014/45/ES II priede nurodytoje techninės apžiūros pažymoje pateiktus duomenis, transporto priemonės pirmosios registracijos datą ir valstybę narę, kurioje transporto priemonė buvo paskutinį kartą registruota, kaip nurodyta Direktyvoje 1999/37/EB, siekiant nustatyti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka 38 straipsnyje, 39 straipsnio 1 dalyje ir 40 straipsnyje nustatytus reikalavimus;
 - (c) sujungti su ES muitinės vieno langelio aplinka pagal Reglamentą (ES) 2022/2399, kad būtų galima keisti duomenimis ir padėti vykdyti 39 straipsnio 1 dalyje ir 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą keitimosi informacija procesą, taip pat remti 41–43 straipsniuose nurodytus pranešimus;
 - (d) bendradarbiavimo su trečiosiomis šalimis pagal 44 straipsnio 2 dalį tikslais leisti elektroniniu būdu keisti informaciją su trečiųjų šalių kompetentingomis institucijomis, kurios pagal 40 straipsnio 2 dalį pranešė Komisijai apie specialias jų taikomas naudotų transporto priemonių importo sąlygas.
3. Valstybės narės sujungia savo nacionalinius transporto priemonių registrus ir nacionalines elektronines techninės apžiūros sistemas su 1 dalyje nurodyta MOVE-HUB elektronine sistema. Ši sąsaja turi būti įdiegta per dvejus metus nuo atitinkamo 5 dalyje nurodyto įgyvendinimo akto priėmimo dienos.
4. Komisija sujungia 1 dalyje nurodytą MOVE-HUB sistemą su Reglamento (ES) 2022/2399 4 straipsnyje nustatyta ES muitinės vieno langelio sertifikatų mainų

sistema, kad būtų galima atlikti 39 straipsnyje ir 40 straipsnio 2 dalyje nurodytą automatizuotą kontrolę ir vykdyti 41, 42 ir 43 straipsniuose nurodytus pranešimus. Ši sąsaja turi būti įdiegta per ketverius metus nuo atitinkamo 5 dalyje nurodyto įgyvendinimo akto priėmimo dienos.

5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma 2 dalyje nurodytų MOVE-HUB funkcijų įgyvendinimo tvarka, įskaitant techninius aspektus, būtinus nacionalinių elektroninių sistemų sujungimui su MOVE-HUB, prijungimo prie MOVE-HUB sąlygas, nacionalinių sistemų perduotinus duomenis ir tų duomenų perdavimo per tarpusavyje sujungtas nacionalines sistemas formatą.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 51 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

VI SKYRIUS VYKDYMO UŽTIKRINIMAS

46 straipsnis Patikrinimai

1. Siekdamos užtikrinti šio reglamento vykdymą, valstybės narės tikrina:
 - (a) patvirtintus apdorojimo įrenginius;
 - (b) remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojus;
 - (c) kitus įrenginius ir ekonominės veiklos vykdytojus, kurie gali apdoroti eksploatuoti netinkamas transporto priemones.
2. Kiekvienais kalendoriniais metais tikrinama ne mažiau kaip 10 proc. 1 dalies a ir c punktuose išvardytų veiklos vykdytojų.
3. Valstybės narės taip pat atlieka naudotų transporto priemonių eksporto patikrinimus, kad patikrintų, ar laikomasi 38 straipsnio.

47 straipsnis

Nacionalinio lygmens ir valstybių narių bendradarbiavimas vykdymo užtikrinimo srityje

1. Valstybės narės nustato veiksmingus mechanizmus, kuriais naudodamosi visos atitinkamos kompetentingos institucijos, dalyvaujančios užtikrinant šio reglamento vykdymą, galėtų nacionaliniu lygmeniu bendradarbiauti ir koordinuoti savo veiklą rengiant ir įgyvendinant vykdymo užtikrinimo politiką ir veiklą, susijusią su transporto priemonių registracijos, išregistravimo, registracijos sustabdymo ir panaikinimo stebėseną, taip pat neteisėto eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo prevencija.
2. Valstybės narės dvišaliu ir daugiašaliu pagrindu bendradarbiauja, kad palengvintų neteisėto eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo prevenciją ir nustatymą. Naudodamosi 45 straipsnyje nurodyta elektronine keitimosi informacija sistema, jos keičiasi atitinkama informacija apie transporto priemonių registravimą, išregistravimą, registracijos sustabdymą ir panaikinimą. Jos taip pat keičiasi atitinkama informacija apie patvirtintus apdorojimo įrenginius bei remonto ir techninės priežiūros subjektus, kuriems nesuteiktas patvirtintų apdorojimo įrenginių statusas, taip pat apie kitus įrenginius ir ekonominės veiklos vykdytojus, kurie gali

atlikti operacijas, susijusias su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu. Jos dalijasi patirtimi ir žiniomis apie vykdymo užtikrinimo priemones sukurtose struktūrose.

Keitimasis transporto priemonių registracijos duomenimis apima prieigą prie duomenų apie eksploatacines savybes ir atliktų patikrinimų pobūdį bei rezultatus ir keitimąsi jais su kitų valstybių narių kompetentingomis institucijomis, siekiant palengvinti šio reglamento vykdymo užtikrinimą.

3. Valstybės narės praneša Komisijai, kurie jų nuolatiniai darbuotojai yra atsakingi už šio straipsnio 2 dalyje ir 44 straipsnyje nurodytą bendradarbiavimą.

