



Briselē, 2024. gada 2. decembrī  
(OR. en)

16276/24

---

---

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

---

---

**ENV 1159  
ENT 215  
MI 985  
CODEC 2236**

## **PIEZĪME**

---

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par aprītīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK – politikas debates

---

1. Lai Padomes (Vide) 2024. gada 17. decembra sanāksmē ievirzītu politikas debates par minēto tematu, prezidentvalsts ir sagatavojusi pielikumā pievienoto piezīmi un jautājumus ministriem.
2. Pastāvīgo pārstāvju komiteja tiek aicināta ņemt vērā prezidentvalsts piezīmi un jautājumus un nosūtīt tos Padomei, gatavojoties minētajām politikas debatēm.

**Priekšlikums – Regula par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu**

**– politikas debates –**

**IEVADS**

Eiropas Komisija 2023. gada 13. jūlijā publicēja Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK (turpmāk – “priekšlikums”).

Komisija 2023. gada 3. oktobrī savu tiesību akta priekšlikumu un tam pievienoto ietekmes novērtējumu iesniedza Vides jautājumu darba grupā (*WPE*), kur notika sākotnējā viedokļu apmaiņa Padomes Spānijas prezidentūras laikā.

Prezidentvalsts Beļģija panāca būtisku progresu sarunās 2024. gada pirmajā pusē ar padziļinātām diskusijām sešās *WPE* sanāksmēs.

Cita starpā diskusijās tika apspriesta nolietotu transportlīdzekļu (NTL) definīcija un atšķirība starp lietotiem transportlīdzekļiem un NTL, kā arī attiecīgie kritēriji Regulas I pielikumā, NTL savākšana un apstrāde, kā arī to eksporta režīms. Beļģijas prezidentūras laikā veiktā darba rezultāti ir iekļauti daļējā prezidentvalsts kompromisa tekstā <sup>1</sup> un arī iesniegti Vides padomei 2024. gada jūnijā <sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 11733/24.

<sup>2</sup> 11019/24.

## DARBS UNGĀRIJAS PREZIDENTŪRAS LAIKĀ

Prezidentvalsts šim priekšlikumam ir veltījusi vēl sešas *WPE* sanāksmes, norādot, ka papildus tam, ka priekšlikumā liela uzmanība tiek pievērsta apritīguma aspektiem un vides aizsardzībai, dalībvalstis arvien lielāku uzmanību pievērš tā ietekmei uz ES autobūves nozares konkurētspēju; tā ir tendence kas, visticamāk, iezīmēs pašreizējo likumdošanas ciklu kopumā. Ungārijas prezidentūras laikā paveiktā darba rezultāti ir iekļauti arī prezidentvalsts kompromisa tekstā<sup>3</sup>.

### **a. Juridiskais pamats**

Komisija ierosināja, ka LESD 114. pantam vajadzētu būt visa priekšlikuma juridiskajam pamatam. Tomēr, ņemot vērā diskusijas darba grupas līmenī, prezidentvalsts pievienoja LESD 192. panta 1. punktu kā juridisko pamatu priekšlikuma IV un V nodaļai par NTL apsaimniekošanu, lietotiem transportlīdzekļiem un to eksportu, savukārt pārējie Regulas noteikumi, jo īpaši tās II un III nodaļa, kas galvenokārt attiecas uz jaunu transportlīdzekļu ražošanu, joprojām ir balstīti uz LESD 114. pantu.

### **b. Darbības jomas paplašināšana attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un motocikliem**

Prezidentvalsts ir veltījusi ievērojamu diskusiju laiku vairāku dalībvalstu lūgumam palielināt darbības jomas vērienīgumu attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un divu vai trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem. Tas ietver jaunus pienākumus, kas sākotnēji bija paredzēti tikai vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem tirdzniecības furgoniem, piemēram, konstrukciju, kas ļauj noņemt konkrētas daļas, apritīguma stratēģijas izstrādi vai daļu marķēšanu. Tajā pašā laikā paplašinātas ražotāja atbildības režīms attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un motocikliem no jauna aptvertu ne tikai to savākšanu un atsārņošanu, kā to ierosinājusi Komisija, bet arī visas apstrādes ķēdes izmaksas, kā tas jau ir vieglo pasažieru automobiļu un vieglo tirdzniecības furgonu gadījumā.

---

<sup>3</sup> 16429/24.