48 straipsnis Sankcijos

Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikytinų už šio reglamento 15 straipsnio 1 dalies, 16 straipsnio, 19 straipsnio 1 dalies, 22 straipsnio 1 ir 2 dalių, 23 ir 24 straipsnių, 25 straipsnio 1 ir 2 dalių, 26–32 straipsnių ir 34, 35, 37 ir 38 straipsnių pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendintos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės nedelsdamos praneša apie tas taisykles ir tas priemones Komisijai ir nedelsdamos jai praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

49 straipsnis Duomenų teikimas Komisijai

1. Ne vėliau kaip [Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 36 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena] valstybės narės viešai skelbia toliau nurodytus apibendrintus kiekvienų kalendorinių metų duomenis Komisijos pagal 5 dalį nustatyta forma, kurie grindžiami iš gamintojų, gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų ir atliekų tvarkymo subjektų gauta informacija ir duomenimis:
 - (a) valstybėje narėje registruotų transporto priemonių skaičių;
 - (b) transporto priemonių, pirmą kartą patiektų rinkai valstybės narės teritorijoje, skaičių;
 - (c) valstybėje narėje surinktų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, iš kurių pašalinti teršalai, skaičių ir svorį;
 - (d) valstybės narės teritorijoje perdirbtų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičių ir svorį;
 - (e) eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, eksportuotų arba išvežtų tolesniam apdorojimui į kitą valstybę narę arba trečiąją šalį, skaičių ir svorį;
 - (f) išduotų sunaikinimo pažymėjimų skaičių;
 - (g) bendrą toliau nurodytu tikslu iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimtų dalių, komponentų ir medžiagų kiekį ir svorį:
 - i) pakartotinio naudojimo;
 - ii) perdarymo arba atnaujinimo;
 - iii) perdirbimo;

- iv) atgavimo, įskaitant energijos gavybos iš atliekų;
- v) šalinimo;
- (h) eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurios buvo apdorotos kitaip, nei nurodyta d punkte, skaičių ir svorį;
- (i) užpildymui naudojamų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių skaičių ir svorį;
- (j) 34 straipsnyje nustatytų tikslų, kuriuos pasiekė visi valstybėje narėje veikiantys atliekų tvarkymo subjektai, normas;
- (k) 30 straipsnio 2 dalyje numatytos išimties taikymą ir tai, kaip tą taikymą stebėjo duomenis teikianti valstybė narė;
- (l) duomenis apie gamintojo atsakomybę perimančias organizacijas, įskaitant jų atstovaujamų juridinių asmenų pavadinimus;
- (m) 21 straipsnio įgyvendinimo duomenis.

Valstybės narės viešai paskelbia 1 dalyje nurodytus duomenis per 18 mėnesių nuo ataskaitinio laikotarpio, kurio duomenys surinkti, pabaigos. Tai turi būti kompiuterio skaitomi duomenys, tinkami rūšiuoti ir paieškai atlikti, ir turi atitikti atviruosius trečiųjų šalių naudojimosi duomenimis standartus. Valstybės narės praneša Komisijai, kada pirmoje pastraipoje nurodyti duomenys tampa prieinami.

Pirmasis ataskaitinis laikotarpis yra pirmi kalendoriniai metai po to, kai priimamas 5 dalyje nurodytas įgyvendinimo aktas.

2. Prie duomenų, kuriuos valstybės narės teikia pagal 1 dalį, pridedama kokybės patikros ataskaita. Ta informacija pateikiama Komisijos pagal 5 dalį nustatyta forma.
3. Valstybės narės kas penkerius metus parengia ataskaitą, kurioje apibendrina:
 - (n) pagal 33 straipsnį nustatytas paskatas, kuriomis skatinama pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti dalis ir komponentus;
 - (a) pagal 48 straipsnį priimtų nuobaudų ir kitų sankcijų, numatytų jų nacionalinėje teisėje už šio reglamento pažeidimus, taikymą ir, be kita ko, pateikia pažeidimų, apie kuriuos pranešta, rūšių ir taikytų priemonių rūšių sąrašą;
 - (b) pagal 46 straipsnį atliktų patikrinimų rezultatus;
 - (c) eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir naudotų transporto priemonių apibrėžčių taikymo būdą, įskaitant praktinius sunkumus, su kuriais susidurta šiuo požiūriu.

Valstybės narės pateikia ataskaitą Komisijai per šešis mėnesius nuo ataskaitos apimamo penkerių metų laikotarpio pabaigos. Pirmoji ataskaita Komisijai pateikiama iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 6 metų nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena]*.

Komisija peržiūri valstybių narių pateiktas ataskaitas ir, jei tinkama, parengia gautos informacijos ataskaitas, kad palengvintų keitimąsi informacija apie valstybėse narėse taikomą geriausią praktiką.

4. Šio reglamento įgyvendinimo stebėsenos tikslais Komisija renka ir peržiūri pagal šį straipsnį pateiktą informaciją.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriuose nustatoma:

- (a) duomenų apskaičiavimo, tikrinimo ir teikimo pagal 1 dalį metodika ir taisyklės, be kita ko:
 - i) 1 dalies g, h ir i punktuose nurodytais tikslais išimtų dalių, komponentų ir medžiagų kiekio ir svorio nustatymo metodika;
 - ii) perdirbtų atliekų svorio nustatymo metodika, įskaitant skaičiavimo taškų ir matavimo taškų nustatymą, ir, jei reikia, galimybės taikyti vidutinius nuostolių koeficientus;
 - iii) 34 straipsnyje nurodyta pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgavimo tikslų pasiekimo apskaičiavimo ir tikrinimo metodika;
- (b) 1 dalyje nurodytų duomenų teikimo Komisijai forma ir kokybės patikros ataskaitos forma.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 51 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

- 6. Gamintojai, gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos, atliekų tvarkymo subjektai ir kiti atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai kompetentingoms institucijoms teikia tikslus ir patikimus duomenis, kurie leistų valstybėms narėms pagal šį straipsnį vykdyti duomenų teikimo pareigas.

VII SKYRIUS

DELEGUOTIEJI ĮGALIOJIMAI IR KOMITETO PROCEDŪRA

50 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

- 1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
- 2. Įgaliojimai priimti 5 straipsnio 4 dalyje, 6 straipsnio 3 ir 4 dalyse, 7 straipsnio 3 dalyje, 9 straipsnio 7 dalyje, 11 straipsnio 3 dalyje, 12 straipsnio 3 dalyje, 21 straipsnio 2 dalyje, 22 straipsnio 4 dalyje, 27 straipsnio 4 dalyje, 38 straipsnio 7 dalyje ir 40 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – šio reglamento įsigaliojimo datą]*. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
- 3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 4 dalyje, 6 straipsnio 3 ir 4 dalyse, 7 straipsnio 3 dalyje, 9 straipsnio 7 dalyje, 11 straipsnio 3 dalyje, 12 straipsnio 3 dalyje, 21 straipsnio 2 dalyje, 22 straipsnio 4 dalyje, 27 straipsnio 4 dalyje, 38 straipsnio 7 dalyje ir 40 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja

kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 5 straipsnio 4 dalį, 6 straipsnio 3 ir 4 dalis, 7 straipsnio 3 dalį, 9 straipsnio 7 dalį, 11 straipsnio 3 dalį, 12 straipsnio 3 dalį, 21 straipsnio 2 dalį, 22 straipsnio 4 dalį, 27 straipsnio 4 dalį, 38 straipsnio 7 dalį ir 40 straipsnio 3 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

51 straipsnis *Komiteto procedūra*

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Direktyvos 2008/98/EB 39 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

VIII SKYRIUS. **PAKEITIMAI**

53 straipsnis *Reglamento (ES) 2019/1020 pakeitimai*

Reglamento (ES) 2019/1020 II priedo 10 ir 11 punktai išbraukiami.

54 straipsnis *Reglamento (ES) 2018/858 pakeitimai*

Reglamento (ES) 2018/858 II priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento X priedą.

IX SKYRIUS **BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

55 straipsnis *Peržiūra*

1. Ne vėliau kaip 203* m. gruodžio 31 d. [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – metų, einančių po 95 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena*] Komisija peržiūri šio reglamento taikymą ir jo poveikį aplinkai, žmonių sveikatai bei bendrosios rinkos veikimui ir parengia ataskaitą bei pateikia ją Europos Parlamentui ir Tarybai.

2. Atsižvelgdama į technikos pažangą ir į valstybėse narėse įgytą praktinę patirtį, taip pat į Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 peržiūrą, Komisija savo ataskaitoje įvertina toliau nurodytus šio reglamento aspektus:
- (a) poreikį išplėsti šio Reglamento, visų pirma II ir III skyrių ir IV skyriaus II skirsnio nuostatų, taikymo sritį, įtraukiant Reglamento (ES) 168/2013 4 straipsnio 2 dalies c–g punktuose apibrėžtų L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} ir L_{7e} kategorijų transporto priemonės ir Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalyje apibrėžtų M₂, M₃, N₂, N₃ ir O kategorijų transporto priemones;
 - (b) priemones, susijusias su informacijos apie transporto priemonėse esančias susirūpinimą keliančias medžiagas teikimu, ir poreikį nustatyti papildomas nuostatas dėl susirūpinimą keliančių medžiagų, kurios gali daryti poveikį kokybiškam transporto priemonių perdirbimui pasibaigus jų gyvavimo ciklui;
 - (c) IV skyriuje nustatytas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo priemonės, įskaitant 34 straipsnyje nustatytus tikslus ir poreikį juos peržiūrėti;
 - (d) pažeidimus ir 48 straipsnyje nustatytų sankcijų veiksmingumą, proporcingumą ir atgrasomumą;
 - (e) poreikį iš dalies pakeisti šio reglamento 5 straipsnį.

56 straipsnis

Panaikinimas ir pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Direktyva 2000/53/EB panaikinama nuo *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 12 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena]*.
- Tačiau toliau taikomos šios Direktyvos 2000/53/EB nuostatos:
- (a) 4 straipsnio 2 dalis – iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 71 mėnesio nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena]*;
 - (b) 5 straipsnio 4 dalies antra pastraipa, 6 straipsnio 3 dalies antra pastraipa, 7 straipsnio 1 dalis, 8 straipsnio 3 ir 4 dalys – iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 35 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena]*;
 - (c) 7 straipsnio 2 dalies b punktas – iki 20** m. gruodžio 31 d. *[Leidinių biuro prašoma įrašyti metus – metų, einančių po 35 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena]*;
 - (d) 9 straipsnio 1a dalies 1 ir 3 pastraipos, 1b ir 1d dalys – iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 35 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena]*;
 - (e) 9 straipsnio 1a dalies antra pastraipa – iki *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 59 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, paskutinė diena]*.
2. Direktyva 2005/64/EB panaikinama nuo *[Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 71 mėnesio nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena]*.

Tačiau jos 6 straipsnio 3 dalis panaikinama nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 35 mėnesio nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena*].

3. Nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal XI priede pateiktas atitikties lenteles.

57 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. Jis taikomas nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 12 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena*].

Tačiau 54 straipsnis taikomas nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą – mėnesio, einančio po 72 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, pirmoji diena*].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

1.4.3. Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

1.5.2. Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.

1.5.3. Panašios patirties išvados

1.5.4. Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

1.7. Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ai), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės sistemos pagrindimas

2.2.2. Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)

2.2.3. Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

- 3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)**
- 3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams**
 - 3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka*
 - 3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas*
 - 3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka*
 - 3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai*
 - 3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*
 - 3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai*
- 3.3. Numatomas poveikis pajamoms**

PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl transporto priemonių projektavimo žiediško reikalavimų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

Politikos sritys: 03 Bendroji rinka
09 Aplinkos apsauga

Veikla: 09 02 02 – Aplinkos ir klimato politikos programa (LIFE) – žiedinė ekonomika ir gyvenimo kokybė
03 02 01 01 – Prekių ir paslaugų vidaus rinkos veikimas ir vystymas

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

☒ nauju veiksmu

☐ nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai⁷¹

☒ esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

☒ vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Pagerinti ES vidaus rinkos veikimą, kartu mažinant neigiamą poveikį aplinkai, susijusį su transporto priemonių projektavimu, gamyba, tarnavimo trukme ir apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, ir prisidedant prie automobilių ir perdirbimo sektorių tvarumo.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Projektavimas ir gamyba

– Sudaryti palankesnes sąlygas šalinti, pakartotinai naudoti, perdaryti ir perdirbti transporto priemonių medžiagas, dalis ir komponentus bei padidinti tų procesų apimtį.