### **c. Minimālais reciklētais saturs**

Jautājums par minimālo reciklēto saturu ir vēl viens veids, kā priekšlikumā atspoguļots vispārējo vidisko mērķu vērienīgums. Lai gan vairākas dalībvalstis šķiet gatavas atbalstīt 25 % reciklētās plastmasas satura mērķrādītāju vieglajos pasažieru automobiļos un vieglajos tirdzniecības furgonos, kā ierosinājusi Komisija, citas dalībvalstis brīdina, ka tas varētu radīt tirgus izkropļojumus reciklēta materiāla trūkuma gadījumā. No otras puses, vērienīgi reciklēšanas mērķrādītāji citos instrumentos, piemēram, nesen pabeigtajā Iepakojuma regulā, varētu nodrošināt, ka būs pieejams pietiekams daudzums reciklēta materiāla. Attiecībā uz saistīto 25 % slēgta cikla apakšmērķrādītāju dažām dalībvalstīm ir jautājumi par to, vai tā izpildei daļēji varētu izmantot pirmspatēriņa metāllūžņus.

Šajā pašā kontekstā dalībvalstis ir apspriedušas arī iespēju palielināt priekšlikuma vērienīgumu, nosakot kvantitatīvu mērķrādītāju attiecībā uz minimālo tērauda reciklēto saturu no brīža, kad priekšlikums stāsies spēkā, nevis pilnvarojot Komisiju to darīt deleģētajā aktā, pamatojoties uz turpmāku priekšizpēti. Turklāt šim tematam ir vajadzīgas papildu norādes no Padomes, lai noteiktu, vai varētu būt pamata mērķrādītājs, kam delegācijas pagaidām varētu piekrist, piemēram, apvienojumā ar pārskatīšanas klauzulu, ko piemērotu pēc priekšizpētes pabeigšanas.

### **d. Konstrukcija, kas ļauj noņemt daļas un sastāvdaļas**

Ir notikušas padziļinātas diskusijas par to daļu un sastāvdaļu tvērumu, kas jākonstruē tā, lai neapgrūtinātu to obligātu demontāžu no NTL. Lai gan vairākas dalībvalstis šķiet gatavas pieņemt Komisijas ierosināto sarakstu priekšlikuma VII pielikuma C daļā vai pat ierosināt aptvert papildu sastāvdaļas (piemēram, apstādināšanas-iedarbināšanas sistēmas vai stūrēšanas palīgsistēmas sūkņus, vai jebkuras daļas, kuru svars pārsniedz 10 kg), citas dalībvalstis uzskata, ka būtu jāaptver tikai tās daļas, par kurām ir patiesa interese atkalizmantošanas tirgū, un ierosina izslēgt ierakstus. Arī šajā diskusijā ir atspoguļots kopīgais mērķis panākt līdzsvaru starp vidiskajiem mērķiem un konkurētspējas saglabāšanu.

## NOBEIGUMS

Pamatojoties uz minēto, prezidentvalsts uzskata, ka 192. panta 1. punkta kā juridiskā pamata pievienošanai priekšlikuma IV un V nodaļai ir plašs delegāciju atbalsts, tomēr atlikušajiem tematiem ir vajadzīgas papildu norādes no Padomes, pamatojoties uz šādiem jautājumiem ministriem:

- 1. Vai dalībvalstis piekrīt darbības jomas paplašināšanai attiecībā uz pienākumiem, kas noteikti lielas noslodzes transportlīdzekļiem un divu vai trīs riteņu transportlīdzekļiem un kvadricikliem?*
- 2. Kādā mērā dalībvalstis var atbalstīt mērķi attiecībā uz minimālo plastmasas reciklēto saturu, kā noteikts priekšlikuma 6. pantā? Vai attiecībā uz slēgta cikla apakšmērķrādītāju dalībvalstis varētu piekrist, ka tā aprēķinā tiktu iekļauti ražošanas lūžņi? Kādā apmērā?*
- 3. Kādā mērā dalībvalstis varētu atbalstīt mērķi attiecībā uz tērauda reciklēto saturu, negaidot 6. panta 3. punktā paredzētās priekšizpētes rezultātus?*
- 4. Vai dalībvalstis var piekrist priekšlikuma VII pielikuma C daļā iekļautajam daļu un sastāvdaļu sarakstam? Kādus papildinājumus vai izslēgumus tās uzskata par nepieciešamiem?*