– Didinti perdirbtų medžiagų naudojimą gaminant transporto priemones, skatinant perdirbimą, mažinant strateginę priklausomybę nuo žaliavų ir remiant automobilių pramonės priklausomybę nuo iškastinio kuro mažinimą.

– Padidinti sunkvežimių, autobusų, priekabų ir tam tikrų L kategorijos transporto priemonių, kurioms šiuo metu netaikomi ENTP ir 3R tipo patvirtinimo teisės aktai, žiedišumą.

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas

⁷¹ Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

- Pagerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą didinant pakartotinai naudojamų, perdarytų ir perdirbtų medžiagų kiekį ir kokybę, taip sumažinant aplinkosauginį pėdsaką, susijusį su gyvavimo ciklo pabaigos etapu.
- Padidinti ENTP surinkimą ES ir užtikrinti iš ES eksportuojamų naudotų transporto priemonių techninę apžiūrą, kad būtų sumažintas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičius ir jų aplinkosauginis pėdsakas.

1.4.3. *Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis*

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

- Geresnis transporto priemonių gamybos etapo ir etapo, kai tos tampa atliekomis, suderinimas.
- Perdirbimo skatinimas, strateginės priklausomybės nuo žaliavų ir energijos mažinimas.
- Automobilių pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.
- Su transporto priemonių perdirbimu susijusio aplinkosauginio pėdsako mažinimas.
- Eksportuojamų techninės apžiūros reikalavimų neatitinkančių naudotų transporto priemonių keliamo ES išorės taršos pėdsako ir kelių eismo saugumo rizikos mažinimas.
- Žiediško didinimas siekiant užtikrinti tinkamą transporto priemonių, kurios šiuo metu nepatenka į taikymo sritį, apdorojimą.

1.4.4. *Veiklos rezultatų rodikliai*

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

- Transporto priemonių perdirbamumo ir pakartotinio naudojimo didinimas
- Apdorojimo veiklos vykdytojams teikiamos informacijos apie išmontavimą racionalizavimas
- Mažesnės naudotų atsarginių dalių remonto išlaidos
- Geresnis transporto priemonių surinkimas, mažiau eksportuojamų prastos kokybės naudotų transporto priemonių ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių
- Mažiau neteisėtai ir neoficialiai apdorojamų transporto priemonių
- Daugiau pakartotinai naudojamų ir perdirbtų dalių ir komponentų
- Sumažinta priklausomybė dėl didesnio perdirbtų medžiagų, medžiagų, perdirbtų į aukštesnės kokybės produktus, ir perdirbtų svarbiausių ir strateginių žaliavų kiekio
- Sumažinta energetinė priklausomybė gaminant metalus ir plastiką
- Mažiau į sąvartyną išmetamų atliekų
- Didesnis perdirbtų plastikų ir galbūt kitų medžiagų naudojimo naujose transporto priemonėse lygis
- Dėl efektyvesnio išteklių naudojimo smarkiai sumažintas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis
- Mažesnė oro tarša ir mažiau kelių eismo įvykių importuojančiose šalyse dėl aukštesnės kokybės techninės apžiūros reikalavimus atitinkančių transporto priemonių
- Mažesnės remonto išlaidos transporto priemonių savininkams

- Didesnės pajamos dėl geresnio surinkimo ir apdorojimo
- Pagerintos antrinių žaliavų, visų pirma plastikų, rinkos
- Mažesnė oro tarša dėl didesnės plastiko perdirbimo apimtys
- Gerokai padidintas užimtumas
- Mažesnis netinkamai tvarkomų atliekų išorinis poveikis aplinkai
- Daugiau teisėtai gaunamų pajamų ir didesnės mokestinės pajamos
- Pagerintas transporto priemonių, kurios šiuo metu nepatenka į taikymo sritį, pakartotinis naudojimas ir perdirbimas

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

Išsamūs reikalavimai turėtų būti priimti įgyvendinimo ar deleguotaisiais aktais per 1–8 metų laikotarpį. Remiantis šiuo siūlomu reglamentu bus imamasi įvairių veiksmų, susijusių su įgaliojimais, deleguotaisiais ar įgyvendinimo sprendimais ir poveikio vertinimo ataskaitomis.

Veiksmai apims nuoseklų apibrėžimą ir geresnį tikrinimą atsižvelgiant į perdirbamumo, pakartotinio naudojimo, išimamumo ir žiediškumo informacijos reikalavimus, taip pat deklaracijas dėl perdirbtosios medžiagos dalies. Pagal įvairias nuostatas dėl surinkimo ir apdorojimo reikia nustatyti papildomas surinkimo ir apdorojimo specifikacijas, įskaitant pakartotinio naudojimo ir perdirbimo tikslų apskaičiavimo taisykles, taip pat valstybių narių keitimąsi informacija elektroniniu būdu, siekiant sudaryti sąlygas sąveikiems registrams ir supaprastintam muitiniam tikrinimui. Tolesni derinimo elementai susiję su vienodų didesnės gamintojo atsakomybės mokesčio diferencijavimo ir tarpvalstybinės didesnės gamintojo atsakomybės kriterijų nustatymu.

Išsamesnė informacija (uždavinio atlikimo tvarkaraštis mėnesiais po įsigaliojimo):

- 3R rodiklių nustatymo metodikos patobulinimas (36 mėnesiai);
- geresnis likusių pavojingų medžiagų išimčių rizikos vertinimas padedant ECHA (24 mėnesiai), su baterijomis susijusių cheminių medžiagų apribojimo išimčių perkėlimas į Baterijų reglamentą, bendra peržiūra ir suderinimas su REACH / Reglamentu „Omnibus“ (96 mėnesiai);
- perdirbtojo plastiko dalies apskaičiavimo ir patikros taisyklės (24 mėnesiai), galimybių studija dėl perdirbtojo plieno (36 mėnesiai) ir kitų medžiagų (36 mėnesiai) dalies tikslo nustatymo, kitų medžiagų, įskaitant svarbiausias žaliavas, deklaravimo formos (60 mėnesių);
- elektromobilių baterijų ir elektros pavaros variklių išimamumo reikalavimų specifikacija ir bendroji informacija apie kitų atitinkamų komponentų išėmimą, įskaitant atrankinio apdorojimo VII priedo pakeitimą (36 mėnesiai), informacijos reikalavimų atnaujinimą (72 mėnesiai);
- žiediškumo strategijos reikalavimų detalizavimas ir suderintas ataskaitų teikimas (36 mėnesiai);

– plastikinių dalių (atnaujinama po 72 mėnesių), elektromobilių baterijų ir elektros pavaros variklių ženklavimo reikalavimai pagal Baterijų reglamento ir Svarbiausių žaliavų akto reikalavimus (36 mėnesiai); – iš dalies pakeistas ataskaitų apie eksportą teikimas ir apdorojimo rezultatų apskaičiavimo taisyklės (24 mėnesiai); – esamų ataskaitų dėl apdorojimo rezultatų ir jų formatų, šiuo metu grindžiamų Komisijos sprendimu 2005/293, visų pirma dėl pašalintų baterijų ir elektros pavaros variklių (ESTAT vykdomas) atnaujinimas (36 mėnesiai); – tipo patvirtinimo formatų ir informacinio aplanko, teikiamo tipo patvirtinimo institucijoms, atnaujinimas (24–28 mėnesiai pagal esamą įgaliojimą); – transporto priemonių žiediškojo paso kriterijų rengimas (84 mėnesiai); – suderintas didesnės gamintojo atsakomybės mokestis (60 mėnesių) ir tarpvalstybinio didesnės gamintojo atsakomybės bendradarbiavimo kriterijai (36 mėnesiai);
– naudotų transporto priemonių eksporto kriterijai, techninės apžiūros reikalavimai ir transporto priemonių registracijos informacijos sąveikumas (48 mėnesiai); – vieno langelio IT sistemos sukūrimas ir paramos TAXUD GD teikimas perduodant informaciją muitinėms per MOVEHUB (84 mėnesiai). Atsarginių dalių rinkos veikimo vertinimas (96 mėnesiai, nuostata dėl peržiūros); – laipsniškas metodas transporto priemonių kategorijos taikymo srities išplėtimui ir pasirengimas peržiūrai (96 mėnesiai).

1.5.2. *Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.*

Priežastys imtis Europos lygmens veiksmų (ex ante):

Būtina modernizuoti esamą ENTP direktyvą, kuri priimta daugiau nei prieš 20 metų, siekiant užtikrinti, kad gamintojai, importuotojai ir ekonominės veiklos vykdytojai būtų skatinami siekti žaliojo kurso tikslų ir galėtų prisidėti prie Žiedinės ekonomikos veiksmų plano įgyvendinimo.

Atlikus šių direktyvų vertinimą paaiškėjo, kad reikėjo didelių patobulinimų siekiant paspartinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos ir taip sumažinti su transporto priemonių gamyba bei apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje susijusį aplinkosauginį pėdsaką ir padidinti Europos automobilių ir perdirbimo pramonės tvarumą.

Automobilių sektoriuje vyksta didžiulė pertvarka pereinant prie elektromobilių ir tai reiškia, kad didžiąją dalį aplinkosauginio pėdsako transporto priemonės paliks ne naudojimo etape, o gamybos ir perdirbimo etapuose, ir kad reikės reikšmingų svarbiausių žaliavų atsargų.

Numatoma sukurti Sąjungos pridėtinė vertė (ex post):

Šiuo veiksmu mažinamas dėl to padidėjęs ES pramonės tiekimo grandinių pažeidžiamumas, visų pirma susijęs su svarbiausiosiomis žaliavomis, būtinomis siekiant ES strateginio savarankiškumo. Be to, dėl geresnės surinkimo ir apdorojimo kokybės būtų plačiau naudojamos perdirbtos medžiagos ir prisidedama prie neutralaus anglies dioksido poveikio ekonomikos – 2040 m. iki 14 mln. tonų CO₂ ekvivalento per metus.

Vieno reglamento forma nustatyto ES požiūrio pridėtinė vertė yra ta, kad juo užtikrinamas transporto priemonių, kurių tipas patvirtintas, projektavimui ir gamybai nustatytų reikalavimų derėjimas su surinkimo ir atliekų etapams nustatytais reikalavimais. Siekiant užtikrinti, kad pakartotinai naudojant, perdarant ir perdirbant dalis, komponentus ir medžiagas būtų išsaugota jų ekonominė ir aplinkosauginė kokybė, reikia pagerinti sinchronizavimą.

1.5.3. Panašios patirties išvados

Šiame reglamente vadovaujamasi Baterijų reglamento, kuriuo nustatoma visapusiška baterijų žiediškumo didinimo sistema, pavyzdžiu. Keliomis nuostatomis papildomi elektromobilių baterijoms, kurios pagal Baterijų reglamentą sudaro didžiausią būsimą subsektorių, taikomi tvarumo reikalavimai. Be to, šiame sektoriniame atliekų teisės akte, kuris turi būti visapusiškai įtrauktas į tipo patvirtinimo sistemą, išsamiai nurodomi geresnio projektavimo ir gamybos bei svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų atgavimo, kaip nurodyta neseniai priimtame svarbiausiųjų žaliavų akte, poreikiai, visų pirma susiję su transporto priemonių elektros pavaros varikliuose naudojamų nuolatinių magnetų medžiagomis.

1.5.4. Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis

Europos Komisija siūlo didelio masto ekonomikos gaivinimo planą, grindžiamą sustiprintu ilgalaikiu būsimos daugiametės finansinės programos biudžetu ir nauja ekonomikos gaivinimo priemone „Next Generation EU“.

Europos žaliasis kursas bus ES ekonomikos gaivinimo strategijos pagrindas. Jis apima tikslą siekti švaresnio transporto ir logistikos, įskaitant elektromobilumą, – tai pagrindinis baterijų, elektros pavaros variklių ir daugelio kitų svarbiausiųjų žaliavų ir strateginių žaliavų, įskaitant jų gamybai reikalingą energiją, eksponentinio paklausos augimo veiksnys.

Šio reglamento tikslus remia daugiametė finansinė programa ir „NextGenerationEU“ priemonė, kurios abi ypač pabrėžia finansavimą ir investicijas remiant Europos ekonomikos perėjimą prie neutralaus poveikio klimatui ir žiedinių modelių. Tai apima investicijas į atliekų tvarkymo modernizavimą, konkrečių atliekų srautų perdirbimo pajėgumų didinimą ir aukštos kokybės perdirbimo bei naujovių skatinimą.

Žiedinė ekonomika taip pat įtraukta į mokslinių tyrimų programos „Horizontas Europa“ matricą, visų pirma jos partnerystę dėl žiediškumo, ir yra vienas iš Aplinkos ir klimato politikos programos (LIFE) 2021–2027 m. ramsčių. Jie bus labai svarbūs

siekiant užtikrinti tvarų Europos konkurencingumą šioje srityje, taip pat stiprinti jos ekonomiką ir augimą ir didinti gerovę. Tikimasi, kad pagal būsimą daugiametę finansinę programą ES toliau skatins mokslinius tyrimus šioje ir susijusiose srityse.

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą

Siekiant racionalizuoti ir pagerinti cheminių medžiagų apribojimų vertinimo nuoseklumą, ECHA kompetencija (cheminių medžiagų rizikos vertinimai) ir JRC kompetencija (metodikų ir procedūrų kūrimas) labiausiai tiktų siekiant užtikrinti nuoseklumą įgyvendinant siūlomą metodą; jų kompetencija jau buvo pasinaudota įgyvendinant susijusius aktus, pvz., Europos socialinių teisių ramstį, Baterijų aktą ir Svarbiausiųjų žaliavų aktą.

Kiek tai susiję su JRC, darbas galėtų būti grindžiamas ankstesniais JRC tyrimais, susijusiais su perdirbtų medžiagų dalies tikslų poveikio vertinimu ir baterijų perdirbimo lygio tikrinimo taisyklėmis, ir JRC vykdoma veikla Europos socialinių teisių ramsčio srityje, taip pat JRC veikla, vykdoma GROW GD dėl būsimų svarbiausiosioms žaliavoms skirtų politikos priemonių (0,837 mln. EUR). JRC apsvaustys, kaip geriausia derinti ir remti darbą bendradarbiaujant su ENV ir GROW GD.

Kuriant IT sistemą ir keičiantis muitinio tikrinimo duomenimis, TAXUD GD ir MOVE GD darbuotojų ir išteklių poreikiai yra susiję su MOVEHUB transporto priemonių registracijos informacijos skaitmeninimu ir atspindi siekį apriboti prastos kokybės techninės apžiūros reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių eksportą į trečiąsias šalis, siekiant spręsti įsisenėjusią problemą, susijusią su nežinoma transporto priemonių buvimo vieta. Ilguoju laikotarpiu šis IT sistemos kūrimas padės toliau vykdyti transporto priemonių registracijos informacijos skaitmeninimą, svarstomą šiuo metu peržiūrint MOVE GD direktyvas šiuo klausimu, kurias planuojama priimti 2023 m. pabaigoje.

Kiek tai susiję su žiediško strategija, transporto priemonės žiediško paso kriterijais ir su didesne gamintojo atsakomybe susijusiais reikalavimais, daugiausia galimybių teikti reikiamą techninę paramą turi išorės rangovai (0,500 mln. EUR iš GROW GD). Tas pats pasakytina ir apie pagalbinius tyrimus, susijusius su apdorojimo reikalavimais, atsarginių dalių rinkų veikimu, pasirengimu peržiūrėti cheminių medžiagų apribojimo išimtis (0,075 mln. EUR) ir numatomu laipsnišku taikymo srities išplėtimu (0,575 mln. EUR iš ENV GD 2024–2027 m.).

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

☐ **trukmė ribota**

- ☐ galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],
- ☐ įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM;

☒ **trukmė neribota**

- Įgyvendinimo pradinis laikotarpis – 2025–2028 m.,
- vėliau – visuotinis taikymas ir maždaug 2032 m. visiškas įgyvendinimas.

1.7. Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)⁷²

☒ **Tiesioginis valdymas**, vykdomas Komisijos

- ☒ padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;
- ☐ vykdomųjų įstaigų.

☐ **Pasidalijamasis valdymas** kartu su valstybėmis narėmis

☐ **Netiesioginis valdymas**, biudžeto įgyvendinimo užduotis pavedant:

- ☐ trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;
- ☐ tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- ☐ EIB arba Europos investicijų fondui;
- ☐ įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;
- ☐ viešosios teisės subjektams;
- ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, tiek, kiek joms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurioms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
- ☐ atitinkamame pagrindiniame akte nurodytiems subjektams ir asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.
- *Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.*

Pastabos

Tiesioginis ENV GD, GROW GD, MOVE GD, TAXUD GD vykdomas valdymas ir administraciniai susitarimai su JRC.

⁷² Informacija apie biudžeto valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“ <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Iniciatyva apima viešuosius pirkimus, administracinius susitarimus su JRC ir poveikį Komisijos žmogiškiesiems ištekliams.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. *Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ai), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės sistemos pagrindimas*

Netaikoma

2.2.2. *Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)*

Netaikoma

2.2.3. *Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)*

Netaikoma

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.

Netaikoma

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA ⁷³	ELPA šalių ⁷⁴	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ⁷⁵	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
1	03.02.01.01 Prekių ir paslaugų vidaus rinkos veikimas ir vystymas	DA	TAIP	NE	NE	NE
3	09.02.02 Žiedinė ekonomika ir gyvenimo kokybė	DA	TAIP	NE	NE	NE
7	20.02.01.01 Sutartininkai	NDA	NE	NE	NE	NE
7	20.02.01.03 Nacionaliniai valstybės tarnautojai, paskirti dirbti institucijoje	NDA	NE	NE	NE	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Įnašo rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA	ELPA šalių	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
	Netaikoma					

⁷³ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

⁷⁴ ELPA: Europos laisvosios prekybos asociacija.

⁷⁵ Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	1	Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeninė ekonomika
--	---	---

GD: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	IŠ VISO 2024– 2027 m.
Veiklos išlaidos, pagalbinių tyrimai	Įsipareigojimai	1a	-	0,250	-	0,250	0,500
	Mokėjimai	2a	-	0,250	-	0,250	0,500
IŠ VISO asignavimų GROW GD	Įsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	-	0,250	-	0,250	0,500

GROW GD apskaičiavo, kad atnaujintai metodikai, taikomai 3R rodikliams, baterijų ir elektros pavaros variklių išimamumo kriterijams ir elektroniniam keitimusi informacija, reikalinga siūlomam transporto priemonių žiediško pasui, reikia atitinkamai (0,250 mln. EUR, 0,250 mln. EUR).

2028–2033 m. laikotarpiu reikės papildomų išteklių siekiant toliau tęsti darbą 2027 m. pasibaigus dabartinei DFP: bendra suma, numatyta GROW GD techniniams tyrimams laikotarpiu nuo 2028 m. iki visiško įgyvendinimo maždaug 2032 m., – 0,150 mln. EUR.

Pirmiau nurodyta suma taip pat būtų reikalinga atitinkamai administracinių susitarimų, sudarytinų tarp ENV GD / GROW GD ir JRC, daliai finansuoti bei tyrimams ir duomenims, susijusiems su GROW GD nuostatomis (atnaujinta metodika, taikoma 3R rodikliams, baterijų ir elektros pavaros variklių išimamumo kriterijams ir elektroniniam keitimusi informacija, reikalinga siūlomam transporto priemonių žiediško pasui), pirkti. Būtų atsižvelgta į reikšmingą sinergiją su JRC teikiama politikos parama Svarbiausiųjų žaliavų aktui.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	3	Gamtos ištekliai ir aplinka
--	----------	------------------------------------

GD: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 metai	2026 N+1	2027 N+2	IŠ VISO 2024– 2027 m.
ENV GD veiklos išlaidos, pagalbinių tyrimai	Išsipareigojimai	1a	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Mokėjimai	2a	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Bendras delegavimas TAXUD GD, vieno langelio principu veikiančios muitinės kūrimas	Išsipareigojimai	1b	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Mokėjimai	2b	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Bendras delegavimas MOVE GD, IT parama	Išsipareigojimai	1a	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Mokėjimai	2a	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Administracinis susitarimas su JRC	Išsipareigojimai	1a	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Mokėjimai	2a	-	0,209	0,293	0,335	0,837
IŠ VISO asignavimų ENV GD	Išsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

ENV GD apskaičiavo, kad reikalingiems techninės paramos tyrimams (2024–2031 m.), susijusiems su perdirbto plastiko dalimi ir cheminio perdirbimo perspektyvomis (0,100 mln. EUR), tyrimui siekiant nustatyti perdirbtojo plieno dalies tikslinį lygį (0,100 mln. EUR), platesnio masto galimybių studija dėl perdirbtosios svarbiausių žaliavų, aliuminio ir magnio dalies (0,100 mln. EUR 2027 m.), didesnės gamintojo atsakomybės mokesčio diferencijavimo kriterijams (0,050 mln. EUR), PST technologijų kokybės reikalavimais (0,050 mln. EUR), tarpvalstybinio didesnės gamintojo atsakomybės bendradarbiavimo mechanizmui (0,100 mln. EUR), pasirengimui peržiūrėti cheminių medžiagų apribojimo išimtis (0,075 mln. EUR) ir perdirbimo veiksmingumo apskaičiavimo ir tikrinimo taisyklėms 2024–2027 m. laikotarpiu iš viso reikės (0,575 mln. EUR).

JRC turėtų atlikti svarbų vaidmenį padedant Komisijai atlikti tam tikrą techninį darbą, reikalingą, kaip minėta pirmiau, siekiant parengti perdirbtųjų medžiagų specifikaciją, baterijų ir svarbiausių žaliavų turinčių elektros pavaros variklių išimamumo reikalavimus ir su apdorojimu susijusias skaičiavimo ir patikros taisykles. Galimas administracinis susitarimas gali apimti numatomus poreikius (0,837 mln. EUR 2024–2027 m.), kartu maksimaliai padidinant sinergiją su susijusiomis užduotimis pagal Svarbiausių žaliavų aktą, ESPR, SuP ir PPWR pasiūlymus.

ENV GD bendras delegavimas taikomas TAXUD GD ir MOVE GD siekiant skaitmeninti transporto priemonių registracijos informaciją, išplečiant IT sistemas, kad būtų užtikrintas transporto priemonių registrų skaitmeninimo sąveikumas, ir antru žingsniu siekiant nustatyti eksporto kontrolę realiuoju laiku, susiejant ją su Muitinės vieno langelio sistema 2024–2027 m. laikotarpiu.

2028–2033 m. laikotarpiu reikės papildomų išteklių siekiant toliau tęsti darbą 2027 m. pasibaigus dabartinei DFP:

- (c) bendra suma, numatyta ENV GD techniniams tyrimams laikotarpiu nuo 2028 m. iki visiško įgyvendinimo maždaug 2032 m., – 0,550 mln. EUR;
- (d) bendra suma, numatyta TAXUD GD IT diegimui laikotarpiu nuo 2028 m. iki visiško įgyvendinimo maždaug 2032 m. – 0,500 mln. EUR;
- (e) JRC skirti ištekliai galimų papildomų administracinių susitarimų forma 2028–2032 m. – iš viso 0,335 mln. EUR.

Iš VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–6 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija		7	Administracinės išlaidos				
ENV GD, TAXUD GD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	IŠ VISO 2024– 2027 m.
Žmogiškieji ištekliai, ENV GD	Įsipareigojimai	1a	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Mokėjimai	2a	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Žmogiškieji ištekliai, TAXUD GD	Įsipareigojimai	1a	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Mokėjimai	2a	-	0,091	0,137	0,137	0,364
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ GROW GD, TAXUD GD	Įsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Darbuotojų poreikių pagrindimas pateiktas 3.2.3 skirsnyje.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	IŠ VISO 2024– 2027 m.
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Mokėjimai	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus			2022 metai		N + 1 metai		N + 2 metai		N + 3 metai		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO	
	ATLIKTI DARBAI																	
	↓	Rūšis ⁷⁶	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius
1 KONKRETUS TIKSLAS ⁷⁷ ...																		
- Rezultatas																		
- Rezultatas																		
- Rezultatas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
- Rezultatas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO																		

⁷⁶ Rezultatai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

⁷⁷ Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

3.2.3.1. Numatomi Komisijos administracinių asignavimų poreikiai

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	IŠ VISO 2024 – 2027 m.
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės) GROW GD: LAIKINIEJI DARBUOTOJAI					
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės) ENV GD: LAIKINIEJI DARBUOTOJAI					
20 01 02 03 (Delegacijos)					
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)					
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)					
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)					
20 02 01 (AC, END, INT iš bendrojo biudžeto) ENV GD	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, END, INT iš bendrojo biudžeto) TAXUD GD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
- delegacijose					
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)					
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)					
IŠ VISO	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui valdyti ir (arba) persikirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	Papildomų laikinųjų darbuotojų etatų bendrajam valdymui nereikia. Numatomą visų derybų užduočių 2024 m. ir antrinės teisės aktų rengimo ir priėmimo laikantis siūlomų terminų priežiūrą vykdys esami laikinieji darbuotojai.
Išorės darbuotojai	Papildomas GROW GD vadovaujamas technines užduotis, padedant ENV GD ir JRC teikiant technines žinias, atliks esami darbuotojai, (jei susitarta): – 3R rodiklių nustatymo metodikos tobulinimas; – geresnis likusių pavojingų medžiagų išimčių rizikos vertinimas padedant ECHA, su baterijomis susijusių cheminių medžiagų apribojimo išimčių perkėlimas į Baterijų reglamentą, bendra peržiūra ir suderinimas su REACH / Reglamentu „Omnibus“; – elektromobilių baterijų ir elektros pavaros variklių išimamumo reikalavimų specifikacija ir bendroji informacija apie kitų atitinkamų komponentų išėmimą (įskaitant atrankinio apdorojimo IV priedo pakeitimą, informacijos reikalavimų atnaujinimą (JRC parama); – žiediškojo strategijos reikalavimų detalizavimas; – plastikinių dalių (atnaujinama po 72 mėnesių), elektromobilių baterijų ir elektros

	pavaros variklių ženklavimo reikalavimai pagal Baterijų reglamento ir Svarbiausių žaliavų akto reikalavimus (36 mėnesiai); – tipo patvirtinimo formatų ir informacinio aplanko, teikiamo tipo patvirtinimo institucijoms, atnaujinimas; – transporto priemonių žiediškojo paso kriterijų rengimas. Papildomas ENV GD užduotis turės atlikti papildomi CA ir END pareigybių darbuotojai. Nuo 2024 m. ENV GD turėtų būti 1,0 SNE etato ekvivalentas, papildytas atitinkamai 0,5 CA etato ekvivalento 2024 m., 2,0 CA etato ekvivalentais 2025 m. ir 2,5 CA etato ekvivalentais 2026 ir 2027 m. techniniam darbui atlikti su JRC parama, jei dėl to sutarta, be kita ko: - apskaičiuoti ir tikrinti perdirbtojo plastiko dalies taisykles, atlikti galimybių studiją dėl perdirbtojo plieno dalies tikslų nustatymo, platesnio masto techninių ir ekonominių galimybių studiją, susijusią su svarbiausiosiomis žaliavomis ir kitomis medžiagomis, kitų medžiagų, įskaitant svarbiausias žaliavas, deklaratyvas formas (GROW GD ir JRC parama); - iš dalies pakeisti ataskaitų apie eksportą teikimą ir apdorojimo rezultatų apskaičiavimo taisykles (JRC parama); - apdorojimo veiklos vykdytojams ir PST taikomi kokybės reikalavimai; - suderintas didesnės gamintojo atsakomybės mokestis ir tarpvalstybinio didesnės gamintojo atsakomybės bendradarbiavimo kriterijai; - naudotų transporto priemonių eksporto kriterijai; - atsarginių dalių rinkos veikimo vertinimas (96 mėnesiai, nuostata dėl peržiūros); - laipsniškas metodas transporto priemonių kategorijos taikymo srities išplėtimui ir pasirengimas peržiūrai (96 mėnesiai). 2025 m. ENV GD numatyta 1,0 etato ekvivalento, o 2026 ir 2027 m. numatyta 1,5 CA etato ekvivalento; MOVE GD užduotis vykdys esami darbuotojai, o techninę pagalbą teiks ENV GD (apimamą pirmiau išvardytų ENV GD darbuotojų): - techninės apžiūros reikalavimų įgyvendinimas ir transporto priemonių registracijos informacijos sąveikumas; - IT vieno langelio sistemos sukūrimas ir paramos TAXUD GD teikimas perduodant informaciją muitinėms per MOVEHUB.
--	--

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- ☒ galima visiškai finansuoti atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.
- ☐ Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.
- ☐ Reikia persvarstyti DFP.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- ☒ nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- ☐ numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	Metai N ⁷⁸	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁷⁸

N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.
- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:
 - ☐ nuosaviems ištekliams
 - ☐ kitoms pajamoms
 - nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis						
		N metai	N + 1 metai	N + 2 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
..... straipsnis								

Asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

--

Kitos pastabos (pvz., poveikio pajamoms apskaičiavimo metodas (formulė) arba kita informacija).

--